VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

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

Số: 21/2017/TT-BGTVT *Hà Nội, ngày 30 tháng 6 năm 2017*

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

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

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

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

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

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

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

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 2. Hiệu lực thi hành

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

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

3. Thông tư này bãi bỏ:

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

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

Điều 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 TRƯỞNG

Trương Quang Nghĩa

PHỤ LỤC I

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 1 Bộ QCATHK

(Ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 1.001 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi là Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT) như sau:

"b. 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;

(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."

2. Sửa đổi từ "Điều 1.184" quy định tại Mục 6 của Phụ lục I quy định tại Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi là Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) thành từ "Điều 1.185".

3. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 1.007 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT và Mục 8 Phụ lục 1 của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

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

Các định nghĩa có tại mục này áp dụng cho tất cả các yêu cầu được quy định trong Bộ Quy chế An toàn hàng không như sau:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(35) Chịu lửa:

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

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

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

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

(38) Chống cháy:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(63) Công ước Chicago: Là công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được ký kết tại Chicago, Hoa 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 quy định trong phương thức tiếp cận chính xác hoặc tiếp cận theo phương thẳng đứng mà tại đó một tiếp cận bị

lỡ phải được bắt đầu nếu việc tham chiếu bằng mắt theo yêu cầu để tiếp tục thực hiện việc tiếp cận chưa được thiết lập. Độ cao quyết định (DA) là tham chiếu tới độ cao so với mực nước biển và chiều cao ra quyết định (DH) là tham chiếu tới ngưỡng đường hạ cất cánh so với mực nước biển. Để thuận lợi khi sử dụng hai thuật ngữ này, chúng được viết là "độ cao/chiều cao ra quyết định" và được viết tắt là "DA/H".

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

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

(116) Đồ vật phục vụ trên chuyến bay: 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 kỹ thuật hàng không có chứng chỉ phù hợp hoặc chuyên gia sửa chữa tàu bay phù hợp.

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

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

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

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

(186) Hệ thống giám sát ATS: Là thuật ngữ chung có ý nhiều nghĩa khác nhau, ADS-B, PSR, SSR hoặc bất 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 quy tắc bay bằng thiết bị.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(281) Mức độ hoạt động - Trực thăng:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(304) Nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn: Dành cho nhiệm vụ dự bị và nhiệm vụ ngắt quãng, một nơi thoải mái và yên lặng, biệt lập với công chúng, với khả năng điều

khiển ánh sáng và nhiệt độ, được trang bị nội thất thích hợp cho phép thành viên tổ bay ngủ, đủ chỗ cho tất cả thành viên tổ bay có mặt tại một thời điểm và dễ dàng tiếp cận với nơi có đồ ăn và đồ uống.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(351) Sự cố do hàng nguy hiểm: Là vụ việc liên quan đến vận chuyển hàng hóa nguy hiểm nhưng chưa phải tai nạn do hàng nguy hiểm gây ra. Sự cố này không nhất thiết xảy ra trên tàu bay, sự cố này làm cho người bị thương, tài sản bị hư hỏng, bị cháy, vỡ, tràn hoặc rò rỉ chất lỏng, chất phóng xạ hoặc có các bằng

chứng khác cho thấy tình trạng nguyên vẹn của kiện hàng không được duy trì. Mọi sự cố liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm đe dọa nghiêm trọng đến tàu bay và người trên tàu bay được coi là sự cố do hàng nguy hiểm gây ra.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(i) Thành viên tổ bay;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(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 hướng 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 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."

4. Bổ sung các từ viết tắt sau vào khoản (a) Phụ lục 2 Điều 1.007 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"(45) WOCL - Khung giờ nhịp sinh học thấp."

5. Sửa đổi tên Điều 1.063 và khoản a Điều 1.063 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi tên Điều 1.063 như sau:

"1.063 GIẢ MẠO, GIAN LẬN HOẶC LÀM SAI LỆCH TÀI LIỆU"

b. Sửa đổi khoản a Điều 1.063 như sau:

"a) 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 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."

6. Sửa đổi khoản a Điều 1.193 quy định tại Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"a. 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."

7. Bổ sung Điều 1.197 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**Điều 1.197. BẢO VỆ DỮ LIỆU AN TOÀN VÀ THÔNG TIN AN TOÀN**

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

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

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

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

8. Bổ sung Điều 1.199 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**Điều 1.199. CHIA SẺ VÀ TRAO ĐỔI THÔNG TIN AN TOÀN**

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."

9. Sửa đổi tên Phụ lục 5 Điều 1.185 quy định tại Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"**PHỤ LỤC 5 ĐIỀU 1.185: THÚC ĐẨY AN TOÀN**"

PHỤ LỤC II

Sửa đổi, bổ sung Phần 3 Bộ QCATHK

(Ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung Phần 3 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ Giao thông vận tải như sau:

"PHẦN 3

CẤP GIẤY PHÉP LẦN ĐẦU ĐỐI VỚI TÀU BAY VÀ THIẾT BỊ TÀU BAY

CHƯƠNG A: GIỚI THIỆU CHUNG

3.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

a. Phần này quy định các yêu cầu của Việt Nam đối với:

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

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

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

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

3.003 ĐỊNH NGHĨA

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

3.005 TỪ VIẾT TẮT

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

CHƯƠNG B: GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

3.010 HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.015 BẰNG CHỨNG TUÂN THỦ

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

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

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

d. Khi được Cục HKVN yêu cầu, Nhà chế tạo phải đưa ra bản thiết kế được phê chuẩn bao gồm các bản vẽ kỹ thuật, các đặc tính kỹ thuật, các báo cáo và các văn bản cần thiết để tạo nên bản thiết kế tàu bay và chứng tỏ sự tuân thủ với các đặc tính thiết kế của các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp;

đ. Khi được Cục HKVN yêu cầu, Nhà chế tạo phải chứng minh rằng tàu bay đã được kiểm tra, thử nghiệm trên mặt đất và trên không theo yêu cầu của quốc gia thiết kế và quốc gia chế tạo để chứng tỏ sự tuân thủ với các đặc tính thiết kế đảm bảo tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp.

