# PHẦN I. VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT

## BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

| | |
|---|---|
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**<br>**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: 01/2011/TT-BGTVT | *Hà Nội, ngày 27 tháng 01 năm 2011* |

### THÔNG TƯ

**Ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2006;

Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2008;

Căn cứ Nghị định số 24/2009/NĐ-CP ngày 05 tháng 3 năm 2009 của Chính phủ Quy định chi tiết và biện pháp thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật;

Căn cứ Nghị định số 51/2008/NĐ-CP ngày 28 tháng 4 năm 2008 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 70/2007/NĐ-CP ngày 20 tháng 4 năm 2007 của Chính phủ về đăng ký quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay dân dụng;

Căn cứ Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng.

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay như sau:

**Điều 1.** 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 này.

**Điều 2.** Thông tư này có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày ký ban hành và bãi bỏ:

1. Quyết định số 10/2008/QĐ-BGTVT ngày 13 tháng 6 năm 2008 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chế an toàn hàng không dân dụng.

2. Quyết định số 2727/1998/QĐ-CHK ngày 10 tháng 10 năm 1998 của Cục trưởng Cục Hàng không dân dụng Việt Nam ban hành Quy chế khai thác tàu bay thương mại - QCHK-KT1.

3. Quyết định số 20/2000/QĐ-CHK ngày 01 tháng 8 năm 2000 của Cục trưởng Cục Hàng không dân dụng Việt Nam về Quy chế hàng không - Cấp bằng 1 - QCHK-CB1.

4. Quyết định số 06/2000/QĐ-CHK ngày 03 tháng 02 năm 2000 của Cục trưởng Cục Hàng không dân dụng Việt Nam ban hành Quy chế về nhân viên xác nhận hoàn thành bảo dưỡng - QCHK-66.

5. Quyết định số 10/2001/QĐ-CHK ngày 09 tháng 7 năm 2001 của Cục trưởng Cục Hàng không dân dụng Việt Nam ban hành Quy chế về quy trình cấp chứng chỉ cho tàu bay và các sản phẩm, thiết bị của tàu bay - QCHK-21.

6. Quyết định số 16/2006/QĐ-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2006 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Tiêu chuẩn ngành 22TCN 337-06 về Phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng tàu bay hàng không dân dụng.

7. Quyết định số 45/2006/QĐ-BGTVT ngày 19 tháng 12 năm 2006 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chế khai thác trực thăng thương mại.

**Điều 3.** 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./.

**BỘ TRƯỞNG**

**Hồ Nghĩa Dũng**

# 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 1. Phạm vi điều chỉnh**

1. Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay quy định về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, khai thác tàu bay, tiêu chuẩn chuyên môn của nhân viên hàng không trong lĩnh vực khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và cơ sở y tế giám định sức khỏe cho nhân viên hàng không. Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay bao gồm 22 Phần dưới đây.

2. Trường hợp Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên có quy định khác với quy định của Thông tư này thì áp dụng quy định của Điều ước quốc tế đó.

**Điều 2. Đối tượng áp dụng**

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay áp dụng đối với tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động thiết kế, sản xuất, thử nghiệm tàu bay, thiết bị lắp ráp trên tàu bay, thiết bị, vật tư phục vụ sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay, khai thác tàu bay, huấn luyện, đào tạo, giám định sức khỏe cho nhân viên hàng không.

**Điều 3. Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay.**

# Phần 1
# CÁC CHÍNH SÁCH, THỦ TỤC VÀ ĐỊNH NGHĨA CHUNG

**Chương A: TỔNG QUAN**

1.001. Phạm vi áp dụng của bộ quy chế

1.003. Bố trí của các phần

1.007. Các định nghĩa

**Chương B: THỰC HIỆN CÁC HƯỚNG DẪN CỦA BỘ QUY CHẾ**

1.010. Phạm vi áp dụng

1.011. Trách nhiệm của cục hàng không Việt Vam

1.013. Trách nhiệm tuân thủ pháp lý

1.015. Các tiêu chuẩn tối thiểu được yêu cầu

1.017. Bắt buộc thực hiện điều tra và các khuyến cáo

1.020. Xử lý hành chính theo thẩm quyền

**Chương C: GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HÀNG KHÔNG**

1.030. Phạm vi áp dụng

1.033. Bổ nhiệm giám sát viên an toàn hàng không

1.035. Quyền hạn của giám sát viên an toàn hàng không

1.037. Tiến hành kiểm tra

1.040. Cung cấp tài liệu kiểm tra

1.043. Bảo quản báo cáo, tài liệu và hồ sơ

**Chương D: CÁC QUY TẮC HÀNH CHÍNH CHUNG**

1.050. Phạm vi áp dụng

1.053. Phí và lệ phí bù đắp chi phí

1.055. Thay đổi tên

1.057. Thay đổi địa chỉ

1.060. Thay thế tài liệu bị mất hoặc bị phá hủy

1.063. Làm giả hoặc sửa chữa các tài liệu được yêu cầu

1.065. Từ bỏ, đình chỉ hoặc thu hồi giấy phép hoặc chứng chỉ

1.067. Xin cấp lại sau khi thu hồi

1.070. Xin cấp lại sau khi bị đình chỉ

1.073. Tự nguyện từ bỏ hoặc đổi giấy phép

**Chương E: CÁC YÊU CẦU VỀ KIỂM TRA TỔNG QUÁT**

1.080. Phạm vi áp dụng

1.08. Kiểm tra và báo cáo về chất gây nghiện và đồ uống cồn

**Chương F: MIỄN, MIỄN TRỪ VÀ NGOẠI LỆ (NHÂN NHƯỢNG)**

1.090. Phạm vi áp dụng

1.093. Thẩm quyền phê chuẩn nhân nhượng

1.095. Hoạt động ngoài thẩm quyền

1.097. Đơn đề nghị cấp nhân nhượng - các thông tin chung

1.100. Nội dung hồ sơ đề nghị cấp nhân nhượng

1.103. Giải trình bổ sung lý do đề nghị cấp nhân nhượng

1.105. Xử lý hồ sơ và phê chuẩn cấp nhân nhượng

1.107. Các kết quả đánh giá kỹ thuật

1.110. Công khai các đề xuất và đánh giá kỹ thuật

1.113. Đơn đề nghị áp dụng tiền lệ

1.117. Quyền từ chối phê chuẩn đề nghị cấp nhân nhượng

1.120. Việc công khai và tính hiệu lực của nhân nhượng đã được phê chuẩn

**Chương G: CÔNG NHẬN GIẤY PHÉP, GIẤY CHỨNG NHẬN VÀ PHÉP BỔ SUNG**

1.130. Phạm vi áp dụng

1.133. Công nhận - tổng quát

1.135. Thời hạn hiệu lực

1.137. Người mang tài liệu có hiệu lực

1.140. Công nhận hiệu lực giấy chứng nhận loại và giấy chứng nhận loại bổ sung

1.143. Công nhận hiệu lực giấy chứng nhận đủ điều kiện bay

1.145. Công nhận hiệu lực giấy chứng nhận sức khỏe

1.147. Công nhận hiệu lực bằng và phân loại

1.150. Công nhận hiệu lực chứng chỉ người khai thác hàng không

1.153. Công nhận các tổ chức phê chuẩn

1.155. Công nhận hiệu lực của phê chuẩn, phép bổ sung và chỉ định

**Chương H: NGƯỜI ĐƯỢC ỦY QUYỀN**

1.160. Phạm vi áp dụng

1.163. Quy trình chính thức

1.165. Lựa chọn

1.167. Phê chuẩn

1.170. Thời hạn chứng nhận ủy quyền

1.173. Các báo cáo

1.175. Quyền hạn

1.177. Kiểm tra.

**CÁC PHỤ LỤC**

Phụ lục 1 Điều 1.007: BẢNG CHÚ GIẢI CÁC ĐỊNH NGHĨA

Phụ lục 2 Điều 1.007: GIẢI NGHĨA CÁC TỪ VIẾT TẮT VÀ RÚT GỌN

Phụ lục 1 Điều 1.033: TIÊU CHUẨN GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HÀNG KHÔNG

## Chương A
## TỔNG QUAN

1.001. PHẠM VI ÁP DỤNG CỦA BỘ QUY CHẾ

(a) Phần 1 mô tả tóm tắt các yêu cầu liên quan đến cơ cấu và các quy trình trong tất cả các phần của Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay (sau đây gọi tắt là Bộ quy chế an toàn hàng không).

(b) Bộ quy chế an toàn hàng không bao gồm các phần như sau:

(1) Phần 1: Các chính sách, quy trình và định nghĩa chung;

(2) Phần 2: Đăng ký tàu bay;

(3) Phần 3: Cấp giấy phép lần đầu đối với tàu bay và thiết bị tàu bay;

(4) Phần 4: Duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay;

(5) Phần 5: Các tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn;

(6) Phần 6: Các trang thiết bị yêu cầu;

(7) Phần 7: Cấp phép cho nhân viên hàng không;

(8) Phần 8: Giấy chứng nhận sức khỏe;

(9) Phần 9: Phê chuẩn các tổ chức huấn luyện;

(10) Phần 10: Khai thác tàu bay;

(11) Phần 11: Khai thác hàng không chung phục vụ kinh tế - xã hội;

(12) Phần 12: Phê chuẩn và quản lý người khai thác tàu bay (AOC);

(13) Phần 13: Các yêu cầu về chuyên chở hành khách của người có AOC;

(14) Phần 14: Yêu cầu về trình độ đối với nhân viên của người khai thác có AOC;

(15) Phần 15: Thời gian làm việc, bay và nghỉ ngơi được chấp nhận của thành viên tổ bay của người có AOC;

(16) Phần 16: Kiểm soát khai thác AOC;

(17) Phần 17: Khối lượng, cân bằng và khả năng hoạt động trong AOC;

(18) Phần 18: Vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không;

(19) Phần 19: Điều tra và báo cáo tai nạn tàu bay;

(20) Phần 20: Cấp, công nhận, gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay;

(21) Phần 21: Cấp Giấy chứng nhận cho tàu bay và các sản phẩm, thiết bị của tàu bay;

(22) Phần 22: Giám sát người khai thác tàu bay nước ngoài.

(c) Cục Hàng không Việt Nam (sau đây gọi tắt là Cục HKVN) ban hành tài liệu hướng dẫn Bộ quy chế an toàn hàng không (Advisory Circulars), đưa ra các yêu cầu an toàn kỹ thuật cụ thể, căn cứ theo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và các văn bản hướng dẫn thực hiện Luật để đảm bảo các hoạt động hàng không tại Việt Nam đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế về an toàn hàng không.

(d) Bộ quy chế an toàn hàng không này áp dụng đối với tất cả các cá nhân, tổ chức:

(1) Có Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay do Cục HKVN cấp;

(2) Khai thác, bảo dưỡng tàu bay đăng ký quốc tịch tại Việt Nam;

(3) Có Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay do Cục HKVN cấp, đang khai thác tàu bay đăng ký quốc tịch nước ngoài là thành viên ICAO, và được bảo dưỡng theo các tiêu chuẩn của quốc gia đăng ký tàu bay, bất kể việc bảo dưỡng được tiến hành ở đâu, ngoại trừ có thỏa thuận khác;

(4) Tàu bay đăng ký quốc tịch nước ngoài là thành viên ICAO và đang được khai thác tại Việt Nam bởi người khai thác nước ngoài.

1.003. BỐ TRÍ CỦA CÁC PHẦN

(a) Các phần này được chia theo năm thứ bậc như sau:

*(1) Phần* tham chiếu đến lĩnh vực chủ đề chính;

*(2) Chương* tham chiếu đến các phần nhỏ của một phần;

*(3) Mục* tham chiếu đến các phần nhỏ của một Chương khi cần thiết quy định nhóm các điều có liên quan với nhau và được quy định bằng số La-tinh in đậm;

*(4) Điều* tham chiếu đến tiêu đề của một phần của Bộ quy chế an toàn hàng không bằng số Ả-rập và có thể là một phần nhỏ của chương hoặc mục;

*(5) Khoản* tham chiếu đến nội dung mô tả trong các Bộ quy chế an toàn hàng không. Tất cả các khoản được chia ra theo trật tự bảng chữ cái và số theo thứ tự sau: (a), (1), (i), (A).

(b) Số thứ tự trong các phần sẽ như sau:

(1) Số thứ tự đầu tiên trong mỗi phần của Bộ quy chế an toàn hàng không sẽ là.001;

(2) Sau đó, việc đánh số ban đầu của các phần trong Bộ quy chế an toàn hàng không sẽ theo thứ tự dưới dạng: 003, 005, 007, 010, còn các số 002, 004, 006, 008 và 009 dành cho việc mở rộng sau này để bố trí các quy định mới phù hợp với tiêu

chuẩn mới của ICAO hoặc phù hợp với yêu cầu thực tế của việc đảm bảo an toàn hàng không thế giới ngày càng phức tạp sau này;

(3) Điều đầu tiên của Chương A của mỗi phần của Bộ quy chế an toàn hàng không sẽ bắt đầu bằng số.001. Tất cả các chương sau đó sẽ bắt đầu bằng một điều được đánh số là số kế tiếp của 10 (ví dụ: 010, 020, 030).

(c) Trong Bộ quy chế an toàn hàng không, các định nghĩa được tổ chức như sau:

(1) Các định nghĩa áp dụng cho bất kỳ phần nào được quy định trong Phần 1 này;

(2) Các định nghĩa quan trọng đối với một phần cụ thể sẽ được quy định trong Phần 1 này và cũng được quy định ở phần nêu trên;

(3) Các định nghĩa được áp dụng chỉ cho một phần được quy định tại phần đầu của phần đó.

(d) Trong Bộ quy chế an toàn hàng không, các từ viết tắt được quy định như sau:

(1) Các từ viết tắt áp dụng cho bất kỳ phần nào được quy định trong Phần 1 này;

(2) Các từ viết tắt quan trọng đối với một phần cụ thể sẽ được quy định trong Phần này và cũng được quy định ở phần nêu trên;

(3) Các từ viết tắt được áp dụng chỉ cho một phần được quy định tại phần đầu của phần đó.

(e) Các ghi chú xuất hiện trong các điều để nêu ra các trường hợp ngoại lệ, chú giải, ví dụ đối với từng yêu cầu và những tham chiếu đối với những phụ lục hỗ trợ cụ thể.

(f) Các điều và những ghi chú có thể tham chiếu đến các phụ lục, nêu ra các yêu cầu chi tiết bổ sung cho mục đích của điều, và tại những chỗ mà điều tham chiếu chi tiết, mang lại hiệu lực pháp lý cho điều tham chiếu đó. Theo các quy tắc về cấu trúc, thuật ngữ "Phụ lục" được áp dụng cho các yêu cầu bổ sung này.

(g) Trong Bộ quy chế an toàn hàng không các từ được sử dụng như sau:

***(1) Phải*** chỉ một yêu cầu bắt buộc;

(2) Từ "***không ai được phép…***" hoặc "***không ai được…***" có nghĩa không một cá nhân nào được yêu cầu, ủy quyền, hoặc cho phép thực hiện một hành động được mô tả trong một Bộ quy chế an toàn hàng không;

***(3) Có thể*** khi được sử dụng không đi kèm từ "không" hoặc "không phải" chỉ đến việc thực hiện một hành động không bắt buộc được mô tả trong một Bộ quy chế an toàn hàng không;

***(4) Bao gồm*** có nghĩa "bao gồm nhưng không hạn chế".

1.007. CÁC ĐỊNH NGHĨA

(a) Các định nghĩa quy định tại Phụ lục 1 cho Điều 1.007 của Phần này áp dụng đối với tất cả những yêu cầu có trong Bộ quy chế an toàn hàng không.

(b) Các từ viết tắt trong khoản này được áp dụng đối với tất cả các yêu cầu trong Bộ quy chế an toàn hàng không.

*Ghi chú: Xem Phụ lục 2 Điều 1.007 về giải nghĩa các từ viết tắt và rút gọn*

(c) Những cụm từ sau trong Bộ quy chế an toàn hàng không xác định những thẩm quyền được giao cho Cục HKVN:

**(1) Chấp thuận**: Văn bản chính thức do Cục HKVN ban hành dựa trên đánh giá về mặt kỹ thuật chấp thuận tài liệu, một phần của tài liệu, các quy trình, trang thiết bị, dụng cụ, hay cá nhân đáp ứng yêu cầu về mặt kỹ thuật trước khi được sử dụng trong hoạt động hàng không;

**(2) Phê chuẩn:** Văn bản chính thức do Cục HKVN ban hành dựa trên đánh giá về mặt kỹ thuật, cho phép thực hiện, sử dụng hoặc áp dụng về mặt kỹ thuật đối với con người, tài liệu, trang thiết bị, chính sách hoặc thủ tục liên quan đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và khai thác tàu bay;

**(3) Cho phép**: Văn bản chính thức do Cục HKVN ban hành dựa trên đánh giá về mặt kỹ thuật để chính thức giao cho người cầm văn bản có một số quyền hạn trong hoạt động hàng không theo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, hoặc các Phần của Bộ quy chế an toàn hàng không;

**(4) Giấy phép:** Văn bản chính thức do Cục HKVN cấp cho một cá nhân được thực hiện công việc nhất định, quyền hạn và hạn chế cụ thể đối với việc thực hiện công việc đó;

**(5) Giấy chứng nhận:** Văn bản chính thức do Cục HKVN cấp cho một tổ chức để thực hiện hoạt động nhất định, quyền hạn và hạn chế cụ thể đối với việc thực hiện hoạt động đó;

**(6) Ủy quyền**: Văn bản chính thức do Cục HKVN ban hành, dựa trên quá trình đánh giá kỹ thuật, cho phép người giữ văn bản đó thay mặt Cục HKVN thực hiện hành động, nhiệm vụ được quy định rõ trong văn bản;

**(7) Ngoại lệ**: Văn bản chính thức do Cục HKVN ban hành, cho phép một nhóm người, tàu bay hoặc loại hình khai thác được miễn áp dụng một hoặc một số yêu cầu của Bộ quy chế an toàn hàng không khi xét thấy yêu cầu đó không phù hợp đối với nhóm đó và việc miễn áp dụng như vậy phù hợp với lợi ích công cộng và bảo đảm an toàn hàng không;

**(8) Miễn, Miễn trừ:** Văn bản chính thức do Cục HKVN ban hành cho phép một cá nhân, tàu bay hoặc tổ chức được miễn áp dụng một hoặc một số yêu cầu hoặc tiêu chí của Bộ quy chế an toàn hàng không khi xét thấy việc miễn trừ đó có thể duy trì được mức độ an toàn tương ứng vì lợi ích công cộng và phù hợp với các tiêu chuẩn an toàn hàng không;

**(9) Năng định:** Văn bản chính thức do Cục HKVN cấp kèm theo giấy phép, Giấy chứng nhận hoặc các giấy tờ tương tự, trong đó chỉ ra các điều kiện riêng, quyền hạn hoặc hạn chế của giấy phép và Giấy chứng nhận đó;

**(10) Quy định của Cục HKVN**: Cục HKVN có thể thông qua các Tài liệu hướng dẫn thích hợp, chỉ ra các bước và tiêu chuẩn cần thiết để đáp ứng yêu cầu của Bộ quy chế an toàn hàng không;

**(11) Công nhận hiệu lực:** Văn bản chính thức do Cục HKVN ban hành chấp nhận Giấy chứng nhận, giấy phép, phê chuẩn, chỉ định hoặc văn bản cho phép do quốc gia thành viên khác của ICAO cấp hoặc ban hành, bao gồm quyền hạn tương tự hoặc hạn chế hơn, hoặc việc chấp nhận đó được thực hiện bằng hình thức theo quy định của Điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia;

**(12) Thừa nhận hiệu lực giấy phép**: Là hành động thay cho việc ban hành giấy phép của mình bằng cách chấp nhận giấy phép do một quốc gia thành viên ICAO khác ban hành có giá trị tương đương với giấy phép của mình.

## Chương B
## THỰC HIỆN CÁC HƯỚNG DẪN CỦA BỘ QUY CHẾ

1.010. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này tóm tắt trách nhiệm và thẩm quyền của Cục HKVN đảm bảo sự tuân thủ các quy định của Bộ quy chế an toàn hàng không.

(b) Chương này dẫn chiếu đến việc áp dụng các chế tài cần thiết. Việc quản lý các quy trình áp dụng chế tài và mức phạt có liên quan đến Bộ quy chế an toàn hàng không theo quy định của pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính.

1.011. TRÁCH NHIỆM CỦA CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

(a) Cục HKVN là Nhà chức trách hàng không thực hiện chức năng giám sát an toàn hàng không, bao gồm cả hệ thống quản lý an toàn hàng không, có trách nhiệm cụ thể sau đây:

(1) Tổ chức hệ thống quản lý an toàn hàng không; kiểm tra, thanh tra, giám sát về bảo đảm an toàn hàng không;

(2) Thiết lập hoặc thuê tổ chức, tuyển dụng hoặc thuê nhân viên kỹ thuật có chuyên môn phù hợp, đủ năng lực để thực hiện việc kiểm tra, đánh giá và đưa ra những khuyến cáo liên quan đến việc cấp giấy phép, cấp Giấy chứng nhận, thực hiện chức năng giám sát và bảo đảm an toàn hàng không;

(3) Trực tiếp triển khai thực hiện áp dụng các quyết định, nghị quyết, tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành, hướng dẫn của các tổ chức hàng không quốc tế mà Việt Nam là thành viên;

(4) Ban hành các văn bản hướng dẫn, yêu cầu chuyên môn nghiệp vụ, tiêu chuẩn cơ sở để triển khai áp dụng các quy định của Bộ quy chế an toàn hàng không.

1.013. TRÁCH NHIỆM TUÂN THỦ PHÁP LÝ

(a) Tổ chức, cá nhân tham gia vào hoạt động thiết kế, sản xuất, bảo dưỡng, thử nghiệm, khai thác tàu bay, huấn luyện, đào tạo, giám định sức khỏe cho nhân viên hàng không có trách nhiệm:

(1) Tuân thủ các yêu cầu của Bộ quy chế an toàn hàng không và các hướng dẫn cụ thể của Cục HKVN liên quan đến hoạt động của mình;

(2) Tuân thủ các yêu cầu về bảo vệ môi trường theo hướng dẫn của Cục HKVN;

(3) Tuân thủ các yêu cầu về bảo đảm an ninh hàng không;

(4) Lập và lưu giữ hồ sơ, tài liệu liên quan đến hoạt động của mình theo quy định của Bộ quy chế an toàn hàng không và các hướng dẫn cụ thể của Cục HKVN;

(5) Cung cấp giấy tờ, tài liệu, hồ sơ theo yêu cầu của người có thẩm quyền;

(6) Trưng bày Giấy chứng nhận được cấp cho tổ chức tại nơi dễ nhìn thấy của trụ sở chính; mang theo giấy phép, chứng chỉ được cấp cho cá nhân khi thực hiện công việc được ghi trong giấy phép.

(b) Bất kỳ ai không tuân thủ với các yêu cầu của Bộ quy chế an toàn hàng không mà không có lý do hợp lý sẽ là đối tượng của việc áp dụng chế tài.

(c) Việc áp dụng chế tài này, tùy thuộc vào hoàn cảnh và các yếu tố giảm nhẹ, có thể có dẫn đến kết quả sau:

(1) Thu hồi giấy phép, Giấy chứng nhận, sự cho phép hoặc quyền hạn;

(2) Đình chỉ giấy phép, Giấy chứng nhận, sự cho phép hoặc quyền hạn;

(3) Phạt tiền, kết hợp với hay độc lập với các hình phạt khác; hoặc

(4) Đình chỉ thực hiện chuyến bay để ngăn chặn uy hiếp an toàn bay.

1.015. CÁC TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU ĐƯỢC YÊU CẦU

(a) Bộ quy chế an toàn hàng không quy định các tiêu chuẩn tối thiểu đối với việc ban hành giấy phép, Giấy chứng nhận, sự cho phép và quyền hạn.

(b) Cá nhân, tàu bay, thiết bị hoặc tổ chức được Cục HKVN cấp giấy phép, Giấy chứng nhận, sự cho phép hay quyền hạn phải tiếp tục duy trì các tiêu chuẩn tối thiểu được yêu cầu cho việc ban hành giấy tờ đó.

(c) Nếu người có giấy phép, Giấy chứng nhận, sự cho phép hoặc quyền hạn không thể đáp ứng các tiêu chuẩn tối thiểu được yêu cầu cho việc ban hành giấy tờ đó, phải nộp lại giấy tờ đó cho Cục HKVN.

(d) Nếu Cục HKVN nhận biết được người có giấy phép, Giấy chứng nhận, sự cho phép hoặc quyền hạn không còn đáp ứng được các tiêu chuẩn tối thiểu để duy trì các giấy tờ đó, căn cứ vào hoàn cảnh, các yếu tố giảm nhẹ và mức độ rủi ro đối với an toàn hàng không, Cục HKVN có thể:

(1) Đình chỉ khẩn cấp giấy phép, Giấy chứng nhận, sự cho phép hoặc quyền hạn để đảm bảo sự an toàn của cộng đồng;

(2) Đình chỉ giấy phép, Giấy chứng nhận, sự cho phép hoặc quyền hạn;

(3) Thu hồi giấy phép, Giấy chứng nhận, sự cho phép hoặc quyền hạn;

(4) Đề nghị phạt tiền theo quy định của pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính;

(5) Thay đổi nội dung giấy phép, Giấy chứng nhận, sự cho phép hoặc quyền hạn hiện tại;

(6) Tái kiểm tra để cấp giấy phép, Giấy chứng nhận, sự cho phép hoặc quyền hạn; hoặc

(7) Đình chỉ thực hiện chuyến bay để ngăn chặn uy hiếp an toàn bay.

1.017. BẮT BUỘC THỰC HIỆN ĐIỀU TRA VÀ CÁC KHUYẾN CÁO

(a) Cục HKVN sẽ tiến hành điều tra nếu phát hiện có tình huống không tuân thủ các quy định tại Điều 1.013 và Điều 1.015 thông qua việc kiểm tra, điều tra sự cố, tai nạn hoặc bất kỳ phương pháp nào khác.

(b) Hồ sơ chính thức hoàn chỉnh của công việc điều tra cùng với các khuyến cáo để giải quyết vấn đề sẽ được báo cáo Cục trưởng Cục HKVN và cơ quan nhà nước có thẩm quyền để có biện pháp tiếp theo giải quyết tình huống không tuân thủ.

(c) Quy trình của hành động tiếp theo sẽ tuân theo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, bao gồm cả việc giải quyết khiếu nại.

1.020. XỬ LÝ HÀNH CHÍNH THEO THẨM QUYỀN

(a) Thay cho yêu cầu tại Điều 1.017, nếu Cục HKVN hoặc cơ quan nhà nước có thẩm quyền khác xác định rằng có thể đạt được sự tuân thủ ngay lập tức và lâu dài đối với các yêu cầu và tiêu chuẩn tối thiểu của Bộ quy chế an toàn hàng không thông qua việc xử lý hành chính đối với trường hợp quy định tại Điều 1.013 và Điều 1.015, việc xử lý hành chính được thực hiện bằng quyết định chính thức bằng văn bản và hồ sơ giải quyết phải được lưu giữ.

(b) Thông qua các thủ tục hành chính, Cục HKVN có thể thay đổi nội dung của các giấy phép hoặc phê chuẩn đã được ban hành trước đó. Sự thay đổi này phải được thể hiện bằng văn bản chính thức và có hiệu lực:

(1) Ngay lập tức và không được khiếu nại nếu được xác định là cần thiết đối với lợi ích an toàn cộng đồng; hoặc

(2) Sau 20 ngày để cho phép khiếu nại về cơ sở thực hiện lên Cục HKVN.

## Chương C
## GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HÀNG KHÔNG

1.030. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này khái quát việc phân công trách nhiệm và quyền hạn cho Cục HKVN nhằm đảm bảo việc tuân thủ Bộ quy chế an toàn hàng không.

1.033. BỔ NHIỆM GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HÀNG KHÔNG

(a) Cục HKVN bổ nhiệm các giám sát viên an toàn hàng không là người có thẩm quyền để thực hiện chức năng giám sát, bảo đảm an toàn hàng không. Các giám sát viên an toàn hàng không phải được Cục HKVN cấp thẻ giám sát viên an toàn hàng không để thực hiện nhiệm vụ của mình.

(b) Việc thanh tra, kiểm tra và giám sát có thể được thực hiện vào bất cứ thời gian và địa điểm nào có hoạt động khai thác tàu bay, bảo dưỡng, huấn luyện và các hoạt động khác liên quan đến phạm vi điều chỉnh của Bộ quy chế an toàn hàng không, cụ thể như sau:

(1) Bất kỳ địa điểm nào của công cộng hoặc tư nhân, nơi có tàu bay đang đỗ để kiểm tra tàu bay hoặc bất kỳ tài liệu nào theo quy định của Bộ quy chế an toàn hàng không;

(2) Bất kỳ sân bay nào với mục đích kiểm tra sân bay hoặc bất kỳ một tàu bay nào trong sân bay hoặc bất kỳ tài liệu nào theo quy định của Bộ quy chế an toàn hàng không;

(3) Bất kỳ tàu bay nào, khoang lái trong quá trình bay nhằm kiểm tra hoạt động của tàu bay hoặc bất cứ thiết bị nào của tàu bay và kiểm tra hoạt động của thành viên tổ bay khi thực hiện công việc của mình.

(c) Không ai được phép lưu giữ hay sử dụng thẻ giám sát viên an toàn hàng không trừ khi người đó:

(1) Được Cục HKVN bổ nhiệm thực hiện chức năng nhiệm vụ của giám sát an toàn hàng không; và

(2) Sử dụng thẻ giám sát viên an toàn hàng không trong khi thực hiện chức năng, nhiệm vụ giám sát an toàn hàng không cụ thể của Cục HKVN.

(d) Với mục đích thực hiện trách nhiệm của mình theo Bộ quy chế an toàn hàng không, người được ủy quyền phải luôn mang theo mình giấy tờ quy định tại khoản (a) để chứng minh.

*Ghi chú: Phụ lục 1 Điều 1.033 quy định chi tiết về tiêu chuẩn đối với giám sát viên an toàn hàng không trên lĩnh vực khai thác bay, tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, an toàn trên chuyến bay v.v..*

1.035. QUYỀN HẠN CỦA GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HÀNG KHÔNG

(a) Giám sát viên an toàn hàng không có các quyền hạn sau đây:

(1) Tiến hành các hoạt động kiểm tra hoặc giám sát an toàn hàng không;

(2) Tiếp cận và kiểm tra bất kỳ sân bay, nhà ga hay bất kỳ nơi nào khác (nơi có tàu bay đỗ hoặc được cất giữ), tàu bay hoặc bất kỳ tổ chức nào thực hiện công việc, dịch vụ liên quan đến an toàn hàng không;

(3) Tiếp cận và kiểm tra bất kỳ tàu bay, thiết bị tàu bay, các bộ phận, tài liệu, các phương tiện, nhân viên hàng không hoặc thành viên tổ bay với mục đích đảm bảo việc tuân thủ Bộ quy chế an toàn hàng không;

(4) Yêu cầu bất kỳ người nào đưa ra các tài liệu hoặc bất kỳ đồ vật nào có liên quan đến an toàn hàng không;

(5) Yêu cầu xuất trình, kiểm tra, sao chép các Giấy chứng nhận, giấy phép, nhật ký kỹ thuật, tài liệu hoặc hồ sơ liên quan được quy định trong Bộ quy chế an toàn hàng không;

(6) Kiểm tra và sao chép các giấy phép, Giấy chứng nhận, chứng chỉ, nhật ký kỹ thuật, tài liệu hoặc hồ sơ liên quan đến Bộ quy chế an toàn hàng không;

(7) Đình chỉ chuyến bay, dừng khai thác tàu bay, đình chỉ hoạt động của nhân viên hàng không có liên quan nhằm ngăn chặn khả năng uy hiếp an toàn bay; lập biên bản về vụ việc xảy ra đồng thời báo cáo ngay cho Cục HKVN; và

(8) Tiến hành việc tái kiểm tra, đánh giá, điều tra, kiểm chứng, thí nghiệm và bay thử nghiệm khi thấy cần thiết để đảm bảo việc tuân thủ Bộ quy chế an toàn hàng không;

(b) Không ai được phép cố tình can thiệp hay cản trở người được ủy quyền trong khi thực hiện thẩm quyền hoặc chức năng nhiệm vụ theo quy định của Bộ quy chế an toàn hàng không.

(c) Không ai được phép cố tình can thiệp hay cản trở người được ủy quyền tiến hành việc tiếp cận, kiểm tra hay sao chép các tài liệu theo quy định của Bộ quy chế an toàn hàng không.

1.037. TIẾN HÀNH KIỂM TRA

(a) Giám sát viên an toàn hàng không có thể tiến hành các cuộc thanh tra, kiểm tra và giám sát vào bất cứ thời gian và địa điểm nào có việc khai thác tàu bay, bảo dưỡng, huấn luyện và các hoạt động hàng không khác được thực hiện theo Bộ quy chế an toàn hàng không.

(b) Giám sát viên an toàn hàng không sẽ có quyền tiếp cận tự do và liên tục tới:

(1) Bất cứ địa điểm nào, công cộng hoặc tư nhân nơi tàu bay đang đỗ với mục đích kiểm tra tàu bay hoặc bất cứ tài liệu nào theo Bộ quy chế an toàn hàng không;

(2) Bất cứ sân bay nào với mục đích kiểm tra sân bay hoặc bất kỳ một tàu bay nào trong sân bay hoặc bất kỳ tài liệu nào theo Bộ quy chế an toàn hàng không;

(3) Bất kỳ tàu bay nào, buồng lái hoặc khoang khách trong quá trình bay nhằm kiểm tra:

(i) Hoạt động của tàu bay hoặc bất cứ thiết bị nào của tàu bay; và

(ii) Hiệu quả của thành viên tổ bay khi thực hiện công việc của mình.

(c) Không ai được phép cố ý can thiệp hoặc cản trở Giám sát viên an toàn hàng không tiếp cận các địa điểm được quy định tại khoản (b).

1.040. CUNG CẤP TÀI LIỆU KIỂM TRA

(a) Bất cứ tài liệu hoặc báo cáo được quy định tại các phần tương ứng của Bộ quy chế an toàn hàng không phải được cung cấp cho giám sát viên an toàn hàng không theo yêu cầu của người đó.

(b) Mỗi người liên quan hoặc tham gia vào hoạt động hàng không, trong thời gian hợp lý, sau khi được người được ủy quyền yêu cầu, phải cung cấp giấy phép, Giấy chứng nhận và tài liệu theo quy định phải có, mang theo, hoàn thành hay bảo quản trong suốt quá trình thực hiện công việc.

(c) Trong Điều này, thời gian hợp lý để xem xét là:

(1) Tại thời điểm yêu cầu, các tài liệu được quy định phải:

(i) Mang theo người; hoặc

(ii) Mang trên tàu bay trong suốt thời gian bay;

(2) Trong suốt thời gian làm việc thông thường, tài liệu được quy định phải:

(i) Hoàn chỉnh và để tại sân bay;

(ii) Hoàn chỉnh và để tại bộ phận hành chính; hoặc

(iii) Được bảo quản.

1.043. BẢO QUẢN BÁO CÁO, TÀI LIỆU VÀ HỒ SƠ

(a) Bất cứ các báo cáo hoặc tài liệu nào phát sinh trong suốt quá trình hoạt động liên quan đến Bộ quy chế an toàn hàng không phải được hoàn tất trong phạm vi thời gian, tuân theo phương pháp và có các thông tin theo quy định tại Bộ quy chế an toàn hàng không.

(b) Người được phân công bảo quản các tài liệu hoặc hồ sơ theo Bộ quy chế an toàn hàng không phải tiếp tục bảo quản tài liệu hoặc hồ sơ đó cho đến khi trách nhiệm đó được chuyển giao cho một người được phân công khác.

## Chương D
## CÁC QUY TẮC HÀNH CHÍNH CHUNG

1.050. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này gồm các quy tắc hành chính chung áp dụng đối với các tài liệu do Cục HKVN ban hành.

1.053. PHÍ VÀ LỆ PHÍ BÙ ĐẮP CHI PHÍ

(a) Cục HKVN sẽ thu các khoản phí và lệ phí theo quy định của pháp luật đối với việc cấp lần đầu, công nhận hiệu lực, gia hạn các giấy phép, Giấy chứng nhận hay phép bổ sung theo yêu cầu của Bộ quy chế an toàn hàng không.

(b) Cục HKVN sẽ thu các khoản phí và lệ phí theo quy định cho từng giờ công và chi phí đi lại liên quan đến các công việc kiểm tra, đánh giá kỹ thuật của tổ chức, nhân viên, thiết bị, cơ sở vật chất và hồ sơ, tài liệu cần thiết cho việc:

(1) Cấp Giấy chứng nhận lần đầu;

(2) Cấp bổ sung năng định cho Giấy chứng nhận;

(3) Duy trì hiệu lực hay gia hạn Giấy chứng nhận;

1.055. THAY ĐỔI TÊN

(a) Người được cấp giấy phép hoặc Giấy chứng nhận theo Bộ quy chế an toàn hàng không có thể yêu cầu đổi tên trên giấy phép hoặc Giấy chứng nhận. Người được cấp tài liệu này sẽ phải trình các giấy tờ sau khi được yêu cầu:

(1) Giấy phép hoặc Giấy chứng nhận hiện hành; và

(2) Các giấy tờ chứng minh việc thay đổi tên.

(b) Cục HKVN sẽ lưu giữ bản sao trong hồ sơ và trả lại cho người giữ chính thức các tài liệu được quy định tại khoản (a) của Điều này.

1.057. THAY ĐỔI ĐỊA CHỈ

(a) Người được cấp giấy phép hoặc Giấy chứng nhận đã thay đổi địa chỉ thư tín hiện tại, sau 30 ngày kể từ ngày thay đổi không được thực hiện các công việc theo giấy phép hoặc Giấy chứng nhận trừ khi đã thông báo cho Cục HKVN bằng văn bản địa chỉ thư tín mới của mình, hoặc nơi ở hiện tại nếu địa chỉ thư tín hiện tại có cả số hòm thư bưu điện.

1.060. THAY THẾ TÀI LIỆU BỊ MẤT HOẶC BỊ PHÁ HỦY

(a) Trường hợp giấy phép, Giấy chứng nhận hoặc các tài liệu khác do Cục HKVN cấp bị mất hoặc bị phá hủy, người được cấp có thể yêu cầu cấp lại. Hồ sơ yêu cầu cấp lại được gửi trực tiếp hoặc qua bưu điện đến Cục HKVN.

(b) Trong văn bản xin cấp lại, người đề nghị phải nêu rõ:

(1) Họ tên;

(2) Địa chỉ thư tín cố định, hoặc địa chỉ cư trú hiện tại của người được cấp nếu địa chỉ thư tín cố định là số hòm thư bưu điện;

(3) Số chứng minh thư/số hộ chiếu;

(4) Ngày và nơi sinh; và

(5) Bất cứ các thông tin nào về loại, số và ngày cấp tài liệu, Giấy chứng nhận hoặc giấy phép và năng định, nếu có;

(6) Số lượng: 01 bộ.

