VĂN BẢN HỢP NHẤT - BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

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.

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:

"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;

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 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."

[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 2018 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.

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

---

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."

[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

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 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 hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018 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 31/03/2016 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 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

XÁC THỰC VĂN BẢN HỢP NHẤT

Số: 18/VBHN-BGTVT

Hà Nội, ngày 23 tháng 10 năm 2019

BỘ TRƯỞNG

Nguyễn Văn Thể

[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 2018 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;

(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;

---

[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.

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

1.003 BỐ TRÍ CỦA CÁC PHẦN

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

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

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

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

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

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

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

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

---

[2] 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) 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)[3] ***Nên*** được sử dụng để chỉ khuyến cáo thực hành.

1.007 CÁC ĐỊNH NGHĨA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

[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.

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

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

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

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

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

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

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

1.010 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

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

1.011 TRÁCH NHIỆM CỦA CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

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

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

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

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

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

1.013 TRÁCH NHIỆM TUÂN THỦ PHÁP LÝ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.015 CÁC TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU ĐƯỢC YÊU CẦU

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.017 BẮT BUỘC THỰC HIỆN ĐIỀU TRA VÀ CÁC KHUYẾN CÁO

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

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

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

1.020 XỬ LÝ HÀNH CHÍNH THEO THẨM QUYỀN

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

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

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

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

CHƯƠNG C: GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HÀNG KHÔNG

1.030 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

1.033 BỔ NHIỆM GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HÀNG KHÔNG

(a)[4] 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.

(b)[5] 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.

---

[4] 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.

[5] 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 2018

(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;

(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)[6] 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:

(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;

---

[6] 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 2018

(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[7]

a)[8] 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

---

[7] 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.

[8] 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)[9] 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.

---

[9] 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.

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

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

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

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

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

(i) Tên;

(ii) Địa chỉ;

(iii) Số điện thoại;

(iv) Số fax (nếu có);

(v) Thư điện tử (nếu có), và

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

1.100 NỘI DUNG HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP NHÂN NHƯỢNG

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.105 XỬ LÝ HỒ SƠ VÀ PHÊ CHUẨN CẤP NHÂN NHƯỢNG

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

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

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

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

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

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

1.107 CÁC KẾT QUẢ ĐÁNH GIÁ KỸ THUẬT

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

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

(1)[10] Sự cần thiết phải miễn trừ đối với các yêu cầu;

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

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

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

1.110 CÔNG KHAI CÁC ĐỀ XUẤT VÀ ĐÁNH GIÁ KỸ THUẬT

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

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

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

1.113 ĐƠN ĐỀ NGHỊ ÁP DỤNG TIỀN LỆ

Không áp dụng.

1.117 QUYỀN TỪ CHỐI PHÊ CHUẨN ĐỀ NGHỊ CẤP NHÂN NHƯỢNG

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

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

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

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

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

---

[10] 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.

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

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

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

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

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

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

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

1.130 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

1.133 CÔNG NHẬN - TỔNG QUÁT

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

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

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

1.135 THỜI HẠN HIỆU LỰC

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

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

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

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

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

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

1.137 NGƯỜI MANG TÀI LIỆU CÓ HIỆU LỰC

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

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

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

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

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

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

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

1.145 CÔNG NHẬN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN SỨC KHỎE

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

1.147 CÔNG NHẬN HIỆU LỰC BẰNG VÀ PHÂN LOẠI

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

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

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

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

1.153 CÔNG NHẬN CÁC TỔ CHỨC PHÊ CHUẨN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CHƯƠNG H : NGƯỜI ĐƯỢC ỦY QUYỀN

1.160 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

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

1.163 QUY TRÌNH CHÍNH THỨC

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

1.165 LỰA CHỌN

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

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

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

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

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

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

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

1.167 PHÊ CHUẨN

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

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

1.170 THỜI HẠN CHỨNG NHẬN ỦY QUYỀN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.173 CÁC BÁO CÁO

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

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

1.175 QUYỀN HẠN

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

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

(2) Nhận đơn;

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

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

(5) Phê chuẩn các tài liệu kỹ thuật;

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

1.177 KIỂM TRA

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

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

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

CHƯƠNG I: HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN CỦA ĐƠN VỊ CUNG CẤP DỊCH VỤ[11]

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[12]

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

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

---

[11] 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.

[12] 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.

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[13]

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. [14]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 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.

---

[13] 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.

[14] 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.

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[15]

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.

---

[15] 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.

