VĂN BẢN PHÁP LUẬT KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT - BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

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

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

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

(Tiếp theo Công báo số 873 + 874)

Phần 10
KHAI THÁC TÀU BAY

CHƯƠNG H: CÁC QUY TẮC BAY ĐỐI VỚI TẤT CẢ LOẠI HÌNH KHAI THÁC

10.290 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Các quy tắc bay trong Chương này áp dụng đối với tất cả các loại hình khai thác tàu bay trong không phận Việt Nam.

(b)[92] Cá nhân liên quan đến việc khai thác tàu bay, thực hiện chuyến bay hoặc làm việc trong khu vực tàu bay di chuyển tại sân bay phải đảm bảo tuân thủ các quy định hiện hành. Trong trường hợp thực hiện chuyến bay phải tuân thủ các quy định về quy tắc bay bằng mắt hoặc quy tắc bay bằng thiết bị.

[92] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 62 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c)[93] Người có giấy phép nhân viên hàng không do Việt Nam cấp phải tuân thủ các quy tắc này khi bay ngoài Việt Nam, trừ khi các quy tắc này khác so với quy tắc của các quốc gia khác, trong trường hợp đó phải tuân thủ quy tắc của quốc gia mà tàu bay bay qua.

10.293 SAO NHÃNG HOẶC THIẾU THẬN TRỌNG KHI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Không ai được khai thác tàu bay một cách lơ đễnh hay thiếu thận trọng gây đe dọa tính mạng và tài sản của những người khác.

10.295 TUÂN THỦ CÁC QUY ĐỊNH LIÊN QUAN

(a) Tất cả mọi người lái phải làm quen với luật, quy chế và các phương thức có liên quan đến việc thực hiện nhiệm vụ của mình, về:

(1) Các khu vực sẽ bay ngang qua;

(2) Các sân bay sẽ sử dụng; và

(3) Các trang thiết bị dẫn đường liên quan.

(b)[94] Thành viên khác của tổ bay, người quản lý và các nhân viên khác phải làm quen với luật, quy chế và các phương thức có liên quan đến việc thực hiện nhiệm vụ của mình khi khai thác tàu bay.

10.297 KHAI THÁC TÀU BAY TRÊN MẶT ĐẤT[95]

(a) Tàu bay được phép lăn trên khu vực hoạt động của sân bay khi:

(1) Được chủ sở hữu, người thuê hoặc đại lý được chỉ định cho phép;

(2) Hoàn toàn thành thạo việc cho tàu bay lăn;

(3) Được đào tạo để sử dụng vô tuyến khi phải thực hiện liên lạc bằng vô tuyến;

(4) Nhận được sự chỉ dẫn về các thông tin tuyến đường bay, bề mặt sân bay, các ký hiệu, dấu hiệu, đèn, các tín hiệu và hướng dẫn của ATS với các thuật ngữ

---

[93] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 62 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[94] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 63 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[95] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 64 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

và phương thức phù hợp. Người chỉ huy tàu bay phải tuân thủ các tiêu chuẩn khai thác đối với việc di chuyển an toàn của tàu bay tại sân bay;

(5) Bật hệ thống chiếu sáng bên ngoài tàu bay khi có yêu cầu.

(b) Tàu bay được phép lăn ở khu vực hoạt động của sân bay có kiểm soát khi có huấn lệnh của đài chỉ huy và phải tuân thủ các chỉ dẫn của ATS.

(c) Chỉ được phép khởi động trực thăng khi người lái đã được huấn luyện có mặt tại vị trí điều khiển trực thăng.

(d) Nhân viên không phải là thành viên tổ lái chỉ được phép nổ máy động cơ trực thăng ngoài mục đích thực hiện chuyến bay khi đã được huấn luyện và cung cấp quy trình phù hợp.

(e) Nhân viên dẫn đường được phép chỉ dẫn tàu bay khi được huấn luyện, có đủ năng lực và được phê chuẩn bởi nhà chức trách để thực hiện công việc dẫn đường.

(f) Được phép điều khiển tàu bay lăn dưới sự hướng dẫn của nhân viên đánh tín hiệu khi:

(1) Những tín hiệu chỉ dẫn tiêu chuẩn cho tàu bay được cung cấp bằng phương pháp rõ ràng và chính xác.

(2) Nhân viên đánh tín hiệu phải mặc quần áo phản quang chuyên dụng để thành viên tổ lái dễ dàng nhận biết.

(3) Nhân viên đánh tín hiệu và các nhân viên mặt đất khi làm nhiệm vụ phải sử dụng gậy phản quang, dụng cụ hoặc găng tay khi làm nhiệm vụ ra tín hiệu vào ban ngày, gậy phát sáng khi làm nhiệm vụ vào ban đêm hoặc trong điều kiện tầm nhìn hạn chế.

10.300 QUY TẮC NHƯỜNG ĐƯỜNG TRÊN BỀ MẶT SÂN BAY

(a) Trong trường hợp có nguy cơ hai tàu bay va chạm nhau khi lăn trên khu vực cơ động của sân bay, phải áp dụng các quy định sau đây:

(1) Khi đầu của hai tàu bay đang tiến đến gần nhau hoặc đã gần nhau, mỗi người lái phải dừng hoặc thay đổi hướng của tàu bay sang bên phải nếu có thể;

(2) Khi hai tàu bay đang chuyển động cùng hướng, người lái phải nhường đường cho tàu bay bên phải của mình;

(3) Một tàu bay bị tàu bay khác vượt phải được nhường đường và người lái của tàu bay vượt đường phải tránh khỏi tàu bay bị vượt.

(b) Người lái của tàu bay đang lăn trên vùng cơ động phải dừng lại và chờ ở vị trí chờ trên đường cất hạ cánh trừ khi được đài kiểm soát sân bay cho phép khác.

(c) Người lái của tàu bay đang lăn trong khu vực cơ động phải dừng lại và chờ ở nơi có dấu hiệu dừng được chiếu sáng và có thể tiếp tục lăn khi các đèn chiếu sáng này tắt.

(d) Người lái của tàu bay đang lăn trong khu vực cơ động của sân bay phải nhường đường cho tàu bay:

(1) Cất cánh hoặc sắp cất cánh;

(2) Đang hạ cánh hoặc đang trong giai đoạn tiếp cận chót để hạ cánh.

10.303 QUY TẮC NHƯỜNG ĐƯỜNG KHI KHAI THÁC TRÊN MẶT NƯỚC

(a) Tổng quan: Người khai thác tàu bay thủy phi cơ trên mặt nước phải, nếu có thể, tránh xa khỏi các tàu thuyền và không làm cản trở việc dẫn đường của họ, và phải nhường cho bất kỳ tàu thuyền nào hay tàu bay nào có quyền được nhường đường theo quy tắc của Điều này.

(b) Hội tụ theo hướng cắt nhau: Khi các tàu bay, hoặc một tàu bay và một tàu thủy đang chuyển động theo hướng cắt ngang nhau, tàu bay hoặc tàu thủy ở bên phải có quyền được nhường đường.

(c) Chuyển động đối đầu: Khi các tàu bay, hoặc một tàu bay và tàu thủy đang chuyển động đối đầu nhau, hoặc gần đối đầu nhau, tàu bay và tàu thủy phải thay đổi hướng về phía bên phải.

(d) Vượt đường: Tàu bay hoặc tàu thủy bị vượt có quyền được nhường đường, và tàu bay hoặc tàu thủy vượt đường phải nhường đường.

(e) Hạ cánh và cất cánh: Tàu bay đang hạ cánh hoặc cất cánh từ mặt nước phải tránh khỏi các tàu thuyền, nếu có thể, và không được làm cản trở việc dẫn đường của tàu thuyền.

(f) Các trường hợp đặc biệt: Khi các tàu bay, hoặc một tàu bay và một tàu thủy, đang có nguy cơ va chạm, tàu bay hoặc tàu thủy phải tiến lên một cách cẩn trọng, có tính đến môi trường hiện tại, và những hạn chế của tàu bay hoặc tàu thủy tương ứng.

10.305 KHAI THÁC BAN ĐÊM

(a) Không ai được khai thác các loại tàu bay sau đây vào ban đêm trong phạm vi không phận Việt Nam:

(1) Tàu lượn; hoặc

(2) Khinh khí cầu.

(b) Không ai được thực hiện chuyến bay đường dài bằng tàu bay một động cơ vào ban đêm trong không phận Việt Nam.

10.307 SỬ DỤNG ĐÈN TÀU BAY

(a) Nếu tàu bay được trang bị đèn hiệu quay màu đỏ, người lái phải bật tất cả các đèn đó trước khi khởi động động cơ và để đèn sáng trong suốt thời gian động cơ hoạt động.

(b) Không ai được khai thác tàu bay trong khu vực hoạt động của sân bay, trên nước hoặc trong khi bay trong khoảng thời gian từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc, hoặc bất kỳ giai đoạn nào theo quy định của nhà chức trách có thẩm quyền, trừ khi trên tàu bay hiển thị:

(1) Đèn chống va chạm để thu hút sự chú ý của tàu bay khác; và

(2) Đèn dẫn đường để dễ nhận biết hướng chuyển động của tàu bay.

Ghi chú: Một tàu bay được hiểu là đang khai thác khi nó đang lăn hoặc đang được kéo hoặc đang tạm thời dừng trong khi lăn hoặc đang được kéo.

(c) Người lái của tất cả các tàu bay đang bay và được trang bị đèn chống va chạm phải bật đèn sáng trong suốt thời gian bay kể từ lúc cất cánh đến lúc hạ cánh.

(d) Người lái được phép tắt hoặc giảm cường độ ánh sáng của bất kỳ loại đèn chiếu sáng nào nếu chúng đang hoặc có khả năng sẽ:

(1) Ảnh hưởng bất lợi đến việc thực hiện nhiệm vụ; hoặc

(2) Làm cho người quan sát bên ngoài bị chói mắt.

(e) Các loại đèn được lắp đặt với mục đích khác, ví dụ như đèn hạ cánh, đèn lăn, đèn pha, và đèn biểu tượng có thể cũng sẽ được sử dụng để tăng khả năng nhìn rõ tàu bay và thu hút sự chú ý đối với tàu bay, nhưng không ai được hiển thị bất kỳ loại đèn nào có khả năng bị nhầm lẫn với đèn dẫn đường hoặc đèn chống va chạm.

(f) Không ai được đỗ tàu bay ban đêm trong hoặc gần vùng gây nguy hiểm cho hoạt động của sân bay, trừ khi tàu bay hiển thị:

(1) Đèn dẫn đường và đèn chống va chạm;

(2) Đèn chiếu sáng đến điểm các điểm cuối của cấu trúc tàu bay; hoặc

(3) Đang ở trong khu vực được đánh dấu bằng đèn báo có chướng ngại vật.

(g) Không ai được neo giữ tàu bay vào ban đêm trừ khi:

(1) Có đèn báo hiệu neo giữ; hoặc

(2) Tàu bay đang ở trong khu vực không yêu cầu phải có đèn neo giữ trên tàu thủy.

10.310 KIỂM TRA TRƯỚC KHI CẤT CÁNH

(a) Không ai được cất cánh tàu bay trừ khi:

(1) Đã hoàn thành việc kiểm tra tàu bay, phù hợp với danh mục kiểm tra được công bố, ở bên ngoài tàu bay về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay; bao gồm cả số lượng và chất lượng của nhiên liệu mang lên tàu bay;

(2) Sự sẵn sàng của khoang hành khách và các thiết bị yêu cầu;

(3) Các dụng cụ, thiết bị và tài liệu trong buồng lái; và

(4) Cài đặt thiết bị và hệ thống điều khiển trong buồng lái trước khi cất cánh.

10.313 CẤT CÁNH VÀ HẠ CÁNH

(a) Không ai được cho tàu bay cất cánh hoặc hạ cánh tại sân bay của Việt Nam chưa được Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, trừ khi đã nhận được giấy cho phép sử dụng sân bay chưa được cấp chứng nhận, nếu mục đích khai thác chuyến bay là:

(1) Vận tải hàng không thương mại chuyên chở hành khách;

(2) Hướng dẫn bay; hoặc

(3) Bay đơn do học viên bay thực hiện.

(b) Không ai được cho tàu bay cất cánh hoặc hạ cánh xuống sân bay của Việt Nam vào ban đêm với mục đích vận tải hàng không thương mại chuyên chở hành khách, trừ khi sân bay có đầy đủ hệ thống chiếu sáng để:

(1) Xác định hướng hạ cánh; và

(2) Thực hiện tiếp cận và hạ cánh an toàn.

(c) Không ai được cho tàu bay có số ghế hành khách được cấp chứng nhận nhiều hơn 20 cất cánh hoặc hạ cánh tại sân bay của Việt Nam với mục đích vận tải hàng không thương mại chuyên chở hành khách, trừ khi sân bay có:

(1) Phân tích về độ cao vượt chướng ngại vật và cự ly dừng của đường cất hạ cánh hiện hành;

(2) Đã thiết lập việc liên lạc với người được huấn luyện về bề mặt để xác định:

(i) Các điều kiện tiếp cận và hạ cánh hiện hành; và

(ii) Tình trạng bề mặt đường cất hạ cánh.

(d)[96] Trực thăng được phép cất cánh hoặc hạ cánh ở:

(1) Sân bay trực thăng mức cao trong khu vực đông dân cư trừ khi được khai thác tính năng loại 1;

(2) Sàn cất hạ cánh trừ khi được khai thác tính năng loại 1.

10.315 CÁC ĐIỀU KIỆN CẤT CÁNH

(a) Không ai được cho tàu bay cất cánh, trừ khi:

(1) Theo thông tin sẵn có, thời tiết tại sân bay và điều kiện của đường cất hạ cánh dự định sử dụng cho phép việc cất cánh và khởi hành an toàn; và

(2) Tầm nhìn đường cất hạ cánh hay tầm nhìn theo hướng tàu bay cất cánh bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu áp dụng.

(b) Không ai được cho tàu bay cất cánh trừ khi, trong khi xác định chiều dài của đường cất hạ cánh yêu cầu, việc mất một đoạn chiều dài đường cất hạ cánh do vị trí của tàu bay trước khi cất cánh, được xác định.

10.317 TIÊU CHUẨN KHAI THÁC TỐI THIỂU CỦA SÂN BAY

(a)[97] Tổ chức, cá nhân được khai thác tàu bay đến hoặc đi tại sân bay (hoặc sân bay trực thăng) sử dụng tiêu chuẩn khai thác tối thiểu thấp hơn tiêu chuẩn do quốc gia nơi có sân bay quy định khi được phê chuẩn bởi quốc gia đó.

(b) Không ai được tiếp tục chuyến bay về sân bay dự định hạ cánh, trừ khi thông tin mới nhất cho biết tại thời gian đến dự kiến, có thể thực hiện hạ cánh tại sân bay đó, hoặc ít nhất tại một sân bay dự bị, theo tiêu chuẩn khai thác tối thiểu áp dụng đối với chuyến bay đó.

---

[96] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 65 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[97] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 66 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c) Trừ trường hợp khẩn cấp, không ai được tiếp tục tiếp cận để hạ cánh tại bất kỳ sân bay nào vượt quá giới hạn tiêu chuẩn khai thác tối thiểu quy định đối với sân bay đó.

(d)[98] Người khai thác tàu bay trực thăng phải đảm bảo quy trình cất, hạ cánh có tính toán yêu cầu giảm thiểu ảnh hưởng của tiếng ồn.

10.320 GIẢM TIẾNG ỒN

(a) Không ai được sử dụng phương thức khởi hành khác tại sân bay nơi phương thức khởi hành giảm tiếng ồn được áp dụng đối với tàu bay, trừ khi việc giảm tiếng ồn không được coi là an toàn, hoặc thực tế các điều kiện hiện tại hay các hạn chế về tính năng tàu bay không cho phép tàu bay thực hiện phương thức giảm tiếng ồn.

(b) Trừ khi điều kiện đặc biệt tại sân bay không cho phép, tất cả các loại tàu bay phải sử dụng cùng một phương thức giảm tiếng ồn tại tất cả các sân bay.

(c) Không ai được cất cánh hoặc hạ cánh với trọng lượng tàu bay vượt quá trọng lượng tối đa đã sử dụng để chứng minh việc tuân thủ việc các điều kiện phê chuẩn tiếng ồn của tàu bay, trừ khi được phép của nhà chức trách có thẩm quyền của quốc gia có sân bay hoặc tại đường cất hạ cánh không có bị ảnh hưởng hoặc hạn chế về tiếng ồn.

(d)[99] Người khai thác tàu bay trực thăng phải đảm bảo quy trình cất, hạ cánh có tính toán yêu cầu giảm thiểu ảnh hưởng của tiếng ồn.

10.323 BAY VÀO KHU VỰC CÓ BĂNG HOẶC DỰ KIẾN CÓ BĂNG[100]

a. Tàu bay được phép cất cánh hoặc tiếp tục khai thác trên đường bay trong trường hợp dự kiến có băng hoặc gặp điều kiện có băng khi tàu bay đó được chứng nhận có thể khai thác ở khu vực đóng băng và có đầy đủ thiết bị làm tan băng hoặc chống đóng băng.

b. Tàu bay được phép cất cánh trong khu vực có băng hoặc nghi ngờ có băng khi đã được kiểm tra và triển khai các phương án chống, phá băng thích hợp.

---

[98] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 66 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[99] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 67 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[100] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 68 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

c. Tàu bay được phép cất cánh khi không có sương giá, băng hoặc tuyết trên cánh, bề mặt điều khiển, cánh quạt, động cơ hay các bề mặt xung yếu khác của tàu bay có thể gây ảnh hưởng xấu tới tính năng, khả năng điều khiển hoặc tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay. Băng hoặc các chất gây bẩn phải được làm sạch để tàu bay đủ điều kiện bay trước khi cất cánh.

d. Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, Người có AOC được phép cho tàu bay cất cánh khi có sương giá, băng hoặc tuyết dự kiến có thể bám vào tàu bay khi đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn các phương thức đảm bảo thực hiện việc làm tan băng và chống đóng băng trên mặt đất.

10.325 CÁC GIỚI HẠN KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Không ai được khai thác tàu bay dân dụng trong phạm vi hoặc qua lãnh thổ Việt Nam nếu không tuân thủ các giới hạn khai thác quy định trong AFM hoặc RFM đã được phê chuẩn, các quy định về đánh dấu và nhãn hiệu, hoặc không tuân thủ các quy định khác của nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay.

10.327 KHAI THÁC GẦN TÀU BAY KHÁC[101]

a. Tổ chức, cá nhân không được khai thác tàu bay gần tàu bay khác ở mức có thể gây nguy cơ va chạm.

b. Tổ chức, cá nhân được khai thác tàu bay bay theo đội hình khi đã có thỏa thuận với người chỉ huy của từng tàu bay trong đội hình đó và trong vùng trời có kiểm soát phải tuân thủ quy định tại Điều 10.410 về quản lý hoạt động bay."

c. Tổ chức, cá nhân không được sử dụng tàu bay đang chở khách để bay đội hình.

10.328 CẢNH BÁO TĂNG VÀ GIẢM ĐỘ CAO[102]

Ngoại trừ quy định khác trong tài liệu hướng dẫn kiểm soát không lưu, tổ bay chỉ được phép sử dụng ở mức nhỏ hơn 8m/giây hoặc 1.500 ft/phút (phụ thuộc vào thiết bị đo) trong khoảng 300 m (1.000 ft) cuối của quá trình lấy độ cao, giảm độ

[101] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 69 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[102] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 70 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

cao để tránh kích hoạt không cần thiết hệ thống tránh va chạm trên không (ACAS II) trên tàu bay ở độ cao hoặc mực bay tiếp cận.

10.330 QUY TẮC NHƯỜNG ĐƯỜNG KHI TÀU BAY ĐANG BAY

(a) Tổng quan:

(1) Người lái phải thận trọng để nhìn thấy và tránh các tàu bay khác;

(2) Khi quy tắc của Điều này chỉ ra rằng tàu bay khác được nhường đường, người lái phải nhường đường cho tàu bay đó và không được vượt qua phía trên, phía dưới, hoặc về phía trước trừ khi điều kiện cho phép, có tính đến ảnh hưởng của nhiễu động;

(3) Người lái của tàu bay được nhường đường phải duy trì hướng mũi và tốc độ trừ khi cần thiết để tránh va chạm;

(4) Không nội dung nào trong các quy tắc này làm giảm trách nhiệm của người chỉ huy tàu bay trong việc thực hiện các hành động như cơ động để tránh va chạm dựa trên những tư vấn về cách giải quyết do thiết bị ACAS cung cấp.

(b) Trong tình trạng nguy kịch: Một tàu bay trong tình trạng nguy kịch sẽ có quyền được tất cả các tàu bay khác nhường đường.

(c) Bay giao nhau:

(1) Khi các tàu bay cùng chủng loại, loại đang cùng bay tại một độ cao gần nhau (trừ trường hợp bay đối đầu, hoặc gần đối đầu), tàu bay ở bên phải tàu bay khác có quyền được nhường đường.

(2) Nếu tàu bay bay giao nhau là loại khác:

(i) Khí cầu có quyền được tàu bay loại khác nhường đường;

(ii) Tàu lượn có quyền được khí cầu có điều khiển, máy bay, hoặc trực thăng nhường đường; và

(iii) Khí cầu có điều khiển có quyền được máy bay hay hoặc trực thăng nhường đường.

(d) Kéo hay nạp nhiên liệu: Một tàu bay đang kéo hay đang nạp nhiên liệu cho tàu bay khác có quyền được tất cả các loại tàu bay lái bằng động cơ nhường đường trừ tàu bay đang trong tình trạng lâm nguy.

(e) Phương thức tiếp cận trực diện: Khi các tàu bay đang tiếp cận trực diện hoặc hoặc xu hướng tiếp cận trực diện làm phát sinh nguy cơ va chạm, người lái của mỗi tàu bay phải thay đổi hướng bay sang bên phải.

(f) Bay vượt tàu bay khác:

(1) Tàu bay đang bị tàu bay khác vượt có quyền được nhường đường và người lái của tàu bay bay vượt phải thay đổi hướng mũi sang bên phải, bất kể tàu bay đó đang lấy độ cao, đang giảm thấp hay đang bay theo phương nằm ngang.

(2) Không có sự thay đổi tiếp theo nào đối với vị trí của hai tàu bay sẽ miễn trừ nghĩa vụ của người lái của tàu bay bay vượt cho đến khi tàu bay vượt đã vượt qua hẳn tàu bay bị vượt.

(3) Tàu bay đang bay vượt là tàu bay tiếp cận tàu bay khác từ phía sau và trên đường thẳng tạo với mặt phẳng đối xứng của tàu bay kia một góc nhỏ hơn 70 độ.

Ví dụ, ở vị trí mà vào ban đêm tàu bay này không thể nhìn thấy đèn dẫn đường bên phải hoặc bên trái của tàu bay kia.

(g) Hạ cánh:

(1) Một tàu bay trong khi đang thực hiện việc tiếp cận chót để hạ cánh hoặc khi đang hạ cánh, có quyền được tàu bay khác đang bay hoặc đang khai thác trên mặt đất nhường đường;

Ghi chú: Người chỉ huy tàu bay không được tận dụng lợi thế của quy tắc này để bắt lăn ra khỏi bề mặt đường cất hạ cánh tàu bay đã hạ cánh trước đó và đang cố nhường đường cho tàu bay của mình.

(2) Người lái của tàu bay đang bay phải nhường đường cho tàu bay đang hạ cánh hoặc đang trong giai đoạn cuối cùng của việc tiếp cận hạ cánh;

(3) Người lái của một tàu bay khi biết được rằng tàu bay khác đang phải hạ cánh khẩn cấp, sẽ phải nhường đường cho tàu bay đó;

(4) Khi hai tàu bay nặng hơn không khí hoặc nhiều hơn đang tiếp cận sân bay với mục đích hạ cánh:

(i) Người lái của tàu bay tại mực bay cao hơn phải nhường đường cho tàu thấp hơn;

(ii) Người lái của tàu bay thấp hơn không được tận dụng lợi thế của quy tắc này để bay cắt ngang đằng trước hoặc bay vượt tàu bay cao hơn khi tàu bay này đang trong giai đoạn tiếp cận chót để hạ cánh;

(iii) Tuy nhiên, người lái của tàu bay nặng hơn không khí có động cơ điều khiển phải nhường đường cho tàu lượn.