(c) Sau khi nhận được bản fax của Cục HKVN xác nhận tài liệu bị mất hoặc phá hủy đã được cấp lại, người được cấp có thể mang theo, xuất trình khi cần thiết, bản fax thay cho tài liệu bị mất hoặc hủy trong thời hạn 7 ngày trong khi chờ nhận được bản tài liệu được cấp lại.

(d) Cục HKVN có trách nhiệm cấp lại tài liệu trong thời hạn 7 ngày kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hoặc thông báo từ chối cấp lại, có nêu rõ lý do.

1.063. LÀM GIẢ HOẶC SỬA CHỮA CÁC TÀI LIỆU ĐƯỢC YÊU CẦU

(a) Không ai được phép thực hiện hoặc xúi giục thực hiện các hành vi dưới đây liên quan tới bất kỳ giấy phép, Giấy chứng nhận, năng định, văn bằng hoặc giấy phép, đơn xin hoặc bản sao được cấp, cấp lại theo Bộ quy chế an toàn hàng không:

(1) Tuyên bố giả mạo hoặc cố tình nhầm lẫn;

(2) Ghi chép giả mạo hoặc cố tình nhầm lẫn vào nhật ký kỹ thuật, hồ sơ hoặc báo cáo theo yêu cầu của Bộ quy chế an toàn hàng không, hoặc được sử dụng để thể hiện sự tuân thủ với các yêu cầu của Bộ quy chế an toàn hàng không;

(3) Bất kỳ sự tái bản nào với mục đích giả mạo; hoặc

(4) Bất kỳ sự sửa chữa, tẩy xóa nào.

(b) Bất cứ người nào thực hiện các hành vi không được phép quy định tại khoản (a) của Điều này có thể bị chính thức thu hồi hoặc đình chỉ giấy phép, năng định, Giấy chứng nhận, văn bằng hoặc giấy phép của mình.

1.065. TỪ BỎ, ĐÌNH CHỈ HOẶC THU HỒI GIẤY PHÉP HOẶC CHỨNG CHỈ

(a) Bất kỳ giấy phép, Giấy chứng nhận hoặc phép bổ sung được cấp theo Bộ quy chế an toàn hàng không sẽ hết hiệu lực nếu bị từ bỏ, đình chỉ hoặc thu hồi.

(b) Người được cấp bất kỳ giấy phép, Giấy chứng nhận theo Bộ quy chế an toàn hàng không đã bị đình chỉ hoặc thu hồi phải trả lại giấy phép hoặc Giấy chứng nhận đó cho Cục HKVN khi được Cục HKVN yêu cầu.

1.067. XIN CẤP LẠI SAU KHI THU HỒI

(a) Trừ khi có quy định khác theo quy định của pháp luật liên quan, người có giấy phép, Giấy chứng nhận, năng định hoặc phép bổ sung đã bị thu hồi không được

nộp đơn xin cấp bất kỳ giấy phép, Giấy chứng nhận, năng định hoặc giấy phép trong vòng 1 năm kể từ ngày thu hồi.

1.070. XIN CẤP LẠI SAU KHI BỊ ĐÌNH CHỈ

(a) Trừ khi có quy định khác theo quy định của pháp luật liên quan, người có giấy phép, Giấy chứng nhận, năng định hoặc phép bổ sung bị đình chỉ không thể nộp đơn xin cấp bất kỳ giấy phép, Giấy chứng nhận, năng định hoặc phép bổ sung trong thời gian đình chỉ.

1.073. TỰ NGUYỆN TỪ BỎ HOẶC ĐỔI GIẤY PHÉP

(a) Người được cấp giấy phép, Giấy chứng nhận hoặc phép bổ sung theo Bộ Quy chế an toàn hàng không này có thể tự nguyện từ bỏ tài liệu đó để:

(1) Xóa bỏ;

(2) Cấp một giấy phép thấp hơn; hoặc

(3) Một giấy phép khác mà một số năng định cụ thể bị xóa bỏ.

(b) Đơn đề nghị từ bỏ giấy phép phải gồm tuyên bố sau hoặc tương tự cùng với chữ ký: "Yêu cầu này được đưa ra với các lý do của (cá nhân, tổ chức), với nhận thức đầy đủ rằng (tên giấy phép hoặc năng định phù hợp) của (cá nhân, tổ chức) sẽ không được cấp lại trừ khi được kiểm tra đạt yêu cầu theo quy định đối với việc cấp các tài liệu này".

## Chương E
## CÁC YÊU CẦU VỀ KIỂM TRA TỔNG QUÁT

1.080. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này quy định các yêu cầu về kiểm tra tổng quát áp dụng cho các nhân viên và tổ chức hàng không quy định tại Bộ quy chế an toàn hàng không này.

1.083. KIỂM TRA VÀ BÁO CÁO VỀ CHẤT GÂY NGHIỆN VÀ ĐỒ UỐNG CỒN

(a) Người lao động thực hiện công việc đòi hỏi phải có giấy phép, năng định, Giấy chứng nhận, văn bằng hoặc phép bổ sung theo quy định của Bộ quy chế an toàn hàng không một cách trực tiếp hoặc thông qua hợp đồng với người có Giấy chứng nhận do Cục HKVN cấp nếu có vi phạm liên quan đến chất gây nghiện và đồ uống có cồn có thể:

(1) Bị từ chối cấp bằng, Giấy chứng nhận, năng định, văn bằng hoặc phép bổ sung trong thời hạn đến 1 năm kể từ ngày bị từ chối; và

(2) Bị thu hồi hoặc đình chỉ giấy phép, Giấy chứng nhận, năng định, văn bằng hoặc phép bổ sung.

(b) Theo Bộ quy chế an toàn hàng không, bất kỳ người nào bị kết tội vì vi phạm pháp luật Việt Nam hoặc của bất cứ quốc gia nào về việc trồng, chế biến, sản xuất, bán, tàng trữ, vận chuyển hoặc nhập khẩu các chất gây nghiện, thuốc phiện, các chất kích thích hoặc dẫn xuất của chúng, có thể bị:

(1) Từ chối cấp giấy phép, Giấy chứng nhận, năng định, văn bằng hoặc phép bổ sung trong thời hạn đến 1 năm kể từ ngày bị tuyên án chính thức; hoặc

(2) Thu hồi hoặc đình chỉ giấy phép, Giấy chứng nhận, năng định, văn bằng hoặc phép bổ sung.

(c) Theo Bộ quy chế an toàn hàng không này, bất kỳ người nào từ chối xét nghiệm xác định phần trăm độ cồn trong máu khi được người có thẩm quyền yêu cầu, hay từ chối cung cấp hoặc cho phép công bố các kết quả kiểm tra khi được Cục HKVN yêu cầu có thể bị:

(1) Từ chối cấp giấy phép, Giấy chứng nhận, năng định, văn bằng hoặc phép bổ sung trong thời hạn đến 1 năm kể từ ngày đương sự có sự từ chối nêu trên; hoặc

(2) Thu hồi hoặc đình chỉ giấy phép, Giấy chứng nhận, năng định, văn bằng hoặc phép bổ sung.

## Chương F
## MIỄN, MIỄN TRỪ VÀ NGOẠI LỆ (NHÂN NHƯỢNG)

1.090. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này quy định các quy trình đối với việc ban hành, sửa đổi hoặc chấm dứt sự miễn, miễn trừ hoặc áp dụng ngoại lệ đối với yêu cầu của Bộ quy chế an toàn hàng không.

(b) Việc miễn, miễn trừ hoặc áp dụng ngoại lệ trong hoạt động khai thác và bảo dưỡng (sau đây được gọi là nhân nhượng) đối với người khai thác được Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận AOC, tổ chức bảo dưỡng tàu bay được phê chuẩn phù hợp với Phần 5 và các tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam bao gồm các loại cụ thể như sau:

(1) Sai lệch so với các quy trình trong tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay (OM), tài liệu điều hành quản lý bảo dưỡng (MME) của người khai thác tàu bay có AOC hoặc tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng của tổ chức bảo dưỡng (MOE) đã được Cục HKVN phê chuẩn;

(2) Khai thác tàu bay vượt quá giới hạn theo quy định của tài liệu MEL/CDL (MEL - Danh mục thiết bị tối thiểu/CDL - Danh mục sai lệch cấu hình tàu bay) cũng như giới hạn được đã được đưa ra trong dữ liệu bảo dưỡng (AMM, IPC, SRM...);

(3) Kéo dài thời hạn bảo dưỡng tàu bay/thiết bị tàu bay đã được quy định tại tài liệu Chương trình bảo dưỡng tàu bay (AMS) do Cục HKVN phê chuẩn;

(4) Sai lệch về chủng loại dụng cụ, trang thiết bị bảo dưỡng tàu bay so với các dụng cụ, trang thiết bị được quy định trong các tài liệu bảo dưỡng đã được Cục HKVN phê chuẩn.

1.093. THẨM QUYỀN PHÊ CHUẨN NHÂN NHƯỢNG

(a) Theo các quy trình tại Chương này, Cục HKVN có thể phê chuẩn một nhân nhượng đối với một yêu cầu cụ thể của Bộ quy chế an toàn hàng không.

(b) Không ai được cho phép khai thác, bảo dưỡng tàu bay với nhân nhượng đối với một yêu cầu cụ thể của Bộ quy chế an toàn hàng không trừ khi tuân theo các quy định cụ thể của Chương này.

1.095. HOẠT ĐỘNG NGOÀI THẨM QUYỀN

(a) Không người nào được thực hiện, hoặc tác động để thực hiện, một hành động trái ngược với các yêu cầu của Bộ quy chế an toàn hàng không trừ khi được Cục HKVN cấp nhân nhượng theo các quy trình quy định tại Chương này.

1.097. ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP NHÂN NHƯỢNG - CÁC THÔNG TIN CHUNG

(a) Đơn đề nghị cấp nhân nhượng phải được viết bằng tiếng Việt hoặc tiếng Anh theo mẫu do Cục HKVN quy định; và

(1) Nộp 2 bản trực tiếp hoặc qua đường bưu điện trong khoảng thời gian theo quy định phù hợp với loại hình nhân nhượng đề nghị được cấp về địa chỉ sau:

Phòng Tiêu chuẩn an toàn bay - Cục HKVN, số 119, phố Nguyễn Sơn, quận Long Biên, Hà Nội, Việt Nam;

(2) Yêu cầu phải gồm các thông tin sau về người nộp đơn:

(i) Tên;

(ii) Địa chỉ;

(iii) Số điện thoại;

(iv) Số fax (nếu có);

(v) Thư điện tử (nếu có), và

(vi) Người được chỉ định là đại diện của người nộp đơn về tất cả các thủ tục liên quan đến việc nộp đơn.

1.100. NỘI DUNG HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP NHÂN NHƯỢNG

(a) Người làm đơn đề nghị cấp nhân nhượng phải cung cấp các thông tin chung có liên quan đến đề nghị cấp nhân nhượng, như sau:

(1) Trích dẫn các yêu cầu cụ thể mà người nộp đơn đề nghị cấp nhân nhượng;

(2) Các đặc tính của loại hình khai thác sẽ được thực hiện sau khi nhân nhượng được cấp;

(3) Mô tả chi tiết yêu cầu thay thế đề xuất nhằm đáp ứng mức an toàn tương đương vì lợi ích cộng đồng;

(4) Nêu cụ thể khoảng thời gian cụ thể hoặc kế hoạch của các công việc sẽ phải thực hiện với nhân nhượng đề nghị cấp;

(5) Trình bày tóm tắt cơ sở tuân thủ các yêu cầu cụ thể, và trong trường hợp yêu cầu cấp nhân nhượng cho một thời hạn cố định, mô tả cách thức đạt được sự tuân thủ sau khi kết thúc thời hạn đó;

(6) Nếu người nộp đơn yêu cầu sự xử lý khẩn cấp, cần trình bày hoàn cảnh thực tế và các lý do chứng minh sự khẩn cấp.

1.103. GIẢI TRÌNH BỔ SUNG LÝ DO ĐỀ NGHỊ CẤP NHÂN NHƯỢNG

(a) Đơn đề nghị phải chứng minh rằng đề xuất thay thế:

(1) Đạt mức an toàn ít nhất tương đương với các yêu cầu trong phần được trích dẫn; hoặc

(2) Nếu không có mức yêu cầu an toàn, phải phù hợp với lợi ích chung.

(b) Tối thiểu, người làm đơn đề nghị cấp nhân nhượng phải cung cấp:

(1) Thông tin mô tả về kinh nghiệm liên quan đến sự cố hoặc tai nạn mà người đề nghị cấp nhân nhượng có thể cảm nhận được khi thực hiện khai thác với nhân nhượng được cấp;

(2) Thông báo nhận dạng các khả năng rủi ro phát sinh đối với an toàn hoặc tài sản khi biện pháp thay thế được đề xuất khi cấp nhân nhượng được chấp nhận và biện pháp giải quyết khả năng rủi ro đó; và

(3) Luận chứng bổ trợ việc đảm bảo an toàn đối với cộng đồng và mức an toàn tương đương là có cơ sở.

(c) Đối với nhân nhượng sai lệch so với các quy trình trong tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay (OM), tài liệu điều hành quản lý bảo dưỡng (MME) của người khai thác tàu bay có AOC hoặc tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng của tổ chức bảo dưỡng (MOE) đã được Cục HKVN phê chuẩn, người đề nghị cấp nhân nhượng phải cung cấp bổ sung trong hồ sơ:

(1) Bằng chứng về việc thực hiện các công việc bảo dưỡng cần thiết đã được thực hiện nhằm khắc phục hỏng hóc nhưng chưa đạt được kết quả, các bằng chứng về việc chuẩn bị vật tư, dụng cụ, thiết bị và nhân lực;

(2) Trường hợp đề nghị cấp nhân nhượng khai thác vượt quá giới hạn nêu trong dữ liệu bảo dưỡng (AMM, SRM, IPC...) phải có ý kiến bằng văn bản của Nhà sản xuất máy bay/động cơ.

(d) Đối với nhân nhượng cho việc khai thác tàu bay vượt quá giới hạn theo quy định của tài liệu MEL/CDL (MEL - Danh mục thiết bị tối thiểu/CDL - Danh mục sai lệch cấu hình tàu bay) cũng như giới hạn được đã được đưa ra trong dữ liệu bảo dưỡng (AMM, IPC, SRM...):

(1) Bằng chứng về việc đã thực hiện tất cả các công việc cần thiết để thực hiện công việc bảo dưỡng theo quy định của AMS nhưng chưa đạt được kết quả;

(2) Cung cấp số liệu của chương trình độ tin cậy liên quan đến thiết bị, hệ thống mà công việc bảo dưỡng đó phải thực hiện để đảm bảo việc trì hoãn công việc bảo dưỡng sẽ không ảnh hưởng đến an toàn bay;

(3) Đối với các công việc bảo dưỡng có liên quan đến thiết bị có thọ mệnh (life limited parts), yêu cầu bảo dưỡng bắt buộc (CMR*, CMR**, ALI) và các thiết bị quay động năng cao của động cơ phải có ý kiến của nhà chế tạo.

(e) Đối với nhân nhượng kéo dài thời hạn bảo dưỡng tàu bay/thiết bị tàu bay đã được quy định tại tài liệu Chương trình bảo dưỡng tàu bay (AMS) do Cục HKVN phê chuẩn:

(1) Cung cấp đầy đủ lý do và thông tin giải thích việc sử dụng các biện pháp/quy trình thay thế các quy trình đã được Cục HKVN phê chuẩn;

(2) Tài liệu chứng minh tính tương đương của các biện pháp/quy trình thay thế được sử dụng để đảm bảo mức độ an toàn bay tương đương.

(f) Sai lệch về chủng loại dụng cụ, trang thiết bị bảo dưỡng tàu bay so với các dụng cụ, trang thiết bị được quy định trong các tài liệu bảo dưỡng đã được Cục HKVN phê chuẩn:

(1) Cung cấp đầy đủ các lý do và thông tin liên quan đến việc phải sử dụng các dụng cụ, thiết bị thay thế các dụng cụ, thiết bị đã được phê chuẩn tại các tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng hoặc các tài liệu đã được Cục HKVN phê chuẩn;

(2) Cung cấp bản vẽ thiết kế, tính năng kỹ thuật của các dụng cụ, thiết bị thay thế để đảm bảo tính năng tương đương với các dụng cụ, thiết bị đã được phê chuẩn;

(3) Đối với các dụng cụ, thiết bị dùng để đo đạc, căn chỉnh các tham số của hệ thống điều khiển động cơ và tàu bay phải có ý kiến bằng văn bản của nhà chế tạo.

1.105. XỬ LÝ HỒ SƠ VÀ PHÊ CHUẨN CẤP NHÂN NHƯỢNG

(a) Trong vòng 1 ngày kể từ khi nhận được hồ sơ đề nghị cấp nhân nhượng, Cục HKVN xem xét tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ và thông báo cho người đề nghị cấp. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị cấp nhân nhượng chưa hợp lệ hoặc còn thiếu thông tin theo quy định, người đề nghị phải có trách nhiệm cung cấp thông tin bổ sung và quá trình xem xét cấp nhân nhượng chỉ được tính từ khi hồ sơ được bổ sung đầy đủ.

(b) Trong vòng 2 ngày kể từ khi hồ sơ đề nghị cấp nhân nhượng được xác định là hợp lệ và đầy đủ, Cục HKVN sẽ:

(1) Tiến hành đánh giá kỹ thuật về tính khả thi của đề xuất;

(2) Nếu quyết định có lợi, công khai đề xuất, đánh giá kỹ thuật và khuyến nghị cho các bên liên quan;

(3) Cân nhắc các đánh giá của các bên liên quan;

(4) Đưa ra quyết định cuối cùng để phê chuẩn theo quy định tại Điều 20.115 tại Phần 20 của bộ quy chế này hoặc không phê chuẩn đề xuất cấp nhân nhượng và thông báo cho người đề nghị.

1.107. CÁC KẾT QUẢ ĐÁNH GIÁ KỸ THUẬT

(a) Cục HKVN sẽ tiến hành đánh giá kỹ thuật đối với đề xuất phương pháp tuân thủ thay thế.

(b) Người thực hiện đánh giá kỹ thuật sẽ làm một báo cáo nội bộ tóm tắt các phát hiện của mình về:

(1) Sự cần thiết phải có nhân nhượng đối với các yêu cầu;

(2) Khả năng duy trì mức an toàn tương đương;

(3) Việc phê chuẩn một phương pháp thay thế có phù hợp với lợi ích chung hay không; và

(4) Các khuyến nghị về hình thức của quyết định.

1.110. CÔNG KHAI CÁC ĐỀ XUẤT VÀ ĐÁNH GIÁ KỸ THUẬT

(a) Cục HKVN sẽ công khai bất cứ đề xuất và đánh giá kỹ thuật liên quan đến việc cấp nhân nhượng và phổ biến các thông tin này theo yêu cầu cho:

(1) Cá nhân, tổ chức đã đăng ký trước với Cục HKVN do có lợi ích liên quan đến bất cứ miễn giảm hoặc áp dụng ngoại lệ nào có thể được phê chuẩn;

(2) Cá nhân, tổ chức có giấy phép, Giấy chứng nhận, chỉ định khai thác hoặc các hình thức phê chuẩn hoặc phép bổ sung khác tương tự có thể bị ảnh hưởng bởi quyết định cấp nhân nhượng.

1.113. ĐƠN ĐỀ NGHỊ ÁP DỤNG TIỀN LỆ

Không áp dụng.

1.117. QUYỀN TỪ CHỐI PHÊ CHUẨN ĐỀ NGHỊ CẤP NHÂN NHƯỢNG

(a) Cục HKVN có quyền từ chối việc cấp nhân nhượng trong các trường hợp cụ thể như sau:

(1) Hồ sơ đề nghị cấp nhân nhượng không hợp lệ và thiếu các thông tin cần thiết cho việc đánh giá kỹ thuật để đảm bảo mức an toàn tương đương;

(2) Trong trường hợp nhận thấy việc cấp nhân nhượng có thể ảnh hưởng đến việc duy trì mức độ an toàn tối thiểu trong khai thác, bảo dưỡng tàu bay, có thể dẫn đến hậu quả uy hiếp an toàn hàng không đối với cộng đồng, hành khách và tài sản tàu bay;

(3) Không có đủ năng lực kỹ thuật để tiến hành đánh giá sự tác động của nhân nhượng đối với mức độ an toàn cần thiết.

(b) Cục HKVN có quyền từ chối việc cấp nhân nhượng trong thời hạn theo quy định nếu việc đánh giá kỹ thuật yêu cầu khoảng thời gian dài hơn, hoặc kéo dài thời gian xem xét cấp nhân nhượng. Trong trường hợp như vậy, Cục HKVN phải có văn bản thông báo cho người đề nghị cấp nhân nhượng và nêu rõ thời gian tối thiểu cần thiết cho việc cấp nhân nhượng.

1.120. VIỆC CÔNG KHAI VÀ TÍNH HIỆU LỰC CỦA NHÂN NHƯỢNG ĐÃ ĐƯỢC PHÊ CHUẨN

(a) Cục HKVN sẽ công khai tất cả các nhân nhượng đã cấp thông qua việc cập nhật và tái phát hành Thông tri về miễn giảm và ngoại lệ cho:

(1) Cá nhân, tổ chức đã đăng ký trước với Cục HKVN do có lợi ích liên quan đến bất cứ miễn giảm hoặc áp dụng ngoại lệ nào có thể được phê chuẩn;

(2) Các cá nhân hoặc tổ chức có giấy phép, Giấy chứng nhận, chỉ định khai thác hoặc các hình thức phê chuẩn hoặc phép bổ sung khác tương tự; và

(3) Những người mới nộp đơn xin cấp giấy phép, Giấy chứng nhận, chỉ định khai thác hoặc các hình thức phê chuẩn hoặc phép bổ sung có liên quan.

(b) Cục HKVN sẽ công khai các nhân nhượng đã được cấp có liên quan đến các yêu cầu của Bộ quy chế an toàn hàng không trong Tập san Không báo (AIP) của Việt Nam.

## Chương G
## CÔNG NHẬN GIẤY PHÉP, GIẤY CHỨNG NHẬN VÀ PHÉP BỔ SUNG

1.130. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này quy định các yêu cầu chung và các quy định hành chính áp dụng đối với việc sử dụng giấy phép, Giấy chứng nhận, phê chuẩn, chỉ định hoặc phép bổ sung do quốc gia thành viên ICAO khác ban hành làm cơ sở cho việc ban hành văn bản tương tự của Cục HKVN.

1.133. CÔNG NHẬN - TỔNG QUÁT

(a) Cục HKVN có thể, sau khi đánh giá kỹ thuật và xác minh, sử dụng giấy phép, Giấy chứng nhận, phê chuẩn, chỉ định hoặc phép bổ sung do quốc gia thành viên ICAO khác ban hành làm cơ sở cho việc ban hành giấy phép, Giấy chứng nhận, phê chuẩn, chỉ định hoặc phép bổ sung có các quyền tương tự hoặc hạn chế hơn. Cục HKVN công nhận hiệu lực các Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, tiếng ồn, vô tuyến và giấy phép thành viên tổ bay do quốc gia khai thác ban hành thay cho quốc gia đăng ký tàu bay với điều kiện các quốc gia này là quốc gia thành viên ICAO và có thỏa thuận chuyển giao trách nhiệm giám sát an toàn theo quy định của Điều 83bis của Công ước Chi-ca-go.

(b) Cục HKVN không được sử dụng việc công nhận hiệu lực để chối bỏ trách nhiệm của mình trong việc đảm bảo các tài liệu gốc đang được sử dụng có giá trị và được ban hành tuân theo tiêu chuẩn ICAO hiện hành.

(c) Cục HKVN có thể tiến hành bất kỳ thử nghiệm hoặc kiểm tra bổ sung nào được coi là cần thiết về kỹ thuật và hành chính để xác nhận năng lực của người

được cấp và hiệu lực của giấy phép, Giấy chứng nhận, phê chuẩn, chỉ định, hoặc phép bổ sung.

1.135. THỜI HẠN HIỆU LỰC

(a) Việc sửa đổi, đình chỉ, thu hồi hoặc tạm ngừng giấy phép, Giấy chứng nhận, phê chuẩn, chỉ định hoặc phép bổ sung do Cục HKVN cấp thông qua quá trình công nhận hiệu lực sẽ chịu sự điều chỉnh của các quy trình tương tự áp dụng cho việc sửa đổi, đình chỉ, thu hồi hoặc tạm ngừng các văn bản do Cục HKVN cấp.

(b) Trừ khi có quy định khác, mỗi giấy phép, Giấy chứng nhận, phê chuẩn, chỉ định, hoặc phép bổ sung do Cục HKVN cấp thông qua quy trình công nhận hiệu lực sẽ mất hiệu lực khi văn bản được sử dụng làm cơ sở cho việc ban hành mất hiệu lực, không được lưu hành, hay hết hạn hoặc bị quốc gia thành viên ICAO phát hành đình chỉ - thu hồi.

(c) Cục HKVN phải thông báo cho Nhà chức trách hàng không của quốc gia thành viên ICAO khác nếu trong quá trình chứng nhận, kiểm tra, giám sát hoặc điều tra, Cục HKVN xác định rằng người giữ Giấy chứng nhận, giấy phép, phê chuẩn, chỉ định hoặc phép bổ sung được ban hành trong quá trình công nhận hiệu lực:

(1) Không có khả năng hoặc điều kiện để giữ hoặc duy trì các văn bản đó;

(2) Không phù hợp với các tiêu chuẩn ICAO hiện hành hoặc các quy định về an toàn hàng không quốc gia áp dụng đối với các văn bản đó; hoặc

(3) Có liên quan đến các công việc đã được thực hiện không đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế về an toàn bay liên quan đến lĩnh vực thuộc văn bản đó.

1.137. NGƯỜI MANG TÀI LIỆU CÓ HIỆU LỰC

(a) Việc Cục HKVN công nhận hiệu lực của Giấy chứng nhận, giấy phép, phê chuẩn, chỉ định hoặc phép bổ sung do một quốc gia thành viên ICAO khác ban hành không phải là sự miễn trừ sự tuân thủ của người giữ các loại văn bản đó đối với các quy định của Bộ quy chế an toàn hàng không này hoặc luật pháp hiện hành của quốc gia thành viên ICAO đã ban hành văn bản gốc.

(b) Việc công nhận hiệu lực của Cục HKVN không phải là sự cho phép người giữ Giấy chứng nhận, giấy phép, phê chuẩn, chỉ định hoặc phép bổ sung được miễn việc kiểm tra và xác minh của Cục HKVN đối với việc duy trì năng lực và tuân thủ các tiêu chuẩn ban hành văn bản.

(c) Người giữ Giấy chứng nhận, giấy phép, phê chuẩn, chỉ định hoặc phép bổ sung được ban hành qua quá trình công nhận hiệu lực phải chịu bất kỳ sự thử nghiệm

hay kiểm tra bổ sung nào cần thiết về mặt kỹ thuật hoặc hành chính do Cục HKVN tiến hành nhằm đảm bảo việc duy trì năng lực của người giữ và hiệu lực của Giấy chứng nhận, giấy phép, phê chuẩn, chỉ định hoặc phép bổ sung.

1.140. CÔNG NHẬN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI VÀ GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI BỔ SUNG

(a) Ngoại trừ các Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay thử nghiệm hoặc hạn chế, tất cả các Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN ban hành phải phù hợp với Giấy chứng nhận loại và Giấy chứng nhận loại bổ sung do quốc gia thiết kế hoặc quốc gia chế tạo ban hành và được Cục HKVN công nhận.

1.143. CÔNG NHẬN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Cục HKVN có thể cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay trên cơ sở công nhận hiệu lực của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do quốc gia thành viên ICAO khác cấp, nhưng việc duy trì hiệu lực của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Việt Nam cấp sẽ không có mối liên hệ tới Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay của quốc gia đó.

1.145. CÔNG NHẬN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN SỨC KHỎE

(a) Giấy chứng nhận sức khỏe do Cục HKVN cấp trên cơ sở công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận sức khỏe do quốc gia thành viên ICAO khác cấp sẽ có mối liên hệ đến việc duy trì hiệu lực của Giấy chứng nhận của quốc gia đó.

1.147. CÔNG NHẬN HIỆU LỰC BẰNG VÀ PHÂN LOẠI

(a) Giấy phép, năng định và các hạn chế do Cục HKVN cấp cho công dân Việt Nam trên cơ sở công nhận hiệu lực giấy phép do quốc gia thành viên ICAO khác cấp sẽ không có mối liên hệ đến việc duy trì hiệu lực giấy phép của Quốc gia đó.

(b) Giấy phép, năng định và các hạn chế do Cục HKVN cấp cho các cá nhân không phải là công dân Việt Nam trên cơ sở công nhận hiệu lực giấy phép do quốc gia thành viên ICAO khác cấp sẽ có mối liên hệ đến việc duy trì hiệu lực giấy phép của Quốc gia đó.

1.150. CÔNG NHẬN HIỆU LỰC CHỨNG CHỈ NGƯỜI KHAI THÁC HÀNG KHÔNG

(a) Cục HKVN không sử dụng việc công nhận hiệu lực làm cơ sở chính trong việc cấp Giấy chứng nhận người khai thác hàng không cho một tổ chức tham gia vào lĩnh vực vận tải hàng không thương mại.

1.153. CÔNG NHẬN CÁC TỔ CHỨC PHÊ CHUẨN

(a) Cục HKVN có thể sử dụng Giấy chứng nhận, các quyền và hạn chế do quốc gia khác cấp làm cơ sở chính cho việc cho phép người được cấp Giấy chứng nhận Tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn do quốc gia thành viên ICAO khác cấp tiến hành bảo dưỡng và sửa chữa tàu bay đăng ký tại Việt Nam hoặc do người khai thác của Việt Nam khai thác.

(b) Cục HKVN có thể sử dụng Giấy chứng nhận, các quyền và hạn chế do quốc gia khác cấp làm cơ sở chính cho việc cho phép người được cấp Giấy chứng nhận Tổ chức huấn luyện phê chuẩn do quốc gia thành viên ICAO khác cấp cung cấp các trang thiết bị huấn luyện, thiết bị giả định, người hướng dẫn và người kiểm tra cho nhân viên hàng không và người khai thác của Việt Nam.

(c) Cục HKVN có thể sử dụng Giấy chứng nhận, các quyền và hạn chế do quốc gia khác cấp làm cơ sở chính cho việc cho phép các tổ chức do quốc gia thành viên ICAO khác phê chuẩn cung cấp các dịch vụ cho nhân viên hàng không và người khai thác của Việt Nam.

(d) Các phép bổ sung do Cục HKVN cấp cho các Tổ chức được phê chuẩn thông qua quá trình công nhận hiệu lực sẽ tiếp tục duy trì hiệu lực của Giấy chứng nhận, các quyền và hạn chế do quốc gia khác cấp.

1.155. CÔNG NHẬN HIỆU LỰC CỦA PHÊ CHUẨN, PHÉP BỔ SUNG VÀ CHỈ ĐỊNH

(a) Cục HKVN có thể sử dụng Giấy chứng nhận, các quyền và hạn chế do quốc gia khác cấp làm cơ sở chính cho việc phê chuẩn một cách độc lập các tài liệu, cơ sở, thiết bị, dụng cụ huấn luyện, thiết bị mô phỏng bay đã được quốc gia thành viên ICAO khác đó phê chuẩn để sử dụng cho nhân viên hàng không hoặc người khai thác của Việt Nam, với điều kiện thực hiện đánh giá kỹ thuật, kiểm tra hoặc công nhận hiệu lực.

(b) Cục HKVN có thể sử dụng các phép bổ sung, các quyền và hạn chế do quốc gia khác cấp làm cơ sở chính cho việc cho phép sử dụng người được một quốc gia thành viên ICAO cho phép thực hiện một số chức năng nhiệm vụ thay mặt Nhà chức trách của quốc gia đó thực hiện việc kiểm tra, đánh giá nhân viên hàng không và nhà khai thác của Việt Nam, trên cơ sở các yêu cầu kỹ thuật, quy trình xác định tiêu chuẩn có thể chấp nhận được và chịu sự kiểm tra liên tục của Cục HKVN.

(c) Cục HKVN có thể sử dụng sự chỉ định, các quyền và các hạn chế mà quốc gia khác cấp làm cơ sở chính cho việc chỉ định người được một quốc gia thành viên

ICAO ủy quyền tiến hành một số chức năng nhiệm vụ và thay mặt cho Nhà chức trách của quốc gia đó thay mặt Cục HKVN thực hiện những nhiệm vụ này đối với nhân viên hàng không và người khai thác của Việt Nam, trên cơ sở các yêu cầu kỹ thuật, quá trình xác định tiêu chuẩn có thể chấp nhận được và chịu sự kiểm tra liên tục của Cục HKVN.

(d) Sự phê chuẩn, phép bổ sung và chỉ định do Cục HKVN cấp qua quá trình công nhận hiệu lực có mối liên hệ đến việc duy trì hiệu lực của sự phê chuẩn, phép bổ sung và chỉ định do quốc gia khác cấp.

## Chương H
## NGƯỜI ĐƯỢC ỦY QUYỀN

1.160. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này mô tả các yêu cầu chung và các quy định hành chính đối với việc Cục HKVN chỉ định các cá nhân hoạt động với tư cách là đại diện của Cục HKVN để đánh giá, khảo sát, kiểm tra, kiểm định và thử nghiệm đối với cá nhân, tàu bay và tổ chức với mục đích cấp giấy phép, Giấy chứng nhận hoặc các văn bản chính thức khác.

(b) Các yêu cầu trong Chương này có thể được dùng để chỉ định một bộ phận của tổ chức tiến hành một số chức năng nhiệm vụ thay mặt cho Cục HKVN.

1.163. QUY TRÌNH CHÍNH THỨC

(a) Tất cả các hoạt động đề cử, lựa chọn, ủy quyền, giám sát và chấm dứt của những người được Cục HKVN ủy quyền phải tuân thủ quy trình chính sách và các thủ tục chính thức.

1.165. LỰA CHỌN

(a) Cục HKVN đánh giá kinh nghiệm, sự huấn luyện và cam kết của tổ chức, cá nhân được lựa chọn trước khi cấp ủy quyền thực hiện thay mặt Cục HKVN. Sự đánh giá này được xác định trên cơ sở tổ chức, cá nhân được đề cử:

(1) Có đủ các trang thiết bị, nguồn lực và nhân viên tiến hành các công việc theo giấy phép được yêu cầu;

(2) Có đủ kinh nghiệm với các yêu cầu của Cục HKVN, được huấn luyện các quy trình và thủ tục để tiến hành các công việc theo giấy phép được yêu cầu; và

(3) Có đủ kinh nghiệm liên quan để tiến hành các công việc theo yêu cầu của giấy phép.

(b) Cục HKVN có thể lựa chọn và ủy quyền cho các cá nhân thực hiện chức năng giám sát viên an toàn hàng không theo các tiêu chuẩn phù hợp được quy định tại Phụ lục 1 của Điều 1.033.

(c) Trong trường hợp người được Cục HKVN ủy quyền thực hiện chức năng giám sát viên an toàn hàng không đồng thời là nhân viên hàng không của người khai thác tàu bay hoặc tổ chức bảo dưỡng (giám sát viên an toàn hàng không kiêm nhiệm), thì người khai thác tàu bay hoặc tổ chức bảo dưỡng liên quan phải đảm bảo quỹ thời gian tối thiểu là 30% của tổng thời gian làm việc hàng tháng cho giám sát viên an toàn hàng không kiêm nhiệm để có thể thực hiện các công việc được Cục HKVN ủy quyền, khi được yêu cầu;

(d) Trong khoảng thời gian giám sát viên an toàn hàng không kiêm nhiệm thực hiện các công việc do Cục HKVN yêu cầu, người khai thác tàu bay hoặc tổ chức bảo dưỡng phải đảm bảo các chế độ cho giám sát viên an toàn hàng không tương đương với mức mà họ được hưởng như trong khoảng thời gian họ làm việc bình thường.

1.167. PHÊ CHUẨN

(a) "Giấy phép ủy quyền" được cấp cho từng cá nhân được ủy quyền trong đó xác định rõ chức năng và trách nhiệm được ủy quyền và nêu rõ thời hạn ủy quyền.

(b) Mỗi cá nhân được ủy quyền cũng nhận được "Giấy chứng nhận ủy quyền", trong đó nêu rõ tên người có thẩm quyền và loại hình ủy quyền mà người đó được thực hiện.

1.170. THỜI HẠN CHỨNG NHẬN ỦY QUYỀN

(a) Việc ủy quyền có hiệu lực cho tới ngày hết hạn ghi trong giấy phép ủy quyền, trừ khi bị chấm dứt sớm hơn.

(b) Thời hạn ủy quyền tối đa là 24 tháng kể từ ngày cấp.

(c) Việc ủy quyền có thể được được gia hạn căn cứ vào sự xem xét của Cục HKVN. Việc gia hạn có hiệu lực thông qua hình thức ban hành lại quyết định bổ nhiệm và việc cấp một văn bản mới ghi rõ thời gian gia hạn.

(d) Việc ủy quyền theo các quy định của Chương này bị chấm dứt:

(1) Theo yêu cầu bằng văn bản của người được ủy quyền;

(2) Theo yêu cầu bằng văn bản của người sử dụng lao động trong trường hợp cần có sự giới thiệu của người sử dụng lao động đối với việc ủy quyền;

(3) Khi người được ủy quyền không còn làm việc cho người sử dụng lao động là người đã giới thiệu việc ủy quyền cho người này;

(4) Khi Cục HKVN phát hiện người được ủy quyền không thực hiện thích đáng nhiệm vụ của mình theo sự ủy quyền;

(5) Khi hoạt động của người được ủy quyền không còn cần thiết cho Cục HKVN.

1.173. CÁC BÁO CÁO

(a) Người được ủy quyền phải làm các báo cáo theo quy định của Cục HKVN.

(b) Người được ủy quyền phải lưu giữ một bản sao tất cả tài liệu được ban hành khi thực hiện sự ủy quyền của mình tại địa điểm thích hợp do Cục HKVN quy định.

1.175. QUYỀN HẠN

(a) Người được ủy quyền có thể, trong phạm vi các hạn chế theo quy định và theo sự giám sát chung của Cục HKVN, phù hợp với phạm vi ủy quyền của mình:

(1) Tiến hành các công việc được giao tại các địa điểm được ủy quyền;

(2) Nhận đơn;

(3) Tiến hành các đánh giá, khảo sát, thử nghiệm và/hoặc kiểm tra;

(4) Cấp hoặc từ chối các giấy phép và phép bổ sung;

(5) Phê chuẩn các tài liệu kỹ thuật;

(6) Thu phí công việc mà người đó thực hiện theo quy định của pháp luật.

1.177. KIỂM TRA

(a) Với bất kỳ lý do và tại bất cứ thời điểm nào, Cục HKVN có thể thanh tra, kiểm tra người được ủy quyền về việc thực hiện các công việc được ủy quyền và hồ sơ của người được ủy quyền đó.

(b) Cục HKVN được quyền tiếp cận không hạn chế nơi làm việc, nhân viên, các hồ sơ và chức năng để thực hiện các yêu cầu tại khoản (a).

