VĂN BẢN PHÁP LUẬT KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT - BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Văn bản hợp nhất số 02/VBHN-BGTVT ngày 13 tháng 8 năm 2018 hợp nhất Thông tư ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

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

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

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

(Tiếp theo Công báo số 863 + 864)

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 1.007: BẢNG CHÚ GIẢI CÁC ĐỊNH NGHĨA[15]

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 như sau:

(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) An toàn: Là trạng thái mà trong đó rủi ro liên quan đến các hoạt động hàng không được giảm thiểu và kiểm soát tới mức chấp nhận được.

[15] Phụ lục Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục I sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 1 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

(3) Báo cáo sơ bộ: Là phương thức liên lạc sử dụng để phổ biến kịp thời các dữ liệu đã thu thập được trong giai đoạn đầu tiên phục vụ công tác điều tra.

(4) 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.

(5) Bảo dưỡng ngoại trường: Là các hoạt động bảo dưỡng không nằm trong kế hoạch được phát sinh từ các hoàn cảnh không lường trước hoặc việc kiểm tra định kỳ bao gồm công việc bảo dưỡng và kiểm tra (nếu cần) không đòi hỏi việc huấn luyện đặc biệt, thiết bị hoặc phương tiện đặc biệt.

(6) Bảo dưỡng chuyên dụng: Là các hoạt động bảo dưỡng thông thường không được thực hiện bởi Tổ chức bảo dưỡng tàu bay.

(7) Báo cáo tình trạng đường cất hạ cánh (CHC): Là báo cáo tiêu chuẩn liên quan đến tình trạng bề mặt đường CHC và ảnh hưởng của nó đến tính năng cất hạ cánh của máy bay.

(8) 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.

(9) Bay bằng: Là mực bay được duy trì trong suốt phần lớn chuyến bay.

(10) 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.

(11) Bề mặt cất cánh: Là một phần của bề mặt tại sân bay được Cục Hàng không Việt Nam (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.

(12) Bề mặt hạ cánh: Là 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.

(13) Bộ trưởng: Là Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

(14) Các yếu tố ngoài dự báo: Là các yếu tố có thể ảnh hưởng đến tiêu hao nhiên liệu bay khi tới sân bay đến như việc sai lệch của mỗi tàu bay từ dữ liệu tiêu hao nhiên liệu dự kiến, sai lệch từ điều kiện khí tượng dự báo, thời gian lăn dự kiến bị vượt quá trước khi cất cánh và sai lệch với đường bay và mực bay bằng (nếu có) so với kế hoạch.

(15) Các chất hướng thần/kích thích thần kinh: Gồm 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.

(16) 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, được thông báo bằng lịch bay hoặc kế hoạch bay và được công bố trên báo, tạp chí hay các phương tiện quảng cáo khác.

(17) 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.

(18) 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.

(19) 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 gây thiệt hại cho tài sản hay gây ra thương tích bỏng cho con người.

(20) 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).

(21) Các tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của sân bay trực thăng: Là các giới hạn về việc sử dụng sân bay trực thăng, cụ thể như sau:

(i) Cất cánh: được miêu tả ở khía cạnh tầm nhìn tại đường băng 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 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 hoặc tầm nhìn, độ cao, chiều cao giảm thấp tối thiểu (MDA/H);

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

(22) Các yêu cầu đủ điều kiện bay thích hợp: Là các quy định chứa đựng đầy đủ và chi tiết được một quốc gia thành viên ICAO thiết lập và ban hành đối với hạng tàu bay, động cơ hay cánh quạt được xem xét.

(23) 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.

(24) 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.

(25) 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.

(26) 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.

(27) Căn cứ chính: Là địa điểm thành viên tổ bay thường xuyên bắt đầu và kết thúc một khoảng thời gian làm nhiệm vụ theo chỉ định của Người khai thác tàu bay mà tại đó, trong điều kiện bình thường Người khai thác không phải chịu trách nhiệm về điều kiện ăn ở của thành viên tổ bay.

(28) Căn cứ kiểm soát khai thác: Là địa điểm mà tại đó Người khai thác tàu bay thực hiện việc điều hành, kiểm soát khai thác.

(29) Cải tiến lớn: Là việc cải tiến không được liệt kê trong tài liệu đặc tính kỹ thuật của máy bay, động cơ và cánh quạt mà có ảnh hưởng đáng kể đến trọng lượng, cân bằng, độ bền cấu trúc, tính năng, động cơ, khai thác, đặc tính bay hoặc các thuộc tính khác ảnh hưởng đến tính đủ điều kiện bay của tàu bay hoặc không thể được thực hiện bằng các hoạt động cơ bản.

(30) Cải tiến nhỏ: Là hoạt động cải tiến khác cải tiến lớn.

(31) Cảnh báo va chạm mặt đất nâng cao: Là cảnh báo sử dụng cơ sở dữ liệu địa hình để giúp tàu bay tránh va chạm với địa hình phía trước.

(32) Chỉ số thực hiện an toàn (SPI): Thông số về an toàn được xây dựng dựa trên cơ sở dữ liệu được sử dụng nhằm theo dõi và đánh giá việc thực hiện công tác an toàn.

(33) Chiều dài đường hạ cánh cho phép (LDA): Chiều dài đường hạ cất cánh được công bố có thể sử dụng và phù hợp cho tàu bay hạ cánh.

(34) Chặng bay: Là một phần của khoảng thời gian thực hiện nhiệm vụ bay (FDP) tính từ thời gian tàu bay bắt đầu di chuyển với mục đích cất cánh cho đến khi dừng lại hẳn tại bãi đỗ được xác định trước.

(35) Chịu lửa:

(i) Đối với vật liệu và các bộ phận dùng để khống chế lửa trong một khu vực xác định, khả năng chịu lửa ít nhất phải tương đương với thép có kích thước phù hợp với 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;

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

(36) Chỗ nghỉ phù hợp: Là khu vực có thể kiểm soát nhiệt độ, ánh sáng và giảm thiểu tiếng ồn để giúp thành viên tổ bay có thể ngủ trên giường hoặc trên ghế có thể ngả nằm ngang hoặc gần như nằm ngang. Chỗ nghỉ thích hợp này chỉ áp dụng đối với cơ sở trên mặt đất và không áp dụng đối với chỗ nghỉ trên tàu bay.

(37) Chống bắt lửa: 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.

(38) Chống cháy:

(i) Đối với các tấm hoặc các bộ phận cấu thành, chống cháy là khả năng chịu nhiệt và lửa ít nhất tương đương với hợp kim nhôm với kích thước phù hợp mục đích sử dụng;

(ii) Đối với 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, chống cháy 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.

(39) Chống cháy bùng: Nghĩa là không dễ cháy dữ dội khi bị đốt.

(40) Chủng loại tàu bay: Việc phân loại tàu bay theo những đặc điểm cơ bản cụ thể.

(41) Chữ ký: Là dấu hiệu nhận dạng riêng biệt của mỗi người được sử dụng để xác nhận các nội dung ghi chép và lưu trữ. Chữ ký có thể là chữ viết tay, chữ ký điện tử hoặc hình thức khác được Cục HKVN chấp thuận.

(42) Chuỗi các chuyến bay: Là các chuyến bay liên tục được bắt đầu và kết thúc trong khoảng thời gian 24 giờ, được tiến hành bởi cùng một người chỉ huy tàu bay.

(43) Chuyến bay có kiểm soát va chạm với địa hình (CFIT): Là chuyến bay xảy ra khi một tàu bay đủ điều kiện bay đang bay dưới sự điều khiển của một người lái có đủ năng lực vô tình va chạm với địa hình (nước hoặc chướng ngại vật).

(44) Chuyến bay theo quy tắc bay bằng mắt đặc biệt: Là chuyến bay VFR được chấp thuận bởi kiểm soát không lưu để khai thác trong vùng điều kiện khí tượng phía dưới điều kiện khí tượng bằng mắt.

(45) Chuyến bay trên biển đường dài: Các đường bay mà máy bay bay trên vùng nước và ở vị trí xa hơn khoảng cách tương ứng với 120 phút bay bằng hoặc 740 km (400 dặm biển), tính theo giá trị nhỏ hơn, so với khu vực đất liền phù hợp để thực hiện hạ cánh khẩn cấp.

(46) Chuyển đổi: Chuyển đổi là một hành động thực hiện bởi Cục HKVN trong việc ban hành giấy phép của mình trên cơ sở giấy phép được ban hành bởi một Quốc gia thành viên khác để cho phép sử dụng trên tàu bay đăng ký tại Việt Nam.

(47) Chuyển sân: Là việc di chuyển của thành viên tổ bay không thực hiện nhiệm vụ trên chuyến bay từ một địa điểm tới địa điểm khác theo lệnh của Người khai thác tàu bay ngoại trừ thời gian di chuyển từ nhà riêng (chỗ nghỉ riêng) đến địa điểm được yêu cầu có mặt để nhận nhiệm vụ tại căn cứ chính, thời gian di chuyển nội thị từ địa điểm nghỉ ngơi đến điểm bắt đầu làm nhiệm vụ và ngược lại.

(48) Chương trình an ninh: Là 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.

(49) 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.

(50) 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.

(51) Chương trình huấn luyện: Là chương trình bao gồm các khóa học, giáo trình, trang thiết bị, thiết bị huấn luyện và nhân lực 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.

(52) 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.

(53) Chuyến bay có kiểm soát: Là chuyến bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay.

(54) Chuyến bay IFR: Là chuyến bay được thực hiện theo quy tắc bay bằng thiết bị.

(55) Chuyến bay VFR: Là chuyến bay được thực hiện theo quy tắc bay bằng mắt.

(56) 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.

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

(58) Cơ quan điều tra tai nạn: Là cơ quan được chỉ định bởi Quốc gia có trách nhiệm đối với việc điều tra tai nạn và sự cố tàu bay theo nội dung của Phụ ước 13 của ICAO.

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

(60) 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.

(61) Cơ sở kiểm soát tiếp cận: Là 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.

(62) Cơ sở kiểm soát không lưu (ATC): Là một công trình xây dựng có chứa con người và các trang thiết bị, có trách nhiệm cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu (bao gồm đài kiểm soát tại sân, đài tiếp cận, trung tâm). Thuật ngữ này cũng có thể được gọi là Đơn vị kiểm soát không lưu.

(63) Công ước Chicago: Là công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được ký kết tại Chicago, Hoa kỳ, vào năm 1944, có hiệu lực năm 1947. Các điều khoản của Công ước Chicago điều chỉnh các hành động của các Quốc gia thành viên trong các lĩnh vực liên quan trực tiếp tới an toàn hàng không dân dụng quốc tế và được trình bày trong các Khuyến cáo thực hành của ICAO xuyên suốt trong các Phụ ước của Công ước.

(64) Công nhận: Là thừa nhận phương pháp thay thế hoặc các trình độ trước đây.

(65) Công nhận hiệu lực: Là việc chấp nhận Giấy chứng nhận, bằng, các phê chuẩn, bổ nhiệm hoặc thẩm quyền được cấp bởi Quốc gia thành viên ICAO khác là nền tảng cơ bản để Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận, bằng, các phê chuẩn, bổ nhiệm hoặc thẩm quyền với cùng hoặc có thẩm quyền hạn chế hơn. Công nhận hiệu lực bao gồm:

(i) Công nhận hiệu lực giấy phép: Hành động của Quốc gia thành viên chấp nhận Giấy phép được cấp bởi quốc gia thành viên khác tương đương với giấy phép của họ.

(ii) Công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay: Hành động của Quốc gia thành viên chấp nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp bởi quốc gia thành viên khác tương đương với giấy chứng nhận của họ.

(66) Cố vấn: Khi liên quan tới tai nạn tàu bay, một người được bổ nhiệm bởi Quốc gia dựa trên cơ cở trình độ của họ, với mục đích hỗ trợ Đại diện được ủy quyền trong một cuộc điều tra.

(67) 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.

(68) Cự ly có thể dừng khẩn cấp (ASDA): Là phần chiều dài thực của đoạn đường chạy đà có thể (TORA) cộng với chiều dài của dải hãm phanh đầu, hay còn gọi là dải hãm đầu (Stopway), nếu có.

(69) 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.

(70) Danh mục các vật kiểm tra: Các vật bảo dưỡng 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.

(71) Danh mục kiểm tra để chấp thuận: Là tài liệu được sử dụng để hỗ trợ thực hiện kiểm tra hình dạng bên ngoài của các gói hàng nguy hiểm và những tài liệu đi kèm để xác định việc tuân thủ toàn bộ các yêu cầu có liên quan.

(72) Danh mục sai lệch cấu hình tàu bay (CDL): Là 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.

(73) Danh mục thiết bị tối thiểu (MEL): Là 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.

(74) Danh mục thiết bị tối thiểu gốc (MMEL): Là 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.

(75) Dẫn đường khu vực (RNAV): Là phương pháp dẫn đường cho phép tàu bay hoạt động theo vệt bay mong muốn trong tầm phủ của thiết bị dẫn đường trên mặt đất hoặc trong không gian hoặc trong tầm giới hạn khả năng của thiết bị tự dẫn trên tàu bay hoặc khi kết hợp cả hai loại thiết bị này (không bao gồm yêu cầu tính năng giám sát và cảnh báo trên tàu bay). Dẫn đường khu vực bao gồm cả dẫn đường dựa vào tính năng cũng như các hoạt động khác không đáp ứng dẫn đường theo tính năng.

(76) Dẫn đường theo tính năng (PBN): Là phương pháp dẫn đường khu vực dựa trên các yêu cầu về tính năng đối với tàu bay hoạt động dọc trong đường bay không lưu dựa trên quy trình tiếp cận bằng thiết bị hoặc trong vùng trời xác định. Các yêu cầu về tính năng được mô tả theo thuật ngữ đặc tính dẫn đường (đặc tính dẫn đường RNAV, RNP) về phương diện độ chính xác, tính toàn vẹn, tính liên tục, độ sẵn sàng và chức năng cần thiết cho hoạt động trong vùng trời quy định.

(77) Dấu hiệu đăng ký chung: Là 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.

(78) Dịch vụ cảnh báo: Là một dịch vụ được cung cấp để thông báo cho các tổ chức thích hợp liên quan tới tàu bay có nhu cầu hỗ trợ tìm kiếm và cứu nạn, và hỗ trợ tổ chức đó theo yêu cầu.

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

(80) 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.

(81) 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.

(82) Dịch vụ kiểm soát sân bay: Là dịch vụ điều hành bay đối với hoạt động tại sân bay.

(83) Dịch vụ kiểm soát tiếp cận: Là dịch vụ kiểm soát không lưu cho các chuyến bay ở giai đoạn đi và đến.

(84) 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.

(85) Dịch vụ thông tin bay: Là dịch vụ nhằm cung cấp thông báo và thông tin hữu ích cho việc thực hiện các chuyến bay an toàn và hiệu quả.

(86) 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.

(87) Dữ liệu an toàn: Là một tập hợp xác định các sự việc hoặc các giá trị an toàn được thu thập từ các nguồn khác nhau liên quan đến hàng không và nhằm mục đích duy trì và cải tiến an toàn.

(88) Dữ liệu đủ điều kiện bay: Là 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.

(89) Dữ liệu được phê chuẩn: Là các thông tin kỹ thuật do Cục HKVN phê chuẩn hoặc công nhận.

(90) 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.

(91) 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.

(92) 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.

(93) Đại tu: Là việc khôi phục lại tàu bay hoặc 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).

(94) Chứng nhận 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 giấy chứng nhận.

(95) Đánh giá viên: Là 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.

(96) Đêm: Là 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.

(97) Điểm báo cáo: Là 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.

(98) 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.

(99) 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.

(100) Điện thoại vô tuyến: Là một hình thức thông tin liên lạc vô tuyến chủ yếu để trao đổi các thông tin theo hình thức nói.

(101) Điều khiển tàu bay: Là việc thực hiện kiểm soát chuyến bay trong suốt thời gian tàu bay đang bay.

(102) Đại diện được ủy quyền: Là người được chỉ định bởi một Quốc gia dựa trên trình độ của người đó với mục đích tham gia vào một cuộc điều tra tai nạn tàu bay được thực hiện bởi Quốc gia khác.

(103) 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.

(104) Điều tra: Là một quá trình tiến hành nhằm mục đích ngăn ngừa tai nạn, sự cố tàu bay thông qua việc thu thập và phân tích thông tin, rút ra kết luận bao gồm xác định các nguyên nhân và đưa ra các khuyến cáo an toàn tương ứng.

(105) Điều tra viên chính: Là một người có năng lực, thẩm quyền thực hiện, tổ chức và kiểm soát hoạt động điều tra.

(106) Đêm theo giờ địa phương: Là khoảng thời gian kéo dài 08 giờ trong khoảng thời gian giữa 22:00 và 08:00 giờ địa phương.

(107) 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.

(108) Độ cao ca-bin: Là áp suất khí quyển liên quan đến độ cao tương ứng với áp suất đó trong Khí quyển Tiêu chuẩn.

(109) 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.

(110) Độ cao giảm thấp tối thiểu (MDA) hoặc Chiều cao giảm thấp tối thiểu: Là độ cao hoặc chiều cao xác định trong tiếp cận bằng thiết bị 2D 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. Độ cao hoặc chiều cao nêu trên có một số đặc điểm sau:

(i) 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.

(ii) Đối với hạ cánh bằng thiết bị, khu vực quan sát tham chiếu được yêu cầu 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.

(iii) 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".

(111) Độ cao hết chướng ngại vật (OCA) hoặc Chiều cao hết chướng ngại vật (OCH): Là độ cao thấp nhất hoặc chiều cao thấp nhất so với mức cao ngưỡng đường cất hạ cánh tương ứng hoặc mức cao 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. Độ cao, chiều cao nêu trên có đặc điểm sau:

(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 mức cao ngưỡng đường cất hạ cánh hoặc trong trường hợp tiếp cận không chính xác tham chiếu đến mức cao sân bay hoặc mức cao ngưỡng đường cất hạ cánh nếu ngưỡng đó thấp hơn 2 m (7 ft) so với mức cao sân bay;

(ii) Chiều cao hết chướng ngại vật đối với tiếp cận lượn vòng được tham chiếu tới mức cao 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".

(112) Độ cao chặng bay tối thiểu (MSA): Độ cao thấp nhất được phép sử dụng cho phép đạt phân cách tối thiểu là 300 m (1000 ft) trên tất cả các vật thể trong khu vực vòng lượn bán kính 46 km (25 dặm biển) có tâm là điểm quy chiếu sân bay (ARP), điểm quy chiếu sân bay trực thăng (HRP) hoặc một điểm quan trọng xác định.

(113) 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".

(114) Độ cao: Là 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.

(115) 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.

(116) Đồ vật phục vụ trên chuyến bay: Là 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, băng hình, gối, chăn đắp và các đồ vệ sinh cá nhân.

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

(118) Đường cất hạ cánh: Là 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.

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

(120) 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.

(121) Độ dài hiệu quả của đường cất hạ cánh (CHC): Là khoảng cách để hạ cánh tính từ điểm giao giữa đầu mút tiếp cận với đường tim của đường cất hạ cánh mà tại điểm đó tàu bay được phép tiếp cận tới điểm xa nhất trên đường cất hạ cánh.

(122) Động cơ trọng yếu: Là động cơ mà sự hỏng hóc của nó sẽ tác động bất lợi đến hầu hết các hiệu năng hoặc tính năng điều khiển của tàu bay.

(123) Điểm không thể quay lại: Là vị trí cuối cùng mà tại đó tàu bay chỉ có thể tiếp tục đến được sân bay đến hoặc sân bay dự bị trên đường bay.

(124) Đủ điều kiện bay: Là tình trạng của tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay hoặc một bộ phận của tàu bay tuân thủ thiết kế được phê chuẩn và đủ điều kiện đảm bảo khai thác an toàn.

(125) Điều kiện bay liên tục: Là tập hợp các quy trình phải thực hiện theo để một tàu bay, động cơ, cánh quạt hoặc bộ phận của tàu bay tuân thủ các quy định đủ điều kiện bay được áp dụng và duy trì điều kiện khai thác an toàn trong suốt cuộc đời hoạt động của tàu bay.

(126) Đường bay không lưu ATS hoặc ATC: Là tuyến đường cụ thể được thiết kế cho các đường bay khi cần thiết để cung cấp dịch vụ không lưu. Một đường bay ATS được xác định bởi các tính năng kỹ thuật đường bay bao gồm thiết kế đường ATS, đường đến hoặc đi từ các điểm trọng yếu (điểm báo cáo), khoảng cách giữa các điểm trọng yếu, quy định báo cáo khi được xác định bởi cơ quan có thẩm quyền ATS phù hợp, độ cao an toàn thấp nhất.

(127) Đường CHC khô: Là đường CHC không có nước hoặc hơi ẩm trên bề mặt.

(128) Đường CHC ướt: Là đường CHC được bao phủ bởi bất kỳ vùng ẩm ướt có thể quan sát được hoặc vùng nước có độ sâu lên đến 3 mm trong vùng khai thác dự kiến.

(129) Đường CHC bị bao phủ: Là đường CHC có khu vực bề mặt trong khoảng chiều dài và chiều rộng của đường CHC được sử dụng bị bao phủ lớn hơn 25% bởi sương giá hoặc băng tuyết (dầy hơn 20 mm) hoặc nước (sâu hơn 3 mm).

(130) Đặc tính dẫn đường: Là các yêu cầu về tàu bay và tổ bay cần thiết để hỗ trợ các hoạt động dẫn đường theo tính năng trong vùng trời xác định. Có hai loại đặc tính dẫn đường:

(i) Đặc tính RNP: Đặc tính dẫn đường dựa trên dẫn đường khu vực có các yêu cầu theo dõi tính năng và cảnh báo, được chỉ định bởi các tiền tố RNP: ví dụ RNP 4, RNP APCH.

(ii) Đặc tính RNAV: Đặc tính dẫn đường dựa trên dẫn đường khu vực không có theo dõi tính năng và cảnh báo, được chỉ định bởi các tiền tố RNAV, ví dụ RNAV 5, RNAV 1.

(131) Đặc tính kỹ thuật giám sát theo yêu cầu: Là các yêu cầu đối với cung cấp dịch vụ không lưu và các thiết bị mặt đất liên quan, khả năng của tàu bay và các hoạt động cần thiết để hỗ trợ giám sát dựa trên tính năng.

(132) Đặc tính kỹ thuật thông tin liên lạc theo yêu cầu: Là các yêu cầu đối với việc cung cấp dịch vụ không lưu và thiết bị mặt đất liên quan, khả năng của tàu bay và các hoạt động cần thiết để hỗ trợ thông tin liên lạc dựa trên tính năng.

(133) Điểm quyết định cất cánh: Là điểm được sử dụng để xác định tính năng cất cánh của trực thăng loại 1 khi việc hư hỏng động cơ xảy ra tại điểm này hoặc cần tiến hành hủy cất cánh hoặc có thể tiếp tục cất cánh an toàn.

(134) Điểm quyết định hạ cánh (LDP): Là điểm mà trong quá trình quyết định hoạt động hạ cánh, nếu xảy ra hỏng động cơ, từ điểm này 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.

(135) Ghế khu vực cửa thoát hiểm hành khách: Là hàng ghế nằm ở lối đi đến cửa thoát hiểm tính từ ghế ngay sát cửa thoát hiểm đến ghế ngoài cùng ngay lối đi hành lang (dọc thân) đầu tiên gần nhất cửa thoát hiểm đó và hành khách buộc phải vượt qua lối đi này để tới được cửa thoát hiểm. Ghế khu vực này phải đảm bảo hành khách có thể tiếp cận thẳng tới cửa thoát hiểm mà không bị cản trở bởi bất kỳ vật cản nào trên lối đi.

(136) Gia hạn giấy phép, năng định, thẩm quyền hoặc giấy chứng nhận: Là thủ tục được thực hiện khi giấy phép, năng định, thẩm quyền hoặc giấy chứng nhận còn hiệu lực nhằm cho phép người giữ các tài liệu này có thể thực hiện các thẩm quyền quy định thêm một khoảng thời gian cụ thể dựa trên việc tuân thủ các quy định đối với mỗi loại tài liệu.

(137) Giai đoạn bay trọng yếu của chuyến bay: Những giai đoạn hoạt động của tàu bay bao gồm lăn, cất cánh và hạ cánh và tất cả các hoạt động bay dưới độ cao 10,000 ft, ngoại trừ khi bay bằng.

(138) Giai đoạn trên đường bay: Là giai đoạn được tính từ lúc kết thúc cất cánh và bắt đầu giai đoạn lấy độ cao tới khi bắt đầu giai đoạn tiếp cận và hạ cánh.

(139) Giai đoạn tiếp cận chót (FAS): Là giai đoạn của phương thức tiếp cận bằng thiết bị trong đó độ chính xác đường trượt và việc hạ thấp độ cao để hạ cánh đã được hoàn thành.

