CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

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

Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 28 tháng 01 năm 2012, được sửa đổi, bổ sung bởi:

1. Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016;

2. Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay và Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

3. Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019.

4. Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

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

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

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

Căn cứ Nghị định số 51/2008/NĐ-CP ngày 28 tháng 4 năm 2008 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

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

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

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay như sau[1]:

---

[1] Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay có căn cứ ban hành như sau:

"Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2006 ngày 29 tháng 6 năm 2011 và Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 21 tháng 11 năm 2014;

Căn cứ Nghị định số 68/2015/NĐ-CP ngày 18 tháng 8 năm 2015 của Chính phủ quy định đăng ký quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay;

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

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ An toàn giao thông và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam,

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay."

Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay và Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay có căn cứ ban hành như sau:

Điều 1. Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay được ban hành kèm theo Thông tư này[2].

"Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 6 năm 2011 và Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 21 tháng 11 năm 2014;

Căn cứ Nghị định số 68/2015/NĐ-CP ngày 18 tháng 8 năm 2015 của Chính phủ quy định đăng ký quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay;

Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ An toàn giao thông và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam;

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay và Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay."

Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay có căn cứ ban hành như sau:

"Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 6 năm 2011 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 21 tháng 11 năm 2014;

Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ An toàn giao thông và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam;

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay."

Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay có căn cứ ban hành như sau:

"Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 6 năm 2006 và Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 21 tháng 11 năm 2014;

Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ An toàn giao thông và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam;

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay."

[2] Điều 1 Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 quy định như sau:

*"**Điều 1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011***

1. 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 (sau đây viết tắt là Bộ QCATHK) tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 3 Bộ QCATHK tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.

3. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ QCATHK tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này.

4. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ QCATHK tại Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư này.

5. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ QCATHK tại Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư này.

6. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ QCATHK tại Phụ lục VI ban hành kèm theo Thông tư này.

7. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ QCATHK tại Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư này.

8. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 Bộ QCATHK tại Phụ lục VIII ban hành kèm theo Thông tư này.

9. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ QCATHK tại Phụ lục IX ban hành kèm theo Thông tư này.

10. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ QCATHK tại Phụ lục X ban hành kèm theo Thông tư này.

11. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ QCATHK tại Phụ lục XI ban hành kèm theo Thông tư này.

12. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ QCATHK tại Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư này.

13. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ QCATHK tại Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư này.

14. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 16 Bộ QCATHK tại Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư này.

15. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ QCATHK tại Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư này.

16. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 18 Bộ QCATHK tại Phụ lục XVI ban hành kèm theo Thông tư này.

17. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ QCATHK tại Phụ lục XVII ban hành kèm theo Thông tư này.

18. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 20 Bộ QCATHK tại Phụ lục XVIII ban hành kèm theo Thông tư này.

19. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 22 Bộ QCATHK tại Phụ lục XIX ban hành kèm theo Thông tư này.

20. Bổ sung Phần 23 Bộ QCATHK tại Phụ lục XX ban hành kèm theo Thông tư này."

Điều 1 Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay và Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017 quy định như sau:

"Điều 1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 và Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016

1. 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 (sau đây viết tắt là: Bộ QCATHK) tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 3 Bộ QCATHK tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.

3. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ QCATHK tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này.

4. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ QCATHK tại Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư này.

5. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ QCATHK tại Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư này.

6. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ QCATHK tại Phụ lục VI ban hành kèm theo Thông tư này.

7. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 Bộ QCATHK tại Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư này.

8. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ QCATHK tại Phụ lục VIII ban hành kèm theo Thông tư này.

9. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ QCATHK tại Phụ lục IX ban hành kèm theo Thông tư này.

10. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ QCATHK tại Phụ lục X ban hành kèm theo Thông tư này.

11. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ QCATHK tại Phụ lục XI ban hành kèm theo Thông tư này.

12. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 16 Bộ QCATHK tại Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư này.

13. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ QCATHK tại Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư này.

14. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ QCATHK tại Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư này.

15. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 20 Bộ QCATHK tại Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư này.

16. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 23 Bộ QCATHK tại Phụ lục XVI ban hành kèm theo Thông tư này."