(c) Để tạo điều kiện thuận lợi cho cuộc thanh tra, kiểm tra, người được ủy quyền phải kịp thời cung cấp cho Cục HKVN các thông báo định kỳ về thời gian và địa điểm tiến hành công việc được ủy quyền theo kế hoạch.

# CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 1.007: BẢNG CHÚ GIẢI CÁC ĐỊNH NGHĨA

(a) Các định nghĩa có tại mục này áp dụng cho tất cả các yêu cầu được quy định trong Bộ quy chế an toàn hàng không này:

(1) **An ninh:** Là tổng hợp các biện pháp, nguồn lực con người và biện pháp quản lý nhằm chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng;

(2) **Bảng dữ liệu Giấy chứng nhận loại:** là một phần của Giấy chứng nhận loại ghi rõ các điều kiện và giới hạn cần thiết để đáp ứng yêu cầu của tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được áp dụng cho loại tàu bay đó; cung cấp định nghĩa chính xác về cấu hình của sản phẩm tàu bay đã được Giấy chứng nhận loại đó phê chuẩn; bao gồm các thông tin cần thiết sau: loại động cơ (tên nhà chế tạo, số Giấy chứng nhận loại của động cơ, số lượng động cơ lắp trên tàu bay); các loại nhiên liệu có thể sử dụng; cánh quạt và các giới hạn của cánh quạt; tốc độ vòng quay (đối với trực thăng); giới hạn mô-men truyền động (đối với trực thăng); giới hạn tốc độ bay; dải giới hạn trọng tâm tàu bay; dải giới hạn trọng tâm tàu bay với tải trọng rỗng; các điểm tham chiếu, phương tiện dùng để kiểm tra và cân bằng tàu bay; tải trọng tối đa; tổ bay tối thiểu; số lượng ghế; tải trọng hàng hóa tối đa; lượng nhiên liệu tối đa; lượng dầu nhờn tối đa; độ cao hoạt động tối đa; chuyển động của các bánh lái điều khiển; số xuất xưởng; các căn cứ phê chuẩn và chế tạo sản phẩm tàu bay;

(3) **Bảo dưỡng:** Thực hiện các nhiệm vụ cần thiết để đảm bảo sự liên tục của tính đủ điều kiện bay của tàu bay, bao gồm bất kỳ hay kết hợp của các công việc đại tu định kỳ, thay thế, sửa chữa hỏng hóc, áp dụng cải tiến kỹ thuật hoặc sửa chữa cấu trúc;

(4) **Bay bằng:** Mực bay được duy trì trong suốt phần lớn chuyến bay;

(5) **Bay nhào lộn:** Là các thao tác mà tàu bay thực hiện có chủ định gồm việc thay đổi độ cao một cách đột ngột, bay ở độ cao không bình thường, hoặc bay ở các vận tốc khác nhau;

(6) **Bề mặt cất cánh:** Là một phần của bề mặt tại sân bay được Cục HKVN công bố được sử dụng cho việc chạy đà trên mặt đất hay trên mặt nước của một tàu bay cất cánh theo một hướng cụ thể;

(7) **Bề mặt hạ cánh:** Một phần trên bề mặt của sân bay được Cục HKVN công bố được sử dụng cho việc chạy đà trên mặt đất hay trên mặt nước của một tàu bay hạ cánh theo một hướng cụ thể;

(8) **Bộ trưởng**: Là Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải;

(9) **Buồng lái mô phỏng**: Là thiết bị mô phỏng chính xác buồng lái thực tế của một loại tàu bay cụ thể với các thiết bị cơ khí, điện, điện tử v.v...; các chức năng kiểm soát các hệ thống tàu bay, môi trường bình thường của các thành viên tổ lái, và các đặc điểm vận hành và bay của loại tàu bay đó được mô phỏng một cách thực tế;

(10) **Các chất hướng thần/kích thích thần kinh**: Rượu bia, thuốc phiện, bồ đà, thuốc giảm đau và thuốc ngủ, cô-ca-in, các chất tạo ảo giác khác, chất ma túy gây ảo giác, các dung môi bị cấm nhưng không bao gồm cà-phê và thuốc lá;

(11) **Các chuyến bay chở khách thường lệ**: Là sự cung ứng một dịch vụ vận chuyển hàng không từ một nhà ga hàng không xác định trong một khoảng thời gian thông báo bằng lịch bay hoặc kế hoạch bay được công bố trên báo, tạp chí hay các phương tiện quảng cáo khác;

(12) **Các điều kiện thời tiết cho việc bay bằng thiết bị**: Các điều kiện thời tiết liên quan tới tầm nhìn, khoảng cách từ mây và trần mây thấp hơn mức tối thiểu được quy định cho các điều kiện thời tiết nhìn được bằng mắt;

(13) **Các điều kiện thời tiết nhìn được bằng mắt**: Là điều kiện khí tượng biểu thị bằng trị số tầm nhìn, khoảng cách tới mây và trần mây bằng hoặc lớn hơn tiêu chuẩn tối thiểu quy định;

(14) **Các nguyên tắc về yếu tố con người**: Là các nguyên tắc áp dụng trong thiết kế, chứng nhận, huấn luyện, khai thác và bảo dưỡng nhằm đạt được mặt bằng chung an toàn giữa con người và các thành phần hệ thống khác bằng việc xem xét hoàn chỉnh khả năng hoạt động của con người;

(15) **Các quốc gia thành viên ICAO**: Là tất cả các quốc gia đã ký kết Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế (Công ước Chi-ca-go);

(16) **Các thiết bị gây cháy**: Là vật không phải diêm hay bật lửa, được chế tạo bằng vật liệu dễ cháy và khi bị bắt lửa có thể gây ra đám cháy thiệt hại cho tài sản hay gây ra thương tích bỏng cho con người;

(17) **Các tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của sân bay trực thăng**: Các giới hạn về sử dụng sân bay trực thăng:

(i) Cất cánh, được miêu tả ở khía cạnh tầm nhìn tại đường băng và/hoặc phạm vi quan sát, nếu cần thiết, các điều kiện về mây;

(ii) Hạ cánh trong tiếp cận chính xác và hoạt động hạ cánh, được miêu tả ở khía cạnh tầm nhìn và/hoặc phạm vi quan sát tại đường băng và chiều cao/độ cao quyết định (DA/H) phù hợp với hình thức khai thác;

(iii) Hạ cánh trong tiếp cận và hoạt động hạ cánh với hướng dẫn về độ cao theo chiều thẳng đứng, được miêu tả ở khía cạnh khả năng quan sát và/hoặc tầm nhìn, độ cao/chiều cao giảm thấp tối thiểu (MDA/H); và

(iv) Hạ cánh trong tiếp cận không chính xác và hoạt động hạ cánh, được miêu tả ở khía cạnh tầm nhìn và/hoặc phạm vi quan sát, độ cao/chiều cao hạ cánh tối thiểu (MDA/H) và, nếu cần thiết, các điều kiện về mây.

(18) **Các yêu cầu đủ điều kiện bay thích hợp**: Bộ quy chế đầy đủ và chi tiết được một quốc gia thành viên ICAO thiết lập, thông qua hay chấp thuận đối với hạng tàu bay, động cơ hay cánh quạt được xem xét;

(19) **Cảng Hàng không**: Là khu vực xác định, bao gồm sân bay, nhà ga và trang bị, thiết bị, công trình cần thiết khác được sử dụng cho tàu bay đi, đến và thực hiện vận chuyển hàng không;

(20) **Cánh quạt**: Là thiết bị tạo lực đẩy cho một tàu bay có các cánh quạt quay với tốc độ cao trên một hệ thống sinh lực và khi quay, do tương tác với không khí, cánh quạt tạo ra lực đẩy gần như vuông góc với mặt phẳng quay. Động cơ cánh quạt bao gồm các bộ phận điều khiển cánh quạt, thường do nhà sản xuất cung cấp nhưng không bao gồm các rô-to chính hoặc phụ cũng như cánh quạt trực thăng trong các hệ thống tạo lực;

(21) **Cấu hình (áp dụng đối với máy bay)**: Là tổ hợp đặc thù các vị trí của các bộ phận có thể di chuyển được như cánh tà hay càng… có ảnh hưởng đến các đặc tính khí động học của máy bay;

(22) **Chỉ lệnh đủ điều kiện bay (AD):** Là yêu cầu bảo dưỡng, kiểm tra hoặc thay thế đối với tàu bay hoặc các thiết bị tàu bay bắt buộc phải được thực hiện nhằm ngăn ngừa sự cố uy hiếp an toàn bay do quốc gia đăng ký tàu bay ban hành hoặc thừa nhận các yêu cầu tương tự do nhà chức trách hàng không của quốc gia thiết kế, chế tạo ban hành;

(23) **Chỉ lệnh khai thác (OD):** Là yêu cầu đối với các phương thức, tài liệu hướng dẫn khai thác bắt buộc người khai thác tàu bay phải thực hiện nhằm đảm bảo an toàn khai thác bay do quốc gia đăng ký hoặc quốc gia khai thác tàu bay ban hành hoặc thừa nhận các yêu cầu tương tự do nhà chức trách hàng không của quốc gia thiết kế, chế tạo ban hành;

(24) **Chịu lửa**:

(i) Liên quan đến vật liệu và các bộ phận dùng để khống chế lửa trong một khu vực xác định, từ này có nghĩa là khả năng chịu lửa ít nhất tương đương thép với kích

thước phù hợp mục đích sử dụng; hay khả năng chịu nhiệt trong thời gian dài khi có hỏa hoạn nghiêm trọng trong thời gian dài tại khu vực xác định; và

(ii) Liên quan đến các vật liệu và bộ phận khác, từ này có nghĩa khả năng chịu nhiệt và lửa ít nhất tương đương thép với kích thước phù hợp mục đích sử dụng.

(25) **Chống bắt lửa**: Được dùng trong Bộ quy chế an toàn hàng không, nghĩa là không dễ cháy tới thời điểm lan truyền ngọn lửa, ngoài các giới hạn an toàn, sau khi nguồn lửa đã bị loại bỏ;

(26) **Chống cháy:**

(i) Liên quan đến các tấm hoặc các bộ phận cấu thành, từ này nghĩa là khả năng chịu nhiệt và lửa ít nhất tương đương với hợp kim nhôm với kích thước phù hợp mục đích sử dụng; và

(ii) Liên quan đến các ống dẫn chất lỏng, các bộ phận của hệ thống chất lỏng, mạng dây điện, ống thông khí, máy móc, và các bộ điều khiển hệ thống tạo lực của tàu bay, từ này nghĩa là khả năng thực hiện các chức năng được thiết kế dưới sức nóng và các điều kiện khác giống như khi xảy ra hỏa hoạn tại nơi đó.

(27) **Chống cháy bùng**: Khi được sử dụng trong Bộ quy chế an toàn hàng không, nghĩa là không dễ cháy dữ dội khi bị đốt;

(28) **Chủng loại tàu bay**: Việc phân loại tàu bay theo những đặc điểm cơ bản cụ thể;

(29) **Chương trình an ninh**: Các phương pháp đã được thông qua nhằm chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng quốc tế và nội địa;

(30) **Chương trình an toàn**: Là một bộ tích hợp các quy chế an toàn hàng không và hoạt động gắn kết nhằm mục đích nâng cao an toàn;

(31) **Chương trình bảo dưỡng tàu bay (AMS)**: Là chương trình bảo dưỡng tàu bay do người khai thác tàu bay soạn thảo dựa trên chương trình bảo dưỡng tàu bay do nhà chế tạo ban hành và phù hợp với cấu hình tàu bay áp dụng, điều kiện khai thác và yêu cầu của nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay, được nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn;

(32) **Chương trình huấn luyện**: Là chương trình bao gồm các khóa học, giáo trình, trang thiết bị, thiết bị huấn luyện, và nhân viên cần thiết nhằm hoàn thành một mục tiêu huấn luyện cụ thể. Chương trình có thể bao gồm một giáo trình chính và một giáo trình chuyên môn;

(33) **Chương trình phối hợp tổ bay (CRM)**: Là chương trình được thiết kế để nâng cao an toàn chuyến bay bằng cách tối ưu hóa việc sử dụng an toàn, hiệu quả các nguồn nhân lực, trang thiết bị và thông tin thông qua việc tăng cường trao đổi thông tin và tăng cường phối hợp giữa các thành viên tổ bay;

(34) **Chuyến bay có kiểm soát**: Là chuyến bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay;

(35) **Chuyến bay IFR**: Là chuyến bay được thực hiện theo quy tắc bay bằng thiết bị;

(36) **Chuyến bay VFR**: Là chuyến bay được thực hiện theo quy tắc bay bằng mắt;

(37) **Cơ quan ATS có thẩm quyền**: Cơ quan có liên quan do quốc gia chỉ định chịu trách nhiệm cung cấp các dịch vụ kiểm soát không lưu trong vùng trời có liên quan;

(38) **Cơ quan có thẩm quyền**: Đối với chuyến bay trên công hải, nhà chức trách liên quan của quốc gia đăng ký; đối với chuyến bay khác, nhà chức trách liên quan của quốc gia có chủ quyền trên lãnh thổ được bay qua;

(39) **Cơ quan quản lý dấu hiệu đăng ký chung**: Là cơ quan lưu giữ sổ đăng ký phi quốc gia [quốc tế] hoặc các phần của sổ đăng ký đó, có đăng ký tàu bay của tổ chức khai thác quốc tế;

(40) **Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu**: Là một thuật ngữ chung trong từng trường hợp khác nhau chỉ cơ sở cung cấp dịch vụ điều hành bay, dịch vụ thông báo bay, dịch vụ tư vấn không lưu, dịch vụ báo động;

(41) **Cơ sở kiểm soát không lưu**: Là một thuật ngữ chung theo từng trường hợp chỉ trung tâm bay đường dài, cơ sở kiểm soát tiếp cận hoặc đài chỉ huy sân bay;

(42) **Cơ sở kiểm soát tiếp cận**: cơ sở được thành lập để cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu cho các chuyến bay được kiểm soát bay đến, hoặc bay đi từ một hay nhiều sân bay;

(43) **Cung ứng suất ăn**: Bao gồm thực phẩm, nước giải khát và các đồ khô cùng các thiết bị có liên quan sử dụng trên tàu bay;

(44) **Cứu nạn**: Là hoạt động nhằm cứu người đang gặp nguy kịch, cung cấp ban đầu cho họ y tế cùng các vật cần thiết và chuyển họ đến một nơi an toàn;

(45) **Danh mục các vật kiểm tra**: Các vật bảo dưỡng và/hoặc sửa chữa phải được kiểm tra bởi một người không phải người thực hiện công việc, không phải những người gây lỗi, làm sai, gây nguy hiểm tới an toàn khai thác tàu bay, không tiến hành công việc một cách đúng đắn hoặc sử dụng các bộ phận hoặc vật không đảm bảo tiêu chuẩn;

(46) **Danh mục sai lệch cấu hình tàu bay (CDL)**: Một danh mục do cơ quan chịu trách nhiệm thiết kế xây dựng, với sự phê duyệt của quốc gia thiết kế, trong đó xác định bất cứ các bộ phận bên ngoài nào của một loại tàu bay có thể bị thiếu tại thời điểm bắt đầu một chuyến bay; danh mục này bao gồm, khi cần thiết, bất kỳ các thông tin nào về các hạn chế khai thác và các khắc phục có liên quan;

(47) **Danh mục thiết bị tối thiểu (MEL)**: Danh mục do người khai thác tàu bay xây dựng phù hợp với, hoặc quy định chặt chẽ hơn, Danh mục thiết bị tối thiểu gốc (MMEL) của loại tàu bay đó, được Cục HKVN phê chuẩn nhằm cho phép tàu bay vào khai thác với một số thiết bị, bộ phận không hoạt động trên nguyên tắc tuân thủ các điều kiện cụ thể;

(48) **Danh mục thiết bị tối thiểu gốc (MMEL)**: Danh mục bao gồm các thiết bị, một hay nhiều thiết bị cùng loại, được phép không hoạt động trước khi bắt đầu chuyến bay do tổ chức thiết kế thiết lập và được nhà chức trách hàng không của quốc gia thiết kế phê chuẩn. Danh mục MMEL có thể kèm theo những điều kiện khai thác, giới hạn hoặc quy trình đặc biệt;

(49) **Dấu hiệu đăng ký chung**: Dấu hiệu đăng ký được ICAO quy định cho cơ quan quản lý dấu hiệu đăng ký chung để đăng ký tàu bay của một tổ chức khai thác quốc tế không dựa trên cơ sở quốc gia. Tất cả tàu bay của tổ chức khai thác quốc tế không dựa trên cơ sở quốc gia sẽ mang một dấu hiệu đăng ký chung giống nhau;

(50) **Dịch vụ điều hành bay**: Là một thuật ngữ chung theo từng trường hợp chỉ dịch vụ kiểm soát đường dài, dịch kiểm soát tiếp cận, dịch vụ kiểm soát mặt đất tại sân bay;

(51) **Dịch vụ kiểm soát đường dài**: Là dịch vụ kiểm soát không lưu cung cấp cho các chuyến bay có kiểm soát trong vùng trời không lưu;

(52) **Dịch vụ kiểm soát không lưu**: Là dịch vụ được cung cấp nhằm mục đích:

(i) Ngăn ngừa va chạm giữa các tàu bay;

(ii) Ngăn ngừa va chạm giữa tàu bay với các chướng ngại vật trên khu hoạt động tại sân bay;

(iii) Thúc đẩy và điều hòa hoạt động bay;

(iv) Cung cấp và tư vấn những tin tức có ích cho việc thực hiện chuyến bay an toàn và hiệu quả;

(v) Thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan về tàu bay cần phải tìm kiếm, cứu nạn và trợ giúp các cơ quan, đơn vị này theo yêu cầu.

(53) **Dịch vụ kiểm soát sân bay:** Là dịch vụ điều hành bay đối với hoạt động tại sân bay;

(54) **Dịch vụ kiểm soát tiếp cận**: Dịch vụ kiểm soát không lưu cho các chuyến bay ở giai đoạn đi và đến;

(55) **Dịch vụ mặt đất**: Là dịch vụ cần thiết cho các tàu bay đến và đi từ một sân bay mà không phải là dịch vụ không lưu;

(56) **Dịch vụ thông tin bay:** Dịch vụ được cung cấp nhằm cung cấp thông báo và thông tin hữu ích cho việc thực hiện các chuyến bay an toàn và hiệu quả;

(57) **Dịch vụ tư vấn không lưu**: Là dịch vụ được cung cấp trong phạm vi vùng trời được tư vấn để đảm bảo sự phân cách, trong chừng mực có thể nhất, giữa các tàu bay hoạt động trong kế hoạch bay IFR;

(58) **Dự bị cất cánh**: Là một sân bay dự bị mà tại đó một tàu bay có thể hạ cánh nếu việc này là cần thiết ngay sau khi cất cánh và không thể sử dụng sân bay xuất phát;

(59) **Dự bị đến**: Là một sân bay dự bị mà một tàu bay có thể bay đến nếu tàu bay này không thể hoặc không nên bay tới hoặc hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh;

(60) **Dự bị trên hành trình ETOPS**: Là một sân bay phù hợp và thích hợp mà tại đó một tàu bay có khả năng hạ cánh sau khi một động cơ bị hỏng hoặc sau khi có một điều kiện bất bình thường hoặc khẩn cấp khác khi đang khai thác ETOPS trên đường bay;

(61) **Dự bị trên hành trình**: Là một sân bay mà tại đó một tàu bay có khả năng hạ cánh sau khi có một điều kiện bất bình thường hoặc khẩn cấp khi đang trên hành trình;

(62) **Dữ liệu đủ điều kiện bay**: Bất cứ thông tin cần thiết nào nhằm đảm bảo một tàu bay hay các bộ phận thiết bị của tàu bay được duy trì ở trạng thái đủ điều kiện bay đối với tàu bay hay đủ điều kiện hoạt động đối với các thiết bị khai thác hoặc thiết bị khẩn nguy;

(63) **Dữ liệu được phê chuẩn**. Các thông tin kỹ thuật do Cục HKVN phê chuẩn hoặc công nhận;

(64) **Đài kiểm soát tại sân bay:** Là một cơ sở được thành lập để cung cấp dịch vụ điều hành bay cho hoạt động tại sân bay;

(65) **Đại lý điều tiết**: Không áp dụng;

(66) **Đại lý giao nhận**: Là cá nhân, tổ chức hay xí nghiệp tham gia vào hay trực tiếp cung ứng dịch vụ cho một người khai thác tàu bay;

(67) **Đài trạm hàng không:** Là một trạm mặt đất cung cấp dịch vụ thông tin di động hàng không; trong một số trường hợp thì đài trạm hàng không có thể được bố trí trên tàu biển hoặc trên một dàn khoan trên biển;

(68) **Đại tu**: Là việc khôi phục lại tàu bay/một bộ phận tàu bay sử dụng các phương pháp, kỹ thuật, thực tiễn được Cục HKVN chấp nhận, gồm việc tháo rời, làm sạch và kiểm tra được cho phép, sửa chữa nếu cần, và được lắp ráp lại, kiểm tra theo các tiêu chuẩn được phê chuẩn và dữ liệu kỹ thuật, hoặc phù hợp với các tiêu chuẩn hiện hành và dữ liệu kỹ thuật được Cục HKVN chấp nhận, đã được xây dựng và dẫn chứng bởi quốc gia thiết kế, người giữ Giấy chứng nhận loại, Giấy chứng nhận loại bổ sung, hoặc một tài liệu, phần, quy trình hoặc phê chuẩn áp dụng theo Giấy phép chế tạo thiết bị tàu bay (PMA) hoặc Tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với thiết bị tàu bay (TSO);

(69) **Đánh giá sức khỏe**: Là bằng chứng người được cấp phép đáp ứng được những yêu cầu cụ thể về sức khỏe. Chứng nhận này được cấp sau khi Cơ quan cấp phép đánh giá bản báo cáo do nhân viên giám định y tế được chỉ định gửi đến, nhân viên này là người tiến hành việc kiểm tra sức khỏe của những người xin cấp phép;

(70) **Đánh giá viên**: Một cá nhân có năng lực do Tổ chức huấn luyện hàng không (ATO) tuyển dụng; người do Cục HKVN ủy quyền thay mặt Cục HKVN thực hiện việc giám sát, kiểm tra;

(71) **Đêm**: Thời gian từ lúc bắt đầu tối đến lúc bắt đầu sáng hoặc khoảng thời gian giữa hoàng hôn và bình minh. Sự khác nhau của định nghĩa này có thể theo quy định của nhà chức trách phù hợp của quốc gia có chuyến bay bay qua;

(72) **Điểm báo cáo**: Một địa điểm địa lý được quy định mà theo đó vị trí của một tàu bay có thể được thông báo liên quan đến địa điểm này;

(73) **Điểm đổi đài**: Là điểm mà tại đó một tàu bay đang bay trên một phần của đường bay ATS được xác định bởi đài vô tuyến vô hướng sóng VHF dự kiến chuyển hướng dẫn điều hành bay ban đầu từ đài phía sau tàu bay sang một đài khác phía trước tàu bay này. Các điểm chuyển được thiết lập để tạo ra sự cân bằng tối ưu nhất đối với chất lượng và cường độ của tín hiệu giữa các đài ở mọi mực bay sẽ được sử dụng và để đảm bảo một sự hướng dẫn chung cho tất cả các tàu bay khai thác dọc theo cùng phần của đường bay ATS;

(74) **Điểm xác định**:

**(i) Điểm xác định sau cất cánh**: Là điểm, trong giai đoạn cất cánh và nâng độ cao ban đầu, mà trước điểm này khả năng của trực thăng Loại II không bảo đảm duy trì an toàn bay với một động cơ không hoạt động và có thể phải hạ cánh khẩn cấp;

**(ii) Điểm xác định sau hạ cánh**: Là điểm, trong giai đoạn tiếp cận và hạ cánh, mà sau điểm này khả năng của trực thăng Loại II không bảo đảm duy trì an toàn bay với một động cơ không hoạt động được và có thể phải hạ cánh khẩn cấp.

(75) **Điện thoại vô tuyến**: Một hình thức thông tin liên lạc vô tuyến chủ yếu để trao đổi các thông tin theo hình thức nói;

(76) **Điều khiển tàu bay**: Thực hiện việc kiểm soát chuyến bay trong suốt thời gian tàu bay đang bay;

(77) **Điều kiện hoạt động được tính trước**: Gồm các điều kiện được nhận biết từ các trải nghiệm hoặc có thể dự đoán một cách hợp lý sẽ xảy ra trong thọ mệnh khai thác của tàu bay trên cơ sở xem xét việc hoạt động khai thác của tàu bay;

(78) **Điều kiện hoạt động tối thiểu của sân bay**: Là các giới hạn cho việc sử dụng sân bay đối với:

(i) Cất cánh, liên quan đến tầm nhìn của đường hạ cất cánh và khi cần thiết, các điều kiện về mây, trần mây;

(ii) Tiếp cận hạ cánh chính xác và các hoạt động hạ cánh, liên quan đến tầm nhìn của đường hạ cất cánh và độ cao quyết định (DA/H) thích hợp;

(iii) Hạ cánh tiếp cận và hoạt động hạ cánh với sự hướng dẫn về độ cao, liên quan đến tầm nhìn của đường hạ cất cánh và độ cao quyết định (DA/H); và

(iv) Hạ cánh tiếp cận giản đơn và các hoạt động hạ cánh, liên quan đến tầm nhìn của đường hạ cất cánh, độ cao giảm thấp tối thiểu (MDA/H) và nếu cần thiết là các điều kiện về mây.

(79) **Đóng gói**: Là đồ đựng và bất cứ thành phần hay vật liệu nào cần thiết của đồ đựng để thực hiện chức năng chứa đồ;

(80) **Độ cao ca-bin**: Áp suất khí quyển liên quan đến độ cao tương ứng với áp suất đó trong Khí quyển Tiêu chuẩn;

(81) **Độ cao chuyển tiếp**: Là độ cao được quy định trong khu vực sân bay mà khi bay ở độ cao đó hoặc thấp hơn, vị trí theo chiều thẳng đứng của tàu bay được kiểm soát thông qua độ cao;

(82) **Độ cao giảm thấp tối thiểu (MDA) hoặc Chiều cao giảm thấp tối thiểu (MDH)**: độ cao hoặc chiều cao xác định trong tiếp cận không chính xác hoặc tiếp cận lượn mà nếu ở dưới độ cao đó việc giảm thấp không được tiến hành mà không có các thông tin tham khảo yêu cầu về tầm nhìn;

*Ghi chú 1: Độ cao giảm thấp tối thiểu (MDA) được tham chiếu tới độ cao mực nước biển trung bình, và chiều cao giảm thấp tối thiểu (MDH) được tham chiếu tới*

*độ cao so với mặt nước biển của sân bay hoặc tới độ cao so với mặt nước biển của ngưỡng tiếp cận hạ cánh nếu ngưỡng đó thấp hơn 2 m (7 ft) so với độ cao so với mặt nước biển của sân bay. Chiều cao giảm thấp tối thiểu cho tiếp cận lượn vòng được tham chiếu tới độ cao so với mặt nước biển của sân bay.*

*Ghi chú 2: Khu vực quan sát tham chiếu được yêu cầu. Đối với hạ cánh bằng thiết bị, thuật ngữ này có nghĩa là khu vực có hỗ trợ quan sát bằng mắt thường hoặc khu vực nằm trong khu vực tiếp cận và được quan sát đủ thời gian để người phi công có thể đánh giá về vị trí tàu bay và tỷ lệ thay đổi vị trí đối với đường bay dự định. Trong trường hợp tiếp cận lượn vòng thì khu vực quan sát tham chiếu được yêu cầu ở đây là không gian đường băng.*

*Ghi chú 3: Để thuận tiện, khi cả hai thuật ngữ trên được sử dụng, chúng có thể được viết dưới dạng "Độ cao/chiều cao giảm thấp tối thiểu" và viết tắt là "MDA/H".*

(83) **Độ cao hết chướng ngại vật (OCA) hoặc Chiều cao hết chướng ngại vật (OCH)**: Độ cao thấp nhất hoặc chiều cao thấp nhất so với chiều cao so với mực nước biển của ngưỡng đường cất hạ cánh tương ứng hoặc chiều cao so với mực nước biển của sân bay muốn áp dụng, chỉ số này được sử dụng nhằm đảm bảo việc tuân thủ các tiêu chuẩn về chướng ngại vật phù hợp.

(i) Độ cao hết chướng ngại vật được tham chiếu đến độ cao mực nước biển trung bình, và chiều cao hết chướng ngại vật được tham chiếu đến chiều cao so với mực nước biển của ngưỡng đường cất hạ cánh hoặc trong trường hợp tiếp cận không chính xác tham chiếu đến chiều cao so với mực nước biển của sân bay hoặc của ngưỡng cất hạ cánh nếu ngưỡng đó thấp hơn 2 m (7 ft) so với chiều cao so với mực nước biển của sân bay;

(ii) Chiều cao hết chướng ngại vật cho tiếp cận lượn vòng được tham chiếu đến chiều cao so với mực nước biển của sân bay;

(iii) Để tiện lợi, khi cả hai thuật ngữ trên được sử dụng, chúng có thể được viết dưới dạng "Độ cao/chiều cao hết chướng ngại vật" và viết tắt là "OCA/H".

(84) **Độ cao quyết định (DA/H)**: Là một độ cao được quy định trong phương thức tiếp cận chính xác hoặc tiếp cận theo phương thẳng đứng mà tại đó một tiếp cận bị lỡ phải được bắt đầu nếu việc tham chiếu bằng mắt theo yêu cầu để tiếp tục thực hiện việc tiếp cận chưa được thiết lập. Độ cao quyết định (DA) là tham chiếu tới độ cao so với mực nước biển và chiều cao ra quyết định (DH) là tham chiếu tới ngưỡng đường hạ cất cánh so với mực nước biển. Để thuận lợi khi sử dụng hai thuật ngữ này, chúng được viết là "độ cao/chiều cao ra quyết định" và được viết tắt là "DA/H".

(85) **Độ cao**: Khoảng cách theo chiều thẳng đứng tới một điểm hoặc một vật được xem như là một điểm, được tính từ một mốc đo cụ thể.

(86) **Độ cao so với mặt nước biển**: Là khoảng cách theo chiều thẳng đứng từ mực nước biển trung bình đến một mực, một điểm hoặc một vật được coi như một điểm.

(87) **Đồ vật phục vụ trên chuyến bay**: Tất cả các đồ vật - không gồm đồ cung cấp suất ăn - có liên quan đến dịch vụ trên chuyến bay bao gồm báo, tạp chí, tai nghe, băng tiếng và băng hình, gối và chăn đắp, các đồ vệ sinh cá nhân.

(88) **Đường bay được tư vấn:** Là một đường bay chỉ định mà dọc theo đường bay đó có dịch vụ tư vấn không lưu;

(89) **Đường bay không lưu (ATS)**: Là tuyến đường được thiết lập tại đó có cung cấp dịch vụ không lưu;

(90) **Đường cất hạ cánh**: Một khu vực hình chữ nhật được xác định trên khu đất của một sân bay dành cho việc cất hạ cánh của tàu bay;

(91) **Đường hàng không:** Là khu vực trên không có giới hạn xác định về độ cao, chiều rộng và được kiểm soát;

(92) **Đường lăn**: Là con đường được xác định trên vùng đất của một sân bay được thiết lập cho tàu bay lăn bánh và để tạo ra đường nối giữa một phần của sân bay với một phần khác;

(93) **ELT cứu nạn (ELT(S))**: ELT có thể mang ra khỏi tàu bay và cất giữ để có thể sử dụng ngay trong trường hợp khẩn cấp, và có thể khởi động bằng tay bởi các nạn nhân;

(94) **ELT tự động cố định [ELT (AF)]:** ELT tự động khởi động và thường xuyên được gắn vào trên một tàu bay;

(95) **ELT tự động kích hoạt [ELT(AD)]:** ELT được gắn vào một tàu bay và được kích hoạt và hoạt động một cách tự động khi bị lực tác động và trong một vài trường hợp là nhờ vào các cảm biến, cũng có thể thao tác bằng tay;

(96) **ELT tự động xách tay [ELT(AP)]**: Một ELT tự động khởi động, được gắn chặt vào một tàu bay nhưng cũng có thể dễ dàng tháo ra khỏi tàu bay đó;

(97) **Giai đoạn tiếp cận và hạ cánh - đối với trực thăng**: Giai đoạn này của chuyến bay từ 300 m (1.000 ft) so với mặt biển của khu vực tiếp cận và hạ cánh cuối cùng (FATO), nếu chuyến bay dự định vượt quá độ cao này, hoặc từ khi bắt đầu giảm độ cao trong các trường hợp khác, xuống điểm hạ cánh hoặc điểm hạ cánh hụt;

(98) **Giám đốc điều hành:** Là người quản lý có thẩm quyền trong tổ chức nhằm đảm bảo rằng tất cả các chức năng liên quan đến an toàn của tổ chức được đảm bảo tài chính và thực hiện theo các tiêu chuẩn áp dụng;

(99) **Giám sát khai thác**: Hoạt động của Cục HKVN kiểm soát việc khai thác tàu bay vì sự an toàn của tàu bay và đảm bảo tính thường lệ và hiệu quả của chuyến bay;

(100) **Giám sát tự động phụ thuộc (ADS)**: Là kỹ thuật giám sát mà trong đó tàu bay tự động cung cấp qua đường truyền dữ liệu các số liệu từ hệ thống định vị và dẫn đường trên tàu bay, bao gồm nhận dạng tàu bay, vị trí theo không gian 04 chiều và các số liệu thích hợp khác;

(101) **Giấy chứng nhận loại**: Giấy chứng nhận đối với một loại tàu bay, bao gồm bản thiết kế loại, các giới hạn hoạt động, bảng dữ liệu Giấy chứng nhận loại, các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và mọi điều kiện hoặc giới hạn khác áp dụng cho loại tàu bay đó do Việt Nam quy định hoặc được công nhận;

(102) **Giấy chứng nhận người khai thác (AOC):** Một Giấy chứng nhận cho phép một nhà khai thác thực hiện các hoạt động vận chuyển hàng không thương mại được quy định;

(103) **Giấy xác nhận bảo dưỡng**: Một tài liệu xác nhận rằng công việc bảo dưỡng tùy theo mức độ đã được hoàn thành như mong muốn, căn cứ theo những số liệu được phê duyệt và các quy trình được mô tả trong Sổ tay quy trình của Cơ sở bảo dưỡng hoặc một hệ thống tương ứng;

(104) **Giới hạn huấn lệnh kiểm soát không lưu**: Là điểm mà tới đó một huấn lệnh kiểm soát không lưu được cấp cho một tàu bay còn hiệu lực;

(105) **Gói hàng**: Là sản phẩm hoàn chỉnh của việc đóng gói, bao gồm gói hàng và vật chứa bên trong để chuẩn bị cho việc vận chuyển;

(106) **Hạ cánh khẩn cấp trên mặt nước**: Là sự hạ cánh bắt buộc của một tàu bay trên mặt nước;

(107) **Hãng hàng không**: Là nhà khai thác tàu bay Việt Nam và nhà khai thác tàu bay nước ngoài hoạt động vì mục đích thương mại;

(108) **Hàng hóa ký gửi**: Là một hoặc nhiều gói hàng nguy hiểm được nhà khai thác chấp nhận từ một người gửi tại một thời điểm và một địa chỉ, nhận thành một lô và chuyển đến người nhận ở địa chỉ đến;

(109) **Hàng hóa nói chung**: Là các đồ cá nhân, hành lý, hàng hóa, thư tín, các đồ vật hoặc sự vận chuyển được đưa lên tàu bay hay đưa vào một khu vực hạn chế;

(110) **Hàng hóa**: Bất kỳ tài sản nào được chuyển chở trên một tàu bay, ngoài thư tín, đồ phục vụ trên tàu bay và hành lý đi kèm hành khách hoặc hành lý thất lạc;

(111) **Hàng nguy hiểm**: Các đồ vật hoặc chất có thể gây rủi ro cho sức khỏe, an toàn, tài sản hoặc môi trường khi được vận chuyển bằng đường không và được phân loại theo Hướng dẫn kỹ thuật của ICAO về vận chuyển an toàn hàng nguy hiểm bằng đường không;

(112) **Hành lý xách tay**: Hành lý xách tay là hành lý được hành khách giữ cẩn thận và được họ mang theo lên tàu bay trong suốt chuyến bay;

(113) **Hệ số an toàn**: Là hệ số thiết kế được sử dụng để đảm bảo chịu được tải lực lớn hơn giả định và cho sự không chắc chắn trong thiết kế và chế tạo;

(114) **Hệ số quá tải**: Là tỷ lệ giữa trọng lượng tải cụ thể và trọng lượng của tàu bay, được diễn đạt bằng các thuật ngữ về các lực khí động, quán tính hay tác động với mặt đất;

(115) **Hệ thống các tài liệu an toàn bay**: Một hệ thống các tài liệu liên quan đến nhau do người khai thác xây dựng, tập trung và tổ chức các thông tin cần thiết cho hoạt động bay và khai thác mặt đất, và bao gồm tối thiểu là sổ tay hướng dẫn khai thác và sổ tay giám sát hoạt động bảo dưỡng của nhà khai thác;

(116) **Hệ thống chất lượng**: Các quy trình và chính sách được tiêu chuẩn hóa dưới dạng văn bản; việc kiểm tra nội bộ việc thực hiện những chính sách và quy trình đó; xem xét và khuyến cáo về việc nâng cao chất lượng;

(117) **Hệ thống động cơ chính**: Là hệ thống động cơ khi hỏng có ảnh hưởng nghiêm trọng đến đặc tính của tàu bay liên quan đến trường hợp đang được xem xét;

(118) **Hệ thống động cơ:** Là hệ thống của một hoặc nhiều động cơ và các phần có liên quan để tạo ra lực đẩy, độc lập với hoạt động liên tục của các đơn vị máy khác, nhưng không bao gồm các thiết bị tạo ra lực đẩy trong thời gian ngắn;

(119) **Hệ thống quản lý an toàn**: Là phương pháp quản lý an toàn toàn diện, bao gồm các cơ cấu tổ chức cần thiết về mặt tổ chức, trách nhiệm, chính sách và quy trình;

(120) **Hệ thống tạo lực của máy bay**: Là một động cơ được sử dụng hoặc dự định sử dụng để đẩy tàu bay. Động cơ bao gồm một máy nén tua-bin khí, các phụ tùng và các phụ kiện cần thiết cho hoạt động của động cơ, nhưng không bao gồm cánh quạt;

(121) **Hệ thống tránh va chạm trên không (ACAS):** Một hệ thống trên tàu bay dựa trên hệ thống thu phát tín hiệu của ra-đa thứ cấp (SSR) hoạt động một cách độc

lập với thiết bị trên mặt đất để thông báo cho người lái về khả năng va chạm với tàu bay khác cũng được trang bị hệ thống thu phát tín hiệu của ra-đa thứ cấp;

(122) **Hồ sơ**: Là bất kỳ bản viết, bản vẽ, bản đồ, băng ghi, phim, ảnh hoặc các phương tiện điện tử hoặc microfilm khác dùng để lưu trữ thông tin;

(123) **Hoạt động của sân bay:** Là tất cả các hoạt động trên khu vực di chuyển của tàu bay tại một sân bay và tất cả các tàu bay đang bay trong khu vực phụ cận của một sân bay. Một tàu bay được coi là trong khu vực phụ cận của một sân bay khi tàu bay này bay trong, bay vào hoặc bay ra khỏi chu vi hoạt động của một sân bay;

(124) **Hoạt động hạ cánh và tiếp cận sử dụng các quy trình tiếp cận bằng thiết bị**: Các hoạt động hạ cánh và tiếp cận bằng thiết bị được phân loại như sau:

(i) Tiếp cận và hạ cánh không chính xác: Phương thức tiếp cận và hạ cánh bằng thiết bị sử dụng hướng dẫn theo phương nằm ngang mà không sử dụng phương thẳng đứng;

(ii) Tiếp cận và hạ cánh theo phương thẳng đứng: Phương thức tiếp cận và hạ cánh bằng thiết bị sử dụng hướng dẫn theo phương nằm ngang và phương thẳng đứng mà không thực hiện các yêu cầu quy định cho phương thức tiếp cận và hạ cánh chính xác;

(iii) Tiếp cận và hạ cánh chính xác: Phương thức tiếp cận và hạ cánh sử dụng hướng dẫn theo phương ngang và phương thẳng đứng chính xác tối thiểu tùy theo loại hình hoạt động.