10.332 MỰC BAY BẰNG[103]

a. Khi chuyến bay hoặc các giai đoạn chuyến bay được thực hiện tại mực bay bằng, người điều khiển tàu bay phải thực hiện theo các quy tắc sau:

1. Mực bay: đối với những chuyến bay bằng hoặc cao hơn mực bay thấp nhất có thể sử dụng hoặc cao hơn độ cao chuyển tiếp khi được áp dụng.

2. Độ cao: đối với những chuyến bay thấp hơn mực bay thấp nhất có thể sử dụng bằng hoặc thấp hơn độ cao chuyển tiếp khi được áp dụng.

b. Trừ khi có quy định khác từ đơn vị ATS, mực bay hành trình theo Phụ lục 1 Điều 10.332 được sử dụng cho việc xác định vị trí tàu bay cho các chuyến bay áp dụng VFR hoặc IFR.

10.333 ĐẶT ĐỒNG HỒ ĐO ĐỘ CAO

(a) Người khai thác tàu bay phải duy trì độ cao bay bằng hoặc mực bay bằng cách đặt đồng hồ đo độ cao:

(1) Dưới độ cao chuyển tiếp đến:

(i) Đặt đồng hồ đo độ cao theo trạm dọc tuyến đường bay và trong phạm vi 160 km (100 nm) so với tàu bay theo QNH được báo cáo hiện hành;

(ii) Đặt đồng hồ đo độ cao theo trạm gần đó theo QNH được báo cáo hiện hành, nếu không có trạm dọc tuyến đường bay; hoặc

(iii) Trong trường hợp tàu bay không được trang bị vô tuyến, theo độ cao của sân bay khởi hành hoặc đặt thiết bị đo độ cao thích hợp sẵn có trước khi khởi hành; hoặc

(2) Bằng hoặc trên độ cao chuyển tiếp quy định đến đặt đồng hồ độ cao theo QFE 1013.2hPa (29.92”Hg).

10.335 ĐỘ CAO AN TOÀN TỐI THIỂU: TỔNG QUÁT

(a) Trừ khi cần thiết để cất cánh hoặc hạ cánh, không ai được khai thác tàu bay dưới độ cao sau:

(1) Bất kỳ nơi nào: Độ cao cho phép, nếu một động cơ bị hỏng, tiếp tục bay hay hạ cánh khẩn cấp mà không có rủi ro cao về người và tài sản dưới mặt đất.

---

[103] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 71 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(2) Tại khu vực đông dân cư: Bất kỳ khu vực đông dân cư nào của một thành phố, thị trấn hoặc làng mạc nào, hay khu vực ngoài trời tập trung đông người, tại độ cao 600 m (2.000 feet) so với chướng ngại vật cao nhất trong phạm vi bán kính 900 m (3.000 feet) theo phương nằm ngang của tàu bay.

(3) Ở các khu vực khác ngoài khu vực đông dân cư: Tại độ cao 150 m (500 feet) so với bề mặt.

(4) Trực thăng: Người lái trực thăng không phải áp dụng các giới hạn này với điều kiện việc khai thác của họ không gây nguy hiểm đến người và tài sản trên mặt đất. Người chỉ huy trực thăng phải tuân thủ bất kỳ đường bay hay độ cao nào của khu vực mà Cục HKVN quy định đối với trực thăng.

10.337 ĐỘ CAO AN TOÀN TỐI THIỂU ĐỐI VỚI QUY TẮC BAY VFR: KHAI THÁC VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Không ai được khai thác máy bay trong vận tải hàng không thương mại ban ngày, theo VFR, tại độ cao thấp hơn 300 m (1.000 feet) so với bề mặt hoặc trong phạm vi 300 m (1.000 feet) trong khu vực đồi núi, hoặc khu vực có chướng ngại vật cản trở chuyến bay.

(b) Không ai được khai thác máy bay trong vận tải hàng không thương mại vào ban đêm, theo VFR, tại độ cao dưới:

(1) 600 m (2.000 feet) so với chướng ngại vật cao nhất trong phạm vi theo phương nằm ngang là 8 km (5 dặm bộ) tính từ trung tâm hành trình dự định; hoặc

(2) Đối với khu vực rừng núi xác định, dưới 900 m (3.000 feet) so với chướng ngại vật cao nhất trong phạm vi theo phương nằm ngang là 8 km (5 dặm bộ) tính từ trung tâm hành trình dự định.

10.340 TỐC ĐỘ BAY TỐI ĐA

(a) Trừ khi được cơ quan ATC cho phép, không ai được khai thác tàu bay với tốc độ bay lớn hơn:

(1) 340 kph (180 kts) trong khu vực hoạt động bay (traffic area) của sân bay.

(2) 400 kph (210 kts) trong khi đang trong vòng lượn cơ bản chỉ định, trừ khi được cơ quan ATS cho phép bay với tốc độ cao hơn.

(3) 475 kph (250 kts) giữa mặt đất và 3000 m (10.000 ft) MSL.

10.343 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU KHAI THÁC SÂN BAY[104]

a. Người khai thác tàu bay phải thiết lập tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay phù hợp với các tiêu chuẩn được quy định bởi Quốc gia đăng ký tàu bay đối với từng sân bay khai thác.

b. Tổ chức, cá nhân không được phép khai thác tàu bay (hoặc Trực thăng) đến và đi từ một sân bay sử dụng tiêu chuẩn khai thác tối thiểu thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu được Quốc gia nơi có sân bay công bố, trừ khi nhà chức trách hàng không của Quốc gia đó có phê chuẩn riêng biệt.

c. Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu đối với sân bay có quy trình tiếp cập bằng thiết bị 2D phải được xác định trên cơ sở thiết lập độ cao giảm thấp tối thiểu (MDA) hoặc tiêu chuẩn chiều cao giảm thấp tối thiểu (MDH), tiêu chuẩn tầm nhìn tối thiểu và các điều kiện về mây (nếu cần thiết).

d. Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu đối với sân bay sử dụng phương thức tiếp cận bằng thiết bị 3D phải được xác định dựa trên việc thiết lập độ cao quyết định (DA) hoặc chiều cao quyết định (DH) và tầm nhìn tối thiểu hoặc tầm nhìn đường cất hạ cánh (RVR).

10.344 SÂN BAY TRỰC THĂNG TRONG KHU VỰC ĐÔNG DÂN MÔI TRƯỜNG BẤT LỢI[105]

Tổ chức, cá nhân được khai thác trực thăng cất, hạ cánh từ sân bay trực thăng trong khu vực đông dân cư hoặc môi trường bất lợi khi việc khai thác được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc được thực hiện theo tiêu chuẩn tính năng loại 1.

10.345 QUYẾT ĐỊNH BAY CHUYỂN HƯỚNG

(a) Trừ trường hợp nêu tại khoản (b) dưới đây, người chỉ huy tàu bay phải cho tàu bay hạ cánh tại sân bay thích hợp gần nhất nơi có thể đảm bảo việc hạ cánh an toàn khi một động cơ bị hỏng hoặc bị tắt để ngăn ngừa thiệt hại có thể xảy ra.

---

[104] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 13 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[105] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 72 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) Nếu chỉ có một động cơ của máy bay có ba động cơ trở lên bị hỏng, hoặc bị ngừng hoạt động, người chỉ huy tàu bay có thể tiếp tục bay đến sân bay nếu đảm bảo chắc chắn rằng việc bay đến sân bay đó cũng an toàn như hạ cánh tại sân bay thích hợp gần nhất sau khi đã cân nhắc những vấn đề sau:

(1) Bản chất của hỏng hóc và những khó khăn về mặt cơ khí có thể xảy ra nếu chuyến bay được tiếp tục;

(2) Độ cao, trọng lượng, và nhiên liệu có thể sử dụng tại thời điểm động cơ dừng;

(3) Điều kiện thời tiết trên đường bay và tại các điểm có thể hạ cánh;

(4) Tắc nghẽn giao thông;

(5) Loại địa hình; và

(6) Mức độ quen với sân bay sẽ sử dụng.

10.347 BAY BẰNG THIẾT BỊ TƯƠNG ĐỒNG

(a) Không ai được khai thác tàu bay trong chuyến bay bằng thiết bị giả định, trừ khi:

(1) Tàu bay đó có hai hệ thống điều khiển với đầy đủ các chức năng;

(2)[106] Vị trí điều khiển thứ hai được dành cho người lái hỗ trợ với điều kiện người này phải được phê chuẩn năng định loại và năng định hạng phù hợp với tàu bay đang bay và loại hình khai thác đang thực hiện;

(3) Người lái hỗ trợ phải quan sát một cách đầy đủ về phía trước và sang hai bên tàu bay, hoặc phải có người có khả năng quan sát tốt giữ liên lạc với người lái hỗ trợ ngồi trên tàu bay ở vị trí có thể quan sát bổ sung cho người lái hỗ trợ.

10.350 GIẢ ĐỊNH TRONG KHI BAY: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Không ai được tham gia vào các điều kiện bay thiết bị giả định bằng các phương tiện nhân tạo trong khi khai thác vận tải hàng không thương mại.

(b) Không ai được cho phép thực hiện hoặc thực hiện giả định điều kiện bất thường hoặc khẩn nguy trong khi khai thác vận tải hàng không thương mại.

---

[106] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 73 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

10.353 THẢ, PHUN, KÉO BẰNG TÀU BAY

(a) Trừ khi thực hiện theo các điều kiện quy định của Cục HKVN trong Phần 11, không người lái nào được thực hiện những hoạt động sau:

(1) Thả, phun bụi hay phun mưa từ tàu bay;

(2) Kéo tàu bay hoặc những vật khác; hoặc

(3) Giảm độ cao bằng dù, trừ trường hợp giảm độ cao khẩn cấp.

(b) Trong trường hợp được Cục HKVN phê chuẩn, phải phối hợp với cơ quan ATS và, nếu cần thiết, phải nhận được huấn lệnh của ATS.

10.355 BAY NHÀO LỘN

(a) Không ai được thực hiện bay nhào lộn:

(1) Qua bất kỳ thành phố, thị trấn hay khu dân cư nào;

(2) Qua khu vực đông người ngoài trời;

(3) Trong phạm vi biên giới xung quanh khu vực vùng trời loại B, C, D hoặc E quy định đối với sân bay;

(4) Dưới độ cao 450 m (1.500 feet) so với bề mặt; hoặc

(5) Khi tầm nhìn trong khi bay nhỏ hơn 5 km (3 dặm bộ).

(b) Không ai được khai thác tàu bay với độ nghiêng lớn hơn 60 độ hoặc với góc lên xuống 30 độ so với trạng thái bay bằng, trừ khi tất cả mọi người trên tàu bay đã được trang bị bộ đồ nhảy dù do người gấp dù được phê chuẩn trong vòng 12 tháng trước đó, thực hiện gấp.

10.357 KHU VỰC BAY THỬ NGHIỆM

(a) Không ai được thực hiện bay thử nghiệm tàu bay trừ khi:

(1) Được cơ quan có thẩm quyền cho phép; và

(2) Chuyến bay được thực hiện trên mặt nước rộng hoặc tại các khu vực có mật độ dân cư và giao thông thưa thớt.

10.360 KHU VỰC CẤM VÀ KHU VỰC HẠN CHẾ

(a) Không ai được khai thác tàu bay trong khu vực nguy hiểm, khu vực hạn chế hoặc khu vực cấm đã được công bố đầy đủ, trừ khi khai thác phù hợp với các điều kiện hạn chế hoặc khi quốc gia có các vùng lãnh thổ nói trên công bố cho phép.

10.363 KHAI THÁC TRONG VÙNG TRỜI CÓ QUY ĐỊNH VỀ RNP, MNPS HOẶC RVSM[107]

a.[108] Tổ chức, cá nhân chỉ được phép khai thác trong vùng trời hoặc trên đường bay có quy định về PBN (RNP), MNPS, RVSM hoặc PBC (RCP) khi được Cục HKVN phê chuẩn bằng văn bản, bao gồm:

1. Khả năng dẫn đường, thông tin liên lạc của tàu bay đáp ứng yêu cầu cho từng loại hình khai thác;

2. Người khai thác tàu bay phải thiết lập các quy trình phù hợp đảm bảo duy trì đủ điều kiện bay (theo chương trình bảo dưỡng, sửa chữa);

3. Người khai thác tàu bay phải thiết lập phương thức phù hợp cho tổ lái khai thác trong vùng trời được cấp phép;

4. Phê chuẩn chỉ có hiệu lực khi các phương thức khai thác cụ thể cho từng khu vực khai thác được nêu rõ trong tài liệu hướng dẫn khai thác hoặc tài liệu hướng dẫn tổ bay;

5. Các tổ chức, cá nhân phải tuân thủ các quy định phê chuẩn khai thác PBN được quy định cụ thể tại Phụ lục 1 của Điều 10.363;

6. Các tổ chức, cá nhân phải tuân thủ các quy định phê chuẩn khai thác PBC được quy định cụ thể tại Phụ lục 2 của Điều 10.363;

7. Các tổ chức, cá nhân phải tuân thủ các quy định phê chuẩn khai thác RVSM được quy định cụ thể tại Phụ lục 3 của Điều 10.363.

b. Tổ chức, cá nhân được phép khai thác tàu bay trong vùng trời hoặc trên tuyến đường bay đòi hỏi phê chuẩn đặc biệt của Cục Hàng không Việt Nam khi tuân thủ các điều kiện, phương thức và các giới hạn theo yêu cầu của vùng trời đó.

c. Người khai thác tàu bay và người lái tàu bay phải cung cấp báo cáo sự cố theo mẫu và cách thức theo quy định trong 10 ngày đối với các sai lệch so với đặc tính quy định cho các tuyến đường bay, vùng trời khai thác.

---

[107] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 74 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[108] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 14 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

d.[109] Người khai thác tàu bay phải nộp Đơn đề nghị phê chuẩn đối với một hay nhiều loại hình khai thác nêu trên theo Mẫu và cách thức được quy định bởi Cục HKVN và phải hoàn thành hồ sơ phê chuẩn trước ngày dự định khai thác 30 ngày.

10.364 QUY ĐỊNH VỀ PHÊ CHUẨN NĂNG ĐỊNH KHAI THÁC BỔ SUNG[110]

a. Người khai thác tàu bay phải nộp đơn đề nghị phê chuẩn về Cục HKVN và phải hoàn thành các quá trình phê chuẩn sau đây trước khi thực hiện khai thác tàu bay:

1. Các hệ thống hạ cánh tự động;

2. HUD (hoặc hệ thống tương đương), EVS, SVS, CVS hoặc bất kỳ hệ thống nào được thiết lập tích hợp bởi các hệ thống này;

3. Các biến thể của khai thác PBN bao gồm cả RNP-APCH;

4. ADS-C bao gồm CPDLC;

5. ADS-B-IN và OUT;

6. Giám sát dựa trên tính năng (PBS);

7. Tài liệu điện tử trên tàu bay (EFB);

8. Các phê chuẩn khai thác trọng yếu khác quy định bởi Cục HKVN hoặc bởi các tiêu chuẩn của ICAO;

9. Các yêu cầu phê chuẩn PBS được quy định cụ thể tại Phụ lục 1 của Điều 10.364;

10. Các yêu cầu phê chuẩn EFB được quy định cụ thể tại Phụ lục 2 của Điều 10.364.

b. Tổ chức, cá nhân chỉ được phép khai thác tàu bay sử dụng Hệ thống hạ cánh tự động, HUD hoặc các Hệ thống tương tự HUD, EVS, SVS, CVS hoặc NVIS để thực hiện các công việc sau đây khi được Cục HKVN phê chuẩn lắp đặt thiết bị và quy trình sử dụng:

---

[109] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 14 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[110] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 15 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

1. Thực hiện giảm độ cao hoặc cất cánh trong điều kiện thời tiết dưới tiêu chuẩn tối thiểu VFR;

2. Thực hiện việc tiếp cận bằng thiết bị dưới tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận bằng thiết bị CAT I;

3. Giảm hoặc đáp ứng các quy định về tầm nhìn;

4. Bổ trợ cho các trang thiết bị mặt đất;

5. Thực hiện khai thác ban đêm tới các địa điểm không phải là sân bay hoặc bãi đỗ trực thăng;

6. Để đạt được các lợi ích khai thác khác quy định trong Bộ quy chế an toàn hàng không.

c. Các quy định để phê chuẩn khai thác các loại hình trong khoản b điều này được quy định cụ thể tại Phụ lục 3 của Điều 10.364.

d. Trong quá trình xem xét phê chuẩn khai thác tin cậy (khai thác với tiêu chuẩn thấp hơn tiêu chuẩn quy định) các loại hình khai thác đối với tàu bay có lắp đặt HUD hoặc các Hệ thống tương đương, EVS, SVS hoặc CVS. Các phê chuẩn này không được ảnh hưởng tới việc phân loại phương thức tiếp cận bằng thiết bị.

đ. Người khai thác tàu bay phải làm đơn đề nghị phê chuẩn đối với một hoặc nhiều loại hình khai thác nêu trong Điều này theo mẫu và cách thức quy định bởi Cục HKVN, trình Cục HKVN 30 ngày trước ngày dự định khai thác và hoàn thành quá trình phê chuẩn trước khi áp dụng.

10.365 KHAI THÁC TRÊN SÂN BAY HOẶC TRONG KHU VỰC LÂN CẬN SÂN BAY

(a) Người lái khai thác tàu bay trên sân bay hoặc ở khu vực lân cận của sân bay, dù có ở khu vực hoạt động bay của sân bay hay không, phải:

(1) Quan sát hoạt động giao thông trên sân bay để tránh va chạm;

(2) Tuân thủ hoặc tránh vòng lượn của tàu bay khác đang khai thác;

(3) Thực hiện vòng sang trái khi tiếp cận hạ cánh hoặc sau khi cất cánh, trừ khi được hướng dẫn khác;

(4) Tuân thủ các vòng lượn cơ bản do nhà chức trách có chủ quyền đối với sân bay thiết lập;

(5) Hạ cánh và cất cánh ngược gió, trừ khi mức độ an toàn, cấu hình đường CHC, hoặc mật độ lưu thông của tàu bay cho thấy hạ cánh theo hướng khác là thích hợp hơn; và

(6) Tuân thủ các tín hiệu đèn hướng dẫn khi không thể thiết lập được liên lạc vô tuyến.

(b) Trực thăng phải tránh nhiễu động do luồng khí máy bay bay trước gây ra.

10.367 KHAI THÁC TRONG VÙNG TRỜI LOẠI A, B, C, D VÀ E

(a) Không ai được khai thác tàu bay dân dụng trong vùng trời loại A trừ khi khai thác theo IFR phù hợp với huấn lệnh của cơ quan ATS.

(b) Không ai được khai thác tàu bay dân dụng trong vùng trời loại B, C, D hoặc E trừ khi đã thiết lập liên lạc vô tuyến hai chiều với cơ quan kiểm soát ATS trước khi bay vào các vùng trời này, và khi khai thác trong vùng trời này:

(1) Khai thác theo huấn lệnh của ATS; và

(2) Duy trì liên lạc hai chiều.

10.370 ĐỘ CAO VÒNG LƯỢN CƠ BẢN TRÊN SÂN BAY: MÁY BAY LỚN HOẶC MÁY BAY TUỐC - BIN PHẢN LỰC

(a) Khi bay đến một sân bay, người chỉ huy máy bay lớn hoặc máy bay tuốc-bin phản lực phải tiến vào vòng lượn cơ bản của sân bay đó ở độ cao tối thiểu là 450 m (1500 ft) so với mặt đất (AGL) cho đến khi được yêu cầu tiếp tục giảm thấp để hạ cánh.

(b) Khi khởi hành, người chỉ huy máy bay lớn hoặc máy bay tuốc-bin phản lực phải bay tới độ cao 450 m (1500 feet) AGL càng nhanh càng tốt.

10.372 QUY TRÌNH KHAI THÁC TÀU BAY KHI HẠ CÁNH[111]

Người chỉ huy tàu bay không được tiếp tục tiếp cận hạ cánh xuống thấp hơn 300 m (1000 ft) so với mức cao sân bay trừ khi trước đó đã được cung cấp thông tin về điều kiện bề mặt đường cất hạ cánh, thông tin về tính năng tàu bay thể hiện rằng tàu bay có thể hạ cánh cánh an toàn.

---

[111] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 16 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

10.373 TUÂN THỦ ĐƯỜNG TẦM BẰNG MẮT HOẶC BẰNG THIẾT BỊ ĐIỆN TỬ

(a) Người chỉ huy tàu bay khi tiếp cận để hạ cánh xuống sân bay có hệ thống đèn hiển thị đường tầm tiếp cận bằng mắt (Visual Approach Slope Indicators) phải duy trì độ cao bằng hoặc trên độ cao đường tầm cho đến lúc cần phải hạ độ cao thấp hơn để hạ cánh an toàn.

(b) Người chỉ huy tàu bay lớn hoặc tàu bay tuốc-bin phản lực khi tiếp cận để hạ cánh xuống đường CHC có đài ILS phải bay trên sân bay đó tại độ cao bằng hoặc cao hơn đường tầm tính từ điểm nhận được tín hiệu đến đài giữa.

10.375 TIẾP CẬN CHÓT ỔN ĐỊNH

(a) Người chỉ huy tàu bay khi thực hiện tiếp cận chót để hạ cánh phải đưa máy bay vào trạng thái hạ cánh (càng hạ cánh, cánh tà, tốc độ bay, thế bay và công suất) tại độ cao bằng hoặc cao hơn 150 m (500 feet) so với độ cao khu vực chạm bánh trên đường cất hạ cánh và duy trì ổn định trạng thái này cho đến khi xả đà sau hạ cánh.

10.377 GIỚI HẠN HOẶC ĐÌNH CHỈ KHAI THÁC: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Nếu người chỉ huy tàu bay hoặc người có AOC biết rõ các điều kiện, bao gồm điều kiện sân bay và đường cất hạ cánh, có thể gây rủi ro không đảm bảo khai thác an toàn, phải giới hạn hoặc đình chỉ tất cả mọi loại hình khai thác vận tải hàng không thương mại đến các sân bay và đường cất hạ cánh đó cho đến khi các điều kiện nói trên được khắc phục.

10.379 TIẾP TỤC CHUYẾN BAY[112]

Chỉ được phép tiếp tục bay tới sân bay dự định hạ cánh khi thông tin thời tiết nhận được lần cuối cùng chỉ ra rằng tại thời điểm tàu bay dự kiến bay đến thì việc hạ cánh tại sân bay đó có thể thực hiện được hoặc phải có tối thiểu một sân bay dự bị có tiêu chuẩn khai thác tối thiểu phù hợp.

---

[112] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 17 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

10.380 TIẾP TỤC CHUYẾN BAY: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

a.[113] Người chỉ huy tàu bay chỉ được phép tiếp tục chuyến bay tới sân bay dự bị hạ cánh mà tại đó hoạt động vận tải hàng không thương mại bị cấm hoặc đình chỉ khi:

1. Người chỉ huy tàu bay đánh giá thấy các yếu tố, điều kiện gây mất an toàn cho chuyến bay có thể chắc chắn được khắc phục trước thời điểm tàu bay dự định bay đến;

2. Không có phương thức khai thác nào an toàn hơn.

b.*[114]* (được bãi bỏ)

10.383 BAY CHẶN TÀU BAY

(a) Người lái không được thực hiện chuyến bay quốc tế trừ khi có các phương thức và tín hiệu liên quan đến việc bay chặn tàu bay trong buồng lái.

(b) Khi tàu bay bị tàu bay quân sự hoặc tàu bay nhà nước bay chặn, người chỉ huy tàu bay phải tuân thủ các tiêu chuẩn quốc tế về bay chặn và đáp lại các tín hiệu nhìn thấy bằng mắt theo quy định của Cục HKVN.