Điều 1 Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019 quy định như sau:

"Điều 1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay (sau đây viết tắt là Bộ QCATHK) như sau:

1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 1 Bộ QCATHK tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ QCATHK tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.

3. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ QCATHK tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này.

4. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ QCATHK tại Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư này.

5. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ QCATHK tại Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư này.

6. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 Bộ QCATHK tại Phụ lục VI ban hành kèm theo Thông tư này.

7. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ QCATHK tại Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư này.

8. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ QCATHK tại Phụ lục VIII ban hành kèm theo Thông tư này.

9. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ QCATHK tại Phụ lục IX ban hành kèm theo Thông tư này.

10. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ QCATHK tại Phụ lục X ban hành kèm theo Thông tư này.

11. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 20 Bộ QCATHK tại Phụ lục XI ban hành kèm theo Thông tư này.

12. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 21 Bộ QCATHK tại Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư này."

Điều 1 Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021 quy định như sau:

*"**Điều 1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay (sau đây viết tắt là Bộ QCATHK) như sau:***

1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 1 Bộ QCATHK tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 2 Bộ QCATHK tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.

3. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 3 Bộ QCATHK tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này.

4. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ QCATHK tại Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư này.

5. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ QCATHK tại Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư này.

6. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ QCATHK tại Phụ lục VI ban hành kèm theo Thông tư này.

7. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ QCATHK tại Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư này.

8. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ QCATHK tại Phụ lục VIII ban hành kèm theo Thông tư này.

9. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 Bộ QCATHK tại Phụ lục IX ban hành kèm theo Thông tư này.

10. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ QCATHK tại Phụ lục X ban hành kèm theo Thông tư này.

11. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 11 Bộ QCATHK tại Phụ lục XI ban hành kèm theo Thông tư này.

12. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ QCATHK tại Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư này.

13. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ QCATHK tại Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư này.

14. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ QCATHK tại Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư này.

15. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ QCATHK tại Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư này.

16. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 16 Bộ QCATHK tại Phụ lục XVI ban hành kèm theo Thông tư này.

17. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ QCATHK tại Phụ lục XVII ban hành kèm theo Thông tư này.

18. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 18 Bộ QCATHK tại Phụ lục XVIII ban hành kèm theo Thông tư này.

19. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ QCATHK tại Phụ lục XIX ban hành kèm theo Thông tư này.

20. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 20 Bộ QCATHK tại Phụ lục XX ban hành kèm theo Thông tư này.

21. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 21 Bộ QCATHK tại Phụ lục XXI ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 2. Thông tư này có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày ký ban hành và bãi bỏ[3]:

---

22. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 22 Bộ QCATHK tại Phụ lục XXII ban hành kèm theo Thông tư này.

23. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 23 Bộ QCATHK tại Phụ lục XXIII ban hành kèm theo Thông tư này."

[3] Điều 2 Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 quy định như sau:

*"**Điều 2. Hiệu lực thi hành***

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

2. Thông tư này bãi bỏ Thông tư số 14/2014/TT-BGTVT ngày 12 tháng 5 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung Điều 14.010 Chương B Phần 14 của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải."

Điều 2 Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay và Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017 quy định như sau:

*"**Điều 2. Hiệu lực thi hành***

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

2. Việc áp dụng quy định tại Phụ lục XI Thông tư này được thực hiện kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2018.

3. Thông tư này bãi bỏ:

a) Thông tư số 41/2015/TT-BGTVT ngày 12 tháng 8 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều trong Phần 12 và Phần 14 của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

b) Quyết định số 471/QĐ-BGTVT ngày 22 tháng 02 năm 2017 về việc đính chính Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay."

Điều 2 Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn

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

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

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

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

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

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

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

---

hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019 quy định như sau:

"Điều 2. Hiệu lực thi hành

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019.

2. Thông tư này thay thế Thông tư số 14/2018/TT-BGTVT ngày 03 tháng 4 năm 2018 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/3/2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay."

Điều 2 Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021 quy định như sau:

"Điều 2. Hiệu lực thi hành

Thông tư có hiệu lực thi hành kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021."