(125) **Hoạt động hàng không chung phi thương mại**: Là hoạt động khai thác hàng không chung không vì mục đích thương mại;

(126) **Hoạt động hàng không chung:** Hoạt động hàng không chung là hoạt động sử dụng tàu bay để thực hiện các chuyến bay trong các lĩnh vực công nghiệp, nông nghiệp, lâm nghiệp, ngư nghiệp, xây dựng và các lĩnh vực kinh tế khác, phục vụ tìm kiếm, cứu nạn, cấp cứu, cứu hộ, y tế, nghiên cứu khoa học, văn hóa, thể thao, đào tạo, huấn luyện, bay hiệu chuẩn, đo đạc, chụp ảnh, quay phim, bay phục vụ nhu cầu cá nhân và các hoạt động bay dân dụng khác không nhằm mục đích vận chuyển công cộng hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu phẩm, bưu kiện, thư;

(127) **Huấn lệnh kiểm soát không lưu:** Là huấn lệnh của cơ sở điều hành bay cấp cho tàu bay để thực hiện chuyến bay theo điều kiện do cơ sở điều hành bay quy định, có thể đi kèm các từ "lăn", "cất cánh", "khởi hành", "đường dài", "tiếp cận", "hạ cánh" để chỉ các phần của chuyến bay mà huấn lệnh đề cập đến;

(128) **Huấn luyện bay bằng thiết bị**: Huấn luyện do một giáo viên hướng dẫn thực hiện dưới các điều kiện thời tiết bay bằng thiết bị thực tế hoặc được giả định;

(129) **Huấn luyện bay**: Huấn luyện bay, mà không phải là huấn luyện mặt đất, do một giáo viên hướng dẫn thực hiện trên một tàu bay;

(130) **Huấn luyện được phê chuẩn**: Là việc huấn luyện được thực hiện theo một chương trình và giám sát đặc biệt do Cục HKVN phê chuẩn;

(131) **Huấn luyện viên được cấp phép**: Là người có Giấy chứng nhận huấn luyện (giáo viên) còn giá trị cấp theo quy định của Phần 7 và Phần 9 khi thực hiện công việc huấn luyện;

(132) **Hướng bay**: Hướng mà tàu bay bay tới theo trục kinh tuyến, thường nói tới độ từ cực Bắc (hướng cực Bắc chuẩn, cực Bắc từ, cực Bắc theo la bàn, hoặc theo bản đồ);

(133) **Hướng dẫn kỹ thuật**: Là hướng dẫn kỹ thuật về vận chuyển an toàn hàng nguy hiểm bằng đường không của ICAO;

(134) **Hướng máy bay:** Hình chiếu trên mặt đất của đường bay của một tàu bay, của hướng đường bay tại bất kỳ điểm nào được hiểu là từ cực Bắc (hướng cực Bắc chuẩn, cực Bắc từ, hoặc được vẽ theo bản đồ);

(135) **IFR**: Một ký hiệu sử dụng để chỉ các quy tắc bay bằng thiết bị;

(136) **IMC**: Là ký hiệu sử dụng để chỉ các điều kiện thời tiết cho việc bay bằng thiết bị;

(137) **Kế hoạch bay không lưu**: Là kế hoạch bay được người lái hoặc một đại diện được chỉ định đệ trình cho đơn vị ATS mà không có bất cứ thay đổi bổ sung nào;

(138) **Kế hoạch bay hiện tại**: Là kế hoạch bay, kể cả các thay đổi nếu có, theo các khoảng dãn cách tiếp theo;

(139) **Kế hoạch bay khai thác**: Kế hoạch của nhà khai thác nhằm tiến hành chuyến bay an toàn dựa trên việc xem xét hoạt động của tàu bay, các giới hoạt động khác và những điều kiện mong đợi trên tuyến đường sẽ bay qua và tại các sân bay liên quan;

(140) **Kế hoạch bay:** Các thông tin được quy định cụ thể được cung cấp cho các đơn vị cung cấp dịch vụ không lưu, liên quan đến một chuyến bay dự định hay một phần của một chuyến bay;

(141) **Kế hoạch bay lặp lại**: Là một kế hoạch bay liên quan đến một loạt sự việc lặp lại thường xuyên, các chuyến bay cụ thể được khai thác thường lệ với các đặc

tính cơ bản giống nhau, do một nhà khai thác đệ trình để các đơn vị cung cấp dịch vụ không lưu sử dụng nhiều lần;

(142) **Kết luận y tế được công nhận:** Là quyết định của một hoặc nhiều chuyên gia y tế về mục đích của trường hợp liên quan, có sự thảo luận với các chuyên gia khai thác bay hoặc chuyên gia khác nếu cần;

(143) **Khai thác trên mặt nước:** Là hoạt động khai thác tàu bay trên bề mặt nước;

(144) **Khí cầu có điều khiển**: Là tàu bay nhẹ hơn không khí mà có động cơ điều khiển;

(145) **Khí cầu thời tiết không có người điều khiển**: Không có động cơ, không có người điều khiển, khí cụ bay nhẹ hơn không khí;

(146) **Khí cầu**: Là tàu bay nhẹ hơn không khí mà không có động cơ điều khiển;

(147) **Khóa học**: Là một chương trình hướng dẫn để đạt được giấy phép, năng định, tiêu chuẩn, ủy quyền hoặc cập nhật thông tin;

(148) **Khoảng thời gian nghỉ**: Bất cứ khoảng thời gian nào trên mặt đất mà phi hành đoàn của chuyến bay được nhà khai thác cho phép không phải thực hiện bất cứ công việc hay nhiệm vụ nào;

(149) **Khoảng thời gian trách nhiệm bay**: Tổng thời gian từ thời điểm một thành viên tổ bay bắt đầu nhiệm vụ, ngay sau khi nghỉ ngơi và trước khi bắt đầu một chuyến bay hoặc một loạt chuyến bay, đến thời điểm thành viên tổ bay không còn nhiệm vụ nào, đã hoàn tất chuyến bay hoặc một loạt các chuyến bay;

(150) **Khối lượng treo ngoài**: Một khối lượng tải được vận chuyển, hoặc chở bên ngoài thân tàu bay;

(151) **Không lưu**: Gồm tất cả các tàu bay đang bay hoặc khai thác trên khu vực hoạt động của một sân bay;

(152) **Không tương thích**: Là sự mô tả hàng nguy hiểm, nếu được trộn/để lẫn với nhau, có thể dẫn đến sự đột biến nguy hiểm của nhiệt hay khí ga hoặc sản sinh ra chất ăn mòn;

(153) **Khu vực cấm**: Là một vùng trời có kích thước xác định, phía trên vùng đất hoặc lãnh hải của một quốc gia mà trong đó chuyến bay bị cấm;

(154) **Khu vực có kiểm soát**: Là một vùng trời được kiểm soát kéo dài lên phía trên tính từ mặt đất tới giới hạn trên cùng được quy định;

(155) **Khu vực di chuyển**: Là một phần của sân bay được sử dụng cho việc cất cánh, hạ cánh và chạy lăn, bao gồm cả khu vực hoạt động của tàu bay và sân đỗ;

(156) **Khu vực hạ cánh**: Một phần của một khu vực di chuyển dành cho việc cất cánh và hạ cánh của tàu bay;

(157) **Khu vực hạn chế (sân bay)**: Là bất cứ khu vực nào tại sân bay được xác định là khu vực việc ra vào hạn chế chỉ cho người có thẩm quyền, tàu bay hay phương tiện tại sân bay;

(158) **Khu vực hạn chế (vùng trời)**: Là bất cứ vùng trời có kích thước xác định, phía trên vùng đất hoặc lãnh hải của một quốc gia mà trong đó chuyến bay phải tuân thủ các điều kiện cụ thể nhất định;

(159) **Khu vực hoạt động của tàu bay**: Một phần của một sân bay được sử dụng cho tàu bay cất cánh, hạ cánh, lăn không gồm sân đỗ;

(160) **Khu vực kiểm soát nhà ga**: Một khu vực có kiểm soát mà thông thường được thiết lập tại điểm hợp nhất của các đường bay ATS liền kề với một hay nhiều các sân bay lớn;

(161) **Khu vực nguy hiểm**: Là một vùng trời có kích thước xác định mà trong đó có các hoạt động gây nguy hiểm cho chuyến bay của một tàu bay tại các thời điểm được xác định;

(162) **Khu vực quan sát tham chiếu được yêu cầu**: Đối với hạ cánh bằng thiết bị, thuật ngữ này có nghĩa là khu vực có hỗ trợ quan sát bằng mắt thường hoặc khu vực nằm trong khu vực tiếp cận đáng nhẽ phải được quan sát đủ thời gian để người lái có thể đánh giá về vị trí tàu bay và tỷ lệ thay đổi vị trí đối với đường bay dự định. Trong CAT III với các hoạt động tại độ cao quyết định, khu vực quan sát tham chiếu được yêu cầu là khu vực được quy định rõ ràng với quy trình và hoạt động cụ thể;

(163) **Khu vực tiếp cận và cất cánh cuối cùng (FATO)**: Là một khu vực xác định trên đó nơi hoàn tất giai đoạn cuối của hoạt động tiếp cận nhằm [bay treo] hoặc hạ cánh, và là nơi hoạt động cất cánh được bắt đầu. Tại khu vực FATO được dùng cho các trực thăng loại 1, khu vực xác định trên bao gồm cả khu vực từ chối cất cánh hiện có;

(164) **Khu vực tín hiệu**: Một khu vực trên sân bay sử dụng để hiển thị các tín hiệu mặt đất;

(165) **Khung tàu bay**: Bao gồm thân tàu bay, chóp đuôi, vỏ động cơ tàu bay, nắp đậy máy, bề mặt cánh tàu bay (bao gồm rô-to nhưng không gồm cánh quạt và cánh quay của động cơ) và càng của một tàu bay cùng các phụ kiện và các bộ điều khiển của những bộ phận này;

(166) **Kiểm tra kiến thức**: Việc kiểm tra kiến thức về các lĩnh vực hàng không được yêu cầu cho việc cấp giấy phép người lái hoặc năng định qua kiểm tra viết hoặc kiểm tra bằng máy tính;

(167) **Kiểm tra thực hành:** Việc kiểm tra khả năng về các lĩnh vực khai thác cho việc cấp giấy phép, Giấy chứng nhận, năng định hoặc phép bổ sung được thực hiện qua việc yêu cầu người xin cấp trả lời các câu hỏi và thực hiện các thao tác trên chuyến bay, trong một buồng lái mô phỏng được phê chuẩn hoặc trong một thiết bị bay mô phỏng được phê chuẩn hoặc kết hợp cả hai phương thức này;

(168) **Kiểm tra trước chuyến bay**: Hoạt động kiểm tra được tiến hành trước chuyến bay nhằm đảm bảo rằng tàu bay đảm bảo yêu cầu cho chuyến bay dự định;

(169) **Kiểm tra viên hàng không**: Là người có năng lực do người khai thác tuyển dụng, được Cục HKVN ủy quyền quản lý việc kiểm tra;

(170) **Kiểm tra viên**: Một cá nhân có năng lực do Cục HKVN ủy quyền thực hiện việc kiểm tra trình độ người lái, một bài kiểm tra thực tiễn để lấy Giấy chứng nhận nhân viên hàng không hoặc năng định loại, hay một bài kiểm tra kiến thức về các Hướng dẫn quy chế an toàn hàng không này;

(171) **Kiểm tra**: Là việc kiểm tra tàu bay hoặc sản phẩm hàng không để thiết lập việc tuân theo tiêu chuẩn do Cục HKVN phê chuẩn;

(172) **Kiểu loại RNP**: Là giá trị biểu diễn bằng khoảng cách tính theo NM từ vị trí dự định mà trong phạm vi đó chuyến bay được thực hiện trong thời gian ít nhất là 95% tổng thời gian bay;

(173) **Kinh nghiệm hàng không:** Là thời gian lái một tàu bay, buồng lái giả định được công nhận hoặc thời gian bay huấn luyện trên thiết bị được công nhận đáp ứng các yêu cầu huấn luyện và thời gian bay của các quy định này;

(174) **Lái phụ**: Là người lái có giấy phép đang điều khiển tàu bay nhưng không phải là người chỉ huy tàu bay, được chỉ định là người chỉ huy tàu bay thứ hai và đáp ứng đầy đủ những yêu cầu về người chỉ huy thứ hai tại Phần 10 của Bộ quy chế an toàn hàng không này;

(175) **Lăn bánh**: Việc di chuyển của một tàu bay trên bề mặt của một sân bay bằng công suất của bản thân tàu bay đó, ngoại trừ việc cất cánh và hạ cánh;

(176) **Lắp đặt của thiết bị dễ bắt lửa**: Các thiết bị của hệ thống chất lỏng dễ bắt lửa phải có khả năng giữ không cho chất lỏng tiếp xúc với lửa khi thiết bị đó bị rơi vào điều kiện có cháy. Phải trang bị các phương tiện để ngắt dòng chảy của các chất lỏng đó tới các khu vực dễ bắt lửa khi xảy ra cháy nổ;

(177) **Lấy độ cao hành trình**: Là kỹ thuật bay của một máy bay tạo ra việc tăng độ cao khi trọng lượng của máy bay giảm xuống;

(178) **Lịch**: Từ này được sử dụng trong Bộ quy chế an toàn hàng không để mô tả một giai đoạn thời gian liên tục. Một "ngày dương lịch" là khoảng thời gian đã trôi qua, sử dụng giờ UTC hoặc giờ địa phương, bắt đầu từ nửa đêm và kết thúc sau 24 giờ vào lúc nửa đêm tiếp sau đó;

(179) **Liên lạc dữ liệu giữa kiểm soát viên không lưu và người lái (CPDLC)**: Một phương thức liên lạc giữa kiểm soát viên không lưu và người lái, sử dụng đường truyền dữ liệu cho việc thông tin liên lạc ATC;

(180) **Liên lạc dữ liệu**: Là hình thức liên lạc để trao đổi điện tín thông qua một đường truyền dữ liệu;

(181) **Lô hàng**: Là một khối chứa được một người gửi hàng dùng để chứa một hoặc nhiều gói hàng và tạo thành một khối duy nhất để thuận tiện cho việc xử lý và sắp xếp (thiết bị chất xếp hàng hóa không nằm trong định nghĩa này);

(182) **Loại I (CAT I)**: Phương thức tiếp cận và hạ cánh bằng thiết bị chính xác với độ cao quyết định không thấp hơn 60m (200ft) và hoặc với tầm nhìn không dưới 800m hoặc tầm nhìn đường hạ cất cánh không dưới 550m;

(183) **Loại II (CAT II)**: Phương thức tiếp cận và hạ cánh bằng thiết bị chính xác với độ cao quyết định thấp hơn 60m (200ft), nhưng không dưới 30m (100ft) và tầm nhìn đường hạ cất cánh không dưới 350m;

(184) **Loại IIIA (CAT IIIA)**: Phương thức tiếp cận và hạ cánh bằng thiết bị chính xác với:

(i) Độ cao quyết định dưới 30m (100ft) hoặc không có độ cao quyết định; và

(ii) Tầm nhìn đường hạ cất cánh từ 200m trở lên.

(185) **Loại IIIB (CAT IIIB)**: Phương thức tiếp cận và hạ cánh bằng thiết bị chính xác với:

(i) Độ cao quyết định dưới 15m (50ft) hoặc không có độ cao quyết định; và

(ii) Tầm nhìn đường hạ cất cánh dưới 200m, nhưng không dưới 50m.

(186) **Loại IIIC (CAT IIIC)**: Phương thức tiếp cận và hạ cánh bằng thiết bị chính xác không có hạn chế về độ cao quyết định và tầm nhìn đường hạ cất cánh;

(187) **Loại tàu bay**: Tất cả những tàu bay có cùng một thiết kế cơ bản, bao gồm cả những cải tiến kỹ thuật liên quan trừ các chỉnh sửa gây ra sự thay đổi trong cách xử lý hoặc các đặc tính điều khiển của tàu bay;

(188) **Lỗi thẳng đứng hoàn toàn (TVE)**: Sự sai biệt hình học [phương vị] thẳng đứng giữa độ cao áp suất thực tế của một tàu bay với độ cao áp suất quy định của tàu bay đó (mực bay);

(189) **Máy bay cánh quạt**: Một tàu bay có động cơ pit-tông hoặc tuốc-bin có lực đẩy chủ yếu từ các cánh quạt;

(190) **Máy bay lớn**: Là tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa được chứng nhận lớn hơn 5.700 kg;

(191) **Máy bay nhỏ**: Là tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa được chứng nhận nhỏ hơn 5.700kg (12.500 lbs);

(192) **Máy bay:** Là tàu bay nặng hơn không khí có động cơ điều khiển, lấy lực nâng khi bay chủ yếu từ lực tác động tương hỗ với luồng không khí trên các bề mặt cố định trong các điều kiện bay cụ thể;

(193) **Máy phát định vị khẩn cấp (ELT)**: Là một thuật ngữ chung mô tả thiết bị truyền đi các tín hiệu đặc biệt trên các tần số quy định và tùy vào việc ứng dụng, có thể tự động được khởi động do bị lực tác động hoặc được thao tác bằng tay;

(194) **Một chuyến bay VFR** được kiểm soát không lưu cho phép khai thác trong phạm vị một khu vực có kiểm soát trong các điều kiện thời tiết thấp hơn các điều kiện thời tiết nhìn được bằng mắt;

(195) **Mực bay**: Bề mặt áp suất không khí không đổi liên quan đến mốc đo áp suất cụ thể là 1013.2 hPa và được phân cách khỏi các bề mặt áp suất khác như vậy bởi các mức áp suất xen kẽ khác. Dụng cụ đo áp suất được hiệu chuẩn theo khí quyển tiêu chuẩn.

(i) Khi đặt chế độ đo QNH, sẽ chỉ ra độ cao;

(ii) Khi đặt chế độ đo QFE, sẽ chỉ ra chiều cao trên mốc đo tham chiếu QFE;

(iii) Khi đặt chế độ đo áp suất 1013.2 hPa, có thể sử dụng để chỉ ra các mực bay.

*Ghi chú: Các thuật ngữ "chiều cao" và "độ cao" được sử dụng ở đây là chỉ độ cao kế áp chứ không phải là chỉ chiều cao và độ cao theo hình học.*

(196) **Mức độ hoạt động - Trực thăng**:

**(i) Trực thăng có mức độ hoạt động cấp 1**: Loại trực thăng trong tình huống hỏng động cơ vẫn có thể hạ cánh tại khu vực đình chỉ cất cánh hoặc có thể tiếp tục thực hiện chuyến bay an toàn đến một địa điểm hạ cánh thích hợp;

**(ii) Trực thăng có mức độ hoạt động cấp 2**: Loại trực thăng trong tình huống hỏng động cơ vẫn có thể tiếp tục thực hiện chuyến bay an toàn, trừ trường hợp sự

cố hỏng hóc xảy ra trước một thời điểm xác định sau khi cất cánh hoặc sau một thời điểm xác định trước khi hạ cánh, trong những trường hợp đó có thể đòi hỏi phải hạ cánh bắt buộc;

**(iii) Trực thăng có mức độ hoạt động cấp 3**: Loại trực thăng trong tình huống hỏng động cơ tại bất cứ điểm nào trên hành trình chuyến bay đều buộc phải hạ cánh bắt buộc.

(197) **Mực**: Một thuật ngữ chung liên quan đến vị trí theo chiều thẳng đứng của một tàu bay đang bay và có nghĩa theo các trường hợp khác nhau là chiều cao, độ cao hoặc mực bay;

(198) **Năng lực về hàng không dân dụng**: Thuật ngữ này chỉ một cá nhân có đủ năng lực kỹ thuật và/hoặc kinh nghiệm quản lý được Cục HKVN chấp thuận cho vị trí công tác đang đảm nhiệm;

(199) **Người chỉ huy tàu bay**: Là thành viên tổ lái được người khai thác tàu bay chỉ định cho một chuyến bay; đối với hoạt động hàng không chung không vì mục đích thương mại thì do chủ sở hữu tàu bay chỉ định. Người chỉ huy tàu bay có quyền cao nhất trong tàu bay, chịu trách nhiệm bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không cho tàu bay, người và tài sản trong tàu bay trong thời gian tàu bay đang bay;

(200) **Người có thẩm quyền**: Là người được ủy quyền theo luật pháp có trách nhiệm thực hiện các nhiệm vụ về giám sát an toàn hàng không thay mặt Cục HKVN, bao gồm việc đánh giá, kiểm tra và điều tra. Những người này được Cục HKVN tuyển dụng và phân công công tác tại cơ quan giám sát an toàn bay. Họ có quyền đánh giá, cho phép hay giám sát các cá nhân đủ năng lực trong ngành hàng không thực hiện các nhiệm vụ với tư cách "người có thẩm quyền";

(201) **Người khai thác tàu bay**: là một tổ chức, cá nhân tham gia vào hoạt động của tàu bay;

(202) **Người khai thác**: Xem định nghĩa người khai thác tàu bay;

(203) **Người lái thay thế khi bay bằng**: Là thành viên tổ lái, được giao thực hiện các nhiệm vụ của người lái trong khi bay bằng, để cho phép người chỉ huy tàu bay hoặc lái phụ có được kế hoạch nghỉ ngơi;

(204) **Nhân viên an ninh hay nhân viên soi chiếu an ninh**: Là nhân viên bảo vệ an ninh được huấn luyện đầy đủ và được chỉ định;

(205) **Nhân viên bảo dưỡng tàu bay**: Cá nhân có Giấy chứng nhận của Cục HKVN để thực hiện công việc kiểm tra và thực hiện hoặc giám sát công việc bảo

dưỡng, bảo dưỡng dự phòng hoặc các thay đổi/cải tiến của tàu bay, hệ thống và các thiết bị tàu bay mà cá nhân đó được phê chuẩn;

(206) **Nhân viên điều phái bay**: Là người được nhà khai thác chỉ định làm công việc kiểm soát và giám sát các hoạt động bay, dù có được cấp phép hay không những người này cũng phải đủ chuyên môn phù hợp với Phụ lục 1, họ là những người hỗ trợ, thông báo tóm tắt và hỗ trợ người chỉ huy tàu bay nhằm thực hiện chuyến bay an toàn;

(207) **Nhân viên hàng không**: Nhân viên hàng không là những người hoạt động liên quan trực tiếp đến bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không, khai thác tàu bay, vận chuyển hàng không, hoạt động bay, có giấy phép, Giấy chứng nhận chuyên môn phù hợp do Bộ Giao thông vận tải cấp hoặc công nhận;

(208) **Nhân viên liên quan trực tiếp đến an toàn**: Là những cá nhân có thể gây nguy hiểm đối với an toàn hàng không nếu họ thực hiện không đúng nhiệm vụ và chức năng của mình bao gồm nhưng không giới hạn, các thành viên tổ bay, nhân viên bảo dưỡng tàu bay, kiểm soát viên không lưu và những nhân viên khác liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu bay;

(209) **Nhân viên xác nhận hoàn thành bảo dưỡng**: Là các nhân viên, được phép của Tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn, chứng nhận tàu bay hoặc các bộ phận của tàu bay được đưa vào hoạt động;

(210) **Nhật ký kỹ thuật**: Là tài liệu được mang theo tàu bay có chứa các thông tin đáp ứng các yêu cầu của ICAO; một sổ nhật ký kỹ thuật phải có hai phần độc lập: một phần ghi lại hành trình và một phần ghi lại việc bảo dưỡng tàu bay;

(211) **Phạm vi hoạt động**: Là các tài liệu chính thức do Cục HKVN phát hành như là một phần của Giấy chứng nhận của tổ chức được phê chuẩn để xác định các giới hạn hoạt động và các quyền của Giấy chứng nhận đó;

(212) **Phân tích dữ liệu bay**: Là một quá trình phân tích các dữ liệu được ghi lại của chuyến bay nhằm mục đích nâng cao an toàn của các hoạt động bay;

(213) **Phòng thủ tục bay**: Là một bộ phận được thành lập cho mục đích tiếp nhận các báo cáo liên quan đến các dịch vụ không lưu và các kế hoạch bay được đệ trình trước khi khởi hành. Phòng thủ tục bay có thể được thành lập riêng biệt hoặc được kết hợp với một đơn vị cung cấp dịch vụ không lưu khác;

(214) **Quốc gia đăng ký**: Là quốc gia thành viên ICAO đã đăng ký tàu bay vào sổ đăng bạ của mình;

(215) **Quốc gia người khai thác**: Quốc gia mà có trụ sở kinh doanh chính của người khai thác đặt vị trí tại hoặc, nếu không đặt trụ sở kinh doanh thì là nơi người khai thác cư trú thường xuyên tại đó;

(216) **Quốc gia nơi xảy ra sự cố**: Là quốc gia có lãnh thổ nơi tai nạn hay sự cố xảy ra;

(217) **Quốc gia sản xuất**: Là quốc gia có quyền tài phán đối với tổ chức chịu trách nhiệm về lắp ráp tổng thể tàu bay;

(218) **Quốc gia thiết kế**: Là quốc gia có quyền tài phán đối với tổ chức chịu trách nhiệm về thiết kế loại tàu bay;

(219) **Quốc gia xuất phát**: Là quốc gia mà tại lãnh thổ nước đó, người, hàng hóa được đưa lên tàu bay đầu tiên;

(220) **Quy trình tiếp cận bằng thiết bị**: Hàng loạt các thao tác được xác định trước nhờ các thiết bị bay cùng với việc bảo đảm nhận biết và tránh khỏi các chướng ngại vật từ điểm bắt đầu vào tiếp cận hạ cánh, hoặc nếu có thể, từ điểm bắt đầu của đường bay được xác định tới một điểm mà từ đó tàu bay có thể hạ cánh và sau đó, nếu việc hạ cánh chưa được thực hiện, tới một vị trí chờ hoặc không còn chướng ngại vật trên đường bay;

(221) **Sai số đồng hồ đo độ cao (ASE)**: Là sự khác nhau giữa độ cao được hiển thị trên đồng hồ độ cao, giả thiết là đặt trước đúng cột khí áp trên đồng hồ, và độ cao khí áp tương ứng với khí áp bình thường bao quanh;

(222) **Sân bay:** Là một khu vực xác định trên đất liền hoặc dưới nước được sử dụng toàn bộ hoặc một phần cho việc đến, đi và hoạt động trên bề mặt của tàu bay;

(223) **Sân bay dự bị cho trực thăng**: Là một sân bay dành cho máy bay lên thẳng được quy định trong kế hoạch bay mà một máy bay có thể bay tới khi máy bay này không nên hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh;

(224) **Sân bay dự bị**: Là sân bay mà một tàu bay có thể đến hạ cánh khi không thể hoặc không nên đến, hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh. (Sân bay mà từ đó một chuyến bay xuất phát cũng có thể là sân bay dự bị trên đường bay hoặc sân bay dự bị hạ cánh cho chuyến bay đó);

(225) **Sân bay được kiểm soát**: Là một sân bay mà tại đó dịch vụ kiểm soát không lưu được cung cấp cho hoạt động khai thác của sân bay. Thuật ngữ "sân bay được kiểm soát" chỉ ra rằng dịch vụ kiểm soát không lưu được cung cấp cho hoạt động khai thác của sân bay nhưng không có nghĩa là có một khu vực có kiểm soát;

(226) **Sàn cất hạ trực thăng trên cao**: Là khu vực dành cho trực thăng được đặt trên một công trình trên mặt đất;

(227) **Sân bay trực thăng**: Một cảng hàng không hoặc một khu vực xác định trên một kết cấu nhằm sử dụng toàn bộ hoặc một phần cho việc đến, đi và sự di chuyển trên bề mặt của trực thăng;

(228) **Sàn cất hạ cánh trực thăng**: là khu vực dành cho trực thăng đặt trên một cấu trúc nổi hoặc cố định ngoài khơi;

(229) **Sân đỗ**: Là một khu vực được xác định, trên vùng đất của sân bay, dành để tiếp nhận tàu bay cho việc đón, trả hành khách, thư tín, hoặc hàng hóa, nạp nhiên liệu, đỗ hoặc bảo dưỡng;

(230) **Số hiệu UN**: Là số hiệu 4 chữ số do Ủy ban Chuyên gia về hàng nguy hiểm của Liên hợp quốc để xác định một chất hay một nhóm chất cụ thể;

(231) **Số lượng hành khách tối đa**: Số lượng hành khách tối đa cho phép cất cánh;

(232) **Sổ tay hướng dẫn khai thác**: Tài liệu bao gồm các quy trình, hướng dẫn và chỉ dẫn cho các nhân viên khai thác thực hiện nhiệm vụ của họ;

(233) **Sổ tay kiểm soát hoạt động bảo dưỡng của nhà khai thác**: Một tài liệu mô tả các quy trình cần thiết của người khai thác nhằm đảm bảo mọi hoạt động bảo dưỡng theo kế hoạch hoặc ngoài kế hoạch được tiến hành trên tàu bay của nhà khai thác đúng thời gian và theo một cách thức có kiểm soát và thỏa đáng;

(234) **Sổ tay quy trình của cơ sở bảo dưỡng**: Một tài liệu của cơ sở bảo dưỡng trong đó ghi chi tiết về cơ cấu tổ chức và trách nhiệm quản lý, phạm phi hoạt động, mô tả về trang thiết bị vật chất, các quy trình bảo dưỡng và các hệ thống kiểm tra và bảo đảm chất lượng của cơ sở đó;

(235) **Sự cố do hàng nguy hiểm**: Là sự cố tàu bay do hàng nguy hiểm, có liên quan đến việc vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường không và xảy ra không chỉ trên tàu bay, gây ra thương tích cho người, làm hư hỏng tài sản, gây hỏa hoạn, đổ vỡ, rò rỉ, tràn chất lỏng hay chất phóng xạ hoặc có dấu hiệu khác về tính toàn vẹn của việc đóng gói không được bảo đảm. Bất cứ sự cố nào liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm gây nguy hiểm nghiêm trọng đến tàu bay hoặc cho người sử dụng tàu bay cũng sẽ được coi là sự cố do hàng nguy hiểm gây ra;

(236) **Sự cố tàu bay**: Là vụ việc liên quan đến việc khai thác tàu bay làm ảnh hưởng hoặc có khả năng làm ảnh hưởng đến an toàn khai thác bay nhưng chưa phải là tai nạn tàu bay;

(237) **Sử dụng các chất hướng thần/kích thích thần kinh**: Là việc sử dụng một hay nhiều chất an thần của nhân viên hàng không theo cách thức có thể hình thành mối nguy hiểm trực tiếp cho người sử dụng hoặc gây nguy hiểm đối với cuộc sống, sức khỏe hoặc an sinh của những người khác; và/hoặc gây ra hoặc làm xấu đi các quan hệ nghề nghiệp, xã hội, tâm lý hay thể chất hoặc sự rối loạn trật tự;

(238) **Sửa chữa**: Việc phục hồi một sản phẩm hàng không trở lại đủ điều kiện bay tuân theo tiêu chuẩn được phê chuẩn. Việc phục hồi sản phẩm hàng không đủ điều kiện bay để đảm bảo rằng tàu bay tiếp tục tuân thủ theo các yêu cầu đủ điều kiện bay thích hợp được sử dụng để ban hành Giấy chứng nhận Loại cho loại tàu bay tương ứng, sau khi tàu bay đó bị hư hỏng hoặc bị hao mòn;

(239) **Tải giới hạn**: Là tải tối đa giả định được phép trong các điều kiện khai thác định trước;

(240) **Tài liệu hướng dẫn bay (AFM)**: Là tài liệu, có liên quan với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, bao gồm những giới hạn mà tàu bay được coi là đủ điều kiện bay khi nằm trong các giới hạn đó, và các chỉ dẫn và thông tin cần thiết cho các thành viên tổ lái để đảm bảo việc khai thác an toàn của tàu bay;

(241) **Tài liệu hướng dẫn khai thác (OM)**: Là tài liệu, được quốc gia nhà khai thác công nhận, trình bày các quy trình trong điều kiện bình thường, không bình thường và khẩn cấp, các danh mục kiểm tra, các hạn chế, thông tin hiệu suất hoạt động, thông tin chi tiết của các hệ thống tàu bay và các tài liệu khác liên quan tới việc khai thác tàu bay;

(242) **Tài liệu và thiết bị giảng dạy**: Là tài liệu hướng dẫn được xây dựng cho từng khóa học hoặc chương trình giảng dạy, gồm các bài giảng, mô tả các trường hợp bay, chương trình phần mềm máy tính, chương trình nghe nhìn, bài tập và bản phân phát;

(243) **Tai nạn do hàng nguy hiểm**: Là sự cố xảy ra có liên quan đến việc vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường không, gây tử vong hoặc thương tích nặng cho người hoặc gây hư hỏng tài sản lớn;

(244) **Tai nạn tàu bay**: Là vụ việc liên quan đến việc khai thác tàu bay trong khoảng thời gian từ khi bất kỳ người nào lên tàu bay để thực hiện chuyến bay đến khi người cuối cùng rời khỏi tàu bay mà xảy ra một trong các trường hợp sau đây:

(i) Có người chết hoặc bị thương nặng do đang ở trong tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của bất kỳ bộ phận nào của tàu bay, kể cả những bộ phận bị văng ra từ tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của khí phát thải từ động cơ tàu bay, trừ trường

hợp thương tổn xuất phát từ nguyên nhân tự nhiên hoặc do tự gây ra hoặc do người khác gây ra và thương tổn của hành khách không có vé trốn ở bên ngoài khu vực dành cho hành khách hoặc tổ bay;

(ii) Tàu bay hoặc kết cấu của tàu bay bị tổn hại làm ảnh hưởng xấu đến độ bền của kết cấu, tính năng bay của tàu bay dẫn đến phải sửa chữa lớn hoặc thay thế bộ phận bị hỏng, trừ những hỏng hóc hoặc sự cố của động cơ tàu bay chỉ ảnh hưởng đến động cơ tàu bay, vỏ bọc hoặc thiết bị của động cơ tàu bay hoặc hỏng hóc chỉ ảnh hưởng đến cánh quạt tàu bay, đầu cánh tàu bay, ăng ten, lốp, phanh, bộ phận tạo hình khí động học của tàu bay hoặc chỉ là vết lõm, lỗ thủng nhỏ ở vỏ tàu bay;

(iii) Tàu bay bị mất tích hoặc hoàn toàn không thể tiếp cận được.

(245) **Tải phá hủy**: Là tải giới hạn được tính bằng các hệ số an toàn thích hợp;

(246) **Tải trọng cất cánh tối đa thiết kế**: Là trọng lượng tối đa của tàu bay để tàu bay có thể bắt đầu chạy đà cất cánh theo mục đích thiết kế cấu trúc;

(247) **Tải trọng hạ cánh thiết kế**: Là trọng lượng tối đa của tàu bay để tàu bay có thể hạ cánh theo mục đích thiết kế cấu trúc;

(248) **Tải trọng chạy lăn thiết kế**: Là trọng lượng tối đa của tàu bay để tàu bay bảo đảm kết cấu trong quá trình lăn trên mặt đất trước khi bắt đầu cất cánh theo mục đích thiết kế cấu trúc;

(249) **Tầm nhìn đường cất hạ cánh (RVR)**: Tầm nhìn [phạm vi] mà người lái tàu bay tại tim đường cất hạ cánh có thể nhìn được các dấu hiệu trên bề mặt đường cất hạ cánh hoặc đèn tín hiệu quy định đường cất hạ cánh hay xác định tim đường cất hạ cánh;

(250) **Tầm nhìn từ buồng lái**: Tầm nhìn về phía trước từ buồng lái của một tàu bay đang bay;

(251) **Tầm nhìn từ mặt đất**: Tầm nhìn tại một sân bay do người quan sát được ủy quyền thông báo;

(252) **Tầm nhìn**: Tầm nhìn trong lĩnh vực hàng không là lớn hơn

(i) Khoảng cách lớn nhất mà tại đó một vật màu đen có kích thước phù hợp và ở gần mặt đất có thể nhìn thấy và nhận biết được khi được quan sát trên một nền sáng;

(ii) Khoảng cách lớn nhất mà tại đó ánh sáng gần 1.000 cường độ sáng (candela) có thể nhìn thấy và nhận biết được trên nền tối.