(140) Giai đoạn tiếp cận và hạ cánh - đối với trực thăng: Là giai đoạn này của chuyến bay từ 300 m (1.000 ft) so với mặt nước 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.

(141) Giai đoạn cất cánh và bay lấy độ cao ban đầu: Là giai đoạn bắt đầu từ cất cánh tới độ cao 300 m (1000 ft) trên mực cao của khu vực FATO, nếu kế hoạch bay được lập để vượt quá độ cao này hoặc tới điểm bắt đầu lấy độ cao đối với các trường hợp khác.

(142) Giải lao: Là quãng thời gian nằm trong một khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay, ngắn hơn khoảng thời gian nghỉ ngơi, trong đó thành viên tổ bay được miễn tất cả nhiệm vụ và quãng thời gian này được tính là thời gian làm nhiệm vụ.

(143) Giám định viên y khoa: Là bác sỹ được đào tạo về y tế hàng không và có kiến thức, kinh nghiệm thực tiễn trong môi trường hàng không, được chỉ định bởi Cục HKVN để tiến hành kiểm tra tình trạng sức khỏe của Người nộp đơn giám định sức khỏe nhằm cấp Giấy chứng nhận hoặc năng định theo quy định.

(144) 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.

(145) Giám sát khai thác: Là 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.

(146) 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.

(147) Giám sát phụ thuộc tự động - quảng bá (ADS-B): Là cách thức mà các tàu bay, trang thiết bị tại sân bay hoặc các đối tượng có thể truyền và nhận tự động các dữ liệu (nếu có) như đặc điểm nhận dạng, vị trí và dữ liệu bổ sung thích hợp bằng chế độ phát sóng thông qua liên kết dữ liệu.

(148) Giám sát phụ thuộc tự động - hiệp đồng (ADS-C): Là phương tiện thông qua đó hiệp đồng ADS-C được trao đổi giữa giữa hệ thống mặt đất và tàu bay qua kết nối dữ liệu, quy định trong điều kiện nào thì bản tin ADS-C sẽ được phát và dữ liệu chứa trong bản tin.

(149) Giám sát dựa trên tính năng (PBS): Là phương thức giám sát dựa trên đặc tính kỹ thuật được áp dụng theo các quy định của dịch vụ không lưu. Một đặc tính RSP bao gồm các yêu cầu về tính năng giám sát được chỉ định tới các thành phần hệ thống dưới dạng giám sát được cung cấp và thời gian truyền dẫn dữ liệu liên quan, tính liên tục, tính sẵn sàng, tích toàn vẹn và các chức năng cần thiết cho khai thác phù hợp với vùng trời xác định.

(150) Giám sát an toàn: Là chức năng được thực hiện bởi Quốc gia nhằm đảm bảo các cá nhân và tổ chức hoạt động trong lĩnh vực hàng không tuân thủ theo Luật và quy chế an toàn của quốc gia.

(151) Giáo viên hướng dẫn có thẩm quyền: Là người có Giấy chứng nhận giáo viên hướng dẫn mặt đất, hướng dẫn bay còn hiệu lực được cấp theo các quy định của Phần 7 của Bộ QCATHK khi thực hiện huấn luyện mặt đất, huấn luyện bay hoặc được Cục HKVN ủy quyền để thực hiện huấn luyện mặt đất, huấn luyện bay theo các quy định tại các phần khác của Bộ QCATHK.

(152) Giáo viên kiểm tra: Là người có trình độ được Cục HKVN ủy quyền để thực hiện kiểm tra năng lực, trình độ, kiểm tra kỹ năng, thực hành để cấp hoặc duy trì chứng chỉ cho nhân viên hàng không theo quy định.

(153) Giáo viên kiểm tra bay (trên tàu bay): Là người có đủ trình độ và được phép thực hiện đánh giá trên tàu bay, trong thiết bị huấn luyện mô phỏng bay đối với một loại tàu bay cụ thể và cho một Người khai thác tàu bay cụ thể.

(154) Giáo viên kiểm tra bay (trên buồng lái mô phỏng): Là người có đủ trình độ được thực hiện đánh giá nhưng chỉ trên thiết bị huấn luyện mô phỏng bay đối với một loại tàu bay cụ thể và cho một Người khai thác tàu bay cụ thể.

(155) Giấy chứng nhận sức khỏe: Là giấy chứng nhận được Cục HKVN cấp cho cá nhân để chứng nhận thỏa mãn các yêu cầu y tế cần thiết khi thực hiện công việc. Giấy chứng nhận này được Cục HKVN cấp trên cơ sở thẩm định báo cáo đánh giá (kiểm tra) y tế của Giám định viên y khoa được chỉ định đối với Người nộp đơn.

(156) Giấy chứng nhận loại: Là 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.

(157) Giấy chứng nhận người khai thác (AOC): Là giấy chứng nhận cho phép một nhà khai thác thực hiện các hoạt động vận chuyển hàng không thương mại được quy định.

(158) Giấy xác nhận bảo dưỡng: Là 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.

(159) 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.

(160) 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.

(161) Giờ tham chiếu: Là giờ địa phương tại điểm có mặt để nhận nhiệm vụ, nằm trong phạm vi 02 múi giờ xung quanh giờ địa phương, nơi thành viên tổ bay được coi là trong trạng thái thích nghi.

(162) Hạ cánh hụt: Là thao tác hạ cánh bị đình chỉ tại bất kỳ điểm nào dưới độ cao hoặc chiều cao vượt chướng ngại vật.

(163) Hạ cánh khẩn cấp trên mặt nước: Là sự hạ cánh bắt buộc của một tàu bay trên mặt nước.

(164) Hãng hàng không: Là người khai thác tàu bay Việt Nam và người khai thác tàu bay nước ngoài hoạt động vì mục đích thương mại.

(165) Hàng hóa: Là bất kỳ tài sản nào được chuyên 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.

(166) 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.

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

(168) Hàng hóa COMAT: Là hàng hóa của Người khai thác chở trên tàu bay của Người khai thác với mục đích riêng của Người khai thác.

(169) Hàng nguy hiểm: Được định nghĩa theo khoản 1 Điều 158 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và được phân loại theo *Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật* của ICAO về vận chuyển an toàn hàng nguy hiểm bằng đường không được định nghĩa theo khoản 1 Điều 158 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và được phân loại theo *Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật* của ICAO về vận chuyển an toàn hàng nguy hiểm bằng đường không.

(170) 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.

(171) Hàng không dân dụng: Là hoạt động của tàu bay dân sự với mục đích khai thác hàng không chung, công việc trên không hoặc khai thác vận chuyển hàng không thương mại.

(172) Hành vi can thiệp bất hợp pháp: Là những hành vi cố tình gây nguy hiểm đối với an toàn hàng không và vận tải hàng không, như:

(i) Chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay đang bay;

(ii) Chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay dưới mặt đất;

(iii) Bắt cóc con tin trong tàu bay hoặc trên sân bay;

(iv) Tấn công bằng vũ lực trong tàu bay, trong cảng hàng không sân bay hoặc trên các công trình hàng không;

(v) Đưa vũ khí hoặc các thiết bị, vật phẩm nguy hiểm vào trong tàu bay hoặc trong cảng hàng không với mục đích phạm tội;

(vi) Thông tin sai lệch để gây nguy hiểm cho sự an toàn của tàu bay đang bay hoặc trên mặt đất, gây nguy hiểm cho hành khách, tổ bay, nhân viên mặt đất hoặc công chúng, tại một cảng hàng không hoặc cơ sở hàng không dân dụng.

(173) Hạ cánh bắt buộc đảm bảo an toàn: Là hạ cánh không thể tránh khỏi hoặc hạ cánh dưới nước không gây chấn thương cho người trong máy bay hoặc trên mặt đất hoặc mặt nước.

(174) 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.

(175) 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.

(176) Hệ thống các tài liệu an toàn bay: Là 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, bao gồm tối thiểu là sổ tay hướng dẫn khai thác và sổ tay giám sát hoạt động bảo dưỡng của nhà khai thác.

(177) Hệ thống chất lượng: Là các quy trình và chính sách được tiêu chuẩn hóa dưới dạng văn bản; 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.

(178) 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.

(179) 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.

(180) 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.

(181) Hệ thống bảo dưỡng tương đương: Người có AOC có thể thực hiện các hoạt động bảo dưỡng thông qua thỏa thuận với một tổ chức bảo dưỡng hoặc tự thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng hoặc thay thế, miễn là hệ thống bảo dưỡng của Người có AOC được Cục HKVN phê chuẩn và tương đương với một tổ

chức bảo dưỡng, đồng thời việc đưa tàu bay hoặc sản phẩm hàng không vào khai thác phải được thực hiện bởi nhân viên kỹ thuật hàng không có chứng chỉ phù hợp hoặc chuyên gia sửa chữa tàu bay phù hợp.

(182) Hệ thống cảnh báo va chạm mặt đất (GPWS): Là một hệ thống cảnh báo sử dụng đồng hồ độ cao rada để cảnh báo cho người lái những điều kiện bay nguy hiểm.

(183) Hệ thống hướng dẫn và cảnh báo gió đứt tầm thấp: Một hệ thống sẽ cấp cảnh báo gió đứt ở tầm thấp và trong một số trường hợp cung cấp thông tin hướng dẫn cho phi công để phòng tránh.

(184) Hệ thống cảnh báo nguy cơ va chạm địa hình (TAWS): Là hệ thống cung cấp đầy đủ thông tin và cảnh báo cho thành viên tổ lái nhằm phát hiện các nguy cơ va chạm địa hình tiềm năng và từ đó tổ lái có thể có các biện pháp hữu hiệu để ngăn ngừa sự kiện chuyến bay có kiểm soát va chạm vào địa hình (CFIT).

(185) Hệ thống giảm tốc: Là hệ thống được thiết kế để giảm tốc máy bay khi chạy vượt quá đường cất hạ cánh.

(186) Hệ thống giám sát ATS: Là thuật ngữ chung có ý nhiều nghĩa khác nhau, ADS-B, PSR, SSR hoặc bất kỳ hệ thống cơ sở mặt đất có khả năng nhận dạng tàu bay.

(187) Hệ thống quản lý rủi ro mệt mỏi: Là hệ thống hoạt động dựa trên dữ liệu liên tục theo dõi và quản lý rủi ro an toàn liên quan đến mệt mỏi dựa trên các nguyên tắc và hiểu biết khoa học cũng như các kinh nghiệm khai thác nhằm mục đích đảm bảo nhân viên hàng không liên quan có đủ mức tỉnh táo cần thiết khi thực hiện nhiệm vụ. Hệ thống này có đặc điểm sau:

(i) Đây là một hệ thống quản lý mà người khai thác sử dụng để giảm thiểu ảnh hưởng của mỏi mệt trong hoạt động cụ thể;

(ii) Đây là một quá trình dựa trên dữ liệu và là một phương pháp có tính hệ thống nhằm liên tục theo dõi và quản lý các rủi ro an toàn liên quan đến các sai lỗi do mệt mỏi gây ra.

(188) Hệ thống tạo lực của máy bay: Là một hoặc nhiều động cơ được sử dụng hoặc dự định sử dụng để đẩy tàu bay. Một 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.

(189) Hệ thống tránh va chạm trên không (ACAS): Là 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.

(190) 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.

(191) 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.

(192) Hoạt động không lưu: Là hoạt động của tất cả các tàu bay đang bay hoặc khai thác trên khu vực hoạt động của một sân bay.

(193) 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.

(194) 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.

(195) Hệ thống trọng yếu khai thác EDTO: Là hệ thống tàu bay mà sự hỏng hóc hoặc xuống cấp của nó sẽ có ảnh hưởng bất lợi tới an toàn đối với chuyến bay EDTO, hoặc hệ thống có các tính năng hoạt động liên tục đặc biệt quan trọng đối với an toàn của chuyến bay và việc hạ cánh của tàu bay trong khi bay chuyển hướng EDTO.

(196) Hệ thống quan sát tổng hợp (SVS): Là hệ thống hiển thị các hình ảnh tổng hợp dựa trên dữ liệu của các cảnh quay bên ngoài được quan sát từ buồng lái.

(197) Hệ thống quan sát tổ hợp (CVS): Là hệ thống hiển thị các hình ảnh mà được tổng hợp từ Hệ thống quan sát nâng cao (EVS) và hệ thống quan sát tổng hợp (SVS).

(198) Hệ thống quan sát nâng cao (EVS): Là hệ thống hiển thị hình ảnh thật dưới dạng điện tử các quang cảnh bên ngoài thông qua việc sử dụng cảm biến hình ảnh (EVS không bao gồm các hệ thống quan sát hình ảnh ban đêm (NVIS)).

(199) Hiệu chuẩn: Là các hoạt động được thực hiện theo quy trình cụ thể nhằm so sánh các kết quả đo lường được thực hiện bởi một thiết bị đo lường hoặc tiêu chuẩn làm việc với các tiêu chuẩn đo lường đã được công nhận nhằm mục đích phát hiện và báo cáo hoặc loại bỏ những lỗi trong thiết bị đo lường, tiêu chuẩn làm việc, hoặc sản phẩm hàng không được thử nghiệm.

(200) 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.

(201) Huấn luyện bay bằng thiết bị: Là việc 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.

(202) Huấn luyện bay: Là việc huấn luyện bay không phải là huấn luyện mặt đất do một giáo viên hướng dẫn thực hiện trên một tàu bay.

(203) 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.

(204) 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 Bộ QCATHK khi thực hiện công việc huấn luyện.

(205) Hợp đồng ADS: Là văn bản trong đó các điều khoản của một thỏa thuận ADS sẽ được trao đổi giữa hệ thống mặt đất và tàu bay và chỉ rõ các điều kiện để các báo cáo ADS được kích hoạt và các dữ liệu cần thiết được đưa vào báo cáo.

(206) Hư hại lớn: Là hư hại hoặc hỏng hóc có ảnh hưởng đến độ bền cấu trúc, tính năng và đặc tính bay của tàu bay và thường đòi hỏi phải thay thế hoặc sửa chữa lớn các thành phần bị tác động. Hỏng hóc hoặc hư hại động cơ được giới hạn tới 01 động cơ nếu duy nhất 01 động cơ hỏng hoặc bị hư hại, các tấm làm thon hoặc nắp đậy động cơ bị uốn cong, lõm ở lớp vỏ tàu bay, các lỗ thủng nhỏ trên lớp vỏ hoặc khung, hư hại dưới đất của các rô-to hoặc lá quạt, và hư hại tới càng hạ

cánh, khối bánh, lốp, cánh tà, phụ trợ động cơ, phanh hoặc đầu mép cánh không được xem xét là "hư hại lớn" nhằm mục đích xác định hư hại liên quan đến tai nạn tàu bay.

(207) Hướng bay: Là 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).

(208) IFR: Là ký hiệu sử dụng để chỉ các quy tắc bay bằng thiết bị.

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

(210) 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.

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

(212) 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 hạn hoạt động khác và những điều kiện mong đợi trên tuyến đường sẽ bay qua và tại các sân bay liên quan.

(213) 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.

(214) 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.

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

(216) Khai thác trên mặt nước: Là hoạt động khai thác tàu bay trên bề mặt nước.

(217) Khai thác ngoài khơi: Là việc khai thác lịch trình mà phần lớn các chuyến bay tiến hành trên vùng biển từ hoặc tới các vị trí ngoài khơi. Các hoạt động khai thác này bao gồm cả hỗ trợ việc khai thác dầu khí ngoài khơi, khai thác khoáng sản và chuyên chở.

(218) Khai thác tàu bay nông nghiệp: Khai thác tàu bay với mục đích:

(i) Phát tán bất kỳ chất hấp thụ có lợi;

(ii) Phát tán bất kỳ chất nào khác để chăm sóc cây, xử lý đất, nhân giống cây cối, hoặc kiểm soát sâu bệnh;

(iii) Tham gia vào các hoạt động phát tán ảnh hưởng trực tiếp đến nông nghiệp, làm vườn, bảo tồn rừng, nhưng không bao gồm việc phát tán côn trùng sống.

(219) Khai thác tầm bay mở rộng (EDTO): Các hoạt động được thực hiện bởi một tàu bay với hai hoặc nhiều hơn hai động cơ tuốc bin ở nơi mà thời gian chuyển hướng tới một sân bay dự bị trên đường bay lớn hơn ngưỡng thời gian được quy định bởi Quốc gia người khai thác.

(220) Khai thác tiếp cận bằng thiết bị: Là việc tiếp cận và hạ cánh sử dụng thiết bị dẫn đường dựa trên quy trình tiếp cận bằng thiết bị. Có hai phương pháp thực hiện khai thác tiếp cận bằng thiết bị:

(i) Khai thác tiếp cận thiết bị hai chiều sử dụng dẫn đường theo phương ngang;

(ii) Khai thác tiếp cận thiết bị ba chiều sử dụng dẫn đường theo cả phương ngang và phương thẳng đứng.

(221) Khảo sát - đánh giá: Là các hoạt động của quốc gia thông qua quá trình kiểm tra và đánh giá nhằm đảm bảo các cá nhân, tổ chức được phê chuẩn, ủy quyền, cấp giấy chứng nhận duy trì việc tuân thủ các quy định và chức năng dựa theo mức độ năng lực và an toàn do quốc gia đó yêu cầu.

(222) Khí cầu có điều khiển: Là tàu bay nhẹ hơn không khí mà có động cơ điều khiển.

(223) Khí cầu: Là tàu bay nhẹ hơn không khí mà không có động cơ điều khiển.

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

(225) Khoảng thời gian bay đối với máy bay: Là khoảng thời gian tính từ khi máy bay bắt đầu chuyển động khỏi vị trí đỗ với mục đích cất cánh cho đến khi máy bay dừng lại hẳn tại một điểm đỗ đã được xác định với các động cơ đều tắt.

(226) Khoảng thời gian bay đối với trực thăng: Là khoảng thời gian tính từ khi các cánh quay của trực thăng bắt đầu chuyển động cho đến khi trực thăng dừng lại kết thúc chuyến bay và các cánh quay đã dừng hẳn.

(227) Khoảng thời gian thực hiện nhiệm vụ bay: Là khoảng thời gian bắt đầu khi một thành viên tổ bay có mặt nhận nhiệm vụ bay bao gồm 01 hoặc nhiều chặng bay và kết thúc khi tàu bay dừng lại hẳn với các động cơ đều tắt khi hoàn thành chặng bay cuối mà người đó là thành viên tổ bay làm việc trên chuyến bay đó.

(228) Khối lượng treo ngoài: Là khối lượng tải được vận chuyển, hoặc chở bên ngoài thân tàu bay.

(229) 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.

(230) 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.

(231) 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.

(232) 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.

(233) Khu vực hạ cánh: Là một phần của một khu vực di chuyển dành cho việc cất cánh và hạ cánh của tàu bay.

(234) 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.

(235) 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.

(236) Khu vực hoạt động của tàu bay: Là một phần của sân bay được sử dụng cho tàu bay cất cánh, hạ cánh, lăn, không gồm sân đỗ.

(237) Khu vực kiểm soát nhà ga: Là 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.

(238) 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.

(239) 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.

(240) Khu vực tiếp cận và cất cánh cuối cùng (FATO): Là 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.

(241) Khu vực tín hiệu: Là khu vực trên sân bay sử dụng để hiển thị các tín hiệu mặt đất.

(242) 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.

(243) 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.

(244) Kiểm tra thực hành: Là 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.

(245) Kiểm tra trước chuyến bay: Là 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.

(246) Kiểm tra viên: Là 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 Bộ QCATHK.

(247) 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.

(248) 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.

(249) Khuyến cáo an toàn: Là đề xuất của nhà chức trách điều tra tai nạn tàu bay của quốc gia thực hiện điều tra, dựa trên các thông tin thu thập được trong quá trình điều tra nhằm mục đích phòng ngừa sự cố hoặc tai nạn và không nhằm mục đích xác định lỗi hoặc quy trách nhiệm pháp lý đối với cá nhân. Bên cạnh các khuyến cáo an toàn ban hành từ việc điều tra tai nạn, sự cố tàu bay, các khuyến cáo an toàn có thể xuất phát từ các nguồn khác nhau, trong đó bao gồm các nghiên cứu về an toàn.

(250) 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.

(251) Khung giờ nhịp sinh học thấp: Là khoảng thời gian giữa 02:00 và 05:59 trong múi giờ mà thành viên tổ bay đã thích nghi.

(252) Kiểm tra kỹ năng: Là bài kiểm tra năng lực trong lĩnh vực khai thác đối với việc cấp giấy phép, năng định hoặc thẩm quyền bằng cách yêu cầu người nộp đơn trả lời các câu hỏi và chứng minh khả năng điều khiển tàu bay khi bay hoặc trong thiết bị huấn luyện mô phỏng bay được phê chuẩn hoặc kết hợp cả hai.

(253) Khoảng thời gian nghỉ ngơi: Là khoảng thời gian được xác định trước, liên tục và không gián đoạn, trước hoặc sau nhiệm vụ, trong khoảng thời gian này, thành viên tổ bay được miễn mọi nhiệm vụ, bao gồm cả nhiệm vụ dự bị và nhiệm vụ dự phòng.

(254) Khoảng thời gian làm nhiệm vụ: Là khoảng thời gian bắt đầu khi một thành viên tổ bay được Người khai thác tàu bay yêu cầu có mặt nhận nhiệm vụ, bao gồm cả nhiệm vụ sau chuyến bay, kết thúc khi thành viên tổ bay không phải làm bất kỳ nhiệm vụ nào nữa.

(255) Khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay (FDP): Là khoảng thời gian bắt đầu khi một thành viên tổ bay có mặt nhận nhiệm vụ bay bao gồm 01 hoặc nhiều chặng bay và kết thúc khi tàu bay dừng lại hẳn với các động cơ đều tắt khi hoàn thành chặng bay cuối mà người đó là thành viên tổ bay làm việc trên chuyến bay đó.

(256) Loại tính năng liên lạc theo yêu cầu (RCP): Là loại tính năng được thể hiện bằng ký hiệu (ví dụ RCP 240) mà biểu thị giá trị được chỉ định tới tham số RCP đối với thời gian truyền phát, tính liên tục, tính có sẵn và tính toàn vẹn của liên lạc.

(257) 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 QCATHK.

(258) Lăn bánh: Là 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.

(259) 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.

(260) 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.

(261) Liên lạc dựa trên tính năng (PBC): Là việc liên lạc dựa trên tính năng kỹ thuật được áp dụng theo các quy định của dịch vụ không lưu.

(262) Liên lạc dữ liệu giữa kiểm soát viên không lưu và người lái (CPDLC): Là 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.

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

(264) Lịch bay gián đoạn: Là lịch bay làm ảnh hưởng đến giấc ngủ trong khung giờ ngủ tối ưu của thành viên tổ bay do thực hiện một hoặc kết hợp nhiều nhiệm vụ bay mà vi phạm thời điểm bắt đầu hoặc thời điểm kết thúc trong bất kỳ khoảng thời gian ngày hoặc đêm mà thành viên tổ bay đó đã thích nghi. Lịch bay được coi là gián đoạn khi nhiệm vụ được bắt đầu sớm, kết thúc muộn hoặc nhiệm vụ đêm, trong đó:

(i) Nhiệm vụ bắt đầu sớm: Là việc thực hiện nhiệm vụ được bắt đầu trong khoảng thời gian giữa 05:00 và 05:59 trong múi giờ mà thành viên tổ bay đã thích nghi;

(ii) Nhiệm vụ kết thúc muộn: Là việc thực hiện nhiệm vụ được kết thúc trong khoảng thời gian giữa 23:00 và 01:59 trong múi giờ mà thành viên tổ bay đã thích nghi.

(265) 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).

(266) Loại tàu bay: Là 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.

(267) 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).

(268) Máy bay cánh quạt: Là tàu bay có động cơ pit-tông hoặc tuốc-bin có lực đẩy chủ yếu từ các cánh quạt.

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

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

(271) 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.

(272) Ma trận đánh giá tình trạng đường CHC (RCAM): Là một ma trận cho phép đánh giá mã tình trạng đường CHC sử dụng các quy trình liên quan dựa trên kết quả quan sát tình trạng bề mặt đường CHC và báo cáo của người lái về hoạt động phanh máy bay.

(273) Mã tình trạng đường CHC: Là ký hiệu mô tả tình trạng bề mặt đường CHC được sử dụng trong báo cáo tình trạng đường CHC.

(274) 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. Một ELT có thể là một trong các dạng sau đây:

(i) ELT tự động cố định: là ELT tự động khởi động và thường xuyên được gắn vào trên một tàu bay;

(ii) ELT cầm tay tự động: là ELT kích hoạt tự động được lắp chặt vào tàu bay nhưng có thể dễ dàng tháo khỏi tàu bay;

(iii) ELT tự động kích hoạt: 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;

(iv) 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.