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[16]

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.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 1.007: BẢNG CHÚ GIẢI CÁC ĐỊNH NGHĨA[17] [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

---

[16] 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.

[17] 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 và 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 2018

đại tu định kỳ, thay thế, sửa chữa hỏng hóc, áp dụng cải tiến kỹ thuật hoặc sửa chữa cấu trúc.

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

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

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

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

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

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

(11) Bề mặt cất cánh: Là một phần của bề mặt tại sân bay được Cục Hàng không Việt Nam (HKVN) công bố, được sử dụng cho việc chạy đà trên mặt đất hay trên mặt nước của một tàu bay cất cánh theo một hướng cụ thể.

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

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

(14) Các yếu tố ngoài dự báo: Là các yếu tố có thể ảnh hưởng đến tiêu hao nhiên liệu bay khi tới sân bay đến như việc sai lệch của mỗi tàu bay từ dữ liệu tiêu

hao nhiên liệu dự kiến, sai lệch từ điều kiện khí tượng dự báo, thời gian lăn dự kiến bị vượt quá trước khi cất cánh và sai lệch với đường bay và mực bay bằng (nếu có) so với kế hoạch.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(35) Chịu lửa:

(i) Đối với vật liệu và các bộ phận dùng để khống chế lửa trong một khu vực xác định, khả năng chịu lửa ít nhất phải tương đương với thép có kích thước phù hợp với mục đích sử dụng hay khả năng chịu nhiệt trong thời gian dài khi có hỏa hoạn nghiêm trọng trong thời gian dài tại khu vực xác định;

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

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

(37) Chống bắt lửa: Nghĩa là không dễ cháy tới thời điểm lan truyền ngọn lửa, ngoài các giới hạn an toàn, sau khi nguồn lửa đã bị loại bỏ.

(38) Chống cháy:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(63) Công ước Chicago: Là công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được kí 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 quy định.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

dụng theo Giấy phép chế tạo thiết bị tàu bay (PMA) hoặc Tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với thiết bị tàu bay (TSO).

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

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

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

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

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

(99) Điểm xác định:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(110) Độ cao giảm thấp tối thiểu (MDA) hoặc Chiều cao giảm thấp tối thiểu: Là độ cao hoặc chiều cao xác định trong tiếp cận bằng thiết bị 2D hoặc tiếp cận lượn mà nếu ở dưới độ cao đó việc giảm thấp không được tiến hành mà không có các thông tin tham khảo yêu cầu về tầm nhìn. Độ cao hoặc chiều cao nêu trên có một số đặc điểm sau:

(i) Độ cao giảm thấp tối thiểu (MDA) được tham chiếu tới độ cao mực nước biển trung bình, và chiều cao giảm thấp tối thiểu (MDH) được tham chiếu tới độ cao so với mặt nước biển của sân bay hoặc tới độ cao so với mặt nước biển của ngưỡng tiếp cận hạ cánh nếu ngưỡng đó thấp hơn 2 m (7 ft) so với độ cao so với mặt nước biển của sân bay. Chiều cao giảm thấp tối thiểu cho tiếp cận lượn vòng được tham chiếu tới độ cao so với mặt nước biển của sân bay.

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

(iii) Để thuận tiện, khi cả hai thuật ngữ trên được sử dụng, chúng có thể được viết dưới dạng “Độ cao/chiều cao giảm thấp tối thiểu” và viết tắt là “MDA/H”.

(111) Độ cao hết chướng ngại vật (OCA) hoặc Chiều cao hết chướng ngại vật (OCH): Là độ cao thấp nhất hoặc chiều cao thấp nhất so với mức cao ngưỡng đường cất hạ cánh tương ứng hoặc mức cao sân bay muốn áp dụng, chỉ số này được sử dụng nhằm đảm bảo việc tuân thủ các tiêu chuẩn về chướng ngại vật phù hợp. Độ cao, chiều cao nêu trên có đặc điểm sau:

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

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

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

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

(113) Độ cao quyết định (DA/H): Là một độ cao được 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(145) Giám sát khai thác: Là hoạt động của Cục HKVN kiểm soát việc khai thác tàu bay vì sự an toàn của tàu bay và đảm bảo tính thường lệ và hiệu quả của chuyến bay.