Điều 3. Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, Vụ trưởng các Vụ, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này[4]./.

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Số: 15/VBHN-BGTVT

XÁC THỰC VĂN BẢN HỢP NHẤT

Hà Nội, ngày 12 tháng 5 năm 2022

KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG

Lê Anh Tuấn

[4] Điều 3 Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 quy định như sau:

*"**Điều 3. Tổ chức thực hiện***

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

Điều 3 Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay và Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017 quy định như sau:

*"**Điều 3. Tổ chức thực hiện***

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

Điều 3 Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019 quy định như sau:

*"**Điều 3. Tổ chức thực hiện***

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

Điều 3 Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021 quy định như sau:

*"**Điều 3. Tổ chức thực hiện***

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

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

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

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

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

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

Điều 2. Đối tượng áp dụng

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

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

Phần 1
CÁC CHÍNH SÁCH, THỦ TỤC VÀ ĐỊNH NGHĨA CHUNG
CHƯƠNG A: TỔNG QUAN

1.001 PHẠM VI ÁP DỤNG CỦA BỘ QUY CHẾ

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

(b)[1] Bộ quy chế an toàn hàng không bao gồm các phần sau:

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

(2) Phần 2: Đăng ký tàu bay;

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

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

(5) Phần 5: Phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng tàu bay;

(6) Phần 6: Quy định về phương tiện và thiết bị;

(7) Phần 7: Giấy phép nhân viên hàng không;

(8) Phần 8: Giấy chứng nhận sức khỏe;

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

(10) Phần 10: Khai thác tàu bay;

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

(12) Phần 12: Phê chuẩn và giám sát người khai thác;

(13) Phần 13: Các yêu cầu bổ sung đối với việc chuyên chở hành khách đối với tàu bay có số lượng ghế từ 20 ghế hành khách trở lên;

(14) Phần 14: Yêu cầu về trình độ đối với nhân viên hàng không của Người khai thác có Giấy chứng nhận khai thác tàu bay (AOC);

(15) Phần 15: Quản lý mệt mỏi;

(16) Phần 16: Kiểm soát khai thác của người khai thác;

(17) Phần 17: Trọng tải, cân bằng và tính năng tàu bay của người khai thác;

---

[1] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 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.

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

(19) Phần 19: Báo cáo và điều tra sự cố, tai nạn tàu bay;

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

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

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

(23) Phần 23. Máy bay động cơ tuốc-bin phản lực và máy bay thân rộng hoạt động trong lĩnh vực hàng không chung.

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

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

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

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

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

(4) Tàu bay đăng ký quốc tịch nước ngoài là thành viên ICAO hoạt động khai thác tại Việt Nam[2].

1.003 BỐ TRÍ CỦA CÁC PHẦN

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

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

---

[2] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 1 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) *Chương* tham chiếu đến các phần nhỏ của một phần;

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

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

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

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

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

(2) Sau đó, việc đánh số ban đầu của các phần trong Bộ quy chế an toàn hàng không sẽ theo thứ tự dưới dạng: 003, 005, 007, 010, còn các số 002, 004, 006, 008 và 009 dành cho việc mở rộng sau này để bố trí các quy định mới phù hợp với tiêu chuẩn mới của ICAO hoặc phù hợp với yêu cầu thực tế của việc đảm bảo an toàn hàng không thế giới ngày càng phức tạp sau này;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(5) ***Nên*** được sử dụng để chỉ khuyến cáo thực hành[3].

1.007 CÁC ĐỊNH NGHĨA

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

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

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

[3] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 2 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

(8) **Miễn, Miễn trừ:** Văn bản chính thức do Cục HKVN ban hành cho phép một cá nhân, tàu bay hoặc tổ chức được miễn áp dụng một hoặc một số yêu cầu hoặc tiêu chí của Bộ quy chế an toàn hàng không khi xét thấy việc miễn trừ đó có

thể duy trì được mức độ an toàn tương ứng vì lợi ích công cộng và phù hợp với các tiêu chuẩn an toàn hàng không;

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

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

(11)[4]