(275) Mệt mỏi: Là trạng thái suy giảm khả năng hoạt động tinh thần và thể chất, khả năng làm việc, là kết quả của việc mất ngủ hoặc mất ngủ kéo dài hoặc hoạt động thể chất có thể làm suy giảm sự tỉnh táo của thành viên tổ bay và làm giảm khả năng thực hiện khai thác tàu bay một cách an toàn hoặc thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến an toàn.

(276) Mối nguy hiểm: Là trạng thái hoặc một vật thể có khả năng gây ra tổn thương cho con người, hỏng hóc cho trang thiết bị hoặc các cấu trúc, mất chất liệu hoặc giảm khả năng thực hiện các chức năng theo quy định.

(277) Mối nguy: Là trạng thái hoặc vật thể có khả năng tiềm tàng gây ra hoặc góp phần dẫn đến tai nạn hoặc sự cố tàu bay.

(278) Mối đe dọa: Khi liên quan đến chuyến bay, là các sự kiện hoặc sai lỗi xảy ra ngoài tầm kiểm soát của nhân viên khai thác, làm tăng tính phức tạp khai thác và phải được quản lý để duy trì mức độ an toàn.

(279) Mục tiêu an toàn: Là mục tiêu đạt được của các chỉ số thực hiện an toàn trong một khoảng thời gian xác định.

(280) Mực bay: Là 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. Có một số đặc điểm sau:

(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;

(iv) 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.

(281) 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.

(282) Mực: Là 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.

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

(284) 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.

(285) 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".

(286) Người khai thác tàu bay: Là tổ chức, cá nhân tham gia vào hoạt động khai thác tàu bay.

(287) 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.

(288) Năm theo lịch: Là một năm bắt đầu từ ngày đầu tiên của năm dương lịch và kết thúc ngày cuối cùng của năm dương lịch này (ví dụ: từ ngày 01 tháng 01 đến ngày 31 tháng 12 theo lịch dương).

(289) Nhân viên bảo dưỡng tàu bay: Là 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.

(290) 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.

(291) 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 Cục HKVN cấp hoặc công nhận.

(292) 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, trong đó bao gồm cả 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.

(293) 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.

(294) 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.

(295) Ngày theo lịch: Là khoảng thời gian 24 giờ tính từ 00h00 theo hệ giờ quốc tế UTC hoặc theo giờ địa phương.

(296) Ngày theo giờ địa phương: Là khoảng thời gian 24 giờ tính từ 00h00 giờ địa phương.

(297) Ngày miễn hoàn toàn khỏi mọi nhiệm vụ: Là thời gian được thông báo trước bao gồm 01 ngày và 02 đêm theo giờ địa phương, khoảng thời gian nghỉ ngơi hồi phục có thể là một phần của Ngày miễn hoàn toàn khỏi mọi nhiệm vụ.

(298) Nghỉ giải lao: Là khoảng thời gian không làm bất kỳ nhiệm vụ gì nhưng được tính vào thời gian làm việc và nhỏ hơn khoảng thời gian nghỉ ngơi liên tục.

(299) Nguyên nhân trực tiếp: Là các hành động, sự bỏ sót, các sự kiện, điều kiện hoặc sự tổng hợp các yếu tố trên dẫn đến xảy ra tai nạn, sự cố tàu bay.

(300) Nguyên nhân gián tiếp: Là các hành động, sự bỏ sót, các sự kiện, điều kiện hoặc sự tổng hợp các yếu tố trên nếu được loại trừ, ngăn ngừa hoặc không xảy ra sẽ làm giảm khả năng xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay hoặc giảm thiểu hậu quả của tai nạn, sự cố tàu bay.

(301) Người chỉ huy tàu bay dưới sự giám sát: Là lái phụ thực hiện nhiệm vụ và chức năng của người chỉ huy tàu bay dưới sự giám sát của người chỉ huy tàu bay theo phương thức giám sát được Cục HKVN chấp thuận.

(302) Người khai thác tàu bay nước ngoài: Người khai thác không phải là người khai thác tàu bay Việt Nam tham gia vào hoạt động vận chuyển hàng không thương mại trong lãnh thổ hoặc vùng trời Việt Nam, cho dù là thường lệ hay không thường lệ.

(303) Nhân viên hàng không lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay (Airman): Thuật ngữ này đề cập đến các đối tượng sau:

(i) Người thực hiện nhiệm vụ như là người lái tàu bay, nhân viên bảo dưỡng tàu bay, thành viên tổ bay, hoặc người dẫn đường cho tàu bay trong khi tàu bay đang bay;

(ii) Người thực hiện nhiệm vụ kiểm tra, bảo dưỡng, đại tu hoặc sửa chữa tàu bay, sửa chữa động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay, hoặc các thiết bị tàu bay;

(iii) Người thực hiện nhiệm vụ như là một nhân viên điều phối bay.

(304) Nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn: Dành cho nhiệm vụ dự bị và nhiệm vụ ngắt quãng, một nơi thoải mái và yên lặng, biệt lập với công chúng, với khả năng điều khiển ánh sáng và nhiệt độ, được trang bị nội thất thích hợp cho phép thành viên tổ

bay ngủ, đủ chỗ cho tất cả thành viên tổ bay có mặt tại một thời điểm và dễ dàng tiếp cận với nơi có đồ ăn và đồ uống.

(305) Nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn thích hợp: Là nơi nghỉ dành cho nhiệm vụ dự bị, nhiệm vụ ngắt quãng và nghỉ ngơi, phòng riêng biệt dành cho từng thành viên tổ bay trong môi trường yên tĩnh, được trang bị giường, được thông gió, có thiết bị điều chỉnh nhiệt độ và cường độ ánh sáng và dễ dàng tiếp cận với nơi có đồ ăn và đồ uống.

(306) Nhiên liệu trọng yếu khai thác EDTO: Lượng nhiên liệu cần thiết để bay tới sân bay dự bị ở điểm quan trọng nhất trên đường bay, hỏng hóc hệ thống được hạn chế tối đa.

(307) Nhiệm vụ: Là bất kỳ công việc nào mà thành viên tổ bay thực hiện cho Người khai thác tàu bay, bao gồm nhiệm vụ bay, công việc hành chính, giảng dạy hoặc huấn luyện, kiểm tra, chuyển sân và nhiệm vụ dự bị.

(308) Nhiệm vụ đêm: Là nhiệm vụ nằm trong khoảng bất kỳ của giai đoạn từ 02:00 đến 04:59 trong múi giờ mà thành viên tổ bay đã thích nghi.

(309) Nhiệm vụ ngắt quãng: Là khoảng thời gian làm hai nhiệm vụ bay bị ngắt quãng bằng một lần giải lao ở giữa có thời gian ít hơn khoảng thời gian nghỉ ngơi theo yêu cầu.

(310) Nhiệm vụ dự phòng: Là khoảng thời gian trong đó thành viên tổ bay được Người khai thác tàu bay yêu cầu và thông báo trước ít nhất 10 giờ để sẵn sàng để nhận nhiệm vụ bay, chuyển sân hoặc các nhiệm vụ khác.

(311) Nhiệm vụ quay vòng: Là một hoặc một loạt nhiệm vụ, bao gồm ít nhất 01 nhiệm vụ bay và khoảng thời gian nghỉ ngơi ngoài căn cứ chính, bắt đầu nhận nhiệm vụ tại căn cứ chính và kết thúc khi thành viên tổ bay quay trở về căn cứ chính để bắt đầu khoảng thời gian nghỉ ngơi mà theo đó Người khai thác tàu bay không chịu trách nhiệm cung cấp chỗ nghỉ đủ tiêu chuẩn cho thành viên tổ bay đó.

(312) Nhiệm vụ dự bị: Là khoảng thời gian được xác định và thông báo trước, trong khoảng thời gian này thành viên tổ bay được Người khai thác tàu bay yêu cầu sẵn sàng để nhận nhiệm vụ bay, chuyển sân hoặc các nhiệm vụ khác mà không xen kẽ trong khoảng thời gian nghỉ ngơi.

(313) Nhiệm vụ dự bị tại sân bay: Là nhiệm vụ dự bị được thực hiện tại sân bay.

(314) Nhiệm vụ dự bị khác: Là nhiệm vụ dự bị được thực hiện tại nhà hoặc tại nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn thích hợp.

(315) Phân loại tải trọng trực thăng: Cấu hình đối với tải bên ngoài được chuyên chở bởi trực thăng:

(i) Hạng A - tải bên ngoài gắn cố định với máy bay, không thể loại bỏ khi bay và không vượt quá càng hạ cánh, được sử dụng để vận chuyển hàng hóa;

(ii) Hạng B - tải bên ngoài được treo từ máy bay trực thăng, có thể loại bỏ khi bay và được vận chuyển trên vùng đất và vùng nước trong quá trình khai thác máy bay;

(iii) Hạng C - tải bên ngoài được treo bởi máy bay trực thăng, có thể loại bỏ khi bay nhưng duy trì tiếp xúc với mặt đất hoặc mặt nước khi khai thác máy bay;

(iv) Hạng D - tải bên ngoài được treo từ máy bay trực thăng nhằm vận chuyển người.

(316) 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.

(317) 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.

(318) 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.

(319) Phân loại khai thác tiếp cận bằng thiết bị: Là việc phân loại khai thác tiếp cận bằng thiết bị dựa trên các giá trị khai thác tối thiểu được thiết kế mà dưới giá trị này việc tiếp cận chỉ có thể được tiếp tục với các tham chiếu bằng mắt cần thiết như sau:

(i) Kiểu A: độ cao tối thiểu khi thực hiện giảm độ cao hoặc độ cao quyết định bằng hoặc lớn hơn 75 m (250 ft);

(ii) Kiểu B: độ cao quyết định dưới 75 m (250 ft). Khai thác tiếp cận bằng thiết bị loại B được phân nhỏ như sau:

(A) Loại I (CAT I): độ cao quyết định không thấp hơn 60 m (200 ft) với tầm nhìn không dưới 800 m hoặc tầm nhìn đường hạ cất cánh không dưới 550 m;

(B) Loại II (CAT II): độ cao quyết định thấp hơn 60 m (200 ft), nhưng không dưới 30 m (100 ft) và tầm nhìn đường hạ cất cánh không dưới 300 m;

(C) Loại IIIA (CAT IIIA): Độ cao quyết định dưới 30 m (100 ft) hoặc không có độ cao quyết định và Tầm nhìn đường hạ cất cánh từ 175 m trở lên;

(D) Loại IIIB (CAT IIIB): Độ cao quyết định dưới 15 m (50 ft) hoặc không có độ cao quyết định; và tầm nhìn đường hạ cất cánh nhỏ hơn 175 m và lớn hơn 50 m;

(E) Loại IIIC (CAT IIIC): không có độ cao quyết định và không có giới hạn tầm nhìn đường hạ cất cánh.

(320) Phê chuẩn (khi liên quan tới Hàng nguy hiểm): Là sự cho phép bởi nhà chức trách của một Quốc gia thích hợp đối với:

(i) Việc vận chuyển hàng nguy hiểm bị cấm mà được chấp thuận, quy định trong tài liệu Hướng dẫn kỹ thuật của ICAO trên tàu bay chở khách, tàu bay chở hàng.

(ii) Các mục đích khác theo quy định trong tài liệu Hướng dẫn kỹ thuật của ICAO.

(321) Phù hợp với nhiệm vụ: Trạng thái thể chất, tinh thần và trí tuệ có khả năng thực hiện nhiệm vụ ở mức độ an toàn cao nhất.

(322) Phụ ước của Công ước Chicago: Tài liệu được ban hành bởi ICAO chứa đựng các Tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành áp dụng cho hàng không dân dụng.

(323) Phương thức tiếp cận bằng thiết bị (IAP): Là 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 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. Quy trình tiếp cận bao gồm:

(i) Quy trình tiếp cận không chính xác: là quy trình tiếp cận được thiết kế cho hoạt động tiếp cận bằng thiết bị dạng 2 chiều Kiểu A;

(ii) Quy trình tiếp cận với hướng dẫn theo phương thẳng đứng: là quy trình tiếp cận bằng thiết bị dẫn đường dựa trên tính năng được thiết kế cho hoạt động tiếp cận bằng thiết bị dạng 3 chiều Kiểu A;

(iii) Quy trình tiếp cận chính xác: là quy trình tiếp cận bằng thiết bị dựa trên các hệ thống dẫn đường (ILS, MLS, GLS và SBAS CAT I) được thiết kế cho hoạt động tiếp cận bằng thiết bị dạng 3 chiều Kiểu A hoặc B;

(iv) Ghi chú: Hướng dẫn theo phương ngang và phương thẳng đứng dựa vào hướng dẫn được cung cấp bởi thiết bị trợ giúp dẫn đường dựa trên mặt đất hoặc dữ liệu dẫn đường do máy tính tạo ra.

(324) Quản lý sai lỗi: Là quá trình phát hiện và ứng phó các sai lỗi bằng các biện pháp làm giảm thiểu hoặc loại bỏ các hậu quả của các lỗi, và làm giảm thiểu các khả năng có thể xảy ra sai lỗi hoặc các trạng thái không mong muốn của tàu bay.

(325) Quản lý mối đe dọa: Là quá trình phát hiện và xử lý đối với các mối đe dọa bằng các biện pháp ngăn chặn nhằm giảm thiểu hoặc loại trừ hậu quả của các mối đe dọa và làm giảm bớt xác suất xảy ra sai lỗi hoặc sự kiện không mong muốn.

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

(327) Quốc gia người khai thác: Là quốc gia mà Người khai thác tàu bay đặt trụ sở kinh doanh chính hoặc nếu trong trường hợp Người khai thác không không đặt trụ sở kinh doanh tại đó thì Quốc gia người khai thác là nơi người khai thác cư trú thường xuyên tại đó.

(328) Quốc gia nơi xảy ra sự cố: Là quốc gia có lãnh thổ nơi tai nạn hay sự cố xảy ra.

(329) 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.

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

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

(332) Quốc gia của sân bay đến: Quốc gia sau cùng mà tại đó người, hàng hóa rời khỏi hoặc được đưa ra khỏi tàu bay.

(333) Quốc gia sân bay hoạt động: Quốc gia mà ở đó sân bay được xây dựng và hoạt động.

(334) Quy trình tiếp cận bằng thiết bị: Là 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.

(335) Rủi ro an toàn: Là khả năng xảy ra và hậu quả đã được dự đoán của một sự kiện.

(336) Sai lỗi: Là một hành động hoặc do không thực hiện hành động của một nhân viên làm nhiệm vụ dẫn tới các sai lệch so với quy trình, mục đích hoặc mong đợi của tổ chức hoặc của nhân viên làm nhiệm vụ đó.

(337) 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

(338) Sản phẩm hàng không: Bất kì tàu bay, động cơ máy bay, cánh quạt hoặc các bộ phận lắp ráp, phụ tùng, vật liệu, linh kiện hoặc bộ phận được lắp đặt trên tàu bay.

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

(340) Sàn cất hạ cánh trực thăng: Là khu vực dành cho trực thăng đặt trên một cấu trúc nổi hoặc cố định ngoài khơi.

(341) 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 đó là một khu vực có kiểm soát.

(342) Sân bay, bãi đáp trực thăng: Là khu vực xác định trên đất liền hoặc trên mặt nước (bao gồm các công trình, máy móc, thiết bị) được sử dụng toàn bộ hoặc một phần cho việc đến, đi và di chuyển trên bề mặt của tàu bay.

(343) Sân bay, bãi đáp trực thăng dự bị: Là một sân bay mà một tàu bay có thể đến hạ cánh khi không thể hoặc được cảnh báo không nên đến hạ cánh tại sân dự định hạ cánh ban đầu, nơi mà cần có các dịch vụ, trang thiết bị luôn sẵn sàng phục vụ, phù hợp với các yêu cầu khai thác, tính năng của tàu bay và đúng với thời gian dự kiến tàu bay khai thác. Sân bay dự bị bao gồm các loại sân bay sau:

(i) Sân bay dự bị cất cánh: Là sân bay, bãi đáp trực thăng dự bị để tàu bay có khả năng hạ cánh ngay sau khi cất cánh và khi tàu bay không thể sử dụng sân bay khởi hành để làm sân bay hạ cánh;

(ii) Sân bay dự bị trên hành trình: Là sân bay, bãi đáp trực thăng dự bị mà một tàu bay có thể hạ cánh trong trường hợp mà việc chuyển hướng trở thành cần thiết khi đang bay trên đường bay;

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

(iv) Sân bay dự bị đến: Là sân bay, bãi đáp trực thăng dự bị mà một tàu bay có thể bay đến nếu tàu bay này không thể hoặc được cảnh báo không nên bay tới hoặc hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh.

(344) Sân bay biệt lập: Là sân bay đến nhưng không có sân bay dự bị thích hợp đối với mỗi loại tàu bay xác định.

(345) 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.

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

(347) Số lượng hành khách tối đa: Số lượng hành khách tối đa cho phép cất cánh.

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

(349) Sổ tay kiểm soát hoạt động bảo dưỡng của nhà khai thác: Là 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.

(350) Sổ tay quy trình của cơ sở bảo dưỡng: Là 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.

(351) Sự cố do hàng nguy hiểm: Là vụ việc liên quan đến vận chuyển hàng hóa nguy hiểm nhưng chưa phải tai nạn do hàng nguy hiểm gây ra. Sự cố này không nhất thiết xảy ra trên tàu bay, sự cố này làm cho người bị thương, tài sản bị hư hỏng, bị cháy, vỡ, tràn hoặc rò rỉ chất lỏng, chất phóng xạ hoặc có các bằng chứng khác cho thấy tình trạng nguyên vẹn của kiện hàng không được duy trì. Mọi sự cố liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm đe dọa nghiêm trọng đến tàu bay và người trên tàu bay được coi là sự cố do hàng nguy hiểm gây ra.

(352) Sự cố nghiêm trọng: là các sự cố liên quan đến các tình huống có khả năng cao xảy ra tai nạn và gắn liền với khai thác tàu bay, trong trường hợp máy bay có người lái, xảy ra giữa thời điểm bất kỳ người nào lên tàu bay để thực hiện chuyến bay cho đến khi tất cả mọi người đã rời khỏi tàu bay hoặc trong trường hợp máy bay không người lái, xảy ra giữa thời điểm máy bay sẵn sàng để di chuyển cho chuyến bay cho đến khi nó kết thúc chuyến bay và hệ thống lực đẩy bị ngắt. Một sự cố liên quan đến tình huống cho thấy rằng một tai nạn đã gần như xảy ra và sự khác biệt chỉ là kết quả của sự kiện.

(353) 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.

(354) 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; gây ra hoặc làm xấu đi các quan hệ nghề nghiệp, xã hội, tâm lý hay thể chất hoặc sự rối loạn trật tự.

(355) Sự phụ thuộc vào chất kích thích: Là tình trạng một người phụ thuộc vào một chất nào đó không phải là thuốc lá hoặc đồ uống có chứa xantin (như trong

cà fê), dựa trên khả năng chịu đựng tăng cao; biểu hiện của triệu chứng nghiện; mất kiểm soát khi sử dụng; hoặc liên tục sử dụng mặc dù gây hại tới sức khỏe hoặc làm suy giảm các chức năng xã hội, cá nhân hoặc nghề nghiệp.

(356) Sửa chữa: Là 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.

(357) Sửa chữa lớn: Là việc sửa chữa mà:

(i) Nếu việc thực hiện không đúng có thể ảnh hưởng đáng kể đến trọng lượng, cân bằng, độ bền cấu trúc, tính năng, động cơ, khai thác, đặc tính bay hoặc các thuộc tính khác ảnh hưởng đến tính đủ điều kiện bay của tàu bay;

(ii) Không thực hiện được theo thao tác đã được chấp thuận hoặc không thể thực hiện được bằng cách thức thông thường.

(358) 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.

(359) Tàu bay buồng kín: Là tàu bay 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).

(360) 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.

(361) 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 cánh cố định để tạo lực nâng trong suốt quá trình bay bằng.

(362) Tàu bay chở khách: Là tàu bay chuyên chở người không phải thành viên tổ bay, nhân viên của Người 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.

(363) Tàu bay chở hàng: Là bất kì tàu bay nào chở hàng hóa hoặc tài sản nhưng không chở khách. Trong mục này, những đối tượng sau không được coi là hành khách:

(i) Thành viên tổ bay;

(ii) Nhân viên của Người khai thác được chở tuân thủ với các quy định trong tài liệu Hướng dẫn khai thác;

(iii) Một đại diện được ủy quyền của Cục HKVN;

(iv) Một người có trách nhiệm đối với một hàng hóa đặc biệt trên tàu bay.

(364) Tàu bay được chứng nhận khai thác một người lái: Là 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.

(365) Tàu bay được chứng nhận để khai thác nhiều người lái: là loại tàu bay được quốc gia đăng ký xác nhận, trong suốt quá trình phê chuẩn, có thể khai thác an toàn với thành viên tổ lái tối thiểu gồm hai người lái.

(366) Tàu bay được quy định để khai thác với một lái phụ: Là loại tàu bay được quy định khai thác với một lái phụ, khi được chỉ rõ trong tài liệu Hướng dẫn bay hoặc trong chứng chỉ Người khai thác tàu bay.

(367) Tàu bay không người lái: là cách phân loại về máy bay được khai thác mà không có phi công điều khiển. Máy bay không người lái phải bao gồm cả khí cầu không người lái và tàu bay điều khiển từ xa.

(368) 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.

(369) Tàu bay nặng hơn không khí: Là bất kỳ tàu bay nào được nâng giữ trong khi bay chủ yếu nhờ lực của khí động học.

(370) 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.

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

(372) Tàu bay phản lực: Một tàu bay động cơ tuốc-bin không có cánh quạt.

(373) Tàu bay phức hợp: Là tàu bay có càng, cánh tà có thể thu thả được và có khả năng điều khiển góc chúc ngóc (pitch) của cánh quạt hoặc trong trường hợp đối với một thủy phi cơ thì có khả năng điều khiển cánh tà và góc chúc ngóc (pitch) của cánh quạt.

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

(375) Tiếp cận hạ cánh Loại II (CAT II): Là phương thức tiếp cận và hạ cánh bằng thiết bị chính xác với độ cao quyết định thấp hơn 60 m (200 ft), nhưng không dưới 30 m (100 ft) và tầm nhìn đường hạ cất cánh không dưới 300 m.

(376) Tiếp cận hạ cánh Loại IIIA (CAT IIIA): Là phương thức tiếp cận và hạ cánh bằng thiết bị chính xác với:

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

(ii) Tầm nhìn đường hạ cất cánh từ 175 m trở lên.

(377) Tiếp cận hạ cánh loại IIIB (CAT IIIB): Là phương thức tiếp cận và hạ cánh bằng thiết bị chính xác với:

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

(ii) Tầm nhìn đường hạ cất cánh dưới 175 m, nhưng không dưới 50 m.

(378) Tiếp cận hạ cánh loại IIIC (CAT IIIC): Là 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.

(379) 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:

a) 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;

b) 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;

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

(380) Tai nạn do hàng nguy hiểm: là vụ việc xảy ra liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm dẫn đến chết người, bị thương nặng hoặc bị tổn thất lớn về tài sản.

(381) 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.

(382) 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.

(383) Tài liệu mô tả đặc điểm huấn luyện: Là tài liệu được Cục HKVN cấp cho Người giữ Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không nhằm mô tả cụ thể các yêu cầu về chương trình huấn luyện và thẩm quyền tiến hành huấn luyện, kiểm tra và sát hạch với các giới hạn cụ thể.

(384) Tài liệu điện tử (EFB): Là hệ thống thông tin điện tử dành cho tổ lái mà cho phép lưu trữ, cập nhật, phân phối, hiển thị và tính toán dữ liệu số (nếu có) để hỗ trợ cho hoạt động bay hoặc thực hiện nhiệm vụ bay.

(385) Tài liệu hướng dẫn bay (AFM): Là tài liệu, có liên quan tới 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.

(386) 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.

(387) 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.

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

(389) 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.

(390) 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.

(391) 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.

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

(393) Tải tối ưu: Là tích của tải giới hạn với một hệ số an toàn thích hợp.

(394) Tân tạo: Là việc khôi phục lại một bộ phận của 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.

(395) 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.

(396) Tầm nhìn đường cất hạ cánh (RVR): Là 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.

(397) Tầm nhìn từ buồng lái: Là tầm nhìn về phía trước từ buồng lái của một tàu bay đang bay.

(398) Tầm nhìn từ mặt đất: Là tầm nhìn tại một sân bay do người quan sát được ủy quyền thông báo.

(399) Tầm nhìn: Là 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.