(253) **Tân tạo**: Việc khôi phục lại một bộ phận của tàu bay/tàu bay sử dụng các phương pháp, kỹ thuật, và thực tiễn được Cục HKVN chấp nhận, khi các vật này đã

bị tháo rời, làm sạch, kiểm tra như cho phép, sửa chữa nếu cần thiết, lắp ráp lại, và kiểm tra tại cùng mức chịu đựng và giới hạn của các vật mới, sử dụng các bộ phận mới hoặc các bộ phận đã sử dụng nhưng tương đương với các giới hạn và mức chịu đựng của các bộ phận mới hoặc phù hợp với các thông số kỹ thuật trong tài liệu kỹ thuật đã được phê chuẩn. Công việc này chỉ được nhà sản xuất hoặc một tổ chức được nhà sản xuất chấp nhận tiến hành, và được quốc gia đăng ký cho phép;

(254) **Tập thông báo tin tức hàng không (AIP):** Là một ấn phẩm do một quốc gia phát hành hoặc cho phép phát hành, trong đó có các thông tin về hàng không có tính chất lâu dài và cần thiết cho việc đảm bảo hoạt động bay;

(255) **Tàu bay buồng kín**: Dành cho mục đích cấp chứng nhận cho người lái, có nghĩa là tàu bay có trần bay khi bay hoặc độ cao khai thác tối đa, với độ cao thấp hơn độ cao trần, trên 25.000 feet so với mực nước biển tối thiểu (MSL);

(256) **Tàu bay cánh quay**: Là tàu bay nặng hơn không khí có động cơ điều khiển được nâng trong khi bay bởi lực tác động tương hỗ của khí động học lên một hoặc nhiều cánh quạt;

(257) **Tàu bay cất hạ cánh thẳng đứng**: Là tàu bay nặng hơn không khí có khả năng cất cánh và hạ cánh thẳng đứng, với tốc độ bay chậm phụ thuộc phần lớn vào thiết bị tạo lực nâng được điều khiển bởi động cơ và lực đẩy của động cơ trong quá trình bay và phụ thuộc vào (các) cánh cố định để tạo lực nâng trong suốt quá trình bay bằng;

(258) **Tàu bay chở hàng**: Bất kỳ tàu bay nào, trừ tàu bay chở khách, phục vụ chở hàng hóa hoặc tài sản;

(259) **Tàu bay chở khách**: Một tàu bay chuyên chở người không phải thành viên tổ bay, nhân viên của nhà khai thác đang thực hiện nhiệm vụ, đại diện được ủy quyền của nhà chức trách hàng không của quốc gia liên quan, hoặc một cá nhân đi cùng với giám sát hàng hóa ký gửi hoặc hàng hóa khác;

(260) **Tàu bay được chứng nhận khai thác một người lái**: Loại tàu bay mà quốc gia đăng ký quyết định, trong suốt quá trình phê chuẩn, có thể hoạt động an toàn với tổ lái tối thiểu bao gồm một người lái;

(261) **Tàu bay lớn**: Khi thuật ngữ này được sử dụng trong Bộ quy chế an toàn hàng không, nó tham chiếu tới cả các loại máy bay lớn và trực thăng lớn;

(262) **Tàu bay nặng hơn không khí**: Bất kỳ tàu bay nào được nâng giữ trong khi bay chủ yếu nhờ lực của khí động học;

(263) **Tàu bay nhẹ hơn không khí**: Bất kỳ tàu bay mà được nâng chủ yếu bởi sự nổi trong không khí của bản thân tàu bay;

(264) **Tàu bay nhỏ**: Khi sử dụng thuật ngữ này, nghĩa là tham chiếu đến cả tàu bay và trực thăng nhỏ;

(265) **Tàu bay phản lực**: Một tàu bay động cơ tuốc-bin không có cánh quạt;

(266) **Tàu bay**: Là thiết bị được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí, bao gồm máy bay trực thăng, tàu lượn, khí cầu và các thiết bị bay khác, trừ thiết bị được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí phản lại từ bề mặt trái đất;

(267) **Tàu lượn cánh quay**: Một tàu bay nặng hơn không khí được hỗ trợ trong khi bay bởi lực tác động tương hỗ của không khí vào một hoặc nhiều cánh quay quay tự do trên một trục đứng;

(268) **Tàu lượn**: Là tàu bay nặng hơn không khí, không có động cơ điều khiển, lấy lực nâng khi bay chủ yếu từ lực tác động tương hỗ từ các luồng khí động học lên các bề mặt cố định trong các điều kiện bay cụ thể;

(269) **Thành viên tổ bay**: Là người được người khai thác tàu bay chỉ định để thực hiện nhiệm vụ trong chuyến bay;

(270) **Thành viên tổ lái**: Là người thực hiện nhiệm vụ điều khiển tàu bay, bao gồm lái chính, lái phụ và nhân viên hàng không khác phù hợp với loại tàu bay;

(271) **Thẻ ra vào khu vực hạn chế**: Là giấy tờ do cơ quan quản lý cấp thẻ chỉ định cấp, cho phép người mang thẻ được ra vào khu vực an ninh hạn chế cụ thể của một sân bay trong một thời gian xác định;

(272) **Thiết bị chất xếp hàng hóa**: Là bất cứ loại hình công-ten-nơ hàng hóa, công-ten-nơ tàu bay, pa-let tàu bay với lưới hay pa-let tàu bay với lưới hình mái vòm (lô hàng không nằm trong định nghĩa này);

(273) **Thiết bị của tàu bay:** Bất cứ bộ phận hợp thành nào của tàu bay tạo nên hoặc bao gồm trong một động cơ hoàn chỉnh hay/hoặc bất cứ thiết bị khai thác/khẩn nguy nào;

(274) **Thiết bị ghi chép thông tin về chuyến bay**: Một dạng thiết bị ghi chép thông tin được lắp đặt trên tàu bay nhằm hỗ trợ việc điều tra tai nạn/sự cố của tàu bay;

(275) **Thiết bị huấn luyện bay bằng thiết bị cơ bản:** Thiết bị huấn luyện mô phỏng chuyến bay có các thiết bị phù hợp để mô phỏng môi trường trên buồng lái của một tàu bay hoạt động trong các điều kiện bay bằng thiết bị;

(276) **Thiết bị huấn luyện mô phỏng chuyến bay**: Một trong ba dạng thiết bị mô phỏng các điều kiện của chuyến bay trên mặt đất (thiết bị huấn luyện mô phỏng, thiết bị mô phỏng tĩnh, thiết bị mô phỏng động);

(277) **Thiết bị huấn luyện quy trình bay**, tạo ra một không gian buồng lái thực tế, và mô phỏng các phản ứng bằng thiết bị, các chức năng kiểm soát đơn giản về cơ khí, điện, điện tử, v.v… các hệ thống tàu bay, và các đặc điểm hoạt động và bay của một loại tàu bay cụ thể;

(278) **Thiết bị**: Gồm bất cứ khí tài, máy móc, thiết bị, các bộ phận, dụng cụ, vật phụ và phụ kiện cùng các thiết bị thông tin liên lạc được sử dụng hay dự kiến sử dụng trong việc khai thác hay điều khiển một tàu bay đang bay. Các thiết bị này được cài đặt hoặc gắn vào tàu bay và không phải là một bộ phận của khung tàu bay, động cơ hay cánh quạt;

(279) **Thỏa thuận ADS:** Là một kế hoạch báo cáo ADS quy định các điều kiện báo cáo dữ liệu ADS (là các dữ liệu do đơn vị không lưu yêu cầu và tần số của các báo cáo ADS cần được thống nhất trước khi cung cấp dịch vụ ADS);

(280) **Thời điểm quyết định hạ cánh (LDP)**: Thời điểm này trong quá trình quyết định hoạt động hạ cánh, từ điểm này, nếu xảy ra một sự hỏng động cơ, hoạt động hạ cánh có thể được tiếp tục tiến hành an toàn hoặc tiến hành đình chỉ hạ cánh. LDP áp dụng với các máy bay trực thăng đạt tiêu chuẩn hoạt động cấp 1;

(281) **Thời gian bay có sử dụng thiết bị**: Là thời gian mà người lái điều khiển tàu bay hoàn toàn sử dụng thiết bị mà không có các điểm tham chiếu bên ngoài;

(282) **Thời gian bay của máy bay**: Là tổng thời gian tính từ thời điểm chuyển động đầu tiên của máy bay tới đường lăn để cất cánh cho tới khi máy bay dừng lại hẳn kết thúc chuyến bay;

(283) **Thời gian bay của tàu lượn**: Là tổng thời gian của chuyến bay, dù có được kéo hay không, từ thời điểm chuyển động đầu tiên của tàu lượn để cất cánh cho tới thời điểm dừng khi kết thúc chuyến bay;

(284) **Thời gian bay của trực thăng**: Là tổng thời gian từ thời điểm các cánh quay của máy bay hoạt động cho tới khi trực thăng dừng khi kết thúc chuyến bay và các cánh quay ngừng quay;

(285) **Thời gian bay đơn**: Là thời gian bay mà học viên người lái một mình sử dụng tàu bay hoặc trong suốt thời gian bay học viên đó đóng vai trò người chỉ huy của một khí cầu hoặc một tàu bay có yêu cầu tổ bay từ hai thành viên trở lên;

(286) **Thời gian bay đường dài**: Là thời gian mà người lái bay trên một tàu bay gồm việc hạ cánh tại một điểm khác với điểm cất cánh và việc hạ cánh tại một sân bay cách điểm xuất phát ban đầu ít nhất 50 hải lý theo đường thẳng, với mục đích đạt được thời gian bay đường dài cần thiết đối với giấy phép người lái tư nhân

(trừ năng định trực thăng), giấy phép người lái thương mại, hoặc một năng định bay thiết bị;

(287) **Thời gian bay kèm**: Là thời gian bay mà một người được nhận các hướng dẫn bay từ người lái được cấp phép phù hợp trên tàu bay;

(288) **Thời gian bay**: Là khoảng thời gian một người phục vụ như một người lái; được huấn luyện bởi một giáo viên có thẩm quyền trên một tàu bay, buồng lái mô phỏng đã được phê chuẩn, hoặc trên một thiết bị huấn luyện bay đã được phê chuẩn; hoặc thực hiện việc huấn luyện như một giáo viên có thẩm quyền trên một tàu bay, buồng lái mô phỏng đã được phê chuẩn, hoặc trên một thiết bị huấn luyện bay đã được phê chuẩn;

(289) **Thời gian dự định đến**: đối với chuyến bay IFR, là giờ tàu bay dự tính đến một điểm ấn định được xác định theo thiết bị dẫn đường, mà từ đó dự định thực hiện phương thức tiếp cận bằng thiết bị hoặc là giờ tàu bay dự tính đến đỉnh sân bay khi sân bay không có thiết bị dẫn đường; đối với chuyến bay VFR, là giờ tàu bay dự tính bay đến đỉnh sân bay;

(290) **Thời gian huấn luyện**: Là thời gian mà một giáo viên bỏ ra để huấn luyện bay, huấn luyện mặt đất hoặc huấn luyện chuyến bay được mô phỏng trong một buồng lái mô phỏng được phê chuẩn hoặc thiết bị huấn luyện bay được phê chuẩn;

(291) **Thời gian tiếp cận dự kiến**: Thời gian mà tại thời điểm đó kiểm soát viên không lưu (ATC) dự kiến là một tàu bay bay đến, sau khi bị hoãn, sẽ rời khỏi điểm chờ để hoàn tất việc tiếp cận cho việc hạ cánh. Thời gian thực tế rời khỏi điểm chờ sẽ phụ thuộc vào việc cho phép tiếp cận;

(292) **Tiếp viên hàng không**: Là người thực hiện nhiệm vụ bảo đảm an toàn cho hành khách trong chuyến bay, phục vụ trên tàu bay theo nhiệm vụ được phân công của người khai thác tàu bay hoặc người chỉ huy tàu bay nhưng không được thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái;

(293) **Tiêu chí an toàn chấp nhận được (TLS)**: Là một thuật ngữ chung để chỉ mức độ rủi ro có thể chấp nhận được trong từng hoàn cảnh cụ thể;

(294) **Tiêu chuẩn phê chuẩn**: Là tiêu chuẩn về chế tạo, thiết kế, bảo dưỡng hoặc các tiêu chuẩn chất lượng được Cục HKVN phê chuẩn;

(295) **Tổ chức bảo dưỡng phê chuẩn (AMO)**: Là một tổ chức được Cục HKVN phê chuẩn đủ điều kiện để thực hiện các hoạt động bảo dưỡng tàu bay. Các hoạt động này có thể gồm việc kiểm tra, đại tu, bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, sửa chữa hay cải tiến và cho phép đưa ra hoạt động đối với tàu bay hoặc các sản phẩm hàng không;

(296) **Tổ chức huấn luyện phê chuẩn**: Một tổ chức do Cục HKVN hoặc quốc gia thành viên ICAO khác phê chuẩn tuân theo những yêu cầu của Phụ ước 1 để thực hiện việc huấn luyện lấy giấy phép và phép bổ sung. Tổ chức huấn luyện được phê chuẩn hoạt động dưới sự giám sát của quốc gia phê chuẩn;

(297) **Tổ chức khai thác quốc tế**: Một tổ chức được quy định tại Điều 77 của Công ước Chi-ca-go;

(298) **Tổng thời gian bay dự tính**: Đối với các chuyến bay IFR, là thời gian dự tính yêu cầu kể từ khi cất cánh cho tới điểm chỉ định đó, được xác định theo các phương tiện phụ trợ dẫn đường, mà từ đó bắt đầu quy trình tiếp cận bằng thiết bị, hoặc nếu sân bay đến không có phương tiện phụ trợ dẫn đường, để tới sân bay đến. Đối với các chuyến bay VFR, là thời gian dự tính yêu cầu kể từ khi cất cánh cho tới khi tới sân bay đến;

(299) **Trạm vô tuyến kiểm soát không đối đất**: Là một trạm thông tin liên lạc hàng không có nhiệm vụ chủ yếu là xử lý các thông tin liên lạc liên quan đến việc khai thác và kiểm soát tàu bay trong một khu vực được quy định;

(300) **Trần mây**: Là khoảng cách theo chiều thẳng đứng từ mặt đất hoặc mặt nước đến đáy mây của lớp mây thấp nhất nằm dưới 6000 m và bao phủ hơn một nửa bầu trời xác định;

(301) **Trực thăng lớn**: Là trực thăng có trọng tải cất cánh tối đa được chứng nhận hơn 2.730 kg;

(302) **Trực thăng nhỏ**. Là trực thăng có trọng tải cất cánh tối đa được chứng nhận ít hơn 2.730 kg;

(303) **Trực thăng**: Một tàu bay nặng hơn không khí được nâng trong khi bay chủ yếu bởi lực tác động tương hỗ của khí động học vào một hoặc nhiều cánh quạt có điều khiển quay trên một trục tương đối thẳng đứng;

(304) **Vận tải hàng không thương mại**: Là việc khai thác tàu bay bao gồm chuyên chở hành khách, hàng hóa, hoặc thư tín để lấy tiền thù lao hoặc tiền thuê;

(305) **Vật liệu chịu lửa:** Một vật liệu có khả năng chịu nhiệt như thép hoặc tốt hơn thép khi mà kích thước của nó trong cả hai trường hợp phù hợp với mục đích cụ thể;

(306) **Vật tư**: Một hạng mục bất kỳ, bao gồm nhưng không giới hạn, tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, phụ tùng, cụm lắp ráp, cụm lắp ráp phụ, hệ thống, hệ thống phụ, bộ phận, khối máy, hoặc chi tiết;

(307) **Vị trí chờ trên đường cất hạ cánh**: Một vị trí được chỉ định để bảo vệ đường cất hạ cánh, bề mặt giới hạn chướng ngại vật, hoặc một khu vực nhạy cảm/

quan trọng cho hệ thống hạ cánh bằng thiết bị (ILS)/hệ thống hạ cánh bằng vi sóng (MLS) mà tại đó tàu bay đang lăn và các phương tiện phải dừng lại và chờ, trừ khi được phép của đài kiểm soát sân bay;

(308) **Việc thực hiện của con người**: Các năng lực và giới hạn của con người tác động tới an toàn, an ninh và hiệu quả của hoạt động hàng không;

(309) **Vũ khí**: Là những vật được thiết kế, sử dụng hoặc có khả năng gây ra thương tích, bao gồm cả súng;

(310) **Vùng thông báo bay:** Là vùng trời có kích thước xác định mà trong đó dịch vụ thông tin bay và báo động được cung cấp;

(311) **Vùng trời có kiểm soát**: Là vùng trời có kích thước xác định mà tại đó dịch vụ điều hành bay được cung cấp;

(312) **Vùng trời được kiểm soát**: Là một vùng trời có kích thước xác định mà trong đó dịch vụ kiểm soát không lưu được cung cấp phù hợp với sự phân loại vùng trời. Vùng trời được kiểm soát là một thuật ngữ nói chung chỉ các cấp độ phân loại vùng trời ATS là A, B, C, D và E;

(313) **Vùng trời lân cận của sân bay:** Là vùng trời có kích thước xác định được thiết lập xung quanh một sân bay để bảo vệ hoạt động của sân bay;

(314) **Vùng trời tư vấn:** Là một vùng trời có kích thước xác định, hoặc một đường bay được chỉ định mà trong đó cung cấp dịch vụ tư vấn không lưu;

(315) **Xác nhận đủ điều kiện bay**: Những nội dung được ghi vào Hồ sơ bảo dưỡng theo yêu cầu do người được phép tiến hành sau khi cải tiến, đại tu, sửa chữa hay kiểm tra tàu bay hoặc một sản phẩm hàng không theo yêu cầu của Cục HKVN;

(316) **Xem xét chuyến bay**: Việc xem xét kiến thức và các kỹ năng bay phù hợp với Giấy chứng nhận và phân loại phi công do giáo viên huấn luyện được cấp giấy phép tiến hành;

(317) **Yêu cầu về chất lượng dịch vụ điều hành bay (RNP)**: Một tuyên bố về dịch vụ điều hành bay cần thiết cho hoạt động khai thác trên một không phận xác định.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 1.007: GIẢI NGHĨA CÁC TỪ VIẾT TẮT VÀ RÚT GỌN

(a) Các từ viết tắt trong khoản này được áp dụng đối với tất cả các yêu cầu trong Bộ quy chế an toàn hàng không:

(1) ACAS - Hệ thống tránh va chạm trên không;

(2) ADS - Giám sát tự động phụ thuộc;

(3) AIP - Tập thông báo tin tức hàng không;

(4) AMO - Tổ chức bảo dưỡng phê chuẩn;

(5) AOC - Giấy chứng nhận người khai thác;

(6) ASE - Sai số đồng hồ đo độ cao;

(7) ATS - Đường bay không lưu;

(8) CAT I - Loại 1;

(9) CAT II - Loại 2;

(10) CAT IIIA - Loại 3A;

(11) CAT IIIB - Loại 3B;

(12) CAT IIIC - Loại 3C;

(13) CDL - Danh mục sai lệch cấu hình tàu bay;

(14) C.G. - Trung tâm trọng lực;

(15) CPDLC - Liên lạc dữ liệu giữa kiểm soát viên không lưu và người lái;

(16) DA - Độ cao ra quyết định;

(17) DH - Chiều cao ra quyết định;

(18) ELT - Máy phát định vị khẩn cấp;

(19) ELT (AD) - ELT tự động kích hoạt;

(20) ELT (AF) - ELT tự động cố định;

(21) ELT (AP) - ELT tự động xách tay;

(22) ELT (S) - ELT cứu nạn;

(23) ETOPS - Khai thác tầm bay kéo dài đối với tàu bay có 02 động cơ;

(24) FATO - Khu vực tiếp cận và cất cánh cuối cùng;

(25) IFR - Các quy tắc bay bằng thiết bị;

(26) IMC - Các điều kiện thời tiết đối với việc bay bằng thiết bị;

(27) JRCC - Trung tâm hiệp đồng chỉ huy cứu nạn hỗn hợp;

(28) LDP - Thời điểm quyết định hạ cánh;

(29) MDA - Độ cao giảm thấp tối thiểu;

(30) MDH - Chiều cao giảm thấp tối thiểu;

(31) MEL - Danh mục thiết bị tối thiểu;

(32) MMEL - Danh mục thiết bị tối thiểu gốc;

(33) NM - Hải lý;

(34) OCA - Độ cao hết chướng ngại vật;

(35) OCH - Chiều cao hết chướng ngại vật;

(36) RCC - Trung tâm hiệp đồng chỉ huy cứu nạn;

(37) RNP - Yêu cầu về chất lượng dịch vụ điều hành bay;

(38) RPL - Kế hoạch bay lặp lại;

(39) RSC - Trung tâm cứu nạn phụ;

(40) RVR - Tầm nhìn đường cất hạ cánh;

(41) SRR - Khu vực tìm kiếm cứu nạn;

(42) TLS - Mức mục tiêu an toàn;

(43) TVE - Lỗi thẳng đứng hoàn toàn;

(44) VFR - Quy tắc bay bằng mắt.

(b) Các ký hiệu trong khoản này được áp dụng đối với tất cả các quy định trong Bộ quy chế an toàn hàng không:

(1) Am-pe (A);

(2) Becquerel (Bq);

(3) Candela (Cd);

(4) Nhiệt độ Celsius (độ C);

(5) Coulomb (C);

(6) Độ Celsius (độ C);

(7) Fara (F);

(8) Foot (Ft);

(9) Gray (Gy);

(10) Henry (H);

(11) Héc (Hz);

(12) Jun (J);

(13) Độ Kelvin (K);

(14) Ki-lô-gram (Kg);

(15) Knot (Kt);

(16) Lít (L);

(17) Lumen (lm);

(18) Lu-xơ (lx);

(19) Mét (m);

(20) Mole (mol);

(21) Niu-tơn (N);

(22) Ohm (0);

(23) Pascal (Pa);

(24) Radian (rad);

(25) Giây thời gian (S);

(26) Đơn vị đo độ dẫn điện Siemens (S);

(27) Sievert (Sv);

(28) Steradian (sr);

(29) Testa (T);

(30) Tấn (T);

(31) Vôn (Vt);

(32) Watt (W);

(33) Weber (Wb) (Đơn vị đo từ thông).

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 1.033: TIÊU CHUẨN GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HÀNG KHÔNG

(a) Cục HKVN bổ nhiệm các giám sát viên an toàn hàng không là người có thẩm quyền để thực hiện chức năng giám sát, bảo đảm an toàn hàng không. Các giám sát viên an toàn hàng không phải được Cục HKVN cấp thẻ giám sát viên an toàn hàng không để thực hiện nhiệm vụ của mình. Người được cấp thẻ giám sát viên an toàn hàng không phải đáp ứng các điều kiện về trình độ, kinh nghiệm như sau:

(1) Lĩnh vực giám sát bay (Flight Inspector):

(i) Có tối thiểu 5 năm đảm nhiệm một trong các vị trí công tác sau: quản lý khai thác bay, người lái máy bay, cơ giới trên không hoặc giáo viên bay;

(ii) Là phi công, có kinh nghiệm giờ bay tích lũy không ít hơn 5000 giờ bay ở vị trí lái chính;

(iii) Đối với công việc phê chuẩn giáo viên bay hoặc người lái (Airman certification tasks), phải có giấy phép lái tàu bay ATPL có năng định loại tàu bay thích hợp đang còn hiệu lực;

(iv) Đối với công việc giám sát bay (Surveillance tasks), phải có giấy phép lái tàu bay ATPL đang còn hiệu lực hoặc đã hết hiệu lực chưa quá 3 năm; đối với việc giám sát người khai thác (Airline surveillance), phải có giấy phép lái tàu bay ATPL, năng định kiểu/loại (phản lực/cánh quạt) tàu bay phù hợp với kiểu/loại tàu bay của người khai thác đang còn hiệu lực hoặc đã hết hiệu lực chưa quá 3 năm;

(v) Được huấn luyện về các chính sách an toàn liên quan đến công tác kiểm tra, giám sát, phê chuẩn trong lĩnh vực khai thác tàu bay;

(vi) Được bồi dưỡng và có kinh nghiệm về khí tượng hàng không;

(vii) Có khả năng thành thạo tiếng Anh theo quy định (khả năng đọc, hiểu, nói và nghe);

(viii) Được bồi dưỡng về Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, các quy định về tiêu chuẩn an toàn bay đối với các loại hình khai thác như ETOPs, Cat II & III, RVSM/MNPS, MMEL, CRM, vận chuyển hàng nguy hiểm, điều tra tai nạn, và các quy chế/ tiêu chuẩn/quy chuẩn liên quan đến khai thác tàu bay;

(ix) Đã tham gia khóa đào tạo cơ bản về giám sát an toàn khai thác tàu bay (Flight Operations Safety Oversight) được phê chuẩn.

(2) Lĩnh vực giám sát khai thác tàu bay (Flight Operation Inspector):

(i) Có tối thiểu 5 năm làm việc trong lĩnh vực khai thác tàu bay, đã tốt nghiệp khóa học thuộc một trong các chuyên ngành máy bay - động cơ (cơ giới), thiết bị điện - điện tử hàng không (bộ môn) hoặc khai thác tàu bay hoặc người lái tàu bay;

(ii) Có khả năng thành thạo tiếng Anh (khả năng đọc, hiểu, nói và nghe);

(iii) Được bồi dưỡng về Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, các quy định về tiêu chuẩn an toàn bay đối với các loại hình khai thác như ETOPs, Cat II & III, RVSM/MNPS, MMEL, CRM, vận chuyển hàng nguy hiểm, điều tra tai nạn, và các quy chế/ tiêu chuẩn/quy chuẩn liên quan đến khai thác tàu bay;

(iv) Được huấn luyện về các chính sách an toàn liên quan đến công tác kiểm tra, giám sát, phê chuẩn trong lĩnh vực khai thác tàu bay;

(v) Đã tham gia khóa đạo tạo cơ bản về giám sát an toàn khai thác tàu bay (Flight Operations Safety Oversight) được phê chuẩn;

(vi) Có khả năng và kinh nghiệm trong việc xây dựng các quy trình thực hiện kiểm tra, phê chuẩn và giám sát đối với việc thực hiện các yêu cầu liên quan đến khai tàu bay;

(vii) Duy trì những quy định về đào tạo lại, cập nhật kiến thức liên quan đến lĩnh vực khai thác bay.

(3) Lĩnh vực giám sát an toàn khoang hành khách (Cabin Safety Inspector):

(i) Có Giấy chứng nhận nghiệp vụ về an toàn khoang hành khách hoặc qua các khóa huấn luyện đào tạo tiếp viên được phê chuẩn;

(ii) Có tối thiểu 5 năm kinh nghiệm làm việc trong lĩnh vực hàng không liên quan đến việc thực hiện nhiệm vụ của tiếp viên hàng không;

(iii) Có khả năng thành thạo tiếng Anh (khả năng đọc, hiểu, nói và nghe);

(iv) Được bồi dưỡng về Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và các quy chế/ tiêu chuẩn/quy chuẩn liên quan đến an toàn khoang hành khách;

(v) Được huấn luyện về các chính sách an toàn liên quan đến công tác kiểm tra, giám sát, phê chuẩn trong lĩnh vực an toàn khoang hành khách;

(vi) Có khả năng và kinh nghiệm xây dựng quy trình kiểm tra, giám sát việc thực hiện các quy định về an toàn khoang hành khách;

(vii) Có khả năng và kinh nghiệm trong việc xây dựng phương thức an toàn và khẩn nguy trong khoang hành khách khi có sự cố.

(4) Lĩnh vực giám sát tiêu chuẩn đủ điều kiện bay (Airworthiness Inspector)

(i) Có tối thiểu 5 năm làm việc trong lĩnh vực bảo dưỡng tàu bay, đã tốt nghiệp khóa học thuộc một trong các chuyên ngành máy bay- động cơ (cơ giới), thiết bị điện - điện tử hàng không (bộ môn) hoặc giám sát đủ điều kiện bay theo tiêu chuẩn ICAO;

(ii) Có khả năng thành thạo tiếng Anh (khả năng đọc, hiểu, nói và nghe);

(iii) Được bồi dưỡng về Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và các quy chế/ tiêu chuẩn/quy chuẩn liên quan đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay;

(iv) Được huấn luyện về các chính sách an toàn và các quy trình thực hiện liên quan đến công tác kiểm tra, giám sát, phê chuẩn trong lĩnh vực tiêu chuẩn đủ điều kiện bay;

(v) Đã tham gia khóa đào tạo cơ bản về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được phê chuẩn;

(vi) Có khả năng và kinh nghiệm trong việc xây dựng các quy trình thực hiện kiểm tra, phê chuẩn và giám sát đối với việc thực hiện các yêu cầu liên quan đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay.

# Phần 2
# ĐĂNG KÝ QUỐC TỊCH TÀU BAY

**Chương A: NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG**

2.001. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

2.003. Các định nghĩa

2.005. Các từ viết tắt

**Chương B: ĐIỀU KIỆN VÀ THỦ TỤC ĐĂNG KÝ**

2.010. Quy định chung

2.013. Điều kiện đăng ký

2.015. Thủ tục đăng ký

2.017. Thủ tục xóa đăng ký

**Chương C: DẤU HIỆU QUỐC TỊCH VÀ DẤU HIỆU ĐĂNG KÝ**

2.030. Quy định chung

2.033. Các dấu hiệu

2.035. Quy định chung về trình bày các dấu hiệu

2.037. Vị trí của các dấu hiệu đăng ký quốc tịch trên tàu bay nặng hơn không khí

2.040. Vị trí của các dấu hiệu đăng ký quốc tịch trên tàu bay nhẹ hơn không khí

2.043. Mức độ sai lệnh cho phép về kích thước và vị trí của các dấu hiệu

2.045. Gỡ bỏ các dấu hiệu khi xóa quốc tịch tàu bay

2.047. Các yêu cầu đối với biển nhận dạng.

## Chương A
## NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

2.001. PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH VÀ ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG

(a) Việc đăng ký mang quốc tịch Việt Nam và gắn dấu hiệu quốc tịch, dấu hiệu đăng ký cho tàu bay mang quốc tịch Việt Nam phải tuân theo quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam; Nghị định số 70/2007/NĐ-CP ngày 20 tháng 4 năm 2007 của Chính phủ về đăng ký mang quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay dân dụng và các quy định tại Phần này.

(b) Phần này được áp dụng đối với các chủ sở hữu, người thuê và Người khai thác tàu bay mang quốc tịch Việt Nam.

(c) Phần này không áp dụng đối với phương tiện bay siêu nhẹ trừ trường hợp phương tiện bay siêu nhẹ thực hiện việc vận chuyển người, hàng hóa.

2.003. CÁC ĐỊNH NGHĨA

(a) Các định nghĩa dưới đây sẽ được áp dụng riêng đối với việc đăng ký mang quốc tịch tàu bay trong Phần này:

*Ghi chú: Các thuật ngữ khác có liên quan đã được quy định trong Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, Nghị định số 70/2007/NĐ-CP ngày 20 tháng 4 năm 2007 của Chính phủ về đăng ký mang quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay dân dụng; và Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.*

**(1) Khí cầu có điều khiển:** Một tàu bay nhẹ hơn không khí mà có động cơ điều khiển;

**(2) Khí cầu:** Một tàu bay nhẹ hơn không khí mà không có động cơ điều khiển;

**(3) Dấu hiệu đăng ký chung**: Dấu hiệu đăng ký được Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) quy định cho cơ quan quản lý dấu hiệu đăng ký chung để đăng ký tàu bay của một tổ chức khai thác quốc tế không dựa trên cơ sở quốc gia. Tất cả tàu bay của tổ chức khai thác quốc tế không dựa trên cơ sở quốc gia sẽ mang một dấu hiệu đăng ký chung giống nhau;

**(4) Cơ quan quản lý dấu hiệu đăng ký chung**: Là cơ quan lưu giữ sổ đăng ký phi quốc gia [quốc tế] hoặc khi phù hợp, các phần của sổ đăng ký đó, có đăng ký tàu bay của tổ chức khai thác quốc tế;

**(5) Vật liệu chịu lửa:** Một vật liệu có khả năng chịu nhiệt như thép hoặc tốt hơn thép khi mà kích thước của nó trong cả hai trường hợp phù hợp với mục đích cụ thể;

**(6) Tàu lượn**: Là tàu bay nặng hơn không khí, không có động cơ điều khiển, lấy lực nâng khi bay chủ yếu từ lực tác động tương hỗ từ các luồng khí động học lên các bề mặt cố định trong các điều kiện bay cụ thể;

**(7) Tàu bay cánh quay:** Một tàu bay nặng hơn không khí, có điều khiển, được nâng trong khi bay bởi lực tác động tương hỗ của không khí lên một hoặc nhiều cánh quay quay tự do chủ yếu trên trục thẳng đứng;

**(8) Tàu bay nặng hơn không khí:** Bất kỳ một tàu bay nào đạt được lực nâng trong khi bay chủ yếu từ các lực khí động học;

**(9) Trực thăng**: Một tàu bay nặng hơn không khí được nâng trong khi bay chủ yếu bởi lực tác động tương hỗ của khí động học vào một hoặc nhiều cánh quạt có điều khiển quay trên một trục tương đối thẳng đứng;

**(10) Tổ chức khai thác quốc tế**: Một tổ chức được quy định tại Điều 77 của Công ước Chi-ca-go;

**(11) Tàu bay nhẹ hơn không khí:** Bất kỳ tàu bay mà được nâng chủ yếu bởi sự nổi trong không khí của bản thân tàu bay;

**(12) Tàu bay chuồn chuồn (Ornithopter):** Một tàu bay nặng hơn không khí được nâng trong khi bay chủ yếu bởi lực tác động tương hỗ khí động học giữa không khí và tàu bay do chuyển động vẫy cánh tạo ra;

(13) **Quốc gia đăng ký:** Quốc gia giữ sổ đăng bạ tàu bay mà tàu bay được đăng ký trong đó.

2.005. CÁC TỪ VIẾT TẮT

[Chờ bổ sung]

## Chương B
## ĐIỀU KIỆN VÀ THỦ TỤC ĐĂNG KÝ

2.010. QUY ĐỊNH CHUNG

(a) Không ai được phép khai thác tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam theo quy định của pháp luật, trừ khi:

(1) Chủ sở hữu tàu bay đã đăng ký tàu bay mang quốc tịch Việt Nam;

(2) Cục HKVN đã cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu bay cho tàu bay đó và Giấy chứng nhận này phải được mang theo tàu bay trong suốt quá trình khai thác tàu bay.

(b) Cục HKVN duy trì sổ đăng bạ tàu bay trong đó nêu rõ các thông tin liên quan, bao gồm cả Giấy chứng nhận đăng ký tàu bay, đối với mỗi tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam.

(c) Việt Nam là quốc gia đăng ký tàu bay cho tàu bay có trong danh sách đăng ký tàu bay còn hiệu lực.

(d) Cục HKVN lưu giữ tách biệt các khinh khí cầu tự do không có người điều khiển bao gồm cả ngày tháng và thời gian được thả loại khinh khí cầu và tên của Người khai thác.

2.013. ĐIỀU KIỆN ĐĂNG KÝ

(a) Tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam phải có đủ các điều kiện sau đây:

(1) Chưa có quốc tịch của bất kỳ quốc gia nào hoặc đã xóa quốc tịch nước ngoài;

(2) Có giấy tờ hợp pháp chứng minh về sở hữu tàu bay;

(3) Phù hợp tiêu chuẩn kỹ thuật do cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định hoặc công nhận;

(4) Do tổ chức, cá nhân Việt Nam sở hữu và khai thác; hoặc thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài được tổ chức, cá nhân Việt Nam thuê không có tổ bay hoặc thuê mua.

(b) Tàu bay thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài do các tổ chức, cá nhân Việt Nam thuê không có tổ bay hoặc thuê mua với thời hạn thuê từ 24 tháng trở lên thì tàu bay phải được đăng ký mang quốc tịch Việt Nam chậm nhất là 6 tháng, kể từ ngày đưa vào khai thác tại Việt Nam.

(c) Tàu bay đang trong giai đoạn chế tạo, lắp ráp hoặc thử nghiệm tại Việt Nam được đăng ký tạm thời mang quốc tịch Việt Nam nếu đáp ứng điều kiện quy định tại khoản (a), (2) và (3) nêu trên.

(d) Tàu bay thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam và do tổ chức, cá nhân Việt Nam khai thác phải đăng ký mang quốc tịch Việt Nam, trong trường hợp là cá nhân thì cá nhân phải thường trú tại Việt Nam.

2.015. THỦ TỤC ĐĂNG KÝ

(a) Người đề nghị phải gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ.

(b) Người đề nghị phải nộp phí, lệ phí theo quy định của pháp luật.

(c) Trừ đơn đề nghị và biên lai hoặc giấy tờ xác nhận việc nộp phí, lệ phí phải là bản gốc, các tài liệu khác trong hồ sơ đề nghị có thể là bản gốc hoặc bản sao; nếu là tài liệu bằng tiếng nước ngoài thì phải được dịch ra tiếng Việt.

(d) Hồ sơ đề nghị đăng ký tàu bay mang quốc tịch Việt Nam bao gồm:

(1) Đơn đề nghị đăng ký tàu bay mang quốc tịch Việt Nam, bao gồm các thông tin: họ tên, địa chỉ, số điện thoại của người đề nghị đăng ký, người đăng ký; loại tàu bay, số xuất xưởng, trọng lượng cất cánh tối đa, tên nhà sản xuất, năm sản xuất; loại, số lượng và số hiệu động cơ của tàu bay được đề nghị đăng ký;

(2) Giấy tờ chứng minh tư cách pháp lý của người đề nghị đăng ký, người đăng ký tàu bay;

(3) Giấy tờ hợp pháp chứng minh về sở hữu tàu bay;

(4) Giấy chứng nhận chưa có đăng ký do quốc gia nhà chế tạo cấp hoặc Giấy chứng nhận đã xóa đăng ký do quốc gia đăng ký cấp;

(5) Tài liệu về tình trạng kỹ thuật của tàu bay, bao gồm: Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu còn hiệu lực đối với tàu bay được sản xuất tại nước ngoài, Giấy chứng nhận loại do Cục HKVN cấp hoặc công nhận, văn bản xác nhận của nhà chế tạo về tuân thủ các điều kiện thiết kế, chế tạo còn hiệu lực;

(6) Hợp đồng mua tàu bay, thuê tàu bay, thuê mua tàu bay (nếu có);

(7) Biên lai hoặc giấy tờ xác nhận về việc nộp lệ phí.

(e) Hồ sơ đề nghị đăng ký tạm thời quốc tịch tàu bay bao gồm:

(1) Đơn đề nghị đăng ký tạm thời quốc tịch tàu bay, bao gồm các thông tin: họ tên, địa chỉ, số điện thoại của người đề nghị đăng ký, người đăng ký; loại tàu bay, số xuất xưởng, trọng lượng cất cánh tối đa, tên nhà sản xuất tàu bay; loại, số lượng và số hiệu động cơ tàu bay; lý do đề nghị đăng ký tạm thời; thời hạn đề nghị đăng ký;

(2) Giấy tờ chứng minh tư cách pháp lý của người đề nghị đăng ký, người đăng ký;

(3) Giấy tờ hợp pháp chứng minh về sở hữu tàu bay;

(4) Xác nhận của Cục HKVN về việc tàu bay đang trong giai đoạn chế tạo, lắp ráp hoặc thử nghiệm tại Việt Nam;

(5) Hồ sơ thiết kế tàu bay;

(6) Biên lai hoặc giấy tờ xác nhận về việc nộp lệ phí.

(f) Cục HKVN có trách nhiệm kiểm tra hồ sơ và đánh giá nội dung kê khai trong hồ sơ đề nghị để quyết định việc đăng ký. Trong quá trình kiểm tra và đánh giá hồ sơ, Cục HKVN có thể yêu cầu người đề nghị cung cấp các thông tin hoặc tài liệu để làm rõ các vấn đề liên quan.

(g) Trong thời hạn 5 ngày làm việc, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, nếu người xin đăng ký đáp ứng tất cả các điều kiện, yêu cầu về đăng ký, Cục HKVN sẽ ghi

các thông tin liên quan đến đăng ký mang quốc tịch tàu bay vào Sổ đăng bạ tàu bay Việt Nam và cấp Giấy chứng nhận đăng ký mang quốc tịch tàu bay hoặc Giấy chứng nhận đăng ký tạm thời quốc tịch tàu bay theo mẫu quy định. Giấy chứng nhận đăng ký tạm thời quốc tịch tàu bay có giá trị hiệu lực không quá 12 tháng và có thể được gia hạn một lần không quá 12 tháng.

(h) Trong trường hợp từ chối thực hiện việc đăng ký, Cục HKVN phải thông báo bằng văn bản cho người đề nghị biết và nêu rõ lý do.

