PHẦN VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

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

(Tiếp theo Công báo số 305 + 306)

PHỤ LỤC X
Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ QCATHK
(Ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 12.001 như sau:

"c. Phần này áp dụng đối với:

1. Người thực hiện nhiệm vụ của Người khai thác nói tại khoản b của Điều này;

2. Bên thứ 3 thay mặt cho Người khai thác thực hiện công việc."

2. Sửa đổi khoản c Điều 12.010 như sau:

"c. Người có AOC phải luôn duy trì sự tuân thủ các điều khoản, điều kiện cấp Giấy chứng nhận, năng định khai thác và các yêu cầu bảo dưỡng quy định trong AOC."

3. Sửa đổi khoản c Điều 12.017 như sau:

"c. Đối với mỗi đội tàu bay cùng loại và năng định, Cục Hàng không Việt Nam sẽ cấp các tài liệu sau đây để đặt trong buồng của từng tàu bay do người có AOC khai thác:

1. 01 bản sao AOC được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận;

2. 01 bản sao các năng định, điều kiện và giới hạn của đội tàu bay đó;

3. Các quy định về bản sao của AOC và các năng định được quy định chi tiết tại Phụ lục I và Phụ lục II của Điều 12.017."

4. Bổ sung khoản b Điều 12.030 như sau:

"b. Cục Hàng không Việt Nam sẽ không cấp AOC cho đến khi người nộp đơn chứng minh cho Cục Hàng không Việt Nam rằng họ có tổ chức hợp lý, biện pháp

để kiểm soát và giám sát hoạt động khai thác bay, chương trình huấn luyện cũng như các hợp đồng phục vụ mặt đất và bảo dưỡng phù hợp với bản chất và loại hình khai thác."

5. Sửa đổi, bổ sung Điều 12.033 như sau:

"12.033 YÊU CẦU CẤP SỬA ĐỔI, BỔ SUNG AOC

a. Ngoại trừ các quy định khi cấp Giấy chứng nhận lần đầu, các yêu cầu sửa đổi, bổ sung về quyền hạn khai thác trong AOC nêu sau đây đòi hỏi phải thực hiện một cách đầy đủ quy trình phê chuẩn trước khi hoạt động:

1. Bổ sung kiểu loại và cấu hình tàu bay mới;

2. Khai thác trong mọi điều kiện thời tiết bao gồm tiếp cận bằng thiết bị CAT II, CAT III và cất cánh trong tầm nhìn hạn chế;

3. Các loại dẫn đường theo tính năng (RNP 1...);

4. Khai thác trong vùng trời trọng yếu (MNPS, NORPAC, RVSM, CPDLC, Polar...);

5. Khai thác EDTO;

6. Khai thác tàu bay 01 người lái ban đêm và khai thác trong điều kiện IMC. Việc cấp Giấy chứng nhận khai thác bay loại tàu bay có 01 người lái quy định tại Phụ lục 1 Điều 12.033.

7. Khai thác tàu bay 01 động cơ tuốc-bin vào ban đêm và khai thác trong điều kiện IMC. Việc cấp Giấy chứng nhận cho tàu bay 01 động cơ tuốc-bin quy định tại Phụ lục 2 Điều 12.033.

8. Khai thác trực thăng hạng 3. Việc cấp Giấy chứng nhận khai thác trực thăng hạng 3 trong vận tải hàng không thương mại quy định tại Phụ lục 3 Điều 12.033.

9. Các nội dung khác theo quy định."

6. Sửa đổi khoản a và khoản b Điều 12.035 như sau:

"a. Tổ chức, cá nhân được phép khai thác 01 loại tàu bay với mục đích vận tải hàng không thương mại khi thực hiện thành công các chuyến bay kiểm chứng trong quá trình phê chuẩn AOC của Cục Hàng không Việt Nam trên loại tàu bay đó.

b. Tổ chức, cá nhân được phép khai thác tàu bay trong khu vực được xác định là đặc biệt hoặc sử dụng hệ thống dẫn đường chuyên ngành khi thực hiện thành công chuyến bay kiểm chứng và chuyến bay xác nhận trong quá trình phê chuẩn AOC của Cục Hàng không Việt Nam."

7. Sửa đổi Điều 12.037 như sau:

"12.037 KHAI THÁC TẦM BAY MỞ RỘNG (EDTO)

a. Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện khai thác EDTO khi được Cục Hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận và phê chuẩn ngưỡng thời gian cụ thể.

b. Trong khi đánh giá để cấp AOC, Cục Hàng không Việt Nam phải xem xét tuyến đường bay, điều kiện khai thác dự tính và vị trí của sân bay dự bị đầy đủ trên đường bay. Phê chuẩn các loại hình khai thác này phải tính đến các nội dung sau:

1. Quá trình phê chuẩn tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của loại tàu bay;

2. Độ tin cậy của hệ thống lực đẩy;

3. Các quy trình bảo dưỡng của Người khai thác tàu bay;

4. Hoạt động thực tế của Người khai thác tàu bay;

5. Các phương thức điều phối bay của Người khai thác tàu bay;

6. Chương trình huấn luyện tổ bay của Người khai thác tàu bay.

c. Khi phê chuẩn thời gian bay đổi hướng tối đa đến sân bay dự bị cho Người khai thác tàu bay và loại tàu bay cụ thể trong khai thác tầm bay mở rộng, Cục Hàng không Việt Nam phải đảm bảo rằng:

1. Các giới hạn thời gian khai thác tầm bay mở rộng của các hệ thống chính liên quan đến khai thác EDTO không được vượt quá quy định tại tài liệu AFM và các tài liệu liện quan (đối với tất cả các loại tàu bay);

2. Tàu bay phải được phê chuẩn để khai thác EDTO (đối với tàu bay 02 động cơ tuốc bin).

d. Cục Hàng không Việt Nam khi phê chuẩn thời gian bay đổi hướng tối đa đến sân bay dự bị đối với tàu bay 02 động cơ tuốc bin phải đảm rằng các yếu tố sau được tính đến để đảm bảo mức độ an toàn theo các quy định của Phụ ước 8 của ICAO:

1. Độ tin cậy của động cơ;

2. Tàu bay được phê chuẩn đủ điều kiện bay khai thác EDTO;

3. Chương trình bảo dưỡng EDTO.”

8. Sửa đổi Điều 12.043 như sau:

“12.043 NHẬN BIẾT VỀ HÀNG NGUY HIỂM VÀ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN CHUYÊN CHỞ HÀNG NGUY HIỂM

a. Tổ chức, cá nhân được phép khai thác vận tải hàng không thương mại khi tuân thủ các yêu cầu của Phần 18 của Bộ QCATHK liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.

b. Người khai thác tàu bay không chuyên chở hàng nguy hiểm phải thiết lập:

1. Chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm đáp ứng các yêu cầu của Phần này, Phần 14, Phần 18 Bộ QCATHK và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật Phần 1 Chương 4 Bảng 1-5 tương ứng của ICAO;

2. Chính sách và quy trình liên quan đến hàng nguy hiểm trong tài liệu hướng dẫn khai thác để đáp ứng tối thiểu các yêu cầu của Phụ ước 18, của Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật của ICAO và Phần 18 của Bộ QCATHK để đảm bảo rằng nhân viên có thể:

i. Xác định từ chối vận chuyển và báo cáo hàng nguy hiểm không khai báo, bao gồm cả vật liệu và thiết bị của nhà sản xuất (COMAT) trong trường hợp là hàng nguy hiểm;

ii. Báo cáo sự cố và tai nạn liên quan đến hàng nguy hiểm cho Cục Hàng không Việt Nam và Nhà chức trách thích hợp của quốc gia nơi xảy ra sự cố hoặc tai nạn.

c. Người khai thác tàu bay chuyên chở hàng nguy hiểm phải hoàn thành quá trình cấp Giấy chứng nhận theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam để đảm bảo rằng Người khai thác tàu bay chứng minh được sự tuân thủ các yêu cầu của Phần 18 Bộ QCATHK để vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không an toàn, bằng việc thiết lập:

1. Chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm đáp ứng các quy định của Phần này, Phần 14 và Phần 18 của Bộ QCATHK và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật Phần 1 Chương 4 Bảng 1-5 tương ứng của ICAO;

2. Chính sách và quy trình liên quan đến hàng nguy hiểm trong tài liệu hướng dẫn khai thác để đáp ứng tối thiểu các yêu cầu của Phụ ước 18, của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật của ICAO và Phần 18 của Bộ QCATHK để đảm bảo rằng nhân viên có thể:

i. Xác định, từ chối vận chuyển và báo cáo hàng nguy hiểm không khai báo hoặc khai báo sai, bao gồm cả hàng COMAT khi là hàng nguy hiểm;

ii. Báo cáo sự cố và tai nạn liên quan đến hàng nguy hiểm cho Cục Hàng không Việt Nam và Nhà chức trách tích hợp của quốc gia nơi xảy ra sự cố hoặc tai nạn;

iii. Chấp nhận, phục vụ, lưu kho, vận chuyển, chất và dỡ hàng nguy hiểm bao gồm cả hàng COMAT khi là hàng nguy hiểm;

iv. Cung cấp cho người chỉ huy tàu bay chính xác và tin cậy các thông tin viết tay hoặc in từ máy liên quan đến hàng nguy hiểm vận chuyển trên chuyến bay.

d. Người khai thác có AOC phải đảm bảo tất cả các nhân viên bao gồm cả nhân viên của bên thứ 3 tham gia vào quá trình chấp nhận, phục vụ, chất xếp và bốc dỡ hàng hóa được thông báo về các hạn chế và các yêu cầu về khai thác trong quá trình vận chuyển hàng nguy hiểm.”

9. Bổ sung Điều 12.045 như sau:

"12.045 PHÊ CHUẨN CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC BỔ SUNG

a. Trừ khi được đề cập đến trong quá trình phê chuẩn ban đầu, các đề nghị tiếp theo đối với phê chuẩn trước khi khai thác phải được thực hiện theo quy trình bao gồm cả công nhận hoặc kiểm chứng:

1. Hệ thống hạ cánh tự động;

2. HUD (hoặc tương đương), EVS, SVS, CVS hoặc bất kỳ sự kết hợp của các hệ thống này thành một hệ thống hỗn hợp;

3. PBN và các biến thể, bao gồm cả RNP-APCH;

4. ADS-C, bao gồm cả CPDLC;

5. ADS-B-IN and -OUT;

6. RCP;

7. EFB;

8. Các phê chuẩn trọng yếu khác được xác định bởi Cục Hàng không Việt Nam hoặc khi các tiêu chuẩn quốc tế thay đổi.

b. Người khai thác tàu bay phải nộp đơn đề nghị phê chuẩn theo mẫu quy định của Cục Hàng không Việt Nam."

10. Bổ sung Điều 12.047 như sau:

"12.047 KHÁC BIỆT KHAI THÁC DỰA TRÊN ĐÁNH GIÁ RỦI RO AN TOÀN

a. Cục Hàng không Việt Nam có thể dựa trên kết quả của đánh giá rủi ro an toàn cụ thể được tiến hành bởi Người khai thác tàu bay mà cho thấy mức độ an toàn tương đương được duy trì để phê chuẩn các khác biệt về khai thác đối với các yêu cầu sau:

1. Việc lựa chọn sân bay dự bị;

2. Yêu cầu nhiên liệu tối thiểu;

3. Các yêu cầu liên quan đến thời gian bay đổi hướng tối đa đến sân bay dự bị trong khai thác EDTO;

4. Sử dụng HUD (hoặc tương đương), EVS, SVS hoặc CVS.

b. Người khai thác tàu bay phải nộp đơn xin phép khai thác với khác biệt theo mẫu và thể thức được quy định bởi Cục Hàng không Việt Nam.

c. Các yêu cầu bổ sung liên quan đến đơn đề nghị khai thác với các khác biệt được quy định tại Phụ lục 1, 2 và 3 của Điều 12.047 của Phần này."