(400) Thành viên tổ bay làm nhiệm vụ trên chuyến bay: Là thành viên tổ bay thực hiện nhiệm vụ trên tàu bay trong một chặng bay.

(401) Tháng theo lịch: Một khoảng thời gian là một tháng bắt đầu từ ngày đầu tiên của tháng dương lịch và kết thúc ngày cuối cùng của tháng dương lịch này (ví dụ: từ ngày 01 tháng 01 đến ngày 31 tháng 01 theo lịch dương).

(402) Theo dõi tàu bay: Là quá trình dựa trên thiết bị dẫn đường trên mặt đất nhằm duy trì và cập nhật theo một chu kỳ tiêu chuẩn thông tin định vị 4 chiều của tàu bay khi đang bay.

(403) Thẻ nhận dạng phê chuẩn đủ điều kiện bay: Là thẻ được gắn vào từng bộ phận máy bay. Thẻ này phải bao gồm số của bộ phận, số thứ tự sản xuất và tình trạng tuổi thọ. Khi bộ phận đó được tháo ra khỏi sản phẩm được chứng nhận loại thì phải làm thẻ mới hoặc thẻ đã tồn tại phải được cập nhật với tình trạng tuổi thọ

hiện thời. Thẻ nhận dạng phê chuẩn đủ điều kiện bay có hai mục đích riêng biệt như sau:

(i) Như một chứng chỉ cho phép sử dụng của một bộ phận, thiết bị hoặc thiết bị lắp ráp sau bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, đại tu hoặc khôi phục;

(ii) Với mục đích để bàn giao một phụ tùng mới sản xuất.

(404) Thiết bị có thọ mệnh: Là thiết bị có giới hạn bắt buộc phải thay thế trong thiết kế loại, tài liệu hướng dẫn duy trì đủ điều kiện bay hoặc tài liệu bảo dưỡng tàu bay.

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

(406) 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.

(407) Thành viên tổ bay dự phòng: Thành viên tổ bay được người khai thác yêu cầu sẵn sàng nhận nhiệm vụ khi cần thiết.

(408) 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.

(409) Thiết bị chất xếp hàng hóa: Là bất cứ loại hình công-ten-nơ hành 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).

(410) 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 hoặc bất cứ thiết bị khai thác, khẩn nguy nào.

(411) 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.

(412) 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.

(413) Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của sân bay: Là các giới hạn cho việc sử dụng sân bay đối với:

(i) Cất cánh, biểu thị bởi tầm nhìn của đường hạ cất cánh, tầm nhìn và các điều kiện về mây khi cần thiết;

(ii) Tiếp cận hạ cánh bằng thiết bị 2D, biểu thị bởi tầm nhìn, tầm nhìn đường hạ cất cánh (RVR) và độ cao, chiều cao giảm độ cao tối thiểu (MDA/H) và các điều kiện về mây khi cần thiết;

(iii) Tiếp cận hạ cánh bằng thiết bị 3D, biểu thị bởi tầm nhìn, tầm nhìn đường hạ cất cánh (RVR) và độ cao, chiều cao giảm độ cao tối thiểu (MDA/H) và phù hợp với kiểu, loại hình khai thác.

(414) 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).

(415) Thời gian trực dự bị: Là khoảng thời gian người khai thác yêu cầu thành viên tổ bay sẵn sàng nhận nhiệm vụ khi cần thiết. Khoảng thời gian người khai thác yêu cầu thành viên tổ bay nhanh chóng sẵn sàng nhận nhiệm vụ hoặc nhiệm vụ bay khi được yêu cầu.

(416) 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.

(417) Thông tin an toàn: Là các dữ liệu an toàn đã được sắp xếp, phân tích để trở nên hữu dụng cho mục đích quản lý an toàn.

(418) 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.

(419) 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.

(420) 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.

(421) 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.

(422) 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.

(423) Thời gian tiếp cận dự kiến: Là 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.

(424) 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.

(425) 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.

(426) 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.

(427) 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.

(428) 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.

(429) Tổ chức khai thác quốc tế: Là một tổ chức được quy định tại Điều 77 của Công ước Chi-ca-go.

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

(431) 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.

(432) Trao đổi: Là hành động trao đổi tàu bay hoặc trao đổi thực hiện chuyến bay thường lệ đối với cùng một tàu bay thông qua kết nối đường bay của một

người khai thác tàu bay ở địa điểm trao đổi tới một đường bay của người khai thác tàu bay thứ hai cũng khai thác tàu bay này và dưới sự kiểm soát tương ứng của mỗi người khai thác có thẩm quyền trên mỗi đường bay.

(433) 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.

(434) Trực thăng: Là 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.

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

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

(437) Trang thiết bị phục vụ nghỉ ngơi: Là giường ngủ hoặc ghế được lắp đặt trên tàu bay phục vụ cho giấc ngủ của tổ bay. Trang thiết bị nghỉ được phân loại như sau:

(i) Trang thiết bị nghỉ loại 1: Giường ngủ hoặc bề mặt phẳng nằm ngang cho phép tổ bay nằm ngủ được bố trí trong một khu vực tách biệt so với buồng lái và khoang khách được kiểm soát nhiệt độ, ánh sáng, tách biệt với tiếng ồn và phiền nhiễu;

(ii) Trang thiết bị nghỉ loại 2: Ghế trong khoang khách cho phép vị trí nằm ngang hoặc gần như nằm ngang được bố trí tại khu vực tách biệt với hành khách bởi một số tối thiểu rèm che đảm bảo kín đáo và giảm thiểu tiếng ồn cũng như các phiền nhiễu có thể gây ra bởi tổ bay hoặc hành khách;

(iii) Trang thiết bị nghỉ loại 3: Ghế trong khoang khách hoặc buồng lái có thể nghiêng ít nhất 40 độ và hỗ trợ vị trí nghỉ chân.

(438) Trạng thái thích nghi: Là tình trạng khi đồng hồ sinh học của thành viên tổ bay đồng bộ với múi giờ tại vị trí hiện tại của họ. Thành viên tổ bay được coi là trong trạng thái thích nghi khi chênh lệch múi giờ không vượt quá 02 giờ so với giờ địa phương tại điểm khởi hành. Khi giờ địa phương tại địa điểm bắt đầu nhiệm vụ chênh lệch hơn 02 giờ so với giờ địa phương tại địa điểm bắt đầu của nhiệm vụ tiếp theo, nhằm mục đích tính toán FDP tối đa hàng ngày, thành viên tổ bay sẽ được coi là trong trạng thái thích nghi theo các quy định của bảng 01 dưới đây:

Bảng 01. Bảng xác định trạng thái thích nghi

Chênh lệch giữa giờ tham chiếu và giờ địa phương tại nơi thành viên tổ bay bắt đầu nhiệm vụ tiếp theo	Thời gian kể từ thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ theo giờ tham chiếu				
	< 48 giờ	Từ 47 đến 71:59 giờ	Từ 72:00 đến 95:59 giờ	Từ 96:00 đến 119:59 giờ	≥ 120 giờ
< 04 giờ	B	D	D	D	D
≤ 06 giờ	B	X	D	D	D
≤ 09 giờ	B	X	X	D	D
≤ 12 giờ	B	X	X	X	D

B - thành viên tổ bay trong trạng thái thích nghi với giờ địa phương của múi giờ tại điểm khởi hành.

D - thành viên tổ bay trong trạng thái thích nghi với giờ địa phương tại điểm khởi hành của nhiệm vụ tiếp theo.

X - thành viên tổ bay ở trong trạng thái thích nghi không xác định được.

(439) Thời gian ngưỡng: Là khoảng thời gian được thiết lập bởi Quốc gia người khai thác cho phép tàu bay bay tới sân bay dự bị trên đường bay. Khi thời gian bay tới sân bay dự bị vượt quá thời gian nêu trên thì phải được phê chuẩn khai thác mở rộng thời gian bay (EDTO) từ Quốc gia người khai thác tàu bay.

(440) Tiêu chuẩn gốc: Là tiêu chuẩn được định nghĩa và duy trì bởi nhà chức trách hàng không của quốc gia và được sử dụng để kiểm tra các tiêu chuẩn phụ.

(441) Tiêu chuẩn chuyển đổi: Là tiêu chuẩn được sử dụng để so sánh một quá trình, hệ thống hay thiết bị đo lường tại một vị trí hoặc một cấp độ nào đó so với một quá trình, hệ thống hay thiết bị đo lường tại một vị trí khác hoặc một cấp độ khác.

(442) Thiết bị huấn luyện mô phỏng chuyến bay: Là một trong ba dạng thiết bị mô phỏng các điều kiện của chuyến bay trên mặt đất như sau:

(i) Buồng lái mô phỏng: Cung cấp sự mô tả chính xác buồng lái thật của một loại tàu bay cụ thể với khoảng không gian mà có các cơ cấu cơ học, điện, điện tử, tính năng kiểm soát các hệ thống tàu bay, khung cảnh như bình thường của thành viên tổ lái và tính năng, các đặc tính bay của loại tàu bay đó được mô phỏng giống như trên thực tế;

(ii) Thiết bị huấn luyện phương thức 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;

(iii) 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.

(443) Thiết bị hiển thị tăng tầm nhìn: Là hệ thống hiển thị thông tin chính của chuyến bay trên màn hình kính trước mặt người lái.

(444) Tài liệu hướng dẫn huấn luyện: Là tài liệu chứa đựng mục đích, mục tiêu, chương trình huấn luyện và các môn học theo từng giai đoạn của khóa huấn luyện được phê chuẩn.

(445) Tài liệu hưỡng dẫn quy trình huấn luyện: Là tài liệu bao gồm các quy trình, chỉ dẫn, hướng dẫn đối với nhân sự trong Tổ chức huấn luyện được phê chuẩn để thực thi thẩm quyền thỏa mãn các yêu cầu của Giấy chứng nhận.

(446) Thời gian bay chuyển hướng tối đa: Là tầm bay cho phép tối đa, được biểu thị qua thời gian, từ một điểm trên đường bay tới sân bay dự bị trên đường bay.

(447) Thời gian chặng bay: Là một phần của FDP tính từ thời gian tàu bay bắt đầu di chuyển với mục đích cất cánh cho đến khi dừng lại hẳn tại bãi đỗ được xác định trước.

(448) Thỏa thuận ADS-C: Là kế hoạch báo cáo thiết lập các điều kiện báo cáo dữ liệu ADS-C (ví dụ các dữ liệu được quy định bởi đơn vị dịch vụ không lưu hoặc cơ quan kiểm soát và tần số của các báo cáo ADS-C phải được thống nhất trước khi cung cấp dịch vụ ADS-C).

(449) Thời gian bay bằng thiết bị dưới đất: Khoảng thời gian phi công thực hành mô phỏng chuyến bay bằng thiết bị trong các thiết bị huấn luyện mô phỏng bay dưới mặt đất do Cục HKVN phê chuẩn.

(450) Thời gian hiệu ứng: Thời gian ước tính để chất lỏng làm tan băng, chống đóng băng sẽ ngăn chặn sự hình thành sương giá hoặc băng và sự tích tụ tuyết trên những bề mặt của tàu bay. Thời gian này bắt đầu tính từ khi bắt đầu quyết định áp dụng chất lỏng để làm tan băng hoặc chống đóng băng và sẽ kết thúc khi chất lỏng được sử dụng để làm tan băng hoặc chống đóng băng cho tàu bay mất tính hiệu quả của nó.

(451) Thời gian là phi công: Là thời gian của một người:

(i) Làm công việc của phi công theo quy định;

(ii) Được huấn luyện từ Giáo viên có thẩm quyền về tàu bay hoặc trên thiết bị huấn luyện mô phỏng bay;

(iii) Thực hiện công tác huấn luyện như một Giáo viên huấn luyện có thẩm quyền về tàu bay hoặc trên thiết bị huấn luyện mô phỏng bay.

(452) Thuê khô: Là thuê tàu bay không kèm tổ bay.

(453) Thuê ướt: Là thuê tàu bay với tổ bay và các dự phòng khác.

(454) Tiếp cận cuối chót giảm độ cao liên tục (CDFA): Là kỹ thuật gắn liền với quy trình tiếp cận ổn định khi bay giảm độ cao liên tục trong giai đoạn tiếp cận chót của quy trình tiếp cận giản đơn từ độ cao, chiều cao tại hoặc trên độ cao điểm mốc tiếp cận chót (FAF) tới điểm cao hơn ngưỡng đường CHC khoảng 15 mét (50 feet) hoặc điểm ở đó thao tác điều khiển tàu bay chúc ngóc để hạ cánh (flare) được bắt đầu tùy theo kiểu loại tàu bay.

(455) Tiêu chuẩn thực hành công nghiệp: Là tài liệu hướng dẫn được xây dựng bởi hội đoàn công nghiệp đối với mỗi lĩnh vực cụ thể của công nghiệp hàng không nhằm tuân thủ các quy định của các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế, các yêu cầu an toàn hàng không khác và theo thực tế công nghiệp phù hợp nhất.

(456) Trang thiết bị nghỉ ngơi: Là khu vực có giường ngủ, hoặc ghế với chỗ để chân thích hợp cho phép thành viên tổ bay ngủ trên tàu bay.

(457) Trạng thái tàu bay không mong muốn: Xảy ra khi thành viên tổ lái đặt tàu bay vào tình huống có nhiều rủi ro không mong muốn.

(458) Tổ lái tăng cường: Là tổ lái có nhiều hơn số thành viên tối thiểu theo yêu cầu khai thác của tàu bay và trên tàu bay đó mỗi thành viên tổ lái có thể rời chỗ của mình và được thành viên khác của tổ lái có năng định thích hợp thay thế.

(459) Tổn thương dẫn đến tử vong: Khi liên quan đến một vụ tai nạn máy bay, bất kỳ thương tích dẫn đến tử vong trong vòng 30 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn.

(460) Trang thiết bị dẫn đường hàng không: Bất kì trang thiết bị, cơ sở được sử dụng, sẵn sàng để sử dụng, hoặc được thiết kế để sử dụng trong việc hỗ trợ dẫn đường hàng không, bao gồm cảng hàng không, khu vực hạ cánh, đèn, bất kì máy móc hoặc thiết bị nào để phổ biến thông tin thời tiết, để báo hiệu, để tìm hướng vô tuyến, và bất kì cấu trúc hoặc cơ cấu nào khác có mục đích tương tự để hướng dẫn hoặc điều hành chuyến bay đang bay hoặc đang hạ cánh, cất cánh của một tàu bay.

(461) Tính năng thông tin liên lạc yêu cầu: Các yêu cầu về tính năng đối với thông tin liên lạc nhằm hỗ trợ các chức năng quản lý không lưu (ATM).

(462) Tính năng dẫn đường yêu cầu (RNP): Một diễn đạt về tính năng dẫn đường cần thiết cho hoạt động khai thác trên một vùng trời xác định.

(463) Vật liệu composite: Vật liệu kết cấu được tạo ra từ những chất, bao gồm nhưng không giới hạn, như gỗ, kim loại, gốm, nhựa dẻo, vật liệu sợi, than chì, bo

hoặc nhựa epoxy, kết hợp với các chất gia cố độ bền thông thường ở dạng sợi tơ, lá, hoặc tấm.

(464) 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.

(465) 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.

(466) 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.

(467) Vệt bay: Là phép chiếu đường bay của máy bay trên bề mặt trái đất, hướng của đường này tại bất kỳ điểm nào được biểu thị theo độ tính từ cực Bắc (thực, từ hoặc lưới).

(468) Vị trí chờ trên đường cất hạ cánh: Là vị trí được chỉ định để bảo vệ đường CHC, 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.

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

(470) 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.

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

(472) 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.

(473) 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.

(474) 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.

(475) Vùng trời có dịch vụ không lưu: Là vùng trời có kích thước xác định, được gọi theo kí tự chữ cái, trong đó chỉ rõ các loại chuyến bay có thể hoạt động và chỉ rõ dịch vụ không lưu và quy tắc khai thác dành cho các các loại chuyến bay này.

(476) Vùng trời dẫn đường: Là vùng trời phía trên độ cao bay tối thiểu theo quy định và có tính đến vùng trời cần thiết cho tàu bay cất, hạ cánh an toàn.

(477) Xác nhận đủ điều kiện bay: Là 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.

(478) Xem xét chuyến bay: Là 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.

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

(480) Yếu tố đóng góp: Là các hành động, thiếu sót, các sự kiện, điều kiện hoặc sự kết hợp của chúng mà nếu được loại bỏ, phòng tránh hoặc không xuất hiện thì sẽ làm giảm khả năng xảy ra tai nạn, sự cố hoặc giảm nhẹ mức độ nghiêm trọng của các hậu quả gây ra bởi tai nạn, sự cố.

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;

(45) [16]WOCL - Khung giờ nhịp sinh học thấp.

(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);

---

[16] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục I sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 1 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

(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 khă 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.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 1.185: CẤU TRÚC CỦA HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN[17]

a. Phụ lục này nêu rõ cấu trúc thực hiện và duy trì Hệ thống Quản lý an toàn.

b. Cấu trúc này bao gồm tối thiểu 4 thành phần và 12 yếu tố quy định đối với việc thực hiện Hệ thống Quản lý an toàn như sau:

1. Chính sách và mục tiêu an toàn

i. Trách nhiệm và cam kết quản lý;

ii. Trách nhiệm giải trình an toàn;

iii. Bổ nhiệm nhân sự an toàn chủ chốt;

iv. Phối hợp lập kế hoạch ứng phó khẩn nguy;

v. Tài liệu Hệ thống Quản lý an toàn.

2. Quản lý rủi ro an toàn

i. Nhận dạng mối nguy hiểm;

ii. Giảm thiểu và đánh giá rủi ro an toàn.

3. Đảm bảo an toàn

i. Đo lường và giám sát thực hiện an toàn;

ii. Quản lý sự thay đổi;

iii. Cải tiến liên tục Hệ thống Quản lý an toàn.

4. Thúc đẩy an toàn

i. Giáo dục và đào tạo;

ii. Truyền đạt an toàn.

---

[17] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục I sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 1 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 1.185: CHÍNH SÁCH VÀ MỤC TIÊU AN TOÀN[18]

a. Trách nhiệm và cam kết quản lý: tổ chức cung cấp dịch vụ phải định rõ chính sách an toàn của mình tuân thủ các quy định của quốc gia và quốc tế. Chính sách an toàn phải:

1. Phản ánh cam kết của tổ chức đối với an toàn;

2. Tuyên bố rõ ràng về việc cung cấp nguồn lực cần thiết để thực hiện chính sách an toàn;

3. Các quy trình báo cáo an toàn;

4. Chỉ rõ các loại hành vi không được chấp thuận liên quan tới các hoạt động hàng không của tổ chức cung cấp dịch vụ và bao hàm cả các trường hợp mà hành động kỷ luật sẽ không được áp dụng;

5. Được ký bởi giám đốc điều hành của tổ chức;

6. Được truyền đạt với sự xác nhận rõ ràng trong toàn bộ tổ chức;

7. Được xem xét định kỳ để đảm bảo chính sách an toàn luôn phù hợp và thích hợp đối với tổ chức cung cấp dịch vụ.

b. Trách nhiệm an toàn: tổ chức cung cấp dịch vụ phải:

1. Xác định Giám đốc điều hành có trách nhiệm thực hiện giải trình cao nhất, thay mặt cho tổ chức để thực hiện và duy trì Hệ thống Quản lý an toàn;

2. Xác định rõ ràng phạm vi trách nhiệm giải trình về an toàn trong toàn bộ tổ chức, bao hàm cả trách nhiệm giải trình trực tiếp về an toàn trong bộ phận quản lý cấp cao;

3. Xác định trách nhiệm giải trình của bộ phận quản lý, không kể các chức năng khác, cũng như các nhân viên đối với thực hiện an toàn của Hệ thống Quản lý an toàn;

4. Cung cấp tài liệu và truyền đạt các trách nhiệm thực hiện an toàn, trách nhiệm giải trình và thẩm quyền trong toàn tổ chức;

5. Định rõ các cấp quản lý có thẩm quyền đưa ra các quyết định liên quan tới khả năng cho phép rủi ro an toàn.

c. Bổ nhiệm nhân sự an toàn chủ chốt: tổ chức cung cấp dịch vụ phải bổ nhiệm 01 người quản lý an toàn chịu trách nhiệm thực hiện và duy trì hiệu quả của Hệ thống Quản lý an toàn.

---

[18] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục I sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 1 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

d. Phối hợp lập kế hoạch ứng phó khẩn nguy: tổ chức cung cấp dịch vụ phải đảm bảo rằng kế hoạch ứng phó khẩn nguy được phối hợp một cách phù hợp với các kế hoạch ứng phó khẩn nguy của các tổ chức mà phải họ phải giao kết trong khi thực hiện việc cung cấp sản phẩm và dịch vụ của mình.

e. Tài liệu Hệ thống Quản lý an toàn (SMS).

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và ban hành kế hoạch thực hiện Hệ thống Quản lý an toàn, trong đó chỉ rõ sự tiếp cận của tổ chức đối với quản lý an toàn bằng cách thức phù hợp với các mục tiêu an toàn của tổ chức.

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì tài liệu Hệ thống Quản lý an toàn bao gồm các nội dung sau:

i. Các mục tiêu và chính sách an toàn;

ii. Các yêu cầu của Hệ thống Quản lý an toàn;

iii. Các quy trình và các cách thức thực hiện Hệ thống Quản lý an toàn;

iv. Trách nhiệm giải trình, trách nhiệm điều hành và thẩm quyền đối với các quy trình và cách thức thực hiện Hệ thống Quản lý an toàn;

3. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì một sổ tay Hệ thống Quản lý an toàn như là một phần của Tài liệu Hệ thống Quản lý an toàn của mình.

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 1.185: QUẢN LÝ RỦI RO AN TOÀN[19]

a. Nhận dạng mối nguy hiểm:

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì cách thức để nhận dạng các mối nguy hiểm liên quan tới sản phẩm hoặc dịch vụ hàng không của mình;

2. Nhận dạng mối nguy hiểm phải dựa trên việc sử dụng kết hợp các phương pháp phản ứng, chủ động và dự đoán việc thu thập dữ liệu an toàn.

b. Giảm thiểu và đánh giá rủi ro an toàn: tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì cách thức đảm bảo phân tích, đánh giá và kiểm soát các rủi ro an toàn liên quan tới các mối nguy hiểm được nhận dạng.

PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 1.185: ĐẢM BẢO AN TOÀN[20]

a. Đo lường và giám sát thực hiện an toàn:

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì các phương thức để xác minh việc thực hiện an toàn và để xác nhận hiệu quả của việc kiểm soát rủi ro an toàn;

---

[19] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục I sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 1 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[20] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục I sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 1 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xác định các chỉ số thực hiện an toàn và các mục tiêu an toàn của Hệ thống Quản lý an toàn.

b. Quản lý sự thay đổi: tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì cách thức để nhận dạng sự thay đổi có thể ảnh hưởng tới mức độ rủi ro an toàn liên quan tới các sản phẩm và dịch vụ hàng không của mình, cũng như để nhận dạng và quản lý các rủi ro an toàn có thể xuất phát từ những sự thay đổi đó.

c. Cải tiến liên tục Hệ thống Quản lý an toàn: tổ chức cung cấp dịch vụ phải theo dõi và đánh giá hiệu quả các cách thức của Hệ thống Quản lý an toàn của họ để cho phép tiếp tục cải tiến tổng thể việc thực hiện Hệ thống Quản lý an toàn.

PHỤ LỤC 5 ĐIỀU 1.185: THÚC ĐẨY AN TOÀN [21]

a. Huấn luyện và đào tạo:

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì chương trình huấn luyện an toàn để đảm bảo toàn thể nhân viên được huấn luyện và có đủ khả năng để thực hiện nhiệm vụ quản lý an toàn của họ;

2. Phạm vi của Chương trình huấn luyện an toàn phải phù hợp với từng cá nhân tham gia vào Hệ thống Quản lý an toàn.

b. Phổ biến an toàn: tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì phương thức tuyên truyền, phổ biến an toàn để:

1. Đảm bảo toàn bộ nhân viên nhận thức được Hệ thống Quản lý an toàn với mức độ tương ứng với vị trí công việc của họ;

2. Truyền tải thông tin an toàn quan trọng;

3. Giải thích về những hành động an toàn đặc thù được thực hiện;

4. Giải thích về các quy trình an toàn được giới thiệu và thay đổi.”

---

[21] Tên Phụ lục này được sửa đổi theo quy định tại Mục 9 Phụ lục I sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 1 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

Nội dung Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục I sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 1 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

Phần 2
ĐĂNG KÝ QUỐC TỊCH TÀU BAY

CHƯƠNG A: NHỮNG QUI 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 qui 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 qui 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 qui 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 qui 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 QUI 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 qui 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 qui 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 qui 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 qui 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 qui 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 qui 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 qui trình khác theo nguyên tắc sau:

(1) Nếu một trong số các bề mặt được qui 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 qui 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 qui 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[1]

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. Tiêu chuẩn công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận loại và Giấy chứng nhận loại bổ sung được áp dụng trong quá trình cấp mới hoặc gia hạn hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay của tàu bay;

2. Các quy định đối với các giấy chứng nhận gốc của tàu bay và thiết bị tàu bay.

b. Phần này áp dụng đối với chủ sở hữu, Người khai thác tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam và các cá nhân, tổ chức thực hiện bảo dưỡng tàu bay.

c. Tiêu chuẩn do Cục HKVN ban hành phù hợp với tiêu chuẩn thiết kế tàu bay của Phụ ước 8 của ICAO được áp dụng để ban hành các giấy chứng nhận liên quan đến tàu bay và đủ điều kiện bay cho tàu bay mang quốc tịch Việt Nam.