2.017. THỦ TỤC XÓA ĐĂNG KÝ

(a) Cục HKVN xóa đăng ký mang quốc tịch tàu bay trong các trường hợp sau đây:

(1) Bị tuyên bố mất tích theo quy định tại khoản 3 Điều 103 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam;

(2) Hư hỏng nặng không còn khả năng sửa chữa, phục hồi;

(3) Không còn đáp ứng điều kiện quy định tại điểm (1), (2) và (3) khoản (a), Điều 2.013 của Phần này;

(4) Theo đề nghị của người đăng ký tàu bay.

(b) Cục HKVN xóa đăng ký tạm thời quốc tịch tàu bay đối với các trường hợp sau:

(1) Thời hạn đăng ký tạm thời đã hết mà không được gia hạn hoặc đã hết thời gian gia hạn;

(2) Tàu bay không còn trong giai đoạn chế tạo, lắp ráp hoặc thử nghiệm tại Việt Nam;

(3) Theo đề nghị của người đăng ký tàu bay.

(c) Người đăng ký tàu bay có trách nhiệm thông báo kịp thời cho Cục HKVN về các trường hợp có thể dẫn đến việc xóa đăng ký mang quốc tịch tàu bay hoặc xóa đăng ký tạm thời quốc tịch tàu bay.

(d) Trường hợp xóa đăng ký theo đề nghị của người đăng ký tàu bay thì người đề nghị phải gửi 01 bộ hồ sơ đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị xóa đăng ký bao gồm:

(1) Đơn đề nghị bao gồm các thông tin: họ tên, địa chỉ, số điện thoại của người đề nghị xóa đăng ký; loại tàu bay, số xuất xưởng, trọng lượng cất cánh tối đa, nhà sản xuất tàu bay, quốc tịch và số hiệu đăng ký; loại, số lượng và số hiệu động cơ tàu bay; lý do đề nghị xóa đăng ký; số Giấy chứng nhận đăng ký đã được cấp;

(2) Giấy chứng nhận đăng ký mang quốc tịch tàu bay hoặc Giấy chứng nhận đăng ký tạm thời quốc tịch tàu bay đã được cấp;

(3) Các tài liệu chứng minh lý do xóa đăng ký.

(e) Trong thời hạn 5 ngày làm việc, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, nếu người đề nghị xóa đăng ký tàu bay đáp ứng tất cả các điều kiện, yêu cầu về xóa đăng ký, Cục HKVN ghi các thông tin vào Sổ đăng bạ tàu bay Việt Nam, cấp Giấy chứng nhận xóa đăng ký mang quốc tịch tàu bay theo mẫu quy định. Cục HKVN tiến hành thu hồi Giấy chứng nhận đăng ký mang quốc tịch tàu bay hoặc Giấy chứng nhận đăng ký tạm thời quốc tịch tàu bay đã cấp trừ trường hợp Giấy chứng nhận đăng ký mang quốc tịch tàu bay hoặc Giấy chứng nhận đăng ký tạm thời quốc tịch tàu bay bị mất tích hoặc tiêu hủy theo tàu bay.

## Chương C
## DẤU HIỆU QUỐC TỊCH VÀ DẤU HIỆU ĐĂNG KÝ

2.030. QUY ĐỊNH CHUNG

(a) Khi hoạt động, tàu bay dân dụng đăng ký mang quốc tịch Việt Nam phải được sơn hoặc gắn dấu hiệu quốc tịch, dấu hiệu đăng ký phù hợp với quy định tại Chương này.

(b) Tàu bay mang quốc tịch Việt Nam không được sơn hoặc gắn bất kỳ dấu hiệu nào có nội dung hoặc hình thức giống hoặc có thể gây nhầm lẫn với tàu bay mang quốc tịch khác.

(c) Cục HKVN có trách nhiệm thông báo với Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế về dấu hiệu quốc tịch và dấu hiệu đăng ký của các tàu bay mang quốc tịch Việt Nam.

2.033. CÁC DẤU HIỆU

(a) Dấu hiệu quốc tịch và dấu hiệu đăng ký của tàu bay mang quốc tịch Việt Nam là một tập hợp các ký tự bằng chữ và bằng số. Dấu hiệu quốc tịch được viết trước dấu hiệu đăng ký và được phân định bằng dấu gạch nối "-".

(b) Dấu hiệu quốc tịch của tàu bay mang quốc tịch Việt Nam là chữ La tinh "VN" được viết in hoa. Hãng hàng không Việt Nam được sử dụng quốc kỳ Việt Nam làm biểu tượng kèm theo dấu hiệu quốc tịch.

(c) Dấu hiệu đăng ký của tàu bay mang quốc tịch Việt Nam bao gồm một trong các chữ La tinh viết in hoa dưới đây và tiếp theo là ba chữ số Ả rập:

(1) Chữ "A" đối với tàu bay có động cơ phản lực (Turbofan/Turbojet);

(2) Chữ "B" đối với tàu bay có động cơ phản lực cánh quạt (Turboprop);

(3) Chữ "C" đối với tàu bay có động cơ pit-tông;

(4) Chữ "D" đối với các tàu bay khác.

(d) Các dấu hiệu không được phép giống hoặc gây nhầm lẫn với Bộ mã tín hiệu quốc tế 5 chữ, Bộ mã tín hiệu khẩn nguy và các bộ mã tín hiệu khẩn cấp khác.

2.035 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ TRÌNH BÀY CÁC DẤU HIỆU

(a) Dấu hiệu quốc tịch và dấu hiệu đăng ký được sơn hoặc gắn trên tàu bay phải bảo đảm có độ bền, rõ ràng và dễ nhận thấy về vị trí và hình thức.

(b) Chủ sở hữu và Người khai thác phải bảo đảm rằng các dấu hiệu luôn luôn được giữ sạch sẽ, rõ ràng và dễ nhận biết.

(c) Yêu cầu về kiểu loại, kích thước đối với các ký tự của dấu hiệu quốc tịch và dấu hiệu đăng ký như sau:

(1) Chữ và số không được viết cách điệu;

(2) Chiều cao của mỗi ký tự (ngoại trừ dấu gạch nối) trong cùng một nhóm dấu hiệu phải bằng nhau, cụ thể như sau:

(i) Tàu bay gắn cánh cố định:

(A) Tại thân và đuôi đứng: chiều cao tối thiểu là 30cm;

(B) Tại các cánh cố định: chiều cao tối thiểu là 50cm.

(ii) Tàu bay cánh quay: Chiều cao tối thiểu là 30cm; và

(iii) Tàu bay nhẹ hơn không khí có động cơ: Chiều cao tối thiểu là 50cm.

(3) Chiều rộng của mỗi ký tự (trừ số 1) phải bằng hai phần ba chiều cao của mỗi ký tự. Chiều rộng của số 1 phải bằng một phần sáu chiều cao của mỗi ký tự. Chiều dài của dấu gạch nối bằng hai phần ba chiều cao của một ký tự;

(4) Đường nét của mỗi ký tự phải đặc, có màu sắc tương phản với nền của nơi sơn, gắn dấu hiệu. Độ rộng của đường nét bằng một phần sáu chiều cao của mỗi ký tự;

(5) Khoảng cách giữa các ký tự ít nhất bằng một phần tư chiều rộng của mỗi ký tự. Dấu gạch nối cũng được xem như là một ký tự;

(6) Đối với tàu bay gắn cánh cố định thì các nhóm dấu hiệu ở hai bên tàu bay phải có cùng chiều cao, độ rộng, đường nét và khoảng cách;

(7) Kích thước của các dấu hiệu nói trên đối với khí cầu tự do không người điều khiển phải được Cục HKVN quyết định theo từng trường hợp cụ thể, có tính đến kích thước của khoang chuyên chở, nơi mà biển nhận dạng được gắn.

2.037. VỊ TRÍ CỦA CÁC DẤU HIỆU ĐĂNG KÝ QUỐC TỊCH TRÊN TÀU BAY NẶNG HƠN KHÔNG KHÍ

(a) Trên tàu bay nặng hơn không khí, các dấu hiệu phải được sơn hoặc gắn tối thiểu một cái vào bề mặt dưới của tàu bay, vị trí như sau:

(1) Cánh của tàu bay cánh cố định:

(i) Các dấu hiệu phải ở vị trí ở mặt dưới của phần phía ngoài cánh bên trái trừ trường hợp phải kéo dài trên toàn bộ phần dưới của cấu trúc cánh;

(ii) Trong chừng mực có thể, các dấu hiệu phải ở vị trí cách đều mép trước và mép sau của các cánh;

(iii) Đỉnh của các chữ và số phải hướng về mép trước của cánh.

(2) Thân của tàu bay cánh quay.

(b) Người khai thác tàu bay cánh cố định phải sơn hoặc gắn các dấu hiệu theo quy định vào các bề mặt của đuôi đứng hoặc các bề mặt của thân:

(1) Nếu gắn vào các bề mặt của đuôi đứng: Nằm ngang ở nửa trên của hai bề mặt đuôi đối với tàu bay có một đuôi đứng hoặc nửa trên của mặt ngoài của các đuôi phía ngoài với tàu bay có nhiều đuôi đứng;

(2) Nếu gắn vào các bề mặt của thân: Nằm ngang ở hai bên thân trong khoảng giữa mép sau của cánh và mép trước của thăng bằng ngang;

(3) Nếu có các vỏ động cơ hoặc thiết bị khác là bộ phận cấu thành của tàu bay nằm ở vị trí được mô tả ở điểm (2) khoản (b), thì nhà khai thác có thể gắn các dấu hiệu lên các vỏ động cơ hoặc các thiết bị đó.

(c) Mỗi Người khai thác tàu bay cánh quay phải gắn các dấu hiệu theo chiều ngang vào hai bề mặt thân hoặc hoặc phần đuôi ở vị trí dễ nhận dạng.

(d) Trong các trường hợp đặc biệt khi một tàu bay nặng hơn không khí không có các bộ phận cấu thành như đã liệt kê tại khoản (a) hoặc (b), thì các quy định về vị trí gắn các dấu hiệu đối với các tàu bay này phải được áp dụng theo nguyên tắc bảo đảm dễ dàng nhận dạng được quy định tại Điều 2.043.

2.040. VỊ TRÍ CỦA CÁC DẤU HIỆU ĐĂNG KÝ QUỐC TỊCH TRÊN TÀU BAY NHẸ HƠN KHÔNG KHÍ

(a) Việc sơn hoặc gắn dấu hiệu đối với tàu bay nhẹ hơn không khí sẽ được Cục HKVN chấp thuận nếu phù hợp với các quy định tại Phần này.

(b) Khí cầu có điều khiển: Nhà khai thác phải gắn các dấu hiệu lên khí cầu vào các vị trí:

(1) Tại thân, gắn theo chiều dọc vào mỗi bên của thân và vào bề mặt trên của nó tại vị trí đường tâm của khí cầu; hoặc

(2) Tại các bề mặt của cả đuôi ngang và đuôi đứng

(i) Tại đuôi ngang: gắn ở nửa bên phải của bề mặt phía trên và nửa bên trái của bề mặt phía dưới, với đỉnh của chữ và số hướng về mép trước; và

(ii) Tại đuôi đứng: gắn ở phần phía dưới của cả hai mặt đuôi, với chữ và số xếp theo chiều ngang.

(c) Khí cầu tròn (không thuộc nhóm khí cầu tự do không có người điều khiển): Nhà khai thác phải gắn các dấu hiệu tại hai vị trí hoàn toàn đối lập nhau và gần đường chu vi lớn nhất của khí cầu.

(d) Khí cầu không tròn (không thuộc nhóm khí cầu tự do không có người điều khiển): Nhà khai thác phải gắn các dấu hiệu tại mỗi bên, với vị trí gần mặt cắt ngang lớn nhất của khí cầu ngay trên đai chằng hoặc các điểm gá của hệ thống cáp treo khoang chuyên chở.

(e) Tàu bay nhẹ hơn không khí (không thuộc nhóm khí cầu tự do không có người điều khiển): Nhà khai thác phải gắn các dấu hiệu vào bên sườn, bảo đảm dễ nhìn thấy từ các bên và từ dưới mặt đất.

(f) Khí cầu tự do không có người điều khiển: Nhà khai thác phải gắn các dấu hiệu vào biển nhận dạng.

2.043. MỨC ĐỘ SAI LỆNH CHO PHÉP VỀ KÍCH THƯỚC VÀ VỊ TRÍ CỦA CÁC DẤU HIỆU

(a) Trong trường hợp việc sơn, gắn dấu hiệu không thể thực hiện đúng với quy định tại Phần này vì lý do cấu hình của tàu bay hoặc chưa được quy định tại Phần này thì chủ sở hữu hoặc nhà khai thác phải nộp đơn trực tiếp hoặc qua bưu điện tới Cục HKVN để xin áp dụng một quy trình khác theo nguyên tắc sau:

(1) Nếu một trong số các bề mặt được quy định để gắn các dấu hiệu không đủ độ rộng để triển khai gắn dấu hiệu theo đúng kích thước đã quy định tại mục này, thì nhà khai thác sẽ gắn các dấu hiệu với kích thước đầy đủ theo quy định tại bề mặt nào rộng hơn của tàu bay;

(2) Nếu cả hai vị trí nói trên vẫn không đủ độ rộng để gắn các dấu hiệu với kích thước đầy đủ theo quy định, thì Cục HKVN sẽ chấp thuận kích thước của các dấu hiệu theo khả năng thực tế để có thể gắn được vào bề mặt rộng hơn hai bề mặt nói trên;

(3) Không phê duyệt trường hợp khi mà kích thước và vị trí của các dấu hiệu quốc tịch, dấu hiệu đăng ký của tàu bay không thể nhận biết được dễ dàng.

(b) Cục HKVN xem xét phê duyệt trong thời hạn 5 ngày kể từ ngày nhận đơn; trường hợp từ chối phê duyệt, Cục HKVN phải thông báo bằng văn bản cho người đề nghị biết và nêu rõ lý do.

2.045. GỠ BỎ CÁC DẤU HIỆU KHI XÓA QUỐC TỊCH TÀU BAY

(a) Khi một tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam đã thực hiện xóa quốc tịch khỏi Sổ đăng bạ tàu bay Việt Nam thì người đứng tên Giấy chứng nhận đăng ký mang quốc tịch tàu bay phải xóa, gỡ bỏ tất cả các dấu hiệu đăng ký của Việt Nam trên tàu bay đó.

2.047. CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI BIỂN NHẬN DẠNG

(a) Chủ sở hữu hoặc nhà khai thác phải gắn cho mỗi tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam một biển nhận dạng với yêu cầu:

(1) Nội dung bao gồm: Loại tàu bay, kiểu mẫu, số xuất xưởng, dấu hiệu quốc tịch và dấu hiệu đăng ký;

(2) Được làm từ thép chịu lửa hoặc vật liệu chịu lửa thích hợp khác;

(3) Bảo đảm được gắn tại vị trí nổi bật trên tàu bay, gần cửa ra vào chính, hoặc trong trường hợp của khí cầu tự do thì được gắn tại vị trí dễ nhận biết ở bên ngoài khoang chuyên chở.

(4) Có kích thước của biển và các ký tự phù hợp với vị trí nơi gắn và đảm bảo dễ dàng nhận dạng.

## Phần 3

## CẤP GIẤY PHÉP LẦN ĐẦU ĐỐI VỚI TÀU BAY VÀ THIẾT BỊ TÀU BAY

**Chương A: GIỚI THIỆU CHUNG**

3.001. Phạm vi áp dụng

3.003. Định nghĩa

3.005. Từ viết tắt

**Chương B: GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI**

3.010. Cấp, công nhận hiệu lực giấy chứng nhận loại có hiệu lực

3.011. Phê chuẩn thiết bị lắp trên tàu bay, thiết bị, vật tư tiêu chuẩn, vật tư tiêu hao phục vụ công tác sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay

3.012. Tiêu chuẩn đủ điều kiện bay

3.013. Tiêu chí thiết kế của các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp

3.015. Bằng chứng về việc tuân thủ tiêu chí thiết kế của yêu cầu đủ điều kiện bay thích hợp

3.017. Bằng chứng thỏa đáng

3.020. Công nhận hiệu lực của giấy chứng nhận loại

3.023. Công nhận hiệu lực của giấy chứng nhận loại bổ sung

**Chương C: QUY CHẾ PHÊ CHUẨN TÀU BAY**

3.030. Các quy chế phê chuẩn tầu bay được áp dụng

**Chương D: CHẾ TẠO**

3.040. Giấy chứng nhận chế tạo

3.043. Chế tạo tàu bay

3.045. Chế tạo thiết bị

3.047. Kiểm soát việc chế tạo

3.050. Hồ sơ

**Chương E: GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY**

3.060. Phạm vi áp dụng

3.063. Cấp mới và gia hạn giấy chứng nhận đủ điều kiện bay

3.065. Mẫu biểu sử dụng cho giấy chứng nhận đủ điều kiện bay

3.067. Thông tin và các giới hạn của tàu bay

3.070. Tạm thời không đáp ứng tiêu chuẩn đủ điều kiện bay

3.073. Hỏng hóc của các tàu bay nước ngoài

**Chương F: TÀU BAY LỚN TRƯỚC NGÀY 02/3/2004**

3.080. Phạm vi áp dụng

**Mục I: Khái quát chung**

3.083. Số lượng động cơ

3.085. Giới hạn hoạt động

3.087. Các đặc tính và tính năng mất an toàn

3.090. Băng chứng về việc tuân thủ

**Mục II: Chuyến bay**

3.093. Giới thiệu chung

3.095. Tính năng chung

3.097. Tính năng tối thiểu

3.100. Cất cánh

3.103. Hạ cánh

3.105. Xây dựng tính năng hoạt động

3.107. Tính năng bay

3.110. Tính điều khiển

3.113. Điều chỉnh

3.115. Tính ổn định

3.117. Thất tốc

3.120. Rung lắc và dao động mạnh

**Mục III: Cấu trúc tàu bay**

3.123. Tổng quát

3.133. Tốc độ bay

3.135. Các tải lực trong khi bay

3.137. Tải lực trên mặt đất và mặt nước

3.140. Các tải lực khác

3.143. Rung lắc mạnh và khuếch tán

3.145. Độ bền mỏi kim loại

**Mục IV: Thiết kế và chế tạo**

3.150. Tổng quát

3.153. Các thử nghiệm bổ trợ

3.157. Vật liệu

3.160. Phương pháp chế tạo

3.163. Bảo vệ

3.165. Công việc kiểm tra

3.167. Đặc tính thiết kế

3.170. Thiết bị hạ cánh khẩn nguy

3.173. Vận hành trên mặt đất

**Mục V: Động cơ**

3.175. Phạm vi áp dụng

3.177. Thiết kế, chế tạo và chức năng

3.180. Công suất, điều kiện và giới hạn

3.183. Các thử nghiệm

**Mục VI: Cánh quạt**

3.185. Phạm vi áp dụng

3.187. Thiết kế, chế tạo và chức năng

3.190. Công suất, điều kiện và giới hạn

3.193. Thử nghiệm

**Mục VII: Lắp ráp hệ thống tạo lực đẩy**

3.195. Các tiêu chuẩn áp dụng

3.197. Tuần thủ các giới hạn của động cơ và cánh quạt

3.200. Kiểm soát vòng quay của động cơ

3.203. Khả năng khởi động lại của động cơ

3.205. Tính độc lập của các động cơ

3.207. Rung lắc cánh quạt

3.210. Làm mát

3.213. Các hệ thống liên quan

3.217. Hệ thống chống cháy

**Mục VIII: Trang bị và thiết bị**

3.220. Các trang thiết bị cần thiết

3.223. Lắp đặt

3.225. Thiết bị an toàn và cứu sinh

3.227. Đèn dẫn đường và đèn chống va chạm

**Mục IX: Các thông tin và giới hạn khai thác**

3.230. Tổng quát

3.233. Giới hạn hoạt động

3.235. Quy trình và thông tin khai thác

3.237. Thông tin về tính năng

3.240. Tài liệu hướng dẫn bay của tàu bay

3.243. Bảng biển và nhãn mác

**Mục X. Duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay - Thông tin về bảo dưỡng**

3.245. Tổng quát

3.247. Thông tin bảo dưỡng

3.250. Thông tin về chương trình bảo dưỡng

3.253. Các thông tin bảo dưỡng xuất phát từ phê chuẩn thiết kế loại

**Mục XI: An ninh**

3.255. Tàu bay sử dụng cho vận tải thương mại nội địa

3.257. Vị trí bố trí bom ít thương vong nhất

3.260. Bảo vệ buồng lái

3.263. Thiết kế nội thất

**Chương G: TÀU BAY LỚN SAU NGÀY 02/3/2004**

3.270. Phạm vi áp dụng

**Mục I: Giới thiệu chung**

3.273. Các giới hạn hoạt động

3.275. Các đặc tính và tính chất không an toàn

3.277. Bằng chứng về việc tuân thủ

**Mục II: Chuyến bay**

3.280. Giới thiệu chung

3.283. Dữ liệu thiết kế về tính năng

3.285. Tính năng tối thiểu

3.287. Cất cánh

3.290. Hạ cánh

3.293. Xây dựng tính năng hoạt động

3.295. Tính năng bay

3.297. Tính điều khiển

3.300. Điều chỉnh

3.303. Tính ổn định

3.305. Thất tốc

3.307. Lắc và dao động mạnh

**Mục III: Cấu trúc tàu bay**

3.310. Tổng quát

3.313. Tốc độ bay

3.315. Độ bền

3.317. Khả năng sống sót

3.320. Khả năng chịu đựng của cấu trúc

3.323. Chống sét

**Mục IV: Thiết kế và chế tạo**

3.325. Khái quát

3.327. Các thử nghiệm bổ trợ

3.330. Vật liệu

3.333. Phương pháp chế tạo

3.335. Bảo vệ

3.337. Công việc kiểm tra

3.340. Đặc tính thiết kế

3.343. Tính đàn hồi khí động

3.345. Đặc tính ghế ngồi

3.347. Nối mát điện

3.350. Thiết bị hạ cánh khẩn nguy

3.353. Vận hành trên mặt đất

**Mục V: Hệ thống tạo lực**

3.355. Động cơ

3.357. Cánh quạt

3.360. Tuần thủ các giới hạn của động cơ và cánh quạt

3.363. Kiểm soát vòng quay của động cơ

3.365. Động cơ tuốc-bin

3.367. Khả năng khởi động lại của động cơ

3.370. Tính độc lập của các động cơ

3.373. Rung lắc cánh quạt

3.375. Làm mát

3.377. Các hệ thống liên quan

3.380. Hệ thống chống cháy

**Mục VI: Trang bị và thiết bị**

3.383. Các trang thiết bị cần thiết

3.385. Lắp đặt

3.387. Thiết bị an toàn và cứu sinh

3.390. Đèn dẫn đường và đèn chống va chạm

3.393. Chống sự ảnh hưởng của điện từ

3.395. Bảo vệ phòng băng

**Mục VII: Các thông tin và giới hạn khai thác**

3.397. Tổng quát

3.400. Giới hạn hoạt động

3.403. Quy trình và thông tin khác

3.405. Thông tin về tính năng

3.407. Tài liệu hướng dẫn bay của tàu bay

3.410. Bảng biển và nhãn mác

3.413. Duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay

**Mục VIII: Hệ thống phần mềm**

3.415. Tổng quát

**Mục IX: Khả năng chống va đập và an toàn**

3.417. Tổng quát

3.420. Thiết kế các tải lực hạ cánh khẩn cấp

3.423. Chống cháy trong khoang hành khách

3.425. Thoát hiểm

3.427. Đèn chiếu sáng và ký hiệu

3.430. Thiết bị cứu sinh

**Mục X: Yếu tố con người và môi trường khai thác**

3.433. Tổng quát

3.435. Thành viên tổ lái

3.437. Khả năng làm việc

3.440. Yếu tố môi trường khai thác

**Mục XI: An ninh**

3.443. Tàu bay sử dụng cho vận tải hàng không thương mại.

3.445. Vị trí bố trí bom ít thương vong nhất

3.447. Bảo vệ buồng lái

3.450. Thiết kế nội thất

**Chương H: TRỰC THĂNG**

3.460. Phạm vi áp dụng

**Mục I: Giới thiệu chung**

3.463. Các giới hạn

3.465. Các đặc tính và tính năng mất an toàn

3.467. Băng chứng về việc tuân thủ

**Mục II: Chuyến bay**

3.470. Giới thiệu chung

3.473. Tính năng chung

3.475. Tính năng tối thiểu

3.477. Cất cánh

3.480. Hạ cánh

3.483. Xây dựng tính năng hoạt động

3.485. Tính năng bay

3.487. Tính điều khiển

3.490. Đặc tính của hệ thống điều khiển bay

3.493. Tính ổn định

3.495. Tự quay

3.497. Rung lắc và dao động mạnh

**Mục III: Cấu trúc tàu bay**

3.500. Tổng quát

3.503. Tốc độ bay

3.505. Các cánh quay và tốc độ vòng quay

3.507. Các tải lực trong khi bay

3.510. Tải lực trên mặt đất và mặt nước

3.513. Các tải lực khác

3.515. Rung lắc mạnh và khuếch tán

3.517. Sức chịu mỏi

**Mục IV: Thiết kế và chế tạo**

3.520. Tổng quát

3.523. Các thử nghiệm bổ trợ

3.525. Vật liệu

3.527. Phương pháp chế tạo

3.530. Bảo vệ

3.533. Công việc kiểm tra

3.535. Đặc tính thiết kế

3.537. Thiết bị hạ cánh khẩn nguy

3.540. Vận hành trên mặt đất

**Mục V: Động cơ**

3.543. Phạm vi áp dụng

3.545. Thiết kế, chế tạo và chức năng

3.547. Công suất, điều kiện và giới hạn

3.550. Các thử nghiệm

**Mục VI: Cánh quay và hệ thống truyền động và lắp đặt động cơ**

3.553. Phạm vi áp dụng

3.555. Thiết kế, chế tạo và chức năng

3.557. Công suất, điều kiện và giới hạn

3.560. Thử nghiệm

3.563. Tuân thủ các giới hạn của động cơ và cánh quay và bộ truyền động

3.565. Kiểm soát vòng quay của động cơ

3.567. Khả năng khởi động lại của động cơ

3.570. Tính độc lập của các động cơ

3.573. Độ rung của cánh quay và bộ truyền động

3.575. Làm mát

3.577. Các hệ thống liên quan

3.580. Hệ thống chống cháy

**Mục VII: Trang bị và thiết bị**

3.583. Các trang thiết bị cần thiết

3.585. Lắp đặt

3.587. Thiết bị an toàn và cứu sinh

3.590. Đèn dẫn đường và đèn chống va chạm

**Mục VIII: Hệ thống điện**

3.593. Thiết kế và lắp đặt

**Mục IX: Các thông tin và giới hạn khai thác**

3.595. Tổng quát

3.597. Giới hạn hoạt động

3.600. Quy trình và thông tin khác

3.603. Thông tin về tính năng

3.605. Tài liệu hướng dẫn bay của tàu bay trực thăng

3.607. Bảng biển và nhãn mác

## Chương A
## GIỚI THIỆU CHUNG

3.001. PHẠM VI ÁP DỤNG

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

(1) Việc ban hành, thừa nhận tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng đối với tàu bay, động cơ và thiết bị lắp trên tàu bay; ban hành, thừa nhận yêu cầu tiêu chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với thiết bị, vật tư tiêu chuẩn (standard parts), vật tư tiêu hao (consumable parts) phục vụ công tác sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay; điều kiện, trình tự, thủ tục cấp, công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận loại, Giấy chứng nhận loại bổ sung đối với tàu bay, động cơ và cánh quạt tàu bay được áp dụng trong quá trình cấp mới hoặc gia hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay của tàu bay; điều kiện, trình tự, thủ tục phê chuẩn thiết bị lắp trên tàu bay, thiết bị, vật tư tiêu chuẩn, vật tư tiêu hao phục vụ công tác sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay:

(i) Được thiết kế, chế tạo, thử nghiệm tại Việt Nam;

(ii) Được nhập khẩu và khai thác lần đầu hoặc được sản xuất tại Việt Nam

(2) Tên gọi và ký hiệu của các quy định áp dụng cho việc phê chuẩn lần đầu đối với tàu bay và các thiết bị tàu bay.

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

3.003. ĐỊNH NGHĨA

(a) Trong Phần này, các định nghĩa sau đây sẽ được áp dụng

Ghi chú: Các khái niệm khác liên quan đến hàng không sẽ được định nghĩa tại Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

**(1) Quốc gia thiết kế**: Là quốc gia thành viên ICAO phê chuẩn Giấy chứng nhận loại gốc và các thay đổi bổ sung sau đó của các Giấy chứng nhận loại cho tàu bay đó; hoặc là quốc gia thành viên ICAO phê chuẩn thiết kế của các sản phẩm hoặc thiết bị hàng không;

**(2) Quốc gia chế tạo**: Là quốc gia thành viên ICAO mà dưới thẩm quyền của quốc gia đó, tàu bay được lắp ráp, phê chuẩn phù hợp với Giấy chứng nhận loại và tất cả các Giấy chứng nhận loại bổ sung, bay thử nghiệm và phê chuẩn đưa vào khai thác. Quốc gia chế tạo có thể đồng thời là quốc gia thiết kế;

**(3) Quốc gia đăng ký**: Là quốc gia thành viên ICAO nơi tàu bay được đăng ký trong sổ đăng bạ;

**(4) Tiêu chuẩn đủ điều kiện bay:** là các tiêu chuẩn do Cục HKVN ban hành hoặc thừa nhận làm cơ sở cho việc tính toán kỹ thuật và thiết kế, bao gồm cả các loại vật liệu sử dụng và phương pháp chế tạo, cho từng hạng tàu bay, bảo đảm an toàn khai thác hạng tàu bay đó.

3.005. TỪ VIẾT TẮT

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

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

## Chương B
## GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

3.010. CẤP, CÔNG NHẬN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI CÓ HIỆU LỰC

(a) Tất cả các tàu bay đề nghị được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải có Giấy chứng nhận loại còn hiệu lực.

(b) Trong trường hợp không ban hành Giấy chứng nhận loại, Cục HKVN công nhận hiệu lực của Giấy chứng nhận loại do quốc gia thiết kế và quốc gia chế tạo trong quá trình cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam.

(c) Mọi thay đổi đối với sản phẩm tàu bay bằng việc áp dụng thay đổi lớn vào thiết kế loại, chưa tới mức phải đề nghị cấp lại Giấy chứng nhận loại mới, phải được quốc gia thiết kế hoặc quốc gia chế tạo cấp Giấy chứng nhận loại bổ sung.

(d) Trong Phần này, Giấy chứng nhận loại được hiểu bao gồm cả Giấy chứng nhận loại và Giấy chứng nhận loại bổ sung.

(e) Cục HKVN có trách nhiệm:

(1) Cấp Giấy chứng nhận loại cho tàu bay, động cơ và cánh quạt được thiết kế, chế tạo, thử nghiệm tại Việt Nam;

(2) Công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận loại do quốc gia thiết kế và quốc gia chế tạo cấp đối với loại tàu bay, động cơ và cánh quạt được nhập khẩu và khai thác lần đầu hoặc được sản xuất tại Việt Nam.

(f) Giấy chứng nhận loại được cấp, công nhận khi:

(1) Tàu bay, động cơ và cánh quạt phù hợp với các hình vẽ, tính năng hoạt động và đặc tính thiết kế đáp ứng được các yêu cầu của tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng;

(2) Thực hiện tốt các công việc thử nghiệm, bay kiểm chứng theo yêu cầu của việc phê chuẩn tàu bay, động cơ và cánh quạt được quy định tại các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng;

(3) Người đề nghị cấp, công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận loại đã nộp đủ phí và lệ phí theo quy định.

(g) Người đề nghị cấp, công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận loại chịu mọi chi phí trong quá trình kiểm tra cấp, thừa nhận Giấy chứng nhận loại.

(h) Người đề nghị cấp, công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận loại nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN, hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận loại;

(2) Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận loại cho tàu bay hoặc Giấy chứng nhận loại hạn chế phải kèm theo bản vẽ 3 hình chiếu của tàu bay và các thông số cơ bản ban đầu cùng với các đặc tính, giới hạn hoạt động đề xuất;

(3) Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận loại cho động cơ hoặc cánh quạt phải kèm theo bản vẽ tổng thể, mô tả các đặc tính thiết kế, đặc tính hoạt động và các giới hạn hoạt động đề xuất của động cơ hoặc cánh quạt đó;

(4) Tài liệu sơ đồ mạch điện;

(5) Tài liệu phân tích tải điện;

(6) Báo cáo của Hội động rà soát chương trình bảo dưỡng (MRBR) của nhà chế tạo;

(7) Tài liệu chương trình bảo dưỡng tàu bay do nhà chế tạo ban hành (MPD), bao gồm cả chương trình kiểm soát và phòng chống gỉ sét, chương trình bảo dưỡng cấu trúc tàu bay;

(8) Danh mục thiết bị tối thiểu gốc (MMEL);

(9) Giấy chứng nhận tiếng ồn;

(10) Giấy chứng nhận vô tuyến;

(11) Một bản sao của các tài liệu sau:

(i) Tài liệu hướng dẫn bay (AFM);

(ii) Tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng tàu bay của nhà chế tạo (AMM);

(iii) Tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng động cơ;

(iv) Tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng cánh quạt;

(v) Tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng động cơ phụ;

(vi) Tài liệu tra cứu thiết bị (IPC);

(vii) Tài liệu hướng dẫn tiêu chuẩn thực hành (Practical Standards);

(viii) Tài liệu hướng dẫn sửa chữa cấu trúc tàu bay (SRM);

(ix) Danh mục các cấu trúc khung sườn chính (SSI);

(x) Tài liệu hướng dẫn quy trình xếp tải;

(xi) Tài liệu hướng dẫn cân và cân bằng tàu bay;

(xii) Tài liệu về kiểm tra không phá hủy (NDT).

(i) Cục HKVN hướng dẫn chi tiết về các yêu cầu kỹ thuật, lập hồ sơ cho việc cấp, công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận loại.

(j) Trong thời hạn 12 tháng kể từ khi nhận được hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận loại, Cục HKVN thực hiện các công việc kiểm tra, thử nghiệm cần thiết để cấp Giấy chứng nhận loại cho loại tàu bay, động cơ và cánh quạt được thiết kế, chế tạo tại Việt Nam, hoặc thông báo từ chối cấp, có nêu rõ lý do; các công việc kiểm tra, thử nghiệm cần thiết bao gồm:

(1) Thẩm định tính đầy đủ và hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận loại;

(2) Xác định tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng cho loại tàu bay, động cơ và cánh quạt được đề nghị cấp Giấy chứng nhận loại để xác định căn cứ cho việc cấp Giấy chứng nhận loại cho loại tàu bay, động cơ và cánh quạt đó;

(3) Thẩm định các số liệu bản vẽ, danh mục các bản vẽ và các tính năng kỹ thuật cần thiết để xác định cấu hình và đặc tính thiết kế của sản phẩm chứng minh việc đáp ứng các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng, bao gồm cả thông tin về vật liệu và quy trình, phương pháp chế tạo, lắp ráp của sản phẩm để khẳng định tính phù hợp của sản phẩm;

(4) Thẩm định các giới hạn duy trì tính đủ điều kiện bay theo quy định của tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng;

(5) Xác định các yêu cầu về bảo vệ môi trường áp dụng đối với loại tàu bay, động cơ và cánh quạt đề nghị được cấp Giấy chứng nhận loại;

(6) Thực hiện hoặc thuê tổ chức độc lập đủ khả năng thực hiện kiểm tra, thử nghiệm và bay thử cần thiết để kiểm chứng việc tuân thủ của loại tàu bay, động cơ và cánh quạt đối với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng.

(k) Trong thời hạn 6 tháng kể từ khi nhận được hồ sơ đề nghị công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận loại, Cục HKVN thực hiện các công việc kiểm tra, thử nghiệm cần thiết để công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận loại cho loại tàu bay, động cơ và cánh quạt lần đầu được khai thác tại Việt Nam, hoặc thông báo từ chối công nhận, có nêu rõ lý do; các công việc kiểm tra, thử nghiệm cần thiết bao gồm:

(1) Thẩm định tính đầy đủ và hồ sơ đề nghị công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận loại;

(2) Xem xét thừa nhận tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng cho loại tàu bay, động cơ và cánh quạt được đề nghị thừa nhận Giấy chứng nhận loại trên cơ sở phù hợp với Phụ ước 8 của Công ước Chi-ca-go;

(3) Thẩm định các giới hạn duy trì tính đủ điều kiện bay theo quy định của tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng;

(4) Xác định các yêu cầu về bảo vệ môi trường áp dụng đối với loại tàu bay, động cơ và cánh quạt đề nghị được công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận loại;

(5) Xem xét thừa nhận kết quả kiểm tra, thử nghiệm và việc bay thử cần thiết để kiểm chứng việc tuân thủ của loại tàu bay, động cơ và cánh quạt đối với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng.

3.011. PHÊ CHUẨN THIẾT BỊ LẮP TRÊN TÀU BAY, THIẾT BỊ, VẬT TƯ TIÊU CHUẨN, VẬT TƯ TIÊU HAO PHỤC VỤ CÔNG TÁC SỬA CHỮA, BẢO DƯỠNG TÀU BAY

(a) Thiết bị lắp trên tàu bay, thiết bị, vật tư tiêu chuẩn, vật tư tiêu hao phục vụ công tác sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay được thiết kế, chế tạo, thử nghiệm, sản xuất tại Việt Nam được phê chuẩn khi:

(2) Phù hợp với các yêu cầu, tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng;

(3) Thực hiện tốt các công việc thử nghiệm, đánh giá thiết bị lắp trên tàu bay, thiết bị, vật tư tiêu chuẩn, vật tư tiêu hao phục vụ công tác sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay theo các yêu cầu, tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng;

(4) Người đề nghị phê chuẩn đã nộp đủ phí và lệ phí theo quy định.

(b) Trong thời hạn 6 tháng kể từ khi nhận được hồ sơ đề nghị phê chuẩn thiết bị lắp trên tàu bay, thiết bị, vật tư tiêu chuẩn, vật tư tiêu hao phục vụ công tác sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay được thiết kế, chế tạo, thử nghiệm, sản xuất tại Việt Nam, Cục HKVN thực hiện các công việc kiểm tra, thử nghiệm cần thiết để phê chuẩn, hoặc thông báo việc từ chối phê chuẩn, có nêu rõ lý do; các công việc kiểm tra, thử nghiệm cần thiết bao gồm:

(1) Thẩm định tính đầy đủ và hồ sơ đề nghị phê chuẩn;

(2) Xác định yêu cầu, tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng;

(3) Thẩm định các tham số, giới hạn, tính năng kỹ thuật cần thiết chứng minh việc đáp ứng các yêu cầu, tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng, bao gồm cả thông tin về vật liệu và quy trình, phương pháp chế tạo, lắp ráp của sản phẩm để khẳng định tính phù hợp của sản phẩm;

(4) Thực hiện hoặc thuê tổ chức độc lập đủ khả năng thực hiện các kiểm tra, thử nghiệm cần thiết để kiểm chứng việc tuân thủ các yêu cầu, tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng.