11. Sửa đổi, bổ sung khoản d, e và bổ sung khoản g, h i, k, l Điều 12.060

a. Sửa đổi, bổ sung khoản d, e Điều 12.060 như sau:

"d. Người chịu trách nhiệm về quản lý và giám sát khai thác bay phải đáp ứng các tiêu chuẩn tối thiểu sau:

1. Có Giấy phép người lái tàu bay vận tải thương mại (ATPL) với năng định phù hợp đối với ít nhất một loại tàu bay đang khai thác của người khai thác tàu bay còn hiệu lực. Trong trường hợp Giấy phép ATP và năng định của người chịu trách nhiệm chính không còn hiệu lực thì phải bổ nhiệm cấp phó có Giấy phép với năng định phù hợp đối với ít nhất một loại tàu bay đang khai thác của người khai thác tàu bay còn hiệu lực;

2. Có 03 năm kinh nghiệm với chức năng người chỉ huy tàu bay trong khai thác vận tải hàng không thương mại.

e. Người chịu trách nhiệm về quản lý và giám sát huấn luyện tổ bay phải đáp ứng các tiêu chuẩn tối thiểu sau:

1. Có Giấy phép người lái tàu bay vận tải thương mại (ATPL) với các năng định phù hợp đối với tối thiểu một loại tàu bay của Người khai thác và có năng định giáo viên bay của còn hiệu lực;

2. Có 03 năm kinh nghiệm với chức năng người chỉ huy tàu bay trong khai thác vận tải hàng không thương mại.

3. Trong trường hợp Người lái không có bằng ATPL, Cục Hàng không Việt Nam có thể xem xét chấp nhận Giấy phép người lái thương mại (CPL) với năng định bay bằng thiết bị nếu các yêu cầu đối với PIC với loại hình khai thác thực hiện chỉ đòi hỏi giấy phép thương mại."

b. Bổ sung khoản g, h i, k, l Điều 12.060 như sau:

"g. Người chịu trách nhiệm về hệ thống bảo dưỡng phải đáp ứng các tiêu chuẩn tối thiểu sau:

1. Đã được huấn luyện phù hợp với Phần 5 và Phần 7 của Bộ QCATHK;

2. Đã có tối thiểu 03 năm làm việc trong công tác bảo dưỡng tàu bay.

h. Người quản lý về an toàn phải đáp ứng tiêu chuẩn tối thiểu sau: có ít nhất 03 năm kinh nghiệm về quản lý khai thác tàu bay hoặc bảo dưỡng tàu bay và có đầy đủ kiến thức về hệ thống quản lý an toàn.

i. Người chịu trách nhiệm khai thác mặt đất phải đáp ứng tiêu chuẩn tối thiểu sau: có kinh nghiệm và kiến thức đầy đủ về chính sách và quy trình khai thác mặt đất của người khai thác tàu bay.

k. Người quản lý được phê chuẩn bởi Cục Hàng không Việt Nam và các cá nhân ở vị trí kiểm soát khai thác theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay phải đảm bảo:

1. Đã được huấn luyện, có đủ kinh nghiệm và trình độ;

2. Tuân thủ các quy định pháp luật liên quan và đảm bảo an toàn hoạt động khai thác;

3. Có kiến thức về các hoạt động khai thác hàng không:

i. Tiêu chuẩn an toàn và kinh nghiệm khai thác hàng không;

ii. Bộ QCATHK này;

iii. Năng định khai thác được phê chuẩn;

iv. Yêu cầu bảo dưỡng và đủ điều kiện bay;

v. Tài liệu hướng dẫn khai thác.

l. Người khai thác tàu bay phải:

1. Tuyên bố trong phần chính sách chung của tài liệu hướng dẫn khai thác bay nhiệm vụ, quyền hạn và trách nhiệm của những cá nhân đảm nhiệm các vị trí theo yêu cầu của Điều này;

2. Liệt kê trong tài liệu hướng dẫn khai thác tên và địa chỉ công tác của các cá nhân được giao giữ các vị trí theo yêu cầu của Điều này;

3. Thông báo cho Cục Hàng không Việt Nam trong vòng 10 ngày bất kỳ thay đổi nào liên quan đến nhân sự của các vị trí được liệt kê."

12. Bổ sung Điều 12.068 như sau:

"12.068 THỰC HIỆN CÔNG VIỆC BỞI BÊN THỨ 3:

a. Người khai thác được phép chỉ định Bên thứ ba để thay mặt Người khai thác thực hiện công việc khi Bên thứ ba được cung cấp các chính sách và quy trình của Người khai thác.

b. Bên thứ ba khi thay mặt Người khai thác thực hiện công việc phải sử dụng chính sách và quy trình của Người khai thác để thực hiện công việc đó.

c. Người khai thác phải thực hiện đánh giá, kiểm tra những công việc được thực hiện bởi Bên thứ ba để đảm bảo rằng những công việc đó được thực hiện tuân thủ chính sách và quy trình của Người khai thác."

13. Sửa đổi khoản a Điều 12.073 như sau:

"a. Người có AOC phải thiết lập Chương trình đảm bảo chất lượng là một phần của Hệ thống quản lý an toàn và bổ nhiệm người phụ trách chất lượng để theo dõi sự tuân thủ và thực hiện đầy đủ của các quy trình yêu cầu nhằm đảm bảo thực hành khai thác an toàn, tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay. Theo dõi sự tuân thủ bao gồm hệ thống phản hồi đến giám đốc điều hành để có biện pháp khắc phục khi cần thiết."

