**NỘI DUNG DỰ THẢO SỬA ĐỔI, BỔ SUNG PHẦN 1 CỦA BỘ QCATHK**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ghi chú** | **Nội dung Bộ QCATHK**  | **Nội dung đề nghị bổ sung, sửa đổi** | **Lý do sửa đổi** |
| **Thông tư 01** | **VAR 1.033** | **Bổ sung khoản (đ), (e) Điều 1.033 như sau:**(đ)Trong trường hợp người được Cục HKVN ủy quyền thực hiện chức năng giám sát viên an toàn hàng không đồng thời là nhân viên hàng không của người khai thác tàu bay hoặc tổ chức bảo dưỡng (giám sát viên an toàn hàng không kiêm nhiệm), thì người khai thác tàu bay hoặc tổ chức bảo dưỡng liên quan phải đảm bảo quỹ thời gian tối thiểu là 30% của tổng thời gian làm việc hàng tháng cho giám sát viên an toàn hàng không kiêm nhiệm để có thể thực hiện các công việc được Cục HKVN ủy quyền, khi được yêu cầu;(e) Trong khoảng thời gian giám sát viên an toàn hàng không kiêm nhiệm thực hiện các công việc do Cục HKVN yêu cầu, người khai thác tàu bay hoặc tổ chức bảo dưỡng phải đảm bảo các chế độ cho giám sát viên an toàn hàng không tương đương với mức mà họ được hưởng như trong khoảng thời gian họ làm việc bìnhthường | **Bổ sung****Vào Điều 1.033 (di chuyển từ nội dung từ 1.165 (c), (d))** |
| **Thông tư 01** | **VAR 1.160** | **Sửa đổi khoản (a) Điều 1.160 như sau:** (a) Chương này mô tả các yêu cầu chung và các quy định hành chính đối với việc Cục HKVN chỉ định các cá nhân hoạt động với tư cách là đại diện của Cục HKVN để đánh giá, sát hạch đối với cá nhân với mục đích cấp giấy phép nhân viên hàng không, Giấy chứng nhận hoặc các văn bản chính thức khác. | **Sửa đổi** |
| **Thông tư 01** | **VAR 1.165** | **Bãi bỏ khoảng (b), Sửa đổi khoản (c), (d) Điều 1.165 như sau:**(b) Trong trường hợp người được Cục HKVN ủy quyền thực hiện chức năng đánh giá, sát hạch nhằm mục đích cấp giấy phép, Giấy chứng nhận hoặc các văn bản chính thức khác đồng thời là nhân viên hàng không của người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng, tổ chức huấn luyện, các cơ sở giám định sức khỏe được phê chuẩn thì các tổ chức này phải đảm bảo thời gian tối thiểu cần thiết để người được ủy quyền có thể thực hiện các công việc được Cục HKVN ủy quyền, khi được yêu cầu.(c) Trong khoảng thời gian người được ủy quyền thực hiện các công việc do Cục HKVN yêu cầu, người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng, tổ chức huấn luyện, các cơ sở giám định sức khỏe được phê chuẩn phải đảm bảo các chế độ cho người được Cục HKVN ủy quyền tương đương với mức mà họ được hưởng như trong khoảng thời gian họ làm việc bình thường.  | **Sửa đổi** |
| **Thông tư 01** | **VAR 1.175** | **Sửa đổi khoản (a) Điều 1.175 như sau:** 1. Người được ủy quyền có thể, trong phạm vi các hạn chế theo quy định và theo sự giám sát chung của Cục HKVN, phù hợp với phạm vi ủy quyền của mình:

(1) Tiến hành các công việc được giao tại các địa điểm được ủy quyền;(2) Nhận đơn;(3) Tiến hành các đánh giá, sát hạch;(4) Cấp hoặc từ chối các giấy phép và phép bổ sung;(5) Thu phí công việc mà người đó thực hiện theo quy định của pháp luật | **Sửa đổi** |
| **Thông tư 01** | **VAR 1.177** | **Sửa đổi khoản (a), (c) Điều 1.177 như sau:**(a)Với bất kỳ lý do và tại bất cứ thời điểm nào, Cục HKVN có thể kiểm tra người được ủy quyền về việc thực hiện các công việc được ủy quyền và hồ sơ của người được ủy quyền đó. (c) Để tạo điều kiện thuận lợi cho cuộc kiểm tra, người được ủy quyền phải kịp thời cung cấp cho Cục HKVN các thông báo định kỳ về thời gian và địa điểm tiến hành công việc được ủy quyền theo kế hoạch. | **Sửa đổi** |
| **Thông tư 01** | **Appendix 1 to 1.007****Mục (5)** | (5) Bảo dưỡng ngoại trường: Là các hoạt động bảo dưỡng được thực hiện trước chuyến bay để đảm bảo rằng tầu bay phù hợp với chuyến bay dự định. Bảo dưỡng ngoại trường có thể bao gồm:- Tìm kiếm, xác định hỏng hóc.- Sửa chữa hỏng hóc.- Thay thế thiết bị tầu bay có sử dụng trang thiết bị kiểm tra (nếu cần). Thiết bị tầu bay được thay thế có thể bao gồm cả các thiết bị như động cơ và cánh quạt.- Bảo dưỡng định kỳ và/ hoặc dạng kiểm tra bao gồm kiểm tra trực quan có thể phát hiện các tình trạng không thoả mãn tiêu chuẩn hay sự sai lệch rõ ràng nhưng không yêu cầu kiểm tra chuyên sâu. Nó cũng có thể bao gồm kiểm tra cấu trúc bên trong, các hệ thống và động cơ mà có thể nhìn thấy thông qua các cửa/ tấm panel mở nhanh.- Các sửa chữa và thay đổi, cải tiến nhỏ mà không cần tháo gỡ sâu và có thể được thực hiện bằng các phương tiện đơn giản.Ghi chú 1: Đối với các trường hợp bảo dưỡng tạm thời hoặc không thường xuyên (thực hiện các chỉ lệnh đủ điều kiện bay (ADs), thông báo kỹ thuật (SBs)), Người phụ trách chất lượng có thể chấp nhận một số công việc bảo dưỡng nội trường được thực hiện bởi tổ chức bảo dưỡng ngoại trường với điều kiện tất cả các yêu cầu đều đáp ứng theo quy định của Cục HKVN.Ghi chú 2: Tầu bay được bảo dưỡng theo các chương trình kiểu quấn chiếu (progressive) cần được đánh giá một cách riêng rẽ theo khoản này. Về nguyên tắc, quyết định cho phép thực hiện một số dạng kiểm tra quấn chiếu cần được xác định bằng việc đánh giá tất cả các công việc trong dạng kiểm tra cụ thể đó có thể được thực hiện một cách an toàn theo các tiêu chuẩn yêu cầu tại trạm bảo dưỡng ngoại trường được chỉ định. | **Sửa đổi** |
| **Thông tư 01** | **Appendix 1 to 1.007****Mục (157)** | **(157) Giấy chứng nhận người khai thác (AOC):** Là giấy chứng nhận cho phép một người khai thác thực hiện các hoạt động khai thác tàu bay vì mục đích thương mại.**Air operator certificate (AOC):** A certificate authorizing an air operator to carry out commercial aircraft operations | **Sửa đổi** |
| **Thông tư 01** | **Chưa có** | **Hoạt động khai thác hàng không thương mại:** hoạt động bao gồm vận tải hàng không thương mại và hàng không chung vì mục đích lợi nhuận.**Commerical aircraft operation :** commercial air transport and general aviation for remuneration or hire. |  |
| Thông tư 01 |  **Chưa có** | (6) Bảo dưỡng nội trường: Là các công việc bảo dưỡng ngoài các tiêu chí của bảo dưỡng ngoại trường.  | **Bổ sung** |
| Thông tư 01 |  **Chưa có** | *(486) Bản tóm tắt thỏa thuận.* Khi tàu bay đang hoạt động theo một thỏa thuận Điều 83 bis giữa Quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay và Quốc gia người khai thác tàu bay, bản tóm tắt thỏa thuận là một tài liệu đi kèm với Thỏa thuận Điều 83bis đã đăng ký với Hội đồng ICAO xác định một cách ngắn gọn và rõ ràng các chức năng và nhiệm vụ được Quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay chuyển sang Quốc gia người khai thác tàu bay. | Bổ sung định nghĩa từ ICAO State Letter **AN 11/1.3.32-20/18** |