10.385 KHAI THÁC TRỰC THĂNG TRÊN MẶT NƯỚC

(a) Không ai được khai thác trực thăng trên mặt nước vượt quá cự ly hạ cánh an toàn tính từ đất liền, trừ khi:

(1) Trực thăng đó được cấp chứng nhận có thể hạ cánh khẩn cấp xuống mặt nước; và

(2) Các thông tin về phương thức hạ cánh khẩn cấp và trạng thái của biển có sẵn sàng trên buồng lái.

CHƯƠNG I: KHAI THÁC CHUYẾN BAY CÓ KIỂM SOÁT

10.390 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Quy tắc bay trong Chương này áp dụng đối với tất cả các loại hình khai thác tàu bay trong không phận Việt Nam.

---

[113] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 18 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[114] Khoản này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 18 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

(b)[115] Người có giấy phép nhân viên hàng không do Cục Hàng không Việt Nam cấp phải tuân thủ các quy tắc này khi bay ngoài Việt Nam, trừ trường hợp các quy tắc này khác với quy tắc của các quốc gia khác, trong trường hợp như vậy phải tuân thủ các quy tắc của quốc gia hoặc khu vực mà mình bay qua.

10.393 HUẤN LỆNH CỦA KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU (ATC)

(a) Người chỉ huy tàu bay phải nhận huấn lệnh ATC trước khi khai thác chuyến bay có kiểm soát, hoặc một phần có kiểm soát của chuyến bay.

(b) Người chỉ huy tàu bay phải yêu cầu cung cấp huấn lệnh ATC thông qua việc nộp kế hoạch bay tới cơ quan cung cấp ATS.

(c) Khi tàu bay yêu cầu huấn lệnh liên quan đến quyền ưu tiên, người chỉ huy tàu bay phải nộp báo cáo giải thích sự cần thiết phải được ưu tiên nếu cơ quan ATS phù hợp yêu cầu.

(d) Không ai khai thác tàu bay trong sân bay có kiểm soát được cho tàu bay lăn trong khu vực cơ động hoặc trên đường CHC khi chưa có huấn lệnh từ đài kiểm soát sân bay.

10.395 TUÂN THỦ HUẤN LỆNH ATC

(a) Khi đã nhận được huấn lệnh ATC, người chỉ huy tàu bay không được làm khác với huấn lệnh, hoặc với kế hoạch bay hiện hành, nếu áp dụng, trừ trường hợp khẩn nguy, trừ khi người chỉ huy tàu bay đã nhận được huấn lệnh sửa đổi.

Ghi chú: Kế hoạch bay có thể chỉ bao gồm một phần của chuyến bay khi cần thiết để miêu tả phần đó của chuyến bay hoặc các hoạt động phải tuân theo sự kiểm soát không lưu. Huấn lệnh cũng có thể chỉ bao gồm một phần của kế hoạch bay hiện hành như nêu rõ trong giới hạn huấn lệnh hoặc chỉ nói đến các hoạt động cụ thể như lăn, hạ cánh hoặc cất cánh.

Ghi chú: Khoản (a) nói trên không cấm người chỉ huy tàu bay hủy bỏ huấn lệnh IFR khi khai thác trong điều kiện khí tượng bay bằng mắt (VMC) hoặc hủy bỏ huấn lệnh bay có kiểm soát khi khai thác trong vùng trời không yêu cầu phải bay có kiểm soát.

---

[115] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 76 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) Khi khai thác trong vùng trời yêu cầu phải bay có kiểm soát, người chỉ huy tàu bay không được thực hiện trái với hướng dẫn của ATC, trừ trường hợp khẩn nguy.

(c) Người chỉ huy tàu bay thực hiện khác với huấn lệnh hoặc hướng dẫn của ATC trong trường hợp khẩn nguy phải:

(1) Thông báo với cơ quan ATC về các sai lệch đó càng sớm càng tốt; và

(2) Công bố rằng hành động này được thực hiện theo quyền hạn quy định đối với trường hợp khẩn nguy.

10.397 LIÊN LẠC VÀ MẤT LIÊN LẠC[116]

a. Người khai thác chuyến bay có kiểm soát theo IFR hoặc VFR phải liên tục duy trì liên lạc thoại không địa trên kênh liên lạc phù hợp và thiết lập liên lạc hai chiều với cơ quan ATS phù hợp khi cần thiết trừ khi có quy định của cơ quan ATS liên quan đến điều hành tại các sân bay.

b. SELCAL hoặc thiết bị tín hiệu tự động tương tự có thể được sử dụng để đáp ứng yêu cầu duy trì việc nghe liên tục.

c. Tàu bay phải duy trì liên lạc thoại không địa sau khi thiết lập thông tin liên lạc với người lái bằng truyền cơ sở dữ liệu được thiết lập.

d. Trong trường hợp việc mất liên lạc dẫn đến khả năng không tuân thủ các quy định tại khoản a, b, c của Điều này, người lái tàu bay phải tuân thủ các phương thức liên lạc thoại quy định tại Phụ ước 10, Quyển 2 của ICAO và các phương thức thích hợp tại khoản đ, e, g, h, i, k, l, m của Điều này.

đ. Trong trường hợp thực hiện điều hành không lưu tại sân bay có kiểm soát, người lái phải duy trì theo dõi những chỉ dẫn của hệ thống tín hiệu bằng mắt được phê chuẩn.

e. Trong trường hợp sử dụng điều kiện khí tượng bằng mắt, người chỉ huy tàu bay phải:

1. Tiếp tục thực hiện chuyến bay trong điều kiện khí tượng bằng mắt, hạ cánh xuống sân bay gần nhất, báo cáo hạ cánh nhanh chóng cho đơn vị kiểm soát không lưu thích hợp;

---

[116] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

2. Thực hiện chuyến bay bằng IFR nếu điều kiện cho phép theo quy định tại khoản g của Điều này.

g. Trong điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị hoặc khi người lái thực hiện chuyến bay sử dụng IFR cho rằng việc thực hiện chuyến bay sử dụng VMC là không khả thi, PIC phải:

1. Duy trì vận tốc và mực bay đã thiết lập trước đó hoặc độ cao bay tối thiểu trong trường hợp bay cao hơn trong khoảng thời gian 20 phút kể từ khi tàu bay mất khả năng thông báo vị trí tại các điểm thông báo bắt buộc, sau đó điều chỉnh vận tốc và mực bay tương ứng với kế hoạch bay hiện thời trừ khi có quy định khác trên cơ sở thỏa thuận dẫn đường theo khu vực, trong không phận không sử dụng rada kiểm soát không lưu;

2. Duy trì vận tốc và mực bay đã thiết lập trước đó hoặc độ cao bay tối thiểu trong trường hợp bay cao hơn trong khoảng thời gian 07 phút từ một trong các thời điểm sau trong vùng trời có sử dụng ra-đa kiểm soát không lưu, người điều khiển tày bay:

(i) Đạt mực bay, độ cao bay tối thiểu được thiết lập lần cuối;

(ii) Thiết bị hỏi đáp được cài đặt code 7600;

(iii) Tàu bay mất khả năng thông báo vị trí tại các điểm thông báo bắt buộc, chọn trường hợp muộn hơn và sau đó điều chỉnh vận tốc và mực bay theo kế hoạch bay đã triển khai.

h. Khi được dẫn đường bởi ra-đa hoặc đơn vị ATC có sử dụng tính năng dẫn đường theo khu vực (RNAV), tái thiết lập đường bay theo kế hoạch bay đã định ngay khi tới thời điểm thông báo, có tính toán giới hạn độ cao bay tối thiểu;

i. Thực hiện chuyến bay theo kế hoạch bay đã định tới đài dẫn đường hoặc đài điểm của sân bay hạ cánh. Khi cần giảm độ cao theo quy định nêu tại khoản k Điều này, tàu bay phải tiếp tục sử dụng đài dẫn đường và đài điểm cho đến khi thực hiện giảm độ cao;

k. Bắt đầu giảm độ cao từ các đài dẫn đường và đài điểm tại thời điểm nhận biết thời gian tiếp cận dự kiến trước đó. Trong trường hợp không nhận biết được thời gian tiếp cận dự kiến, tàu bay phải giảm độ cao tại thời điểm gần nhất với thời gian hạ cánh được ghi trong kế hoạch bay đã định được nêu tại khoản l

Điều này hoặc tại thời điểm nhận biết tiếp cận dự kiến trước đó, chọn thời điểm nào muộn hơn;

l. Thực hiện phương thức tiếp cận thông thường bằng thiết bị khi sử dụng thiết bị dẫn đường phụ trợ;

m. Tiếp tục hạ cánh (nếu có thể) trong vòng 30 phút sau thời điểm dự kiến hạ cánh nêu tại khoản k Điều này hoặc tại thời điểm nhận biết thời gian tiếp cận gần nhất, chọn thời điểm nào muộn hơn.

10.400 TUYẾN ĐƯỜNG BAY

(a) Trừ khi cơ quan ATS phù hợp cho phép hoặc hướng dẫn khác, người chỉ huy chuyến bay có kiểm soát, trong trường hợp có thể, phải:

(1) Khi khai thác trên tuyến đường bay có dịch vụ ATC, bay dọc theo đường tâm xác định của tuyến đường bay đó; hoặc

(2) Khi khai thác trên bất kỳ tuyến đường bay nào khác, bay thẳng giữa các thiết bị dẫn đường và/hoặc các điểm xác định tuyến đường bay đó.

(b) Người chỉ huy chuyến bay có kiểm soát khai thác dọc theo tuyến đường bay có dịch vụ ATC qua các đài VOR phải thay đổi thiết bị dẫn đường cơ bản từ thiết bị phía sau tàu bay sang thiết bị phía trước tàu bay càng gần với điểm thay đổi, nếu có, càng tốt.

Ghi chú: Các yêu cầu này không cấm tàu bay cơ động để tránh tàu bay khác hoặc cơ động tàu bay trong điều kiện VFR để tránh vệt bay dự định trước trong khi lấy độ cao hoặc giảm thấp.

(c)[117] Người chỉ huy tàu bay có kiểm soát phải thông báo cho đơn vị ATC thích hợp tất cả những sai lệch so với quy định nêu tại khoản a và b Điều này.

10.403 SAI LỆCH SO VỚI KẾ HOẠCH BAY[118]

a. Người chỉ huy tàu bay phải thực hiện các hành động sau đây trong trường hợp chuyến bay có kiểm soát thực hiện sai lệch so với kế hoạch bay hiện tại:

---

[117] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 78 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[118] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 20 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

1. Nếu tàu bay lệch ra khỏi vệt bay, người chỉ huy tàu bay phải điều chỉnh ngay lập tức hướng mũi để tàu bay quay trở lại vệt bay sớm nhất có thể.

2. Nếu số Mach/IAS của tàu bay bị sai lệch so với huấn lệnh của ATC, người lái tàu bay phải thông báo ngay lập tức cho đơn vị cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu phù hợp.

3. Nếu số Mach/TAS được duy trì ở mực bay bằng thay đổi bằng hoặc lớn hơn +/- 0,02 số Mach hay bằng hoặc lớn hơn +/- 19 km/h (10 kt) so với tốc độ TAS trong kế hoạch bay hiện tại, người lái tàu bay phải thông báo ngay lập tức cho cơ quan không lưu phù hợp.

4. Trừ trường hợp tàu bay đã được kích hoạt ADS-C và hoạt động trong vùng trời có cung cấp dịch vụ ADS-C, nếu thời gian ước tính bay đến điểm yêu cầu báo cáo tiếp theo, ranh giới vùng thông báo bay hoặc sân bay dự định đến, chọn vị trí nào tới trước, mà vượt quá 02 phút so với thời gian đã thông báo trước đó cho cơ quan không lưu hoặc so với khoảng thời gian quy định bởi nhà chức trách không lưu phù hợp hoặc khoảng thời gian quy định trong các văn bản thỏa thuận dẫn đường khu vực, người lái tàu bay phải thông báo cho cơ quan cung cấp dịch vụ không lưu nhanh nhất có thể.

b. Khi dịch vụ ADS-C được cung cấp và tàu bay đã kích hoạt ADS-C, cơ quan cung cấp dịch vụ không lưu phải được thông báo tự động thông qua đường truyền dữ liệu khi có bất kỳ sự thay đổi nào xảy ra mà vượt ngưỡng quy định trong thỏa thuận ADS.

10.405 HUẤN LỆNH ATC: CÁC THAY ĐỔI DỰ ĐỊNH

a.[119] Yêu cầu thay đổi kế hoạch bay phải có các thông tin sau đây:

1. Khi thay đổi mực bay bằng: Nhận dạng tàu bay, mực bay bằng mới theo yêu cầu và tốc độ bay bằng tại mực bay này, thời gian dự định sửa đổi tại ranh giới vùng thông báo bay tiếp theo, nếu áp dụng.

2. Khi thay đổi số Mach/TAS: Nhận dạng tàu bay, số Mach/TAS yêu cầu.

3. Khi thay đổi tuyến đường bay:

---

[119] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 21 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

(i) Không thay đổi sân bay dự định đến: Nhận dạng tàu bay, quy tắc bay, miêu tả tuyến đường bay mới, bao gồm các dữ liệu kế hoạch bay liên quan từ vị trí bắt đầu thay đổi tuyến đường bay, thời gian dự định sửa đổi và các thông tin cần thiết khác;

(ii) Thay đổi sân bay dự định đến: Nhận dạng tàu bay, quy tắc bay, miêu tả tuyến đường bay sửa đổi đến sân bay dự định đến sửa đổi, bao gồm các dữ liệu kế hoạch bay liên quan từ vị trí bắt đầu thay đổi tuyến đường bay, thời gian dự định sửa đổi; sân bay dự bị và các thông tin cần thiết khác.

10.407 BÁO CÁO VỊ TRÍ

(a) Người lái tàu bay trên chuyến bay có kiểm soát theo VFR hoặc IFR phải báo cáo cho cơ quan ATC phù hợp càng sớm càng tốt về thời gian và mực bay khi bay qua mỗi điểm báo cáo bắt buộc quy định, cùng với các thông tin khác theo yêu cầu, trừ khi được cơ quan ATC miễn trừ không yêu cầu phải thực hiện quy định này.

(b) Người lái tàu bay trên chuyến bay có kiểm soát phải báo cáo các vị trí bổ sung hoặc các khoảng cách khi cơ quan ATC phù hợp yêu cầu.

(c)[120] Trong trường hợp thiếu các điểm báo cáo chỉ định, Người lái tàu bay phải thực hiện báo cáo vị trí theo tần suất được quy định bởi nhà chức trách ATC phù hợp hoặc do cơ quan cung cấp dịch vụ không lưu phù hợp quy định.

(d)[121] Người lái tàu bay trên chuyến bay có kiểm soát cung cấp thông tin về vị trí cho cơ quan ATC phù hợp thông qua đường truyền dữ liệu chỉ phải báo cáo vị trí bằng lời khi yêu cầu.

10.410 BAY ĐỘI HÌNH

(a) Không ai được khai thác tàu bay trong chuyến bay đội hình trong vùng trời có kiểm soát trừ khi việc khai thác này được thực hiện phù hợp với huấn lệnh ATC và các điều kiện quy định khác, bao gồm:

(1) Đội hình được coi như một tàu bay để dẫn dường và báo cáo vị trí;

---

[120] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 22 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[121] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 22 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

(2)[122] Khoảng cách giữa các tàu bay phải được đảm bảo bởi người chỉ huy đội hình và người chỉ huy các tàu bay khác, phải tính toán khoảng thời gian chuyển tiếp khi tàu bay chuyển động để thiết lập cự ly, nhập và tách đội hình;

(3) Cự ly không quá một km (0,5 hải lý) về hai bên và theo chiều dọc, 30 m (100 feet) theo chiều thẳng đứng tính từ người chỉ huy đội hình phải được cả hai tàu bay duy trì.

10.413 KHAI THÁC TẠI SÂN BAY CÓ KIỂM SOÁT HOẶC Ở VÙNG LÂN CẬN CỦA SÂN BAY CÓ KIỂM SOÁT

(a) Không ai được khai thác tàu bay từ, đến, bay qua hoặc ở trên sân bay có đài kiểm soát khai thác, trừ khi duy trì được liên lạc không - địa giữa tàu bay và đài kiểm soát.

(b) Khi đến cách sân bay 8 km (5 dặm bộ), người chỉ huy tàu bay phải thiết lập liên lạc theo yêu cầu tại khoản (a) khi khai thác cách bề mặt với độ cao tối đa là 750 m (2500 feet).

(c) Khi khởi hành, người chỉ huy tàu bay phải thiết lập liên lạc với đài kiểm soát trước khi lăn tàu bay.

(d) Huấn lệnh cất cánh, hạ cánh và lăn: Không ai được khai thác tàu bay trên đường cất hạ cánh, trên đường lăn, cất cánh hoặc hạ cánh tại bất kỳ sân bay nào có đài kiểm soát khai thác, trừ khi đã nhận được huấn lệnh của cơ quan ATC phù hợp.

Ghi chú: Huấn lệnh "taxi to" đến đường cất cánh không phải là huấn lệnh cho phép cắt ngang hoặc lăn trên đường cất hạ cánh đó.Huấn lệnh này cũng không cho phép người chỉ huy tàu bay cắt ngang đường cất hạ cánh khác trong khi lăn đến đường CHC được chỉ định. Huấn lệnh "taxi to" đến bất kỳ điểm nào khác trên sân bay là huấn lệnh cho phép cắt ngang tất cả các đường cất hạ cánh giao nhau với đường lăn để tới điểm được chỉ định.

(e)[123] (được bãi bỏ).

---

[122] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 79 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[123] Khoản này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 80 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

10.415 KẾT THÚC KIỂM SOÁT

(a) Người lái chuyến bay có kiểm soát phải thông báo cho cơ quan ATC phù hợp ngay sau khi tàu bay không còn phải chịu sự kiểm soát của cơ quan ATC đó, trừ trường hợp tàu bay hạ cánh tại sân bay có kiểm soát.

10.417 CAN THIỆP BẤT HỢP PHÁP

(a) Để tạo điều kiện cho cơ quan cung cấp dịch vụ ATC đưa ra quyền ưu tiên đối với 01 tàu bay và giảm thiểu xung đột với các tàu bay khác, người lái phải thông báo, nếu có thể, cho cơ quan ATS phù hợp khi một tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp, bao gồm các nội dung sau:

(1) Bất kỳ tình huống quan trọng nào liên quan đến hành động can thiệp bất hợp pháp;

(2) Bất kỳ sai lệch nào so với kế hoạch bay hiện hành do hoàn cảnh bắt buộc.

(b)[124] Nếu tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp, người chỉ huy tàu bay phải thực hiện hạ cánh xuống sân bay gần nhất trong thời gian sớm nhất có thể hoặc xuống sân bay được chỉ định bởi nhà chức trách trừ các trường hợp bất khả kháng.

(c)[125] Người chỉ huy tàu bay phải báo cáo theo quy định của Điều 10.260 tới Nhà chức trách hàng không địa phương phù hợp đối với các hành vi can thiệp bất hợp pháp.

10.420 KIỂM TRA THỜI GIAN

(a) Trong khi khai thác tàu bay, người chỉ huy tàu bay phải sử dụng thời gian UTC thể hiện bằng giờ và phút của 24 giờ trong ngày, bắt đầu từ nửa đêm.

(b) Người chỉ huy tàu bay phải kiểm tra thời gian trước khi khai thác chuyến bay có kiểm soát hoặc tại các thời điểm cần thiết khác trong suốt chuyến bay. Việc kiểm tra thời gian phải được thực hiện cùng với cơ quan ATS trừ khi có thỏa thuận khác.

(c) Khi được sử dụng trong liên lạc qua đường truyền dữ liệu, thời gian phải được tính chính xác đến hàng giây UTC.

---

[124] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 81 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[125] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 23 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

10.423 CÁC TÍN HIỆU TOÀN CẦU

(a)[126] Khi quan sát thấy hoặc nhận được tín hiệu hàng không toàn cầu theo quy định, người lái tàu bay phải thực hiện các hành động theo yêu cầu của các tín hiệu này. Tín hiệu hàng không toàn cầu quy định chi tiết tại các Hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam và Phụ lục 1 Phụ ước 2 của ICAO.

(b) Các tín hiệu toàn cầu phải mang ý nghĩa đã được quy định.

(c) Chỉ được sử dụng tín hiệu toàn cầu khi tàu bay chuyển động với mục đích đã được chỉ định.

(d) Không ai được sử dụng các tín hiệu có thể gây nhầm lẫn với các tín hiệu hàng không toàn cầu.

CHƯƠNG J: QUY TẮC BAY BẰNG MẮT

10.430 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Quy tắc bay bằng mắt (VFR) trong Phần này áp dụng trong không phận Việt Nam.

(b)[127] Người có giấy phép nhân viên hàng không do Cục Hàng không Việt Nam cấp phải tuân thủ các quy tắc này khi bay ngoài Việt Nam, trừ khi các quy tắc này khác với quy tắc của các quốc gia khác, trong trường hợp như vậy phải tuân thủ quy tắc của quốc gia và khu vực mà mình bay qua.

10.443 ĐỘ CAO BAY BẰNG THEO VFR[128]

a. Lựa chọn độ cao bay bằng theo VFR phải phù hợp với bảng số liệu nêu tại Phụ lục 1 Điều 10.443.”

b. Ngoài các quy định tại khoản a, Người khai thác tàu bay theo VFR khi bay bằng tại độ cao từ 900 m (3.000 feet) tới mực bay 290 so với mặt đất hoặc mặt nước phải duy trì:

---

[126] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 82 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[127] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 83 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[128] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 84 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

1. Hướng từ từ 0 độ tới 179 độ, mực bay lẻ hoặc mực bay cộng với 150 m (500 feet);

2. Hướng từ từ 180 độ tới 359 độ, mực bay chẵn hoặc mực bay cộng với 150 m (500 feet).

10.435 TIÊU CHUẨN THỜI TIẾT TỐI THIỂU CHO CẤT CÁNH VÀ HẠ CÁNH THEO VFR

(a) Không ai được tiến vào vòng lượn cơ bản, hạ cánh và cất cánh tàu bay theo VFR từ sân bay nằm trong vùng trời hạng B, C, D hoặc hạng E, trừ khi:

(1) Trần mây theo báo cáo tối thiểu là 450 m (1500 feet); và

(2) Tầm nhìn trên mặt đất theo báo cáo tối thiểu là 5 km (3 dặm bộ), nếu được báo cáo.

(b) Nếu tầm nhìn trên mặt đất không được báo cáo, người lái phải duy trì tầm nhìn 5 km (3 dặm bộ) trong khi bay.

(c) Vùng trời hạng G. Không ai được tiến vào vòng lượn, hạ cánh và cất cánh tàu bay theo VFR từ sân bay nằm trong vùng trời hạng G ở độ cao dưới 360m (1.200ft) so với mặt đất (AGL), trừ khi:

(1) Đối với máy bay: Tầm nhìn tối thiểu là 1 dặm Anh và máy bay có thể được khai thác không có mây trong khoảng 1km (½ dặm) của đường CHC; hoặc

(2) Đối với trực thăng: Trực thăng có thể được khai thác không có mây ở tốc độ cho phép người lái nhìn thấy rõ bất kỳ tàu bay nào hoặc chướng ngại vật nào nhằm tránh va chạm một cách kịp thời.

Ghi chú: Trường hợp ngoại lệ duy nhất đối với tiêu chuẩn thời tiết tối thiểu yêu cầu trong Chương này áp dụng khi khai thác bay đặc biệt theo VFR.

10.437 KHAI THÁC BAY THEO VFR ĐẶC BIỆT

(a) Không ai được thực hiện vòng lượn, hạ cánh hoặc cất cánh theo VFR đặc biệt từ sân bay trong vùng trời hạng B, C, D hoặc E trừ khi:

(1) Được phép của huấn lệnh ATC;

(2) Tàu bay đang ở vị trí không có mây; và

(3) Tầm nhìn tối thiểu khi bay là 5 km.

(b) Không ai được thực hiện khai thác bay theo VFR đặc biệt trong khoảng thời gian từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc, trừ khi:

(1) Người chỉ huy tàu bay được huấn luyện và có kinh nghiệm hiện tại đối với khai thác bay theo IFR; và

(2) Tàu bay có đủ tiêu chuẩn để được khai thác bay theo IFR.