14. Sửa đổi, bổ sung khoản d, e Điều 12.075

a. Sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 12.075 như sau:

"d. Người có AOC khai thác các tàu bay có trọng lượng cất cánh được phê chuẩn lớn hơn 27.000 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh được cấp Giấy chứng nhận lớn hơn 7.000 kg hoặc chở trên 09 hành khách được lắp đặt thiết bị ghi thông số bay phải thiết lập và duy trì chương trình phân tích dữ liệu bay như là một phần của hệ thống quản lý an toàn với các yêu cầu sau:

1. Chương trình phân tích dữ liệu bay phải là chương trình không mang mục đích để xử lý vi phạm và phải bảo vệ các nguồn dữ liệu an toàn.

2. Trong trường hợp Người có AOC có hợp đồng vận hành chương trình phân tích dữ liệu bay với Bên thứ hai thì vẫn phải đảm bảo trách nhiệm tổng thể trong việc duy trì chương trình này."

b. Sửa đổi, bổ sung khoản e Điều 12.075 như sau:

"e. Người khai thác tàu bay có AOC phải thực hiện các công việc sau như một phần hoạt động của Hệ thống quản lý an toàn:

1. Thiết lập hệ thống tài liệu an toàn bay cho việc sử dụng, hướng dẫn trong khai thác, bảo dưỡng tàu bay.

2. Đánh giá cấp độ dịch vụ khẩn nguy cứu hỏa (RFFS) tại các sân bay dự định khai thác được mô tả trong kế hoạch bay khai thác để đảm bảo phù hợp với tàu bay dự kiến khai thác sử dụng tại các sân bay đó."

15. Bổ sung Điều 12.076 như sau:

"12.076 HỢP ĐỒNG PHỤC VỤ MẶT ĐẤT

a. Người có AOC hoặc đơn vị có hợp đồng cung cấp dịch vụ mặt đất cho người khai thác tàu bay có AOC phải có một cơ cấu tổ chức được chấp thuận bởi Cục Hàng không Việt Nam với trách nhiệm và thẩm quyền điều hành các hoạt động khai thác mặt đất bao gồm:

1. Hoạt động tại sân đỗ;

2. Phục vụ hành khách;

3. Phục vụ hành lý;

4. Dịch vụ khoang khách;

5. Trọng lượng và cân bằng trọng tải;

6. Thiết bị hỗ trợ mặt đất;

7. Cung cấp dịch vụ nhiên liệu.

b. Bên cạnh các hướng dẫn khai thác tàu bay cụ thể, Người có AOC phải có tài liệu hướng dẫn phục vụ tàu bay được chấp thuận bởi Cục Hàng không Việt Nam bao gồm các hoạt động khai thác mặt đất:

1. Quá trình phục vụ, quy trình và công việc thực tế;

2. Các chương trình huấn luyện;

3. Chính sách hợp đồng.

c. Người có AOC phải có quy trình được chấp thuận bởi Cục Hàng không Việt Nam để các hoạt động phục vụ mặt đất được đảm bảo và phù hợp trong trường hợp tất cả hoặc một phần nhiệm vụ liên quan đến phục vụ mặt đất được ủy quyền cho công ty phục vụ mặt đất đảm nhiệm.

d. Người có AOC phải cung cấp cho Cục Hàng không Việt Nam danh sách cập nhật các công ty phục vụ mặt đất và các công việc cụ thể ủy quyền cho các đơn vị này thực hiện thay mặt Người có AOC tại tất cả các sân bay có hoạt động khai thác."

16. Bổ sung Điều 12.079 như sau:

"12.079 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

a. Chương này đưa ra các quy định về lưu trữ hồ sơ của Người có AOC. Các hồ sơ của Chương này không bao gồm các mẫu biểu và hồ sơ yêu cầu bởi các quy định hàng không khác đối với hoạt động khai thác dự kiến.

b. Các hồ sơ tại Chương này phải tuân thủ nội dung và thời hạn lưu trữ theo quy định."

17. Bổ sung Điều 12.081 như sau:

"12.081 LƯU TRỮ HỒ SƠ BẮT BUỘC

Người có AOC phải lưu trữ các hồ sơ theo yêu cầu bắt buộc với thời hạn tối thiểu được quy định tại Phần này và tổng hợp trong Phụ lục 1 Điều 12.081."

18. Sửa đổi tiêu đề Điều 12.083 như sau:

"12.083 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ HỒ SƠ NHÂN VIÊN"

19. Sửa đổi khoản a, b Điều 12.103 như sau:

"a. Người có AOC phải có nhật ký kỹ thuật của từng tàu bay, trong đó ghi: các lần nạp nhiên liệu và dầu; hỏng hóc và theo dõi xu hướng của hỏng hóc; các công việc bảo dưỡng, kiểm tra đã thực hiện trên tàu bay đó.

b. Nhật ký, nội dung và hình thức của nhật ký phải được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn trước khi đưa vào sử dụng trong vận tải hàng không thương mại. Nội dung của nhật ký kỹ thuật tàu bay của Người có AOC được quy định tại Phụ lục 1 Điều 12.103."

20. Bổ sung Điều 12.104 như sau:

"12.104 HỒ SƠ NHIÊN LIỆU VÀ DẦU

a. Người có AOC phải có hồ sơ nhiên liệu để chứng minh các yêu cầu liên quan đối với việc cung cấp nhiên liệu và phục vụ phù hợp được đáp ứng cho từng chuyến bay.

b. Nếu Người có AOC không sử dụng nhật ký kỹ thuật tàu bay như là phương pháp lưu trữ chính, phương pháp dự định sử dụng thực tế phải được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn riêng biệt.

c. Người có AOC phải có hồ sơ dầu để chứng minh xu hướng tiêu thụ dầu được xem xét và đảm bảo tàu bay có đủ lượng dầu cần thiết để hoàn thành chuyến bay đối với từng chuyến bay.

d. Hồ sơ nhiên liệu và dầu phải được lưu trữ bởi Người khai thác trong vòng 03 tháng."