3.003 ĐỊNH NGHĨA

a. Tất cả các định nghĩa áp dụng trong Phần này được định nghĩa tại Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

3.005 TỪ VIẾT TẮT

a. Nghĩa của các từ viết tắt trong Phần này được nêu trong Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

CHƯƠNG B: GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

3.010 HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

a. Tàu bay chỉ được Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay khi loại tàu bay đó đã được quốc gia thiết kế cấp Giấy chứng nhận loại.

b. Bản sao của Giấy chứng nhận loại phải được cung cấp cho Cục HKVN.

c. Giấy chứng nhận loại được Cục HKVN công nhận theo các quy định của Chương này.

3.013 ĐẶC TÍNH THIẾT KẾ ĐẢM BẢO YÊU CẦU ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

a. Cục HKVN thực hiện công nhận Giấy chứng nhận loại do các quốc gia thành viên ICAO cấp theo các tiêu chuẩn được quy định tại Phụ ước 8 của ICAO.

b. Trong trường hợp tiêu chuẩn đủ điều kiện bay do các Quốc gia thiết kế, chế tạo áp dụng khác các tiêu chuẩn trong Phụ ước 8 của ICAO, Cục HKVN đánh giá và xác định mức an toàn tương đương để cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

---

[1] Phần này được sửa đổi theo quy định tại Mục 1 Phụ lục II sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 3 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

c. Trong mọi trường hợp nếu các đặc tính thiết kế không thích hợp, Cục HKVN yêu cầu Quốc gia thiết kế, chế tạo thực hiện các biện pháp khắc phục để đảm bảo mức an toàn tương đương theo yêu cầu của Phần này và các tiêu chuẩn thiết kế tàu bay và thiết bị tàu bay do Cục HKVN quy định (Các tiêu chuẩn này tối thiểu phải đáp ứng các tiêu chuẩn của Phụ ước 8 của ICAO) trước khi cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

d. Đặc tính thiết kế đảm bảo đủ điều kiện bay do các Quốc gia thiết kế, chế tạo áp dụng cho quá trình cấp Giấy chứng nhận loại phải tuân thủ với tiêu chuẩn thiết kế do quốc gia đó áp dụng và phải đảm bảo phù hợp với tiêu chuẩn thiết kế quy định trong Phụ ước 8 của ICAO.

đ. Các thiết kế không được có các đặc tính và tính năng gây mất an toàn trong mọi điều kiện hoạt động dự kiến.

e. Các thiết kế phải đáp ứng các yêu cầu để đảm bảo mức an toàn tương đương, trong đó việc thiết kế của tàu bay phản ánh các đặc tính thiết kế đảm bảo đủ điều kiện bay phù hợp với tiêu chuẩn thiết kế tàu bay, các thiết bị của tàu bay và tối thiểu phải tuân thủ các quy định trong Phụ ước 8 của ICAO.

3.015 BẰNG CHỨNG TUÂN THỦ

a. Trong mọi trường hợp khi Quốc gia thiết kế, chế tạo, Nhà sản xuất chưa có đủ bằng chứng đảm bảo đáp ứng các tiêu chuẩn thiết kế trong Phụ ước 8 của ICAO, Cục HKVN phải thực hiện xác minh bằng chứng tuân thủ.

b. Ngoài việc xác định sự tuân thủ với các các đặc tính thiết kế đảm bảo đủ điều kiện bay của tàu bay, Cục HKVN thực hiện dừng cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay nếu tàu bay được xác định hoặc nghi ngờ có đặc tính nguy hiểm và vi phạm các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay.

c. Đối với phê chuẩn thiết kế của việc cải tiến kỹ thuật, sửa chữa hoặc thay thế thiết bị, tổ chức hoặc cá nhân phải cung cấp cho Cục HKVN đầy đủ các bằng chứng đảm bảo tàu bay liên tục tuân thủ các đặc tính thiết kế đảm bảo đủ điều kiện bay được sử dụng cho việc phê chuẩn Giấy chứng nhận loại của loại tàu bay hoặc các sửa đổi của Giấy chứng nhận loại.

d. Khi được Cục HKVN yêu cầu, Nhà chế tạo phải 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 văn bản cần thiết để tạo nên bản thiết kế tàu bay và chứng tỏ sự tuân thủ với các đặc tính thiết kế của các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp.

đ. Khi được Cục HKVN yêu cầu, Nhà chế tạo phải chứng minh rằng tàu bay đã được kiểm tra, thử nghiệm trên 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 đặc tính thiết kế đảm bảo 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 đáp ứng yêu cầu sau:

1. Việc cấp Giấy chứng nhận loại để xác nhận thiết kế và phê chuẩn thiết kế bởi Quốc gia thiết kế được căn cứ vào các bằng chứng thỏa đáng chứng tỏ tàu bay tuân thủ với các đặc tính thiết kế đảm bảo đủ điều kiện bay.

2. Trong trường hợp quốc gia thành viên ICAO không phải là quốc gia thiết kế cấp Giấy chứng nhận loại cho một loại tàu bay, việc cấp này phải được thực hiện trên cơ sở thiết lập các bằng chứng thỏa đáng đảm bảo loại tàu bay hoàn toàn phù hợp với các đặc tính thiết kế đảm bảo tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp.

3.020 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

a. Trong trường hợp Việt Nam là quốc gia thiết kế, trước khi ban hành Giấy chứng nhận loại, Cục HKVN xây dựng, ban hành các tiêu chuẩn và yêu cầu để đảm bảo quá trình phê chuẩn loại đối với thiết kế và thử nghiệm trên nguyên mẫu tàu bay tuân thủ các tiêu chuẩn quốc tế.

b. Cục HKVN không cấp Giấy chứng nhận loại trong trường hợp không có đủ nguồn nhân lực có trình độ để đảm bảo mỗi bước của quá trình phê chuẩn cho nguyên mẫu tàu bay được thực hiện đầy đủ.

3.023 CÔNG NHẬN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

a. Cục HKVN công nhận hiệu lực của Giấy chứng nhận loại của Quốc gia thiết kế trước khi cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam.

b. Cục HKVN không công nhận hiệu lực của giấy chứng nhận loại khi giấy chứng nhận này được ban hành bởi quốc gia không phải là Quốc gia thiết kế.

3.025 CÔNG NHẬN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI BỔ SUNG

a. Cục HKVN công nhận hiệu lực của Giấy chứng nhận loại bổ sung (STC) đã được cấp và phê chuẩn bởi Quốc gia thiết kế cho loại tàu bay hoặc sản phẩm tàu bay.

b. Khi có thay đổi lớn về thiết kế loại đối với sản phẩm tàu bay nhưng chưa tới mức phải đề nghị cấp mới Giấy chứng nhận loại, tổ chức, cá nhân nộp đơn xin cấp Giấy chứng nhận loại bổ sung tới nhà chức trách có thẩm quyền của Quốc gia thiết kế đã cấp Giấy chứng nhận loại cho sản phẩm đó hoặc Quốc gia đăng ký của tàu bay và phải thực hiện các quy trình 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 cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay để thực hiện việc phê chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay với điều kiện sau:

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 công chứng;

3. Bản sao của các quy định này được cung cấp cùng với đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện 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 quốc tịch Việt Nam.

b. Cục HKVN áp dụng các tiêu chuẩn thiết kế và thử nghiệm của Phụ ước 8 của ICAO làm căn cứ xác định sự phù hợp của các quy định, tiêu chuẩn phê chuẩn của các quốc gia thành viên ICAO khác.

c. Cục HKVN sử dụng các quy định phê chuẩn tàu 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 của tàu bay, bao gồm:

1. Cục Hàng không liên bang 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 Bộ giao thông vận tải Canada cấp;

4. Nhà chức trách hàng không Brazil đối với các tàu bay có Giấy chứng nhận loại do Nhà chức trách hàng không Brazil cấp;

5. 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

3.039 PHẠM VI ÁP DỤNG

a. Chương này cung cấp các quy định chung áp dụng đối với việc chế tạo tàu bay hoặc thiết bị tàu bay ở Việt Nam.

3.040 TUÂN THỦ GIẤY CHỨNG NHẬN CHẾ TẠO VÀ GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

a. Cơ sở chế tạo chỉ được phép chế tạo tàu bay hoặc thiết bị tàu bay ở Việt Nam khi có Giấy chứng nhận chế tạo tàu bay, thiết bị tàu bay do Cục HKVN cấp.

b. Cơ sở có Giấy chứng nhận chế tạo phải có phê chuẩn thiết kế cho từng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay liên quan và có quyền sử dụng các dữ liệu thiết kế liên quan được phê chuẩn dùng cho mục đích chế tạo.

c. Cơ sở có Giấy chứng nhận chế tạo tàu bay hoặc các sản phẩm hàng không được sản xuất ở Việt Nam phải tuân thủ các quy định của Giấy chứng nhận loại theo yêu cầu của Quốc gia thiết kế.

3.043 KIỂM SOÁT VIỆC CHẾ TẠO

Chỉ được phép chế tạo tàu bay hoặc thiết bị tàu bay khi cơ sở chế tạo có đủ nguồn nhân lực kiểm soát chất lượng để đảm bảo quá trình chế tạo được kiểm soát bao gồm hệ thống chất lượng đảm bảo quá trình lắp ráp và chế tạo đáp ứng được các yêu cầu đề ra.

3.045 QUẢN LÝ HỒ SƠ

Cơ sở có Giấy chứng nhận chế tạo phải thiết lập hệ thống quản lý, lưu giữ đầy đủ hồ sơ nhằm đảm bảo xác định được nguồn gốc của tàu bay, các thiết bị tàu bay.

3.047 CHUẨN BỊ CHO VIỆC CHẾ TẠO TÀU BAY VÀ THIẾT BỊ TÀU BAY

a. Cục HKVN phải đảm bảo các yêu cầu của quốc gia chế tạo được đáp ứng trước khi ban hành Giấy chứng nhận chế tạo đối với việc chế tạo tàu bay hoặc thiết bị tàu bay. Các yêu cầu đó bao gồm:

1. Có đầy đủ sự phối hợp và thống nhất cần thiết với quốc gia thiết kế;

2. Có đầy đủ sự phối hợp và thống nhất cần thiết với người có Giấy chứng nhận loại;

3. Cơ sở chế tạo làm đơn đề nghị có đủ cơ sở nhà xưởng, trang thiết bị, nhân lực và các dữ liệu kỹ thuật để thực hiện được việc chế tạo;

4. Cơ sở chế tạo làm đơn đề nghị mà có hợp đồng với nhà thầu phụ, nhà cung ứng thì phải đảm bảo các thiết bị tàu bay đáp ứng yêu cầu đủ điều kiện bay;

5. Có đầy đủ sự phối hợp và thống nhất cần thiết để đảm bảo rằng cơ sở chế tạo hợp tác với tổ chức có trách nhiệm với thiết kế loại khi đánh giá các thông tin liên quan trong quá trình khai thác tàu bay.

3.050 PHÊ CHUẨN CHẾ TẠO TÀU BAY

a. Khi phê chuẩn việc chế tạo tàu bay hoặc thiết bị tàu bay, Cục HKVN phải:

1. Xem xét các dữ liệu liên quan và kiểm tra các trang thiết bị và quy trình chế tạo để xác định tổ chức chế tạo tuân thủ các yêu cầu đối với việc chế tạo;

2. Đảm bảo rằng cơ sở chế tạo đã thiết lập và duy trì hệ thống chất lượng hoặc hệ thống kiểm tra để đảm bảo mỗi tàu bay hoặc thiết bị tàu bay được sản xuất bởi cơ sở đó hoặc bởi nhà thầu phụ, nhà cung ứng đáp ứng yêu cầu đủ điều kiện bay.

b. Trước khi phê chuẩn việc chế tạo, phải có thỏa thuận cần thiết giữa Quốc gia thiết kế và Cục HKVN để:

1. Đảm bảo rằng cơ sở chế tạo có quyền tiếp cận dữ liệu thiết kế được phê chuẩn liên quan dùng cho mục đích chế tạo;

2. Xác định trách nhiệm của từng quốc gia liên quan đến từng lĩnh vực thiết kế, chế tạo và duy trì đủ điều kiện bay của tàu bay.

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 việc cấp lần đầu Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay mang quốc tịch Việt Nam.

3.063 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY LẦN ĐẦU

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 đặc tính thiết kế đảm bảo đủ điều kiện bay. Các quy định chi tiết liên quan đến việc cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được quy định trong Phần 4 của Bộ QCATHK.

b. Cục HKVN không cấp hoặc không công nhận hiệu lực của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay khai thác quốc tế trừ khi có đầy đủ bằng chứng chứng tỏ tàu bay tuân thủ với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của Phụ ước 8 của ICAO.

c. Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đối với tàu bay mang quốc tịch Việt Nam sẽ được gia hạn hoặc tiếp tục có hiệu lực khi tuân thủ các yêu cầu của hệ thống kiểm tra, bảo dưỡng và chương trình giám sát của Cục HKVN. Các yêu cầu chung cho các loại hình kiểm tra này được quy định tại Phần 4 của Bộ QCATHK.

d. Cục HKVN chấp nhận đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đối với tàu bay có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực do quốc gia thành viên của ICAO cấp.

đ. Cục HKVN thực hiện các công việc sau trước khi cấp hoặc công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do quốc gia thành viên ICAO cấp:

1. Chấp nhận một phần hoặc toàn bộ Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay gốc khi có bằng chứng tàu bay đó đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp;

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.

e. Cục HKVN được phép 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 GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

a. Mẫu Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp có định dạng tương tự mẫu quy định tại Phụ ước 8 của ICAO và bao gồm các thông tin sau:

1. Quốc gia đăng ký: Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam;

2. Cơ quan cấp: Cục Hàng không Việt Nam;

3. Quốc tịch và dấu hiệu đăng ký;

4. Nhà sản xuất và tên loại tàu bay;

5. Số xuất xưởng;

6. Loại hình khai thác;

7. Câu xác nhận sau: “Giấy chứng nhận này được cấp phù hợp với Công ước Quốc tế về Hàng không dân dụng ngày 07 tháng 12 năm 1944 và Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. Tàu bay mang dấu hiệu đăng ký nói trên có giá trị sử dụng trong điều kiện khai thác và bảo dưỡng phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật hiện hành;

8. Chữ ký của Người đại diện của Cục HKVN;

9. Ngày cấp;

10. Ngày hết hạn;

11. Ghi chú.

b. Các nội dung của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp có kèm phần dịch sang tiếng Anh.

3.067 THÔNG TIN VÀ CÁC GIỚI HẠN CỦA TÀU BAY

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

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 Bộ QCATHK, tàu bay sẽ không được tiếp tục đưa vào 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 mang 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 ngay lập tức và sau đó liên hệ ngay 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. 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 QCATHK sẽ được áp dụng.

b. Căn cứ vào các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng, quốc gia đăng ký tàu bay phải đánh giá hỏng hóc có ảnh hưởng đến tính đủ điều kiện bay của tàu bay khi khai thác quốc tế, cụ thể như sau:

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 không đáp ứng được tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, tàu bay sẽ phải dừng khai thác cho đến khi hỏng hóc được khắc phục và tình trạng đủ điều kiện bay của tàu bay được phục hồi;

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 được phép tiếp tục khai thác với hỏng hóc đó.

Phần 4
DUY TRÌ TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY CỦA TÀU BAY

CHƯƠNG A: TỔNG QUÁT

4.001 ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa ra các yêu cầu về:

(1) Phê chuẩn tàu bay và thiết bị tàu bay;

(2) Cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay và Giấy chứng nhận cho thiết bị tàu bay;

(3) Duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay và thiết bị tàu bay;

(4) Tân tạo và cải tiến tàu bay, thiết bị tàu bay;

(5) Bảo dưỡng và bảo dưỡng dự phòng;

(6) Các yêu cầu về kiểm tra tàu bay;

(7) Các yêu cầu kiểm tra và bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác; và

(8) Ghi chép và lưu giữ hồ sơ bảo dưỡng tàu bay.

(b) Phần này áp dụng cho chủ sở hữu, Người khai thác tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam và các cá nhân và tổ chức cung cấp dịch vụ bảo dưỡng cho các tàu bay này.

4.003 ĐỊNH NGHĨA

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

Ghi chú: Các thuật ngữ bổ sung liên quan đến hàng không được nêu ở Phần 1 Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(1) **Kiểm tra:** Sự khảo sát tàu bay hoặc thiết bị tàu bay để xác định sự phù hợp với tiêu chuẩn áp dụng;

(2) **Bảo dưỡng:** Việc thực hiện nhiệm vụ theo yêu cầu để đảm bảo duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay, bao gồm một hoặc kết hợp nhiều dạng công việc đại tu, kiểm tra, thay thế, khắc phục hỏng hóc và thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa;

(3) **Tài liệu điều hành bảo dưỡng:** Tài liệu mô tả các quy trình cần thiết của Người khai thác để đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng theo kế hoạch hoặc đột xuất được thực hiện trên tàu bay của Người khai thác kịp thời, có kiểm soát và đáp ứng yêu cầu bảo dưỡng;

(4) **Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng:** Là tài liệu, được người đứng đầu tổ chức bảo dưỡng ký cam kết thông qua, mô tả chi tiết về tổ chức và trách nhiệm của bộ máy điều hành, phạm vi công việc, cơ sở hạ tầng, các quy trình bảo dưỡng và hệ thống đảm bảo chất lượng hoặc kiểm tra;

(5) **Xác nhận bảo dưỡng:** Là hồ sơ, trong đó có xác nhận rằng công việc bảo dưỡng liên quan đã được thực hiện xong và đạt yêu cầu, phù hợp với dữ liệu được phê chuẩn và các quy trình mô tả trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng hoặc theo hệ thống tương đương được Cục HKVN chấp thuận. Người ký xác nhận này phải chỉ rõ rằng tất cả các hạng mục yêu cầu phải kiểm tra đã được kiểm tra, tàu bay hoặc thiết bị tàu bay phù hợp với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay hiện hành, và không còn tình trạng uy hiếp an toàn cho tàu bay;

(6) **Cải tiến lớn:** Được mô tả trong Phụ lục 1 Điều 4.003;

(7) **Sửa chữa lớn:** Được mô tả trong Phụ lục 2 Điều 4.003;

(8) **Cải tiến:** Là sự thay đổi cấu trúc tàu bay/thiết bị tàu bay phù hợp với tiêu chuẩn được phê chuẩn.

(9) **Bảo dưỡng dự phòng:** Được mô tả trong Phụ lục 3 Điều 4.003;

(10) **Đại tu:** Là sự khôi phục tàu bay/thiết bị tàu bay, trong đó sử dụng các phương pháp, kỹ thuật, và thao tác được Cục HKVN chấp thuận, bao gồm các quá trình phân rã, làm sạch, kiểm tra trong phạm vi cho phép, sửa chữa theo nhu cầu, lắp ráp lại, và thử nghiệm theo các tiêu chuẩn và các dữ liệu được phê chuẩn, hoặc phù hợp với các tiêu chuẩn hiện hành và các dữ liệu được Cục HKVN chấp thuận, do quốc gia thiết kế, chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại, Giấy chứng nhận loại bổ sung xây dựng, hoặc vật liệu, chi tiết, quá trình, hoặc giấy phép chế tạo thiết bị tàu bay (PMA) hoặc tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với thiết bị tàu bay (TSO);

(11) **Tân tạo:** Là sự khôi phục tàu bay/thiết bị tàu bay, trong đó sử dụng các phương pháp, kỹ thuật, và thao tác được Cục HKVN chấp thuận, bao gồm các quá trình phân rã, làm sạch, kiểm tra trong phạm vi cho phép, sửa chữa theo nhu cầu, lắp ráp lại, và thử đạt các dung sai và giới hạn như sản phẩm mới, sử dụng các chi tiết mới hoặc các chi tiết đã qua sử dụng phù hợp với các dung sai và giới hạn. Công việc này chỉ được thực hiện bởi nhà sản xuất hoặc tổ chức được nhà sản xuất phê chuẩn, và được quốc gia đăng ký cho phép;

(12) **Sửa chữa:** Là sự khôi phục tàu bay/thiết bị tàu bay đạt tình trạng làm việc bình thường phù hợp với tiêu chuẩn được phê chuẩn. Sự khôi phục thiết bị tàu bay đạt tình trạng đủ điều kiện bay để đảm bảo rằng tàu bay tiếp tục phù hợp với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng để cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay liên quan, sau khi chúng bị hư hỏng hoặc bị hao mòn;

(13) **Các hạng mục phải kiểm tra kép:** Các hạng mục bảo dưỡng, sau khi hoàn thành, phải được kiểm tra lại bởi người được phê chuẩn phù hợp và không trực tiếp thực hiện công việc đó; và bao gồm những công việc bảo dưỡng mà nếu không được thực hiện chuẩn xác hoặc sử dụng chi tiết hoặc vật liệu không phù hợp sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến an toàn bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 4.003 về cải tiến lớn (định nghĩa)

Xem Phụ lục 2 Điều 4.003 về sửa chữa lớn (định nghĩa)

4.005 CÁC TỪ VIẾT TẮT

(a) Các từ viết tắt sau đây được sử dụng trong Phần này:

(1) AOC (Air Operator Certificate) - Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay;

(2) AMO (Approved Maintenance Organization) - Tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn;

(3) MEL (Minimum Equipment List) - Danh mục thiết bị tối thiểu;

(4) TSO (Technical Standard Order) - Tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với thiết bị tàu bay;

(5) AMT (Aircraft Maintenance Technician) - Kỹ thuật viên bảo dưỡng tàu bay.

CHƯƠNG B: GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

4.010 ÁP DỤNG[1]

Phần này đưa ra các quy trình phải sử dụng để cấp, gia hạn, chuyển giao và thu hồi Giấy chứng nhận đủ Điều kiện bay.

4.013 TƯ CÁCH PHÁP LÝ

(a) Mọi cá nhân hoặc tổ chức là chủ sở hữu tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam, có quyền nộp đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay của mình.

(b) Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải làm đơn theo mẫu và cách thức được Cục HKVN chấp thuận.

(c)[2] Cục Hàng không Việt Nam có thể cấp Giấy chứng nhận đủ Điều kiện bay xuất khẩu cho tàu bay đăng ký tại Việt Nam được chuyển giao đăng ký cho Quốc gia thành viên khác.

---

[1] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[2] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

4.015 PHÂN LOẠI GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tiêu chuẩn sẽ được cấp cho tàu bay thuộc loại và kiểu cụ thể được phê chuẩn trong Giấy chứng nhận loại.

(b) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt với những hạn chế hoặc phép bay đặc biệt.

(c) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu sẽ được cấp cho tàu bay thuộc loại và kiểu cụ thể, nếu tàu bay đáp ứng thiết kế loại và các yêu cầu bổ sung của quốc gia nhập khẩu.

4.017 SỬA ĐỔI GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Cục HKVN có thể sửa đổi Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, khi:

(1) Có đơn đề nghị của Người khai thác tàu bay;

(2) Cục HKVN thấy cần phải sửa đổi cho phù hợp.

(b) Trường hợp Người khai thác tàu bay có đơn đề nghị sửa đổi nội dung Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đơn, Cục HKVN xem xét, cấp mới Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hoặc thông báo từ chối bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

4.020 CHUYỂN GIAO HOẶC HOÀN TRẢ GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Chủ sở hữu phải chuyển giao Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho:

(1) Người thuê tiếp theo khi bàn giao tàu bay tại Việt Nam hoặc bên ngoài Việt Nam;

(2) Người mua khi bán tàu bay tại Việt Nam.

(b) Chủ sở hữu phải hoàn trả Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay về Cục HKVN khi bán tàu bay ra nước ngoài.