(c) Trong thời hạn 1 tháng kể từ khi nhận được hồ sơ đề nghị phê chuẩn thiết bị lắp trên tàu bay, thiết bị, vật tư tiêu chuẩn, vật tư tiêu hao phục vụ công tác sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay được nhập khẩu lần đầu vào Việt Nam, Cục HKVN kiểm tra tính hợp lệ của tài liệu phê chuẩn liên quan đến thiết bị, vật tư đó theo các yêu cầu, tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng, phê chuẩn hoặc thông báo từ chối phê chuẩn, có nêu rõ lý do.

(d) Cục HKVN hướng dẫn chi tiết về thực hiện phê chuẩn thiết bị lắp trên tàu bay, thiết bị, vật tư tiêu chuẩn, vật tư tiêu hao phục vụ công tác sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay.

3.012. TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Trong từng trường hợp cụ thể, Cục HKVN ban hành hoặc công bố thừa nhận các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng đối với tàu bay, động cơ và cánh quạt thuộc các hạng và chủng loại khác nhau, được thiết kế, chế tạo, thử nghiệm, sản xuất tại Việt Nam trên cơ sở phù hợp với Phụ ước 8 của Công ước Chi-ca-go.

(b) Trong từng trường hợp cụ thể, Cục HKVN ban hành hoặc công bố thừa nhận yêu cầu tiêu chuẩn kỹ thuật (technical standard order) đối với các thiết bị lắp trên tàu bay được thiết kế, chế tạo, thử nghiệm, sản xuất tại Việt Nam trên cơ sở phù hợp với Phụ ước 8 của Công ước Chi-ca-go.

(c) Trong từng trường hợp cụ thể, Cục HKVN ban hành hoặc công bố thừa nhận tiêu chuẩn kỹ thuật đối với thiết bị, vật tư tiêu chuẩn, vật tư tiêu hao phục vụ công tác sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay, được thiết kế, chế tạo, thử nghiệm, sản xuất tại Việt Nam trên cơ sở phù hợp với Phụ ước 8 của Công ước Chi-ca-go.

(d) Cục HKVN thừa nhận và áp dụng tiêu chuẩn đủ điều kiện bay do quốc gia thiết kế công bố áp dụng cho việc phê chuẩn loại tàu bay được nhập khẩu lần đầu vào Việt Nam trong quá trình thừa nhận Giấy chứng nhận loại tàu bay đó trước khi đưa vào khai thác tại Việt Nam.

(e) Cục HKVN thừa nhận và áp dụng tiêu chuẩn kỹ thuật do quốc gia thiết kế công bố áp dụng đối với các thiết bị lắp trên tàu bay được nhập khẩu lần đầu vào Việt Nam trong quá trình thực hiện việc phê chuẩn thiết bị đó.

(f) Cục HKVN thừa nhận và áp dụng tiêu chuẩn kỹ thuật do quốc gia sản xuất công bố áp dụng đối với thiết bị, vật tư tiêu chuẩn, vật tư tiêu hao phục vụ công tác sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay được nhập khẩu lần đầu vào Việt Nam trong quá trình phê chuẩn các loại thiết bị, vật tư đó.

(g) Cục HKVN thiết lập, duy trì cơ sở dữ liệu về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay đối với các tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam.

3.013. TIÊU CHÍ THIẾT KẾ CỦA CÁC TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY THÍCH HỢP

(a) Cục HKVN phải thực hiện các bước cần thiết để đảm bảo các Giấy chứng nhận loại đề nghị được công nhận phải do các nước là thành viên ICAO ban hành tuân thủ các tiêu chuẩn được quy định tại Phụ ước 8 của Công ước Chi-ca-go.

(b) Cục HKVN tiến hành các bước để xác định khi các yêu cầu về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay quy định tại Phụ ước 8 được coi là không phù hợp và xác định nếu mức an toàn tương đương là có thể chấp nhận trước khi cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

(c) Trong mọi trường hợp nếu các tiêu chí thiết kế được coi là chưa phù hợp, Cục HKVN yêu cầu công tác khắc phục để đảm bảo mức độ tương đương về an toàn theo yêu cầu của Phần này và Phụ ước 8 trước khi ban hành Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

(d) Các tiêu chí thiết kế của một tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp được các nước thành viên ICAO sử dụng để phê chuẩn loại cho một hạng tàu bay đặc biệt hoặc bất kỳ các thay đổi nào cho việc phê chuẩn loại đó phải đảm bảo tuân thủ với các tiêu chuẩn của Phụ ước 8, Phần II và, trong trường hợp áp dụng, với các tiêu chuẩn quy định tại các Phần IIIA, IIIB và IV của Phụ ước 8.

(e) Thiết kế không được phép có các đặc tính và tính năng gây mất an toàn trong mọi điều kiện hoạt động đã được dự tính trước.

(f) Trong trường hợp các đặc tính thiết kế của một loại tàu bay cụ thể không phù hợp với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay tương ứng hoặc các tiêu chuẩn quy định tại Phụ ước 8, phần IIIA, IIIB hoặc IV thì Cục HKVN phải áp dụng các yêu cầu phù hợp, tối thiểu, đưa ra mức an toàn tương đương.

3.015. BẰNG CHỨNG VỀ VIỆC TUÂN THỦ TIÊU CHÍ THIẾT KẾ CỦA YÊU CẦU ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY THÍCH HỢP.

(a) Trong mọi trường hợp, Cục HKVN phải thực hiện các bước cần thiết để xác định sự tuân thủ của các tiêu chí thiết kế đối với các tiêu chuẩn quy định tại Phụ ước 8 nếu không có đầy đủ bằng chứng về việc tuân thủ từ nhà chế tạo và/hoặc quốc gia thành viên ICAO.

(b) Ngoài việc xác định sự tuân thủ với các tiêu chí thiết kế của các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp đối với tàu bay, Cục HKVN thực hiện mọi biện pháp cần thiết để tạm giữ Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay nếu tàu bay được xác định hoặc bị nghi ngờ là có một số đặc tính nguy hiểm chưa đáp ứng được các yêu cầu tiêu chuẩn đủ điều kiện bay này.

(c) Mọi phê chuẩn đối với thiết kế của việc cải tiến kỹ thuật, sửa chữa hoặc thiết bị thay thế phải được cung cấp đầy đủ cho Cục HKVN như là bằng chứng thỏa đáng cho việc tàu bay sẽ tiếp tục tuân thủ với các tiêu chí thiết kế của các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp được sử dụng cho việc phê chuẩn Giấy chứng nhận loại của loại tàu bay đó hoặc các sửa đổi của Giấy chứng nhận loại.

(d) Nhà chế tạo phải có khả năng đưa ra bản thiết kế được phê chuẩn bao gồm các bản vẽ kỹ thuật, các đặc tính kỹ thuật, các báo cáo và các bằng chứng bằng văn bản cần thiết để tạo nên bản thiết kế tàu bay và chứng tỏ sự tuân thủ với các tiêu chí thiết kế của các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp.

(e) Nhà chế tạo phải có khả năng chứng minh rằng tàu bay đã được trải qua các công việc kiểm tra, thử nghiệm mặt đất và trên không theo yêu cầu của quốc gia thiết kế và quốc gia chế tạo để chứng tỏ sự tuân thủ với các tiêu chí thiết kế của các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp.

3.017. BẰNG CHỨNG THỎA ĐÁNG

(a) Người làm đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải cung cấp cho Cục HKVN các bằng chứng thỏa đáng chứng tỏ các yêu cầu được quy định tại khoản (b) và (c) được đáp ứng.

(b) Cục HKVN, căn cứ vào các bằng chứng thỏa đáng chứng tỏ tàu bay tuân thủ với các tiêu chí thiết kế của các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp, sẽ ban hành Giấy chứng nhận loại tàu bay để chứng nhận thiết kế và chứng tỏ rằng thiết kế của loại tàu bay đó đã được phê chuẩn.

(c) Trong trường hợp Việt Nam không phải là quốc gia thiết kế ban hành Giấy chứng nhận loại cho một loại tàu bay, việc ban hành này phải được thực hiện trên cơ

sở thiết lập các bằng chứng thỏa đáng về việc loại tàu bay hoàn toàn phù hợp với các tiêu chí thiết kế của các yêu cầu tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp.

3.020. CÔNG NHẬN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

(a) Trong trường hợp không ban hành Giấy chứng nhận loại, Cục HKVN sẽ công nhận hiệu lực của Giấy chứng nhận loại do quốc gia thiết kế và quốc gia chế tạo trong quá trình cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam.

3.023. CÔNG NHẬN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI BỔ SUNG

(a) Mọi thay đổi đối với sản phẩm tàu bay bằng việc áp dụng thay đổi lớn vào thiết kế loại, chưa tới mức phải đề nghị cấp lại Giấy chứng nhận loại mới, chủ sở hữu tàu bay hoặc Người khai thác phải đề nghị Cục HKVN hoặc quốc gia thiết kế đã phê chuẩn Giấy chứng nhận loại tàu bay hoặc quốc gia đăng ký tàu bay cấp Giấy chứng nhận loại bổ sung đối với thay đổi đó. Người làm đơn đề nghị sẽ phải thực hiện theo các quy trình cấp Giấy chứng nhận loại bổ sung theo quy định của quốc gia đó.

## Chương C
## QUY CHẾ PHÊ CHUẨN TÀU BAY

3.030. CÁC QUY CHẾ PHÊ CHUẨN TÀU BAY ĐƯỢC ÁP DỤNG

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

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

(2) Các quy định, tiêu chuẩn này được ban hành bằng tiếng Anh hoặc có bản dịch ra tiếng Anh được xác nhận là phù hợp;

(3) Bản sao của các quy định, tiêu chuẩn đủ điều kiện bay này được cung cấp cho quá trình cấp hoặc công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận loại tàu bay;

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

(b) Cục HKVN áp dụng các yêu cầu của Chương F, G hoặc H của Phần này và các thử nghiệm cần thiết làm căn cứ xác định sự phù hợp của các quy định, tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của các quốc gia thành viên ICAO khác.

(c) Không kể các quy định tại điểm (a) và (b) nêu trên, Cục HKVN sử dụng các quy định, tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của các quốc gia sau đây để thực hiện việc cấp, công nhận, thừa nhận các Giấy chứng nhận liên quan đến đủ điều kiện bay tàu bay, bao gồm:

(1) Nhà chức trách hàng không của Hợp chủng quốc Hoa kỳ (FAA), đối với các tàu bay có Giấy chứng nhận loại do FAA cấp.

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

(3) Bộ giao thông vận tải Canada đối với các tàu bay có Giấy chứng nhận loại do Canada cấp.

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

## Chương D
## CHẾ TẠO

3.040. GIẤY CHỨNG NHẬN CHẾ TẠO

(a) Để phê chuẩn Giấy chứng nhận chế tạo tàu bay hoặc sản phẩm tàu bay tại Việt Nam, người đề nghị phải đảm bảo tuân thủ với các yêu cầu của quốc gia thiết kế quy định tại Giấy chứng nhận loại

(b) Tại thời điểm trình đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận chế tạo, Cục HKVN lập và thông báo kế hoạch và các yêu cầu phù hợp cụ thể để cấp Giấy chứng nhận hoặc các tài liệu đủ điều kiện bay thích hợp đối với sản phẩm tàu bay liên quan.

3.043. CHẾ TẠO TÀU BAY

(a) Cục HKVN không cấp Giấy chứng nhận chế tạo trong trường hợp không có đủ nguồn nhân lực có trình độ để đảm bảo mỗi tàu bay, bao gồm cả các thiết bị tàu bay được chế tạo bởi các nhà thầu phụ, phù hợp với thiết kế đã được phê chuẩn.

3.045. CHẾ TẠO THIẾT BỊ

(a) Cục HKVN khi cấp Giấy chứng nhận chế tạo thiết bị phải đảm bảo các thiết bị tàu bay được chế tạo phù hợp với thiết kế đã được phê chuẩn.

3.047. KIỂM SOÁT VIỆC CHẾ TẠO

(a) Khi phê chuẩn việc chế tạo tàu bay hoặc thiết bị tàu bay, Cục HKVN đảm bảo người đề nghị có đầy đủ nguồn nhân lực trong hệ thống kiểm soát chất lượng để

đảm bảo quá trình chế tạo được thực hiện theo phương thức có kiểm soát kể cả việc sử dụng hệ thống chất lượng sao cho việc chế tạo và lắp ráp đáp ứng được các yêu cầu đã đề ra.

3.050. HỒ SƠ

(a) Người có Giấy chứng nhận chế tạo phải thiết lập hệ thống lưu giữ và cung cấp đầy đủ hồ sơ, bản thiết kế đã được phê chuẩn và quá trình chế tạo của mỗi một tàu bay và thiết bị tàu bay trong quá trình chế tạo.

## Chương E
## GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

3.060. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Các yêu cầu của Chương này được áp dụng đối với tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam, trừ trường hợp quy định tại Điều 3.073 của Chương này.

3.063. CẤP MỚI VÀ GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Cục HKVN không cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện bay trừ khi có đầy đủ bằng chứng về việc tàu bay phù hợp với các tiêu chí thiết kế của các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp.

*Chú ý: Các quy định chi tiết liên quan đến việc cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được nêu trong Phần 4 của Bộ quy chế an toàn hàng không.*

(b) Cục HKVN không cấp hoặc không tiếp tục thừa nhận hiệu lực của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho khai thác quốc tế trừ khi có đầy đủ bằng chứng chứng tỏ tàu bay tuân thủ với các tiêu chuẩn của Phụ ước 8 thông qua việc tuân thủ với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp.

(c) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đối với tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam sẽ được gia hạn hoặc tiếp tục có hiệu lực nếu tuân thủ các yêu cầu của hệ thống kiểm tra/bảo dưỡng, do Cục HKVN quy định, nêu rõ nội dung công việc bảo dưỡng định kỳ trên cơ sở xem xét khoảng thời gian và loại hình khai thác.

*Chú ý: các yêu cầu chung cho các loại hình kiểm tra này được quy định tại Phần 4 và 20 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.*

(d) Cục HKVN có thể chấp nhận đề nghị đăng ký mang quốc tịch Việt Nam cho tàu bay có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực do quốc gia thành viên của ICAO cấp.

(e) Cục HKVN thực hiện xem xét Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do quốc gia thành viên ICAO cấp cho tàu bay đó trước khi cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay mới hoặc sẽ công nhận, thừa nhận hiệu lực của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay gốc.

(1) Cục HKVN có thể chấp nhận một phần hoặc toàn bộ của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay gốc như là bằng chứng về việc tàu bay đó đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn đủ điều kiện áp dụng;

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

(f) Cục HKVN có thể áp dụng việc công nhận hiệu lực khi tàu bay lần đầu tiên được đăng ký mang quốc tịch Việt Nam và khi tàu bay thay đổi quốc tịch đăng ký.

3.065. MẪU BIỂU SỬ DỤNG CHO GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Mẫu biểu sử dụng cho Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp có định dạng và chứa đầy đủ các thông tin theo quy định tại Phụ ước 8.

(b) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp trên hai ngôn ngữ tiếng Việt và tiếng Anh.

3.067. THÔNG TIN VÀ CÁC GIỚI HẠN CỦA TÀU BAY

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

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

(a) Trong trường hợp người chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay không duy trì được tình trạng đủ điều kiện bay của tàu bay theo các quy định của các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp được nêu trong các Bộ quy chế an toàn hàng không này, tàu bay sẽ được tạm thời coi là không phù hợp cho việc tiếp tục khai thác cho đến khi tính đủ điều kiện bay của tàu bay được phục hồi.

3.073. HỎNG HÓC CỦA CÁC TÀU BAY NƯỚC NGOÀI

(a) Trong trường hợp tàu bay đăng ký quốc tịch nước ngoài khi đang khai thác tại Việt Nam có hỏng hóc hoặc được xác định là không đáp ứng tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, Cục HKVN được phép tạm dừng khai thác tàu bay sau khi đã liên hệ ngay

lập tức với nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay và thông báo chi tiết về tình trạng đủ điều kiện bay của tàu bay đó.

*Ghi chú: Khi tàu bay có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp được nhà chức trách hàng không nước thành viên ICAO xác định là có hỏng hóc hoặc không đáp ứng tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, các yêu cầu của Phần 4 của Bộ quy chế an toàn hàng không này sẽ được áp dụng.*

(b) Căn cứ vào các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng, quốc gia đăng ký tàu bay xác định tính đủ điều kiện bay của tàu bay với hỏng hóc đó. Xác nhận tính đủ điều kiện bay của tàu bay phải được đặt trên tàu bay trong suốt quá trình khai thác.

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

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

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

## Chương F
## TÀU BAY LỚN TRƯỚC NGÀY 02/3/2004

3.080. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này được áp dụng cho các tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 5700 kg, được sử dụng cho mục đích khai thác thương mại hoặc vận chuyển hàng hóa, thư tín, có hồ sơ loại tàu bay đã được trình phê chuẩn sau ngày 13 tháng 6 năm 1960 và trước ngày 02 tháng 3 năm 2004.

(b) Người làm đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải chứng minh việc cấp Giấy chứng nhận loại cho tàu bay được thiết lập trên cơ sở bộ tiêu chuẩn đủ điều kiện bay chứa đựng các đặc tính định tính đáp ứng các yêu cầu tổng quát của Phần này.

(c) Các đặc tính định tính này được so sánh với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được liệt kê tại khoản (c), Điều 3.030.

(d) Trừ khi có quy định khác, các yêu cầu của Chương này được áp dụng cho toàn bộ tàu bay, bao gồm cả các động cơ, các hệ thống và các thiết bị lắp trên tàu bay.

## Mục I
## KHÁI QUÁT CHUNG

3.083. SỐ LƯỢNG ĐỘNG CƠ

(a) Tàu bay phải có tối thiểu từ 2 động cơ trở lên

3.085. GIỚI HẠN HOẠT ĐỘNG

(a) Các điều kiện giới hạn phải được thiết lập cho tàu bay, động cơ và các thiết bị lắp trên tàu bay.

(1) Tuân thủ với các yêu cầu thiết lập trên cơ sở giả định tàu bay được hoạt động trong các giới hạn xác định cụ thể;

(2) Các giới hạn sẽ được dỡ bỏ một cách phù hợp khi xét thấy khả năng các điều kiện gây bất lợi cho an toàn của tàu bay là vô cùng nhỏ.

(b) Giới hạn phạm vi trọng tải, vị trí trọng tâm, phân bố tải, tốc độ và độ cao hoặc độ cao buồng kín phải được thiết lập sao cho việc tuân thủ với các yêu cầu có liên quan của Chương này sẽ được chứng minh khi tàu bay hoạt động trong các giới hạn này, ngoại trừ tập hợp của các điều kiện này về cơ bản không thể đạt được.

(1) Tải trọng hoạt động tối đa và các giới hạn trọng tâm có thể thay đổi tại mỗi độ cao khác nhau và tại mỗi một điều kiện hoạt động riêng biệt, ví dụ như trong quá trình cất cánh, bay bằng và hạ cánh v.v.

(2) Các yếu tố sau đây có thể được coi là các giới hạn cơ bản của tàu bay:

(i) Tải trọng cất cánh tối đa được phê chuẩn;

(ii) Tải trọng tối đa khi lăn;

(iii) Tải trọng hạ cánh tối đa được phê chuẩn;

(iv) Tải trọng không nhiên liệu tối đa được phê chuẩn;

(v) Các vị trí trọng tâm phía trước và phía sau trong các cấu hình tàu bay khác nhau (trong quá trình cất cánh, bay bằng và hạ cánh);

(vi) Việc áp dụng các tiêu chuẩn phê chuẩn tiếng ồn.

3.087. CÁC ĐẶC TÍNH VÀ TÍNH NĂNG MẤT AN TOÀN

(a) Tàu bay không được phép tồn tại các đặc tính hoặc tính năng có thể gây mất an toàn cho tàu bay trong mọi điều kiện hoạt động đã được tính toán.

3.090. BẰNG CHỨNG VỀ VIỆC TUÂN THỦ

(a) Việc tuân thủ với các yêu cầu về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp sẽ phải được chứng minh dựa trên các bằng chứng như tính toán thử nghiệm, hoặc tính toán dựa trên các thử nghiệm với điều kiện, trong từng trường hợp, mức độ chính xác đạt được sẽ đảm bảo mức độ đủ điều kiện bay tương đương với mức có thể đạt được nếu công việc thử nghiệm thực sự được tiến hành.

(b) Các thử nghiệm này cung cấp khả năng đảm bảo hợp lý là tàu bay và các trang thiết bị lắp trên tàu bay là hoàn toàn tin cậy và hoạt động đúng chức năng trong các điều kiện hoạt động đã được dự báo trước.

## Mục II
## CHUYẾN BAY

3.093. GIỚI THIỆU CHUNG

(a) Tuân thủ với các yêu cầu của Phần này phải được thiết lập bằng các thử nghiệm trên không và các thử nghiệm khác được thực hiện trên tàu bay hoặc tàu bay cùng loại đang đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, hoặc dựa trên các tính toán căn cứ theo các thử nghiệm với điều kiện là kết quả đạt được từ các tính toán đó phải tương đương hoặc thể hiện sát thực với thử nghiệm được thực hiện trực tiếp.

(b) Việc tuân thủ với các yêu cầu phải được thiết lập đối với các tổng hợp có thể áp dụng được về trọng tải tàu bay và vị trí trọng tâm, trong dải các điều kiện về xếp tải đang đề nghị phê chuẩn.

(c) Trong điều kiện cần thiết, cấu hình tàu bay thích hợp sẽ phải được thiết lập cho việc xác định các tính năng trong các giai đoạn khác nhau của chuyến bay và cho việc điều tra, kiểm tra các tính năng điều khiển của tàu bay.

3.095. TÍNH NĂNG CHUNG

(a) Số liệu đầy đủ về tính năng của tàu bay phải được xác định và cung cấp đầy đủ trong tài liệu hướng dẫn bay để đảm bảo cung cấp cho Người khai thác tàu bay các thông tin cần thiết nhằm mục đích xác định tổng tải trọng tàu bay trên cơ sở của các giá trị đặc trưng cho chuyến bay dự kiến, các tham số hoạt động liên quan để đảm bảo chuyến bay đó được thực hiện và đạt được các tính năng an toàn tối thiểu.

(b) Các tính năng dự kiến cho tàu bay phải tính đến khả năng con người, và trong trường hợp đặc biệt, không được yêu cầu các kỹ năng hoặc khả năng cảnh báo đặc biệt từ các thành viên tổ bay.

(c) Các tính năng dự kiến của tàu bay phải đồng nhất với việc tuân thủ yêu cầu quy định tại Điều 3.085 và với loại hình khai thác trong một tổng thể hợp lý giữa các hệ thống và trang thiết bị của tàu bay và loại hình khai thác có thể tác động đến tính năng.

3.097. TÍNH NĂNG TỐI THIỂU

(a) Với tải trọng cất cánh hoặc hạ cánh tối đa theo kế hoạch (xem Điều 3.105) tại các độ cao sân bay hoặc áp suất sân bay tại điều kiện khí quyển tiêu chuẩn hoặc điều kiện khí quyển tĩnh cụ thể và đối với tàu bay thủy phi cơ khi hoạt động trong điều kiện mặt nước hoàn toàn phẳng lặng, tàu bay phải có khả năng thực hiện các tính năng tối thiểu cho việc cất, hạ cánh mà không cần xem xét các yếu tố về chướng ngại vật, hoặc độ dài của đường băng hoặc của mặt nước được sử dụng.

(b) Tiêu chuẩn này cho phép tính toán trước tải trọng tối đa trong quá trình cất cánh và hạ cánh trong tài liệu hướng dẫn bay đối với:

(1) Độ cao sân bay; hoặc

(2) Độ cao áp suất tại mặt bằng sân bay;

(3) Độ cao áp suất và nhiệt độ khí quyển tại mặt bằng sân bay.

(c) Sẵn sàng sử dụng khi áp dụng các tiêu chuẩn quốc gia vào các giới hạn hoạt động của tính năng tàu bay.

3.100. CẤT CÁNH

(a) Tàu bay phải có khả năng cất cánh với giả thiết động cơ chính yếu bị hỏng và động cơ còn lại vẫn hoạt động trong các giới hạn làm việc của chế độ cất cánh.

(b) Sau thời điểm kết thúc việc sử dụng chế độ cất cánh của động cơ, tàu bay phải tiếp tục lấy độ cao với một động cơ chính không hoạt động và động cơ còn lại vẫn hoạt động trong các giới hạn làm việc của chế độ công suất tối đa liên tục cho đến điểm tàu bay có thể duy trì được trạng thái ổn định và có thể thực hiện vòng lượn để quay trở lại sân bay.

(c) Các tính năng làm việc tối thiểu của quá trình cất cánh và lấy độ cao phải đảm bảo chắc chắn là trong mọi điều kiện có sai lệch so với các điều kiện lý tưởng mà các tham số đã được thiết lập, phải có sự tương xứng giữa các sai lệch đó so với các giá trị đã được thiết lập.

3.103. HẠ CÁNH

(a) Tính từ thời điểm vào tiếp cận với một động cơ chính không hoạt động, tàu bay phải có khả năng, trong trường hợp tiếp cận sai, tiếp tục thực hiện chuyến bay đến điểm mà việc thực hiện tiếp cận lại có thể thực hiện được.

(b) Tính từ thời điểm vào hạ cánh, tàu bay phải có khả năng, trong trường hợp hạ cánh không thành công, lấy được độ cao theo quy định (climb out) với tất cả các động cơ hoạt động.

3.105. XÂY DỰNG TÍNH NĂNG HOẠT ĐỘNG

(a) Tính năng hoạt động phải được xác định và lập kế hoạch trong tài liệu hướng dẫn bay sao cho việc áp dụng chúng trong phạm vi các quy tắc hoạt động của tàu bay hoàn toàn tuân thủ với các yêu cầu liên quan của Phần 17 sẽ đảm bảo cung cấp mối liên hệ an toàn giữa các tính năng hoạt động của tàu bay với các sân bay và đường bay mà tàu bay đó có khả năng hoạt động.

(b) Tính năng hoạt động phải được xác định và lập kế hoạch cho các giai đoạn bay được liệt kê dưới đây trong phạm vi về tải trọng, độ cao hoặc độ cao khí áp, tốc độ gió, các yếu tố trong quá trình cất cánh và mặt bằng hạ cánh đối với tàu bay hạ cánh trên mặt đất; điều kiện mặt nước và tỷ trọng hiện hành của nước đối với tàu bay thủy phi cơ; và các thay đổi của phạm vi hoạt động khác mà tàu bay đã được phê chuẩn.

**(1) Cất cánh**: Dữ liệu tính năng cất cánh phải bao gồm khoảng cách chạy đà và hãm đà và đường cất cánh;

**(2) Khoảng cách chạy đà và hãm đà**: Khoảng cách chạy đà và hãm đà là khoảng cách cần thiết để tăng tốc và dừng tàu bay, hoặc đối với tàu bay thủy phi cơ là khoảng cách cần thiết để tăng tốc và giảm tốc độ đến tốc độ cần thiết, với giả thiết một động cơ chính bất ngờ bị hỏng tại thời điểm sau thời điểm bắt đầu cất cánh được giả định khi xác định đường cất cánh (tham khảo điểm (3), khoản (b));

**(3) Phương thức cất cánh trong trường hợp hỏng một động cơ**: Bao gồm giai đoạn chạy đà trên mặt đất hoặc mặt nước, lấy độ cao ban đầu và lấy độ cao tối thiểu với giả thiết một động cơ chính bị hỏng trong quá trình cất cánh (tham khảo điểm (2), khoản (b)):

(i) Đường cất cánh phải được xác lập đến độ cao mà tại đó tàu bay có thể duy trì và thực hiện vòng lượn tại sân bay;

(ii) Giai đoạn lấy độ cao tối thiểu phải được thực hiện với tốc độ không nhỏ hơn tốc độ cất cánh an toàn được xác định tại điểm (4), khoản (b).

**(4) Hành trình**: tính năng lấy độ cao hành trình là tính năng lấy độ cao, hoặc giảm độ cao với cấu hình tàu bay ở trạng thái bay hành trình với:

(i) Một động cơ chính không hoạt động; và

(ii) Hai động cơ chính không hoạt động trong trường hợp tàu bay có ba hoặc bốn động cơ;

(iii) Công suất của các động cơ còn lại không được vượt quá chế độ tối đa liên tục.

**(5) Hạ cánh**: Khoảng cách hạ cánh là khoảng cách nằm ngang mà tàu bay sẽ vượt qua tính từ điểm nằm trên đường tiếp cận tại độ cao được chọn trước trên mặt phẳng hạ cánh tới điểm mà tàu bay dừng lại hẳn trên mặt bằng hạ cánh hoặc, đối với thủy phi cơ, tới điểm tốc độ nhỏ đến mức cần thiết.

(i) Độ cao được chọn trước trên mặt phẳng hạ cánh và tốc độ tiếp cận phải căn cứ phù hợp với điều kiện khai thác;

(ii) Khoảng cách này có thể được bổ sung bằng khoảng cách dự phòng nếu cần thiết. Trong trường hợp đó, độ cao được chọn trước trên mặt phẳng hạ cánh, tốc độ tiếp cận và khoảng cách dự phòng phải liên hệ với nhau một cách phù hợp và đảm bảo cho các điều kiện khai thác bình thường và các thay đổi của các điều kiện khai thác bình thường đó.

3.107. TÍNH NĂNG BAY

(a) Tàu bay phải đảm bảo tuân thủ với các yêu cầu về tính năng bay tại mọi độ cao cho tới trần bay theo tính toán có liên quan đến yêu cầu đặc biệt trong mọi điều kiện nhiệt độ liên quan đến độ cao bay thích hợp mà tàu bay đó được phê chuẩn. Các tính năng bay này bao gồm:

(1) Tính điều khiển;

(2) Điều chỉnh;

(3) Tính ổn định;

(4) Thất tốc; và

(5) Hiện tượng rung, lắc mạnh.

3.110. TÍNH ĐIỀU KHIỂN

(a) Tàu bay phải được điều khiển và cơ động trong mọi điều kiện khai thác theo chế độ tính toán và phải có khả năng thực hiện chuyển đổi điều kiện bay một cách dễ dàng (ví dụ thực hiện vòng lượn, trượt ngang, thay đổi công suất động cơ, thay đổi cấu hình tàu bay) mà không cần các kỹ năng, sự cảnh báo hoặc sức khỏe

đặc biệt từ các thành viên tổ lái kể cả trong trường hợp khi có hỏng hóc bất kỳ thiết bị tạo lực nào.

**(1) Tính điều khiển trên mặt đất (hoặc trên mặt nước)**: tàu bay phải được điều khiển trên mặt đất (hoặc trên mặt nước) trong quá trình di chuyển, cất cánh và hạ cánh trong các điều kiện khai thác đã được tính toán trước;

**(2) Tính điều khiển trong quá trình cất cánh**: Tàu bay phải được điều khiển trong trường hợp bất ngờ xuất hiện hỏng hóc của động cơ chính tại mọi thời điểm trong quá trình cất cánh trong khi tàu bay đang được vận hành theo phương thức liên quan đến đường cất cánh và khoảng cách chạy đà và hãm đà đã được lập kế hoạch trước;

**(3) Tốc độ cất cánh an toàn**: Tốc độ cất cánh an toàn là tốc độ giả định, tại một thời điểm đã được xác định trước theo tính năng của tàu bay (sau khi đã rời mặt đất hoặc mặt nước) trong quá trình cất cánh, đảm bảo cung cấp đầy đủ giới hạn tốc độ lớn hơn để tàu bay không bị thất tốc hoặc mất điều khiển khi bất ngờ xuất hiện hỏng hóc của một động cơ chính.

(b) Kỹ thuật điều khiển tàu bay một cách an toàn phải được thiết lập cho mọi giai đoạn, phù hợp với cấu hình tàu bay của chuyến bay và tính năng theo kế hoạch.

(c) Không được phép có sự xuống cấp về tính năng bay trong quá trình nhiễu động không khí.

3.113. ĐIỀU CHỈNH

(a) Tàu bay phải có khả năng điều chỉnh và các đặc tính khác nhằm đảm bảo các yêu cầu về sự tập trung và khả năng duy trì điều kiện bay theo ý muốn không quá sức đối với người lái khi xem xét đến giai đoạn bay xảy ra các yêu cầu này và khoảng thời gian xảy ra của chúng.

(b) Yêu cầu nêu tại khoản (a) của Điều này sẽ được áp dụng cho cả trường hợp bình thường và trong các điều kiện có liên quan đến hỏng hóc của một hay nhiều động cơ mà các tính năng thực hiện đã được thiết lập.

3.115. TÍNH ỔN ĐỊNH

(a) Tàu bay phải có tính ổn định trong mối liên hệ với các đặc tính bay, tính năng, độ bền cấu trúc, và các điều kiện khai thác thường gặp khác (ví dụ các cấu hình của tàu bay và các dải tốc độ) để đảm bảo rằng các yêu cầu tập trung sức lực của người lái là không bị quá tải khi xem xét đến giai đoạn bay xảy ra các yêu cầu này và khoảng thời gian xảy ra của chúng.

(b) Tính ổn định của tàu bay không được để xảy ra các yêu cầu quá sức đối với sức khỏe của người lái, hoặc độ an toàn của tàu bay bị ảnh hưởng do thiếu khả năng cơ động của tàu bay trong các trường hợp khẩn cấp.

3.117. THẤT TỐC

(a) Cảnh báo thất tốc: Khi tàu bay gần rơi vào tình trạng thất tốc kể cả khi đang bay thẳng hoặc đổi hướng với tất cả động cơ hoạt động và một động cơ bị hỏng, tàu bay phải có hệ thống cảnh báo thất tốc đặc biệt và rõ ràng cho người lái tàu bay với mọi cấu hình và công suất cho phép, ngoại trừ các cấu hình và công suất được coi là không quan trọng cho an toàn bay.

(b) Cảnh báo thất tốc và các đặc tính khác của tàu bay phải đảm bảo cho phép người lái ngăn chặn sự phát triển của tình trạng thất tốc ngay sau khi cảnh báo bắt đầu và duy trì đầy đủ khả năng điều khiển tàu bay mà không cần thay đổi công suất của động cơ.

(c) Xử lý sau thất tốc: Trong mọi cấu hình và chế độ công suất mà khả năng tránh tình trạng thất tốc được coi là quan trọng, các xử lý cần thiết để tránh thất tốc của tàu bay không được quá phức tạp như buộc phải vượt quá tốc độ hoặc giới hạn độ bền kết cấu của tàu bay; việc giảm công suất của động cơ đang hoạt động trong quá trình tránh thất tốc có thể chấp nhận được.

(d) Tốc độ thất tốc: Tốc độ thất tốc hoặc tốc độ liên tục tối thiểu với cấu hình của tàu bay tương ứng cho từng giai đoạn của chuyến bay (cất cánh, hành trình và hạ cánh) phải được thiết lập; bất kỳ giá trị nào trong các giá trị công suất được dùng để thiết lập tốc độ thất tốc không được phép lớn hơn giá trị cần thiết để cung cấp công suất không tải tại tốc độ kế tiếp lớn hơn tốc độ thất tốc.

3.120. RUNG LẮC VÀ DAO ĐỘNG MẠNH

(a) Các công việc thử nghiệm thích hợp phải chỉ ra được rằng tất cả các bộ phận của tàu bay đều không bị ảnh hưởng bởi các hiện tượng rung lắc và dao động mạnh với mọi cấu hình của tàu bay trong mọi tốc độ nằm trong các giới hạn hoạt động của tàu bay được quy định tại Điều 3.085.

(b) Không được phép có các rung lắc bánh lái điều khiển nghiêm trọng có thể ảnh hưởng đến việc điều khiển tàu bay, hoặc gây ra hỏng hóc về cấu trúc khung sườn hoặc mệt mỏi quá sức cho tổ lái. Rung lắc mang tính cảnh báo về thất tốc được coi là có lợi và không nhất thiết phải loại bỏ.

## Mục III
## CẤU TRÚC TÀU BAY

3.123. TỔNG QUÁT

(a) Các yêu cầu của Chương này được áp dụng cho cấu trúc của tàu bay bao gồm tất cả các phần của tàu bay và các hỏng hóc có thể uy hiếp nghiêm trọng đến tàu bay.

(b) Trọng tải và phân bố trọng tải: Trừ khi có quy định khác, tất cả các tiêu chuẩn về cấu trúc phải được tuân thủ khi tải trọng dịch chuyển trong dải áp dụng và được phân bố theo cách bất lợi nhất trong phạm vi các giới hạn khai thác được phê chuẩn.

(c) Tải lực tối đa: Ngoại trừ đươc phê chuẩn theo cách khác, các tải lực tác động bên ngoài và tải lực quán tính, hoặc các tải lực tạo ra từ các điều kiện chịu tải lực khác nhau được quy định tại các Điều 3.135, 3.137 và 3.140 sẽ phải được coi là các tải lực tối đa.

(d) Độ bền và sự biến dạng: Trong các điều kiện tải lực khác nhau được quy định tại Điều 3.135, 3.137 và 3.140, không một phần nào của kết cấu tàu bay được phép có các biến dạng nguy hiểm trong khi chịu đựng các tải lực, kể cả tải lực tối đa, và kết cấu tàu bay phải chống đỡ được tải lực phá hủy.

3.133. TỐC ĐỘ BAY

(a) Tốc độ bay thiết kế: được thiết lập tương thích với cấu trúc thiết kế của tàu bay để chịu đựng được các cơ động thích hợp và các tải gió giật theo quy định tại Điều 3.135. Trong quá trình thiết lập tốc độ bay thiết kế cần phải xem xét đến các tốc độ sau đây:

(1) $V_A$, tốc độ cơ động thiết kế ;

(2) $V_B$, tốc độ mà tại đó tàu bay vẫn duy trì được khả năng chịu đựng cường độ gió giật theo phương thẳng đứng như giả định tại Điều 3.135;

(3) $V_C$, tốc độ tính toán tối đa trong trường hợp bay bằng bình thường trên cơ sở đã xem xét đến các ảnh hưởng bất lợi có thể xảy ra khi tàu bay đi vào vùng nhiễu động không khí;

(4) $V_D$, Tốc độ giảm độ cao khẩn cấp, vừa đủ lớn hơn tốc độ Vc để đảm bảo tốc độ thiết kế không bị vượt quá trong các điều kiện khai thác đã được tính toán trên cơ sở xem xét đến các tính năng bay và các đặc tính khác của tàu bay;

(5) $V^{E1}$ to $V_{En}$, là tốc độ tối đa mà cánh tà và càng có thể để ở vị trí thả hoặc khi thay đổi cấu hình bay khác.

(b) Tất cả các tốc độ $V_A$, $V_B$, $V_C$, và $V_E$ tại khoản (a) (1), (2), (3) và (5) của Điều này phải vừa đủ lớn hơn tốc độ thất tốc của tàu bay nhằm ngăn chặn khả năng mất điều khiển của tàu bay khi đi vào cùng nhiễu động không khí.