10.440 CÁC GIỚI HẠN DẪN ĐƯỜNG BẰNG ĐỊA TIÊU KHI KHAI THÁC BAY THEO VFR

(a) Không ai được khai thác bay theo VFR chỉ có dẫn đường bằng địa tiêu trừ khi cự ly giữa các địa tiêu nhỏ hơn 110 km (60 hải lý).

10.443 ĐỘ CAO BAY BẰNG THEO VFR

(a) Người khai thác tàu bay theo VFR khi bay bằng tại độ cao trên 900 m (3000 feet) so với mặt đất hoặc mặt nước phải duy trì:

(1) Đối với vệt bay từ tính từ không độ đến 179 độ, bất kỳ số lẻ hàng nghìn nào của độ cao MSL hoặc mực bay cộng với 150 m (500 feet);

(2) Đối với vệt bay từ tính từ 180 độ đến 359 độ, bất kỳ số chẵn hàng nghìn nào của độ cao MSL hoặc mực bay cộng với 150 m (500 feet).

Ghi chú: Bảng của ICAO về độ cao này được nêu trong Phụ lục 1 của Điều 10.443.

(b) Trường hợp ngoại lệ: Không áp dụng khoản (a) nói trên khi cơ quan cung cấp dịch vụ không lưu cho phép khác khi tiến vào vòng lượn, hoặc khi cơ động để tiến vào vòng lượn.

10.445 HUẤN LỆNH CỦA CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ KHÔNG LƯU (ATC) ĐỐI VỚI CÁC CHUYẾN BAY THEO VFR

(a) Người lái trên chuyến bay theo VFR phải nhận được và tuân thủ huấn lệnh của ATC và duy trì việc kiểm soát liên lạc không địa trước và trong khi khai thác:

(1) Trong vùng trời hạng B, C và D;

(2) Tại các sân bay có kiểm soát;

(3) Theo VFR đặc biệt;

(4) Bay qua biên giới quốc tế; và

(5) Trên các tuyến đường bay khác theo yêu cầu của ATC hoặc của Cục HKVN.

10.447 CÁC CHUYẾN BAY THEO VFR YÊU CẦU PHẢI CÓ SỰ CHO PHÉP CỦA ATC

(a) Trừ khi được Cục HKVN cho phép, không ai được khai thác bay theo VFR:

(1) Trên mực bay FL200; hoặc

(2) Với tốc độ cận âm thanh và vượt âm thanh;

(3) Cách bờ biển trên 180 km trong vùng trời có kiểm soát.

10.450 KHÔNG CHO PHÉP BAY THEO VFR TRONG VÙNG TRỜI GIẢM PHÂN CÁCH CAO TỐI THIỂU (RVSM)

(a) Không được cho phép khai thác bay theo VFR trên mực bay FL290 tại các khu vực nơi tiêu chuẩn phân cách cao tối thiểu là 300 m (1000 feet) được áp dụng trên mực bay FL290.

10.453 THỜI TIẾT TRỞ NÊN XẤU DƯỚI ĐIỀU KIỆN VMC

(a) Người lái khai thác chuyến bay theo VFR có kiểm soát khi nhận thấy thực tế hoặc khả năng không thể duy trì chuyến bay trong điều kiện VMC phù hợp với kế hoạch bay ATC phải:

(1) Yêu cầu thay đổi huấn lệnh để tàu bay có thể tiếp tục bay trong điều kiện VMC tới sân bay đến hoặc tới sân bay dự bị, hoặc rời khỏi vùng trời nơi yêu cầu phải có huấn lệnh ATC;

(2) Nếu không thể nhận được huấn lệnh, tiếp tục bay trong điều kiện VMC và thông báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phù hợp về việc sẽ rời khỏi vùng trời liên quan hoặc hạ cánh xuống sân bay phù hợp gần nhất;

(3) Nếu đang khai thác trong vùng kiểm soát thì phải yêu cầu cho phép bay như chuyến bay theo VFR đặc biệt; hoặc

(4) Yêu cầu cho phép khai thác theo IFR nếu đã được cấp năng định khai thác theo IFR và năng định này còn hiệu lực.

10.455 THAY ĐỔI TỪ BAY THEO VFR SANG QUY TẮC IFR

(a) Người lái khai thác theo VFR muốn chuyển sang bay theo IFR phải:

(1) Nếu đã nộp kế hoạch bay, phải đưa các thay đổi cần thiết sẽ thực hiện vào kế hoạch bay hiện hành; hoặc

(2) Nộp kế hoạch bay cơ sở ATC phù hợp và nhận huấn lệnh trước khi bay theo IFR trong vùng trời kiểm soát.

10.457 (được bãi bỏ)[129].

CHƯƠNG K: QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ (IFR)

10.463 BAY THEO IFR TRONG VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT

(a) Không ai được khai thác tàu bay theo IFR trong vùng trời có kiểm soát trừ khi người đó:

(1) Đã hoàn thành kế hoạch bay theo IFR;

(2) Đã nhận được huấn lệnh của ATC phù hợp;

(3) Duy trì liên tục liên lạc không - địa trên tần số ATS phù hợp.

(b)[130] Người có giấy phép nhân viên hàng không do Cục Hàng không Việt Nam cấp phải tuân thủ các quy tắc này khi bay ngoài Việt Nam, trừ khi các quy tắc này khác với quy tắc của các quốc gia khác. Trong trường hợp như vậy phải tuân thủ quy tắc của quốc gia hoặc khu vực mà mình bay qua.

10.465 BAY THEO IFR NGOÀI VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT

(a) Người chỉ huy tàu bay trên chuyến bay theo IFR ngoài vùng trời có kiểm soát nhưng trong khu vực hoặc dọc theo các tuyến đường được cơ quan ATC phù hợp chỉ định phải:

(1) Hoàn thành kế hoạch bay;

(2) Duy trì liên tục liên lạc canh nghe không địa trên tần số của cơ quan ATS phù hợp và thiết lập liên lạc 2 chiều với cơ quan ATS cung cấp dịch vụ thông tin;

(3) Báo cáo về vị trí theo quy định đối với các chuyến bay có kiểm soát.

(b) Người chỉ huy tàu bay trên chuyến bay theo IFR ngoài vùng trời kiểm soát nơi yêu cầu phải tuân thủ với khoản (a) nói trên phải báo cáo vị trí và sử dụng các thuật ngữ, các thứ tự như quy định đối với các chuyến bay có kiểm soát.

10.467 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU CHO CẤT CÁNH THEO IFR TRONG VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người lái tàu bay không được chấp nhận huấn lệnh cất cánh theo IFR từ sân bay dân dụng, trừ khi điều kiện thời tiết bằng hoặc cao hơn 400 m RVR.

---

[129] Điều này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 85 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[130] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 86 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại. Người lái không được cất cánh máy bay khi tầm nhìn thấp hơn 150 m RVR đối với máy bay CAT A, B và C hoặc 200m RVR đối với máy bay CAT D trừ khi được Cục HKVN phê chuẩn.

(c) Trước khi thực hiện cất cánh trong điều kiện thời tiết thấp hơn điều kiện nêu trên, người lái phải được huấn luyện đầy đủ về cất cánh trong tầm nhìn hạn chế như phê chuẩn của Cục HKVN.

10.469 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU BAY BẰNG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI HÀNG KHÔNG CHUNG[131]

a. Không được thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị khi:

1. Cất cánh từ sân bay mà tại thời điểm cất cánh, điều kiện thời tiết tại đó thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu của sân bay;

2. Cất cánh hoặc tiếp tục bay qua điểm trên đường bay theo kế hoạch bay được lập lại khi báo cáo thời tiết hoặc báo cáo tích hợp bao gồm các báo cáo thời tiết hiện tại và dự báo thời tiết cho thấy điều kiện thời tiết trước hoặc sau 1 giờ so với thời gian dự định đến sẽ thấp hơn tiêu chuẩn khai thác sân bay tại sân bay dự định hạ cánh hoặc tại sân bay dự bị được lựa chọn tuân thủ các quy định của Điều 10.245 và 10.247.

10.470 ĐỘ CAO BAY BẰNG THEO IFR HOẶC MỰC BAY TRONG VÙNG TRỜI KIỂM SOÁT[132]

a. Người khai thác tàu bay theo IFR ở mực bay bằng trong vùng trời kiểm soát phải duy trì độ cao hoặc mực bay do:

(1) ATC đã ấn định cho tàu bay đó;

(2) Quy định của đơn vị quản lý ATS trong AIP.

b. Trong các trường hợp liên quan đến việc lựa chọn mực bay bằng theo IFR thì phải sử dụng bảng dữ liệu quy định tại Phụ lục 1 Điều 10.332.

---

[131] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 24 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[132] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 87 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

10.473 ĐỘ CAO BAY BẰNG HOẶC MỰC BAY THEO IFR TRONG VÙNG TRỜI KHÔNG KIỂM SOÁT[133]

a. Trừ khi có quy định khác từ đơn vị ATS hoặc như quy định tại khoản b, c Điều này người khai thác tàu bay ở mực bay bằng theo IMC tại độ cao từ 900 m (3000ft) tới mực bay FL290 đối với mặt đất hoặc mặt biển, phải duy trì:

1. Hướng từ từ 0 độ tới 179 độ, mực bay lẻ;

2. Hướng từ từ 180 độ tới 359 độ, mực bay chẵn.

b. Lựa chọn độ cao bay bằng theo IFR phải phù hợp với bảng số liệu quy định tại Phụ lục 1 Điều 10.332.

c. Người lái chỉ được bay tại độ cao khác với độ cao bay bằng quy định tại khoản a nói trên khi:

i. Được ATC cho phép;

ii. Bay trong vòng chờ;

iii. Bay vòng; hoặc

iv. Khai thác theo huấn lệnh lấy độ cao bay bằng của ATC.

10.475 ĐỘ CAO TỐI THIỂU ĐỐI VỚI KHAI THÁC THEO IFR

(a) Khai thác tàu bay tại độ cao tối thiểu: Trừ khi cất cánh và hạ cánh, không ai được khai thác tàu bay theo IFR:

(1) Dưới độ cao tối thiểu áp dụng theo quy định của các nhà chức trách có quyền hạn đối với vùng trời mà mình bay qua; hoặc

(2) Nếu các nhà chức trách nói trên không quy định độ cao tối thiểu áp dụng:

(i) Trên địa hình cao hoặc khu vực rừng núi có độ cao tối thiểu là 900 m (3000 feet) so với chướng ngại vật cao nhất nằm trong vòng 8 km (5 dặm bộ) so với vị trí dự định của tàu bay; và

(ii) Ở bất kỳ nơi nào trừ quy định tại khoản (a), có độ cao tối thiểu là 600 m (2000 feet) so với chướng ngại vật cao nhất nằm trong vòng 8 km (5 dặm bộ) so với vị trí dự định của tàu bay.

---

[133] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 88 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(iii)[134] Vị trí dự kiến của tàu bay phải được xác định đối với từng chặng bay (có tính toán sai số dẫn đường và xem xét tình trạng của trang thiết bị dẫn đường mặt đất hoặc trên tàu bay).

(3) Nếu độ cao bay tối thiểu theo IFR trên đường bay (MEA) và độ cao vượt chướng ngại vật tối thiểu (MOCA) được quy định đối với một tuyến đường bay hoặc một phần tuyến đường bay cụ thể, người lái có thể khai thác tàu bay dưới độ cao MEA xuống tới, nhưng không được thấp hơn MOCA trong phạm vi 42 km (22 nm) so với dài VOR liên quan.

(b) Lấy độ cao vượt chướng ngại vật:

(1) Nếu không thể liên lạc được với cơ quan ATC, người lái phải lấy độ cao lớn hơn độ cao IFR tối thiểu ngay lập tức sau khi vượt qua điểm áp dụng độ cao tối thiểu đó;

(2) Nếu chướng ngại vật là các công trình trên mặt đất, người lái phải lấy độ cao đến điểm mà từ sau điểm này áp dụng độ cao tối thiểu lớn hơn, bằng hoặc cao hơn MCA áp dụng.

10.477 ĐỘ CAO TỐI THIỂU ĐỂ SỬ DỤNG TỰ ĐỘNG LÁI

(a) Khi trên đường bay, không ai được sử dụng tự động lái tại độ cao trên địa hình:

(1) Thấp hơn 150 m (500 feet): hoặc

(2) Nếu con số mất độ cao tối đa quy định trong AFM do hỏng hóc trong điều kiện bay bằng khi nhân đôi cho kết quả nhiều hơn 150 m (500 feet), kết quả này sẽ là độ cao kiểm soát tối thiểu để sử dụng tự động lái.

(b) Đối với tiếp cận bằng thiết bị, không ai được sử dụng tự động lái tại độ cao trên địa hình:

(1) Trên 15 m (50 feet) dưới độ cao MDA hoặc DH; hoặc

(2) Nếu con số mất độ cao tối đa quy định trong AFM do hỏng hóc trong điều kiện tiếp cận khi nhân đôi cho kết quả nhiều hơn 15 m (50 feet), phạm vi con số này có thể vượt quá 15 m (50 feet) sẽ được bổ sung vào độ cao tối thiểu nói tại

[134] Tiết này được bổ sung theo quy định tại Mục 89 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

điểm (1), khoản (b) của Điều này và trở thành độ cao kiểm soát tối thiểu để sử dụng tự động lái.

(c) Không ai được sử dụng tự động lái để tiếp cận chạm bánh và xả đà trừ khi được Cục HKVN cho phép.

10.480 KHAI THÁC THEO IFR TRONG VÙNG TRỜI KIỂM SOÁT: BÁO CÁO HỎNG HÓC

(a) Người chỉ huy tàu bay khai thác theo IFR trong vùng trời kiểm soát phải báo cáo càng nhanh càng tốt cho cơ quan ATC về bất cứ hỏng hóc nào của thiết bị dẫn đường, tiếp cận, hoặc thiết bị liên lạc xảy ra trong khi bay.

(b) Trong báo cáo nói tại khoản (a) trên đây phải có các nội dung:

(1) Nhận dạng tàu bay;

(2) Thiết bị hỏng hóc;

(3) Mức độ giảm sút năng lực khai thác theo IFR trong hệ thống ATC; và

(4) Loại và phạm vi yêu cầu cơ quan ATC trợ giúp.

10.483 TIẾP TỤC CHUYẾN BAY THEO IFR TỚI SÂN BAY ĐẾN

(a) Không người lái nào được tiếp tục chuyến bay theo IFR về sân bay hạ cánh dự định, trừ khi thông tin khí tượng mới nhất cho thấy điều kiện tại sân bay đến, hoặc tại ít nhất một sân bay dự bị đến, tại thời điểm dự định đến, bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu quy định đối với tiếp cận bằng thiết bị.

10.485 TIẾP CẬN BẰNG THIẾT BỊ XUỐNG SÂN BAY

(a) Người lái khai thác tàu bay dân dụng phải sử dụng phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn theo quy định của quốc gia nơi có sân bay, trừ khi nhà chức trách có quy định khác.

(b) Không ai được thực hiện tiếp cận bằng thiết bị tại 1 sân bay nếu không tuân thủ tiêu chuẩn thời tiết tối thiểu đối với IFR và các phương thức tiếp cận bằng thiết bị đã công bố.

(c) Quy định về độ cao quyết định (DH) hoặc độ cao giảm thấp tối thiểu (MDA). Với mục đích của Điều này, khi phương thức tiếp cận đang sử dụng đòi hỏi phải sử dụng độ cao DH hoặc MDA, độ cao DH hoặc MDA được cho phép phải là độ cao lớn nhất trong các độ cao sau đây:

(1) Độ cao DH hoặc MDA quy định cho phương thức tiếp cận;

(2) Độ cao DH hoặc MDA quy định đối với người chỉ huy tàu bay;

(3) Độ cao DH hoặc MDA mà tàu bay được trang bị.

10.487 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU VỀ TẦM NHÌN TRÊN ĐƯỜNG CHC

(a) Không ai được thực hiện các loại hình cất cánh và hạ cánh sau đây tại một sân bay trừ khi có đầy đủ các thông tin về tầm nhìn trên đường CHC (RVR) khi hạ cánh và xả đà của sân bay đó:

(1) Cất cánh, tiếp cận và hạ cánh với tầm nhìn được báo cáo nhỏ hơn 800 m (2400 feet) hoặc 550 m RVR; và

(2) Tiếp cận CATII và CATIII.

(b) Khi sử dụng RVR, RVR kiểm soát là RVR chạm bánh, trừ khi Cục HKVN quy định khác.

Ghi chú: RVR kiểm soát là các giá trị được báo cáo của một hoặc nhiều vị trí báo cáo RVR (điểm chạm bánh, điểm giữa và điểm dừng) sử dụng để xác định sự tuân thủ với các tiêu chuẩn khai thác tối thiểu.

(c)[135] Đối với tàu bay trực thăng, Cục Hàng không Việt Nam có thể phê chuẩn phương thức thay thế để tăng độ chính xác trong việc xác định hoặc theo dõi tầm nhìn.

10.490 YÊU CẦU PHÊ CHUẨN: KHAI THÁC CAT II HOẶC CAT III

(a) Không ai được khai thác tàu bay dân dụng đăng ký quốc tịch Việt Nam dưới AOC của Việt Nam với các tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận bằng thiết bị CAT II, CAT III khi không được Cục HKVN phê chuẩn bằng văn bản.

10.493 TIẾP TỤC TIẾP CẬN BẰNG THIẾT BỊ [136]

a. Người lái được phép tiếp tục bay thấp hơn độ cao 300m (1000 ft) tính từ mức cao sân bay hoặc thực hiện tiếp cận chót khi tầm nhìn được thông báo hoặc

---

[135] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 90 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[136] Tên Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 25 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

Nội dung Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 91 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

xác định được RVR bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của sân bay đã công bố theo phương thức tiếp cận đó.

b. Nếu sau khi bắt đầu giai đoạn tiếp cận chót hoặc sau khi hạ độ cao thấp hơn 300m (1000 ft) tính từ mức cao của sân bay, tầm nhìn được thông báo hoặc xác định được RVR thấp hơn tiêu chuẩn khai thác tối thiểu sân bay, người lái có thể tiếp tục thực hiện tiếp cận tới DA/H hoặc MDA/H.

c. Người lái không được tiếp tục tiếp cận để hạ cánh tại sân bay vào thời điểm mà tiêu chuẩn khai thác tối thiểu thấp hơn giới hạn cho phép.

10.495 KHAI THÁC BAY DƯỚI ĐỘ CAO DH HOẶC MDA

(a) Nơi áp dụng độ cao DH hoặc MDA, không người lái nào được khai thác tàu bay dân dụng tại bất cứ sân bay nào dưới độ cao MDA cho phép, hoặc tiếp tục tiếp cận xuống dưới độ cao DH cho phép, trừ khi:

(1) Tàu bay liên tục ở vị trí nơi có thể thực hiện giảm thấp để hạ cánh xuống đường cất hạ cánh dự định với tỷ lệ giảm thấp thông thường và sử dụng các thao tác thông thường;

(2) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, tỷ lệ giảm thấp cho phép thực hiện chạm bánh trong khu vực chạm bánh trên đường cất hạ cánh dự định hạ cánh;

(3) Tầm nhìn khi bay không thấp hơn tầm nhìn quy định đối với tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn sử dụng; và

(4) Người lái phải nhìn thấy và nhận dạng được một cách rõ ràng tối thiểu một trong các vật chuẩn nhìn thấy bằng mắt sau đây:

(i) Hệ thống đèn tiếp cận, trừ khi người lái không thể giảm thấp xuống dưới 30 m (100 feet) so với độ cao của khu vực chạm bánh, sử dụng đèn tiếp cận làm vật chuẩn, trừ khi vạch kẻ giới hạn màu đỏ hoặc vạch kẻ màu đỏ ở mép được người lái nhìn thấy và nhận dạng một cách rõ ràng;

(ii) Ngưỡng đường cất hạ cánh;

(iii) Dấu hiệu ngưỡng đường cất hạ cánh ;

(iv) Đèn ngưỡng đường cất hạ cánh;

(v) Đèn nhận dạng cuối đường cất hạ cánh;

(vi) Thiết bị chỉ độ dốc tiếp cận bằng mắt;

(vii) Khu vực chạm bánh và dấu hiệu khu vực chạm bánh;

(viii) Đèn khu vực chạm bánh;

(ix) Đường cất hạ cánh hoặc dấu hiệu của đường cất hạ cánh; hoặc

(x) Đèn đường cất hạ cánh.

Ghi chú: Các vật chuẩn nhìn thấy bằng mắt nói trên không áp dụng đối với khai thác CAT II và CAT III. Các vật chuẩn nhìn thấy bằng mắt yêu cầu cho khai thác CATII/III được quy định trong năng định khai thác của người có AOC hoặc trong phê chuẩn đặc biệt theo quy định của Cục HKVN.

10.497 HẠ CÁNH TRONG ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG BAY BẰNG THIẾT BỊ (IMC)

(a) Không người lái nào khai thác tàu bay dân dụng được tiếp tục thực hiện tiếp cận hạ cánh khi tầm nhìn trong khi bay nhỏ hơn tầm nhìn quy định đối với phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn sử dụng.

(b)[137] Người lái được phép tiếp tục tiếp cận chính xác để hạ cánh theo các quy trình khai thác khi tàu bay thực hiện chuyến bay nằm trong mức an toàn với cấu hình và trạng thái hạ cánh.

10.500 THỰC HIỆN PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN HỤT

(a) Người lái khai thác tàu bay dân dụng phải ngay lập tức thực hiện phương thức tiếp cận hụt phù hợp trong các trường hợp sau đây:

(1) Bất kỳ khi nào các tiêu chí về vật chuẩn nhìn thấy bằng mắt theo yêu cầu không được đáp ứng trong các hoàn cảnh:

(i) Khi tàu bay đang khai thác dưới độ cao MDA; hoặc

(ii) Khi đến điểm tiếp cận hụt, bao gồm cả độ cao DH khi độ cao này được xác định và yêu cầu phải sử dụng, và bất kỳ thời điểm nào sau đó cho đến khi chạm bánh.

---

[137] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 92 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(2) Bất kỳ lúc nào khi người lái không nhìn thấy một cách rõ ràng một phần xác định của sân bay trong khi bay vòng tại hoặc trên độ cao MDA, trừ khi việc không nhìn thấy này là do tàu bay bay nghiêng bình thường khi vòng tiếp cận.

10.503 CHUYỂN TỪ BAY THEO IFR SANG BAY THEO VFR

(a) Người lái khi quyết định chuyển từ bay theo IFR sang quy tắc VFR phải thông báo cho cơ quan ATC phù hợp biết về việc hủy bỏ chuyến bay theo IFR, sau đó phải thực hiện các sửa đổi trong kế hoạch bay hiện hành.

(b) Người lái đang khai thác theo IFR gặp phải điều kiện VMC có thể hủy bỏ kế hoạch bay theo IFR nếu điều kiện VMC đã được dự đoán trước và được sự đồng ý của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phù hợp, và dự định chuyến bay sẽ được tiếp tục trong điều kiện VMC liên tục trong khoảng thời gian hợp lý.

10.505 (được bãi bỏ)[138].

[138] Điều này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 93 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.023: CÁC THIẾT BỊ VÀ ĐỒNG HỒ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

(a) Các quy định của Phần này cho phép khai thác bay với một số đồng hồ và thiết bị trên tàu bay không hoạt động trong các trường hợp không có danh mục thiết bị tối thiểu gốc (MMEL) và không yêu cầu phải có danh mục thiết bị tối thiểu (MEL) đối với loại hình khai thác cụ thể quy định trong Phần này.

(b) Không được phép khai thác bay khi một số đồng hồ và thiết bị sau đây không hoạt động:

(1) Một phần trong các thiết bị và đồng hồ cho khai thác ban ngày theo VFR quy định trong Phần 6;

(2) Thiết bị yêu cầu trong danh mục thiết bị tàu bay hoặc danh mục thiết bị khai thác đối với loại hình khai thác bay thực hiện;

(3) Các thiết bị yêu cầu được quy định tại Phần 6 đối với loại hình khai thác cụ thể thực hiện; hoặc

(4) Các thiết bị phải luôn hoạt động theo quy định của thông báo kỹ thuật bắt buộc.