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

CHƯƠNG B: THỰC HIỆN CÁC HƯỚNG DẪN CỦA BỘ QUY CHẾ

1.010 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

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

1.011 TRÁCH NHIỆM CỦA CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

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

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

---

[4] Điểm này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 3 Phụ lục 1 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

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

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

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

1.013 TRÁCH NHIỆM TUÂN THỦ PHÁP LÝ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.015 CÁC TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU ĐƯỢC YÊU CẦU

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.017 BẮT BUỘC THỰC HIỆN ĐIỀU TRA VÀ CÁC KHUYẾN CÁO

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

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

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

1.020 XỬ LÝ HÀNH CHÍNH THEO THẨM QUYỀN

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

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

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

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

CHƯƠNG C: GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HÀNG KHÔNG

1.030 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

1.033 BỔ NHIỆM GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HÀNG KHÔNG

(a)[5] Cục Hàng không Việt Nam bổ nhiệm giám sát viên an toàn hàng không theo các tiêu chuẩn quy định tại Thông tư này. Các giám sát viên an toàn hàng không có thể là công chức nhà nước hoặc thuộc các doanh nghiệp hàng không, hoạt động chuyên trách hoặc kiêm nhiệm và được cấp thẻ giám sát viên an toàn hàng không.

[5] Khoản 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 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b)[6] Việc kiểm tra và giám sát có thể được thực hiện vào bất cứ thời gian và địa điểm nào có hoạt động khai thác tàu bay, bảo dưỡng, huấn luyện và các hoạt động khác liên quan đến phạm vi điều chỉnh của Bộ QCATHK, cụ thể như sau:

1. Các địa điểm công cộng hoặc tư nhân, nơi có tàu bay đang đỗ để kiểm tra tàu bay hoặc các tài liệu theo quy định của Bộ QCATHK;

2. Các sân bay với mục đích kiểm tra sân bay hoặc các tàu bay trong sân bay hoặc các tài liệu theo quy định của Bộ QCATHK;

3. Các tàu bay, khoang lái trong quá trình bay nhằm kiểm tra hoạt động của tàu bay hoặc các thiết bị của tàu bay và kiểm tra hoạt động của thành viên tổ bay khi thực hiện công việc của mình.

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

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

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

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

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

1.035 QUYỀN HẠN CỦA GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HÀNG KHÔNG

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

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

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

---

[6] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019

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

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

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

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

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

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

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

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

1.037 TIẾN HÀNH KIỂM TRA

(a)[7] Giám sát viên an toàn hàng không có thể tiến hành các cuộc kiểm tra, giám sát vào bất cứ thời gian, địa điểm nào có việc khai thác tàu bay, bảo dưỡng, huấn luyện và các hoạt động hàng không khác được thực hiện theo Bộ QCATHK.

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

[7] Khoản 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019.

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

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

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

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

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

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

1.040 CUNG CẤP TÀI LIỆU KIỂM TRA

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

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

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

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

(i) Mang theo người; hoặc

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

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

(i) Hoàn chỉnh và để tại sân bay;

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

(iii) Được bảo quản.

1.043 BẢO QUẢN BÁO CÁO, TÀI LIỆU VÀ HỒ SƠ

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

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

CHƯƠNG D: CÁC QUY TẮC HÀNH CHÍNH CHUNG

1.050 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

1.053 PHÍ VÀ LỆ PHÍ BÙ ĐẮP CHI PHÍ

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

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

(1) Cấp Giấy chứng nhận lần đầu;

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

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

1.055 THAY ĐỔI TÊN

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

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

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

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

1.057 THAY ĐỔI ĐỊA CHỈ

(a) Người được cấp giấy phép hoặc Giấy chứng nhận đã thay đổi địa chỉ thư tín hiện tại, sau 30 ngày kể từ ngày thay đổi không được thực hiện các công việc theo giấy phép hoặc Giấy chứng nhận trừ khi đã thông báo cho Cục HKVN bằng

văn bản địa chỉ thư tín mới của mình, hoặc nơi ở hiện tại nếu địa chỉ thư tín hiện tại có cả số hòm thư bưu điện.