21. Sửa đổi khoản b Điều 12.113 như sau:

"b. Bảng kê trọng tải, nội dung và quy trình sử dụng phải được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn trước khi đưa vào sử dụng trong vận tải hàng không thương mại."

22. Bổ sung khoản g Điều 12.115 như sau:

"g. Trường hợp Người có AOC quyết định sử dụng phương pháp khác, Người có AOC phải nộp biểu mẫu và quy trình lên Cục Hàng không Việt Nam để đánh giá kỹ thuật và phê chuẩn trước khi sử dụng trong vận tải hàng không thương mại. Nội dung lập kế hoạch về tính tải và cân bằng trọng tải được quy định chi tiết tại Phụ lục 1 Điều 12.113."

23. Sửa đổi, bổ sung khoản a, khoản b và khoản c Điều 12.133 như sau:

"a. Tổ chức, cá nhân được phép khai thác một loại hoặc một kiểu loại tàu bay trong khai thác chuyên chở hành khách vận tải thương mại khi có bằng chứng về công tác diễn tập thoát hiểm khẩn nguy với đầy đủ khả năng thực tế của cấu hình tàu bay đã được thực hiện thành công trong khoảng thời gian 90 giây hoặc ít hơn.

b. Nếu không yêu cầu phải thực hiện diễn tập thoát hiểm khẩn nguy với đầy đủ khả năng, Người khai thác không được sử dụng một loại hoặc một kiểu loại tàu bay trong khai thác chuyên chở hành khách vận tải thương mại trừ khi đã chứng minh cho Cục Hàng không Việt Nam rằng các nhân viên, quy trình và thiết bị hiện có của mình có thể đảm bảo việc thoát hiểm được sẵn sàng trong vòng 15 giây hoặc ít hơn.

c. Diễn tập thoát hiểm khẩn nguy phải bao gồm đánh giá đầy đủ quy trình khẩn nguy của tàu bay, huấn luyện thoát hiểm khẩn nguy của thành viên tổ bay và thiết bị khẩn nguy."

24. Bổ sung Điều 12.136 như sau:

"12.136 THUÊ KHÔ TÀU BAY

a. Người có AOC được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn để thuê khô tàu bay cho mục đích vận tải hàng không thương mại khi đáp ứng các điều kiện sau:

1. Người có AOC cung cấp cho Cục Hàng không Việt Nam bản sao hợp đồng thuê khô;

2. Người có AOC kiểm soát hoạt động khai thác của tàu bay trong khoảng thời gian thuê;

3. Điều phái và theo dõi bay được thực hiện bởi Người có AOC;

4. Thành viên tổ lái và tổ tiếp viên được huấn luyện, đánh giá năng lực và phân lịch bay bởi Người có AOC;

5. Hợp đồng bảo dưỡng được chấp thuận bởi Cục Hàng không Việt Nam.

b. Hợp đồng thuê khô phải có các điều khoản rõ ràng về:

1. Đơn vị kiểm soát hoạt động khai thác, có thẩm quyền bắt đầu và kết thúc các chuyến bay;

2. Trách nhiệm huấn luyện tổ lái, đánh giá năng lực và phân lịch bay;

3. Bảo dưỡng và phục vụ tàu bay bao gồm chương trình bảo dưỡng dự kiến sử dụng;

4. Danh mục thiết bị tối thiểu dự kiến sử dụng."

25. Sửa đổi khoản a Điều 12.137 như sau:

"a. Người có AOC có thể thuê khô tàu bay đăng ký nước ngoài để vận chuyển hàng không thương mại khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn tuân thủ các quy định của Điều này và Điều 12.136 Bộ QCATHK."

26. Sửa đổi khoản g, h Điều 12.153 như sau:

"g. Tài liệu hướng dẫn khai thác có thể được ban hành dưới dạng tài liệu duy nhất hoặc nhiều tài liệu riêng biệt.

h. Người khai thác bay taxi một người lái không yêu cầu phải cung cấp tất cả các nội dung tài liệu hướng dẫn khai thác, nhưng phải mang theo trên tất cả các chuyến bay các thông tin về khai thác và bảo dưỡng và các mẫu biểu theo quy định."

27. Sửa đổi Điều 12.157 như sau:

"12.157 QUẢN LÝ MỆT MỎI

a. Các yêu cầu quy tắc đối với quản lý mệt mỏi được quy định tại Phần 15 Bộ QCATHK. Các yêu cầu này dựa trên việc theo dõi và kiến thức để đảm bảo thành viên tổ lái và tiếp viên hàng không thực hiện nhiệm vụ của mình với mức độ mệt mỏi chấp nhận được.

b. Người khai thác phải được phê chuẩn một trong các nội dung sau trong tài liệu hướng dẫn khai thác nhằm mục đích quản lý mệt mỏi liên quan đến rủi ro an toàn trong khai thác:

1. Các giới hạn về thời gian bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ và khoảng thời gian nghỉ ngơi nằm trong giới hạn của quy định quản lý mệt mỏi tại Phần 15 của Bộ QCATHK;

2. Hệ thống quản lý mệt mỏi (FRMS) trong các hoạt động khai thác;

3. FRMS tuân thủ các quy định tại điểm 1 khoản b Điều này cho một phần của hoạt động khai thác và quy định tại khoản d Điều này cho các hoạt động khai thác còn lại.

c. Người khai thác tàu bay lựa chọn sử dụng phương án nêu tại điểm 1 khoản b hoặc điểm 2 khoản b Điều này phải nộp hồ sơ xin phê chuẩn FRMS quy định tại Chương E Phần 15 Bộ QCATHK.

d. FRMS được phê chuẩn bởi Cục Hàng không Việt Nam phải tích hợp vào Hệ thống quản lý an toàn của Người khai thác."