(c) Để được áp dụng theo quy định này, các thiết bị và đồng hồ không hoạt động phải:

(1) Được người chỉ huy tàu bay xác định là không gây mất an toàn trong khai thác;

(2) Ở trạng thái không tự hoạt động trở lại được và được đánh dấu "Không hoạt động"; và

Ghi chú: Nếu việc làm cho thiết bị không hoạt động không thể tự hoạt động trở lại có liên quan đến bảo dưỡng thì phải thực hiện công việc này và ghi chép theo quy định trong Phần 4.

(3) Tháo khỏi tàu bay, dán tín hiệu vào vị trí tương ứng trên buồng lái, ghi vào nhật ký kỹ thuật phù hợp với Phần 4.

(d) Các đồng hồ và thiết bị sau đây không được đưa vào MEL:

(1) Các thiết bị và đồng hồ quy định trong các yêu cầu cấp chứng nhận tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, các thiết bị và đồng hồ thiết yếu đảm bảo khai thác an toàn trong mọi điều kiện khai thác;

(2) Các thiết bị và đồng hồ yêu cầu phải luôn trong điều kiện hoạt động tốt theo quy định của thông báo kỹ thuật bắt buộc, trừ khi thông báo kỹ thuật bắt buộc có quy định khác;

(3) Các thiết bị và đồng hồ yêu cầu đối với loại hình khai thác cụ thể.

Ghi chú: Các thiết bị và đồng hồ yêu cầu đối với loại hình khai thác cụ thể được nêu trong Phần 6.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.030: NỘI DUNG NHẬT KÝ HÀNH TRÌNH[139]

a. Người khai thác tàu bay phải ghi nhật ký hành trình cho từng tàu bay khi thực hiện chuyến bay với những thông tin sau:

1. Số hiệu đăng ký, quốc tịch tàu bay;

2. Ngày tháng;

3. Thông tin tổ bay, nhiệm vụ được giao;

4. Địa điểm khởi hành, kết thúc và thời gian bay;

5. Mục đích chuyến bay;

6. Tham số chuyến bay;

7. Ký xác nhận của người chỉ huy tàu bay.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.045: HUẤN LUYỆN ACAS[140]

a. Việc huấn luyện đủ năng lực sử dụng thiết bị ACAS II phải bao gồm:

1. Có nội dung chuyển loại tàu bay có trang bị hệ thống ACAS II và việc khai thác, sử dụng ACAS II phải được nêu trong Chương trình huấn luyện chuyển loại;

2. Có tài liệu huấn luyện và sử dụng thiết bị ACAS II được phê chuẩn bởi tổ chức có thẩm quyền.

---

[139] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 94 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[140] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 95 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

PHỤ LỤC 1 CỦA MỤC 10.075: GHI NHẬN THỜI GIAN BAY[141]

a. Ghi thời gian bay đơn: ngoại trừ trường hợp học viên bay thực hiện nhiệm vụ chỉ huy tàu bay đối với tàu bay có nhiều hơn 01 thành viên tổ lái, người lái tàu bay phải ghi thời gian bay đối với chuyến bay khi thực hiện nhiệm vụ người lái duy nhất.

b. Ghi thời gian bay với chức năng PIC:

1. Người lái không chuyên hoặc người lái thương mại chỉ được ghi thời gian bay là PIC khi trong suốt thời gian bay này người lái đó là một trong các đối tượng sau:

i. Là người duy nhất điều khiển tàu bay mà mình khai thác;

ii. Thực hiện chức năng PIC trên tàu bay mà trong Giấy chứng nhận loại của tàu bay đó hoặc chuyến bay yêu cầu phải có nhiều hơn 1 người lái;

iii. Thực hiện nhiệm vụ của PIC dưới sự giám sát của người lái kiểm tra được Cục Hàng không Việt Nam ủy quyền;

iv. Là người lái duy nhất trên tàu bay.

2. Người lái tàu bay vận tải thương mại có đủ tiêu chuẩn có thể ghi tất cả thời gian bay thực hiện chức năng PIC trong khai thác đòi hỏi phải có giấy phép người lái vận tải hàng không là thời gian PIC.

3. Giáo viên hướng dẫn được ủy quyền có thể ghi tất cả thời gian bay thực hiện chức năng giáo viên hướng dẫn là thời gian PIC.

4. Học viên bay có thể ghi thời gian bay là thời gian PIC khi người đó:

i. Là người lái duy nhất trên tàu bay hoặc là người thực hiện các chức năng của PIC trên khí cầu đòi hỏi phải có nhiều hơn một thành viên tổ lái;

ii. Được xác nhận đang bay đơn;

iii. Đang được huấn luyện để cấp giấy phép lái tàu bay hoặc năng định.

---

[141] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 96 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

c. Ghi thời gian bay với chức năng lái phụ: người lái chỉ được ghi thời gian bay là thời gian lái phụ khi trong suốt thời gian đó người lái:

1. Được phê chuẩn tuân thủ yêu cầu Phần này cho chức năng lái phụ thực hiện chức năng lái chính trên tàu bay yêu cầu có lái phụ hoặc yêu cầu khai thác tàu bay một người lái, nhưng loại hình khai thác yêu cầu có lái phụ.

2. Có năng định kiểu, loại, sử dụng thiết bị với tàu bay khai thác yêu cầu lái phụ.

3. Tham gia loại hình khai thác với tổ lái nhiều thành viên theo quy định.

d. Ghi thời gian bay bằng thiết bị:

1. Người lái phải ghi thời gian bay bằng thiết bị đối với chuyến bay chỉ có 01 người lái sử dụng thiết bị trên tàu bay thực tế hoặc buồng lái mô phỏng;

2. Giáo viên bay được ghi thời gian bay bằng thiết bị khi thực hiện hướng dẫn bay bằng thiết bị trong điều kiện bay thực tế;

3. Việc ghi thời gian bay bằng thiết bị phải có những thông tin sau trong nhật ký bay:

i. Vị trí, kiểu loại của thiết bị tiếp cận;

ii. Tên của giáo viên an toàn bay khi yêu cầu.

4. Thời gian huấn luyện bay bằng thiết bị trên buồng lái mô phỏng hoặc thiết bị huấn luyện bay được phê chuẩn được tính là thời gian bay bằng thiết bị với điều kiện giáo viên bay phải có mặt trong suốt chuyến bay mô phỏng.

e. Ghi thời gian bay hướng dẫn:

1. Cá nhân phải ghi thời gian bay hướng dẫn khi người đó được hướng dẫn trên tàu bay, buồng lái mô phỏng, thiết bị bay huấn luyện bởi giáo viên có chứng chỉ;

2. Thời gian bay hướng dẫn phải được ghi trong nhật ký bay được xác nhận bởi giáo viên hướng dẫn được phê chuẩn và có thông tin về chương trình huấn luyện, thời gian huấn luyện, chữ ký của giáo viên hướng dẫn, số chứng chỉ, thời gian hiệu lực của chứng chỉ.

PHỤ LỤC 2 CỦA MỤC 10.075: GHI THỜI GIAN BAY TÍCH LŨY[142]

a. Học viên bay hoặc người có chứng chỉ người lái tàu bay phải được phân quyền ghi các thời gian: bay đơn, huấn luyện kép, chỉ huy tàu bay và được tính vào tổng thời gian bay yêu cầu cho việc cấp chứng chỉ ban đầu hoặc nâng hạng Giấy phép người lái tàu bay.

b. Người có Giấy phép người lái tàu bay khi thực hiện công việc của lái phụ với tàu bay được quy định cho loại hình khai thác bay đơn nhưng khai thác có lái phụ theo quy định phải được cấp quyền ghi lại không quá 50% thời gian bay ở vị trí lái phụ và được tính vào tổng thời gian bay yêu cầu để nâng hạng Giấy phép người lái tàu bay.

c. Người có Giấy phép người lái tàu bay có thể tính thời gian bay nêu tại khoản b vào tổng thời gian bay nếu tàu bay được trang bị để khai thác với một lái phụ hoặc tổ lái nhiều người.

d. Người có Giấy phép người lái thực hiện công việc của lái phụ trên tàu bay có yêu cầu lái phụ được phép ghi lại thời gian bay và được tính vào tổng thời gian bay yêu cầu cho việc nâng hạng Giấy phép người lái tàu bay.

e. Người có Giấy phép người lái tàu bay khi thực hiện nhiệm vụ người chỉ huy tàu bay có giám sát được phép ghi đầy đủ thời gian bay và được tính vào tổng thời gian bay yêu cầu cho việc nâng hạng Giấy phép người lái tàu bay.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.105: HỒ SƠ GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN BAY

(a) Giáo viên hướng dẫn bay chính phải tuân thủ các yêu cầu sau đây về lưu giữ tài liệu:

(1) Ký sổ tay của từng người mà giáo viên hướng dẫn đó đã thực hiện huấn luyện bay hoặc huấn luyện trên mặt đất;

(2) Duy trì việc ghi chép trong sổ tay hoặc trong tài liệu riêng rẽ các nội dung sau:

---

[142] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 97 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(i) Họ tên từng người đã được giáo viên hướng dẫn đó xác nhận quyền bay đơn trong nhật ký người lái hoặc trong giấy phép của học viên bay; và

(ii) Họ tên từng người đã được giáo viên hướng dẫn đó xác nhận đối với kiểm tra lý thuyết hoặc kiểm tra thực hành, hình thức kiểm tra, ngày tháng kiểm tra và kết quả kiểm tra; và

(3) Lưu giữ các hồ sơ quy định tại Điều này tối thiểu 3 năm.

PHỤ LỤC 2 CỦA ĐIỀU 10.105: CÁC GIỚI HẠN VÀ TIÊU CHUẨN ĐỐI VỚI GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN BAY

(a) Người có Giấy chứng nhận giáo viên hướng dẫn bay phải tuân thủ các giới hạn và tiêu chuẩn sau đây:

(1) Số giờ huấn luyện: Giáo viên hướng dẫn bay không được thực hiện nhiều hơn 8 giờ (đề nghị không giới hạn thời gian) huấn luyện bay trong khoảng thời gian 24 giờ liên tục.

(2) Các năng định yêu cầu: Giáo viên hướng dẫn bay không được thực hiện huấn luyện bay trên tàu bay nếu không đáp ứng các yêu cầu sau đây đối với tàu bay đó:

(i) Có giấy phép lái tàu bay và Giấy chứng nhận giáo viên hướng dẫn bay với năng định hạng và năng định loại; và

(ii) Đối với huấn luyện bay bằng thiết bị hoặc huấn luyện để cấp năng định loại không giới hạn ở VFR, phải có năng định bay bằng thiết bị phù hợp trong Giấy chứng nhận giáo viên hướng dẫn bay và trong giấy phép lái tàu bay.

(b) Các giới hạn xác nhận: Giáo viên hướng dẫn bay không được xác nhận:

(1) Quyền bay đơn trong giấy phép của học viên bay hoặc trong sổ tay người lái, trừ khi giáo viên hướng dẫn bay đó đã:

(i) Thực hiện huấn luyện bay yêu cầu đối với bay đơn cho học viên đó theo quy định tại Chương này;

(ii) Xác định rõ học viên bay đó đã được chuẩn bị để thực hiện chuyến bay an toàn trong điều kiện đã biết trong phạm vi các giới hạn nêu trong sổ tay học viên mà giáo viên hướng dẫn thấy cần thiết để đảm bảo an toàn cho chuyến bay;

(iii) Huấn luyện cho học viên đó trên loại và kiểu tàu bay hoặc loại và kiểu tàu bay tương đương mà học viên sẽ thực hiện bay đơn; và

(iv) Xác nhận trong sổ tay học viên về các loại và kiểu tàu bay cụ thể mà học viên sẽ thực hiện bay đơn.

(2) Trong giấy phép học viên bay hoặc sổ tay học viên để học viên được thực hiện bay đơn huấn luyện đường dài, trừ khi giáo viên hướng dẫn bay đó đã xác định được:

(i) Việc chuẩn bị bay của học viên, kế hoạch bay, các thiết bị và các phương thức dự kiến đã đầy đủ cho chuyến bay dự định trong điều kiện hiện hành và trong phạm vi các giới hạn nêu trong sổ tay học viên mà giáo viên hướng dẫn thấy cần thiết để đảm bảo an toàn cho chuyến bay; và

(ii) Học viên đã được xác nhận phù hợp đối với loại và kiểu tàu bay mà mình sẽ thực hiện bay đơn huấn luyện đường dài.

(3) Trong giấy phép học viên bay hoặc sổ tay học viên để học viên bay đơn trong khu vực vùng trời hạng B hoặc tại sân bay trong vùng trời hạng B trừ khi giáo viên hướng dẫn bay đó đã:

(i) Huấn luyện bay và huấn luyện trên mặt đất cho học viên đó trong vùng trời hạng B hoặc tại sân bay đã nêu; và

(ii) Xác định rằng học viên bay có đủ khả năng kỹ năng để khai thác tàu bay an toàn.

(4) Nhật ký người lái về xem xét đánh giá chuyến bay, trừ khi giáo viên đó đã thực hiện nhận xét chung đối với người lái phù hợp với các yêu cầu; hoặc

(5) Nhật ký người lái về kiểm tra khả năng bay bằng thiết bị, trừ khi giáo viên đó đã thực hiện kiểm tra đối với người lái phù hợp với các yêu cầu.

(c) Huấn luyện trên máy bay hoặc trực thăng nhiều động cơ: Giáo viên hướng dẫn bay không được thực hiện huấn luyện theo yêu cầu để cấp giấy phép hoặc năng định trên máy bay hoặc trực thăng nhiều động cơ, trừ khi giáo viên đó có tối thiểu 5 giờ bay với chức năng PIC trên loại, kiểu máy bay hoặc trực thăng nhiều động cơ cụ thể.

(d) Giáo viên hướng dẫn bay lần đầu: Các tiêu chuẩn của giáo viên hướng dẫn bay thực hiện chức năng huấn luyện bay lần đầu.

(1) Không giáo viên hướng dẫn bay nào được thực hiện hướng dẫn cho người lái chưa phải là giáo viên hướng dẫn bay trừ khi giáo viên hướng dẫn bay đó:

(i) Có Giấy chứng nhận giáo viên hướng dẫn bay hoặc hướng dẫn trên mặt đất hiện hành với năng định phù hợp, và đã có giấy phép này tối thiểu 24 tháng, và đã thực hiện tối thiểu 40 giờ huấn luyện trên mặt đất; hoặc

(ii) Đáp ứng các yêu cầu thích hợp theo quy định;

(iii) Đối với huấn luyện các nội dung chuẩn bị cho máy bay, trực thăng, đã thực hiện huấn luyện tối thiểu 200 giờ bay với chức năng giáo viên hướng dẫn bay; và

(iv) Đối với huấn luyện chuẩn bị cho năng định tàu lượn, đã thực hiện huấn luyện tối thiểu 80 giờ bay với chức năng giáo viên hướng dẫn bay.

(e) Cấm tự xác nhận: Giáo viên hướng dẫn bay không được tự xác nhận đối với giấy phép, năng định, xem xét đánh giá chuyến bay, ủy quyền, quyền hạn khai thác, kiểm tra thực hành hoặc kiểm tra kiến thức lý thuyết yêu cầu trong Phần này.

(f) Hướng dẫn khai thác CAT II và CAT III: Giáo viên hướng dẫn bay không được thực hiện huấn luyện khai thác CAT II và CAT III, trừ khi đã được huấn luyện và kiểm tra về khai thác CAT II và CAT III.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.115: QUY ĐỊNH VỀ VIỆC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN THÀNH VIÊN TỔ BAY

(a) Người khai thác tàu bay có trách nhiệm lập danh sách thành viên tổ bay bao gồm đối tượng là thành viên tổ lái và tiếp viên hàng không để trình Cục HKVN xem xét và cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ bay trong quá trình làm nhiệm vụ.

(b) Đối với thành viên tổ lái, là đối tượng được Cục HKVN cấp giấy phép người lái tàu bay, thì Cục HKVN sẽ đối chiếu với hồ sơ của người lái tàu bay được lưu giữ tại Cục HKVN để cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ bay.

(c) Đối với tiếp viên hàng không, Người khai thác lập danh sách và kết quả huấn luyện, kiểm tra trình độ đáp ứng các yêu cầu về an toàn hàng không đối với tiếp viên hàng không làm căn cứ để Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ bay.

(d) Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ bay bao gồm:

(1) Công văn đề nghị của Người khai thác tàu bay kèm theo danh sách các đối tượng đề nghị cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ bay;

(2) Tờ khai đề nghị cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ bay (có dán ảnh) (có mẫu kèm theo);

(3) 02 ảnh 3 x 4.

(e) Trong vòng 3 ngày làm việc, kể từ khi nhận được hồ sơ bao gồm danh sách tổ bay và các tài liệu kèm theo, Cục HKVN sẽ xem xét và thông báo về tính đầy đủ và hợp lệ của hồ sơ.

(f) Trong vòng 7 ngày làm việc, kể từ khi hồ sơ được xác định là hợp lệ, Cục HKVN sẽ hoàn tất thủ tục để cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ lái cho các đối tượng đáp ứng yêu cầu.

(g) Giấy chứng nhận thành viên tổ bay có giá trị hiệu lực 36 tháng kể từ ngày cấp. Khi hết hạn hiệu lực Người khai thác tàu bay phải thực hiện việc cấp lại theo trình tự thủ tục như cấp lần đầu.

Mẫu TK/CMC

Ảnh
mới chụp,
mặt nhìn thẳng,
đầu để trần,
phông nền
trắng,
cỡ 4 x 6cm

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

TỜ KHAI
(Dùng cho thành viên tổ bay đề nghị cấp,
cấp lại thẻ thành viên tổ bay)

1. Họ và tên *(chữ in hoa)*.....

2. Nam □ Nữ □

3. Sinh ngày..... tháng..... năm..... Nơi sinh *(tỉnh, TP)*..... | | | | | | |

4. Giấy phép chuyên môn số:

5. Ngày cấp...../...../..... 6. Hạn đến...../...../.....

7. Số điện thoại.....

8. Nghề nghiệp.....

9. Đơn vị công tác.....

10. Tên và địa chỉ cơ quan (*nếu có)*.....

11. Thẻ CMC được cấp lần gần nhất (*nếu có*) số..... cấp ngày..... /..... /.....

12. Nội dung đề nghị.....

Tôi xin chịu trách nhiệm trước pháp luật về lời khai trên.

Xác nhận
của Thủ trưởng cơ quan, đơn vị chủ quản
(Ký, ghi rõ họ tên, chức vụ, đóng dấu)

Làm tại... ngày..... tháng... năm...
Người đề nghị
(*Ký, ghi rõ họ tên*)

PHẦN DÀNH CHO CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

.....

.....

.....

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.120 SỬ DỤNG CÁC CHẤT CÓ TÁC ĐỘNG ĐẾN NHẬN THỨC VÀ HÀNH VI

(a) Khi một người bị nghi ngờ trên cơ sở hợp lý rằng không tuân thủ quy định tại Điều 10.120 và khi Cục HKVN yêu cầu, người đó phải cung cấp cho Cục HKVN hoặc phải cho phép bất cứ cơ sở khám chữa bệnh, bác sĩ, hoặc người khác cung cấp cho Cục HKVN kết quả kiểm tra lượng cồn hoặc chất có ảnh hưởng đến tinh thần trong máu 8 giờ trước hoặc ngay sau thực hiện hoặc dự định thực hiện chức năng thành viên tổ bay.

(b) Bất kỳ thông tin nào về kết quả kiểm tra được cung cấp cho Cục HKVN theo quy định tại Điều này cũng có thể sử dụng làm bằng chứng cho các hoạt động pháp luật tiếp theo.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.125: THÀNH VIÊN TỔ LÁI TẠI VỊ TRÍ LÀM VIỆC

(a) Thành viên tổ lái theo yêu cầu của chuyến bay có thể rời vị trí làm việc được phân công nếu thành viên đó đến lúc được đi nghỉ ngơi, việc thay thế được thực hiện với điều kiện:

(1) Việc thay thế người chỉ huy tàu bay (PIC) được phân công trong giai đoạn bay bằng trên đường bay có thể thực hiện bởi người chỉ huy tàu bay (PIC) hoặc lái phụ (F/O) có giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không (ATPL) với năng định loại phù hợp, và được phê chuẩn người chỉ huy tàu bay (PIC) của năng định tàu bay đó trong suốt giai đoạn bay bằng của chuyến bay; và

(2) Việc thay thế lái phụ (F/O) được phân công có thể thực hiện bởi người lái được phê chuẩn là người chỉ huy tàu bay (PIC) hoặc lái phụ (F/O) với năng định tàu bay đó trên đường bay.

PHỤ LỤC 2 CỦA ĐIỀU 10.125: THAY THẾ CÁC THÀNH VIÊN TỔ LÁI TRONG KHI BAY

(a) Thành viên tổ lái có thể rời vị trí điều khiển máy bay bằng cách thay một thành viên tổ lái khác có trình độ phù hợp.

(b) Thay người chỉ huy tàu bay: Người chỉ huy có thể ủy quyền thực hiện chuyến bay cho:

(1) Một người lái khác đã được phê chuẩn làm người chỉ huy tàu bay;

(2) Một người lái có trình độ như quy định tại khoản (c) dưới đây nếu chỉ khai thác trên mực bay FL200.

(c) Yêu cầu tối thiểu đối với người lái thay thế người chỉ huy máy bay:

(1) Có giấy phép lái máy bay vận tải còn hiệu lực (ATPL);

(2) Có năng định loại phù hợp với loại tàu bay được chỉ định thay thế bao gồm huấn luyện và kiểm tra chuyển loại theo quy định tại Phần 14;

(3) Đã qua các khóa huấn luyện lại và kiểm tra định kỳ theo quy định tại Phần 14;

(4) Có kiến thức về đường bay theo quy định tại Phần 14;

(d) Thay thế lái phụ: Lái phụ có thể được thay thế bằng:

(1) Một người lái khác có trình độ phù hợp và đã được phê chuẩn;

(2) Một lái phụ dự bị khi bay bằng theo quy định tại khoản (e) dưới đây.

(e) Yêu cầu tối thiểu đối với lái phụ dự bị trong khi bay bằng:

(1) Có giấy phép lái máy bay thương mại (CPL) với năng định bay bằng thiết bị (IFR);

(2) Có năng định loại phù hợp với loại tàu bay được chỉ định thay thế bao gồm huấn luyện và kiểm tra chuyển loại theo quy định tại Phần 14, ngoại trừ các yêu cầu về huấn luyện cất cánh và hạ cánh;

(3) Đã qua các khóa huấn luyện lại và kiểm tra định kỳ theo quy định tại Phần 14, ngoại trừ các yêu cầu về huấn luyện cất cánh và hạ cánh;

(4) Chỉ làm lái phụ khi bay bằng và không thấp hơn mực bay FL200.