| Thông tư 01 |  Mục (454) Appendix 1 to 1.007 | (454) **Tiếp cận chót giảm độ cao liên tục (CDFA):** Là kỹ thuật gắn liền vớiquy trình tiếp cận ổn định khi bay giảm độ cao liên tục trong giai đoạn tiếp cận chót củaquy trình tiếp cận giản đơn từ độ cao, chiều cao tại hoặc trên độ cao điểm mốc tiếp cậnchót (FAF) tới điểm cao hơn ngưỡng đường CHC khoảng 15 mét (50 feet) hoặc điểm ởđó thao tác điều khiển tàu bay chúc ngóc để hạ cánh (flare) được bắt đầu tùy theo kiểuloại tàu bay; đối với tiếp cận chót của quy trình tiếp cận giản đơn được theo sau bởi tiếp cận theo vòng lượn, kỹ thuật CDFA được áp dụng cho đến khi các tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận theo vòng lượn (độ cao/chiều cao vòng lượn (OCA/H)) hoặc chiều cao/độ cao thao tác bay bằng mắt đạt được. | Sửa đổi, Bổ sung định nghĩa từ ICAO State Letter **AN 11/1.3.32-20/18** |
| Thông tư 01 | Chưa có | **(487) Khai thác tầm nhìn thấp (LVO).** Hoạt động tiếp cận trong điều kiện Tầm nhìn đường CHC ( RVR) dưới 550 m và / hoặc độ cao quyết định (DH) nhỏ hơn hơn 60 m (200 ft) hoặc các hoạt động cất cánh trong điều kiện Tầm nhìn đường CHC (RVR) dưới 400 m. | Bổ sung định nghĩa từ ICAO State Letter **AN 11/1.3.32-20/18** |
| Thông tư 01 | Mục (316) Appendix 1 to 1.007 | **(316) Năng định khai thác.** Thẩm quyền bao gồm các phê chuẩn cụ thể, các điều kiện và các giới hạn gắn liền với Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay và chịu các điều kiện trong tài liệu hướng dẫn khai thác. | Sửa đổi, Bổ sung định nghĩa từ ICAO State Letter **AN 11/1.3.32-20/18** |
| Thông tư 01 | Chưa có | *(***488) Phê chuẩn cụ thể.**Là phê chuẩn được mô tả trong Năng định khai thác đối với vận tải hàng không thương mại hoặc trong danh mục các phê chuẩn cụ thể đối với hàng không không vì mục đích thương mại. | Bổ sung định nghĩa từ ICAO State Letter **AN 11/1.3.32-20/18** |
| Thông tư 01 | Mục (319) (C); (D); (E) Appendix 1 to 1.007 | **(319) Phân loại khai thác tiếp cận bằng thiết bị:** Là việc phân loại khai thác tiếpcận bằng thiết bị dựa trên các giá trị khai thác tối thiểu được thiết kế mà dưới giá trị nàyviệc 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 bằnghoặc lớn hơn 75 m (250 ft);(ii) Kiểu B: độ cao quyết định dưới 75 m (250 ft). Khai thác tiếp cận bằng thiết bịloại B được phân loại như sau:(A) Loại I (CAT I): độ cao quyết định không thấp hơn 60 m (200 ft) với tầm nhìnkhông 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 dưới30 m (100 ft) và tầm nhìn đường hạ cất cánh không dưới 300 m; và(C) Loại III (CAT III): Độ cao quyết định dưới 30 m (100 ft) hoặc không có độ cao quyết định và tầm nhìn đường hạ cất cánh dưới 300 m hoặc không có giới hạn tầm nhìn đường CHC | Sửa đổi, Bổ sung định nghĩa từ ICAO State Letter **AN 11/1.3.32-20/18****(định nghĩa này hiệu lực từ 01/01/2022)** |
| Thông tư 01 | Chưa có | **(489) Quốc gia căn cứ chính của người khai thác hàng không chung.** Là quốc gia ở đó người khai thác tàu bay hàng không chung có trụ sở kinh doanh chính hoặc thường trú. | Bổ sung định nghĩa từ ICAO State Letter **AN 11/6.3.31-20/31** |
| Thông tư 01 | Chưa có | ***Phi công điều khiển (PF):*** *là người lái tàu bay có nhiệm vụ chính là kiểm soát và quản lý đường bay. Bên cạnh đó phi công bay còn thực hiện các nhiệm vụ như liên lạc vô tuyến, theo dõi các hệ thống tàu bay, các hoạt động khai thác khác,…) và theo dõi, giám sát thành viên tổ bay khác.* ***Phi công theo dõi (PM):*** *là người lái tàu bay có nhiệm vụ chính là theo dõi đường bay và hoạt động quản lý đường bay được thực hiện bởi Phi công bay. Bên cạnh đó phi công bay còn thực hiện các nhiệm vụ như liên lạc vô tuyến, theo dõi các hệ thống tàu bay, các hoạt động khai thác khác,…) và theo dõi, giám sát thành viên tổ bay khác.* | Bổ sung định nghĩa từ ICAO State Letter AN 12/1.1.24-20/19 |
| Thông tư 01 | Chưa có | ***Người khai thác tàu bay****: Tổ chức, cá nhân tham gia vào hoạt động khai thác tàu bay.* | Bổ sung từ Luật HK |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Tàu bay chuồn chuồn (Ornithopter):** Một tàu bay nặng hơn không khí đượcnâng trong khi bay chủ yếu bởi lực tác động tương hỗ khí động học giữa khôngkhí và tàu bay do chuyển động vẫy cánh tạo ra; | Chuyển VAR Part 2 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Kiểm tra**: Sự khảo sát tàu bay hoặc thiết bị tàu bay để xác định sự phù hợpvới tiêu chuẩn áp dụng | Chuyển VAR Part 4 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Tài liệu điều hành bảo dưỡng**: Tài liệu mô tả các quy trình cần thiết củaNgười khai thác để đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng theo kế hoạchhoặc đột xuất được thực hiện trên tàu bay của Người khai thác kịp thời, cókiểm soát và đáp ứng yêu cầu bảo dưỡng; | Chuyển VAR Part 4 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng**: Là tài liệu, được người đứng đầu tổchức bảo dưỡng ký cam kết thông qua, mô tả chi tiết về tổ chức và tráchnhiệm của bộ máy điều hành, phạm vi công việc, cơ sở hạ tầng, các quy trìnhbảo dưỡng và hệ thống đảm bảo chất lượng hoặc kiểm tra; | Chuyển VAR Part 4 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Các hạng mục phải kiểm tra kép**: Các hạng mục bảo dưỡng, sau khi hoànthành, phải được kiểm tra lại bởi người được phê chuẩn phù hợp và khôngtrực tiếp thực hiện công việc đó; và bao gồm những công việc bảo dưỡng mànếu không được thực hiện chuẩn xác hoặc sử dụng chi tiết hoặc vật liệukhông phù hợp sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến an toàn bay |  |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Giám đốc điều hành bảo dưỡng:** Là người quản lý có đủ quyền điều hànhđể đảm bảo rằng tất cả các công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng mà chủsở hữu, Người khai thác tàu bay yêu cầu có thể được đảm bảo về mặt tàichính và thực hiện theo tiêu chuẩn áp dụng. Giám đốc điều hành bảo dưỡngcó thể uỷ quyền cho cá nhân khác trong tổ chức thực hiện các chức năng củamình, bằng văn bản, khi được Cục HKVN chấp thuận | Chuyển VAR Part 5 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Vật phẩm:** Là một hạng mục bất kỳ, bao gồm nhưng không hạn chế tàu bay,thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, phụ tùng, cụm lắp ráp, cụm lắp rápphụ, hệ thống, hệ thống phụ, bộ phận, khối máy, hoặc chi tiết của các bộ phậnđó; | Chuyển VAR