3.017 BẰNG CHỨNG THỎA ĐÁNG

a. Người làm đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải cung cấp cho Cục HKVN các bằng chứng đáp ứng yêu cầu sau:

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

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

3.020 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

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

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

3.023 CÔNG NHẬN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

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

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

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

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

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

CHƯƠNG C: QUY CHẾ PHÊ CHUẨN TÀU BAY

3.030 CÁC QUY CHẾ PHÊ CHUẨN TÀU BAY ĐƯỢC ÁP DỤNG

a. Cục HKVN áp dụng các quy định, tiêu chuẩn đủ điều kiện bay chi tiết và đầy đủ của quốc gia thành viên ICAO cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay để thực hiện việc phê chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay với điều kiện sau:

1. Các quy định, tiêu chuẩn này phù hợp với Phụ ước 8 của ICAO;

2. Các quy định, tiêu chuẩn này được ban hành bằng tiếng Anh hoặc có bản dịch ra tiếng Anh được công chứng;

3. Bản sao của các quy định này được cung cấp cùng với đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay;

4. Đảm bảo việc cập nhật đầy đủ các quy định, tiêu chuẩn này cho Cục HKVN trong suốt quá trình tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam.

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

c. Cục HKVN sử dụng các quy định phê chuẩn tàu bay của các quốc gia sau đây để thực hiện việc cấp, công nhận, thừa nhận các Giấy chứng nhận liên quan đến đủ điều kiện bay của tàu bay, bao gồm:

1. Cục Hàng không liên bang Hoa Kỳ (FAA) đối với các tàu bay có Giấy chứng nhận loại do FAA cấp;

2. Nhà chức trách an toàn hàng không Châu Âu (EASA), đối với các tàu bay có Giấy chứng nhận loại do EASA cấp;

3. Bộ giao thông vận tải Canada đối với các tàu bay có Giấy chứng nhận loại do Bộ giao thông vận tải Canada cấp;

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

5. Nhà chức trách hàng không Liên bang Nga đối với các tàu bay có Giấy chứng nhận loại do Nhà chức trách hàng không Liên bang Nga cấp.

CHƯƠNG D: CHẾ TẠO

3.039 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

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

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

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

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

3.043 KIỂM SOÁT VIỆC CHẾ TẠO

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

3.045 QUẢN LÝ HỒ SƠ

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

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

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

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

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

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

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

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

3.050 PHÊ CHUẨN CHẾ TẠO TÀU BAY

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

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

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

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

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

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

CHƯƠNG E: GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

3.060 PHẠM VI ÁP DỤNG

a. Các yêu cầu của Chương này được áp dụng đối với việc cấp lần đầu Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay mang quốc tịch Việt Nam.

3.063 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY LẦN ĐẦU

a. Cục HKVN không cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay trừ khi có đầy đủ bằng chứng về việc tàu bay phù hợp với các đặc tính thiết kế đảm bảo đủ điều kiện bay. Các quy định chi tiết liên quan đến việc cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được quy định trong Phần 4 của Bộ QCATHK;

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

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

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

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

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

2. Trong trường hợp công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay gốc, thời hạn công nhận hiệu lực không được vượt quá thời hạn quy định tại Giấy chứng nhận gốc.

e. Cục HKVN được phép áp dụng việc công nhận hiệu lực khi tàu bay lần đầu tiên được đăng ký mang quốc tịch Việt Nam và khi tàu bay thay đổi quốc tịch đăng ký.

3.065 MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

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

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

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

3. Quốc tịch và dấu hiệu đăng ký;

4. Nhà sản xuất và tên loại tàu bay;

5. Số xuất xưởng;

6. Loại hình khai thác;

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

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

9. Ngày cấp;

10. Ngày hết hạn;

11. Ghi chú.

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

3.067 THÔNG TIN VÀ CÁC GIỚI HẠN CỦA TÀU BAY

Người làm đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải cung cấp cho Cục HKVN các tài liệu hướng dẫn bay, bảng chỉ dẫn và các tài liệu khác chỉ rõ các giới hạn đã được phê chuẩn nhằm đảm bảo tính đủ điều kiện của tàu bay theo quy định của các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp và cung cấp các chỉ dẫn và thông tin cần thiết khác cho việc khai thác an toàn của tàu bay.

3.070 TẠM THỜI KHÔNG ĐÁP ỨNG TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

Trong trường hợp người chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay không duy trì được tình trạng đủ điều kiện bay của tàu bay theo các quy định của các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp được nêu trong Bộ QCATHK, tàu bay sẽ không được tiếp tục đưa vào khai thác cho đến khi tính đủ điều kiện bay của tàu bay được phục hồi."

3.073 HỎNG HÓC CỦA CÁC TÀU BAY NƯỚC NGOÀI

a. Trong trường hợp tàu bay mang quốc tịch nước ngoài khi đang khai thác tại Việt Nam có hỏng hóc hoặc được xác định là không đáp ứng tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, Cục HKVN được phép tạm dừng khai thác tàu bay ngay lập tức và sau đó liên hệ ngay với nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay và thông báo chi tiết về tình trạng đủ điều kiện bay của tàu bay đó. Khi tàu bay có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp được nhà chức trách hàng không nước thành viên ICAO xác định là có hỏng hóc hoặc không đáp ứng tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, các yêu cầu của Phần 4 của Bộ QCATHK sẽ được áp dụng;

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

1. Khi quốc gia đăng ký tàu bay xác định hỏng hóc của tàu bay vượt quá giới hạn cho phép dẫn đến việc tàu bay không đáp ứng được tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, tàu bay sẽ phải dừng khai thác cho đến khi hỏng hóc được khắc phục và tình trạng đủ điều kiện bay của tàu bay được phục hồi;

2. Trong các trường hợp đặc biệt, quốc gia đăng ký tàu bay có thể quy định điều kiện với các giới hạn đặc biệt cho phép tàu bay được phép thực hiện chuyến bay không vì mục đích thương mại tới sân bay mà tại đó hỏng hóc có thể được sửa chữa và tình trạng đủ điều kiện của tàu bay được phục hồi;

3. Trong trường hợp quốc gia đăng ký tàu bay xác định hỏng hóc nằm trong giới hạn cho phép và tàu bay vẫn duy trì được tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, tàu bay có thể được phép tiếp tục khai thác với hỏng hóc đó."