4.023 THỜI HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay sẽ có hiệu lực như sau, ngoại trừ các trường hợp tự từ bỏ, bị tạm đình chỉ hoặc bị thu hồi, hoặc ngày hết hạn được Cục HKVN quy định:

(1) Phép bay đặc biệt có thời hạn hiệu lực quy định trên giấy phép;

(2) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cấp lần đầu có thời hạn hiệu lực 06 tháng, sau đó nếu được gia hạn, sẽ có thời hạn hiệu lực 01 năm, với điều kiện tàu bay được kiểm tra trong vòng không quá 01 tháng trước khi hết hạn.

(b) Khi tàu bay được nhập khẩu vào Việt Nam đã có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do quốc gia thành viên ICAO cấp, Cục HKVN có thể cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay mới, hoặc cấp giấy công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đó, với hạn hiệu lực không được vượt quá hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được công nhận, hoặc không quá 01 năm, tùy thuộc hạn nào ít hơn.

4.025 NHẬN DẠNG TÀU BAY

(a) Người làm đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải chứng minh tàu bay đã được đăng ký và kẻ vẽ số đăng ký đúng quy định, bao gồm cả tấm nhận dạng tàu bay của nhà sản xuất.

4.027 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY TIÊU CHUẨN

(a) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tiêu chuẩn, nếu:

(1) Người làm đơn có bằng chứng trình Cục HKVN rằng tàu bay phù hợp thiết kế loại được phê chuẩn theo Giấy chứng nhận loại hoặc Giấy chứng nhận loại bổ sung và các chỉ lệnh đủ điều kiện bay phải áp dụng do quốc gia thiết kế ban hành;

(2) Tàu bay đã được nhân viên do Cục HKVN ủy quyền kiểm tra theo các quy tắc thực hiện của Phần này và được cho là đủ điều kiện bay trong vòng 30 ngày theo lịch; và

(3) Cục HKVN kiểm tra và xác định tàu bay phù hợp thiết kế loại và tình trạng kỹ thuật đáp ứng khai thác an toàn.

(b) Cục HKVN có thể công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do quốc gia thành viên ICAO cấp cho tàu bay khi tàu bay được đăng ký vào sổ đăng bạ Việt Nam, với thời hạn nêu trong Giấy chứng nhận.

4.030 CHỈ LỆNH ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Khi tàu bay được đăng ký vào sổ đăng bạ Việt Nam, Cục HKVN sẽ thông báo cho quốc gia thiết kế tàu bay và yêu cầu được cung cấp tất cả các chỉ lệnh đủ điều kiện bay cho tàu bay đó, cũng như thân cánh, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị.

(b) Bất cứ khi nào quốc gia thiết kế cho rằng tình trạng tàu bay, thân cánh, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị là không an toàn và phát hành chỉ lệnh đủ điều kiện bay, Cục HKVN sẽ yêu cầu áp dụng các chỉ lệnh đủ điều kiện bay đó cho loại tàu bay liên quan đăng ký quốc tịch Việt Nam.

(c) Cục HKVN có thể xác định các thông báo kỹ thuật của nhà sản xuất hoặc dữ liệu từ các nguồn khác, hoặc xây dựng và quy định các nội dung kiểm tra, các quy trình và giới hạn, và yêu cầu tàu bay đăng ký Việt Nam bị ảnh hưởng phải tuân thủ.

(d) Tàu bay đăng ký Việt Nam phải áp dụng các biện pháp của mục này sẽ không được đưa vào khai thác, ngoại trừ trường hợp tuân thủ các chỉ lệnh đủ điều kiện bay.

4.033 CẤP, CÔNG NHẬN, GIA HẠN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN TIẾNG ỒN

(a)[3] Cục Hàng không Việt Nam cấp, công nhận Giấy chứng nhận tiếng ồn cho tàu bay mang quốc tịch Việt Nam, tàu bay mang quốc tịch nước ngoài nhưng khai thác theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp khi tàu bay đó đáp ứng các yêu cầu sau đây:

(1) Phù hợp với Giấy chứng nhận loại đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận đối với kiểu loại tàu bay đó;

(2) Trong trạng thái đảm bảo khai thác an toàn.

(b)[4] Giấy chứng nhận tiếng ồn được cấp, công nhận đồng thời với việc cấp, công nhận Giấy chứng nhận đủ Điều kiện bay.

4.035 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY ĐẶC BIỆT

(a) Cục HKVN có thể cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt cho tàu bay không đủ điều kiện để được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tiêu chuẩn.

(b) Tàu bay được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt phải tuân thủ các giới hạn khai thác. Cục HKVN sẽ quy định các giới hạn khai thác cụ thể cho từng Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt.

(c) Cục HKVN có thể cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt cho tàu bay có khả năng bay an toàn, nhưng không đáp ứng các các yêu cầu đủ điều kiện bay hiện hành, nhằm mục đích:

(1) Bay tới căn cứ có khả năng thực hiện bảo dưỡng, hoặc về nơi bảo quản;

(2) Bay kiểm tra sau bảo dưỡng yêu cầu phải bay kiểm tra;

(3) Giao nhận tàu bay;

(4) Sơ tán tàu bay khỏi khu vực bị đang bị đe dọa bởi mối nguy hiểm;

(5) Khai thác với trọng lượng vượt quá trọng lượng cất cánh được phê chuẩn cho chuyến bay vượt quá tầm bay thông thường trên mặt nước hoặc trên mặt đất, nơi không có đường hạ cất cánh hoặc trang thiết bị tra nạp nhiên liệu thích hợp.

---

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

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

Trọng lượng vượt quy định chỉ giới hạn cho nhiên liệu bổ sung, thùng nhiên liệu và thiết bị dẫn đường cần cho chuyến bay.

(d) Cục HKVN có thể cấp phép bay đặc biệt lâu dài cho tàu bay có thể không đáp ứng các yêu cầu đủ điều kiện bay hiện hành, nhưng có khả năng bay an toàn, nhằm mục đích bay chuyển sân tới căn cứ có khả năng thực hiện bảo dưỡng. Giấy phép cấp theo tiểu mục này cho phép bay với các điều kiện và giới hạn có trong các điều khoản về khai thác cụ thể của Giấy chứng nhận AOC. Giấy phép theo khoản này có thể được cấp cho Người khai thác có Giấy chứng nhận AOC cấp theo Phần 12.

(e) Trường hợp cấp phép bay đặc biệt, Cục HKVN sẽ yêu cầu cá nhân, tổ chức được phê chuẩn theo Phần này lập hồ sơ lâu dài cho các công việc bảo dưỡng được thực hiện. Trong hồ sơ phải khẳng định tàu bay đã được kiểm tra và được xác định là có khả năng bay an toàn theo dự kiến. Người khai thác tàu bay phải xin phép bay qua lãnh thổ các nước ngoài cần bay qua.

Điều 4.037 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN BAY[5]

a. Chủ sở hữu hoặc Người khai thác phải cung cấp cho Cục HKVN tài liệu hướng dẫn bay của tàu bay xin cấp giấy chứng nhận đủ Điều kiện bay.

b. Cục HKVN xác định tính hợp lệ và sự phù hợp của Tài liệu hướng dẫn bay đối với tàu bay cụ thể tương ứng trước khi cấp, công nhận, gia hạn giấy chứng nhận đủ Điều kiện bay.

c. Tài liệu tàu bay phải được cập nhật thay đổi phù hợp với các thay đổi bắt buộc do Quốc gia đăng ký tàu bay ban hành.

CHƯƠNG C: DUY TRÌ TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY CHO TÀU BAY VÀ THIẾT BỊ TÀU BAY

4.040 ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các quy định về duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay cho:

(1) Tàu bay đăng ký Việt Nam, bất kể khai thác bên trong hoặc bên ngoài lãnh thổ Việt Nam;

(2) Tàu bay đăng ký mang quốc tịch nước ngoài trong trường hợp Cục HKVN được chuyển giao một số chức năng của Nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay liên quan đến duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay cho tàu bay theo quy định của Điều 83bis của Công ước Chi-ca-go.

---

[5] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 1 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

4.043 TRÁCH NHIỆM

(a) Chủ sỡ hữu tàu bay, hoặc trong trường hợp tàu bay thuê, người thuê tàu bay, phải chịu trách nhiệm duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện cho bay tàu bay bằng:

(1) Thực hiện tất cả các công việc bảo dưỡng có khả năng ảnh hưởng đến tính đủ điều kiện bay, được thực hiện theo các quy định của Cục HKVN;

(2) Đội ngũ nhân viên bảo dưỡng phải lập hồ sơ bảo dưỡng thích hợp, xác nhận tàu bay đủ điều kiện bay;

(3) Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay được lập bởi nhân viên phù hợp với Điều 4.047; công việc bảo dưỡng được thực hiện đạt yêu cầu và phù hợp với các phương pháp theo quy định; và

(4) Trường hợp còn có hỏng hóc chưa khắc phục xong, hồ sơ bảo dưỡng phải bao gồm Giấy chứng nhận cho phép khai thác và danh mục các hỏng hóc nằm trong các giới hạn được quy định tại các tài liệu đủ điều kiện bay liên quan; danh mục các hỏng hóc này sẽ là một phần của hồ sơ tàu bay.

4.045 TỔNG QUÁT

(a) Không người nào được thực hiện bảo dưỡng tàu bay mà không tuân thủ các yêu cầu của Phần này.

(b) Không người nào được khai thác tàu bay, mà không tuân thủ hướng dẫn bảo dưỡng của nhà sản xuất hoặc các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được ban hành có phần các giới hạn đủ điều kiện bay, bao gồm cả quy định về thay thế các thiết bị theo niên hạn, các chu kỳ kiểm tra, các quy trình liên quan quy định trong Phần này, hoặc chu kỳ kiểm tra và các quy trình liên quan khác nêu trong các quy định về khai thác cụ thể được phê chuẩn theo Phần 12, hoặc phù hợp với chương trình bảo dưỡng được phê chuẩn theo Phần này.

(c) Không người nào được khai thác thiết bị tàu bay mà không áp dụng các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, do quốc gia thiết kế hoặc quốc gia sản xuất ban hành và được Cục HKVN công nhận cho tàu bay đăng ký Việt Nam, hoặc bởi quốc gia đăng ký cho tàu bay khai thác tại Việt Nam.

(d) Khi nhận thấy tàu bay và các thiết bị tàu bay có khả năng tiềm ẩn các điều kiện không an toàn và điều kiện đó có thể tiếp tục phát sinh trên các sản phẩm khác có cùng thiết kế loại, Cục HKVN có thể ban hành chỉ lệnh đủ điều kiện bay với các chỉ dẫn, điều kiện và các giới hạn, nếu có, theo đó tàu bay và các thiết bị tàu bay đó có thể được tiếp tục khai thác.

4.047 BÁO CÁO SỰ CỐ KỸ THUẬT

(a) Chủ sở hữu hoặc Người khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3180 kg có trách nhiệm thực hiện báo cáo Cục HKVN các sự cố kỹ thuật quy định tại Phần 19.

(b) Đối với tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam, căn cứ vào từng sự cố cụ thể, Cục HKVN thực hiện nghĩa vụ thông báo sự cố theo quy định của pháp luật và tiêu chuẩn quốc tế (ICAO); có thể yêu cầu chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay thực hiện báo cáo cho quốc gia thiết kế.

(c) Đối với tàu bay đăng ký mang quốc tịch nước ngoài, Cục HKVN chuyển các báo cáo sự cố cho quốc gia đăng ký khi nhận được chúng.

CHƯƠNG D: CÁC YÊU CẦU VỀ BẢO DƯỠNG TÀU BAY

4.050 ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa các quy định về bảo dưỡng và kiểm tra tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam, khai thác nội địa hoặc quốc tế.

(b) Ngoại trừ trường hợp được Cục HKVN phê chuẩn khác, Phần này đưa ra các yêu cầu tối thiểu áp dụng cho tàu bay khai thác theo Giấy chứng nhận AOC do Cục HKVN cấp.

(c) Các Điều 4.057 và 4.060 không áp dụng cho tàu bay theo quy định của chương trình bảo dưỡng tàu được Cục HKVN phê chuẩn cho tổ chức được cấp Giấy chứng nhận AOC theo Phần 12.

4.053 ĐÁNH GIÁ SỬA CHỮA CHO THÂN TÀU BAY CÓ TĂNG ÁP

(a) Không người nào được khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg vượt quá số lần cất hạ cánh do quốc gia thiết kế quy định cho loại máy bay đó trừ khi các hướng dẫn đánh giá sửa chữa áp dụng cho phần vỏ bọc chịu tăng áp của tàu bay (lớp vỏ tàu bay, lớp vỏ bọc cửa và các vách chịu áp), do tổ chức thiết kế chịu trách nhiệm thiết kế loại tàu bay ban hành và được nhà chức trách hàng không của quốc gia thiết kế phê chuẩn, đã được đưa vào chương trình bảo dưỡng tàu bay.

4.055 BẢO DƯỠNG YÊU CẦU PHẢI THỰC HIỆN

(a) Các chủ sở hữu và Người khai thác phải đảm bảo:

(1) Tàu bay được kiểm tra theo các quy định của Phần này, các hỏng hóc được sửa chữa theo quy định trong quy tắc thực hiện của Phần này;

(2) Sửa chữa, thay thế, tháo, hoặc kiểm tra các đồng hồ và thiết bị trước chuyến bay tiếp theo; trừ trường hợp quy định của tài liệu MEL cho phép khai thác với các đồng hồ hoặc thiết bị như vậy không hoạt động;

(3) Có các bảng chỉ dẫn đặt trên tàu bay khi có các đồng hồ hoặc thiết bị không hoạt động;

(4) Đội ngũ nhân viên bảo dưỡng đưa các thông tin thích hợp vào hồ sơ bảo dưỡng chứng tỏ tàu bay đã được cấp chứng nhận cho phép khai thác.

4.057 KIỂM TRA

(a) Ngoài quy định tại khoản (c), không người nào được khai thác tàu bay, trừ khi trong vòng 12 tháng theo lịch trước đó, tàu bay đã được:

(1) Kiểm tra hàng năm theo quy định của Phần này và được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác bởi nhân viên được ủy quyền theo phần này; hoặc

(2) Kiểm tra để cấp/gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phù hợp Phần này.

Ghi chú 1: Các dạng kiểm tra theo quy định tại khoản (b) Điều này không được thay cho kiểm tra theo yêu cầu của tiểu mục này, trừ khi nó được thực hiện bởi nhân viên được ủy quyền thực hiện kiểm tra hàng năm và lập hồ sơ kiểm tra hàng năm theo yêu cầu.

Ghi chú 2: Dạng kiểm tra hàng năm có thể được áp dụng cho các tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa cho phép nhỏ hơn 5700 kg không hoạt động kinh doanh.

Ghi chú 3: (được bãi bỏ)[6]

(b) Ngoài quy định tại khoản (c), không người nào được khai thác tàu bay hoặc cho phép tàu bay vào khai thác vận chuyển thương mại nếu trong vòng 100 giờ khai thác trước đó:

(1) Tàu bay không được kiểm tra dạng 100 giờ và được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác theo quy định của Phần này; hoặc

(2) Tàu bay không được kiểm tra để cấp/gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phù hợp theo quy định của Phần này.

Ghi chú: Việc kiểm tra dạng 100 giờ có thể kéo dài không vượt quá 10 giờ để bay tới địa điểm có thể thực hiện kiểm tra. Thời gian vượt trội được sử dụng để bay tới địa điểm có thể thực hiện kiểm tra phải được đưa vào tính toán dạng kiểm tra 100 giờ tiếp theo.

(c) Các khoản (a) và (b) của điều này không áp dụng cho:

(1) Tàu bay được cấp phép bay đặc biệt, hoặc Giấy chứng nhận thử nghiệm hiện hành, hoặc giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tạm thời;

(2) Tàu bay phải đáp ứng các yêu cầu của Điều 4.060 của Phần này;

---

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

(3) Máy bay trực thăng trang bị động cơ phản lực, khi Người khai thác chọn hình thức kiểm tra theo Điều 4.060 của Phần này.

(d) Các dạng kiểm tra khác: kiểm tra đồng hồ độ cao, hệ thống đo độ cao, khối phát và đài VOR theo yêu cầu của Phần 10 phải được thực hiện theo quy định của Cục HKVN.

4.060 KIỂM TRA CUỐN CHIẾU

(a) Chủ sở hữu và Người khai thác quyết định sử dụng chương trình bảo dưỡng cuốn chiếu phải trình Cục HKVN đơn yêu cầu, và phải có:

(1) Kỹ thuật viên bảo dưỡng tàu bay (AMT) có ủy quyền kiểm tra theo Phần 7, AMO được cấp phê chuẩn thích hợp theo Phần 5, hoặc nhà sản xuất tàu bay sẽ giám sát hoặc thực hiện kiểm tra cuốn chiếu;

(2) Tài liệu giải trình tổ chức hiện hành có đủ và hiểu được cho người lái và nhân viên bảo dưỡng, và bao gồm các nội dung:

(i) Giải thích về kiểm tra cuốn chiếu, bao gồm trách nhiệm kiểm tra liên tục, lập báo cáo, lưu giữ hồ sơ và tài liệu kỹ thuật tham chiếu;

(ii) Kế hoạch kiểm tra, trong đó quy định rõ chu kỳ bằng giờ bay hoặc ngày theo lịch giữa các lần kiểm tra định kỳ, nội dung kiểm tra chi tiết phải thực hiện và các chỉ dẫn cho các trường hợp vượt trội chu kỳ kiểm tra không quá 10 giờ bay trong khi đang bay khai thác, các chỉ dẫn về thay đổi chu kỳ kiểm tra do kinh nghiệm khai thác;

(iii) Kiểm tra mẫu và biểu mẫu kiểm tra chi tiết và các chỉ dẫn sử dụng chúng; và

(iv) Báo cáo và hồ sơ mẫu và các chỉ dẫn sử dụng chúng.

(3) Đủ cơ sở nhà xưởng và trang thiết bị cần thiết để phân rã và kiểm tra hoàn hảo tàu bay; và

(4) Đủ các thông tin kỹ thuật hiện hành về loại tàu bay.

Ghi chú 1: Tần suất và chi tiết kiểm tra tăng cường phải được xây dựng cho hoạt động kiểm tra đầy đủ tàu bay trong vòng 12 tháng theo lịch và phù hợp với các khuyến cáo hiện hành của nhà sản xuất, kinh nghiệm bảo dưỡng, và loại hình khai thác tàu bay.

Ghi chú 2: Kiểm tra định kỳ cuốn chiếu phải đảm bảo rằng tàu bay sẽ luôn luôn đủ điều kiện bay và phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng cho tàu bay, bảng dữ liệu Giấy chứng nhận loại, các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, và các dữ liệu được phê chuẩn mà Cục HKVN công nhận. Nếu chủ sở hữu hoặc Người khai thác ngừng áp dụng phương thức bảo dưỡng cuốn chiếu, thì phải lập tức thông báo cho Cục HKVN bằng văn bản.

Ghi chú 3: Sau khi ngừng áp dụng phương thức bảo dưỡng cuốn chiếu, lần kiểm tra hàng năm đầu tiên theo Phần 10 sẽ phải thực hiện trong vòng 12 tháng theo lịch sau lần kiểm tra tàu bay lần cuối cùng theo phương thức bảo dưỡng cuốn chiếu.

Ghi chú 4: Dạng kiểm tra 100 giờ theo Phần này sẽ phải thực hiện trong vòng 100 giờ sau lần kiểm tra tàu bay lần cuối cùng theo phương thức bảo dưỡng cuốn chiếu.

Ghi chú 5: Kiểm tra toàn bộ tàu bay nhằm mục đích xác định khi nào sẽ phải thực hiện kiểm tra dạng 100 giờ, kiểm tra chi tiết tàu bay và tất cả các thiết bị phù hợp với phương thức kiểm tra cuốn chiếu.

Ghi chú 6: Kiểm tra định kỳ tàu bay và kiểm tra chi tiết một số thiết bị tàu bay không được cho là kiểm tra toàn bộ tàu bay.

4.063 CHƯƠNG TRÌNH KIỂM TRA TÀU BAY LỚN VÀ TÀU BAY TRANG BỊ ĐỘNG CƠ TUỐC-BIN

(a) Ngoại trừ Người khai thác tàu bay khai thác theo AOC, chủ sở hữu và Người khai thác tàu bay lớn, tàu bay trang bị nhiều động cơ tuốc-bin phản lực, tàu bay trang bị nhiều động cơ tuốc-bin cánh quạt và máy bay trực thăng trang bị động cơ tuốc-bin phải chọn, chỉ rõ trong hồ sơ bảo dưỡng tàu bay và sử dụng một trong các Chương trình sau đây để kiểm tra tàu bay[7]:

(1) Chương trình bảo dưỡng hiện hành do nhà sản xuất khuyến cáo;

(2) Chương trình bảo dưỡng là một phần của chương trình bảo dưỡng thường xuyên cho kiểu loại tàu bay được Cục HKVN phê chuẩn cho Người khai thác sử dụng trong AOC;

(3) Chương trình bảo dưỡng do chủ sở hữu hoặc Người khai thác xây dựng cho loại tàu bay và được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Các chủ sở hữu, Người khai thác phải đưa vào chương trình được lựa chọn tên và địa chỉ người chịu trách nhiệm lập kế hoạch kiểm tra theo yêu cầu bởi chương trình và cung cấp một bản cho người thực hiện kiểm tra tàu bay.

(c) Tàu bay không được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác, ngoại trừ trường hợp các thiết bị có quy định thọ mệnh trong bảng dữ liệu Giấy chứng nhận loại được thay thế đúng hạn, và tàu bay, bao gồm thân cánh, động cơ, cánh quạt, cánh quay, các thiết bị, thiết bị khẩn nguy và cứu sinh, được kiểm tra theo chương trình bảo dưỡng được lựa chọn áp dụng.

(d) Cá nhân, tổ chức muốn xây dựng hoặc thay đổi chương trình bảo dưỡng đã được phê chuẩn phải trình Cục HKVN phê chuẩn chương trình bảo dưỡng, bao gồm các tài liệu sau:

---

[7] Tiêu đề của khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(1) Các hướng dẫn và quy trình thực hiện kiểm tra cho từng kiểu loại tàu bay, bao gồm cả các nội dung thử nghiệm và kiểm tra; các hướng dẫn phải được xây dựng chi tiết cho các thiết bị và khu vực của thiết bị, bao gồm cả các thiết bị khẩn nguy và cứu sinh;

(2) Kế hoạch kiểm tra sẽ phải thực hiện theo giờ bay, thời gian theo lịch, số chu trình khai thác hoặc tổ hợp bất kỳ các nội dung này.

(e) Khi chuyển sang sử dụng chương trình bảo dưỡng khác, Người khai thác phải sử dụng giờ bay, thời gian theo lịch, hoặc số chu trình khai thác tích lũy theo chương trình trước đó, để xác định thời hạn kiểm tra sẽ phải thực hiện theo chương trình mới.

4.065 SỬA ĐỔI CHƯƠNG TRÌNH BẢO DƯỠNG TÀU BAY

(a) Khi nhận thấy chương trình bảo dưỡng được phê chuẩn cần phải được chỉnh sửa phù hợp, Cục HKVN sẽ thông báo cho chủ sở hữu hoặc Người khai thác và yêu cầu sửa đổi các nội dung được cho là cần thiết.

(b)[8] Trong vòng 30 ngày làm việc kể từ ngày nhận được công văn đề nghị của chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét phê chuẩn chương trình bảo dưỡng tàu bay.

(c)[9] Ngoại trừ trường hợp khẩn cấp yêu cầu phải hành động ngay lập tức nhằm đảm bảo an toàn bay, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét phê duyệt chương trình bảo dưỡng tàu bay của chủ sở hữu hoặc Người khai thác trong thời hạn 07 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được công văn đề nghị.

4.067 CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI CHỦ SỞ HỮU HOẶC NGƯỜI THUÊ TÀU BAY[10]

(a) Chủ sở hữu tàu bay đăng ký tại Việt Nam hoặc trong trường hợp tàu bay cho thuê, Người thuê tàu bay phải đảm bảo rằng:

1. Tàu bay được duy trì đủ điều kiện bay;

2. Các thiết bị khẩn nguy và khai thác cần thiết cho chuyến bay dự kiến phải hoạt động được;

3. Giấy chứng nhận đủ Điều kiện bay còn hiệu lực.

---

[8] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 7 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[9] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 7 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[10] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) Chủ sở hữu tàu bay hoặc Người thuê tàu bay đăng ký tại Việt Nam không được phép khai thác tàu bay trừ khi tàu bay được bảo dưỡng và ký xác nhận hoàn thành sau bảo dưỡng do Tổ chức bảo dưỡng được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc tổ chức bảo dưỡng được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận phù hợp theo quy định của Phần 5 Bộ QCATHK.