28. Sửa đổi khoản b và bãi bỏ ghi chú của khoản f Điều 12.160

a. Sửa đổi khoản b Điều 12.160 như sau:

"b. Người có AOC phải thiết lập, duy trì chương trình huấn luyện bay và huấn luyện mặt đất được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và đảm bảo tất cả các thành viên tổ bay, điều phái viên được huấn luyện đầy đủ để thực hiện nhiệm vụ được phân công. Các yêu cầu cụ thể đối với chương trình huấn luyện được quy định tại Phần 14 của Bộ QCATHK."

b. Bãi bỏ ghi chú của khoản f Điều 12.160.

29. Bãi bỏ ghi chú của khoản e Điều 12.163, khoản c Điều 12.175, khoản c Điều 12.177, khoản d Điều 12.183, khoản b Điều 12.190, khoản c Điều 12.200, khoản b Điều 12.193, khoản c Điều 12.203, khoản d Điều 12.207, khoản b Điều 12.257.

30. Sửa đổi Điều 12.167 như sau:

"**12.167 CÁC PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC TIÊU CHUẨN**

a. Người có AOC phải có và cập nhật các phương thức khai thác tiêu chuẩn (SOPs) thích hợp cho từng loại và kiểu loại tàu bay để hướng dẫn cho các nhân viên khai thác nhằm mục đích khai thác tàu bay an toàn.

b. Người có AOC phải có và cập nhật như một phần của SOPs các tài liệu sau:

1. Danh mục kiểm tra mở rộng;

2. Danh mục kiểm tra rút gọn;

3. Tính năng khai thác của tàu bay;

4. Hội ý tổ lái theo quy trình tiêu chuẩn;

5. Thông thoại theo phương thức tiêu chuẩn.

c. Người có AOC không được phép sử dụng SOPs và các danh mục kiểm tra quy định tại khoản b của Điều này nếu chưa được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

d. Người có AOC phải đảm bảo SOPs và các danh mục kiểm tra được phê chuẩn có đầy đủ các nội dung cần thiết để thành viên tổ lái kiểm tra an toàn trước khi khởi động động cơ, cất cánh, hạ cánh và trong các trường hợp bất thường, khẩn cấp xảy ra với động cơ và các hệ thống khác.

e. Người có AOC phải đảm bảo SOPs và các phương thức kiểm tra được sắp xếp sao cho thành viên tổ lái không phải kiểm tra các khoản mục theo trí nhớ.

g. Nội dung và cách sử dụng của SOPs và phương thức kiểm tra phải tuân theo các nguyên tắc yếu tố con người.

h. Người có AOC phải đảm bảo các thành viên tổ lái được huấn luyện sử dụng SOPs và các phương thức kiểm tra bao gồm:

1. Huấn luyện ban đầu về tàu bay;

2. Huấn luyện định kỳ về tàu bay;

3. Huấn luyện khác biệt về tàu bay đối với kiểu loại của loại tàu bay đó.

i. Người có AOC phải đảm bảo SOPs và các danh mục kiểm tra được mang theo trên buồng lái của từng tàu bay trong trạng thái sẵn sàng sử dụng được, số lượng đủ để phục vụ khai thác mặt đất và khai thác bay.

k. Người có AOC phải yêu cầu tổ lái tuân thủ SOPs và các danh mục kiểm tra quy định tại khoản b của Điều này khi khai thác tàu bay.

l. Người có AOC phải có và duy trì chương trình tiêu chuẩn hóa đội bay toàn diện để đảm bảo tuân thủ liên tục SOPs và các danh mục kiểm tra."

31. Sửa đổi khoản d và bổ sung khoản e Điều 12.170

a. Sửa đổi khoản d Điều 12.170 như sau:

"d. Người có AOC có thể cung cấp danh mục sai lệch cấu hình (CDL) cụ thể của từng loại tàu bay cho các thành viên tổ lái, nhân viên bảo dưỡng và cho những người được phân công thực hiện chức năng kiểm soát khai thác để họ sử dụng khi thực hiện nhiệm vụ của mình nếu danh mục này được quốc gia thiết kế cung cấp và phê chuẩn."

b. Bổ sung khoản e Điều 12.170 như sau:

"e. Trong tài liệu hướng dẫn khai thác (OM) của Người khai thác tàu bay phải có các phương thức được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận và phù hợp với các yêu cầu trong CDL. Các hướng dẫn tiếp theo về cách soạn thảo tài liệu "Danh mục thiết bị tối thiểu" (MEL) được quy định chi tiết tại Phụ lục 1 Điều 12.170."

32. Sửa đổi khoản c và bãi bỏ ghi chú của khoản d Điều 12.173:

a. Sửa đổi khoản c Điều 12.173 như sau:

"c. Tài liệu hướng dẫn lập tính năng khai thác tàu bay phải cụ thể đối với từng loại, từng kiểu loại tàu bay và phải có đầy đủ các thông tin về tính năng để có thể

tính toán một cách chính xác tính năng khai thác bay trong tất cả các giai đoạn bay bình thường, bất thường và khẩn nguy. Các thông tin này phải do nhà sản xuất tàu bay cung cấp hoặc từ nguồn khác được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận và phải là một phần tài liệu hướng dẫn khai thác."

b. Bãi bỏ ghi chú của khoản d Điều 12.173.