Part 5 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Xác nhận bảo dưỡng:** Là cam kết về việc đã hoàn thành các nội dung bảodưỡng tàu bay, thiết bị tàu bay (do người khai thác yêu cầu) trong hồ sơ bảodưỡng do nhân viên kỹ thuật được uỷ quyền thực hiện sau khi thực hiện xongcông việc đại tu, sửa chữa hoặc kiểm tra tàu bay hoặc thiết bị tàu bay; | Chuyển VAR Part 5 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Có năng lực hàng không dân dụng:** Có trình độ kỹ thuật và kinh nghiệmquản lý thích hợp với vị trí công việc được phân công, được Cục HKVN chấpthuận | Chuyển VAR Part 5 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Cơ sở hạ tầng:** Nhà máy, bao gồm cả đất đai, toà nhà, có khả năng cung cấpcác phương tiện, trang thiết bị cho việc thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dựphòng, cải tiến tàu bay, thiết bị tàu bay | Chuyển VAR Part 5 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | Nhà xưởng: Các toà nhà, hanga, và các cấu trúc khác để chứa các phươngtiện, trang thiết bị và vật liệu của tổ chức bảo dưỡng, có khả năng:(i) Cung cấp nơi làm việc để thực hiện công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, cải tiến mà tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn; hoặc(ii) Cung cấp các cấu trúc để bảo vệ chắc chắn tàu bay, thân cánh, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện, bộ phận, cụm lắp ráp trong quá trình phân rã, làm sạch, kiểm tra, sửa chữa, cải tiến, lắp ráp lại, thửnghiệm; và(iii) Cung cấp chỗ bảo quản chắc chắn, ngăn cách rõ ràng và bảo vệ cácphương tiện, trang thiết bị, vật liệu, các vật tư khác | Chuyển VAR Part 5 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Kiểm tra:** Khảo sát tàu bay hoặc thiết bị tàu bay để xác định sự phù hợp vớitiêu chuẩn áp dụn | Chuyển VAR Part 5 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng**: là tài liệu được giám đốc điều hànhbảo dưỡng ký cam kết trong đó mô tả chi tiết tổ chức và trách nhiệm của bộmáy điều hành của tổ chức bảo dưỡng, phạm vi công việc, mô tả cơ sở hạtầng, các quy trình bảo dưỡng và hệ thống kiểm tra, đảm bảo chất lượng | Chuyển VAR Part 5 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Thiết bị đo kiểm:** Vật định cỡ được hiệu chuẩn, chuẩn; thiết bị thử nghiệmđược sử dụng để thử nghiệm, đo, hoặc hiệu chuẩn thiết bị đo khác; thiết bị đokiểm không được sử dụng để thử nghiệm, đo hoặc hiệu chuẩn thiết bị tàu bay | Chuyển VAR Part 5 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Tài liệu phạm vi hoạt động:** quyền và giới hạn hoạt động được xác địnhtrong Giấy chứng nhận của tổ chức được phê chuẩn |  |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Chuẩn cấp 1:** Là chuẩn được xác định và duy trì bởi cơ quan nhà nướcchuyên ngành về đo lường và được sử dụng để hiệu chuẩn các chuẩn cấp 2 | Chuyển VAR Part 5 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Chuẩn tham chiếu:** Là chuẩn được sử dụng để duy trì các chuẩn thực hành | Chuyển VAR Part 5 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Chuẩn cấp 2:** Là chuẩn được duy trì bằng so sánh với chuẩn cấp 1 | Chuyển VAR Part 5 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Chuẩn:** Vật thể, vật dụng, dụng cụ, thiết bị kiểm tra, hệ thống hoặc thiết bịlưu giữ, thể hiện hoặc bằng cách khác cung cấp số liệu vật lý có thể dùng làmcơ sở cho việc đo đạc số lượng; chuẩn cũng bao gồm tài liệu mô tả cách vậnhành và quá trình sử dụng chuẩn để đạt được mục đích cuối cùng; | Chuyển VAR Part 5 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Dụng cụ, trang thiết bị kiểm tra:** Là các vật thể được AMO sử dụng để thựchiện bảo dưỡng hoặc hiệu chuẩn trên tàu bay hoặc thiết bị tàu bay (xem thêmchuẩn thực hành) | Chuyển VAR Part 5 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Truy nguyên:** Đặc tính phả hệ của hệ thống hiệu chuẩn đạt được khi mỗithiết bị đo kiểm hoặc chuẩn thực hành, được liên kết theo đúng thứ bậc vớichuẩn quốc gia, được hiệu chuẩn và ghi chép đúng quy định. Hồ sơ cung cấpthông tin cần thiết để chứng tỏ tất cả các công việc hiệu chuẩn trong chuỗihiệu chuẩn đã được thực hiện đúng quy định | Chuyển VAR Part 5 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Truyền chuẩn**: Chuẩn bất kỳ được sử dụng để so sánh quá trình đo, hệ thống,hoặc thiết bị tại một vị trí hoặc mức với quá trình đo, hệ thống, hoặc thiết bịtại một vị trí hoặc mức khác | Chuyển VAR Part 5 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Chuẩn thực hành**: Chuẩn đã được hiệu chuẩn, được sử dụng trong việc bảodưỡng hoặc hiệu chuẩn nhằm mục đích tạo cơ sở cho việc chấp thuận sảnphẩm hoặc khẳng định tính đủ điều kiện bay (xác nhận bảo dưỡng) cho tàubay hoặc thiết bị tàu bay; chuẩn thực hành có thể được duy trì một cách thíchhợp bằng cách so sánh với chuẩn cấp 1, chuẩn cấp 2, chuẩn tham chiếu hoặctruyền chuẩn; chuẩn thực hành không được sử dụng để thử nghiệm, đo đạchoặc hiệu chuẩn chuẩn thực hành hoặc các thiết bị đo khác | Chuyển VAR Part 5 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Chủng loại tàu bay:** Sự phân loại tàu bay theo các đặc điểm cơ bản cụ thể: máy bay, trực thăng, tàu lượn, nhẹ hơn không khí, và nâng bằng lực (thiết bị dùng lực nâng) | Chuyển VAR Part 7 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Tàu bay được phê chuẩn cho khai thác một người lái:** Loại tàu bayđược quốc gia đăng ký xác định trong quá trình cấp Giấy chứng nhận cóthể khai thác an toàn với tổ lái tối thiểu một thành viên | Chuyển VAR Part 7 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Tàu bay khai thác phải có lái phụ:** Loại tàu bay khi khai thác phải cólái phụ được quy định trong tài liệu hướng dẫn bay hoặc trong tài liệukhai thác tàu bay | Chuyển VAR Part 7 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Loại tàu bay:** Là tất cả tàu bay có cùng đặc điểm thiết kế bao gồm cảcác cải tiến ngoại trừ những cải tiến dẫn đến thay đổi về điều khiển cơđộng tàu bay hoặc đặc tính bay | Chuyển VAR Part 7 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Kỹ năng người lái tàu bay:** Việc áp dụng nhất quán các kiến thức, kỹnăng và thái độ ứng xử nhằm hoàn thành các mục tiêu của chuyến bay | Chuyển VAR Part 7 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Huấn luyện được phê chuẩn:** Việc huấn luyện được thực hiện theochương trình do nhà chức trách hàng không phê chuẩn và giám sát | Chuyển VAR Part 7 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Lái chính:** là người thực hiện các chức năng quản lý và đưa ra quyết định cho dù anh ta là phi công điều khiển hay là phi công theo dõi. | Bổ sung |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Năng lực**: Sự tổng hợp các kỹ năng, kiến thức và thái độ cần thiết đểthực hiện nhiệm vụ theo tiêu chuẩn áp dụng | Chuyển VAR Part 7 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | *Bổ sung Phụ lục 1 điều 1.007***Công tác đào tạo và đánh giá dựa trên năng lực cơ bản:** Việc đào tạo và đánh giá chú trọng vào hiệu quả, chất lượng và việc thực hiện.***Competency-based training and assessment.*** Training and assessment that are characterized by aperformance orientation, emphasis on standards of performance and their measurement, and thedevelopment of training to the specified performance standards. | State Letter Ref.: **AN 12/1.1.24-20/19**1 April 2020 **TEXT OF AMENDMENT 176** |