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

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

(148) Giám sát phụ thuộc tự động - hiệp đồng (ADS-C): Là phương tiện thông qua đó hiệp đồng ADS-C được trao đổi giữa giữa hệ thống mặt đất và tàu

bay qua kết nối dữ liệu, quy định trong điều kiện nào thì bản tin ADS-C sẽ được phát và dữ liệu chứa trong bản tin.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(165) Hàng hóa: Là bất kỳ tài sản nào được chuyên chở trên một tàu bay, ngoài thư tín, đồ phục vụ trên tàu bay và hành lý đi kèm hành khách hoặc hành lý thất lạc.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(181) Hệ thống bảo dưỡng tương đương: Người có AOC có thể thực hiện các hoạt động bảo dưỡng thông qua thỏa thuận với một tổ chức bảo dưỡng hoặc tự thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng hoặc thay thế, miễn là hệ thống bảo dưỡng của Người có AOC được Cục HKVN phê chuẩn và tương đương với một tổ chức bảo dưỡng, đồng thời việc đưa tàu bay hoặc sản phẩm hàng không vào khai thác phải được thực hiện bởi nhân viên kĩ thuật hàng không có chứng chỉ phù hợp hoặc chuyên gia sửa chữa tàu bay phù hợp.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(189) Hệ thống tránh va chạm trên không (ACAS): Là hệ thống trên tàu bay dựa trên hệ thống thu phát tín hiệu của ra-đa thứ cấp (SSR) hoạt động một cách độc lập với thiết bị trên mặt đất để thông báo cho người lái về khả năng va chạm với tàu bay khác cũng được trang bị hệ thống thu phát tín hiệu của ra-đa thứ cấp.

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

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

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

(193) Hoạt động hạ cánh và tiếp cận sử dụng các quy trình tiếp cận bằng thiết bị:

Các hoạt động hạ cánh và tiếp cận bằng thiết bị được phân loại như sau:

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

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

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

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

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

với an toàn của chuyến bay và việc hạ cánh của tàu bay trong khi bay chuyển hướng EDTO.

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

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

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

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

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

(201) Huấn luyện bay bằng thiết bị: Là việc huấn luyện do một giáo viên hướng dẫn thực hiện dưới các điều kiện thời tiết bay bằng thiết bị thực tế hoặc được giả định.

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

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

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

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

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

vỏ hoặc khung, hư hại dưới đất của các rô-to hoặc lá quạt, và hư hại tới càng hạ cánh, khối bánh, lốp, cánh tà, phụ trợ động cơ, phanh hoặc đầu mép cánh không được xem xét là "hư hại lớn" nhằm mục đích xác định hư hại liên quan đến tai nạn tàu bay.

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

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

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

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

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

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

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

(214) Kế hoạch bay lặp lại: Là một kế hoạch bay liên quan đến một loạt sự việc lặp lại thường xuyên, các chuyến bay cụ thể được khai thác thường lệ với các đặc tính cơ bản giống nhau, do một nhà khai thác đệ trình để các đơn vị cung cấp dịch vụ không lưu sử dụng nhiều lần.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(245) Kiểm tra trước chuyến bay: Là hoạt động kiểm tra được tiến hành trước chuyến bay nhằm đảm bảo rằng tàu bay đảm bảo yêu cầu cho chuyến bay dự định.

(246) Kiểm tra viên: Là cá nhân có năng lực do Cục HKVN ủy quyền thực hiện việc kiểm tra trình độ người lái, một bài kiểm tra thực tiễn để lấy Giấy chứng nhận nhân viên hàng không hoặc năng định loại hay một bài kiểm tra kiến thức về Bộ QCATHK.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(257) Lái phụ: Là người lái có giấy phép đang điều khiển tàu bay nhưng không phải là người chỉ huy tàu bay, được chỉ định là người chỉ huy tàu bay thứ hai và đáp ứng đầy đủ những yêu cầu về người chỉ huy thứ hai tại Phần 10 của Bộ QCATHK.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(280) Mực bay: Là bề mặt áp suất không khí không đổi liên quan đến mốc đo áp suất cụ thể là 1013.2 hPa và được phân cách khỏi các bề mặt áp suất khác như vậy bởi các mức áp suất xen kẽ khác. Dụng cụ đo áp suất được hiệu chuẩn theo khí quyển tiêu chuẩn. Có một số đặc điểm sau:

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

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

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

(iv) Các thuật ngữ "chiều cao" và "độ cao" được sử dụng ở đây là chỉ độ cao kế áp chứ không phải là chỉ chiều cao và độ cao theo hình học.