1.060 THAY THẾ TÀI LIỆU BỊ MẤT HOẶC BỊ PHÁ HỦY

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

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

(1) Họ tên;

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

(3) Số chứng minh thư/số hộ chiếu;

(4) Ngày và nơi sinh; và

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

(6) Số lượng: 01 bộ.

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

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

1.063 GIẢ MẠO, GIAN LẬN HOẶC LÀM SAI LỆCH TÀI LIỆU[8]

a) [9]Đối với các tài liệu, Giấy chứng nhận, năng định, văn bằng hoặc giấy phép, đơn xin hoặc bản sao được phê chuẩn, chấp thuận, cấp, cấp lại theo quy định của

[8] Tên Điều này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 5 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.

[9] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 5 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.

Bộ QCATHK, các tổ chức, cá nhân không được phép thực hiện hoặc xúi giục, ép buộc thực hiện các hành vi dưới đây:

1. Khai không đúng sự thật, gian lận hoặc làm sai lệch;

2. Ghi chép giả mạo vào nhật ký kỹ thuật, hồ sơ hoặc báo cáo theo yêu cầu của Bộ QCATHK hoặc được sử dụng để thể hiện sự tuân thủ với các yêu cầu của Bộ QCATHK;

3. Tái bản với mục đích giả mạo;

4. Sửa chữa, tẩy xóa.

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

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

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

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

1.067 XIN CẤP LẠI SAU KHI THU HỒI

(a) Trừ khi có quy định khác theo quy định của pháp luật liên quan, người có giấy phép, Giấy chứng nhận, năng định hoặc phép bổ sung đã bị thu hồi không được nộp đơn xin cấp bất kỳ giấy phép, Giấy chứng nhận, năng định hoặc giấy phép trong vòng 1 năm kể từ ngày thu hồi.

1.070 XIN CẤP LẠI SAU KHI BỊ ĐÌNH CHỈ

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

1.073 TỰ NGUYỆN TỪ BỎ HOẶC ĐỔI GIẤY PHÉP

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

(1) Xóa bỏ;

(2) Cấp một giấy phép thấp hơn; hoặc

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

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

CHƯƠNG E: CÁC YÊU CẦU VỀ KIỂM TRA TỔNG QUÁT

1.080 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.090 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

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

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

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

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

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

1.093 THẨM QUYỀN PHÊ CHUẨN NHÂN NHƯỢNG.

(a)[10] Theo các quy trình tại Chương này, Cục Hàng không Việt Nam có thể phê chuẩn một miễn trừ hoặc sai lệch đối với một yêu cầu cụ thể của Bộ QCATHK.

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

1.095 HOẠT ĐỘNG NGOÀI THẨM QUYỀN

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

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

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

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

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

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

(i) Tên;

(ii) Địa chỉ;

(iii) Số điện thoại;

(iv) Số fax (nếu có);

(v) Thư điện tử (nếu có), và

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

1.100 NỘI DUNG HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP NHÂN NHƯỢNG

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

---

[10] Khoản này được sửa đổi, 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 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.105 XỬ LÝ HỒ SƠ VÀ PHÊ CHUẨN CẤP NHÂN NHƯỢNG

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

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

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

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

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

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

1.107 CÁC KẾT QUẢ ĐÁNH GIÁ KỸ THUẬT

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

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

(1) Sự cần thiết phải miễn trừ đối với các yêu cầu[11];

[11] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 5 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) Khả năng duy trì mức an toàn tương đương;

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

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

1.110 CÔNG KHAI CÁC ĐỀ XUẤT VÀ ĐÁNH GIÁ KỸ THUẬT

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

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

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

1.113 ĐƠN ĐỀ NGHỊ ÁP DỤNG TIỀN LỆ

Không áp dụng.

1.117 QUYỀN TỪ CHỐI PHÊ CHUẨN ĐỀ NGHỊ CẤP NHÂN NHƯỢNG

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CHƯƠNG G: CÔNG NHẬN GIẤY PHÉP, GIẤY CHỨNG NHẬN VÀ PHÉP BỔ SUNG

1.130 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

1.133 CÔNG NHẬN - TỔNG QUÁT

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

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

(c) Cục HKVN có thể tiến hành bất kỳ thử nghiệm hoặc kiểm tra bổ sung nào được coi là cần thiết về kỹ thuật và hành chính để xác nhận năng lực của người được cấp và hiệu lực của giấy phép, Giấy chứng nhận, phê chuẩn, chỉ định, hoặc phép bổ sung.