| Thông tư 01 | Chưa có | *Bổ sung Phụ lục 1 điều 1.007***Tiêu chuẩn năng lực**: Là mức độ năng lực khi được đánh giá năng lực***Competency standard***. A level of performance that is defined as acceptable when assessing whether or not competency has been achieved. | State Letter Ref.: **AN 12/1.1.24-20/19**1 April 2020 **TEXT OF AMENDMENT 176** |
| Thông tư 01 | Chưa có | ***Observable behaviour (OB)***. A single role-related behaviour that can be observed and may or may not be measurable.**Hành vi có thể quan sát được:** là một hành vi có thể quan sát được và có thể hoặc không thể đo lường. | State Letter Ref.: **AN 12/1.1.24-20/19** |
| Thông tư 01 | Chưa có | ***Performance criteria*** Statements used to assess whether the required levels of performance have been achieved for a competency. A performance criterion consists of an observable behaviour, condition(s) and a competency standard**Tiêu chuẩn thực hiện** là các tiêu chuẩn để đánh giá năng lực. Tiêu chuẩn thực hiện bao gồm hành vi có thể quan sát, các điều kiện và tiêu chuẩn năng lực.  | State Letter Ref.: **AN 12/1.1.24-20/19** |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Máy bay tính năng cao**: Là máy bay được lắp động cơ trên 200 sứcngựa (hp) | Chuyển VAR Part 7 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Tiêu chí đánh giá kết quả hoàn thành công việc**: Là đánh giá ngắn gọnvề kết quả cần thiết của năng lực hành vi và mô tả tiêu chí sử dụng để kếtluận mức độ hoàn thành công việc theo yêu cầu | Chuyển VAR Part 7 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Lái tàu bay**: Là thao tác trên hệ thống điều khiển tàu bay trong thời gianbay | Chuyển VAR Part 7 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Người chỉ huy tàu bay trong quá trình huấn luyện**: Là học viên Ngườichỉ huy tàu bay đang thực hiện chức năng, nhiệm vụ của người chỉ huytàu bay dưới sự giám sát của người chỉ huy tàu bay theo các phươngpháp giám sát được Nhà chức trách hàng không chấp thuận | Chuyển VAR Part 7 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có |  **Kết luận chính thức về sức khỏe:** Việc hoàn thành kết luận sẽ do mộthoăc một vài chuyên gia y tế có thể chấp thuận để chuyển lên bộ phận cấpphép xem xét từng trường hợp có liên quan, trong trường hợp cần thiếttham khảo ý kiến bộ phận khai thác bay hoặc các chuyên gia khác làm cơsở cho việc cấp Giấy chứng nhận hoặc Giấy chứng nhận của Việt Nam | Chuyển VAR Part 8 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Cơ sở giám định Y khoa hàng không :** Tổ chức y tế hàng không đượcCục HKVN phê chuẩn được phép thực hiện công việc đánh giá y tế đối vớinhân viên hàng không và đưa ra khuyến cáo liên quan đến việc cấp giấychứng nhận sức khỏe phù hợp với các quy định của Phần này | Chuyển VAR Part 8 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Trường hợp có thể**: Trong tình huống mà các điều khoản về sức khỏe củaphần này, “Đang được cân nhắc | Chuyển VAR Part 8 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Đánh giá sức khỏe**: Người có giấy phép hành nghề phải chứng minh đượcmình đủ điều kiện sức khỏe theo các yêu cầu cụ thể do quốc gia thành viêncấp | Chuyển VAR Part 8 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Đánh giá viên y khoa** : Là thành viên của Hội đồng đánh giá kết quả giámđịnh nhân viên hàng không được Cục HKVN phê chuẩn | Chuyển VAR Part 8 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Giám định viên y khoa**: Là bác sỹ được đào tạo về y học hàng không, cókinh nghiệm và kiến thức thực hành trong môi trường hàng không đượcCục HKVN chấp thuận để thực hiện việc kiểm tra và giám định sức khỏecủa nhân viên hàng không | Chuyển VAR Part 8 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Thực chất các vấn đề cần phải bàn luận**: Việc sử dụng một hoặc một vàiloại thuốc nào đó của nhân viên hàng không trong công việc đó là:1. Gây ra nguy cơ trực tiếp đối với người sử dụng hoặc gây nguy hiểmđến tính mạng, sức khỏe hoặc các vấn đề khác cần quan tâm; và/hoặc
2. Các nguyên nhân hoặc các vấn đề trở nên xấu hơn trong nghề nghiệp,xã hội, tinh thần hoặc là các vấn đề rối loạn chức năng sinh lý;
 | Chuyển VAR Part 8 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Các chất gây tác động đến hành vi trí tuệ:** Rượu, thuốc phiện, thuốc giảmđau an thần, thuốc ngủ, cocaine và một số chất khác | Chuyển VAR Part 8 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Chất gây nghiện**: Tình trạng mà trong đó con người bị phụ thuộc vào cácchất, không kể thuốc lá hoặc các đồ uống chất chứa xantin thông thường(e.g, caffeine) đồ uống, được thể hiện thông qua việc tăng mức độ dung saicho phép, sự biểu hiện của các triệu chứng cai nghiện, mất kiểm soát khi sửdụng hoặc tiếp tục sử dụng bất chấp việc gây tổn hại đến sức khỏe hoặc làmsuy yếu các chức năng xã hội, con người hoặc nghề nghiệp | Chuyển VAR Part 8 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Giám đốc điều hành (huấn luyện)**: Là người có thẩm quyền đảm bảo cungcấp đầy đủ về tài chính và duy trì tiêu chuẩn đối với tất cả các chức năngcủa ATO theo quy định của Cục HKVN | Chuyển VAR Part 9 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Khoá huấn luyện nhân viên bảo dưỡng tàu bay**: Là khoá huấn luyện đốivới các năng định bảo dưỡng tàu bay (thân/ động cơ...); | Chuyển VAR Part 9 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Trưởng bộ môn**: Là người giám sát việc huấn luyện, chịu trách nhiệm vềchất lượng huấn luyện theo giáo trình được Cục HKVN phê chuẩn; | Chuyển VAR Part 9 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Thiết