(5) Không yêu cầu kinh nghiệm hiện tại theo quy định của Phần 14. Tuy nhiên, người lái phải qua huấn luyện buồng lái giả định và huấn luyện phục hồi kỹ năng bay hiện tại trong khoảng thời gian không quá 90 ngày. Huấn luyện phục hồi có thể kết hợp với huấn luyện chuyển loại theo quy định của Phần 14.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.195: NẠP VÀ XẢ NHIÊN LIỆU KHI HÀNH KHÁCH ĐANG LÊN, ĐANG Ở TRONG HOẶC ĐANG XUỐNG TÀU BAY

(a) Người khai thác phải thiết lập phương thức nạp, xả nhiên liệu khi hành khách đang lên, đang ở trong hoặc đang xuống máy bay, nhằm đảm bảo các quy định sau đây được thực hiện:

(1) Một người có chứng chỉ phù hợp phải có mặt tại vị trí quy định trong suốt quá trình nạp, xả nhiên liệu khi có hành khách ở trong máy bay. Người này phải có khả năng điều hành các phương thức khẩn nguy liên quan đến phòng cháy, chữa cháy, thông tin liên lạc và hướng dẫn thoát hiểm;

(2) Phải thiết lập thông tin liên lạc 2 chiều ở hệ thống liên lạc bên trong máy bay hoặc các phương pháp phù hợp khác giữa thành viên dưới mặt đất đang giám sát việc xả nạp nhiên liệu và nhân viên trên máy bay;

(3) Các thành viên tổ bay, các nhân viên và hành khách phải được thông báo về việc tiến hành nạp, xả nhiên liệu;

(4) Đèn hiệu "Thắt dây an toàn" phải ở trạng thái tắt;

(5) Đèn hiệu "Không hút thuốc" phải ở trạng thái bật sáng;

(6) Hành khách phải được hướng dẫn tháo dây an toàn và dập tắt thuốc;

(7) Có đủ số người được cấp chứng chỉ phù hợp trên máy bay để chuẩn bị cho việc thoát hiểm khẩn cấp;

(8) Nếu có mùi nhiên liệu bên trong máy bay, hoặc bất kỳ nguy hại nào khác xuất hiện trong khi nạp, xả nhiên liệu, việc nạp, xả nhiên liệu phải được dừng ngay lập tức;

(9) Khu vực đất bên dưới cửa thoát hiểm và cầu trượt phải thông thoáng;

(10) Có quy định về việc giải tỏa hành khách an toàn và nhanh chóng.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.257: XÁC ĐỊNH TỐC ĐỘ TRONG KẾ HOẠCH BAY ETOPS

(a) Người có AOC phải xác định tốc độ để tính toán cự ly tối đa đến sân bay phù hợp đối với từng loại hoặc kiểu máy bay 2 động cơ, tốc độ này phải không được vượt quá VMO dựa trên tốc độ thực mà máy bay có thể duy trì khi một động cơ không hoạt động trong các điều kiện sau đây:

(1) Khí quyển tiêu chuẩn quốc tế;

(2) Mực bay:

(i) Đối với máy bay công suất động cơ tuốc-bin:

(A) Tại mực bay FL170; hoặc

(B) Tại mực bay tối đa mà máy bay có thể đạt và duy trì được với một động cơ không hoạt động, sử dụng tỷ lệ lấy độ cao tối đa quy định trong AFM, chọn giá trị nhỏ hơn.

(ii) Đối với máy bay cánh quạt:

(A) Tại mực bay FL80; hoặc

(B) Tại mực bay tối đa mà máy bay có thể đạt và duy trì được với một động cơ không hoạt động, sử dụng tỷ lệ lấy độ cao tối đa quy định trong AFM, chọn giá trị nhỏ hơn.

(3) Lực đẩy hoặc công suất tối đa liên tục của động cơ hoạt động còn lại;

(4) Trọng lượng máy bay không nhỏ hơn trọng lượng sau khi:

(i) Cất cánh tại mực nước biển với trọng lượng cất cánh tối đa cho đến khi thời gian trôi qua từ khi cất cánh bằng giới hạn thời gian áp dụng quy định tại khoản (a);

(ii) Lấy độ cao với tất cả các động cơ hoạt động tới độ cao bay bằng tầm xa tốt nhất cho đến khi thời gian trôi qua từ khi cất cánh bằng giới hạn thời gian áp dụng quy định tại khoản (a);

(iii) Bay bằng với tất cả các động cơ hoạt động với tốc độ bay bằng tầm xa tại độ cao này cho đến khi thời gian trôi qua từ khi cất cánh bằng giới hạn thời gian áp dụng quy định tại khoản (a).

(b) Người có AOC phải đảm bảo các dữ liệu sau đây của từng loại hoặc kiểu tàu bay được đưa vào OM:

(1) Tốc độ bay bằng với một động cơ không hoạt động được xác định phù hợp với quy định tại khoản (b); và

(2) Cự ly tối đa từ sân bay phù hợp được xác định phù hợp với quy định tại khoản (a) và (b).

Ghi chú: Tốc độ và độ cao (mực bay) quy định trên đây chỉ sử dụng để thiết lập cự ly tối đa tính từ sân bay phù hợp.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.260: KẾ HOẠCH SÂN BAY DỰ BỊ ETOPS

<table>
<tr><td>Loại tiếp cận</td><td colspan="2">Tiêu chuẩn tối thiểu theo kế hoạch</td></tr>
<tr><td colspan="3">Tầm nhìn/tầm nhìn đường cất hạ cánh và trần mây, nếu áp dụng</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td colspan="2">Sân bay có:</td></tr>
<tr><td>tối thiểu hai phương thức tiếp cận riêng rẽ dựa trên 02 phương tiện trợ giúp riêng rẽ phục vụ cho 02 đường cất hạ cánh riêng rẽ (xem ghi chú 1).</td><td>tối thiểu hai phương thức tiếp cận riêng rẽ dựa trên 02 phương tiện trợ giúp riêng rẽ phục vụ cho 01 đường cất hạ cánh, hoặc tối thiểu 01 phương thức tiếp cận dựa trên 01 phương tiện trợ giúp cho 01 đường cất hạ cánh.</td></tr>
<tr><td>Tiếp cận chính xác CATII/III (ILS, MLS)</td><td>Tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận chính xác CAT I.</td><td>Tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận không chính xác.</td></tr>
<tr><td>Tiếp cận chính xác CAT I (ILS, MLS)</td><td>Tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận không chính xác.</td><td>Tiêu chuẩn tối thiểu cho vòng lượn, hoặc nếu không có, tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận không chính xác cộng với 200 feet/1000m.</td></tr>
<tr><td>Tiếp cận không chính xác</td><td>Thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận không chính xác cộng với 200 feet/ 1000m hoặc tiêu chuẩn tối thiểu cho vòng lượn.</td><td>Cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận không chính xác cộng với 200 feet/ 1000m hoặc tiêu chuẩn tối thiểu cho vòng lượn.</td></tr>
</table>

Ghi chú 1: Các đường cất hạ cánh trên cùng một sân bay được coi là các đường cất hạ cánh riêng rẽ khi chúng có các bề mặt hạ cánh riêng rẽ, các đường cất hạ cánh này có thể sử dụng thay thế nhau, nếu một trong các đường cất hạ cánh bị tắc nghẽn thì cũng không cản trở loại hình khai thác theo kế hoạch trên đường cất hạ cánh khác, và mỗi bề mặt hạ cánh có phương thức tiếp cận riêng rẽ dựa trên phương tiện trợ giúp riêng rẽ.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.263: ***(được bãi bỏ)***[143]

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.270 KIỂM TRA NHIÊN LIỆU TRONG KHI BAY

(a) Kiểm tra nhiên liệu trong khi bay:

(1) Người chỉ huy máy bay phải đảm bảo việc kiểm tra nhiên liệu trong khi bay được thực hiện một cách đều đặn. Phần nhiên liệu còn lại phải được ghi và ước tính để:

(i) So sánh lượng nhiên liệu tiêu hao thực tế với lượng dự tính;

(ii) Kiểm tra xem lượng nhiên liệu còn lại có đủ cho chuyến bay;

(iii) Xác định lượng nhiên liệu còn lại khi đến sân bay đến.

(2) Các số liệu khác về nhiên liệu có liên quan cũng phải được ghi lại.

(b) Quản lý nhiên liệu trong khi bay:

(1) Nếu sau khi kiểm tra nhiên liệu trong quá trình bay, lượng nhiên liệu còn lại theo ước tính đến sân bay đến ít hơn tổng của lượng nhiên liệu đến sân bay dự bị theo yêu cầu cộng với lượng nhiên liệu dự phòng, người chỉ huy máy bay phải tính đến các điều kiện không lưu và hoạt động tại sân bay đến, dọc theo tuyến đường đến sân bay dự bị và tại sân bay dự bị đến, khi quyết định tiến hành bay đến sân bay đến hoặc chuyển hướng tới sân bay dự bị để có thể hạ cánh với lượng nhiên liệu không ít hơn lượng nhiên liệu dự phòng.

(2) Khai thác bay đến sân bay biệt lập: Người chỉ huy máy bay phải xác định điểm cuối cùng có khả năng bay chuyển hướng đến bất kỳ sân bay dự bị nào trên đường bay. Trước khi đạt đến điểm này, người chỉ huy máy bay phải đánh giá lượng nhiên liệu dự tính để bay tới sân bay biệt lập, điều kiện thời tiết, điều kiện không lưu và hoạt động tại sân bay này và tại bất kỳ sân bay nào khác trên đường bay trước khi quyết định bay tiếp tới sân bay biệt lập hay chuyển hướng tới sân bay dự bị.

---

[143] Phụ lục này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 26 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 10.363: PHÊ CHUẨN DẪN ĐƯỜNG DỰA TRÊN TÍNH NĂNG (PBN)[144]

a. Khi sử dụng phương thức liên lạc dựa trên tính năng, Người khai thác tàu bay phải thiết lập và xây dựng:

1. Các phương thức sử dụng trong điều kiện khai thác thông thường và điều kiện khai thác bất thường, kể cả tình huống khẩn cấp;

2. Các yêu cầu về trình độ của người lái đáp ứng yêu cầu của hình thức liên lạc dựa trên tính năng;

3. Chương trình huấn luyện cho các cá nhân có liên quan đến phương thức liên lạc dự định sử dụng;

4. Các quy trình bảo dưỡng tàu bay để đảm bảo tàu bay đủ điều kiện bay đáp ứng các quy định thực hiện phương thức liên lạc dự định sử dụng;

5. Các yêu cầu khác liên quan đến an toàn khi cần thiết.

b. Cục HKVN phải đảm bảo có đầy đủ các quy định liên quan đến loại tàu bay được đề cập tại Điều 6.052 để:

1. Nhận các báo cáo về tính năng liên lạc từ các chương trình giám sát được xây dựng phù hợp với yêu cầu của mục 3.3.5.2, Chương 3 trong Phụ ước 11 của ICAO;

2. Yêu cầu thực hiện các hành động khắc phục ngay lập tức đối với từng tàu bay, chủng loại tàu bay hoặc Người khai thác tàu bay khi nhận thấy trong các báo cáo nêu trên thể hiện việc không tuân thủ phương thức liên lạc theo tính năng.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 10.364: PHÊ CHUẨN PHƯƠNG THỨC GIÁM SÁT DỰA TRÊN TÍNH NĂNG[145]

a. Khi sử dụng phương thức giám sát dựa trên tính năng, Người khai thác tàu bay phải thiết lập và xây dựng:

1. Các phương thức sử dụng trong điều kiện khai thác thông thường và điều kiện khai thác bất thường, kể cả tình huống khẩn cấp;

---

[144] Phụ lục Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 28 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[145] Phụ lục Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 29 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

2. Các yêu cầu về trình độ của người lái đáp ứng yêu cầu của hình thức giám sát dựa trên tính năng;

3. Chương trình huấn luyện cho các cá nhân có liên quan đến phương thức giám sát dự định sử dụng;

4. Các chương trình bảo dưỡng đáp ứng yêu cầu khả phi tàu bay tương ứng với phương thức giám sát;

5. Các yêu cầu khác liên quan đến an toàn khi cần thiết.

b. Cục HKVN phải đảm bảo có đầy đủ các quy định liên quan đến loại tàu bay được đề cập tại Điều 6.066 để:

1. Nhận các báo cáo về tính năng giám sát từ các chương trình giám sát được xây dựng phù hợp với yêu cầu của mục 3.3.5.2, Chương 3 trong Phụ ước 11 của ICAO;

2. Yêu cầu thực hiện các hành động khắc phục ngay lập tức đối với từng tàu bay, chủng loại tàu bay hoặc Người khai thác tàu bay khi nhận thấy trong các báo cáo nêu trên thể hiện việc không tuân thủ phương thức giám sát theo tính năng.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 10.364: PHÊ CHUẨN SỬ DỤNG TÀI LIỆU ĐIỆN TỬ[146]

a. Khi thiết lập các tiêu chuẩn cho việc sử dụng tài liệu điện tử, Quốc gia đăng ký tàu bay phải đảm bảo:

1. Tài liệu điện tử và việc lắp đặt các thiết bị liên quan khác bao gồm cả việc thiết lập giao tiếp với các hệ thống của máy bay (nếu có) phải đáp ứng các yêu cầu về đủ điều kiện bay của tàu bay;

2. Người khai thác tàu bay phải thực hiện đánh giá rủi ro liên quan đến việc sử dụng các tính năng tài liệu điện tử;

3. Người khai thác tàu bay phải thiết lập các hệ thống dự phòng nhằm đảm bảo có thể thay thế thông tin cung cấp bởi tài liệu điện tử;

4. Người khai thác tàu bay phải xây dựng phương thức quản lý các tính năng của tài liệu điện tử bao gồm cả nguồn dữ liệu sử dụng;

---

[146] Phụ lục Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 30 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

5. Người khai thác tàu bay phải xây dựng phương thức sử dụng và huấn luyện sử dụng tài liệu điện tử;

6. Các yêu cầu khác liên quan đến an toàn khi cần thiết.

PHỤ LỤC 3 CỦA ĐIỀU 10.364: PHÊ CHUẨN SỬ DỤNG CÁC HỆ THỐNG HẠ CÁNH TỰ ĐỘNG, HUD, NVIS HOẶC CVS[147]

a. Khi thiết lập các tiêu chuẩn cho việc sử dụng các hệ thống Hạ cánh tự động, HUD, NVIS hoặc CVS, Quốc gia đăng ký tàu bay phải đảm bảo:

1. Các thiết bị phải đáp ứng các yêu cầu về đủ điều kiện bay của tàu bay;

2. Người khai thác tàu bay phải thực hiện đánh giá rủi ro liên quan đến việc khai thác hệ thống hạ cánh tự động, HUD hoặc hệ thống tương đương, EVS, SVS hoặc CVS sử dụng các tính năng tài liệu điện tử;

3. Người khai thác tàu bay phải xây dựng phương thức sử dụng và huấn luyện khai thác các hệ thống Hạ cánh tự động, HUD, NVIS hoặc CVS;

4. Các yêu cầu khác liên quan đến an toàn khi cần thiết.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.433 LOẠI VÙNG TRỜI VÀ CÁC TIÊU CHUẨN KHÍ TƯỢNG TỐI THIỂU BAY BẰNG MẮT (VMC)

Loại vùng trời	A (xem ghi chú 3) B C D E	F	G
		Trên 900 m (3000 feet) so với mực nước biển trung bình hoặc trên 300 m (1000 feet) so với địa hình, chọn giá trị cao hơn	Bằng hoặc dưới 900m (3000 feet) so với mực nước biển trung bình hoặc 300m (1000 feet) so với địa hình, chọn giá trị cao hơn

[147] Phụ lục Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 31 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

Cự ly tới mây	1500 m theo phương nằm ngang 300 m (1000ft) theo phương thẳng đứng	Không có mây và nhìn rõ mặt đất.
Tầm nhìn trong khi bay	8 km tại và trên 3050 m (10000ft) so với mực nước biển trung bình 5 km dưới 3050 (10000 ft) so với mực nước biển trung bình	5 km (xem ghi chú 2)

Ghi chú 1: Khi độ cao chuyển tiếp thấp hơn 3050 m (10000 feet) so với mực nước biển trung bình AMSL, phải sử dụng mực bay FL100 thay cho 10 000 feet.

Ghi chú 2: Khi dịch vụ ATS phù hợp cho phép:

a) Tầm nhìn trong khi bay xuống đến 1500 m có thể cho phép đối với các chuyến bay:

1. Với vận tốc mà trong điều kiện tầm nhìn hiện hành cho phép nhìn thấy rõ các tàu bay khác hoặc các chướng ngại vật một cách kịp thời để tránh va chạm; hoặc

2. Trong các điều kiện mà khả năng gặp phải tàu bay khác là rất thấp, ví dụ tại các khu vực có mật độ bay thấp, hoặc khai thác công việc trên không ở mực bay thấp.

b) Trực thăng có thể được khai thác khi tầm nhìn trong khi bay thấp hơn 1500 m, nếu cơ động với vận tốc cho phép nhìn thấy rõ tàu bay khác hoặc các chướng ngại vật một cách kịp thời để tránh va chạm.

Ghi chú 3: Tiêu chuẩn VMC tối thiểu cho vùng trời loại A được nêu trong tài liệu hướng dẫn người lái và không ngụ ý chấp thuận các chuyến bay theo VFR trong vùng trời loại A.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.332: BẢNG SỐ LIỆU CÁC MỰC BAY BẰNG[148]

Mực bay bằng phải tuân thủ theo yêu cầu Phần này được quy định như sau:

Đối với RVSM - feet

[148] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 98 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

a. Tại khu vực đơn vị feet được sử dụng để đo độ cao, phù hợp với thỏa thuận dẫn đường theo khu vực, khoảng phân cách cao tối thiểu 1.000 ft được áp dụng giữa mực bay FL 290 với mực bay FL 410 (*):

Theo dõi hướng từ**											
Từ 000 độ đến 179 độ***						Từ 180 độ đến 359 độ***					
Bay bằng thiết bị			Bay bằng mắt			Bay bằng thiết bị			Bay bằng mắt		
Mực bay	*Feet*	*Mét*	*Mực bay*	*Feet*	*Mét*	*Mực bay*	*Feet*	*Mét*	*Mực bay*	*Feet*	*Mét*
010	*1000*	*300*	__	__	__	*020*	*2000*	*600*	__	__	__
030	*3000*	*900*	*035*	*3500*	*1050*	*040*	*4000*	*1200*	*045*	*4500*	*1350*
050	*5000*	*1500*	*055*	*5500*	*1700*	*060*	*6000*	*1850*	*065*	*6500*	*2000*
070	*7000*	*2150*	*075*	*7500*	*2300*	*080*	*8000*	*2450*	*085*	*8500*	*2600*
090	*9000*	*2750*	*095*	*9500*	*2900*	*100*	*10000*	*3050*	*105*	*10500*	*3200*
110	*11000*	*3350*	*115*	*11500*	*3500*	*120*	*12000*	*3650*	*125*	*12500*	*3800*
130	*13000*	*3950*	*135*	*13500*	*4100*	*140*	*14000*	*4250*	*145*	*14500*	*4400*
150	*15000*	*4550*	*155*	*15500*	*4700*	*160*	*16000*	*4900*	*165*	*16500*	*5050*
170	*17000*	*5200*	*175*	*17500*	*5350*	*180*	*18000*	*5500*	*185*	*18500*	*5650*
190	*19000*	*5800*	*195*	*19500*	*5950*	*200*	*20000*	*6100*	*205*	*20500*	*6250*
210	*21000*	*6400*	*215*	*21500*	*6550*	*220*	*22000*	*6700*	*225*	*22500*	*6850*
230	*23000*	*7000*	*235*	*23500*	*7150*	*240*	*24000*	*7300*	*245*	*24500*	*7450*
250	*25000*	*7600*	*255*	*25500*	*7750*	*260*	*26000*	*7900*	*265*	*26500*	*8100*
270	*27000*	*8250*	*275*	*27500*	*8400*	*280*	*28000*	*8550*	*285*	*28500*	*8700*
290	*29000*	*8850*				*300*	*30000*	*9150*			
310	*31000*	*9450*				*320*	*32000*	*9750*			
330	*33000*	*10050*				*340*	*34000*	*10350*			
350	*35000*	*10650*				*360*	*36000*	*10950*			
370	*37000*	*11300*				*380*	*38000*	*11600*			
390	*39000*	*11900*				*400*	*40000*	*12200*			
410	*41000*	*12500*				*430*	*43000*	*13100*			
450	*45000*	*13700*				*470*	*47000*	*14350*			
490	*49000*	*14950*				*510*	*51000*	*15550*			
...	...	...				...	...	...			

** Trên cơ sở thỏa thuận dẫn đường theo khu vực, bảng số liệu mực bay bằng thay đổi dựa trên phân cách cao tối thiểu danh nghĩa 1.000 ft (300 m) được sử dụng, trong điều kiện cụ thể tàu bay khai thác trên mực bay FL 410 trong vùng trời quy định.*

*** Theo dõi hướng từ hoặc ở các vùng cực có vĩ độ lớn hơn 70 độ và các khu vực mở rộng đối với khu vực này được quy định bởi nhà chức trách đơn vị ATS, theo dõi dạng ô lưới xác định bởi mạng lưới các đường song song với đường kinh tuyến Greenwich trên biểu đồ cực, ở đó hướng Bắc cực được hiểu là lưới điều khiển hướng Bắc.*

**** Trên cơ sở của các hợp đồng dẫn đường khu vực, từ 90 độ từ tới 269 độ từ và từ 270 độ từ tới 89 độ từ được quy định các hướng lưu thông chủ yếu và phương thức chuyển tiếp thích hợp liên quan tới với các quy định cụ thể.*

Đối với RVSM - Mét

b. Tại khu vực đơn vị mét được sử dụng đo độ cao, phù hợp với thỏa thuận dẫn đường theo khu vực, khoảng phân cách cao tối thiểu 300 m được áp dụng giữa mực bay 8.900 m với mực bay 12.500 m:

Theo dõi hướng từ**											
Từ 000 độ đến 179 độ***						Từ 180 độ đến 359 độ***					
Bay bằng thiết bị			Bay bằng mắt			Bay bằng thiết bị			Bay bằng mắt		
Hệ mét tiêu chuẩn	*Mét*	*Feet*	*Hệ mét tiêu chuẩn*	*Mét*	*Feet*	*Hệ mét tiêu chuẩn*	*Mét*	*Feet*	*Hệ mét tiêu chuẩn*	*Mét*	*Feet*
0030	*300*	*1000*	__	__	__	*60*	*600*	*2000*			
0090	*900*	*3000*	*0105*	*1050*	*3500*	*120*	*1200*	*4000*	*135*	*1350*	*4400*
0150	*1500*	*4900*	*0165*	*1650*	*5400*	*180*	*1800*	*6000*	*195*	*1950*	*6400*
0210	*2100*	*6900*	*0225*	*2250*	*7400*	*240*	*2400*	*8000*	*255*	*2550*	*8400*
0270	*2700*	*8900*	*0285*	*2850*	*9400*	*300*	*3000*	*10000*	*315*	*3150*	*10300*
0330	*3300*	*10800*	*0345*	*3450*	*11300*	*360*	*3600*	*12000*	*375*	*3750*	*12300*
0390	*3900*	*12800*	*0405*	*4050*	*13300*	*420*	*4200*	*14000*	*435*	*4350*	*14300*
0450	*4500*	*14800*	*0465*	*4650*	*15300*	*480*	*4800*	*16000*	*495*	*4950*	*16200*
0510	*5100*	*16700*	*0525*	*5250*	*17200*	*540*	*5400*	*18000*	*555*	*5550*	*18200*

Theo dõi hướng từ**											
Từ 000 độ đến 179 độ***						Từ 180 độ đến 359 độ***					
Bay bằng thiết bị			Bay bằng mắt			Bay bằng thiết bị			Bay bằng mắt		
Hệ mét tiêu chuẩn	*Mét*	*Feet*	*Hệ mét tiêu chuẩn*	*Mét*	*Feet*	*Hệ mét tiêu chuẩn*	*Mét*	*Feet*	*Hệ mét tiêu chuẩn*	*Mét*	*Feet*
0570	*5700*	*18700*	*0585*	*5850*	*19200*	*600*	*6000*	*20000*	*615*	*6150*	*20200*
0630	*6300*	*20700*	*0645*	*6450*	*21200*	*660*	*6600*	*22000*	*675*	*6750*	*22100*
0690	*6900*	*22600*	*0705*	*7050*	*23100*	*720*	*7200*	*24000*	*735*	*7350*	*24100*
0750	*7500*	*24600*	*0765*	*7650*	*25100*	*780*	*7800*	*26000*	*795*	*7950*	*26100*
0810	*8100*	*26600*	*0825*	*8250*	*27100*	*840*	*8400*	*28000*	*855*	*8550*	*28100*
0890	*8900*	*29100*				*920*	*9200*	*30100*			
0950	*9500*	*31100*				*980*	*9800*	*32100*			
1010	*10100*	*33100*				*1040*	*10400*	*34100*			
1070	*10700*	*35100*				*1100*	*11000*	*36100*			
1130	*11300*	*37100*				*1160*	*11600*	*38100*			
1190	*11900*	*39100*				*1220*	*12200*	*40100*			
1250	*12500*	*41100*				*1310*	*13100*	*43000*			
1370	*13700*	*44900*				*1430*	*14300*	*46900*			
1490	*14900*	*48900*				*1550*	*15500*	*50900*			
...	*...*	*...*				*...*	*...*	*...*			