1.135 THỜI HẠN HIỆU LỰC

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

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

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

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

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

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

1.137 NGƯỜI MANG TÀI LIỆU CÓ HIỆU LỰC

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

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

(c) Người giữ Giấy chứng nhận, giấy phép, phê chuẩn, chỉ định hoặc phép bổ sung được ban hành qua quá trình công nhận hiệu lực phải chịu bất kỳ sự thử nghiệm hay kiểm tra bổ sung nào cần thiết về mặt kỹ thuật hoặc hành chính do Cục HKVN tiến hành nhằm đảm bảo việc duy trì năng lực của người giữ và hiệu lực của Giấy chứng nhận, giấy phép, phê chuẩn, chỉ định hoặc phép bổ sung.

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

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

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

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

1.145 CÔNG NHẬN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN SỨC KHỎE

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

1.147 CÔNG NHẬN HIỆU LỰC BẰNG VÀ PHÂN LOẠI

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

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

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

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

1.153 CÔNG NHẬN CÁC TỔ CHỨC PHÊ CHUẨN

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

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

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

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

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

(a) Cục HKVN có thể sử dụng Giấy chứng nhận, các quyền và hạn chế do quốc gia khác cấp làm cơ sở chính cho việc phê chuẩn một cách độc lập các tài

liệu, cơ sở, thiết bị, dụng cụ huấn luyện, thiết bị mô phỏng bay đã được quốc gia thành viên ICAO khác đó phê chuẩn để sử dụng cho nhân viên hàng không hoặc người khai thác của Việt Nam, với điều kiện thực hiện đánh giá kỹ thuật, kiểm tra hoặc công nhận hiệu lực.

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

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

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

CHƯƠNG H : NGƯỜI ĐƯỢC ỦY QUYỀN

1.160 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

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

1.163 QUY TRÌNH CHÍNH THỨC

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

1.165 LỰA CHỌN

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

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

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

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

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

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

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

1.167 PHÊ CHUẨN

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

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

1.170 THỜI HẠN CHỨNG NHẬN ỦY QUYỀN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.173 CÁC BÁO CÁO

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

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

1.175 QUYỀN HẠN

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

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

(2) Nhận đơn;

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

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

(5) Phê chuẩn các tài liệu kỹ thuật;

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

1.177 KIỂM TRA

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

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

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

CHƯƠNG I: HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN CỦA ĐƠN VỊ CUNG CẤP DỊCH VỤ[12]

1.180 ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG

Các tổ chức sau đây phải xây dựng, triển khai thực hiện Hệ thống Quản lý an toàn trong khuôn khổ của Chương trình An toàn quốc gia của Việt Nam:

a. Tổ chức huấn luyện được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn phù hợp với Phần 9 Bộ QCATHK hoạt động trong môi trường có rủi ro an toàn liên quan đến khai thác tàu bay trong quá trình cung cấp dịch vụ thuộc phạm vi hoạt động;

b. Người khai thác tàu bay cánh bằng hoặc tàu bay trực thăng được phê chuẩn phù hợp với Phần 12 Bộ QCATHK thực hiện vận tải hàng không, bao gồm cả các hoạt động bảo dưỡng không do tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn thực hiện;

c. Tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với Phần 5 Bộ QCATHK cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu bay cho người khai thác tàu bay cánh bằng hoặc trực thăng tham gia vận tải hàng không.

1.185 CẤU TRÚC HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN[13]

Hệ thống SMS của đơn vị cung cấp dịch vụ phải:

---

[12] Chương này được bổ sung theo quy định tại Mục 6 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.

[13] Số thứ tự Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 2 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.

a. Được thiết lập phù hợp với các Phụ lục 1, 2, 3. 4 và 5 của Điều 1.185;

b. Phù hợp với quy mô và mức độ phức tạp của hoạt động và dịch vụ hàng không của tổ chức cung cấp dịch vụ.