PHỤ LỤC III

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ QCATHK

(Ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung Điều 4.037 quy định tại Mục 4 của Phụ lục III của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải như sau:

" Điều 4.037 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN BAY

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

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

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

PHỤ LỤC IV

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ QCATHK

(Ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung điểm 1 và 5 khoản a Điều 5.003 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi là Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT) như sau:

a. Sửa đổi, bổ sung điểm 1 khoản a Điều 5.003 như sau:

"1. Giám đốc điều hành bảo dưỡng: Là người quản lý có đủ quyền điều hành để đảm bảo rằng tất cả các công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng mà chủ sở hữu, Người khai thác tàu bay yêu cầu có thể được đảm bảo về mặt tài chính và thực hiện theo tiêu chuẩn áp dụng. Giám đốc điều hành bảo dưỡng có thể ủy quyền cho cá nhân khác trong tổ chức thực hiện các chức năng của mình, bằng văn bản, khi được Cục HKVN chấp thuận;".

b. Sửa đổi, bổ sung điểm 5 khoản a Điều 5.003 như sau:

"5. Xác nhận bảo dưỡng: Là cam kết về việc đã hoàn thành các nội dung bảo dưỡng tàu bay, thiết bị tàu bay (do người khai thác yêu cầu) trong hồ sơ bảo dưỡng do nhân viên kỹ thuật được ủy quyền thực hiện sau khi thực hiện xong công việc đại tu, sửa chữa hoặc kiểm tra tàu bay hoặc thiết bị tàu bay;"

2. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 5.020 quy định tại Mục 3 Phụ lục IV của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi là Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT), bổ sung khoản d, đ vào Điều 5.020 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 5.020 quy định tại Mục 3 Phụ lục IV của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"c. AMO có thể ký hợp đồng thực hiện một phần công việc bảo dưỡng với tổ chức bên ngoài với các điều kiện sau:

1. Công việc bảo dưỡng được Cục HKVN phê chuẩn cho phép ký hợp đồng với tổ chức bên ngoài thực hiện;

2. AMO luôn duy trì và sẵn sàng cung cấp cho nhà chức trách khi được yêu cầu các thông tin sau:

(i) Danh mục các nội dung công việc bảo dưỡng thuê tổ chức bên ngoài thực hiện;

(ii) Tên của từng tổ chức bên ngoài tương ứng các nội dung công việc bảo dưỡng được thuê thực hiện cùng với giấy chứng nhận và phạm vi phê chuẩn của từng tổ chức (nếu có).”

b. Bổ sung khoản d, đ vào Điều 5.020 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“d. AMO có thể ký hợp đồng thực hiện một phần công việc bảo dưỡng với tổ chức chưa được CAAV, FAA hoặc EASA phê chuẩn (gọi tắt là tổ chức chưa được phê chuẩn) với các điều kiện sau :

1. Tổ chức chưa được phê chuẩn tuân theo một hệ thống kiểm soát chất lượng tương đương với hệ thống kiểm soát chất lượng của AMO;

2. AMO chịu trách nhiệm trực tiếp đối với công việc bảo dưỡng được thực hiện bởi tổ chức chưa được phê chuẩn;

3. AMO phải thực hiện việc kiểm tra, đánh giá kết quả hoặc thử nghiệm sản phẩm đối với nội dung bảo dưỡng do tổ chức chưa được phê chuẩn thực hiện nhằm đảm bảo đủ điều kiện bay trước khi cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác.

đ. AMO có thể thực hiện bảo dưỡng hoặc cải tiến vật phẩm được phê chuẩn tại địa điểm khác căn cứ của mình nếu:

1. Công việc có thể được thực hiện như khi được thực hiện tại căn cứ của AMO và phù hợp với các yêu cầu của Phần này;

2. Tất cả nhân sự, trang thiết bị, vật liệu cần thiết, các tiêu chuẩn được phê chuẩn có đủ tại địa điểm sẽ thực hiện công việc;

3. Tài liệu giải trình tổ chức được phê chuẩn có các quy trình điều hành công việc sẽ được thực hiện tại địa điểm khác với căn cứ của AMO.”

3. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 5.043 quy định tại Mục 6 Phụ lục IV của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT, bổ sung khoản d vào Điều 5.043 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi khoản b Điều 5.043 quy định tại Mục 6 Phụ lục IV của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"b. Năng định hạn chế được cấp cho:

1. Kiểu loại tàu bay cụ thể;

2. Kiểu loại hệ thống sinh lực cụ thể;

3. Kiểu loại cánh quạt cụ thể;

4. Kiểu loại thiết bị điện - điện tử cụ thể;

5. Kiểu loại hệ thống máy tính cụ thể;

6. Kiểu loại đồng hồ cụ thể;

7. Kiểu loại thiết bị phụ cụ thể;

8. Cho mục đích khác khi Cục HKVN cho rằng yêu cầu của AMO là thích hợp."

b. Bổ sung khoản d Điều 5.043 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"d. Thông tin liên quan đến các yêu cầu mở rộng năng định AMO được quy định tại Phụ lục 1 Điều 5.043."

4. Sửa đổi khoản d Điều 5.137 quy định tại Mục 13 Phụ lục IV của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"d. AMO phải đảm bảo các trang thiết bị, dụng cụ, thiết bị thử nghiệm sử dụng trong kiểm tra sản phẩm hoặc để xác định tính đủ điều kiện bay phải được hiệu chuẩn để đảm bảo tính chính xác, đáp ứng các tiêu chuẩn được chấp thuận bởi Cục HKVN và có khả năng truy nguyên tới các tiêu chuẩn do tổ chức thiết kế của trang thiết bị, dụng cụ, thiết bị thử nghiệm đó ban hành."