bị huấn luyện**: Mọi thiết bị sử dụng cho mục đích huấn luyện | Chuyển VAR Part 9 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Mức 1 (FTO)**: Tổ chức huấn luyện hàng không được phê chuẩn đạt mức 1khi tiến hành tất cả hoặc từng khoá huấn luyện có sử dụng tàu bay | Chuyển VAR Part 9 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Mức 2 (TRTO)**: Tổ chức huấn luyện hàng không được phê chuẩn đạt mức2 khi tiến hành tất cả hoặc mỗi khoá huấn luyện có sử dụng thiết bị môphỏng đạt yêu cầu và được Cục HKVN phê chuẩn | Chuyển VAR Part 9 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Mức 3 (Các ATO khác)**: Tổ chức huấn luyện hàng không được phê chuẩnđạt mức 3 khi tổ chức huấn luyện trên mặt đất hoặc/và thực hành không kếthợp với huấn luyện bay | Chuyển VAR Part 9 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Các chi nhánh**: Là chi nhánh của tổ chức huấn luyện được phê chuẩn đặt ởnơi khác với trụ sở chính | Chuyển VAR Part 9 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Giáo trình chuyên môn**: Là các giáo trình thoả mãn qui định của CụcHKVN và được Cục HKVN phê chuẩn sử dụng cho tổ chức huấn luyệnhàng không | Chuyển VAR Part 9 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Các yêu cầu về huấn luyện**: Là tài liệu do Cục HKVN ban hành đối với tổchức huấn luyện về chức năng huấn luyện, kiểm tra, hạn chế cũng như cácyêu cầu về chương trình huấn luyện | Chuyển VAR Part 9 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Bay phục vụ kinh tế, xã hội:** là các công việc trên không phục vụ nông nghiệp, xây dựng, chụp ảnh, trắc địa, giám sát và tuần tra, tìm kiếm và cứu nạn, bay quảng cáo và các lĩnh vực kinh tế, xã hội khác; | Chuyển VAR Part 11 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Cờ, băng rôn, khẩu hiệu**. Một dạng tấm quảng cáo được gắn bên ngoài máy bay và được kéo theo máy bay; | Chuyển VAR Part 11 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Thuốc bảo vệ thực vật**: Bất kỳ chất hóa học hoặc hỗn hợp chất hóa học dùng cho mục đích: (i) Ngăn cản, phá hủy, đẩy lùi, hoặc giảm nhẹ bất kỳ sâu bọ, động vật gặm nhấm, giun, nấm, và các dạng động thực vật khác hoặc vi rút, ngoại trừ các vi rút trong hoặc trên người hoặc động vật khác mà Việt Nam công bố là có hại; và (ii) Sử dụng để điều chỉnh cây trồng, làm rụng lá hoặc làm khô. | Chuyển VAR Part 11 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Thùng (bộ phận) cẩu hàng của trực thăng**: Cấu hình để cẩu hàng ngoài bằng trực thăng: (i) Hạng A – Bộ phận cẩu hàng ngoài gắn cố định vào trực thăng, không thể vứt bỏ, và không thể thả xuống thấp hơn càng của tàu bay, được sử dụng để vận chuyển hàng; (ii) Hạng B – Bộ phận cẩu hàng treo ngoài trực thăng, có thể vứt bỏ được, và di chuyển tự do trên cạn hoặc dưới nước trong khi trực thăng hoạt động; (iii) Hạng C – Bộ phận cẩu hàng treo ngoài trực thăng, chúng có thể vứt bỏ được, nhưng kéo lê trên (chạm với) mặt đất hoặc mặt nước trong khi trực thăng hoạt động; (iv) Hạng D – Treo cẩu người bên ngoài từ trực thăng.  | Chuyển VAR Part 11 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Công việc trên không:** Là hoạt động khai thác tàu bay thực hiện các dịch vụ chuyên dụng phục vụ nông nghiệp, xây dựng, chụp ảnh, trắc địa, giám sát và tuần tra, tìm kiếm và cứu nạn, bay quảng cáo và các lĩnh vực kinh tế, xã hội khác; | Bổ sung mới |
| Thông tư 01 | Mục 194 Appendix 1 to 1.007 | **(194) Hoạt động hàng không chung:**Là các hoạt động khai thác tàu bay với mục đích khác vận chuyển hàng không thương mại và thực hiện các công việc trên không. | Sửa đổi |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Chịu trách nhiệm trực tiếp**: Là người được phân công vào vị trí chịu trách nhiệm các công việc tại một xưởng thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, cải tiến hay các chức năng khác có ảnh hưởng đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay;  | Chuyển VAR Part 12 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Chương trình bảo dưỡng do nhà chế tạo ban hành (MPD)**: Là chương trình trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng do nhà sản xuất tàu bay soạn thảo theo quy định đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt, cánh quay hoặc các thiết bị khẩn nguy;  | Chuyển VAR Part 12 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Có năng lực hàng không dân dụng**: Có bằng cấp về kỹ thuật và kinh nghiệm về quản lý được Cục HKVN chấp thuận đối với một vị trí làm việc;  | Chuyển VAR Part 12 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Hệ thống tài liệu an toàn bay**: Là bộ tài liệu có liên quan đến nhau do Người khai thác soạn thảo. Bộ tài liệu này biên soạn và tổ chức các thông tin cần thiết cho khai thác bay và khai thác trên mặt đất, nó tối thiểu phải bao gồm tài liệu hướng dẫn khai thác và tài liệu kiểm soát bảo dưỡng của Người khai thác;  | Chuyển VAR Part 12 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Khả năng của con người:** Là năng lực và giới hạn của con người có ảnh hưởng đến an toàn và hiệu quả trong hoạt động hàng không;  | Chuyển VAR Part 12 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Khai thác bay taxi cơ bản**: Là Người khai thác tàu bay không phải là tàu bay tuốc-bin phản lực có cấu hình tối đa được cấp Giấy chứng nhận là 9 ghế hành khách, Người khai thác này có không nhiều hơn: 1. (i)  05 tàu bay, gồm tối đa 3 loại khác nhau; và
2. (ii)  05 người lái;
3. (iii)  Đại diện được ủy quyền của Cục HKVN;
4. (iv)  Người có nhiệm vụ liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa cụ thể trên tàu bay.
 | Chuyển VAR Part 12 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Khai thác bay taxi vé tháng**: Là 1 Người khai thác tàu bay không phải là tàu bay phản lực với sức chứa tối đa là 19 ghế hành khách và/hoặc: 1. (i)  01 đội tàu bay có nhiều hơn 5 tàu bay, mỗi tàu bay có sức chứa tối đa 9 ghế hành khách;
2. (ii)  01 đội có nhiều hơn 3 loại tàu bay khác nhau, mỗi tàu bay có sức chứa tối đa là 9 ghế hành khách; và/hoặc
3. (iii)  Khai thác 1 tàu bay hoặc nhiều hơn, mỗi tàu bay có sức chứa tối đa nhiều hơn 9 hành khách.
 | Chuyển VAR Part 12 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Khai thác bay taxi một người lái**: Là Người khai thác tàu bay không phải là tàu bay tuốc-bin phản lực có cấu hình được phê chuẩn tối đa là 9 ghế hành khách. Người khai thác này có không nhiều hơn: 1. (i)  Một tàu bay; và
2. (ii)  Một người lái chỉ huy.