Chủ sở hữu tàu bay hoặc Người thuê tàu bay phải đảm bảo việc bảo dưỡng tàu bay được thực hiện tuân thủ theo Chương trình bảo dưỡng được Quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn.

CHƯƠNG E: TIÊU CHUẨN THỰC HIỆN

4.070 ÁP DỤNG

(a) Mục này đưa ra các tiêu chuẩn điều chỉnh hoạt động bảo dưỡng và kiểm tra tất cả các tàu bay và các thiết bị liên quan có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp.

4.073 (ĐỂ TRỐNG)

4.075 NHÂN VIÊN ĐƯỢC ỦY QUYỀN THỰC HIỆN BẢO DƯỠNG[11]

(a) Công việc bảo dưỡng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay được thực hiện bởi đối tượng sau:

1. Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (AMT), Nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (ARS) được ủy quyền của Tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn trong phạm vi năng định được phê chuẩn của AMO;

2. Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (AMT), Nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (ARS) được ủy quyền của Người khai thác được cấp AOC có hệ thống bảo dưỡng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận phù hợp với quy định tại Phần 5 Bộ QCATHK;

(b) Nhà sản xuất được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn cấp Giấy chứng nhận AMO có thể:

1. Tân tạo hoặc thay đổi bất kỳ thiết bị tàu bay nào mà mình sản xuất theo Giấy chứng nhận loại hoặc Giấy chứng nhận sản xuất;

2. Tân tạo hoặc thay đổi bất kỳ thiết bị tàu bay nào mà mình sản xuất theo Tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với thiết bị tàu bay (TSO), giấy phép chế tạo thiết bị tàu bay (PMA) hoặc tiêu chuẩn kỹ thuật về quá trình và sản phẩm do quốc gia thiết kế ban hành;

---

[11] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

3. Thực hiện kiểm tra theo yêu cầu của Phần này trên tàu bay mà mình sản xuất nếu đang hoạt động theo Giấy chứng nhận sản xuất hoặc theo hệ thống kiểm tra sản phẩm được phê chuẩn cho loại tàu bay đó.

4.077 ĐỘI NGŨ NHÂN VIÊN ĐƯỢC ỦY QUYỀN XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

(a)[12] Việc cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác, bảo dưỡng dự phòng, tân tạo hoặc cải tiến cho tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị được thực hiện bởi các đối tượng sau:

(1) Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (AMT) và Nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (ARS) được ủy quyền của Tổ chức bảo dưỡng AMO được phê chuẩn trong phạm vi năng định phê chuẩn của AMO[13];

(2) AMT và ARS được ủy quyền của Người khai thác tàu bay được cấp AOC có hệ thống bảo dưỡng tương đương mô tả trong Phần 5 Bộ QCATHK được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn trong phạm vi được phê chuẩn[14];

(3) AMO có thể cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho tàu bay hoặc thiết bị tàu bay trong phạm vi được phê chuẩn;

(4) Người khai thác tàu bay có AOC có thể cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho tàu bay hoặc thiết bị tàu bay trong phạm vi được phê chuẩn.

(b) Trường hợp cần thiết, Cục HKVN có thể yêu cầu việc cấp giấy chúng nhận cho phép khai thác quy định tại khoản (a) nêu trên phải được Cục HKVN kiểm tra việc thực hiện công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, tân tạo hoặc cải tiến và đồng ý bằng văn bản.

4.080 NGƯỜI ĐƯỢC ỦY QUYỀN KIỂM TRA[15]

Giám sát viên an toàn của Cục Hàng không Việt Nam và các cá nhân sau được quyền kiểm tra theo yêu cầu của Phần này đối với tàu bay và thiết bị tàu bay trước hoặc sau khi được bảo dưỡng:

---

[12] Tiêu đề khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[13] Điểm này được được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[14] Điểm này được được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[15] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 11 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(a) AMT được ủy quyền của Tổ chức bảo dưỡng AMO được phê chuẩn có thể tiến hành kiểm tra tàu bay hoặc thiết bị tàu bay trong phạm vi năng định được phê chuẩn của AMO;

(b) AMT được ủy quyền của Người khai thác tàu bay được cấp AOC có hệ thống bảo dưỡng tương đương mô tả trong Phần 5 Bộ QCATHK được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn có thể thực hiện kiểm tra tàu bay và thiết bị tàu bay trong phạm vi được phê chuẩn.

4.083 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: BẢO DƯỠNG

(a) Mỗi cá nhân thực hiện bảo dưỡng tàu bay, thiết bị tàu bay phải sử dụng các phương pháp, kỹ thuật và thao tác:

(1) Được quy định tại tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng hoặc các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay hiện hành của tổ chức bảo dưỡng, nhà sản xuất; và

(2) Các phương pháp, kỹ thuật và thao tác bổ sung do Cục HKVN yêu cầu, hoặc các phương pháp, kỹ thuật và thao tác được Cục HKVN chỉ định áp dụng trong trường hợp không có tài liệu của nhà sản xuất.

(b) Mỗi cá nhân phải sử dụng các dụng cụ và trang thiết bị kiểm tra cần thiết để đảm bảo thực hiện đầy đủ công việc phù hợp với thao tác được các tổ chức bảo dưỡng tàu bay chấp nhận. Nếu nhà sản xuất khuyến cáo sử dụng các thiết bị chuyên dụng, thì người thực hiện bảo dưỡng phải sử dụng thiết bị đó hoặc thiết bị tương đương được Cục HKVN chấp thuận.

(c) Mỗi cá nhân thực hiện bảo dưỡng tàu bay, thiết bị tàu bay phải thực hiện công việc theo cách thức, và sử dụng vật liệu có chất lượng, sao cho tình trạng thiết bị tàu bay ít nhất sẽ tương đương với nguyên bản của chúng, hoặc được thay đổi một cách hoàn hảo về các chức năng khí động học, độ bền cấu trúc, khả năng chống rung hoặc suy giảm phẩm cấp và các tính chất khác ảnh hưởng đến tính đủ điều kiện bay.

(d) Các phương pháp, kỹ thuật và thao tác nêu trong tài liệu điều hành bảo dưỡng của Người khai thác tàu bay và chương trình bảo dưỡng tàu bay được Cục HKVN phê chuẩn; phải thiết lập cách thực hiện được chấp thuận để tuân thủ các yêu cầu của mục này.

(e) Mỗi cá nhân thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa lớn theo định nghĩa của Phần này phải sử dụng các dữ liệu được Cục HKVN phê chuẩn:

(1) Dữ liệu được phê chuẩn phải được chỉ rõ trong Giấy chứng nhận cho phép khai thác;

(2) "Dữ liệu được phê chuẩn" được chấp thuận là các dữ liệu được phê chuẩn đặc biệt cho cải tiến hoặc sửa chữa, bởi:

(i) Cục HKVN;

(ii) Quốc gia sản xuất;

(iii) Tổ chức được quốc gia sản xuất chỉ định cho phép thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa;

(iv) Quốc gia thiết kế hoặc tổ chức được chỉ định bởi quốc gia thiết kế cho việc cải tiến hoặc sửa chữa.

4.085 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA (TỔNG QUÁT)

(a) Các cá nhân thực hiện kiểm tra theo yêu cầu của Cục HKVN phải:

(1) Thực hiện kiểm tra sao cho có thể xác định tàu bay, một hoặc nhiều bộ phận của tàu bay được kiểm tra, đáp ứng tất cả các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay hiện hành; và

(2) Nếu có chương trình bảo dưỡng theo yêu cầu hoặc được chấp thuận cho loại tàu bay cụ thể được kiểm tra, thì phải thực hiện kiểm tra theo các chỉ dẫn và quy trình được xây dựng trong chương trình bảo dưỡng.

4.090 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA MÁY BAY TRỰC THĂNG

(a) Đối với việc kiểm tra máy bay trực thăng, phải kiểm tra các hệ thống theo tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng hoặc các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của nhà sản xuất liên quan đến:

(1) Trục dẫn hoặc các hệ thống tương tự;

(2) Hộp truyền động chính của cánh quay;

(3) Cánh quay chính và bộ phận trung tâm (hoặc khu vực tương đương); và

(4) Cánh quạt đuôi.

4.093 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA HÀNG NĂM VÀ KIỂM TRA 100 GIỜ

(a) Danh mục liệt kê các nội dung cần kiểm tra (checklist) phải được sử dụng khi thực hiện kiểm tra hàng năm hoặc kiểm tra 100 giờ:

(1) Danh mục liệt kê các nội dung cần kiểm tra có thể do nhà sản xuất cung cấp, do tổ chức bảo dưỡng lập trên cơ sở danh mục của nhà sản xuất;

(2) Danh mục liệt kê các nội dung cần kiểm tra phải bao gồm phạm vi và chi tiết các hạng mục do Cục HKVN quy định.

Ghi chú: Phụ lục 1 Điều 4.093 quy tắc thực hiện kiểm tra 100 giờ

(b) Trước khi được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác máy bay trực thăng trang bị động cơ pis-ton sau khi thực hiện xong kiểm tra hàng năm hoặc kiểm tra 100 giờ, động cơ phải được nổ thử theo các khuyến cáo hiện hành của nhà sản xuất, để xác định tính năng về:

(1) Công suất động cơ (vòng quay tĩnh và ga nhỏ);

(2) Ma-nhê-tô;

(3) Áp suất nhiên liệu và dầu nhờn; và

(4) Nhiệt độ xilanh và dầu nhờn.

(c) Trước khi cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác máy bay trực thăng trang bị động cơ tuốc-bin sau khi thực hiện xong kiểm tra hàng năm hoặc kiểm tra 100 giờ, động cơ phải được nổ thử theo các khuyến cáo hiện hành của nhà sản xuất.

4.095 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: CÁC GIỚI HẠN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Các cá nhân thực hiện kiểm tra hoặc bảo dưỡng khác quy định trong phần các giới hạn đủ điều kiện bay của tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng hiện hành của tổ chức bảo dưỡng, nhà sản xuất, hoặc các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, phải thực hiện kiểm tra hoặc bảo dưỡng khác theo quy định của mục này, hoặc theo các tiêu chuẩn do Cục HKVN phê chuẩn áp dụng.

CHƯƠNG F: HỒ SƠ BẢO DƯỠNG VÀ NỘI DUNG

4.100 HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CỦA CHỦ SỞ HỮU[16]

(a) Chủ sở hữu, Người khai thác tàu bay phải lưu giữ hồ sơ bảo dưỡng của tàu bay bao gồm các thông tin sau:

1. Tổng thời gian khai thác (giờ bay, thời gian theo lịch và tần suất cất, hạ cánh) của tàu bay và các thiết bị có quy định thọ mệnh;

2. Tình trạng tuân thủ đối với các yêu cầu về duy trì đủ điều kiện bay bắt buộc bao gồm danh sách các chỉ lệnh đủ điều kiện bay (AD) và phương pháp, cách thức tuân thủ;

3. Chi tiết các công việc sửa chữa và cải tiến bao gồm các công việc được thực hiện và tháo, lắp các thiết bị;

4. Tổng thời gian khai thác (giờ bay, thời gian theo lịch và tần suất cất, hạ cánh, khi cần thiết) kể từ lần đại tu gần nhất của tàu bay hoặc các trang thiết bị trên tàu bay bao gồm:

i. Tổng thời gian khai thác;

ii. Ngày đại tu gần nhất;

iii. Tổng thời gian khai thác từ lần đại tu gần nhất;

---

[16] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

iv. Ngày kiểm tra gần nhất.

5. Tình trạng hiện tại của tàu bay tương ứng với Chương trình bảo dưỡng bao gồm trạng thái kiểm tra hiện tại của tàu bay.

6. Hồ sơ bảo dưỡng chi tiết bao gồm chữ ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng.

4.103 LƯU GIỮ HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CỦA CHỦ SỞ HỮU

(a) Chủ sở hữu, Người khai thác hoặc người thuê tàu bay phải lưu giữ các hồ sơ sau cho đến khi công việc được lặp lại hoặc bị thay thế bởi công việc tương đương về phạm vi và chi tiết hoặc một năm sau khi công việc được thực hiện, tuân thủ theo thời hạn nào đến sau:

(1) Hồ sơ bảo dưỡng cho từng tàu bay (bao gồm cả thân và cánh) và mỗi động cơ, cánh quạt, cánh quay, các thiết bị của tàu bay, bao gồm:

(i) Mô tả (hoặc tham chiếu dữ liệu được Cục HKVN chấp thuận) công việc được thực hiện;

(ii) Ngày tháng năm công việc được thực hiện;

(iii) Chữ kỹ và số chứng chỉ của người cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác sau bảo dưỡng.

(b) Các chủ sở hữu, Người khai thác hoặc người thuê tàu bay phải lưu giữ các hồ sơ sau đây cho đến khi tàu bay được bán hoặc cho thuê và/hoặc thời gian tối thiểu 12 tháng sau khi tàu bay dừng khai thác vĩnh viễn:

(1) Hồ sơ bao gồm các thông tin sau:

(i) Tổng thời gian khai thác của thân và cánh, từng động cơ, từng cánh quạt, từng cánh quay;

(ii) Tình trạng hiện thời của các thiết bị có quy định thọ mệnh;

(iii) Thời gian từ đại tu lần cuối của tất cả các thiết bị yêu cầu được đại tu theo thời hạn quy định;

(iv) Tình trạng kiểm tra hiện hành của tàu bay, bao gồm thời gian từ lần kiểm tra cuối cùng theo yêu cầu của chương trình bảo dưỡng của tàu bay và các thiết bị của nó;

(v) Tình trạng hiện thời các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, bao gồm phương pháp thực hiện, số thông báo, ngày sửa đổi của từng thông báo; nếu chỉ lệnh đủ điều kiện bay yêu cầu hành động lặp lại, thì phải ghi lại thời gian và ngày tháng năm thực hiện hành động đó;

(vi) Bản sao các mẫu do Chương này quy định cho các cải tiến lớn đối với thân cánh và động cơ, cánh quay, cánh quạt, các thiết bị.

(c) Người khai thác tàu bay có Giấy chứng nhận AOC, dù là chủ sở hữu hoặc người thuê, phải lưu giữ các hồ sơ bổ sung theo yêu cầu của Điều 12.240 Phần 12.

Ghi chú: Xem Phụ lục 3 Điều 4.103 về bảo dưỡng dự phòng (định nghĩa)

4.105 CHUYỂN GIAO HỒ SƠ BẢO DƯỠNG[17]

(a) Trong trường hợp có sự thay đổi tạm thời của chủ sở hữu hoặc người thuê, chủ sở hữu hoặc người khai thác tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam phải chuyển giao cho các chủ sở hữu hoặc người thuê mới toàn bộ hồ sơ theo quy định tại Phần này đối với tàu bay đó tại thời điểm bán hoặc cho thuê.

(b) Trong trường hợp có sự thay đổi vĩnh viễn của chủ sở hữu hoặc người thuê, chủ sở hữu hoặc người khai thác tàu bay đăng ký Quốc tịch Việt Nam phải chuyển giao cho các chủ sở hữu hoặc người thuê mới, toàn bộ hồ sơ theo quy định tại Phần này đối với tàu bay đó tại thời điểm bán hoặc cho thuê.

(c) Các hồ sơ này dưới hình thức tài liệu giấy hoặc số hóa phải được chuyển giao theo sự thỏa thuận của Người mua, Người thuê. Nếu hồ sơ chuyển giao dưới hình thức số hóa thì phải đảm bảo khả năng thể hiện và in thông tin theo cách thức được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

4.107 LẬP HỒ SƠ BẢO DƯỠNG[18]

(a) Khi công việc bảo dưỡng phòng ngừa, tân tạo, cải tiến tàu bay hoặc thành phần, thiết bị tàu bay được thực hiện đạt yêu cầu, các cá nhân thực hiện phải hoàn thiện mục xác nhận trong hồ sơ bảo dưỡng rằng công việc bảo dưỡng đã được thực hiện đạt yêu cầu và phù hợp với dữ liệu và quy trình được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

(b) Nội dung tối thiểu của mục xác nhận hoàn thành bảo dưỡng phải bao gồm:

1. Chi tiết hoặc tham chiếu tới dữ liệu được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận của công việc bảo dưỡng đã thực hiện;

2. Ngày thực hiện công việc bảo dưỡng;

3. Khi cần thiết, danh tính, thông tin xác nhận của tổ chức bảo dưỡng;

4. Danh tính, thông tin xác nhận của người có thẩm quyền hoặc người ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng (tên, chữ ký, số chứng chỉ và loại chứng chỉ);

5. Người xác nhận hoàn thành bảo dưỡng chỉ sử dụng một mẫu chữ ký duy nhất cho công việc đã thực hiện.

---

[17] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 13 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[18] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 14 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c) Các cá nhân thực hiện công việc phải nhập hồ sơ của sửa chữa,cải tiến lớn và loại bỏ các mẫu hồ sơ theo phương thức được Cục Hàng không Việt Nam quy định tại Phụ lục 1 Điều 4.107 cho mẫu các yêu cầu hoàn thành bảo dưỡng bổ sung.

(d) Cá nhân làm việc dưới sự giám sát của AMT không được phép thực hiện kiểm tra theo yêu cầu của Phần này hoặc bất kỳ dạng kiểm tra nào thực hiện sau sửa chữa hoặc cải tiến lớn.

4.110 CÁC NỘI DUNG YÊU CẦU SAU ĐẠI TU HOẶC TÂN TẠO

(a) Không người nào được phép ghi trong hồ sơ bảo dưỡng rằng thiết bị tàu bay đã được đại tu, trừ khi:

(1) Thiết bị tàu bay đó được phân rã, làm sạch, kiểm tra, sửa chữa theo nhu cầu và lắp ráp lại bằng các phương phương pháp, kỹ thuật đã được cho phép; và

(2) Thiết bị tàu bay đó được thử theo các tiêu chuẩn và các dữ liệu được phê chuẩn, hoặc theo các tiêu chuẩn và dữ liệu hiện hành do chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại, Giấy chứng nhận loại bổ sung hoặc giấy phép sản xuất thiết bị, phụ tùng, vật liệu ban hành, được Cục HKVN chấp thuận;.

(b) Không người nào được ghi trong hồ sơ bảo dưỡng rằng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay đã được tân tạo, trừ khi tàu bay, thiết bị tàu bay đó được phân rã, làm sạch, kiểm tra, sửa chữa theo nhu cầu và lắp ráp lại bằng các phương phương pháp, kỹ thuật đã được cho phép và thử nghiệm đạt các dung sai và giới hạn như mới, có sử dụng các chi tiết thiết bị mới hoặc đã qua sử dụng đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật, các dung sai và giới hạn đã được phê chuẩn.

4.113 NỘI DUNG GIẤY CHỨNG NHẬN CHO PHÉP KHAI THÁC

(a) Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho tàu bay, các thiết bị tàu bay chỉ được cấp hoặc lập sau khi được bảo dưỡng với điều kiện:

(1) Hồ sơ bảo dưỡng thích hợp đã được lập;

(2) Mẫu hồ sơ sửa chữa hoặc cải tiến do Cục HKVN phê chuẩn hoặc cung cấp đã được điền nội dung theo cách thức do Cục HKVN quy định;

(3) Nếu kết quả sửa chữa hoặc cải tiến dẫn đến thay đổi các giới hạn khai thác hoặc dữ liệu bay trong tài liệu hướng dẫn bay được phê chuẩn, thì các giới hạn khai thác hoặc dữ liệu bay đó phải được sửa đổi và đưa vào sử dụng một cách thích hợp theo quy định.

Ghi chú: Phụ lục 1 Điều 4.107 cung cấp mẫu và các yêu cầu đối với sửa chữa và cải tiến.

4.115 NỘI DUNG VÀ MẪU HỒ SƠ KIỂM TRA

(a) Nội dung hồ sơ bảo dưỡng: Cá nhân cấp hoặc không cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay, thiết bị tàu bay sau khi công việc kiểm tra bất kỳ được thực hiện theo quy định của Phần này, phải lập hồ sơ bảo dưỡng thiết bị đó, bao gồm các thông tin sau:

(1) Loại hình kiểm tra và mô tả tóm tắt phạm vi kiểm tra;

(2) Ngày tháng năm kiểm tra và tổng thời gian khai thác;

(3) Chữ ký, số giấy phép, loại giấy phép của người cấp hoặc không cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác;

(4) Nếu tàu bay được cho là đủ điều kiện bay và được phê chuẩn cho phép khai thác, lời khẳng định sau đây hoặc tương tự được đưa ra: "Tôi xác nhận rằng tàu bay này đã được kiểm tra theo dạng kiểm tra (ghi rõ dạng kiểm tra) và được cho là đủ điều kiện bay";

(5) Nếu tàu bay không được phê chuẩn cho phép khai thác do cần bảo dưỡng thêm, hoặc không tuân thủ các quy chuẩn kỹ thuật, các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, hoặc các dữ liệu được phê chuẩn hiện hành, lời khẳng định sau đây hoặc tương tự được đưa ra: "Tôi xác nhận rằng tàu bay này đã được kiểm tra theo dạng kiểm tra (ghi rõ dạng kiểm tra) và danh mục các khiếm khuyết và các hạng mục không đủ điều kiện bay đã được cung cấp cho chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay ngày (ghi rõ ngày tháng năm)"; và

(6) Nếu công việc kiểm tra được thực hiện theo chương trình bảo dưỡng được đưa ra trong Phần này, người thực hiện kiểm tra phải lập hồ sơ chỉ rõ chương trình bảo dưỡng đã thực hiện, và lời khẳng định rằng công việc kiểm tra đã được thực hiện phù hợp với nội dung kiểm tra và các quy trình cho chương trình cụ thể đó.

(b) Danh mục các khiếm khuyết: người thực hiện công việc kiểm tra bất kỳ theo yêu cầu của Phần này, nếu phát hiện tàu bay không đủ điều kiện bay hoặc không đáp ứng bảng dữ liệu Giấy chứng nhận loại, các chỉ lệnh đủ điều kiện bay hoặc các dữ liệu được phê chuẩn khác ảnh hưởng đến tình trạng đủ điều kiện bay, thì phải cung cấp cho chủ sở hữu/Người khai thác danh mục các khiếm khuyết đó, và ký tên.

(c) Danh mục các khiếm khuyết mô tả trong khoản (b) phải được lưu giữ cho đến khi các khiếm khuyết được khắc phục và tàu bay được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác.

CHƯƠNG G: CÁC GIỚI HẠN, THẨM QUYỀN VÀ KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA ĐỘI NGŨ NHÂN VIÊN BẢO DƯỠNG

4.120 GIỚI HẠN THỜI GIAN NGHỈ VÀ LÀM VIỆC CHO NHÂN VIÊN THỰC HIỆN CÁC CÔNG VIỆC BẢO DƯỠNG

(a) Không người nào được phép ký Giấy chứng nhận cho phép khai thác, cũng như không người nào được phép thực hiện các chức năng bảo dưỡng tàu bay, trừ khi người đó đã có thời gian nghỉ ngơi tối thiểu 8 giờ trước khi bắt đầu thực hiện công việc.

(b) Không người nào được phép phân công một người khác thực hiện các chức năng bảo dưỡng tàu bay quá 12 giờ liên tục.

(c) Trong các trường hợp có tàu bay bị hỏng hóc ngoài dự kiến, các cá nhân thực hiện các chức năng bảo dưỡng có thể làm việc:

(1) Tới 16 giờ liên tục; hoặc

(2) Tới 20 giờ trong 24 giờ liên tục.

(d) Sau khi phải làm việc ngoài kế hoạch nêu trên, cá nhân thực hiện các chức năng bảo dưỡng tàu bay phải được nghỉ ngơi bắt buộc tối thiểu 10 giờ.

(e) AMO được phê chuẩn và Người khai thác có Giấy chứng nhận AOC phải cho các nhân viên thực hiện các chức năng bảo dưỡng nghỉ ngơi 24 giờ liên tục trong khoảng thời gian 7 ngày liên tục bất kỳ.

4.123. ***(được bãi bỏ)***[19]

4.125. ***(được bãi bỏ)***[20]

4.127 CÁC THẨM QUYỀN VÀ GIỚI HẠN KIỂM TRA

(a) Ngoại trừ quy định tại các khoản (b) và (c) của Điều này, người được ủy quyền kiểm tra (IA) có thể:

(1) Kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện hoặc bộ phận của chúng sau khi thực hiện xong sửa chữa hoặc cải tiến lớn theo các yêu cầu của Phần này và các dữ liệu được Cục HKVN phê chuẩn;

(2) Thực hiện dạng kiểm tra hàng năm, hoặc thực hiện, giám sát kiểm tra cuốn chiếu, theo các quy định của Phần này, trên bất kỳ tàu bay nào, ngoại trừ các tàu

---

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

[20] Điều này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 16 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

bay được bảo dưỡng theo chương trình bảo dưỡng liên tục, và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay.