5. Bãi bỏ ghi chú của khoản a Điều 5.150 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT

6. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 5.033 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"

	ĐƠN XIN PHÊ CHUẨN GIẤY CHỨNG NHẬN TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG **APPLICATION FOR APPROVED MAINTENANCE ORGANIZATION CERTIFICATE**	**HƯỚNG DẪN:** In hoặc đánh máy. Không viết vào những chỗ đậm màu, chỉ dành cho CAAV. Gửi bản gốc cho phòng Tiêu chuẩn an toàn bay hoặc Người được CAAV ủy quyền. Nếu cần thêm khoảng trống, sử dụng tệp đính kèm. **INSTRUCTIONS:** Print or type. Do not write in shaded areas, these are for CAAV use only. Submit original only to the Flight Safety Standards Department or a CAAV Authorized Person. If additional space is required, use an attachment

A. THÔNG TIN TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG ĐƯỢC PHÊ CHUẨN/AMO INFORMATION:

1. TÊN TỔ CHỨC HOẶC NGƯỜI NỘP HỒ SƠ AMO/ NAME OF AMO APPLICANT OR HOLDER	2. ĐỊA CHỈ THƯỜNG TRÚ (ĐƯỜNG PHỐ HOẶC SỐ HỘP THƯ BƯU ĐIỆN)/ PERMANENT ADDRESS (Street or PO Box Number)			
3. SỐ ĐIỆN THOẠI VÀ SỐ FAX/ TELEPHONE AND FAX	4. THÀNH PHỐ/CITY	BANG/TỈNH STATE/PROVINCE	MÃ BƯU CỤC MAIL CODE	QUỐC GIA COUNTRY
5. VỊ TRÍ CƠ SỞ HOẠT ĐỘNG CHÍNH/ LOCATION OF MAIN OPERATIONS BASE	7. VỊ TRÍ CÁC CƠ SỞ HOẠT ĐỘNG PHỤ/ LOCATION OF SATELLITE BASE(S)			

B. ĐƠN ĐƯỢC LẬP CHO MỤC ĐÍCH/ APPLICATION IS HEREBY MADE FOR:

☐ 1. Cấp giấy chứng nhận AMO và các năng định để tiến hành bảo dưỡng, sửa chữa và đại tu được xác định dưới đây, và để phê chuẩn AMO Issuance of a AMO Certificate and associated ratings to conduct the maintenance, repairs and modifications identified below, and for the approval of the AMO.		
☐ 2. Gia hạn chứng nhận AMO hiện có và các năng định liên quan/ Renewal of existing AMO Certificate and associated ratings ☐ (a) Không thay đổi các năng định, loại và thiết bị/ Without changes to the currently approved ratings, classes and equipment. ☐ (b) Với việc bổ sung các năng định dưới đây cho việc phê chuẩn được yêu cầu/ With addition of ratings (s) identified below for which approval is requested. ☐ (c) Với việc xóa năng định dưới đây ra khỏi chỉ định khai thác/ With deletion of ratings (s) identified below from the operations specifications.	Giấy chứng nhận số/ AMO Certificate #:	Ngày hết hạn/ Expiration Date:
☐ 3. Sửa đổi chứng chỉ AMO hiện tại và năng định/ Amending the current AMO Certificate and associated ratings. ☐ (a) Thêm loại và năng định dưới đây cho việc phê chuẩn được yêu cầu/ By adding the ratings and classes identified below for which approval is requested. ☐ (b) Xóa bỏ loại và năng định dưới đây khỏi chỉ định khai thác/ By deleting the ratings and classes (s) identified below from the operations specifications.	Số chứng chỉ AMO/ AMO Certificate #:	Ngày hết hạn Expiration Date:

D. CÁC NĂNG ĐỊNH AMO/AMO RATINGS:

THÊM/ ADD	XÓA/ DELETE	NĂNG ĐỊNH/ RATING	LOẠI, MÔ TẢ/ CLASS/DESCRIPTTION	MÔ TẢ TRANG BỊ/ EQUIPMENT DESCRIPTION
☐	☐	**1.**		
☐	☐	**2.**		
☐	☐	**3.**		
☐	☐	**4.**		
☐	☐	**5.**		
☐	☐	**6.**		
☐	☐	**7.**		
☐	☐	**8.**		

Nếu cần thêm khoảng trống, vui lòng đính kèm thêm trang/If more space is needed, please attach additional page(s).

E. CÁC ĐÍNH KÈM THEO ĐƠN/ADDITIONAL APPLICATION ATTACHMENTS:

☐ 1. Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng/ AMO Procedures Manual	☐ 5. Giải trình năng lực/ Capability List(s)	☐ 9. Sơ đồ và mô tả về cơ sở/ Facility Description & Layout
☐ 2. Báo cáo phù hợp phần 5/ Part 5 Conformance Report	☐ 6. Danh sách nhà cung cấp và chức năng/ List of Service Providers & Functions	☐ 10. Chương trình huấn luyện/ Training Program
☐ 3. Lý lịch bộ máy điều hành/ Management Resumes	☐ 7. Đề nghị xác nhận bảo dưỡng/ Proposed Maintenance Release	☐ 11. Sổ tay chất lượng/ Quality Assurance Manual
☐ 4. Lý lịch nhân viên xác nhận bảo dưỡng/ Certifying Staff Resumes	☐ 8. Mẫu gói công việc/ Sample Work Package	☐ 12. Đề nghị hồ sơ năng lực/ Proposed Qualification Records

Nếu cần thêm khoảng trống,vui lòng đính kèm thêm trang/ If more space is needed, please attach additional page(s).

F. XÁC NHẬN CỦA NGƯỜI NỘP ĐƠN/ APPLICANT'S CERTIFICATION - Tôi xác nhận rằng tất cả trình bày và trả lời của tôi trên mẫu đơn này là hoàn chỉnh và đúng theo sự hiểu biết tốt nhất của tôi và tôi đồng ý rằng chúng được coi là một phần của cơ sở để phê chuẩn bất kỳ giấy chứng nhận nào của Cục HKVN cho tôi./I certify that all statements and answers provided by me on this application form are complete and true to the best of my knowledge and I agree that they are to be considered as part of the basis for issuance of any CAAV certificate to me.

Tổ chức, cá nhân không được gian lận bằng cách tạo ra các thông tin sai nhằm mục đích nhận được cho mình hoặc bất kỳ người nào khác sự cấp, công nhận, gia hạn hoặc thay đổi bất kỳ giấy phép nào v...v/A person shall not with intent to deceive by making any false representation for the purpose of procuring for himself or any other person the grant, issue, renewal or variation of any such license...	1. NGÀY THÁNG NĂM/ DATE	2. CHỮ KÝ NGƯỜI NỘP ĐƠN/ APPLICANT SIGNATURE:
	3. ĐIỀN TÊN VÀ CHỨC VỤ CỦA NGƯỜI NỘP ĐƠN/PRINTED NAME AND TITLE OF APPLICANT:	