 | Chuyển VAR Part 12 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Người có AOC khai thác bay taxi**: Thuật ngữ này áp dụng đối với các nhà khai thác tàu bay với sức chứa tối đa là 19 ghế hành khách. Với mục đích cấp AOC, chia ra làm 3 nhóm Người khai thác loại này với các yêu cầu khác nhau trên cơ sở mức độ phức tạp của loại hình khai thác. Các nhóm đó là: 1. (i)  Khai thác bay taxi chuyên chở hàng 1 người lái;
2. (ii)  Khai thác bay taxi cơ bản; và
3. (iii)  Khai thác bay taxi vé tháng.
 | Chuyển VAR Part 12 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Nhật ký kỹ thuật tàu bay**: Là tài liệu mang theo tàu bay để ghi chép các hỏng hóc và sai lệch phát hiện trong quá trình khai thác, các chi tiết về bảo dưỡng được thực hiện khi tàu bay hoạt động giữa 2 lần bảo dưỡng tại cơ sở bảo dưỡng. Nhật ký kỹ thuật tàu bay còn chứa các thông tin liên quan đến an toàn bay và các dữ liệu bảo dưỡng mà tổ khai thác phải biết;  | Chuyển VAR Part 12 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Phục vụ trên mặt đất**: Là các dịch vụ cần thiết khi tàu bay đến hoặc đi tại một sân bay, ngoài dịch vụ không lưu;  | Chuyển VAR Part 12 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Thỏa thuận trao đổi**: Là thỏa thuận cho thuê, thỏa thuận này cho phép nhà vận chuyển hàng không thuê khô và kiểm soát hoặc không kiểm soát hoạt động của tàu bay tại sân bay;  | Chuyển VAR Part 12 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Xác nhận hoàn thành bảo dưỡng:** Là tài liệu chứng nhận công việc bảo dưỡng đã được thực hiện một cách chuẩn xác, phù hợp với các số liệu đã phê chuẩn và các quy trình trong Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng hoặc hệ thống tương đương.  | Chuyển VAR Part 12 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Kiểm tra viên (tàu bay**): Là giáo viên huấn luyện bay được Cục HKVN uỷ quyềnđể thực hiện việc đánh giá kỹ năng bay trên tàu bay, buồng lái mô phỏng hoặc trên thiếtbị huấn luyện đối với một loại tàu bay cụ thể | Chuyển VAR Part 14 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Kiểm tra viên (thiết bị mô phỏng):** Là giáo viên huấn luyện bay được Cục HKVNuỷ quyền để chỉ thực hiện việc đánh giá kỹ năng bay trên buồng lái mô phỏng hoặc trênthiết bị huấn luyện đối với một loại tàu bay cụ thể | Chuyển VAR Part 14 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Nhân viên hàng không trình độ cao bao gồm:** thành viên tổ lái (phi công); nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và thiết bị tàu bay có chứng chỉ CRS mức B trở lên; nhân viên điều độ, khai thác bay | Chuyển VAR Part 14 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn**: Một nơi thoải mái và yên lặng;  | Chuyển VAR Part 15 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Thời gian bay chuyển sân**: Là thời gian thành viên tổ bay di chuyển bằng máy bay giữa địa điểm xác định của người khai thác và căn cứ chính của thành viên tổ bay;  | Chuyển VAR Part 15 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Thời gian làm nhiệm vụ**: Tổng thời gian từ khi thành viên tổ bay được Người khai thác yêu cầu có mặt làm nhiệm vụ và kết thúc khi thành viên tổ bay không phải làm bất kỳ nhiệm vụ nào nữa;  | Chuyển VAR Part 15 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Chuyến bay**: khoảng thời gian từ khi cất cánh đến khi hạ cánh, đôi khi được hiểu là “Chặng bay”;  | Chuyển VAR Part 15 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Thời gian thông báo**: Khoảng thời gian mà Người khai thác cho phép giữa thời điểm một thành viên tổ bay dự bị nhận được yêu cầu của Người khai thác và thời điểm có mặt để làm nhiệm vụ;  | Chuyển VAR Part 15 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Thời gian có mặt nhận nhiệm vụ**: Thời gian mà tại đó một thành viên tổ bay được Người khai thác yêu cầu có mặt nhận nhiệm vụ. Thời gian này được tính theo giờ địa phương tại nơi có mặt nhận nhiệm vụ;  | Chuyển VAR Part 15 sang |
| Thông tư 01 | Mục 36 Appendix 1 to 1.007 | **Nơi ở thích hợp**: Phòng ngủ một người được trang bị thích hợp, yên tĩnh, căn phòng cần thoáng khí và có trang thiết bị để điều khiển nhiệt độ và ánh sáng. | Sửa đổi |
| Thông tư 01 | Mục 290 Appendix 1 to 1.007 | **Điều phái bay:** Người được chỉ định bởi nhà khai thác để thực hiện việckiểm soát, hỗ trợ, chỉ dẫn và giám sát các hoạt động khai thác bay vì mụcđích an toàn, có trình độ phù hợp với quy định tại Phụ ước 1 của Công ướcChi-ca-go và được Cục HKVN cấp giấy phép; | Sửa đổi |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Giám sát bay theo thời gian:** Phương thức giám sát chuyến bay đảm bảorằng các thông tin liên lạc của nơi đi và các thời gian đến, kịp thời cung cấpcho trung tâm kiểm soát của Người khai thác để kiểm soát khai thác; | Chuyển VAR Part 16 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Giám sát bay theo địa điểm:** Phương thức giám sát chuyến bay để đảmbảo tàu bay và tổ bay được xác định vị trí sau khi hoàn thành chuyến bayhoặc sau một thời gian tối đa nhất định không liên lạc với Người khai thác; | Chuyển VAR Part 16 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Lệnh điều phái bay:** Tài liệu bao gồm kế hoạch bay khai thác và các tàiliệu chuẩn bị lệnh điều phái bay khác liên quan đến chuyến bay đó hoặcmột loạt chuyến bay; | Chuyển VAR Part 16 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Theo dõi bay:** Phương thức giám sát chuyến bay đảm bảo rằng người đượcNgười khai thác chỉ định theo dõi các điều kiện có thể ảnh hưởng đếnchuyến bay và có thể liên lạc với (các) chuyến bay khi đang bay; | Chuyển VAR Part 16 sang |
| Thông tư 01 | Mục 145 Appendix 1 to 1.007 | ***Kiểm soát khai thác:*** Việc thực hiện quyền để bắt đầu, tiếp tục, chuyển hướng hoặc kết thúc một chuyến bay đảm bảo an toàn của tàu bay và tính hiệu quả, quy tắc của chuyến bay; | Sửa đổi |
|  | Mục (99) Appendix 1 to 1.007 | Điểm xác định:**(i)** Điểm xác định sau cất cánh: Là điểm trong giai đoạn cất cánh và bắt đầu lấy độ cao, trước điểm này khả năng để trực thăng hạng 2 tiếp tục chuyến bay an toàn với một động cơ không hoạt động là không đảm bảo và có thể phải hạ cánh bắt buộc;(ii) Điểm xác định trước khi hạ cánh: Là điểm trong giai đoạn tiếp cận và hạ cánh, sau điểm này khả năng để trực thăng hạng 2 tiếp tục chuyến bay an toàn với một động cơ không hoạt động là không đảm bảo và có thể phải hạ cánh bắt buộc | Chuyển VAR Part 17 sang |
|  | Mục (121) Appendix 1 to 1.007 | **Độ dài phù hợp của đường cất hạ cánh:** Là cự ly hạ cánh tính từ điểm mà tại đó mặt phẳng vượt chướng ngại vật kết hợp với điểm cuối của giai đoạn tiếp cận của đường cất hạ cánh cắt ngang đường tâm đầu kia của đường cất hạ cánh | Chuyển VAR Part 17 sang |