(c) Tốc độ bay giới hạn: Căn cứ vào tốc độ bay thiết kế phù hợp và biên độ giao động an toàn, trong trường hợp thích hợp, theo quy định của Điều 3.085, tốc độ bay giới hạn phải được ghi trong phần các giới hạn khai thác của tài liệu hướng dẫn bay (AFM).

3.135. CÁC TẢI LỰC TRONG KHI BAY

(a) Các điều kiện tải lực trong khi bay trong Chương này được xem xét trong dải tải trọng và phân bố trọng lượng theo quy định tại Điều 3.123 và tại các tốc độ bay được thiết lập theo quy định của Điều 3.133.

(1) Việc phân bố tải đối xứng và không đối xứng phải được xem xét;

(2) Các tải khí động, quán tính tạo ra từ các điều kiện tải lực cụ thể phải được phân bố sát thực với các điều kiện thực tế hoặc để đại diện chúng một cách rõ ràng.

(b) Tải lực cơ động: phải được tính toán trên cơ sở của các hệ số tải lực cơ động phù hợp với các cơ động cho phép theo các giới hạn hoạt động. Các tải lực cơ động không được nhỏ hơn các giá trị mà kinh nghiệm đã chỉ ra cho các điều kiện khai thác đã được tính toán.

(c) Tải lực gió giật: Phải được tính toán cho cường độ gió giật theo phương thẳng đứng và phương nằm ngang và các yếu tố cấu thành để đảm bảo các thống kê hoặc và các bằng chứng khác là đầy đủ cho điều kiện khai thác đã được tính toán.

3.137. TẢI LỰC TRÊN MẶT ĐẤT VÀ MẶT NƯỚC

(a) Cấu trúc tàu bay phải có khả năng chịu được tất cả các tải lực sinh ra do phản hồi của mặt đất và mặt nước có khả năng sinh ra trong quá trình lăn, cất cánh và hạ cánh.

(b) Điều kiện hạ cánh với tải trọng cất cánh thiết kế và tải trọng hạ cánh thiết kế sẽ phải bao gồm trạng thái đối xứng và không đối xứng của tàu bay tại thời điểm tiếp cận mặt đất hoặc mặt nước. Các lực tác động trong quá trình giảm độ cao và các yếu tố khác có ảnh hưởng đến tải lực tác động đến kết cấu của tàu bay phải nằm trong phạm vi các điều kiện khai thác đã được tính toán trước.

3.140. CÁC TẢI LỰC KHÁC

(a) Bên cạnh và trong mối liên hệ với các tải lực cơ động và tải lực gió giật và tải lực trên mặt đất và trên mặt nước cần phải xem xét đến đến tất cả các tải lực khác (tải lực điều khiển bay, tăng áp buồng kín, ảnh hưởng do hoạt động của động cơ hoặc do thay đổi cấu hình của tàu bay trong khi bay).

3.143. RUNG LẮC MẠNH VÀ KHUẾCH TÁN

(a) Cấu trúc của tàu bay phải được thiết kế để tránh bị rơi vào hiện tượng rung lắc mạnh và khuyếch tán cấu trúc (ví dụ sự biến dạng kết cấu do các tải lực khí động gây nên) và mất điều khiển do sự biến dạng về cấu trúc tại những tốc độ trong phạm vi và đủ lớn hơn giới hạn hoạt động tuân thủ theo Điều 3.085.

(b) Độ bền kết cấu phải được đảm bảo để chịu được rung, lắc và chuyển động mất ổn định của các bánh lái khi đi vào vùng nhiễu động, trong các điều kiện hoạt động đã được tính toán trước.

3.145. ĐỘ BỀN MỎI KIM LOẠI

(a) Độ bền và kết cấu của tàu bay phải đảm bảo khả năng xảy ra các hỏng hóc nguy hiểm của cấu trúc khung sườn do sự mỏi của kim loại gây ra, dưới tác động của các tải lực lặp lại và rung lắc trong các điều kiện hoạt động đã được tính toán, là vô cùng nhỏ.

## Mục IV
## THIẾT KẾ VÀ CHẾ TẠO

3.150. TỔNG QUÁT

(a) Thiết kế và chế tạo phải đưa ra được sự đảm bảo hợp lý rằng tất cả các phần của tàu bay sẽ thực hiện chức năng một cách hiệu quả và tin cậy trong các điều kiện hoạt động đã được tính toán.

(b) Thiết kế và chế tạo này phải được dựa trên các thực tế đã được chứng minh một cách thỏa mãn bằng kinh nghiệm hoặc bằng các kết quả điều tra thích hợp.

(c) Việc phát triển thiết kế và chế tạo phải xem xét đến các nguyên tắc về yếu tố con người.

3.153. CÁC THỬ NGHIỆM BỔ TRỢ

(a) Chức năng của tất cả các bộ phận chuyển động có tầm quan trọng đối với hoạt động an toàn của tàu bay phải được kiểm chứng bằng các thử nghiệm phù hợp

để đảm bảo rằng chúng sẽ hoạt động đúng chức năng trong mọi điều kiện hoạt động đã được tính toán cho những bộ phận đó.

3.157. VẬT LIỆU

(a) Tất cả các vật liệu được sử dụng trong các bộ phận quan trọng cho việc hoạt động an toàn của tàu bay phải tuân thủ với các tính năng đã được phê chuẩn.

(b) Tất cả các tính năng đã được phê chuẩn phải đảm bảo khi vật liệu đã được chấp thuận là tuân thủ với các tính năng đó sẽ có các tính chất quan trọng trong thiết kế.

3.160. PHƯƠNG PHÁP CHẾ TẠO

(a) Các phương pháp chế tạo và lắp ráp phải đảm bảo tạo ra cấu trúc có độ bền đồng nhất và sẽ có độ tin cậy cao về mặt duy trì độ bền trong quá trình khai thác.

3.163. BẢO VỆ

(a) Cấu trúc tàu bay phải được bảo vệ chống lại sự xuống cấp hoặc mất độ bền trong quá trình khai thác gây ra do điều kiện thời tiết, rỉ sét, ăn mòn, hoặc các lý do khác không được nhận biết trên cơ sở đã xem xét các công việc bảo dưỡng sẽ được thực hiện trên tàu bay trong quá trình khai thác.

3.165. CÔNG VIỆC KIỂM TRA

(a) Phải đưa ra các quy định về công việc kiểm tra, việc thay thế cần thiết hoặc khôi phục chức năng của các thiết bị tàu bay, có thể theo chu kỳ hoặc sau khi có hoạt động bất thường ảnh hưởng nghiêm trọng.

3.167. ĐẶC TÍNH THIẾT KẾ

(a) Cần có sự cân nhắc đặc biệt đối với các đặc tính thiết kế có ảnh hưởng đến khả năng của tổ lái trong việc duy trì tính điều khiển của tàu bay, các đặc tính đó tối thiểu phải bao gồm:

(1) **Các bánh lái và hệ thống điều khiển:** Việc thiết kế của các bánh lái và hệ thống điều khiển phải giảm thiểu khả năng kẹt cứng, hoạt động bất lợi, và việc vào khóa ngoài ý muốn của các thiết bị khóa bánh lái.

(2) **Khả năng tồn tại của hệ thống:**

(i) Đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa theo phê chuẩn lớn hơn 45500kg hoặc với khả năng chuyên chở từ 60 ghế khách trở lên và đơn đề nghị phê chuẩn loại được nộp sau ngày 12 tháng 3 năm 2000, các hệ thống phải được thiết kế, bố trí và được tách biệt để làm tối đa khả năng thực hiện an toàn chuyến bay và hạ cánh sau khi có bất kỳ sự cố nào gây ra hỏng hóc cấu trúc hoặc hệ thống của tàu bay;

(ii) Đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa theo phê chuẩn lớn hơn 5700kg nhưng nhỏ hơn 45500 kg và đơn đề nghị phê chuẩn loại được nộp sau ngày 12 tháng 3 năm 2000, các hệ thống phải được thiết kế, bố trí và được tách biệt để làm tối đa khả năng thực hiện an toàn chuyến bay và hạ cánh sau khi có bất kỳ sự cố nào gây ra hỏng hóc cấu trúc hoặc hệ thống của tàu bay.

(3) **Môi trường của tổ lái:**

(i) Thiết kế của buồng lái phải đảm bảo giảm thiểu khả năng hoạt động không chính xác hoặc hạn chế của tổ lái, do mệt mỏi, nhầm lẫn hoặc bị yếu tố khác tác động, đối với hệ thống điều khiển;

(ii) Phải đảm bảo việc xem xét, ít nhất, tới các vấn đề sau đây: bố trí và nhận dạng của hệ thống điều khiển và thiết bị, nhận biết nhanh chóng các tình trạng khẩn nguy, cảm giác điều khiển, thông gió, sưởi ấm và tiếng ồn.

(4) **Tầm nhìn của người lái:**

(i) Việc bố trí buồng lái phải đảm bảo tầm nhìn tốt, rõ ràng và không bị sai lệch cho hoạt động an toàn của tàu bay và ngăn chặn sự chói lóa hay phản chiếu ánh sáng có thể ảnh hưởng đến tầm nhìn của người lái;

(ii) Các đặc tính thiết kế của kính chắn gió cho người lái phải cho phép, trong điều kiện mưa hoặc mưa tuyết, tầm nhìn tốt cho việc thực hiện chuyến bay một cách bình thường và đặc biệt là cho giai đoạn tiếp cận và hạ cánh.

(5) **Trang bị cho tình trạng khẩn nguy:**

(i) Các trang thiết bị phải được cung cấp để đảm bảo việc tự động ngăn chặn hoặc cho phép tổ bay đối phó với tình trạng khẩn cấp do các hỏng hóc không được dự báo trước của thiết bị và các hệ thống gây ra và có thể uy hiếp an toàn của tàu bay;

(ii) Phải trang bị hợp lý cho tàu bay để đảm bảo tiếp tục thực hiện các chức năng chính yếu sau khi có hỏng hóc của một động cơ hoặc các hệ thống sao cho ảnh hưởng của các hỏng hóc này vẫn được kiểm soát theo quy định của Điều 3.085 và Phần 17.

(6) **Cảnh báo cháy:**

(i) Việc thiết kế tàu bay và các vật liệu được sử dụng trong quá trình chế tạo, bao gồm cả các vật liệu nội thất trong ca-bin được thay thế trong quá trình sửa đổi, phải giảm thiểu khả năng gây cháy trong khi bay và trên mặt đất, giảm thiểu khói và các khí độc hại khác trong trường hợp có cháy;

(ii) Phải có trang thiết bị để giữ hoặc phát hiện và dập tắt đám cháy có thể xảy ra sao cho không có hỏng hóc uy hiếp đến an toàn của tàu bay tiếp tục được gây ra;

(iii) Dập cháy: Đối với tàu bay có đơn đề nghị phê chuẩn loại sau 12 tháng 3 năm 2000, hệ thống dập cháy khoang hàng hóa, bao gồm cả chất dập cháy, phải được thiết kế trên cơ sở xem xét sự cháy lớn và bất ngờ có thể do thuốc nổ, thiết bị gây cháy hoặc hàng nguy hiểm gây ra.

(7) **Sự bất tỉnh của người trên tàu bay:**

(i) Đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa theo phê chuẩn lớn hơn 45500kg hoặc với khả năng chuyên chở từ 60 ghế khách trở lên và đơn đề nghị phê chuẩn loại được nộp sau ngày 12 tháng 3 năm 2000, cảnh báo thiết kế phải được tính đến để bảo vệ các trường hợp mất áp suất ca-bin có thể xảy ra và khả năng xuất hiện của khói hoặc các loại khí độc hại khác, kể cả các trường hợp do chất nổ hoặc thiết bị gây nổ hoặc hàng nguy hiểm gây ra và có thể làm mất khả năng làm bất tỉnh những thành viên có mặt trên tàu bay;

(ii) Đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa theo phê chuẩn lớn hơn 5700kg nhưng nhỏ hơn 45500kg và đơn đề nghị phê chuẩn loại được nộp sau ngày 12 tháng 3 năm 2000, cảnh báo thiết kế phải được tính đến để bảo vệ các trường hợp mất áp suất ca-bin có thể xảy ra và khả năng xuất hiện của khói hoặc các loại khí độc hại khác, kể cả các trường hợp do chất nổ hoặc thiết bị gây nổ hoặc hàng nguy hiểm gây ra và có thể làm mất khả năng hoạt động hoặc làm bất tỉnh những thành viên có mặt trên tàu bay.

(8) **Bảo vệ khói và hơi vào khoang buồng lái**

(i) Đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa theo phê chuẩn lớn hơn 45500kg hoặc với khả năng chuyên chở từ 60 ghế khách trở lên và đơn đề nghị phê chuẩn loại được nộp sau ngày 12 tháng 3 năm 2000, phải cung cấp thiết bị để giảm thiểu các chất khói, hơi và các khí độc hại phát ra từ cháy, nổ trên tàu bay có thể đi vào khoang buồng lái;

(ii) Đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa theo phê chuẩn lớn hơn 5700kg nhưng nhỏ hơn 45500 kg và đơn đề nghị phê chuẩn loại được nộp sau ngày 12 tháng 3 năm 2000, phải cung cấp thiết bị để giảm thiểu các chất khói, hơi và các khí độc hại phát ra từ cháy, nổ trên tàu bay có thể đi vào khoang buồng lái.

3.170. THIẾT BỊ HẠ CÁNH KHẨN NGUY

(a) Trong thiết kế tàu bay phải có thiết bị bảo vệ người tham gia tàu bay, trong trường hợp phải hạ cánh khẩn cấp, từ đám cháy hoặc từ các ảnh hưởng trực tiếp của

các lực phanh cũng như người bị thương từ hiệu ứng lực phanh do các thiết bị nội thất của tàu bay gây nên.

(b) Phải trang bị các thiết bị dùng cho việc thoát hiểm khẩn cấp của tàu bay trong những trường hợp có thể xảy ra sau khi thực hiện hạ cánh khẩn cấp. Các thiết bị này phải phù hợp với số lượng hành khách và thành viên tổ bay có trên tàu bay.

(c) Bố trí nội thất của cabin và vị trí và số lượng của các cửa khẩn cấp, bao gồm cả các phương tiện chỉ dẫn và chiếu sáng đường thoát hiểm tới các cửa thoát hiểm phải đảm bảo thuận tiện cho việc thoát hiểm hành khách trên tàu bay một cách nhanh chóng trong trường hợp có thể xảy ra sau khi thực hiện hạ cánh khẩn cấp.

(d) Trên tàu bay được phê chuẩn cho việc hạ cánh xuống mặt nước, phải được trang bị đảm bảo tối đa khả năng thoát hiểm an toàn toàn bộ hành khách và thành viên tổ bay được thực hiện trong trường hợp hạ cánh bắt buộc xuống nước.

3.173. VẬN HÀNH TRÊN MẶT ĐẤT

(a) Phải đảm bảo đầy đủ các điều khoản trong thiết kế tàu bay để giảm thiểu rủi ro có thể xảy ra trong quá trình vận hành trên mặt đất (kéo dắt, kích) và gây hỏng hóc cho các bộ phận chính yếu cho sự hoạt động của tàu bay mà không được nhận biết.

(b) Sự bảo vệ các giới hạn và chỉ dẫn cho việc khai thác cần phải được cân nhắc và xem xét.

## Mục V
## ĐỘNG CƠ

3.175. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Các yêu cầu của Chương này áp dụng cho tất cả các loại động cơ sử dụng cho tàu bay như là nguồn tạo lực chính.

3.177. THIẾT KẾ, CHẾ TẠO VÀ CHỨC NĂNG

(a) Toàn bộ động cơ và các thiết bị kèm theo phải được thiết kế và chế tạo đảm bảo sự hoạt động tin cậy trong phạm vi các giới hạn hoạt động dưới mọi điều kiện hoạt động đã được tính toán khi được lắp trên tàu bay theo quy định của Phần 7 của Chương này, và, có kèm theo cánh quạt đối với động cơ cánh quạt.

3.180. CÔNG SUẤT, ĐIỀU KIỆN VÀ GIỚI HẠN

(a) Công suất động cơ và các điều kiện của môi trường ảnh hưởng đến công suất và tất cả điều kiện, giới hạn hoạt động nhằm điều chỉnh hoạt động của động cơ phải được công bố đầy đủ.

3.183. CÁC THỬ NGHIỆM

(a) Một động cơ của mỗi loại sẽ phải thực hiện đầy đủ các thử nghiệm cần thiết để thẩm định công suất động cơ, điều kiện và giới hạn đã được công bố và để đảm bảo rằng động cơ đó sẽ hoạt động tốt và tin cậy.

(1) **Hiệu chuẩn công suất**: Các thử nghiệm phải được thực hiện để thiết lập công suất hoặc các đặc tính lực đẩy của động cơ khi còn mới và sau khi thử nghiệm theo quy định tại khoản (2) và (3). Không được phép có sự sụt giảm công suất trong các thử nghiệm theo quy định;

(2) **Vận hành**: Các thử nghiệm được thực hiện để đảm bảo việc khởi động, nổ máy không tải, gia tốc, độ rung, quá tốc độ và các đặc tính khác và để kiểm chứng các giới hạn bảo đảm động cơ không bị nổ, lốc và các trường hợp nguy hiểm khác phù hợp với các dạng đặc biệt của động cơ;

(3) **Khả năng chịu đựng**: Các thử nghiệm về khả năng chịu đựng của động cơ phải được thực hiện tại mọi chế độ công suất, lực đẩy, tốc độ và các điều kiện hoạt động cần thiết để kiểm chứng độ tin cậy và khả năng chịu đựng của động cơ. Các thử nghiệm này phải bao gồm hoạt động của động cơ trong các điều kiện vượt quá các giới hạn đã được công bố mà trong thực tế khai thác có thể gặp phải.

## Mục VI
## Cánh quạt

3.185. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Các yêu cầu của Phần này áp dụng cho tất cả các cánh quạt lắp trên động cơ tàu bay.

3.187. THIẾT KẾ, CHẾ TẠO VÀ CHỨC NĂNG

(a) Bộ cánh quạt và các thiết bị kèm theo phải được thiết kế, chế tạo đảm bảo việc hoạt động một cách tin cậy trong các giới hạn hoạt động dưới các điều kiện hoạt động đã được tính toán trước khi được lắp lên trên động cơ và tàu bay theo quy định của phần 7.

3.190. CÔNG SUẤT, ĐIỀU KIỆN VÀ GIỚI HẠN

(a) Công suất và các điều kiện hoạt động, giới hạn được sử dụng để điều khiển sự hoạt động của cánh quạt phải được công bố.

3.193. THỬ NGHIỆM

(a) Mỗi cánh quạt của một loại tàu bay sẽ phải thực hiện các thử nghiệm cần thiết để đảm bảo sự hoạt động tốt và tin cậy trong phạm vi công suất, điều kiện và giới hạn đã được công bố. Các thử nghiệm, tối thiểu, phải bao gồm:

(1) **Vận hành**: Thử nghiệm sẽ phải được thực hiện để đảm bảo các đặc tính về độ rung cấu trúc và vượt ngưỡng tốc độ được đáp ứng và chứng minh được sự hoạt động tin cậy và đúng chức năng của sự thay đổi trúc ngóc và các cơ cấu điều khiển khác của tàu bay;

(2) **Khả năng chịu đựng**: Thử nghiệm của khả năng chịu đựng tốt phải được thực hiện tại các chế độ công suất, tốc độ và các điều kiện hoạt động cần thiết để kiểm chứng độ tin cậy và khả năng chịu đựng của cánh quạt.

## Mục VII
## LẮP RÁP HỆ THỐNG TẠO LỰC ĐẨY

3.195. CÁC TIÊU CHUẨN ÁP DỤNG

(a) Việc lắp ráp hệ thống tạo lực đẩy phải tuân thủ với các yêu cầu của mục này và Mục IV của Chương này.

3.197. TUÂN THỦ CÁC GIỚI HẠN CỦA ĐỘNG CƠ VÀ CÁNH QUẠT

(a) Sự lắp ráp thiết bị tạo lực phải đảm bảo động cơ và cánh quạt, nếu áp dụng, có khả năng sử dụng trong các điều kiện hoạt động đã được tính toán.

(b) Trong các điều kiện được nêu tại tài liệu hướng dẫn bay, tàu bay phải có khả năng hoạt động tốt mà không vượt quá các giới hạn đã được thiết lập cho động cơ và cánh quạt theo các yêu cầu của mục này và các Mục V và VI của Chương này.

3.200. KIỂM SOÁT VÒNG QUAY CỦA ĐỘNG CƠ

(a) Trong trường hợp khi khả năng các bộ phận chuyển động của động cơ hỏng vẫn tiếp tục quay và làm tăng nguy cơ gây cháy hoặc hỏng hóc kết cấu nghiêm trọng thì thiết bị làm dừng hoặc giảm vòng quay của động cơ tới mức an toàn chấp nhận được phải được bố trí cho tổ lái.

3.203. KHẢ NĂNG KHỞI ĐỘNG LẠI CỦA ĐỘNG CƠ

(a) Phải cung cấp thiết bị cho việc khởi động lại động cơ tại mọi độ cao cho tới độ cao công bố tối đa.

3.205. TÍNH ĐỘC LẬP CỦA CÁC ĐỘNG CƠ

(a) Các thiết bị tạo lực phải được bố trí và lắp đặt sao cho mỗi động cơ cùng với các hệ thống liên quan có khả năng điều khiển và hoạt động độc lập với các động cơ khác và để đảm bảo tối thiểu phải có sự lắp ráp của một hệ thống tạo lực đẩy và các hệ thống của nó mà bất kỳ một hỏng hóc nào, trừ khi khả năng xảy ra hỏng hóc đó là vô cùng nhỏ, cũng không thể gây ra mất nhiều công suất hơn việc mất toàn bộ công suất của một động cơ.

3.207. RUNG LẮC CÁNH QUẠT

(a) Các ứng suất do rung lắc cánh quạt tạo ra phải được xác định và không được vượt quá giá trị được coi là an toàn cho các hoạt động trong phạm vi giới hạn hoạt động được thiết lập cho tàu bay.

3.210. LÀM MÁT

(a) Hệ thống làm mát phải có khả năng duy trì nhiệt độ của hệ thống tạo lực trong các giới hạn đã được thiết lập tại Điều 3.200 tại các nhiệt độ môi trường cho đến nhiệt độ tối đa thích hợp cho loại hình hoạt động của tàu bay. Nhiệt độ khí quyển tối đa, và nhiệt độ tối thiểu, khi cần thiết, mà trong phạm vi đó khả năng làm việc của hệ thống tạo lực được coi là thích hợp phải được nêu rõ trong tài liệu hướng dẫn bay (AFM).

3.213. CÁC HỆ THỐNG LIÊN QUAN

(a) Hệ thống dầu đốt, dầu nhờn, khí và các hệ thống khác có liên quan đến hệ thống tạo lực đẩy phải có khả năng cung cấp cho mỗi động cơ tuân thủ các yêu cầu đã được thiết lập cho động cơ đó trong mọi điều kiện có tác động đến việc thực hiện chức năng của các hệ thống (ví dụ công suất động cơ, độ cao tàu bay và gia tốc, điều kiện khí áp, nhiệt độ các loại chất lỏng) trong các điều kiện hoạt động đã được tính toán.

3.217. HỆ THỐNG CHỐNG CHÁY

(a) Đối với các khu vực của hệ thống tạo lực đẩy nơi đặc biệt có nhiều nguy cơ xuất hiện cháy vì có sự bố trí gần nhau của nguồn đánh lửa và vật liệu dễ cháy, các quy tắc sau đây phải được áp dụng bổ sung cho việc đáp ứng yêu cầu trong Điều 3.167:

(1) **Sự cách biệt:** Các khu vực như đã nêu trên phải được cách ly bằng vật liệu chống cháy khỏi các khu vực khác của tàu bay mà khi có cháy sẽ làm suy yếu khả năng tiếp tục thực hiện chuyến bay, trên cơ sở xem xét các điểm xuất hiện cháy và đường truyền của lửa;

(2) **Chất lỏng dễ bắt lửa**: Các thiết bị của hệ thống chất lỏng dễ bắt lửa được lắp đặt trong các khu vực như đã nêu trên phải có khả năng giữ không cho chất lỏng tiếp xúc với lửa khi thiết bị đó bị rơi vào điều kiện có cháy. Phải trang bị các phương tiện cho tổ bay để ngắt dòng chảy của các chất lỏng đó tới các khu vực dễ bắt lửa khi xảy ra cháy nổ;

(3) **Sự báo cháy**: Cần phải cung cấp lắp đặt đầy đủ số lượng các thiết bị báo cháy sao cho việc báo cháy tại các khu vực này được thực hiện nhanh nhất khi có cháy xảy ra;

(4) **Sự dập cháy**: Các khu vực như trên phải được trang bị với các hệ thống dập cháy có khả năng dập tắt mọi đám cháy có thể xảy ra, trừ khi mức độ cách ly, số lượng của chất bắt lửa, khả năng chống cháy của kết cấu khung sườn, và các yếu tố khác đảm bảo rằng khả năng cháy xảy ra trong khu vực không có khả năng làm giảm mức độ an toàn của tàu bay.

## Mục VIII
## TRANG BỊ VÀ THIẾT BỊ

3.220. CÁC TRANG THIẾT BỊ CẦN THIẾT

(a) Tàu bay phải được cung cấp đầy đủ lượng trang thiết bị được phê chuẩn cần thiết cho hoạt động an toàn của tàu bay trong các điều kiện hoạt động đã được tính toán.

(b) Các trang thiết bị này phải bao gồm các trang thiết bị cho phép tổ lái điều khiển tàu bay trong các giới hạn hoạt động của tàu bay đó.

(c) Ngoài các trang thiết bị đồng hồ tối thiểu cần thiết cho việc cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được quy định tại Phần 6, các trang thiết bị đồng hồ bổ sung cần thiết cho các loại tàu bay đặc biệt, các dạng khai thác và các đường bay.

(d) Thiết kế của các trang thiết bị phải tính đến các yếu tố con người.

3.223. LẮP ĐẶT

(a) Việc lắp đặt các trang thiết bị này phải tuân thủ với các yêu cầu quy định tại Mục IV của Chương này.

3.225. THIẾT BỊ AN TOÀN VÀ CỨU SINH

(a) Các thiết bị an toàn và cứu sinh mà tổ bay hoặc hành khách có nhu cầu sử dụng hoặc vận hành khi có trường hợp khẩn cấp phải đủ độ tin cậy, sẵn sàng cho việc tiếp cận và dễ dàng nhận biết; các phương pháp sử dụng phải được ghi rõ ràng.

3.227. ĐÈN DẪN ĐƯỜNG VÀ ĐÈN CHỐNG VA CHẠM

(a) Các đèn theo yêu cầu của Điều 10.307 phải được bật sáng, trong quá trình bay hoặc khi hoạt động tại các khu vực sân bay, phải có cường độ, mầu sắc, tầm chiếu sáng và các đặc tính khác đảm bảo cung cấp cho người lái của các tàu bay khác hoặc người trên mặt đất khoảng thời gian cần thiết để phát hiện và thực hiện các cơ động cần thiết để tránh va chạm.

(b) Trong việc thiết kế các đèn nêu trên cần phải xem xét đến các điều kiện mà trong đó các đèn này sẽ thực hiện chức năng. Thông thường các đèn này sẽ được nhìn từ các góc độ khác nhau, ví dụ như đèn chiếu sáng đặc trưng trong thành phố, đèn chiếu lên trời, đèn chiếu đêm và các điều kiện ban ngày khi mà độ chiếu sáng thấp. Hơn nữa, các tình thế rủi ro va chạm thông thường hay gặp phải tại khu vực trung cận nơi các tàu bay thường hoạt động ở mực bay trung bình và thấp với tốc độ thường không quá 900 km/h (500kt).

(c) Đèn phải được lắp trên tàu bay sao cho giảm thiểu khả năng:

(1) Tác động bất lợi đến việc thực hiện nhiệm vụ của tổ lái;

(2) Làm lóa, hoặc chói mắt người quan sát từ bên ngoài.

(d) Để tránh các tác động bất lợi như đã nêu tại khoản (c), phải có phương pháp cho phi công dùng để tắt hoặc giảm cường độ của các đèn nhấp nháy.

## Mục IX
## CÁC THÔNG TIN VÀ GIỚI HẠN KHAI THÁC

3.230. TỔNG QUÁT

(a) Các giới hạn hoạt động được xác định trong quá trình phê chuẩn tàu bay được yêu cầu trong Chương này và bất kỳ thông tin nào khác cần thiết cho sự hoạt động an toàn của tàu bay phải được thể hiện đầy đủ trong tài liệu hướng dẫn bay, ký hiệu và nhãn mác và bằng các phương thức khác.

(b) Các thông tin và giới hạn phải bao gồm tối thiểu các yêu cầu được quy định trong Phần này.

3.233. GIỚI HẠN HOẠT ĐỘNG

(a) Các giới hạn có khả năng sẽ bị vượt quá trong khi bay và các giới hạn được xác định một các định tính phải được hiển thị bằng các đơn vị đo hợp lý và các lỗi đo đạc phải được hiệu chỉnh, nếu cần thiết, để đảm bảo tổ lái có thể, thông qua việc

tham chiếu các thiết bị có trên buồng lái, xác định dễ dàng sự đến ngưỡng của các giới hạn này.

(1) **Giới hạn tải trọng:** Các giới hạn này phải bao gồm các tải trọng giới hạn, vị trí trọng tâm, phân bố tải trọng và xếp tải trên sàn (tham khảo Điều 3.085);

(2) **Giới hạn tốc độ:** Các giới hạn này sẽ bao gồm tất cả các tốc độ (tham khảo Điều 3.133) được giới hạn trên cơ sở xem xét tính toàn vẹn cấu trúc hoặc tính năng bay của tàu bay, hoặc từ các xem xét khác. Các tốc độ này phải được nhận biết đối với từng cấu hình thích hợp của tàu bay và các yếu tố liên quan khác;

(3) **Giới hạn của hệ thống tạo lực:** Các giới hạn này phải bao gồm tất cả các giới hạn đã được thiết lập cho các thiết bị khác nhau của hệ thống tạo lực khi lắp lên tàu bay (tham khảo Điều 3.197 và Điều 3.210);

(4) **Các hệ thống và thiết bị:** Các giới hạn cho thiết bị và các hệ thống phải bao gồm tất cả các giới hạn đã được thiết lập cho từng thiết bị và hệ thống khi được lắp lên tàu bay;

(5) **Các giới hạn khác:** Các giới hạn này phải bao gồm bất kỳ các giới hạn cần thiết đối với các điều kiện được cho rằng có thể gây ảnh hưởng đến độ an toàn của tàu bay (tham khảo Điều 3.085);

(6) **Giới hạn về tổ lái:** Các giới hạn này phải bao gồm số lượng tối thiểu của thành viên tổ lái cần thiết cho việc khai thác tàu bay trong mối quan hệ tương quan về khả năng tiếp cận của thành viên tổ lái đến tất cả các thiết bị và điều khiển cần thiết và khả năng thực hiện các quy trình khẩn cấp đã được thiết lập;

(7) **Giới hạn thời gian bay sau khi hỏng hệ thống hoặc động cơ chính:** Các giới hạn của hệ thống phải bao gồm thời gian bay tối đa mà độ tin cậy đã được thiết lập cho hệ thống đó cho phép trong mối liên hệ với việc phê chuẩn loại hình khai thác tàu bay có hai động cơ tuốc-bin vượt quá ngưỡng thời gian thiết lập cho khai thác ETOPS nêu tại Phần 10.

3.235. QUY TRÌNH VÀ THÔNG TIN KHAI THÁC

(a) Các quy trình và thông tin khai thác phải được cung cấp đầy đủ chi tiết cho phép tổ lái có thể thực hiện khai thác tàu bay theo tính năng tàu bay đã được thiết kế.

(1) **Các dạng khai thác hợp lệ:** Phải có danh mục của các dạng khai thác đặc biệt của tàu bay như đã được xác định tại các Phần 10 và Phần 12, theo đó tàu bay đã được chứng minh là phù hợp với việc tuân thủ các yêu cầu liên quan về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay;

(2) **Các thông tin về tải trọng:** Các thông tin về tải trọng phải bao gồm tải trọng rỗng của tàu bay cùng với định nghĩa của các trạng thái của tàu bay tại thời điểm thực hiện cân tàu bay, vị trí trọng tâm tương ứng, và các điểm tham chiếu và đường tham chuẩn mà các giới hạn trọng tâm đó liên quan;

*Chú ý: Trọng tải rỗng không bao gồm trọng tải của tổ bay và tải trọng thương mại, các loại nhiên liệu có thể sử dụng được và các loại dầu mỡ có thể xả được; nó chỉ bao gồm tải trọng của tất cả các tải cân bằng cố định (fixed ballast), lượng nhiên liệu không thể dùng hết, lượng dầu không xả hết và tổng các chất làm mát động cơ và tổng lượng dầu thủy lực.*

(3) **Quy trình khai thác:** Phải cung cấp các quy trình khai thác thông thường và bất bình thường đặc trưng cho tàu bay và cần thiết cho sự khai thác an toàn của tàu bay đó. Các quy trình này phải bao gồm các quy trình phải thực hiện trong trường hợp có hỏng hóc của một hay nhiều động cơ;

(4) **Thông tin vận hành:** Phải cung cấp thông tin đầy đủ cho các đặc tính quan trọng hoặc bất thường của các tính năng của tàu bay. Các thông tin về tốc độ thất tốc và tốc độ bay liên tục tối thiểu theo yêu cầu đã được thiết lập tại Điều 3.117(d) phải được sử dụng cho việc lập kế hoạch khai thác cụ thể;

(5) **Vị trí để bom ít ảnh hưởng nhất:** Đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa theo phê chuẩn lớn hơn 45500kg hoặc với khả năng chuyên chở từ 60 ghế khách trở lên và đơn đề nghị phê chuẩn loại được nộp sau ngày 12 tháng 3 năm 2000, vị trí để bom ít ảnh hưởng nhất trên tàu bay phải được xác định để đảm bảo bom và các thiết bị nổ khác có thể được bố trí tại đó và khi nổ, nếu xảy ra, sẽ giảm thiểu sự ảnh hưởng tới tàu bay.

3.237. THÔNG TIN VỀ TÍNH NĂNG

(a) Các tính năng của tàu bay phải được thiết lập theo yêu cầu của Điều 3.097 và phải bao gồm các thông tin liên quan đến cấu hình khác nhau của tàu bay và công suất, tốc độ liên quan, cùng với thông tin có thể trợ giúp tổ lái trong việc đạt được các tính năng đã được xác lập.

3.240. TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN BAY CỦA TÀU BAY

(a) Tài liệu hướng dẫn bay của tàu bay phải được cung cấp. Tài liệu này phải nhận biết rõ ràng tàu bay cụ thể hoặc loạt tàu bay có liên quan. Tài liệu hướng dẫn bay phải bao gồm tối thiểu các giới hạn, thông tin và quy trình được xác định trong Phần này.

3.243. BẢNG BIỂN VÀ NHÃN MÁC

(a) Bảng biển và nhãn mác trên các trang, thiết bị, hệ thống điều khiển phải bao gồm các giới hạn và thông tin cần thiết cho sự sử dụng trực tiếp của tổ lái trong khi bay.

(b) Bảng biển và nhãn mác hoặc các chỉ dẫn phải được cung cấp để đưa thông tin quan trọng cho nhân viên phục vụ mặt đất để loại trừ khả năng mắc lỗi trong quá trình phục vụ mặt đất mà không nhận biết được và các lỗi này có thể ảnh hưởng đến an toàn của chuyến bay sau đó.

## Mục X
## DUY TRÌ TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY - THÔNG TIN VỀ BẢO DƯỠNG

3.245. TỔNG QUÁT

(a) Phải có đầy đủ các thông tin để thực hiện xây dựng các quy trình bảo dưỡng tàu bay phù hợp với các điều kiện về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay.

(b) Thông tin phải bao gồm tất cả các yêu cầu của Phần này.

3.247. THÔNG TIN BẢO DƯỠNG

(a) Thông tin bảo dưỡng phải bao gồm mô tả của tàu bay và các phương pháp thực hiện các công việc bảo dưỡng.

(b) Các thông tin này phải bao gồm hướng dẫn và chẩn đoán hỏng hóc.

3.250. THÔNG TIN VỀ CHƯƠNG TRÌNH BẢO DƯỠNG

(a) Thông tin về chương trình bảo dưỡng phải bao gồm các công việc bảo dưỡng và thời hạn quy định việc thực hiện các công việc bảo dưỡng đó.

3.253. CÁC THÔNG TIN BẢO DƯỠNG XUẤT PHÁT TỪ PHÊ CHUẨN THIẾT KẾ LOẠI

(a) Các công việc bảo dưỡng và tần suất thực hiện được quy định bắt buộc đối với quốc gia thiết kế trong phê chuẩn thiết kế loại phải được cung cấp đầy đủ.

## Mục XI
## AN NINH

3.255. TÀU BAY SỬ DỤNG CHO VẬN TẢI THƯƠNG MẠI NỘI ĐỊA

(a) Các yêu cầu của Phần này được áp dụng cho các tàu bay tham gia vận chuyển thương mại quốc tế và nội địa.

3.257. VỊ TRÍ BỐ TRÍ BOM ÍT THƯƠNG VONG NHẤT

(a) Vị trí bố trí bom ít thương vong nhất: Đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa theo phê chuẩn lớn hơn 45500kg hoặc với khả năng chuyên chở từ 60 ghế khách trở lên và đơn đề nghị phê chuẩn loại được nộp sau ngày 12 tháng 3 năm 2000, vị trí để bom ít ảnh hưởng nhất trên tàu bay phải được xác định để đảm bảo bom và các thiết bị nổ khác có thể được bố trí tại đó và khi nổ, nếu xảy ra, sẽ giảm thiểu sự ảnh hưởng tới tàu bay.

3.260. BẢO VỆ BUỒNG LÁI

(a) Trên tất cả các tàu bay, theo yêu cầu của Điều 6.100 phải có cửa buồng lái được phê chuẩn, phải gia cố để khoang buồng lái, sàn và trần có thể chống đỡ được sự xuyên thủng của các loại đạn thuộc vũ khí hạng nhẹ và lựu đạn cũng như sự xâm nhập cưỡng bức, nếu các khu vực được thông sang các khoang khách và tiếp viên trong quá trình bay.

3.263. THIẾT KẾ NỘI THẤT

(a) Đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa theo phê chuẩn lớn hơn 45500 kg hoặc với khả năng chuyên chở từ 60 ghế khách trở lên và đơn đề nghị phê chuẩn loại được nộp sau ngày 12 tháng 3 năm 2000, phải xem xét đến các đặc tính thiết kế đảm bảo việc ngăn chặn việc dấu các loại vũ khí, chất nổ hoặc các vật dụng nguy hiểm khác trên tàu bay và đảm bảo dễ dàng thực hiện các quy trình tìm kiếm các vật dụng như thế.

(Xem tiếp Công báo số 139 + 140)

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN
Điện thoại: 080.44597 - 04.38231182
Fax : 080.44517
Địa chỉ: 1 Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, HN
Email: congbaovpcp@cpt.gov.vn
In tại Xí nghiệp Bản đồ 1 - Bộ Quốc phòng

Giá: 10.000 đồng