(b) Người được cấp IA có giấy phép AMT còn hiệu lực không được phép kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay bất kỳ có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg, hoặc thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện hoặc bộ phận của chúng, là các đối tượng của chương trình bảo dưỡng theo Phần này hoặc Phần 12.

(c) Người được cấp IA có giấy phép AMT còn hiệu lực không được phép kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay bất kỳ được bảo dưỡng theo chương trình bảo dưỡng liên tục được phê chuẩn theo Phần này hoặc Phần 12.

(d) Khi thực hiện các thẩm quyền của mình, người được cấp IA phải mang theo IA để chủ sở hữu tàu bay và AMT đề nghị phê chuẩn sửa chữa hoặc cải tiến tàu bay kiểm tra và phải xuất trình khi Cục HKVN hoặc đại diện chính thức của các nhà chức trách hàng không khác, yêu cầu.

(e) Khi chuyển địa điểm làm việc, người được cấp IA sẽ không được phép thực hiện các thẩm quyền của mình, cho đến khi người đó thông báo cho Cục HKVN về sự thay đổi.

(f) Không người nào được phép thực hành các thẩm quyền của IA, khi mà người đó:

(1) Không có chỗ làm việc cố định;

(2) Không có thiết bị, cơ sở nhà xưởng, hoặc dữ liệu kiểm tra theo yêu cầu của Phần 5; hoặc

(3) Không có giấy phép AMT còn hiệu lực.

4.130 GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN SỬA CHỮA TÀU BAY: CÁC THẨM QUYỀN VÀ GIỚI HẠN

(a) Nhân viên sửa chữa tàu bay có thể thực hiện hoặc giám sát bảo dưỡng tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện hoặc bộ phận của chúng phù hợp với lĩnh vực chuyên môn được chỉ định mà nhân viên được cấp giấy phép và năng định, với điều kiện là nhân viên của AMO được phê chuẩn theo Phần 5 hoặc Người khai thác có Giấy chứng nhận AOC được ủy quyền thực hiện bảo dưỡng theo hệ thống tương đương phù hợp Phần 12.

(b) Nhân viên sửa chữa tàu bay không được phép thực hiện hoặc giám sát các công việc theo chức năng trừ khi người đó hiểu các chỉ dẫn hiện hành của tổ chức và các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay liên quan đến các công việc cụ thể.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 4.003: CẢI TIẾN LỚN (ĐỊNH NGHĨA)

(a) Cải tiến lớn thân cánh. Cải tiến lớn bao gồm các cải tiến đối với:

(1) Cánh;

(2) Thăng bằng ngang, đuôi đứng, bánh lái độ cao và bánh lái hướng;

(3) Thân;

(4) Giá treo động cơ;

(5) Hệ thống điều khiển;

(6) Càng;

(7) Phao (đối với thủy phi cơ);

(8) Các phần tử cấu trúc thân cánh, bao gồm xà, vách, phụ kiện đấu nối (fitting), giảm chấn, thanh chống, nắp buồng động cơ, ốp chỉnh dòng và các đối trọng;

(9) Cơ cấu thừa hành thuộc hệ thống điện và thủy lực;

(10) Các lá cánh tuốc-bin, máy nén;

(11) Thay đổi trọng lượng rỗng hoặc cân bằng rỗng, dẫn đến tăng trọng lượng tối đa được phê chuẩn hoặc các giới hạn trọng tâm tàu bay;

(12) Thay đổi thiết kế ban đầu của các hệ thống nhiên liệu, dầu nhờn, làm mát, sưởi ấm, tăng áp, điện, thủy lực, phòng băng, hoặc khí xả;

(13) Thay đổi cánh hoặc các bánh lái cố định, bánh lái chuyển động có tác động đến các đặc tính rung, vẫy;

(b) Cải tiến lớn hệ thống sinh lực, bao gồm:

(1) Chuyển đổi từ kiểu động cơ (model) này sang kiểu động cơ khác, bao gồm các thay đổi bất kỳ trong tỷ số nén, hộp giảm tốc của cánh quạt, tỷ số truyền của bánh tăng áp (động cơ pit-tông), hoặc thay thế các chi tiết chính của động cơ yêu cầu thực hiện nhiều việc tân tạo và thử động cơ;

(2) Thay đổi động cơ trong đó phải thay thế các chi tiết cấu trúc bằng các chi tiết không phải do nhà sản xuất gốc cung cấp hoặc các chi tiết không được Cục HKVN phê chuẩn;

(3) Lắp đặt thiết bị phụ không được phê chuẩn cho loại động cơ;

(4) Tháo các thiết bị phụ được liệt kê là thiết bị yêu cầu phải có trong bảng kê chi tiết kỹ thuật của tàu bay hoặc động cơ;

(5) Lắp đặt các chi tiết cấu trúc khác loại chi tiết được phê chuẩn cho lắp đặt;

(6) Sử dụng loại nhiên liệu khác loại được liệt kê trong bảng chi tiết kỹ thuật của động cơ.

(c) Cải tiến lớn cánh quạt, bao gồm:

(1) Thay đổi thiết kế lá cánh;

(2) Thay đổi thiết kế bàu (hub);

(3) Thay đổi thiết kế khối điều chỉnh vòng quay;

(4) Lắp đặt hệ thống điều chỉnh vòng quay hoặc xuôi lá;

(5) Lắp đặt các chi tiết không được phê chuẩn cho loại cánh quạt.

(d) Cải tiến lớn thiết bị: cải tiến thiết kế gốc không phù hợp với khuyến cáo của nhà sản xuất thiết bị hoặc không phù hợp với các chỉ lệnh đủ điều kiện bay được coi là các cải tiến lớn; ngoài ra, các thay đổi trong thiết kế gốc của các thiết bị liên lạc và dẫn đường được cho phép trong thiết kế loại hoặc các giấy phép khác ảnh hưởng đến độ ổn định tần số, mức ồn, độ nhạy, độ méo tín hiệu, sai số do bức xạ, các đặc tính AVC, hoặc khả năng đáp ứng các yêu cầu về môi trường và các thay đổi khác ảnh hưởng đến tính năng của thiết bị cũng được coi là cải tiến lớn thiết bị.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 4.003: SỬA CHỮA LỚN (ĐỊNH NGHĨA)

(a) Sửa chữa lớn thân cánh: sửa chữa các bộ phận sau đây của thân cánh và sửa chữa thuộc các loại sau đây, trong đó phải sử dụng các phần tử tạo độ bền, gia cường, táp, và phải chế tạo các phần tử cấu trúc chính để thay thế, khi mà việc thay thế phải sử dụng công nghệ tán đinh hoặc hàn, là các sửa chữa lớn thân cánh:

(1) Các xà hộp;

(2) Cánh hoặc các bánh lái kết cấu vỏ cứng (monocoque) hoặc vỏ bán cứng (semimonocoque);

(3) Các nẹp dọc hoặc các phần tử tạo độ cong cho cánh;

(4) Các xà;

(5) Các đế xà;

(6) Các phần tử xà kiểu khung - dàn;

(7) Các thân xà bằng tấm mỏng;

(8) Các phần tử của sống đáy và sống lưng phao (đối với thủy phi cơ);

(9) Các phần tử tấm gợn sóng chịu nén dùng làm vật liệu ghép nối cánh hoặc thăng bằng ngang và đuôi đứng;

(10) Các vách chính của cánh và các phần tử chịu nén;

(11) Cánh hoặc các thanh chống tăng cứng thăng bằng ngang và đuôi đứng;

(12) Giá treo động cơ;

(13) Các dầm dọc than;

(14) Các phần tử thanh chống cạnh, thanh chống ngang, vách chịu lực buồng kín;

(15) Chân và giá lắp ghế;

(16) Các thanh chống dọc càng;

(17) Các trục quay (axles);

(18) Bánh xe;

(19) Các bộ phận của hệ thống điều khiển, chẳng hạn như cần lái, pê-dal, trục truyền, giá đỡ;

(20) Các sửa chữa phải sử dụng vật liệu thay thế;

(21) Sửa chữa các khu vực bị hư hỏng của vỏ bọc kim loại hoặc gỗ vượt quá 6 inch (15, 24 cm) theo bất cứ hướng nào;

(22) Sửa chữa các phần của tấm vỏ bằng cách làm thêm mối ghép;

(23) Ốp tấm vỏ;

(24) Sửa chữa từ ba vách ngăn trở lên của cánh hoặc các vách ngăn của bánh lái hoặc mép trước cánh và các bánh lái, giữa các vách ngăn;

(25) Sửa chữa vỏ bọc bằng vải một vùng rộng hơn vùng giữa hai vách ngăn liền kế;

(26) Thay thế vỏ bọc bằng vải phủ các bộ phận như cánh, thân, thăng bằng ngang, các bánh lái;

(27) Sửa chữa phải làm lại vùng bụng, hoặc thay thế thùng dầu cứng và thùng dầu nhờn.

(b) Sửa chữa lớn hệ thống sinh lực: sửa chữa các bộ phận sau đây của động cơ và sửa chữa thuộc các loại sau đây, là các sửa chữa lớn hệ thống sinh lực:

(1) Phân rã hộp trục khuỷu hoặc trục khuỷu của động cơ pit-tông được trang bị bánh tăng áp đúc liền;

(2) Phân rã hộp trục khuỷu hoặc trục khuỷu của động cơ pit-tông được trang bị hộp giảm tốc cánh quạt không thuộc loại bánh răng trụ thẳng;

(3) Sửa chữa các bộ phận cấu trúc động cơ phải sử dụng kỹ thuật hàn, mạ, phun đắp kim loại hoặc các phương pháp khác.

(c) Sửa chữa lớn cánh quạt: sửa chữa thuộc các loại sau đây đối với cánh quạt là các sửa chữa lớn:

(1) Sửa chữa hoặc nắn thẳng lá cánh bằng thép;

(2) Sửa chữa hoặc gia công cơ khí bầu cánh quạt;

(3) Cắt ngắn lá cánh;

(4) Sửa đầu mút cánh quạt bằng gỗ;

(5) Thay thế các lớp ngoài trên cánh quạt bằng gỗ có biến cự cố định;

(6) Sửa chữa lỗ lắp bulông kéo dài trong bầu cánh quạt bằng gỗ có biến cự cố định;

(7) Vá các lá cánh bằng gỗ;

(8) Sửa chữa các lá cánh bằng vật liệu composite;

(9) Thay thế vải bọc đầu mút lá cánh;

(10) Thay thế vỏ bọc bằng chất dẻo;

(11) Sửa chữa bộ điều chỉnh vòng quay cánh quạt;

(12) Đại tu cánh quạt có biến cự thay đổi;

(13) Sửa chữa các vết lõm sâu, vết mẻ, vết xước…, và nắn thẳng các lá cánh bằng nhôm;

(14) Sửa chữa hoặc thay thế các phần tử bên trong lá cánh.

(d) Sửa chữa lớn thiết bị. Sửa chữa thuộc các loại sau đây đối với thiết bị là các sửa chữa lớn:

(1) Hiệu chỉnh và sửa chữa đồng hồ;

(2) Hiệu chỉnh các đồng hồ avionic hoặc máy tính;

(3) Quấn lại cuộn dây của các thiết bị điện;

(4) Phân rã hoàn toàn các van thủy lực phức tạp;

(5) Đại tu chế hòa khí cao áp, và bơm thủy lực, bơm nhiên liệu, bơm dầu nhờn cao áp.

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 4.103: BẢO DƯỠNG DỰ PHÒNG (ĐỊNH NGHĨA)

(a) Bảo dưỡng dự phòng: với điều kiện không liên quan đến các công việc lắp ráp phức tạp, bảo dưỡng dự phòng giới hạn ở các công việc sau đây:

(1) Tháo, lắp và sửa chữa lốp;

(2) Thay thế giảm chấn càng dạng dây;

(3) Nạp chất lỏng thủy lực, nitơ, hoặc cả hai cho cột giảm chấn càng;

(4) Làm sạch và thay mỡ ổ bi bánh xe;

(5) Thay thế dây bảo hiểm hoặc các chốt chẻ;

(6) Bơm mỡ không yêu cầu phải phân rã kết cấu, tuy có thể phải tháo các phần tử không chịu lực như nắp đậy, nắp buồng động cơ, ốp chỉnh dòng;

(7) Vá các miếng vá đơn giản bằng vải không yêu cầu khâu vách hoặc tháo các phần tử cấu trúc hoặc các bánh lái;

(8) Bổ sung chất lỏng thủy lực cho các thùng chứa chất lỏng thủy lực;

(9) Sơn lớp phủ trang trí trên thân, cánh, các bề mặt cụm đuôi (bao gồm các bánh lái), các ốp chỉnh dòng, nắp buồng động cơ, nắp buồng càng, khoang khách, nội thất buồng lái, nếu không yêu cầu phải phân rã bất kỳ cấu trúc cơ bản hoặc hệ thống tàu bay nào;

(10) Phủ vật liệu bảo vệ lên các bộ phận không bắt buộc phải tháo rời khỏi các cấu trúc chính hoặc hệ thống của tàu bay và các lớp phủ bề mặt không bị cấm sử dụng hoặc được sử dụng tốt trước đó;

(11) Sửa chữa thiết bị nội thất và trang trí trong khoang khách hoặc buồng lái, nhưng không yêu cầu phải phân rã bất kỳ cấu trúc cơ bản hoặc hệ thống khai thác nào, hoặc ảnh hưởng đến thiết bị khai thác hoặc ảnh hưởng đến cấu trúc cơ bản của tàu bay;

(12) Sửa chữa đơn giản trên các ốp chỉnh dòng, các nắp đậy không chịu lực, nắp buồng động cơ; các miếng vá nhỏ và các tấm gia cường không làm thay đổi hình dạng và chất lượng khí động học;

(13) Thay thế các cửa sổ, khi công việc không ảnh hưởng đến cấu trúc của bất kỳ hệ thống tàu bay nào chẳng hạn như hệ thống điều khiển, các thiết bị điện v.v;

(14) Thay dây an toàn;

(15) Thay ghế hoặc chi tiết của ghế bằng các chi tiết được phê chuẩn cho loại tàu bay, nhưng không yêu cầu phải phân rã bất kỳ cấu trúc cơ bản hoặc thiết bị khai thác nào;

(16) Tìm hỏng hóc và sửa các đường dây bị đứt của đèn pha hạ cánh;

(17) Thay các bóng điện, gương phản xạ ánh sáng và nắp đèn pha hạ cánh;

(18) Thay thế các bánh xe và bàn trượt, nếu không yêu cầu phải tính toán lại trọng lượng và cân bằng;

(19) Thay thế nắp buồng động cơ bất kỳ, mà không yêu cầu phải tháo cánh quạt hoặc ngắt điều khiển máy bay;

(20) Thay thế hoặc làm sạch nến đánh lửa và chỉnh khe hở nến đánh lửa;

(21) Thay thế các đầu nối ống mềm, ngoại trừ các đầu nối thủy lực.

(22) Thay thế các đường ống nhiên liệu tiền chế;

(23) Rửa lọc nhiên liệu và lọc dầu nhờn;

(24) Thay thế và nạp ăc quy;

(25) Thay thế hoặc điều chỉnh các khóa hãm không chịu lực có thể ảnh hưởng đến khai thác;

(26) Lắp đặt các thiết bị chống điều tiết nhiên liệu sai (anti-misfueling) để giảm đường kính bầu lọc thùng nhiên liệu, với điều kiện các thiết bị đó được liệt kê trong bảng dữ liệu Giấy chứng nhận loại của tàu bay; được nhà sản xuất cung cấp các chỉ dẫn lắp đặt được Cục HKVN chấp thuận, và việc lắp đặt không yêu cầu phải phân rã bầu phin lọc.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 4.093: CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA 100 GIỜ

(a) Trước khi tiến hành kiểm tra, các cá nhân thực hiện dạng kiểm tra hàng năm hoặc 100 giờ phải làm sạch tàu bay và động cơ một cách thấu đáo, tháo hoặc mở tất cả các nắp kiểm tra, các cửa kỹ thuật, ốp chỉnh dòng và nắp buồng động cơ.

(b) Các cá nhân thực hiện dạng kiểm tra hàng năm hoặc 100 giờ phải kiểm tra, nếu phải áp dụng, các bộ phận sau:

(1) Nhóm thân và vỏ:

(i) Kiểm tra vỏ bọc (vải và kim loại) - xác định mức độ hư hỏng, móp méo, các dấu hiệu hư hỏng, các giá ghép nối không chắc chắn hoặc bị hư hỏng;

(ii) Kiểm tra các hệ thống và thiết bị - xác định sự lắp đặt hoàn hảo, các hư hỏng rõ ràng, và hoạt động không đạt yêu cầu.

(2) Khoang khách và buồng lái:

(i) Tổng quát - xác định mức độ sạch sẽ, các thiết bị an toàn và cứu sinh có thể cản trở các điều khiển;

(ii) Ghế và dây an toàn - xác định tình trạng xuống cấp và các hư hỏng rõ ràng;

(iii) Cửa sổ và kính buồng lái - xác định tình trạng xuống cấp, nứt;

(iv) Các đồng hồ - xác định tình trạng xuống cấp, gá lắp, các vạch chia độ, và sự hoạt động hoàn hảo (nếu có thể);

(v) Điều khiển tàu bay và động cơ - xác định sự lắp đặt và hoạt động hoàn hảo;

(vi) Các ắc quy - xác định sự lắp đặt hoàn hảo và điện áp;

(vii) Tất cả các hệ thống - xác định sự lắp đặt hoàn hảo, tình trạng xuống cấp, các hư hỏng rõ ràng, sự gá lắp chắc chắn.

(3) Động cơ và buồng động cơ:

(i) Bên ngoài động cơ - xác định dấu hiệu dò rỉ dầu nhờn, nhiên liệu, chất lỏng thủy lực quá mức cho phép, nguồn dò rỉ;

(ii) Các chi tiết ghép nối tiêu chuẩn (bulông, đai ốc, vít) - xác định lực xiết và các hư hỏng rõ ràng;

(iii) Bên trong động cơ - đánh giá độ nén của động cơ pit-tông, tình trạng bên trong và khe hở quá dung sai;

(iv) Giá treo động cơ - xác định không có các vết nứt hoặc sự nới lỏng các đai ốc hãm giá treo;

(v) Các đệm giảm rung - xác định tình trạng và mức độ xuống cấp;

(vi) Điều khiển động cơ - xác định không có các hư hỏng; sự dịch chuyển êm và chuẩn xác;

(vii) Hệ thống ống cứng và ống mềm, các vòng kẹp - xác định không có rò rỉ hoặc tình trạng xuống cấp, nới lỏng;

(viii) Ống xả - xác định không có các vết nứt, các hư hỏng, sự ghép nối không chuẩn;

(ix) Các thiết bị - xác định các khuyết tật rõ ràng trong ghép nối (với động cơ);

(x) Tất cả các hệ thống - xác định tình trạng lắp đặt không chuẩn, tình trạng bên ngoài, các khuyết tật, sự ghép nối chắc chắn;

(xi) Vỏ bọc động cơ - xác định không có các vết nứt và các khuyết tật khác.

(4) Hệ thống càng:

(i) Tất cả các thiết bị - xác định tình trạng xuống cấp, sự ghép nối không chắc chắn;

(ii) Các cột giảm chấn - xác định mức chất lỏng thủy lực (đo mặt gương cột giảm chấn);

(iii) Các thanh giằng, thanh chống - xác định độ mòn quá mức, độ mỏi, cong vênh;

(iv) Cơ cấu thu thả và khóa - xác định sự vận hành chuẩn;

(v) Các đường ống thủy lực - xác định không có rò rỉ;

(vi) Hệ thống điện - xác định không có sự chà xát của các bó dây, sự hoạt động chuẩn của các công tắc;

(vii) Các bánh xe - xác định không có các vết nứt, các khuyết tật, tình trạng các ổ bi;

(viii) Các lốp - xác định độ mòn, các vết cắt;

(ix) Phanh - xác định độ mòn, tình trạng điều chỉnh không chuẩn;

(x) Phao và bàn trượt - xác định sự ghép nối chắc chắn và không có các hư hỏng rõ ràng.

(5) Cánh ngoài và cánh trung tâm - xác định:

(i) Tình trạng chung;

(ii) Mức độ xuống cấp của vỏ bọc (vải hoặc kim loại);

(iii) Mức độ móp, méo;

(iv) Các dấu hiệu hư hỏng rõ ràng;

(v) Sự ghép nối chắc chắn.

(6) Cụm đuôi - xác định:

(i) Tình trạng chung;

(ii) Mức độ xuống cấp của vỏ bọc (vải hoặc kim loại);

(iii) Mức độ móp, méo;

(iv) Các dấu hiệu hư hỏng rõ ràng;

(v) Sự ghép nối chắc chắn;

(vi) Sự lắp đặt chuẩn xác của các thiết bị; và

(vii) Sự vận hành hoàn hảo của các thiết bị.

(7) Cánh quạt:

(i) Cụm cánh quạt - xác định không có các vết nứt, mẻ, rò rỉ dầu nhờn.

(ii) Các bu lông - kiểm tra lực xiết, bảo hiểm;

(iii) Hệ thống phòng băng - xác định sự làm việc hoàn hảo, không có các hư hỏng rõ ràng;

(iv) Cơ cấu điều khiển - xác định sự làm việc hoàn hảo, ghép nối chắc chắn, dịch chuyển chuẩn xác.

(8) Hệ thống đồng hồ/các thiết bị avionic - xác định:

(i) Các đồng hồ và thiết bị avionic được lắp đặt chuẩn xác, chắc chắn;

(ii) Các bó dây điện - gá lắp chắc chắn, không có các hư hỏng rõ ràng;

(iii) Cân bằng điện thế và chống nhiễu - tình trạng lắp đặt và xuống cấp;

(iv) Các anten - tình trạng xuống cấp, lắp đặt chắc chắn, sự hoạt động hoàn hảo.

(9) Hệ thống điện/điện tử - xác định:

(i) Các bó dây điện - gá lắp chắc chắn, không có các hư hỏng rõ ràng;

(ii) Cân bằng điện thế và chống nhiễu - tình trạng lắp đặt và xuống cấp.

(10) Các hạng mục khác không được nêu trong danh mục trên và/hoặc có các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay: xác định sự lắp đặt hoàn hảo và làm việc chuẩn xác.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 4.107: LẬP HỒ SƠ CẢI TIẾN VÀ SỬA CHỮA LỚN

(a) Các cá nhân, tổ chức thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa lớn phải:

(1) Điền đủ các thông tin vào ít nhất hai mẫu cải tiến và sửa chữa lớn do Cục HKVN quy định, trong đó có tham chiếu đến các dữ liệu đã sử dụng;

(2) Chuyển một bản cho chủ sở hữu/Người khai thác tàu bay; và

(3) Chuyển một bản về Cục HKVN trong vòng 48 giờ sau khi tàu bay, thiết bị tàu bay được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác.

(b) Thay vì các yêu cầu tại khoản (a), nếu các sửa chữa lớn được thực hiện theo hướng dẫn hoặc tiêu chuẩn kỹ thuật được Cục HKVN chấp thuận, AMO có thể:

(1) Sử dụng chỉ lệnh công việc của khách hàng mà căn cứ vào đó hồ sơ sửa chữa được lập;

(2) Chuyển một bản chỉ lệnh công việc cho chủ sở hữu tàu bay và lưu bản sao ít nhất một năm tính từ ngày tàu bay, thiết bị tàu bay được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác;

(3) Chuyển một Giấy chứng nhận cho phép khai thác do người được ủy quyền của AMO ký cho chủ sở hữu tàu bay, bao gồm các thông tin sau:

(i) Kiểu loại tàu bay, thiết bị tàu bay;

(ii) Nếu là tàu bay - kiểu, loại tàu bay, số xuất xưởng, số hiệu đăng ký, khu vực thực hiện sửa chữa;

(iii) Nếu là thiết bị tàu bay - tên nhà sản xuất, ký hiệu, số xuất xưởng (nếu có).

(4) Câu khẳng định như sau hoặc tương tự:

(i) Tàu bay/thiết bị tàu bay nêu trên đã được sửa chữa, đại tu và thử phù hợp với các chỉ dẫn hiện hành của quốc gia thiết kế, nhà sản xuất và các quy định của Cục HKVN, và được phê chuẩn cho phép khai thác;

Thông tin chi tiết được lưu tại….. (chỉ rõ địa điểm hoặc đính kèm).

(Xem tiếp Công báo số 867 + 868)

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Địa chỉ:	Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại liên hệ:	
- Nội dung:	080.44417; Fax: 080.44517
- Phát hành:	080.48543
Email:	congbao@chinhphu.vn
Website:	http://congbao.chinhphu.vn
In tại:	Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng

Giá: 10.000 đồng