** Trên cơ sở thỏa thuận dẫn đường theo khu vực, bảng số liệu mực bay bằng thay đổi dựa trên phân cách cao tối thiểu danh nghĩa 1.000 ft (300 m) được sử dụng, trong điều kiện cụ thể tàu bay khai thác trên mực bay FL 410 trong vùng trời quy định.*

*** Theo dõi hướng từ hoặc ở các vùng cực có vĩ độ lớn hơn 70 độ và các khu vực mở rộng đối với khu vực này được quy định bởi nhà chức trách đơn vị ATS, theo dõi dạng ô lưới xác định bởi mạng lưới các đường song song với đường kinh tuyến Greenwich trên biểu đồ cực, ở đó hướng Bắc cực được hiểu là lưới điều khiển hướng Bắc.*

**** Ngoài ra, trên cơ sở của các hợp đồng dẫn đường khu vực, từ 90 độ từ tới 269 độ từ và từ 270 độ từ tới 89 độ từ được quy định các hướng lưu thông chủ yếu và phương thức chuyển tiếp thích hợp liên quan tới với các quy định cụ thể.*

KHÔNG RVSM - Feet

c. Tại những khu vực khác, khi "feet" là đơn vị chính để đo độ cao:

Theo dõi hướng từ**											
Từ 000 độ đến 179 độ***						Từ 180 độ đến 359 độ***					
Bay bằng thiết bị			Bay bằng mắt			Bay bằng thiết bị			Bay bằng mắt		
Mực bay	*Feet*	*Mét*	*Mực bay*	*Feet*	*Mét*	*Mực bay*	*Feet*	*Mét*	*Mực bay*	*Feet*	*Mét*
010	*1000*	*300*	__	__	__	*020*	*2000*	*600*			
030	*3000*	*900*	*035*	*3500*	*1050*	*040*	*4000*	*1200*	*045*	*4500*	*1350*
050	*5000*	*1500*	*055*	*5500*	*1700*	*060*	*6000*	*1850*	*065*	*6500*	*2000*
070	*7000*	*2150*	*075*	*7500*	*2300*	*080*	*8000*	*2450*	*085*	*8500*	*2600*
090	*9000*	*2750*	*095*	*9500*	*2900*	*100*	*10000*	*3050*	*105*	*10500*	*3200*
110	*11000*	*3350*	*115*	*11500*	*3500*	*120*	*12000*	*3650*	*125*	*12500*	*3800*
130	*13000*	*3950*	*135*	*13500*	*4100*	*140*	*14000*	*4250*	*145*	*14500*	*4400*
150	*15000*	*4550*	*155*	*15500*	*4700*	*160*	*16000*	*4900*	*165*	*16500*	*5050*
170	*17000*	*5200*	*175*	*17500*	*5350*	*180*	*18000*	*5500*	*185*	*18500*	*5650*
190	*19000*	*5800*	*195*	*19500*	*5950*	*200*	*20000*	*6100*	*205*	*20500*	*6250*
210	*21000*	*6400*	*215*	*21500*	*6550*	*220*	*22000*	*6700*	*225*	*22500*	*6850*
230	*23000*	*7000*	*235*	*23500*	*7150*	*240*	*24000*	*7300*	*245*	*24500*	*7450*
250	*25000*	*7600*	*255*	*25500*	*7750*	*260*	*26000*	*7900*	*265*	*26500*	*8100*
270	*27000*	*8250*	*275*	*27500*	*8400*	*280*	*28000*	*8550*	*285*	*28500*	*8700*
290	*29000*	*8850*	*300*	*30000*	*9150*	*310*	*31000*	*9450*	*320*	*32000*	*9750*
330	*33000*	*10050*	*340*	*34000*	*10350*	*350*	*35000*	*1065*	*360*	*36000*	*1095*
370	*37000*	*11300*	*380*	*38000*	*11600*	*390*	*39000*	*1190*	*400*	*40000*	*12200*
410	*41000*	*12500*	*420*	*42000*	*12800*	*430*	*43000*	*13100*	*440*	*44000*	*13400*
450	*45000*	*13700*	*460*	*46000*	*14000*	*470*	*47000*	*14350*	*480*	*48000*	*14650*
490	*49000*	*14950*	*500*	*50000*	*15250*	*510*	*51000*	*15550*	*520*	*52000*	*15850*
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

*** Theo dõi hướng từ hoặc ở các vùng cực có vĩ độ lớn hơn 70 độ và các khu vực mở rộng đối với khu vực này được quy định bởi nhà chức trách đơn vị ATS, theo dõi dạng ô lưới xác định bởi mạng lưới các đường song song với đường kinh tuyến Greenwich trên biểu đồ cực, ở đó hướng Bắc cực được hiểu là lưới điều khiển hướng Bắc.*

**** Trên cơ sở của các hợp đồng dẫn đường khu vực, từ 90 độ từ tới 269 độ từ và từ 270 độ từ tới 89 độ từ được quy định các hướng lưu thông chủ yếu và phương thức chuyển tiếp thích hợp liên quan tới với các quy định cụ thể.*

KHÔNG RVSM - MÉT

d. Tại những khu vực khác, khi "mét" là đơn vị chính để đo độ cao:

Theo dõi hướng từ **											
Từ 000 độ đến 179 độ***						Từ 180 độ đến 359 độ***					
Bay bằng thiết bị			Bay bằng mắt			Bay bằng thiết bị			Bay bằng mắt		
Hệ mét tiêu chuẩn	*Mét*	*Feet*	*Hệ mét tiêu chuẩn*	*Mét*	*Feet*	*Hệ mét tiêu chuẩn*	*Mét*	*Feet*	*Hệ mét tiêu chuẩn*	*Mét*	*Feet*
0030	*300*	*1000*	__	__	__	*060*	*600*	*2000*			
0090	*900*	*3000*	*0105*	*1050*	*3500*	*0120*	*1200*	*3900*	*0135*	*1350*	*4400*
0150	*1500*	*4900*	*0165*	*1650*	*5400*	*0180*	*1800*	*5900*	*0195*	*1950*	*6400*
0210	*2100*	*6900*	*0225*	*2250*	*7400*	*0240*	*2400*	*7900*	*0255*	*2550*	*8400*
0270	*2700*	*8900*	*0285*	*2850*	*9400*	*0300*	*3000*	*9800*	*0315*	*3150*	*10300*
0330	*3300*	*10800*	*0345*	*3450*	*11300*	*0360*	*3600*	*11800*	*0375*	*3750*	*12300*
0390	*3900*	*12800*	*0405*	*4050*	*13300*	*0420*	*4200*	*13800*	*0435*	*4350*	*14300*
0450	*4500*	*14800*	*0465*	*4650*	*15300*	*0480*	*4800*	*15700*	*0495*	*4950*	*16200*
0510	*5100*	*16700*	*0525*	*5250*	*17200*	*0540*	*5400*	*17700*	*0555*	*5550*	*18200*
0570	*5700*	*18700*	*0585*	*5850*	*19200*	*0600*	*6000*	*19700*	*0615*	*6150*	*20200*
0630	*6300*	*20700*	*0645*	*6450*	*21200*	*0660*	*6600*	*21700*	*0675*	*6750*	*22100*
0690	*6900*	*22600*	*0705*	*7050*	*23100*	*0720*	*7200*	*23600*	*0735*	*7350*	*24100*
0750	*7500*	*24600*	*0765*	*7650*	*25100*	*0780*	*7800*	*25600*	*0795*	*7950*	*26100*
0810	*8100*	*26600*	*0825*	*8250*	*27100*	*0840*	*8400*	*27600*	*0855*	*8550*	*28100*
0890	*8900*	*29100*	*0920*	*9200*	*30100*	*0950*	*9500*	*31100*	*0980*	*9800*	*32100*
1010	*10100*	*33100*	*1040*	*10400*	*34100*	*1070*	*10700*	*35100*	*1100*	*11000*	*36100*
1130	*11300*	*37100*	*1160*	*11600*	*38100*	*1190*	*11900*	*39100*	*1220*	*12200*	*40100*
1250	*12500*	*41100*	*1280*	*12800*	*42100*	*1310*	*13100*	*43000*	*1370*	*13700*	*44000*
1370	*13700*	*44900*	*1400*	*14000*	*46100*	*1430*	*14300*	*46900*	*1460*	*14600*	*47900*
1490	*14900*	*48900*	*1520*	*15200*	*49900*	*1550*	*15500*	*50900*	*1580*	*15800*	*51900*
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

*** Theo dõi hướng từ hoặc ở các vùng cực có vĩ độ lớn hơn 70 độ và các khu vực mở rộng đối với khu vực này được quy định bởi nhà chức trách đơn vị ATS, theo dõi dạng ô lưới xác định bởi mạng lưới các đường song song với đường kinh tuyến Greenwich trên biểu đồ cực, ở đó hướng Bắc cực được hiểu là lưới điều khiển hướng Bắc.*

**** Trên cơ sở của các hợp đồng dẫn đường khu vực, từ 90 độ từ tới 269 độ từ và từ 270 độ từ tới 89 độ từ được quy định các hướng lưu thông chủ yếu và phương thức chuyển tiếp thích hợp liên quan tới với các quy định cụ thể.*

Phần 11
KHAI THÁC HÀNG KHÔNG CHUNG PHỤC VỤ KINH TẾ, XÃ HỘI

CHƯƠNG A: KHÁI QUÁT CHUNG

11.001 ÁP DỤNG

(a) Phần này quy định các yêu cầu của Việt Nam đối với những Người khai thác và các loại hình khai thác liên quan đến phục vụ các lĩnh vực kinh tế, xã hội theo quy định của Phần này.

(b) Phần này áp dụng cho những tổ chức và cá nhân sử dụng tàu bay để thực hiện ở Việt Nam.

(c) Tất cả những người sử dụng tàu bay để ở Việt Nam phải tuân thủ các yêu cầu về đủ điều kiện bay và khai thác của các phần khác của Bộ quy chế an toàn hàng không này, ngoại trừ các yêu cầu của Phần này hoặc các yêu cầu bổ sung riêng biệt khác.

11.003 CÁC ĐỊNH NGHĨA

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

Ghi chú: Các thuật ngữ khác liên quan đến hàng không được định nghĩa trong Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(1) Bay phục vụ kinh tế, xã hội: là loại hình hoạt động hàng không chung 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;

(2) **Bay nhào lộn:** Một sự cố ý di chuyển, bất ngờ thay đổi thế bay của một tàu bay, một thế bay không bình thường, hoặc gia tốc (thay đổi tốc độ) không bình thường, nó không cần thiết đối với chuyến bay thông thường;

(3) **Cờ, băng rôn, khẩu hiệu:** Một dạng tấm quảng cáo được gắn bên ngoài máy bay và được kéo theo máy bay;

(4) **Khai thác tàu bay nông nghiệp:** Khai thác tàu bay cho các mục đích:

(i) Phun, rải bất kỳ thuốc bảo vệ thực vật nào;

(ii) Bón phân hoặc các hóa chất phục vụ cho cây trồng, nhân giống cây, hoặc thuốc trừ các cây không có lợi; hoặc

(iii) Bay gieo hạt, trồng rừng, bảo vệ rừng, nhưng không bao gồm phun thuốc trừ sâu.

(5) **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.

(6) **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.

11.005 CÁC TỪ VIẾT TẮT

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

(1) AGL (Above Ground Level) - Mức cao phía trên mặt đất;

(2) PIC (Pilot In Command) - Người chỉ huy tàu bay;

(3) IFR (Instrument Flight Rules) - Quy tắc bay bằng thiết bị.

CHƯƠNG B: KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

11.010 ÁP DỤNG

(a) Phần này quy định về:

(1) Khai thác tàu bay nông nghiệp ở Việt Nam; và

(2) Cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp thương mại và dùng riêng cho các hoạt động khai thác này.

11.013 GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

(a) Trừ khi được quy định tại khoản (d) của Điều này, không ai được tiến hành khai thác tàu bay nông nghiệp khi không có Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp theo quy định của Phần này.

(b) Một Người khai thác nếu phù hợp với các quy định của Chương này, thực hiện khai thác tàu bay nông nghiệp với loại trực thăng được trang bị thiết bị phục vụ (tưới, gieo hạt...) bên ngoài, không được coi như là đã được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

(c) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài theo quy định của Phần này có thể thực hiện khai thác tàu bay nông nghiệp chỉ liên quan tới tưới nước dập cháy rừng sử dụng trực thăng cẩu hàng ngoài.

11.015 ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

(a) Người khai thác tàu bay nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận phải gửi về Cục HKVN tối thiểu 60 ngày trước ngày dự kiến tiến hành công việc khai thác tàu bay nông nghiệp.

(b) Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính;

người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác loại hình khai thác nông nghiệp trước đó; loại, kiểu tàu bay (trực thăng, cánh bằng); tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác.

(2) Bản sao các tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của tổ chức đề nghị (giấy phép thành lập hoặc Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh).

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM), bao gồm: hệ thống quản lý và giám sát và khai thác; chương trình an toàn bay và phòng ngừa tai nạn, chính sách khai thác chung của Người khai thác; phương thức khai thác tiêu chuẩn của loại tàu bay; thông tin về đường bay và sân bay; và chính sách huấn luyện; giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

(4) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác;

(5) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

(6) Bản sao hợp đồng bảo dưỡng giữa Người khai thác và các tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với quy định của Phần 11 Bộ quy chế an toàn hàng không, nếu Người khai thác không có tổ chức bảo dưỡng;

(7) Danh mục chủng loại và số lượng tàu bay dự kiến khai thác.

11.017 PHÊ CHUẨN, SỬA ĐỔI VÀ BỔ SUNG GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

(a) Trong thời hạn 10 ngày, kể từ khi nhận được hồ sơ của người đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác tàu bay nông nghiệp, Cục HKVN sẽ thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian phê chuẩn khai thác tàu bay nông nghiệp sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

(b) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN thực hiện việc kiểm tra nội dung các tài liệu và phối hợp với Người khai thác tàu bay để xây dựng kế hoạch kiểm tra thực tế.

(c) Trong thời hạn 30 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp.

(d) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp có thể được sửa đổi, bổ sung:

(1) Cục HKVN sẽ xem xét theo luật và các quy chế hiện hành; hoặc

(2) Dựa trên đơn đề nghị của Người khai thác.

(e) Người khai thác tàu bay nông nghiệp gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN nêu rõ nội dung đề nghị sửa đổi, bổ sung. Hồ sơ đề nghị sửa đổi, bổ sung phải được gửi tối thiểu 30 ngày trước ngày Giấy chứng nhận khai thác tàu bay nông nghiệp sửa đổi, bổ sung dự kiến sẽ có hiệu lực. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị sửa đổi, bổ sung năng định khai thác, loại tàu bay hoặc tàu bay của Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay. Trong đơn nêu rõ nội dung đề nghị sửa đổi, bổ sung;

(2) Các tài liệu sửa đổi, bổ sung có liên quan.

(f) Trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ khi nhận được hồ sơ của người đề nghị bổ sung, sửa đổi Giấy chứng nhận khai thác tàu bay nông nghiệp, Cục HKVN thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian sửa đổi Giấy chứng nhận khai thác tàu bay nông nghiệp chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

(g) Trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN lập kế hoạch thực hiện các công việc kiểm tra nội dung các tài liệu và phối hợp với Người khai thác tàu bay để xây dựng kế hoạch kiểm tra thực tế.

(h) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN phê chuẩn sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian phê chuẩn sửa đổi Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp.

(i) Cục HKVN phê chuẩn yêu cầu sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp nếu xác định khả năng đảm bảo an toàn trong hàng không thương mại và công cộng.

(j) Trong vòng 30 ngày, sau khi nhận được thông báo từ chối sửa đổi, bổ sung, Người khai thác có thể đề nghị Cục HKVN xem xét lại thông báo từ chối.

11.020 CÁC YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

(a) Quy định chung:

(1) Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp cho người đề nghị phù hợp với các quy định về Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp của Chương này;

(2) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp bao gồm các loại phân bón, hóa chất, thuốc bảo vệ thực vật được phép sử dụng.

(b) Người lái:

(1) Người lái tàu bay phải có giấy phép lái tàu bay của Việt Nam còn hiệu lực, phù hợp với loại hình khai thác và loại tàu bay được sử dụng;

(2) Người khai thác tàu bay nông nghiệp thương mại phải có giấy phép hoặc có ít nhất một người lái có giấy phép lái tàu bay thương mại hoặc vận tải hàng không còn hiệu lực được cấp bởi Cục HKVN liên quan tới tàu bay sử dụng khai thác.

(c) Tàu bay: Người đề nghị phải có ít nhất 1 tàu bay có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực để phục vụ cho khai thác nông nghiệp.

(d) Khả năng hiểu biết và kiểm tra kỹ năng: Người đề nghị phải đưa ra các hiểu biết và kỹ năng phù hợp để khai thác tàu bay nông nghiệp.

(1) Trình độ hiểu biết:

(i) Các bước thực hiện trước khi bắt đầu khai thác, bao gồm bề mặt, địa hình khu vực làm việc;

(ii) Quy trình xử lý an toàn của các chất bảo vệ thực vật và xử lý các bình chứa chất bảo vệ thực vật thải ra;

(iii) Các ảnh hưởng chung của thuốc trừ sâu và chất hóa học nông nghiệp đối với cây trồng, động vật và con người, và các phương thức phòng ngừa khi sử dụng thuốc trừ sâu và các chất hóa học;

(iv) Triệu chứng chính của người bị nhiễm thuốc trừ sâu, giới hạn nguy hiểm, và nơi kiểm soát chất độc;

(v) Tính năng và giới hạn khai thác của tàu bay sử dụng;

(vi) Các quy trình áp dụng và quy trình an toàn bay.

(2) Kỹ năng khi di chuyển, bằng chứng trọng lượng cất cánh tối đa của tàu bay được cấp chứng chỉ, hoặc trọng lượng tải tối đa cho phép.

(i) Đường băng ngắn và cất cánh đường băng ngắn (chỉ áp dụng cho tàu bay và tàu bay gyrô);

(ii) Tiếp cận tới vùng làm việc;

(iii) Cải bằng;

(iv) Bay thẳng theo vệt;

(v) Tiến trước và quay vòng;

(vi) Giảm tốc nhanh chóng (dừng lại nhanh) chỉ đối với trực thăng.

11.023 THỜI HẠN VÀ GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp có hiệu lực 24 tháng trừ khi bị hủy bỏ, đình chỉ hoặc thu hồi. Người khai thác nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN tối thiểu 30 ngày trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận, hồ sơ đề nghị gia hạn bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp. bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay (trực thăng, cánh bằng); tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Báo cáo về những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp.

(b) Trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ khi nhận được công văn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận khai thác tàu bay nông nghiệp, Cục HKVN sẽ thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của công văn và các dữ liệu khai thác tàu bay nông nghiệp của 24 tháng trước đó và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian phê chuẩn khai thác tàu bay nông nghiệp sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

(c) Trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ Cục HKVN thực hiện việc kiểm tra nội dung các tài liệu và phối hợp với Người khai thác tàu bay để xây dựng kế hoạch kiểm tra thực tế.

(d) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ khi thống nhất kế hoạch thực hiện công việc kiểm tra tài liệu, kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục

các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian gia hạn Giấy chứng nhận khai thác tàu bay nông nghiệp.

11.025 QUY TẮC KHAI THÁC CHUNG

(a) Điều này quy định quy tắc áp dụng đối với tổ chức, cá nhân và tàu bay sử dụng trong khai thác phục vụ nông nghiệp theo quy định của Phần này, ngoại trừ quy định tại khoản (c) của Điều này.

(b) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp có thể thực hiện các sai lệch trong khai thác so với Phần 10 mà không nhất thiết phải có nhân nhượng từ nhà chức trách hàng không khi thực hiện các công việc hàng không liên quan đến nông nghiệp, bay làm vườn và bảo tồn rừng theo các quy định của Chương này.

(c) Quy tắc khai thác của Chương này áp dụng cho người có Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài thực hiện khai thác tàu bay nông nghiệp chỉ liên quan đến xả nước dập cháy rừng bằng trực thăng cẩu hàng ngoài.

(d) Trong trường hợp hoàn toàn tuân thủ với Chương này, Người khai thác có thể thực hiện khai thác nông nghiệp với tàu bay cánh quay có thiết bị gieo hạt nằm bên ngoài mà không nhất thiết phải có Giấy chứng nhận khai thác do Cục HKVN đã quy định.

11.027 CÁC GIẤY PHÉP, GIẤY CHỨNG NHẬN MANG THEO TÀU BAY

(a) Không ai được phép khai thác tàu bay trừ khi có bản sao Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp được mang theo tàu bay.

(b) Bản gốc của Giấy chứng nhận đăng ký, Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, Giấy chứng nhận vô tuyến điện và Giấy chứng nhận tiếng ồn của tàu bay phải mang theo tàu bay và sẵn sàng cung cấp cho công tác kiểm tra khi được yêu cầu.

11.030 HẠN CHẾ CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

(a) Không ai được phép thực hiện khai thác một tàu bay nông nghiệp theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp do Cục HKVN cấp:

(1) Với mục đích thuê hoặc cho thuê;

(2) Trên một vùng đông dân cư; hoặc

(3) Trên bất kỳ khu vực riêng nào trừ khi người đó là người sở hữu hoặc có quyền sử dụng khu vực đó theo luật định.

11.033 PHƯƠNG THỨC PHUN, RẢI

(a) Không ai được phép phun, rải bất kỳ các chất hoặc hóa chất gây nguy hiểm cho người và tài sản phía dưới.

11.035 PHUN THUỐC TRỪ SÂU, THUỐC BẢO VỆ THỰC VẬT

(a) Ngoại trừ quy định tại khoản (b) của Điều này, người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp không được phun bất kỳ loại thuốc bảo vệ thực vật:

(1) Trái với mục đích đã đăng ký;

(2) Trái với các chỉ dẫn an toàn hoặc giới hạn sử dụng ghi trên nhãn; hoặc

(3) Trái với các quy định của Việt Nam.

(b) Khoản này không áp dụng đối với mục đích thí nghiệm việc phun, rải thuốc bảo vệ thực vật:

(1) Dưới sự giám sát của cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam thực hiện nghiên cứu thuốc bảo vệ thực vật; hoặc

(2) Được Việt Nam cho phép.

11.037 NHÂN SỰ

(a) Cung cấp thông tin: Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp phải đảm bảo rằng mọi nhân viên làm việc trong tổ chức của mình phải biết rõ nhiệm vụ và trách nhiệm của họ.

(b) Người giám sát: Không ai được phép giám sát Người khai thác tàu bay nông nghiệp trừ khi người đó có hiểu biết và kỹ năng phù hợp với các yêu cầu của Chương này.

(c) Người chỉ huy tàu bay: Không ai được phép thực hiện công việc của người chỉ huy tàu bay được khai thác theo quy định của Chương này trừ khi người lái đó:

(1) Có giấy phép lái tàu bay và năng định được miêu tả trong Chương này phù hợp với loại hình khai thác thực hiện; hoặc

(2) Chứng minh đầy đủ cho người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp đang thực hiện khai thác, hoặc cho người giám sát do người có Giấy chứng nhận khai thác tàu bay nông nghiệp chỉ định về trình độ và kỹ năng phù hợp với các yêu cầu của Chương này.

11.040 KHAI THÁC TRONG KHÔNG PHẬN KIỂM SOÁT CỦA MỘT SÂN BAY

(a) Ngoại trừ các chuyến bay đi đến và xuất phát từ vùng phun rải thuốc, không ai được phép khai thác một tàu bay trong phạm vi đường biên bao quanh diện tích bề mặt của không phận loại D quy định của một sân bay cụ thể trừ khi có giấy phép khai thác do cơ quan kiểm soát không lưu phụ trách khu vực sân bay đó cấp.

(b) Không ai được phép khai thác tàu bay trong điều kiện thời tiết dưới mức tối thiểu quy định cho phương thức bay bằng mắt (VFR) trong phạm vi đường biên bao quanh diện tích bề mặt của không phận loại E chiếu lên trên từ mặt đất trừ khi có giấy phép khai thác do cơ quan kiểm soát không lưu phụ trách khu vực sân bay đó cấp.