CHƯƠNG K: BỔ SUNG CÁC YÊU CẦU CỦA BỘ QUY CHẾ AN TOÀN HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG LĨNH VỰC TÀU BAY VÀ KHAI THÁC TÀU BAY[14]

1.190 PHẠM VI ÁP DỤNG

a. Chương này quy định quy trình bổ sung, sửa đổi hoặc hủy bỏ các yêu cầu của Bộ QCATHK để:

1. Duy trì việc tuân thủ với các quy định của ICAO;

2. Bổ sung các khuyến cáo thực hành của ICAO có liên quan;

3. Bổ sung các khuyến cáo thực hành của quốc tế đặc trưng liên quan tới an toàn hàng không;

4. Bổ sung các yêu cầu cụ thể phát sinh trong môi trường hoạt động hàng không của Việt Nam vì lợi ích an toàn của cộng đồng;

5. Thay thế và hủy bỏ các yêu cầu không còn được áp dụng.

b. Các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực hàng không được khuyến khích đóng góp ý kiến đề xuất đối với các quy định về an toàn hàng không, bao gồm cả quá trình xây dựng và ban hành văn bản quy phạm pháp luật liên quan."

1.193 THẨM QUYỀN XÂY DỰNG VÀ BAN HÀNH VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT

a. [15]Căn cứ chức năng, nhiệm vụ được giao, Cục HKVN xây dựng các quy định về an toàn hàng không, các tài liệu hướng dẫn trình Bộ Giao thông vận tải ban

---

[14] Chương này được bổ sung theo quy định tại Mục 7 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.

[15] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 6 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.

hành; định kỳ rà soát Bộ QCATHK, các tài liệu hướng dẫn và chính sách thực hiện nhằm đảm bảo sự phù hợp.

b. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam phải thông báo dự thảo quy định về an toàn hàng không đang được đề nghị ban hành tới cộng đồng doanh nghiệp hàng không để lấy ý kiến đóng góp.

c. Vì lợi ích an toàn của cộng đồng và đáp ứng các nghĩa vụ quốc tế của Việt Nam, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam có thể ban hành yêu cầu đặc biệt như là giải pháp tạm thời để thực hiện các biện pháp khẩn cấp.

1.195 BAN HÀNH CHỈ THỊ, HUẤN LỆNH, BIỆN PHÁP ĐẶC BIỆT

a. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam có thể ban hành chỉ thị, huấn lệnh, biện pháp đặc biệt khi:

1. Có trường hợp khẩn cấp được phát hiện để đảm bảo an toàn cho cộng đồng hàng không;

2. Tiêu chuẩn mới của ICAO chính thức có hiệu lực và thời hạn công bố các khác biệt với quy định của ICAO đã bắt đầu.

b. Nội dung của các chỉ thị, huấn lệnh, biện pháp đặc biệt bao gồm:

1. Số tham chiếu và tên điều;

2. Mô tả tóm tắt về các yêu cầu;

3. Xác định các mục tiêu theo quy định tại Điều 1.190 làm căn cứ cho việc đề xuất dự thảo;

4. Cơ sở cho việc ban hành;

5. Nội dung của các quy định;

6. Ngày có hiệu lực của các quy định;

7. Quá trình chuyển tiếp cho việc tuân thủ các quy định mới.

c. Các quy định của chỉ thị, huấn lệnh, biện pháp đặc biệt sẽ chấm dứt hiệu lực khi được quy định trong Bộ BQCATHK, hoặc khi Cục Hàng không Việt Nam có văn bản chấm dứt hiệu lực.