<table>
<tr><td colspan="3">G. CHỨNG NHẬN CỦA CỤC HKVN/CAAV CERTIFICATION:</td></tr>
<tr><td colspan="2">1. ☐ PHÊ CHUẨN với những năng định liên quan có số hiển thị ở trên/
APPROVED with the associated ratings bearing the number shown above.
Ngày hiệu lực/ Effective Date: _____ Ngày hết hạn/ Expires On: _____</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">☐ Gia hạn/Renewal ☐ không Sửa đổi/without Amendments ☐ với Sửa đổi/with Amendments</td><td>2.☐ KHÔNG PHÊ CHUẨN
DISAPPROVED</td></tr>
<tr><td>3. Chữ ký của người phê chuẩn/
Signature of Approving Official</td><td>4. Chức danh/
Title</td><td>5. Ngày tháng năm/
Date</td></tr>
<tr><td colspan="2">FSSD Form 512B [0]2009</td><td>Số kiểm soát/Control Number:</td></tr>
</table>

7. Sửa đổi tên Phụ lục 1 Điều 5.066 quy định tại Mục 17 của Phụ lục IV của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.067: LẬP KẾ HOẠCH NHÂN LỰC"

8. Sửa đổi, bổ sung khoản a Phụ lục 1 Điều 5.097 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"a. Hồ sơ nhân viên xác nhận bảo dưỡng tối thiểu phải bao gồm các thông tin sau:

1. Họ và tên;

2. Ngày tháng năm sinh;

3. Đào tạo cơ bản;

4. Đào tạo loại/Đào tạo kỹ thuật;

5. Đào tạo định kỳ;

6. Kinh nghiệm;

7. Năng định theo Giấy phép do Nhà chức trách hàng không cấp;

8. Phạm vi được ủy quyền;

9. Ngày tháng năm cấp ủy quyền lần đầu;

10. Ngày tháng năm hết hạn ủy quyền;

11. Số Giấy chứng nhận ủy quyền."

PHỤ LỤC V

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ QCATHK

(Ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi tên Phụ lục V của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi là Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:

"Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ QCATHK"

2. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 6.043 quy định tại Mục 11 của Phụ lục V của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"c. Với hoạt động khai thác có yêu cầu thiết bị phát hiện thời tiết, chỉ được phép bay vận chuyển hành khách theo quy tắc bay bằng thiết bị hoặc bay đêm bằng mắt thường khi không được thông báo thời tiết đang có mây giông hoặc tiềm ẩn những điều kiện nguy hiểm khác mà ra đa thời tiết hoặc thiết bị phát hiện mây giông thể phát hiện được khi thiết bị đó hoạt động tốt với mọi điều kiện thời tiết."

3. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.052 quy định tại Mục 15 Phụ lục V của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi là Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:

"**6.052 LIÊN LẠC THEO TÍNH NĂNG (PBC)**

a. Đối với chuyến bay trong vùng trời xác định hoặc trên các tuyến đường bay có yêu cầu về loại tính năng thông tin liên lạc theo yêu cầu (RCP) được quy định, Người khai thác chỉ được khai thác tàu bay khi:

1. Các thiết bị thông tin liên lạc được lắp đặt và hoạt động phù hợp với các loại RCP quy định;

2. Cục HKVN chấp thuận cho Người khai thác tàu bay được khai thác trong vùng trời đó.

b. Đối với các khu vực hoạt động khai thác đòi hỏi các thiết bị thông tin liên lạc phải đáp ứng các quy định về đặc tính kỹ thuật RCP đối với liên lạc dựa trên tính năng (PBC), ngoài những yêu cầu ở Điều 6.050, máy bay phải đáp ứng các điều kiện sau:

1. Được trang bị thiết bị thông tin liên lạc để máy bay được khai thác đáp ứng các đặc tính kỹ thuật RCP theo quy định;

2. Có thông tin liên quan đến đặc tính kỹ thuật RCP quy định trong AFM hoặc tài liệu khác được Quốc gia thiết kế tàu bay hoặc Quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn;

3. Có thông tin liên quan đến đặc tính kỹ thuật RCP quy định trong Danh mục thiết bị tối thiểu (MEL).”

4. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 6.063 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi là Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT) và khoản b quy định tại Mục 19 Phụ lục V của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT, bãi bỏ khoản c của Điều 6.063 quy định tại Mục 19 Phụ lục V Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT và khoản d Điều 6.063 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 6.063 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT và khoản b quy định tại Mục 19 Phụ lục V của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“a. Chỉ được khai thác tàu bay trong vùng trời có yêu cầu về dẫn đường theo tính năng khi thiết bị dẫn đường của tàu bay liên tục cung cấp thông tin đi và đến tại mọi điểm trên đường bay cho tổ lái với độ chính xác theo quy định. Các yêu cầu về khai thác PBN được quy định tại Điều 10.363 của Phần 10 Bộ QCATHK.

b. Đối với khu vực khai thác đòi hỏi đặc tính dẫn đường theo tính năng, ngoài những yêu cầu quy định ở Điều 6.060, máy bay phải:

1. Được trang bị thiết bị dẫn đường cho phép tàu bay có thể khai thác theo các đặc tính dẫn đường theo quy định;

2. Có thông tin liên quan đến các đặc tính dẫn đường quy định trong AFM hoặc tài liệu tương đương được Quốc gia thiết kế tàu bay hoặc Quốc gia đăng ký phê chuẩn;

3. Có thông tin liên quan đến các đặc tính dẫn đường quy định trong MEL.”

b. Bãi bỏ khoản c Điều 6.063 quy định tại Mục 19 Phụ lục V của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT và d Điều 6.063 quy định Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT.

5. Bổ sung Điều 6.064 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“**6.064 THIẾT BỊ HỖ TRỢ KHAI THÁC MNPS**

a. Đối với chuyến bay trong vùng trời xác định theo Thỏa thuận dẫn đường khu vực, khi có quy định về tính năng dẫn đường tối thiểu (MNPS), tàu bay phải

được trang bị thiết bị dẫn đường có khả năng liên tục cung cấp cho tổ bay các thông tin về vị trí điểm xuất phát, điểm đến kế tiếp tại mọi vị trí của hành trình với độ chính xác theo quy định.

b. Chỉ được phép khai thác tàu bay trong vùng trời có yêu cầu MNPS khi tàu bay được trang bị:

1. Hai hệ thống dẫn đường tầm xa độc lập, khi khai thác không hạn chế;

2. Hệ thống dẫn đường tầm xa, khi khai thác ở những đường bay đặc biệt định trước.

c. Thiết bị dẫn đường yêu cầu để khai thác trong vùng trời MNPS phải thuận tiện cho phi công ở vị trí làm việc có thể nhìn thấy và sử dụng được."