(281) Mức độ hoạt động - Trực thăng:

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

(ii) Trực thăng có mức độ hoạt động cấp 2: Loại trực thăng trong tình huống hỏng động cơ vẫn có thể tiếp tục thực hiện chuyến bay an toàn, trừ trường hợp sự cố hỏng hóc xảy ra trước một thời điểm xác định sau khi cất cánh hoặc sau một thời điểm xác định trước khi hạ cánh, trong những trường hợp đó có thể đòi hỏi phải hạ cánh bắt buộc;

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

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

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

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

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

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

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

(288) Năm theo lịch: Là một năm bắt đầu từ ngày đầu tiên của năm dương lịch và kết thúc ngày cuối cùng của năm dương lịch này (ví dụ: từ ngày 1 tháng 1 đến ngày 31 tháng 12 theo lịch dương).

(289) Nhân viên bảo dưỡng tàu bay: Là cá nhân có Giấy chứng nhận của Cục HKVN để thực hiện công việc kiểm tra và thực hiện hoặc giám sát công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng hoặc các thay đổi, cải tiến của tàu bay, hệ thống và các thiết bị tàu bay mà cá nhân đó được phê chuẩn.

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

(291) Nhân viên hàng không: Nhân viên hàng không là những người hoạt động liên quan trực tiếp đến bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không, khai thác tàu bay, vận chuyển hàng không, hoạt động bay, có giấy phép, giấy chứng nhận chuyên môn phù hợp do Cục HKVN cấp hoặc công nhận.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(304) Nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn: Dành cho nhiệm vụ dự bị và nhiệm vụ ngắt quãng, một nơi thoải mái và yên lặng, biệt lập với công chúng, với khả năng điều khiển ánh sáng và nhiệt độ, được trang bị nội thất thích hợp cho phép thành viên tổ bay ngủ, đủ chỗ cho tất cả thành viên tổ bay có mặt tại một thời điểm và dễ dàng tiếp cận với nơi có đồ ăn và đồ uống.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(323) Phương thức tiếp cận bằng thiết bị (IAP): Là các thao tác được xác định trước nhờ các thiết bị bay cùng với việc bảo đảm nhận biết và tránh khỏi các chướng ngại vật từ điểm bắt đầu vào tiếp cận hạ cánh hoặc từ điểm bắt đầu của đường bay được xác định tới một điểm mà từ đó tàu bay có thể hạ cánh và sau đó

(nếu việc hạ cánh chưa được thực hiện) tới một vị trí chờ hoặc không còn chướng ngại vật trên đường bay. Quy trình tiếp cận bao gồm:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(352) Sự cố nghiêm trọng: là các sự cố liên quan đến các tình huống có khả năng cao xảy ra tai nạn và gắn liền với khai thác tàu bay, trong trường hợp máy

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

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

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

(355) Sự phụ thuộc vào chất kích thích: Là tình trạng một người phụ thuộc vào một chất nào đó không phải là thuốc lá hoặc đồ uống có chứa xantin (như trong cà fê), dựa trên khả năng chịu đựng tăng cao; biểu hiện của triệu chứng nghiện; mất kiểm soát khi sử dụng; hoặc liên tục sử dụng mặc dù gây hại tới sức khỏe hoặc làm suy giảm các chức năng xã hội, cá nhân hoặc nghề nghiệp.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(i) Thành viên tổ bay;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(378) Tiếp cận hạ cánh loại IIIC (CAT IIIC): Là phương thức tiếp cận và hạ cánh bằng thiết bị chính xác không có hạn chế về độ cao quyết định và tầm nhìn đường hạ cất cánh.

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

a) Có người chết hoặc bị thương nặng do đang ở trong tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của bất kỳ bộ phận nào của tàu bay, kể cả những bộ phận bị văng ra từ tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của khí phát thải từ động cơ tàu bay, trừ trường hợp thương tổn xuất phát từ nguyên nhân tự nhiên hoặc do tự gây ra hoặc do người khác gây ra và thương tổn của hành khách không có vé trốn ở bên ngoài khu vực dành cho hành khách hoặc tổ bay;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(394) Tân tạo: Là việc khôi phục lại một bộ phận của tàu bay sử dụng các phương pháp, kỹ thuật và thực tiễn được Cục HKVN chấp nhận, khi các vật này đã bị tháo rời, làm sạch, kiểm tra như cho phép, sửa chữa nếu cần thiết, lắp ráp lại, và kiểm tra tại cùng mức chịu đựng và giới hạn của các vật mới, sử dụng các bộ phận mới hoặc các bộ phận đã sử dụng nhưng tương đương với các giới hạn và mức chịu đựng của các bộ phận mới hoặc phù hợp với các thông số kỹ thuật trong tài liệu kỹ thuật đã được phê chuẩn. Công việc này chỉ được nhà sản xuất hoặc một tổ chức được nhà sản xuất chấp nhận tiến hành và được quốc gia đăng ký cho phép.