Điều 1.197. BẢO VỆ DỮ LIỆU AN TOÀN VÀ THÔNG TIN AN TOÀN[16]

[16] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 7 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.

a. Cục HKVN có trách nhiệm bảo vệ dữ liệu an toàn và thông tin an toàn xuất phát từ hệ thống báo cáo an toàn tự nguyện, hệ thống báo cáo bắt buộc và các nguồn báo cáo khác.

b. Cục HKVN không được cung cấp dữ liệu an toàn và thông tin an toàn từ hệ thống thu thập, phân tích cho các mục đích khác với mục đích bảo đảm và thúc đẩy an toàn, trừ khi có yêu cầu của Cơ quan có thẩm quyền.

c. Cục HKVN không được ngăn cản việc sử dụng dữ liệu an toàn hoặc thông tin an toàn cho các hành động khắc phục, phòng ngừa cần thiết nhằm bảo đảm hoặc thúc đẩy an toàn hàng không.

d. Cục HKVN phải tiến hành các biện pháp cần thiết bao gồm đẩy mạnh văn hóa báo cáo tích cực để khuyến khích công tác báo cáo thông qua hệ thống báo cáo tự nguyện và báo cáo bắt buộc.

Điều 1.199. CHIA SẺ VÀ TRAO ĐỔI THÔNG TIN AN TOÀN[17]

a. Trong trường hợp phát sinh các vấn đề an toàn liên quan đến quốc gia khác trong quá trình thu thập, phân tích dữ liệu an toàn, Cục HKVN có trách nhiệm chia sẻ thông tin này cho quốc gia liên quan. Trước khi chia sẻ thông tin, hai nhà chức trách hàng không cần thống nhất việc bảo vệ thông tin an toàn và mức độ các thông tin sẽ được tiết lộ.

b. Cục HKVN có trách nhiệm thúc đẩy việc thiết lập mạng lưới chia sẻ, trao đổi thông tin an toàn hàng không và tạo điều kiện thuận lợi cho việc chia sẻ, trao đổi thông tin an toàn.

[17] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 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.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 1.007: BẢNG CHÚ GIẢI CÁC ĐỊNH NGHĨA[18]

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.

(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) [19] Bảo dưỡng ngoại trường: là các hoạt động bảo dưỡng được thực hiện trước chuyến bay để đảm bảo tàu bay phù hợp với chuyến bay dự định. Bảo dưỡng ngoại trường bao gồm:

(i) Tìm kiếm, xác định hỏng hóc.

---

[18] 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; theo quy định tại Mục 1 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019; theo quy định tại Mục 1, 2, 4 Phụ lục 1 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[19] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Khoản a Mục 1 Phụ lục 1 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

(ii) Sửa chữa hỏng hóc.

(iii) Thay thế thiết bị tàu bay có sử dụng trang thiết bị kiểm tra (nếu cần). Thiết bị tàu bay được thay thế có thể bao gồm cả các thiết bị như động cơ và cánh quạt.

(iv) Bảo dưỡng định kỳ hoặc kiểm tra bao gồm kiểm tra trực quan có thể phát hiện các tình trạng không thỏa mãn tiêu chuẩn hay sự sai lệch rõ ràng nhưng không yêu cầu kiểm tra chuyên sâu. Việc kiểm tra cũng bao gồm kiểm tra cấu trúc bên trong, các hệ thống và động cơ mà có thể nhìn thấy thông qua các cửa, các tấm (panel) mở nhanh.

(v) Các sửa chữa và thay đổi, cải tiến nhỏ mà không cần tháo gỡ sâu và có thể được thực hiện bằng các phương tiện đơn giản.

(vi) Đối với các trường hợp bảo dưỡng tạm thời hoặc không thường xuyên (thực hiện các chỉ lệnh đủ điều kiện bay (ADs), thông báo kỹ thuật (SBs)), Người phụ trách chất lượng có thể chấp nhận một số công việc bảo dưỡng nội trường được thực hiện bởi tổ chức bảo dưỡng ngoại trường với điều kiện tất cả các yêu cầu đều đáp ứng theo quy định.”

(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) [20] Nơi ở thích hợp: là một phòng riêng cho mỗi thành viên tổ bay có trang bị giường được đặt trong một môi trường yên tĩnh, được lưu thông không khí đầy đủ, có thiết bị điều chỉnh được nhiệt độ, ánh sáng.

(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.

---

[20] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Khoản b Mục 1 Phụ lục 1 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

(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 kì, 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 qui 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 qui 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 qui 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: Làt 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.

(Xem tiếp Công báo số 359 + 360)

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