11.043 KHAI THÁC TRÊN VÙNG ĐÔNG DÂN CƯ: KHÁI QUÁT CHUNG

(a) Người được cấp Giấy chứng nhận có thể hoạt động hoặc cho phép một tàu bay hoạt động trên vùng trời của khu vực đông dân cư ở độ cao yêu cầu, nếu việc khai thác được thực hiện trên nguyên tắc:

(1) Đảm bảo an toàn tối đa cho người và tài sản trên mặt đất của khu vực đó và phù hợp với hoạt động khai thác; và

(2) Phải trình Cục HKVN phê chuẩn kế hoạch bay cho mỗi lần khai thác, bao gồm:

(i) Sơ đồ tĩnh không liên quan tới khu vực khai thác;

(ii) Khả năng hạ cánh khẩn cấp của tàu bay được sử dụng; và

(iii) Bất kỳ sự phối hợp cần thiết với cơ quan kiểm soát không lưu.

(b) Người được cấp Giấy chứng nhận phải đảm bảo rằng tất các tàu bay khai thác đã thực hiện đúng như các quy định liên quan.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.043 quy định chung về khai thác trên khu vực đông dân cư.

11.045 KHAI THÁC TRÊN VÙNG ĐÔNG DÂN CƯ: NGƯỜI LÁI VÀ TÀU BAY

(a) Người chỉ huy tàu bay khi khai thác trên khu vực đông dân cư phải có ít nhất:

(1) 25 giờ bay là chỉ huy tàu bay thực hiện trên tàu bay cơ bản;

(2) 100 giờ bay kinh nghiệm như người chỉ huy tàu bay thực hiện công việc phun hóa chất cho nông nghiệp.

(b) Tàu bay:

(1) Ngoại trừ trực thăng, mỗi tàu bay phải có khả năng vứt bỏ ít nhất một nửa khối lượng hóa chất nông nghiệp trong vòng 45 giây. Nếu tàu bay được trang bị thiết bị để vứt bỏ thùng hoặc thiết bị rót hóa chất thì những thiết bị đó có bộ phận khóa, chốt để ngăn ngừa việc vứt bỏ ngoài ý muốn của tổ bay.

11.047 LƯU GIỮ VÀ XUẤT TRÌNH GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

(a) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp phải cất giữ Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp ở căn cứ chính và phải xuất trình cho đoàn kiểm tra của Cục HKVN và các cơ quan có thẩm quyền khi được yêu cầu.

11.050 CÁC HỒ SƠ: GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP THƯƠNG MẠI

(a) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp phải duy trì và cất giữ tại căn cứ chính các hồ sơ sau đây:

(1) Tên và địa chỉ của mỗi người được cung cấp dịch vụ tàu bay nông nghiệp;

(2) Thời gian phục vụ;

(3) Tên và số lượng hóa chất được rải (phun) cho mỗi lần thực hiện; và

(4) Tên, địa chỉ và số giấy phép của người lái được sử dụng trong khai thác tàu bay nông nghiệp chứng minh tại thời điểm đó người lái đáp ứng các yêu cầu về trình độ và kỹ năng theo quy định của Chương này.

(b) Các hồ sơ quy định tại Điều này phải được lưu giữ ít nhất 12 tháng.

11.053 THAY ĐỔI ĐỊA CHỈ

(a) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp phải thông báo chi tiết bằng văn bản cho Cục HKVN về bất kỳ thay đổi nào liên quan tới địa chỉ hoặc căn cứ khai thác chính của mình.

11.055 CHẤM DỨT VIỆC KHAI THÁC.

(a) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp phải nộp lại Giấy chứng nhận cho Cục HKVN sau khi chấm dứt việc khai thác.

CHƯƠNG C: TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

11.060 ÁP DỤNG

(a) Chương này quy định:

(1) Trình tự, thủ tục cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho trực thăng được sử dụng trong khai thác cẩu hàng ngoài;

(2) Các quy định về khai thác và Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài ở Việt Nam.

(b) Quy định về Giấy chứng nhận của Phần này không áp dụng đối với:

(1) Nhà chế tạo trực thăng khi phát triển bộ phận cẩu hàng ngoài;

(2) Việc khai thác được thực hiện bởi người đã đáp ứng đầy đủ các quy định phù hợp với việc cấp Giấy chứng nhận hoặc ủy quyền trong Phần này;

(3) Các chuyến bay huấn luyện được thực hiện chuẩn bị cho việc kiểm chứng phù hợp các quy định của Phần này; hoặc

(4) Chính quyền địa phương hoặc chính phủ tiến hành khai thác với tàu bay công vụ.

(c) Theo quy định của Phần này, một người không phải là thành viên tổ bay có nhiệm vụ liên quan đến việc khai thác cẩu hàng ngoài có thể được tham gia chuyến bay trên loại trực thăng cẩu hàng ngoài được phê chuẩn là hạng D.

11.063 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Không ai được phép tiến hành các loại hình khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài mà không có Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài do Cục HKVN cấp phù hợp với các quy định của Phần này.

11.065 HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Trừ khi dừng hoạt động sớm, bị hủy bỏ, hoặc thu hồi, Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

11.067 ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP HOẶC GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

(a) Người khai thác nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận gửi về Cục HKVN tối thiểu 60 ngày trước ngày dự kiến tiến hành công việc khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

(b) Hồ sơ công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài được làm theo mẫu, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại trực thăng được sử dụng; thông tin kỹ thuật và tính năng của thiết bị cẩu hàng ngoài, phương thức lắp đặt thiết bị; tài liệu khai thác trực thăng liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Bản sao các tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của tổ chức đề nghị (giấy phép thành lập, Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh);

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

(5) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác;

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

(7) Danh mục chủng loại và số lượng tàu bay dự kiến khai thác.

11.070 PHÊ CHUẨN, SỬA ĐỔI VÀ BỔ SUNG GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

(a) Trong thời hạn 10 ngày, kể từ khi nhận được hồ sơ của người đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài, Cục HKVN sẽ thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian phê chuẩn khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

(b) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN thực hiện việc kiểm tra nội dung các tài liệu và phối hợp với Người khai thác tàu bay để xây dựng kế hoạch kiểm tra thực tế.

(c) Trong thời hạn 30 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

(d) Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài có thể được sửa đổi, bổ sung trong các trường hợp:

(1) Liên quan đến an toàn trong khai thác và lợi ích công cộng đòi hỏi phải sửa đổi; hoặc.

(2) Người có AOC đề nghị sửa đổi, và Cục HKVN nhận thấy vấn đề an toàn trong khai thác và lợi ích công cộng cho phép sửa đổi.

(e) Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN nêu rõ nội dung đề nghị sửa đổi, bổ sung. Hồ sơ đề nghị sửa đổi, bổ sung phải được gửi ít nhất 30 ngày trước ngày Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài dự kiến sẽ có hiệu lực, bao gồm:

(1) Đơn đề nghị sửa đổi, bổ sung năng định khai thác, loại tàu bay hoặc tàu bay của Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay. Trong đơn nêu rõ nội dung đề nghị sửa đổi, bổ sung;

(2) Các tài liệu sửa đổi, bổ sung có liên quan.

(f) Trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ khi nhận được hồ sơ của người đề nghị bổ sung, sửa đổi Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài, Cục HKVN có trách nhiệm kiểm tra hồ sơ và đánh giá nội dung kê khai trong hồ sơ đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian sửa đổi Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

(g) Trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN thực hiện việc kiểm tra nội dung các tài liệu và phối hợp với Người khai thác trực thăng để xây dựng kế hoạch kiểm tra thực tế.

(h) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN phê chuẩn sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian phê chuẩn sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

(i) Trong vòng 30 ngày, sau khi nhận được thông báo từ chối sửa đổi, bổ sung, Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài có thể đề nghị Cục HKVN xem xét lại

thông báo từ chối sau khi khắc phục khuyến cáo của Cục HKVN. Trong thời hạn 03 ngày làm việc, Cục HKVN xem xét phê chuẩn sửa đổi, bổ sung giấy chứng nhận Người khai thác.

(j) Khi có thay đổi về số lượng, chủng loại tàu bay trực thăng sử dụng cho việc cẩu hàng ngoài đối với phạm vi của Giấy chứng nhận, người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài phải thực hiện đề nghị sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu ngoài theo quy định của Phần này.

11.073 TRỰC THĂNG

(a) Người đề nghị phải có sử dụng ít nhất một tàu bay trực thăng có:

(1) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay theo quy định, và phù hợp các yêu cầu liên quan đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được quy định trong Bộ quy chế an toàn hàng không này và các quy định bổ sung đối với trực thăng cẩu hàng ngoài được quy định trong Phần này;

(2) Tuân thủ các ủy quyền được yêu cầu theo Giấy chứng nhận được cấp theo Chương này áp dụng cho trực thăng cẩu hàng ngoài; và

(3) Có một tiêu chuẩn phù hợp hoặc Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay loại có giới hạn.

11.075 NHÂN SỰ

(a) Người đề nghị phải có hoặc sẵn sàng đáp ứng ít nhất một người có giấy phép lái tàu bay thương mại hoặc vận tải hàng không do Cục HKVN cấp với năng định phù hợp với loại trực thăng được sử dụng.

(b) Người đề nghị phải chỉ định một người lái phụ trách đội tàu bay trực thăng khai thác cẩu hàng ngoài.

(c) Người đề nghị có thể chỉ định một người lái có trình độ phù hợp để thay thế người phụ trách đội tàu bay trực thăng khi người phụ trách vắng mặt.

(d) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài phải báo cáo bất kỳ sự thay đổi khi chỉ định người phụ trách và người thay thế ngay lập tức cho Cục HKVN.

(e) Người phụ trách đội tàu bay trực thăng cẩu ngoài phải đạt được trình độ và kỹ năng phù hợp với loại hình khai thác được quy định tại Chương này trong vòng 30 ngày; trong trường hợp không đáp ứng được yêu cầu về trình độ và kỹ năng, Người khai thác phải chấm dứt việc khai thác theo Giấy chứng nhận đã được Cục HKVN cấp.

11.077 HIỆU LỰC VÀ GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài sẽ có hiệu lực 24 tháng trừ khi bị hủy bỏ, đình chỉ hoặc thu hồi. Người khai thác nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận gửi về Cục HKVN tối thiểu 30 ngày trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận, bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay trực thăng; tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Báo cáo về những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

(b) Trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ khi nhận được công văn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài, Cục HKVN sẽ thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của công văn và các dữ liệu khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài của 24 tháng trước đó và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian phê chuẩn khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

(c) Trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ Cục HKVN thực hiện việc kiểm tra nội dung các tài liệu và phối hợp với Người khai thác tàu bay để xây dựng kế hoạch kiểm tra thực tế.

(d) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ khi thống nhất kế hoạch thực hiện công việc kiểm tra tài liệu, kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian gia hạn Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

11.080 XUẤT TRÌNH, THU HỒI HOẶC TỪ BỎ GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

(a) Người thực hiện khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài phải mang theo bản sao Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài trên mỗi trực thăng trong khi khai thác.

(b) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài phải nộp lại Giấy chứng nhận này cho Cục HKVN nếu:

(1) Cục HKVN đình chỉ hoặc thu hồi Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài; hoặc

(2) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài không tiếp tục khai thác và không tiếp tục khai thác loại trong vòng 2 năm.

11.083 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC

(a) Không ai có thể thực hiện khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài nếu không có tài liệu hướng dẫn bay trực thăng/trực thăng cẩu hàng ngoài theo quy định của Phần này.

(b) Không ai có thể thực hiện khai thác tàu bay cẩu hàng ngoài trừ khi:

(1) Trực thăng phù hợp với các quy định của Phần này; và

(2) Trực thăng/trực thăng cẩu hàng ngoài được phê chuẩn theo Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

(c) Trước khi Người khai thác trực thăng với cấu hình cẩu hàng ngoài khác cơ bản với cấu hình của người sử dụng trước đó với cùng kiểu trực thăng (mặc dù không cùng loại trực thăng/trực thăng cẩu hàng ngoài), người đó phải thực hiện theo mẫu mà mẫu đó không gây nguy hiểm cho con người và tài sản dưới mặt đất, như theo các kiểm tra khai thác bay của Cục HKVN cho loại trực thăng/trực thăng cẩu hàng ngoài phù hợp:

(1) Trọng lượng của trực thăng/trực thăng cẩu hàng ngoài và trọng tâm trong giới hạn phê chuẩn, bộ phận cẩu hàng ngoài được bảo hiểm chặt và bộ phận đó không cản trở các thiết bị được lắp để loại bỏ trong trường hợp khẩn cấp;

(2) Tạo sự nâng ban đầu và đảm bảo rằng khả năng kiểm soát theo ý muốn;

(3) Trong khi treo, đảm bảo rằng hướng điều khiển phù hợp;

(4) Tốc độ bay về phía trước để đảm bảo rằng tư thế không bị va chạm (dù trực thăng hay hàng cẩu ngoài) trong trường hợp trực thăng mất điều khiển hoặc trường hợp nguy hiểm khác;

(5) Trong khi bay về phía trước, kiểm tra độ dao động nguy hiểm của hàng cẩu ngoài, nhưng nếu người lái không nhìn thấy hàng cẩu ngoài, thành viên tổ bay khác hoặc người dưới mặt đất đảm bảo việc kiểm tra này và báo cho người lái;

(6) Tăng tốc về phía trước và xác định tốc độ bay sao cho không bị dao động nguy hiểm hoặc xảy ra các hiện tượng khí động nguy hiểm.

(d) Mặc dù các quy định của phần 10, người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài có thể tiến hành khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài trên khu vực đông đúc nếu các khai thác thực hiện đó không gây nguy hiểm cho con người và tài sản ở dưới và phù hợp với các quy định sau:

(1) Người khai thác phải trình bày bản kế hoạch cho mỗi loại khai thác và được Cục HKVN phê chuẩn;

Ghi chú: Kế hoạch phải bao gồm văn bản đồng ý của cơ quan địa phương có thẩm quyền đảm bảo việc sơ tán người không được phép vào khu vực mà hoạt động cẩu ngoài sẽ được thực hiện, phối hợp với cơ quan kiểm soát không lưu, trong trường hợp cần thiết, và bản đồ chi tiết nêu rõ các đường bay và độ cao bay.

(2) Mỗi chuyến bay phải thực hiện ở một độ cao và hành trình cho phép loại bỏ bộ phận cẩu hàng ngoài, và trực thăng hạ cánh được trong trường hợp khẩn cấp mà không gây nguy hiểm cho con người và tài sản ở dưới.

(e) Mặc dù các quy định của Phần 10, và ngoại trừ các quy định của Phần này, người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài có thể thực hiện khai thác cẩu hàng ngoài, bao gồm tiếp cận, khởi hành và di chuyển đến vị trí cẩu hàng cần thiết để hoạt động, độ cao dưới 500 feet so với bề mặt và gần 500 feet so với người, phương tiện và nhà cửa, nếu các khai thác thực hiện không gây ra một nguy hiểm nào đối với con người và tải sản bên dưới.

(f) Không ai được thực hiện khai thác cẩu hàng ngoài theo quy tắc IFR trừ khi được Cục HKVN phê chuẩn riêng biệt.

11.085 NHỮNG NGƯỜI BAY THEO

(a) Không người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài nào được phép cho người đi theo trực thăng khai thác cẩu hàng ngoài trừ khi người đó:

(1) Là thành viên tổ lái;

(2) Là học viên bay;

(3) Thực hiện một chức năng đặc biệt trong khai thác cẩu hàng ngoài; hoặc

(4) Cần thiết để hoàn thành công việc liên quan trực tiếp tới khai thác đó.

(b) PIC phải đảm bảo rằng tất cả những người đó được trao đổi về tất cả các phương thức thích hợp để hoạt động (bao gồm phương thức bình thường, phương thức bất thường, phương thức khẩn cấp) và các thiết bị được sử dụng trong khai thác cẩu hàng ngoài trước khi cất cánh.

11.087 HUẤN LUYỆN, HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ VÀ CÁC YÊU CẦU KIỂM TRA THÀNH VIÊN TỔ BAY

(a) Không ai được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu ngoài và không ai được phép phục vụ như một người lái trực thăng cẩu hàng ngoài trừ khi người đó:

(1) Chứng minh với Cục HKVN về sự hiểu biết và kỹ năng về trực thăng/trực thăng cẩu hàng ngoài;

(2) Có thư xác nhận hoặc có nhật ký bay ghi chép kinh nghiệm bay cẩu ngoài phù hợp với điểm (1), khoản (a) của Điều này.

(b) Không Người khai thác nào có thể sử dụng, không ai được phục vụ như một thành viên tổ bay hoặc những Người khai thác khác trong khai thác hạng D trừ khi trong vòng không quá 12 tháng theo lịch người đó hoàn thành khóa huấn luyện ban đầu được phê chuẩn hoặc đã tham gia chương trình huấn luyện định kỳ.

(c) Quy định tại khoản (b) của Điều này không áp dụng đối với người lái đã thực hiện khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài trên cùng một kiểu loại tàu bay trực thăng trong vòng 12 tháng trước đó.

11.090 CÁC YÊU CẦU VỀ THÔNG SỐ CHUYẾN BAY

(a) Người đề nghị phải chứng minh cho Cục HKVN bằng cách thực hiện bay kiểm chứng để chứng minh việc trực thăng cẩu hàng ngoài có các thông số phù hợp, trừ khi khai thác bay kiểm chứng đã được thực hiện trước đó và các thông số của trực thăng cẩu hàng ngoài đã phù hợp. Đối với mục đích kiểm chứng, trọng lượng hàng cẩu ngoài (bao gồm cả bộ phận cẩu hàng) là tối đa theo quy định cho phép.

(b) Trực thăng cẩu hàng ngoài hạng A: Khai thác bay kiểm chứng phải bao gồm ít nhất các di chuyển sau đây:

(1) Cất, hạ cánh;

(2) Kiểm chứng điều khiển hướng thích hợp trong khi treo;

(3) Tăng tốc từ trạng thái treo;

(4) Bay ngang ở tốc độ tối đa đề nghị cho phép.

(c) Trực thăng cẩu hàng ngoài hạng B và D: Khai thác bay kiểm chứng phải bao gồm ít nhất các di chuyển sau đây:

(1) Móc hàng;

(2) Kiểm chứng điều khiển hướng thích hợp trong khi treo;

(3) Tăng tốc từ trạng thái treo;

(4) Bay ngang ở tốc độ tối đa đề nghị cho phép;

(5) Kiểm chứng khai thác thiết bị nâng tương ứng;

(6) Di chuyển hàng vào vị trí và thả hàng, theo điều kiện khai thác có thể bằng cách điều khiển thiết bị thả hàng nhanh được lắp trên trực thăng.

(d) Trực thăng cẩu hàng ngoài hạng C: Đối với trực thăng cẩu hàng ngoài loại C được sử dụng dây chằng buộc, cáp, hoặc các khai thác tương tự, bay kiểm chứng khai thác phải bao gồm các di chuyển, thích hợp quy định tại khoản (c) của Điều này.

11.093 CẤU TRÚC VÀ THIẾT KẾ

(a) Bộ phận gắn hàng ngoài: Mỗi bộ phận gắn hàng ngoài phải được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Thiết bị thả hàng nhanh: Mỗi thiết bị vứt bỏ nhanh phải được Cục HKVN phê chuẩn.

(c) Trọng tải và trọng tâm:

(1) Trọng tải: Tổng trọng tải của trực thăng cẩu hàng ngoài phải không vượt quá tổng trọng tải được phê chuẩn cho trực thăng khi phê chuẩn Giấy chứng nhận loại;

(2) Trọng tâm: Vị trí trọng tâm trong tất cả các điều kiện cẩu hàng ngoài phải nằm trong phạm vi cho phép của trực thăng phù hợp với phê chuẩn Giấy chứng nhận loại.

11.095 CÁC GIỚI HẠN KHAI THÁC

(a) Ngoài các giới hạn nêu trong tài liệu hướng dẫn bay trực thăng được phê chuẩn, và bất kỳ các giới hạn khác của Cục HKVN, Người khai thác phải ban hành ít nhất các giới hạn sau đây và ghi trong tài liệu hướng dẫn bay trực thăng cẩu hàng đối với khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài:

(1) Trực thăng cẩu hàng ngoài có thể chỉ được khai thác trong phạm vi các trọng tải và trọng tâm được quy định tại Chương này;

(2) Trực thăng cẩu hàng ngoài có thể không được khai thác với trọng lượng tải cẩu ngoài vượt quá giới hạn được sử dụng phù hợp với các quy định của Chương này;

(3) Trực thăng cẩu hàng ngoài có thể không được khai thác ở các tốc độ lớn hơn quy định cho phép tại Chương này;

(4) Không ai có thể thực hiện khai thác cẩu hàng ngoài theo quy định tại Phần này với một loại trực thăng được cấp Giấy chứng nhận loại bị giới hạn hoạt động trên khu vực dân cư đông đúc, khu vực đường bay dày đặc hoặc gần khu vực đông đúc của sân bay;

(5) Trực thăng cẩu hàng ngoài hạng D chỉ có thể được thực hiện theo các quy định sau đây:

(i) Trực thăng sử dụng phải có Giấy chứng nhận loại theo loại vận tải hạng A đối với trọng tải khai thác và khả năng treo với một động cơ không hoạt động ở tải trong khai thác và ở độ cao đó;

(ii) Trực thăng phải được trang bị cho phép liên lạc vô tuyến nội bộ các thành viên tổ bay được yêu cầu;

(iii) Thiết bị nâng người phải được Cục HKVN phê chuẩn;

(iv) Thiết bị nâng phải có thể vứt bỏ trong trường hợp khẩn cấp bằng 2 hành động độc lập.

11.097 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN BAY TRỰC THĂNG CẨU HÀNG

(a) Người đề nghị phải chuẩn bị một tài liệu hướng dẫn bay trực thăng cẩu hàng và nộp cho Cục HKVN phê chuẩn. Giới hạn độ cao, tốc độ, dữ liệu đường bao không được liệt kê là các giới hạn khai thác. Tài liệu hướng dẫn phải có:

(1) Các giới hạn khai thác, các phương thức khai thác (bình thường, khẩn nguy), tính năng và các thông tin khác theo quy định của Chương này;

(2) Hạng trực thăng cẩu hàng đã có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được kiểm chứng theo Chương này; và

(3) Trong thông tin các phần của tài liệu hướng dẫn bay trực thăng cẩu hàng:

(i) Thông tin bất kỳ về các tính năng riêng biệt khi khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài;

(ii) Các biện pháp phòng ngừa đối với vấn đề ổn định điện cho trực thăng cẩu hàng hạng B, C và D;

(iii) Bất kỳ các thông tin quan trọng khác đối với an toàn khai thác cẩu hàng ngoài.

11.100 DẤU HIỆU VÀ CÁC NHÃN MÁC

(a) Các dấu hiệu và nhãn mác dưới đây phải được hiển thị rõ ràng và phải đảm bảo nó không dễ dàng bị xóa, bị biến dạng hoặc bị tối mờ:

(1) Nhãn mác (được hiển thị trong buồng lái hoặc buồng hàng) thể hiện hạng trực thăng cẩu hàng ngoài và giới hạn được phê chuẩn cho trực thăng đó;

(2) Nhãn mác, dấu hiệu, hoặc bản hướng dẫn (được hiển thị gần bộ phận gắn cẩu hàng ngoài) thể hiện tải cẩu hàng tối đa được phê chuẩn.

11.103 GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Người khai thác được cấp Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài phải có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực cho mỗi loại trực thăng và danh mục số đăng ký được kèm theo Giấy chứng nhận, khi trực thăng tiến hành thực hiện khai thác theo quy định của Phần này.

(Xem tiếp Công báo số 877 + 878)

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Địa chỉ: Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại liên hệ:
- Nội dung: 080.44417; Fax: 080.44517
- Phát hành: 080.48543
Email: congbao@chinhphu.vn
Website: http://congbao.chinhphu.vn
In tại: Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng

Giá: 10.000 đồng