|  |  Mục (138) Appendix 1 to 1.007 | Giai đoạn bay bằng: Là phần của chuyến bay tính từ khi kết thúc giai đoạn cất cánh và lấy độ cao cho đến giai đoạn bắt đầu tiếp cận và hạ cánh;*Ghi chú: Khi độ cao vượt chướng ngại vật không thể ước lượng bằng mắt, chuyến bay phải được lập kế hoạch sao cho có thể vượt chướng ngại vật ở khoảng cách phù hợp. Trong trường hợp hỏng động cơ xung yếu, Người khai thác phải có các phương thức thay thế.* | Chuyển VAR Part 17 sang |
|  | Mục (240) Appendix 1 to 1.007 | Khu vực tiếp cận chót và hạ cánh (FATO): Là một khu vực xác định, nơi kết thúc các hoạt động của giai đoạn tiếp cận chót để bay treo hoặc hạ cánh, và là nơi bắt dầu các hoạt động cất cánh. Khi FATO được trực thăng hạng 2 sử dụng, khu vực xác định này bao gồm cả khu vực đình chỉ cất cánh;  | Chuyển VAR Part 17 sang |
|  | Chưa có | Sàn cất hạ cánh trực thăng: Là sân bay dành cho trực thăng trên kết cấu nổi hoặc cố định ngoài khơi; | Chuyển VAR Part 17 sang |
|  | Mục (134) Appendix 1 to 1.007 | ***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. LDPchỉ áp dụng với trực thăng hạng 1.* | Chuyển VAR Part 17 sang |
|  | Chưa có  | Trọng lượng tối đa: Là trọng lượng cất cánh tối đa được cấp Giấy chứng nhận; | Chuyển VAR Part 17 sang |
|  | Chưa có | **Mặt phẳng vượt chướng ngại vật**: Một mặt phẳng dốc lên từ đường cất hạ cánh với độ dốc 1:20 so với đường thẳng theo phương nằm ngang, và tạo thành tiếp tuyến hoặc vượt qua mọi chướng ngại vật trong khu vực xác định xung quanh đường cất hạ cánh như trong hình cắt nghiêng của khu vực đó. (i) Trong tầm nhìn phẳng, đường tâm của vùng xác định trùng khớp với đường trung tâm của đường cất hạ cánh, bắt đầu tại điểm mà mặt phẳng vượt chướng ngại vật cắt ngang đường tâm của đường cất hạ cánh và tiến đến điểm cách điểm đầu ít nhất là 1500 ft; (ii) Sau đó, đường tâm trùng với đường cất cánh trên đường cất hạ cánh (trong trường hợp cất cánh) hoặc với phần tiếp cận bằng thiết bị (cho hạ cánh), hoặc nơi không thiết lập một trong các đường đã nêu, đường tâm tiếp tục phát triển phù hợp với đường vòng với bán kính tối thiểu là 4000 ft cho đến khi đạt điểm mà mặt phẳng vượt chướng ngại vật vượt qua hết các chướng ngại vật; (iii) Khu vực này mở rộng sang mỗi bên 200 ft so với đường tâm tại điểm mà mặt phẳng vượt chướng ngại vật cắt ngang đường cất hạ cánh và giữ nguyên độ rộng này cho đến cuối đường cất hạ cánh; sau đó mở rộng 500 ft về mỗi bên của đường tâm tại điểm cách điểm giao nhau của mặt phẳng vượt chướng ngại vật và đường cất hạ cánh 1500 ft; (iv) Sau đó, khu vực nói trên mở rộng tiếp 500 feet sang hai bên của đường tâm.ãi bỏ, chuyển sang 01.003 | Chuyển VAR Part 17 sang |
|  |  Chưa có | **Cự ly hạ cánh yêu cầu (LDRH) áp dụng cho trực thăng tính năng hạng 1:** Là cự ly theo phương nằm ngang yêu cầu để hạ cánh và dừng hẳn tính từ điểm cách mặt phẳng hạ cánh 15 m (50 ft);  | Chuyển VAR Part 17 sang |
|  | Chưa có | **Cự ly đình chỉ cất cánh yêu cầu (RTODR)** **áp dụng cho trực thăng tính năng hạng 1**: Là cự ly theo phương nằm ngang yêu cầu tính từ điểm bắt đầu cất cánh đến điểm trực thăng dừng hẳn sau khi hỏng một động cơ và đình chỉ cất cánh tại điểm quyết định cất cánh; | Chuyển VAR Part 17 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Bao bì:** là bộ phận hoặc vật liệu cần thiết để thực hiện chức năng đựng hàng và đảm bảo tuân thủ các yêu cầu về đóng gói; | Chuyển VAR Part 18 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm:** là các loại giấy tờ được quy định tronghướng dẫn kỹ thuật về việc chuyên chở an toàn hàng nguy hiểm bằng đường hàng không của ICAO. Tài liệu này được thực hiện bởi người gửi hàng nguy hiểm và chứa đựng các thông tin về hàng nguy hiểm đó; | Chuyển VAR Part 18 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Công-ten-nơ vận chuyển:** là thiết bị chuyên dụng để vận chuyển chất phóng xạ được thiết kế phù hợp cho một hay nhiều loại phương tiện vận tải; | Chuyển VAR Part 18 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Đại lý phục vụ:** là đại lý thay mặt Người khai thác thực hiện một hoặc toàn bộchức năng của Người khai thác bao gồm tiếp nhận, xếp, dỡ, chuyên chở hoặc giải quyết các vấn đề xảy ra với hành khách hoặc hàng hoá; | Chuyển VAR Part 18 sang |
| Thông tư 01 | Mục 169 Appendix 1 to 1.007 | **Hàng nguy hiểm:** là vật phẩm hoặc vật chất có thể gây rủi ro đối với sức khỏe, an toàn, tài sản của con người hoặc môi trường nêu tại danh mục hàng nguy hiểm trong tài liệu hướng dẫn kỹ thuật hoặc được phân loại theo các hướng dẫn này; | Sửa đổi |
| Thông tư 01 | Mục 299 Appendix 1 to 1.007 | **Không tương hợp:** là tình trạng hàng nguy hiểm nếu trộn lẫn với nhau hoặc để cạnh nhau có thể gây nguy hiểm hoặc sinh nhiệt hoặc sinh ra khí ga hoặc sinh ra chất ăn mòn; | Sửa đổi |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Kiện hàng đóng chung:** là bao hàng do một người gửi hàng dùng để chứa một hay nhiều kiện hàng và để tạo ra một đơn vị hàng gửi nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyên chở và lưu kho (dụng cụ chở hàng không thuộc định nghĩa này); | Chuyển VAR Part 18 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Lô hàng:** là một kiện hàng nguy hiểm hoặc nhiều hơn một kiện hàng nguy hiểm của người gửi được Người khai thác chấp nhận chuyên chở một lần tại một địa chỉ, được nhận thành một lô và chuyển đến cho một người nhận tại một địa chỉ đến; | Chuyển VAR Part 18 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Người khai thác bưu điện được chỉ định:** là cơ quan chính phủ hoặc phi chính phủ được chỉ định chính thức bởi quốc gia thành viên của Liên minh Bưu chính (UPU) để hoạt động dịch vụ bưu chính và thực hiện các nghĩa vụ liên quan của Công ước UPU trên lãnh thổ của mình. | Chuyển VAR Part 18 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Quy định về vận chuyển hàng nguy hiểm của IATA:** là Quy định về vận chuyển hàng nguy hiểm xuất bản có hiệu lực mới nhất của Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) dựa trên các yêu cầu và quy định của Phụ ước 18 Công ước Chi-ca-gô và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật. Phụ ước 18 Công ước Chi-ca-gô và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật được công nhận là cơ sở pháp lý xác thực duy nhất trong vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không, do đó, bất kỳ giải thích hoặc bổ sung bởi IATA khác với tài liệu hướng dẫn kỹ thuật sẽ không có hiệu lực pháp lý tương đương; | Chuyển VAR Part 18 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật:** là