6. Bổ sung Điều 6.066 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**6.066 GIÁM SÁT THEO TÍNH NĂNG (PBS)**

a. Tàu bay phải được lắp đặt thiết bị giám sát luôn sẵn sàng hoạt động tuân thủ theo các quy định của đơn vị cung cấp dịch vụ không lưu.

b. Ngoài những yêu cầu tại khoản a điều này, máy bay chỉ được phép khai thác trong khu vực có yêu cầu thiết bị giám sát phù hợp với tính năng giám sát theo yêu cầu (RSP) để khai thác PBS khi:

1. Được trang bị thiết bị giám sát luôn sẵn sàng hoạt động theo tính năng kỹ thuật RSP;

2. Có thông tin liên quan đến các tính năng kỹ thuật RSP quy định trong AFM hoặc tài liệu tương đương được quốc gia thiết kế tàu bay hoặc Quốc gia đăng ký phê chuẩn;

3. Có thông tin liên quan đến các tính năng kỹ thuật RSP quy định trong MEL."

7. Bổ sung Điều 6.069 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**6.069 LẮP ĐẶT THIẾT BỊ**

Các thiết bị tàu bay phải được lắp đặt đảm bảo trong trường hợp bất kỳ thiết bị của hệ thống thông tin liên lạc, dẫn đường, giám sát hoặc hệ thống kết hợp các hệ thống trên bị hỏng sẽ không ảnh hưởng đến độ an toàn của thiết bị khác thuộc hệ thống thông tin, dẫn đường, giám sát."

8. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.090 quy định tại Mục 28 Phụ lục V Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"**6.090 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ THIẾT BỊ GHI DỮ LIỆU CHUYẾN BAY (FR)**

a. FR phải đáp ứng các yêu cầu chung như sau:

1. Được xây dựng, lắp đặt, cài đặt để bảo vệ tốt nhất những dữ liệu ghi lại và có thể bảo quản, phục hồi và sao chép những dữ liệu đó;

2. Đáp ứng được các yêu cầu về hoạt động, chịu được tai nạn và chống cháy;

3. Không bị tắt trong chuyến bay;

4. Được vô hiệu khi kết thúc 01 chuyến bay có xảy ra tai nạn hoặc sự cố;

5. Không bị kích hoạt trở lại sau khi xảy ra tai nạn hoặc sự cố nghiêm trọng, nếu như chưa được tháo ra theo quy định trong Phần 9 Bộ QCATHK và Phụ lục 13 Công ước về hàng không dân dụng quốc tế.

b. FR chịu được va đập gồm 01 hoặc nhiều hệ thống sau đây:

1. Thiết bị ghi tham số bay (FDR);

2. Thiết bị ghi giọng nói buồng lái (CVR);

3. Thiết bị ghi hình trong chuyến bay (AIR);

4. Thiết bị ghi dữ liệu liên kết (DLR).

c. FR khối lượng nhẹ bao gồm 01 hay nhiều những hệ thống sau đây:

1. Hệ thống ghi dữ liệu tàu bay (ADRS);

2. Hệ thống ghi âm buồng lái (CARS);

3. Hệ thống ghi hình trong chuyến bay (AIRS);

4. Hệ thống ghi dữ liệu liên kết (DLRS).

d. Người khai thác tàu bay có lắp FR phải tiến hành kiểm tra hoạt động và đánh giá dữ liệu ghi lại của hệ thống FR để đảm bảo các FR luôn ở tình trạng sử dụng được theo quy định và phê chuẩn của Cục HKVN tại Phụ lục 1 Điều 6.090 về những yêu cầu bổ sung liên quan đến tình trạng luôn sử dụng được;

đ. Người khai thác phải đảm bảo đủ khả năng cung cấp các tham số FDR và ADRS của tàu bay cho Cục HKVN dưới dạng dữ liệu điện tử để phục vụ công tác điều tra tai nạn, sự cố, có xét đến sự phát triển của kỹ thuật thế giới về loại dữ liệu này;

e. Thông tin dạng hình ảnh hay dữ liệu kết nối có thể được ghi lại trên CVR, FDR, CARS hoặc ADRS;

g. Đối với máy bay có khối lượng cất cánh tối đa trên 27.000 kg và được phép chở trên 19 hành khách có đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận loại được nộp kể từ ngày 01/01/2021 phải được trang bị các thiết bị để người khai thác phục hồi các dữ liệu bay trong khoảng thời gian phù hợp và được Cục HKVN phê chuẩn. Các yêu cầu tối thiểu để phê chuẩn thiết bị khôi phục dữ liệu FR được quy định Phụ lục 2 Điều 6.090 về Khôi phục dữ liệu chuyến bay;

h. Tổ chức, cá nhân chỉ được phép sử dụng dữ liệu của CVR, CARS, AIR loại A và AIRS loại A vào mục đích khác ngoài mục đích điều tra tai nạn, sự cố tàu bay quy định tại Phần 19 Bộ QCATHK (hoặc SARPS của ICAO Annex 13), khi được Cục HKVN cho phép. Các trường hợp ngoại lệ của việc sử dụng dữ liệu bay được quy định tại Phụ lục 3 Điều 6.090;

i. Tổ chức, cá nhân chỉ được phép sử dụng dữ liệu của FDR, ADRS, AIR/AIRS loại B và C vào mục đích khác ngoài mục đích điều tra tai nạn, sự cố tàu bay quy định tại Phần 19 Bộ QCATHK (hoặc SARPS tại Phụ ước 13 của ICAO) khi các dữ liệu ghi lại này được bảo vệ theo quy định tại Phần 1, yêu cầu của Hệ thống quản lý an toàn (SMS) (hoặc SARPS tại Phụ ước 19 của ICAO).”

9. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.095 quy định tại Mục 33 Phụ lục V của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“**6.095 HỆ THỐNG THIẾT BỊ GHI ÂM BUỒNG LÁI (CVR) VÀ GHI ÂM**

a. CVR phải có khả năng lưu trữ được thông tin đã ghi trong tối thiểu:

1. 02 giờ hoạt động đối với máy bay có yêu cầu trang bị CVR;

2. 02 giờ hoạt động đối với Trực thăng có yêu cầu trang bị CVR;

3. 25 giờ hoạt động đối với tất cả máy bay có trọng tải cất cánh tối đa trên 27000 kg được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ ngày 01/01/2021.

b. Chỉ được phép khai thác máy bay động cơ tua-bin được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hoặc Giấy chứng nhận loại lần đầu vào hoặc sau ngày 01/01/2016 và máy bay này được điều khiển bởi hơn một phi công khi máy bay không được trang bị CVR hoặc CARS;

c. Chỉ được phép khai thác máy bay có tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 5700 kg được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hoặc Giấy chứng nhận loại lần đầu

vào hoặc sau ngày 01/01/2003 khi máy bay được trang bị CVR có khả năng ghi và lưu trữ thông tin tối thiểu 2 giờ;

d. Chỉ được phép khai thác máy bay có tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 5.700 kg được cấp Giấy chứng đủ điều kiện bay hoặc Giấy chứng nhận loại lần đầu vào hoặc sau ngày 01/01/1987 khi máy bay được trang bị 01 CVR;

đ. Chỉ được phép khai thác máy bay động cơ tua-bin, trong đó Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu trước ngày 01/01/1987, tải trọng cất cánh tối đa là 27.000 kg theo Chứng chỉ loại được cấp bởi Nhà chức trách phù hợp sau ngày 30/9/1969 khi máy bay được trang bị CVR;

e. Chỉ được phép khai thác máy bay động cơ tua-bin, trong đó Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu trước ngày 01/01/1987, tải trọng cất cánh tối đa từ 5.700 kg tới và bao gồm 27.000 kg theo Chứng chỉ loại được cấp bởi Nhà chức trách phù hợp sau ngày 30/9/1969 khi máy bay được trang bị CVR;

g. Chỉ được phép khai thác trực thăng với tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 3.180 kg, trong đó Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu vào hoặc sau ngày 01/01/1987 khi máy bay được trang bị CVR;

h. Chỉ được phép khai thác trực thăng với tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 7.000 kg, trong đó Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu trước ngày 01/01/1987 khi máy bay được trang bị CVR;

i. Đối với máy bay trực thăng không được trang bị FDR, ít nhất tốc độ ổ quay chính phải được ghi lại trên một kênh của CVR;

k. Chỉ được phép khai thác tàu bay có CVR khi được trang bị nguồn điện dự phòng có khả năng tự cấp nguồn điện cho CVR hoạt động trong khoảng thời gian 10±1 phút khi nguồn điện thông thường của thiết bị ghi âm bị mất do ngắt điện bình thường hoặc bất thường;

l. Nguồn điện dự phòng của CVR phải đủ để cấp cho CVR và các thiết bị ghi âm khác trong buồng lái và CVR phải được lắp đặt ở vị trí gần nhất với nguồn điện dự phòng này;

m. Nguồn điện dự phòng của CVR phải tách rời khỏi nguồn điện thông thường cấp cho CVR sao cho:

1. Cho phép sử dụng ắc-quy tàu bay hoặc các nguồn khác làm nguồn điện dự phòng cho CVR nhưng vẫn phải đảm bảo tính tách rời của nguồn này và không được chung với nguồn điện chính của tàu bay;

2. Nếu tính năng của CVR được kết hợp với các tính năng ghi thông tin khác trên cùng 01 thiết bị, cho phép cấp nguồn cho các tính năng đó.

n. Chỉ được phép khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 27.000 kg, có Giấy chứng nhận loại hoặc Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cấp lần đầu tại Việt Nam sau 01/01/2018, khi được trang bị nguồn điện dự phòng cho:

1. Tối thiểu 01 CVR;

2. CVR phía trước trong trường hợp có nhiều bộ ghi dữ liệu kết hợp."

10. Bãi bỏ Mục 50 của Phụ lục V quy định tại Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT

11. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.157 quy định tại Mục 52 của Phụ lục V của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"6.157 BÌNH CỨU HỎA XÁCH TAY

a. Chỉ được khai thác tàu bay khi tàu bay đó được trang bị đủ số lượng tối thiểu bình cứu hỏa xách tay. Các bình cứu hỏa này chứa các chất mà khi xả ra sẽ không gây ô nhiễm nghiêm trọng không khí trong máy bay. Loại và số lượng chất dập lửa phải phù hợp với các dạng cháy có thể xảy ra trong các khoang có trang bị bình cứu hỏa này. Trong khoang hành khách, bình cứu hỏa phải được thiết kế sao cho giảm thiểu sự độc hại của hơi độc.

b. Số lượng tối thiểu bình cứu hỏa xách tay:

1. 01 bình được lắp trong buồng lái;

2. 01 bình được lắp trong khoang hàng hạng E ở vị trí thuận tiện cho tổ bay và 01 bình trong mỗi khoang bếp tầng trên và tầng dưới;

3. 01 bình trong mỗi khoang hành khách cách biệt với buồng lái và không dễ tiếp cận với tổ bay.

4. Bình cứu hỏa trang bị theo Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đều được tính là 01 bình cứu hỏa theo yêu cầu.

5. Tàu bay chở không quá 30 hành khách phải trang bị tối thiểu 01 bình ở vị trí thuận tiện trong khoang hành khách;

6. Đối với các loại tàu bay chở được nhiều hơn 30 hành khách, phải đảm bảo các bình cứu hoả xách tay lắp đặt ở vị trí thuận tiện và phân bố đều trên khoang tàu bay với số lượng tối thiểu như sau:

Số lượng ghế ngồi	Số lượng bình cứu hỏa
30 - 60	2
61 - 200	3
201 - 300	4
301 - 400	5
401 - 500	6
501 - 600	7
601 hoặc hơn	8

7. Số lượng tối thiểu bình cứu hỏa trong khoang hành khách (theo số lượng ghế hành khách tối đa của tàu bay) phải đáp ứng:

i. 01 bình đối với trường hợp tàu bay chở từ 30 đến 60 hành khách;

ii. 02 bình đối với trường hợp tàu bay chở từ 61 hành khách trở lên.”

12. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.180 quy định tại Mục 63 Phụ lục V của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“**6.180 THIẾT BỊ PHÁT TÍN HIỆU ĐỊNH VỊ KHẨN NGUY (ELT)**

a. Tất cả tàu bay trên mọi chuyến bay đều phải được trang bị 01 ELT tự động kích hoạt;

b. Chỉ được phép khai thác tàu bay trên 19 ghế khi tàu bay được trang bị tối thiểu 02 ELT trong đó có 01 ELT tự động kích hoạt;

c. Chỉ được phép khai thác tàu bay qua các vùng mà ở đó có khó khăn đặc biệt cho công tác tìm kiếm cứu nạn, khi tàu bay được trang bị ELT thứ hai;

d. Chỉ được phép khai thác tàu bay trên biển ngoài tầm lượn để hạ cánh khi có trang bị ít nhất 01 ELT trên thuyền phao hoặc phao cứu sinh;

đ. Chỉ được phép khai thác bay biển ở khoảng cách đòi hỏi có thuyền phao, khi tàu bay được trang bị:

1. 01 ELT thứ 02 đối với máy bay;

2. 01 ELT trên mỗi thuyền phao đối với trực thăng.

e. ELT được lắp đặt phải đảm bảo khả năng kích hoạt thành công cao nhất trong trường hợp tàu bay gặp nạn trên mặt nước hoặc đất liền bao gồm cả những khu vực có yêu cầu đặc biệt về tìm kiếm cứu nạn. Khi lắp đặt ELT phải chú ý đến:

1. Loại và số lượng ELT lắp đặt;

2. Vị trí lắp đặt ELT trên tàu bay và trên thiết bị cứu sinh nổi của tàu bay;

3. Việc lắp đặt ELT phải đảm bảo khả năng chống cháy và chịu va chạm tối ưu;

4. Vị trí lắp đặt thiết bị kiểm soát và tắt bật ELT tự động lắp cố định trên tàu bay và quy trình khai thác các thiết bị này phải tính đến các yếu tố sau:

(i) Phát hiện nhanh chóng khi có kích hoạt không mong muốn;

(ii) Sổ tay hướng dẫn sử dụng cho thành viên tổ bay phải dễ dàng sử dụng.

g. Thời hạn để thay hoặc sạc pin của ELT phải được ghi rõ ràng bên ngoài thiết bị.

h. Tất cả ELT được trang bị phải hoạt động tuân thủ các quy định trong Phụ ước 10 Quyển III của ICAO.

i. Máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 5.700 kg có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu từ ngày 01/01/2021 phải có tính năng truyền thông tin xác định vị trí tự động mỗi phút khi bị lâm nạn;

k. Người khai thác phải cung cấp thông tin xác định vị trí tàu bay khi bị tai nạn cho các tổ chức liên quan theo quy định của Cục HKVN.”

13. Bổ sung Phụ lục 2 Điều 6.090 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“**PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 6.090: KHÔI PHỤC DỮ LIỆU CHUYẾN BAY**

a. Khi phê chuẩn phương tiện để nhanh chóng khôi phục dữ liệu của hệ thống ghi dữ liệu chuyến bay, Cục HKVN xem xét:

1. Năng lực người khai thác;

2. Khả năng của tàu bay và hệ thống tàu bay theo chứng nhận của Quốc gia thiết kế tàu bay;

3. Độ tin cậy của phương tiện khôi phục dữ liệu của CVR và FDR;

4. Các biện pháp khắc phục cụ thể.”

14. Bổ sung Phụ lục 3 Điều 6.090 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“**PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 6.090: BẢO MẬT THÔNG TIN CVR**

a. Các dữ liệu ghi lại của CVR, CARS, AIR loại A và AIRS loại A được phép cung cấp cho các mục đích ngoài việc điều tra tai nạn, sự cố và là tài sản được bảo vệ của hệ thống quản lý an toàn (SMS) của Người khai thác tàu bay khi các dữ liệu này:

1. Liên quan đến các sự kiện an toàn trong hệ thống SMS; chỉ giới hạn ở các phần dữ liệu ghi lại không định danh;

2. Được sử dụng để truy tìm tội phạm không liên quan đến quá trình điều tra tai nạn, sự cố;

3. Được sử dụng để kiểm tra FR như quy định ở Phụ lục 1 Điều 6.090."

15. Bổ sung Phụ lục 4 Điều 6.090 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 6.090: SỬ DỤNG HẠN CHẾ THÔNG TIN CỦA FDR**

a. Các dữ liệu ghi lại của FDR, ADRS, AIR loại B và C, AIRS loại B và C được phép cung cấp cho các mục đích ngoài việc điều tra tai nạn, sự cố và là tài sản được bảo vệ của hệ thống quản lý an toàn (SMS) của người khai thác khi các dữ liệu này:

1. Được người khai thác tàu bay sử dụng vào mục đích bảo dưỡng hoặc duy trì đủ điều kiện bay;

2. Được người khai thác tàu bay sử dụng khi phân tích dữ liệu chuyến bay theo yêu cầu của Điều 12.075;

3. Được sử dụng vào mục đích ngoài việc điều tra tai nạn, sự cố;

4. Không định danh;

5. Được phép tiết lộ theo quy định về an ninh hàng không."

16. Sửa đổi số thứ tự các điểm 2, 3 tại khoản p của Phụ lục 1 Điều 6.133 quy định tại Mục số 75 của Phụ lục V của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT thành điểm 1, 2.

17. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 6.156 vào Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.155: TÚI Y TẾ DỰ PHÒNG (UPK) ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

Số lượng vật dụng tối thiểu chứa trong UPK được quy định như sau:

1. Bột khô thấm hút chất lỏng;

2. Hóa chất diệt khuẩn, khử trùng, làm sạch bề mặt;

3. Gạc y tế;

4. Khẩu trang bảo vệ;

5. Kính bảo vệ;

6. Găng tay y tế;

7. Tạp dề bảo vệ (hoặc Bộ quần áo bảo vệ);

8. Khăn thấm hút cỡ lớn;

9. Xẻng hót rác và cái gạt rác;

10. Túi chứa rác thải sinh học nguy hiểm;

11. Danh mục vật phẩm y tế và Tài liệu hướng dẫn sử dụng.”

18. Sửa đổi số thứ tự các Mục số 73, 74, 75, 77 quy định tại Phụ lục V của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT thành Mục số 70, 71 ,72, 73.

(Xem tiếp Công báo số 639 + 640)

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Địa chỉ: Số 01, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại liên hệ:
- Nội dung: 080.44417
- Phát hành: 080.48543
Email: congbao@chinhphu.vn
Website: http://congbao.chinhphu.vn
In tại: Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng

Giá: 10.000 đồng