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

(396) Tầm nhìn đường cất hạ cánh (RVR): Là tầm nhìn (phạm vi) mà người lái tàu bay tại tim đường cất hạ cánh có thể nhìn được các dấu hiệu trên bề mặt đường cất hạ cánh hoặc đèn tín hiệu quy định đường cất hạ cánh hay xác định tim đường cất hạ cánh.

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

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

(399) Tầm nhìn: Là tầm nhìn trong lĩnh vực hàng không là lớn hơn

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

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

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

(401) Tháng theo lịch: Một khoảng thời gian là một tháng bắt đầu từ ngày đầu tiên của tháng dương lịch và kết thúc ngày cuối cùng của tháng dương lịch này (ví dụ: từ ngày 1 tháng 1 đến ngày 31 tháng 1 theo lịch dương).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(419) Thời gian bay đường dài: Là thời gian mà người lái bay trên một tàu bay gồm việc hạ cánh tại một điểm khác với điểm cất cánh và việc hạ cánh tại một sân bay cách điểm xuất phát ban đầu ít nhất 50 hải lý theo đường thẳng, với mục đích đạt được thời gian bay đường dài cần thiết đối với giấy phép người lái tư nhân (trừ năng định trực thăng), giấy phép người lái thương mại hoặc một năng định bay thiết bị.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(432) Trao đổi: Là hành động trao đổi tàu bay hoặc trao đổi thực hiện chuyến bay thường lệ đối với cùng một tàu bay thông qua kết nối đường bay của một người khai thác tàu bay ở địa điểm trao đổi tới một đường bay của người khai thác tàu bay thứ hai cũng khai thác tàu bay này và dưới sự kiểm soát tương ứng của mỗi người khai thác có thẩm quyền trên mỗi đường bay.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bảng 01. Bảng xác định trạng thái thích nghi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

viên tổ lái và tính năng, các đặc tính bay của loại tàu bay đó được mô phỏng giống như trên thực tế;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(463) Vật liệu composite: Vật liệu kết cấu được tạo ra từ những chất, bao gồm nhưng không giới hạn, như gỗ, kim loại, gốm, nhựa dẻo, vật liệu sợi, than chì, bo hoặc nhựa epoxy, kết hợp với các chất gia cố độ bền thông thường ở dạng sợi tơ, lá, hoặc tấm.

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

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

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

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

(468) Vị trí chờ trên đường cất hạ cánh: Là vị trí được chỉ định để bảo vệ đường CHC, bề mặt giới hạn chướng ngại vật, hoặc một khu vực nhạy cảm, quan trọng cho hệ thống hạ cánh bằng thiết bị (ILS), hệ thống hạ cánh bằng vi sóng (MLS) mà tại đó tàu bay đang lăn và các phương tiện phải dừng lại và chờ, trừ khi được phép của đài kiểm soát sân bay.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(481) Cải tiến: là sự thay đổi so với thiết kế loại của tàu bay, động cơ hoặc cánh quạt.

(482) Đại diện được ủy quyền: là tổ chức, cá nhân được chỉ định bởi một Quốc gia dựa trên trình độ, năng lực của tổ chức, cá nhân đó với mục đích tham gia vào một cuộc điều tra sự cố, tai nạn tàu bay được thực hiện bởi Quốc gia khác. Đại diện được ủy quyền thường từ cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay của Quốc gia.

(483) Hồ sơ đủ điều kiện bay liên tục: là hồ sơ thể hiện tình trạng đủ điều kiện bay của tàu bay, động cơ, cánh quạt hoặc các phần khác liên quan của tàu bay.

(484) Mô hình năng lực: là một nhóm các năng lực gắn với mô tả và các tiêu chí thực hiện được điều chỉnh theo khung năng lực của ICAO mà các tổ chức sử dụng để xây dựng và triển khai huấn luyện dựa trên năng lực và đánh giá đối với các vị trí, chức năng xác định.

(485) Hồ sơ xác nhận hoàn thành bảo dưỡng: là hồ sơ xác nhận công việc bảo dưỡng liên quan đã thực hiện xong và đáp ứng các yêu cầu đủ điều kiện bay thích hợp.

(Xem tiếp Công báo số 875 + 876)

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