tài liệu hướng dẫn kỹ thuật về vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường không (Tài liệu ICAO 9284-AN/905) có hiệu lực mới nhất bao gồm các văn bản bổ sung và các phụ lục kèm theo đã được phê chuẩn, ban hành theo quyết định của Hội đồng ICAO. Trong Phần này sử dụng cụm từ “tài liệu hướng dẫn kỹ thuật” | Chuyển VAR Part 18 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Tên hàng gửi**: là tên được dùng để mô tả một vật hoặc chất cụ thể trong tất cả các chứng từ gửi hàng và các thông báo. Tên hàng có thể được ghi trên bao bì nếu phù hợp; | Chuyển VAR Part 18 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Cải tiến kỹ thuật**: Là các thay đổi đối với cấu hình của tàu bay, thiết bị lắptrên tàu bay theo khuyến cáo của nhà chế tạo bằng văn bản được Ngườikhai thác đánh giá và quyết định lựa chọn áp dụng theo quy trình đã đượcCục HKVN phê chuẩn | Chuyển VAR Part 20 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Chu trình cất hạ cánh**: Là số lần được tính liên quan đến việc chịu tải củacấu trúc tàu bay trong giai đoạn bao gồm một lần cất cánh và hạ cánh sauđó | Chuyển VAR Part 20 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Chương trình bảo dưỡng tàu bay do nhà chế tạo ban hành (MPD)**: Làtài liệu hướng dẫn bảo dưỡng tàu bay do nhà chế tạo ban hành phù hợp vớiyêu cầu của nhà chức trách hàng không cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay,được nhà chức trách hàng không cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay phêchuẩn | Chuyển VAR Part 20 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Hỏng hóc cấu trúc chính**: Là hỏng hóc trên các bộ phận cấu trúc khungsườn của tàu bay chịu các lực do trọng lượng và khí động chính tác độngtrong quá trình hoạt động trên không và dưới mặt đất, có thể dẫn đến uyhiếp nghiêm trọng an toàn bay | Chuyển VAR Part 20 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Hỏng hóc được phép trì hoãn**: Là hỏng hóc của tàu bay, hệ thống của tàubay hoặc các thiết bị lắp trên tàu bay chưa phải khắc phục trong một khoảngthời gian được quy định trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng, tài liệu danhmục thiết bị tối thiểu, danh mục sai lệch cấu hình cho phép, không ảnhhưởng đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay | Chuyển VAR Part 20 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Xác nhận hoàn thành bảo dưỡng tàu bay**: Là xác nhận của nhân viên kỹthuật được phê chuẩn phù hợp với Phần 7 khi hoàn thành bất kỳ công việckỹ thuật nào trên tàu bay nhằm bảo dưỡng hoặc kiểm tra khả năng làm việccủa tàu bay, hệ thống, thiết bị lắp trên tàu bay để khẳng định công việc đóđược thực hiện theo đúng quy định của tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng tàubay và quy trình đã được phê chuẩn phù hợp với Phần 5 | Chuyển VAR Part 20 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng tàu bay của nhà chế tạo (AMM)**: Là tàiliệu quy định quy trình, tiêu chuẩn kỹ thuật cụ thể đối với công tác bảodưỡng tàu bay do nhà chế tạo ban hành được nhà chức trách hàng khôngcủa quốc gia thiết kế, quốc gia chế tạo, nhà chức trách hàng không quốc giađăng ký tàu bay phê chuẩn hoặc công nhận | Chuyển VAR Part 20 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Thay đổi thời hạn bảo dưỡng**: Là các thay đổi về thời hạn bảo dưỡng củatàu bay, thiết bị của tàu bay so với quy định của chương trình bảo dưỡng tàubay do nhà chế tạo ban hành, được nhà chức trách hàng không của quốc giađăng ký tàu bay phê chuẩn | Chuyển VAR Part 20 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Thông báo kỹ thuật (SB)**: Là yêu cầu bảo dưỡng, kiểm tra hoặc thay đổiđối với tàu bay hoặc các thiết bị tàu bay do nhà thiết kế chế tạo tàu bay banhành nhằm tăng mức độ tin cậy của tàu bay hoặc chức năng hoạt động củamột số thiết bị, hệ thống của tàu bay được áp dụng phụ thuộc vào đánh giácủa Người khai thác trên cơ sở đánh giá độ tin cậy và hiệu quả khai tháccủa tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị tàu bay mà thông báo kỹ thuật áp dụng | Chuyển VAR Part 20 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Thử nghiệm trên không**: Là các thử nghiệm nhằm kiểm tra một số chứcnăng hoạt động của tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị lắp trên tàu bay mà việckiểm tra trên mặt đất không thể thực hiện được | Chuyển VAR Part 20 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Tài liệu khai thác tàu bay:** Là tài liệu, có liên quan với Giấy chứng nhận đủđiều kiện bay, bao gồm những giới hạn mà tàu bay được coi là đủ điều kiệnbay khi nằm trong các giới hạn đó, và các chỉ dẫn và thông tin cần thiết chocác thành viên tổ bay để đảm bảo việc khai thác an toàn của tàu bay. | Chuyển VAR Part 22 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Nhà chức trách hàng không:** Là cơ quan có thẩm quyền thực hiện chức năng quản lý nhà nước về lĩnh vực hàng không dân dụng. | Chuyển VAR Part 22 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Vận chuyển hàng không nội địa:**Là việc vận chuyển hàng không trong lãnhthổ Việt Nam. | Chuyển VAR Part 22 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | ***Người khai thác nước ngoài:***Cá nhân, tổ chức hoặc doanh nghiệp nước ngoài tham gia hoặc đề nghị để tham gia vào hoạt động khai thác tại Việt Nam bằng tàu bay mang đăng ký quốc tịch nước ngoài. | Chuyển VAR Part 22 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | ***Tài sản cá nhâ****n:* Những tài liệu, công cụ hoặc các trang thiết bị đi kèm các cá nhân hoặc các trang thiết bị sẵn có tại sân của đội bay trong suốt quá trình tập luyện. | Chuyển VAR Part 22 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | ***Chỉ lệnh dừng bay*:** Là tài liệu ban hành bởi người được nhà chức trách hàng không có thẩm quyền ủy quyền để thực hiện kiểm tra giám sát an toàn và đưara kiến nghị liên quan đến các vấn đề an toàn nhằm khuyến cáo người khai thác hoặc người lái tàu bay về các quan ngại liên quan đến an toàn của nhà chức trách hàng không. | Chuyển VAR Part 22 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay cánh quay:** Là tài liệu, được quốc gia nhà khai thác công nhận, trình bày các qui trình trong điều kiện bình thường,bất 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 liệukhác liên quan tới việc khai thác tàu bay cánh quay. | Chuyển VAR Part 22 sang |
| Thông tư 01 | Chưa có | **Hoạt động hàng không nội bộ:** là hoạt động khai thác phi thương mại hoặc sử dụng tàu bay bởi người lái máy bay chuyên nghiệp để vận chuyển hành khách, hàng hoá như một hình thức hỗ trợ hoạt động kinh doanh của công ty | Chuyển VAR Part 23 sang |