33. Sửa đổi, bổ sung khoản b, bổ sung khoản c, d, e Điều 12.187

a. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 12.187 như sau:

"b. Hệ thống thông tin dữ liệu hàng không phải có khả năng cung cấp thông tin hàng không thiết yếu vì sự an toàn, đều đặn và hiệu quả của hoạt động bay cho thành viên tổ lái và nhân viên khai thác tại bất kỳ sân bay được phép khai thác theo AOC và Phụ lục khai thác đính kèm.

b. Bổ sung khoản c, d, e Điều 12.187 như sau:

"c. Hệ thống thông tin dữ liệu hàng không phải có quy trình phù hợp cho việc chuẩn bị và phổ biến cho thành viên tổ lái và nhân viên khai thác, thông tin chứa trong:

1. Tập thông báo tin tức hàng không (AIP);

2. Hệ thống kiểm soát và điều chỉnh tin tức hàng không (AIRAC);

3. Thông tri hàng không (AIC);

4. Điện văn thông báo hàng không hiện hành;

5. Các nguồn thông tin khác quy định bởi Cục Hàng không Việt Nam.

d. Thông tin dữ liệu hàng không phải có trong Hệ thống kiểm soát dữ liệu hàng không được quy định tại Phụ lục 1 Điều 12.187.

e. Người có AOC khai thác bay taxi phải tuân thủ các yêu cầu ở Phần 10 của Bộ QCATHK về các dữ liệu hàng không."

34. Bổ sung Điều 12.191 như sau:

"12.191 QUẢN LÝ DỮ LIỆU HÀNG KHÔNG ĐIỆN TỬ

a. Người khai thác tàu bay chỉ được phép sử dụng dữ liệu hàng không điện tử đã được xử lý qua phần mềm trong khi bay và trên mặt đất khi:

1. Được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn quy trình để đảm bảo dữ liệu nguyên vẹn trong quá trình xử lý;

2. Dữ liệu tương thích với thiết bị.

b. Người khai thác phải có quy trình giám sát tính chính xác của dữ liệu.

c. Người khai thác phải có quy trình phân phối và cập nhật, đảm bảo dữ liệu đưa lên tàu bay là hiện hành và chính xác."

35. Bổ sung Điều 12.201 như sau:

"12.201 CHƯƠNG TRÌNH QUẢN LÝ NHIÊN LIỆU

a. Người khai thác phải có chương trình quản lý nhiên liệu bao gồm chính sách và quy trình được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn để đảm bảo việc kiểm tra nhiên liệu trong khi bay và công tác quản lý nhiên liệu được thực hiện.

b. Người khai thác phải thiết lập một giá trị nhiên liệu dự trữ cuối cùng cho mỗi loại và kiểu loại tàu bay trong đội bay của mình, giá trị này phải được làm tròn lên 01 số dễ nhớ."

36. Bổ sung, sửa đổi khoản b Điều 12.205 như sau:

"b. Người có AOC được phép thực hiện khai thác vận tải hàng không thương mại trên các tuyến đường bay hoặc tại các khu vực khai thác khi được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận các điều kiện về mặt khai thác và bảo dưỡng tàu bay nêu tại khoản a của Điều này."

37. Sửa đổi Điều 12.210 như sau:

"**12.210 ĐỘ CAO AN TOÀN TỐI THIỂU**

a. Người có AOC phải định rõ trong tài liệu hướng dẫn khai thác phương pháp xác định độ cao bay an toàn tối thiểu khi khai thác trên các tuyến đường bay không được quốc gia có trách nhiệm thiết lập độ cao bay an toàn tối thiểu. Trong mọi trường hợp độ cao bay an toàn tối thiểu không được thấp hơn độ cao quy định tại Phần 10 của Bộ QCATHK này.

b. Cục Hàng không Việt Nam chỉ phê chuẩn phương pháp nói trên sau khi đã xem xét kỹ các ảnh hưởng có thể xảy ra của các yếu tố sau đây đến an toàn trong khai thác bay:

1. Tính chính xác và độ tin cậy để xác định vị trí của tàu bay;

2. Sai số của thiết bị đo độ cao;

3. Các đặc điểm địa hình;

4. Khả năng gặp phải điều kiện khí tượng không thuận lợi;

5. Khả năng thiếu tính chính xác trong các bảng biểu hàng không;

6. Các giới hạn của vùng trời;

7. Quy chế không lưu của quốc gia bay qua."

38. Sửa tiêu đề, sửa đổi khoản a, c Điều 12.213

a. Sửa tiêu đề Điều 12.213 như sau:

"12.213 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU KHAI THÁC SÂN BAY, SÂN BAY TRỰC THĂNG"

b. Sửa đổi khoản a Điều 12.213 như sau:

"a. Người có AOC phải thiết lập tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay cho sân bay hoặc sân bay trực thăng sử dụng trong khai thác vận tải hàng không thương mại đối với cất cánh, tiếp cận hạ cánh và hạ cánh phù hợp với phương pháp đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn."

c. Sửa đổi khoản c Điều 12.213 như sau:

"c. Người có AOC phải có phương pháp xác định tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của sân bay và sân bay trực thăng được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và phải tính đến các yếu tố sau:

1. Loại, tính năng và đặc điểm vận hành của tàu bay;

2. Thành phần, năng lực và kinh nghiệm của tổ lái;

3. Kích thước và đặc điểm của đường cất hạ cánh được chọn để sử dụng, cự ly công bố đối với trực thăng;

4. Tính đầy đủ và hoạt động của các thiết bị trợ giúp nhìn thấy và không nhìn thấy bằng mắt;

5. Các thiết bị dẫn đường và kiểm soát quỹ đạo bay trên tàu bay khi tiếp cận, hạ cánh và tiếp cận hụt;

6. Chướng ngại vật trong khu vực tiếp cận, tiếp cận hụt và độ cao vượt chướng ngại vật đối với phương thức tiếp cận bằng thiết bị;

7. Các phương tiện sử dụng để xác định và báo cáo điều kiện khí tượng;

8. Chướng ngại vật trên khu vực lấy độ cao và giới hạn vượt chướng ngại vật cần thiết."

39. Sửa đổi, bổ sung khoản a, sửa đổi điểm 4, 5, 6, 7, 8 9 và bổ sung điểm 10 khoản b Điều 12.223

a. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 2.223 như sau:

"a. Căn cứ vào các quy trình được Cục Hàng không Việt Nam hoặc quốc gia đăng ký phê chuẩn hoặc chấp thuận phải đảm bảo:"

b. Sửa đổi điểm 4, 5, 6, 7, 8, 9 khoản b Điều 12.223 như sau:

"4. Thực hiện các công việc bảo dưỡng phù hợp với chương trình bảo dưỡng của Người khai thác đã được phê chuẩn;

5. Thực hiện phân tích tính hiệu quả của chương trình bảo dưỡng đã được phê chuẩn của Người khai thác;

6. Đảm bảo thực hiện các chỉ lệnh khai thác, chỉ lệnh kỹ thuật và các yêu cầu về duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay theo quy định;

7. Đảm bảo thực hiện cải tiến phù hợp với tiêu chuẩn phê chuẩn và đối với các cải tiến không bắt buộc phải thiết lập chính sách áp dụng các cải tiến này;

8. Thực hiện rà soát công tác bảo dưỡng 06 tháng một lần đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 2.730 kg, 12 tháng một lần đối với tàu bay có tải trọng cất cánh nhỏ hơn 2.730 kg và cấp Giấy chứng nhận rà soát bảo dưỡng để đưa vào hồ sơ tàu bay;

9. Đảm bảo mức cung ứng các thiết bị, khí tài và vật tư cần thiết cho các đội tàu bay khai thác;"

c. Bổ sung điểm 10 khoản b Điều 12.223 như sau:

"10. Đảm bảo các thiết bị lắp trên tàu bay, các vật tư, khí tài sử dụng cho công việc khai thác, bảo dưỡng tàu bay phải được cung cấp từ các nhà cung ứng được phê chuẩn phù hợp với quy trình do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc chấp thuận. Người có AOC thông báo cho Cục Hàng không Việt Nam danh sách các nhà cung ứng vật tư, khí tài bảo dưỡng tàu bay đã được phê chuẩn."

40. Sửa đổi, bổ sung Điều 12.225 như sau:

"12.225 PHÊ CHUẨN VÀ CHẤP THUẬN CHƯƠNG TRÌNH, HỆ THỐNG BẢO DƯỠNG

a. Người có AOC chỉ được khai thác tàu bay khi tàu bay và các bộ phận lắp trên tàu bay đã được bảo dưỡng và cho phép đưa vào khai thác bởi tổ chức bảo dưỡng hoặc hệ thống bảo dưỡng tương đương được Cục Hàng không Việt Nam công nhận hoặc phê chuẩn phù hợp với Phần 5 của Bộ QCATHK trừ công tác kiểm tra trước khi bay.

b. Trường hợp Người khai thác được cấp AOC sử dụng chung động cơ, thiết bị tàu bay với các Người khai thác khác hoặc ký hợp đồng theo giờ bay dịch vụ cung cấp động cơ, thiết bị tàu bay sau bảo dưỡng, sửa chữa hoặc bảo dưỡng dự phòng, Người khai thác có trách nhiệm xây dựng chính sách, quy trình giám sát để đảm bảo rằng động cơ và các thiết bị tàu bay sẽ lắp lên tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam của Người khai thác có AOC phải được bảo dưỡng, sửa chữa hoặc bảo dưỡng dự phòng tại các cơ sở bảo dưỡng động cơ, thiết bị tàu bay được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận hoặc phê chuẩn.

c. Đối với tàu bay không đăng ký quốc tịch Việt Nam, hệ thống bảo dưỡng phải được quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn và phê chuẩn này phải được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

d. Khi Cục Hàng không Việt Nam hoặc quốc gia đăng ký tàu bay chấp thuận hệ thống bảo dưỡng tương đương, người được chỉ định ký cho phép tàu bay vào khai thác sau bảo dưỡng phải có Giấy chứng nhận được cấp theo quy chế cấp phép cho nhân viên hoặc quy chế về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của quốc gia đăng ký phù hợp với Phụ ước 1 của Công ước Chi-ca-go.

e. Tàu bay được cấp Giấy chứng nhận loại với cấu hình chỗ ngồi hành khách tối đa là 09 chỗ không tính chỗ ngồi người lái phải:

1. Kiểm tra và bảo dưỡng phù hợp với các điều khoản tại Phần 4 Bộ QCATHK;

2. Tuân thủ chương trình bảo dưỡng của nhà sản xuất đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn đối với tàu bay, động cơ, cánh quạt, thiết bị điều chỉnh cánh quạt, cánh quay và thiết bị khẩn nguy của tàu bay."

41. Sửa đổi, bổ sung tiêu đề điểm 3 khoản a Điều 12.227 như sau:

"3. Quy trình báo cáo hỏng hóc theo yêu cầu tại Phần 5 của Bộ QCATHK phải được gửi tới Cục Hàng không Việt Nam, quốc gia đăng ký và quốc gia thiết kế, chế tạo tàu bay trong vòng 72 giờ kể từ khi phát hiện hỏng hóc. Các hỏng hóc yêu cầu phải thông báo ngay lập tức cho Cục Hàng không Việt Nam bằng điện thoại, điện báo, bằng fax và sau đó gửi báo cáo bằng văn bản trong thời gian nhanh nhất nhưng không được chậm hơn 72 giờ kể từ khi phát hiện, bao gồm:"

42. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 12.230 như sau:

"b. Người có AOC phải kịp thời thông báo và cung cấp cho Cục Hàng không Việt Nam bản sao các thông tin bắt buộc kèm theo tài liệu nhận được từ quốc gia đăng ký hoặc từ nhà sản xuất."

43. Sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 12.235 như sau:

"d. Người khai thác bay taxi cơ bản và Người khai thác bay taxi 01 người lái không yêu cầu phải có hệ thống chất lượng bảo dưỡng nhưng phải sử dụng phương pháp quản lý chất lượng bảo dưỡng được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận."

44. Sửa đổi khoản c, d, e và bổ sung khoản g Điều 12.240

a. Sửa đổi khoản c, d, e Điều 12.240 như sau:

"c. Các hồ sơ nêu trong khoản a phải được lưu giữ trong thời gian tối thiểu 01 năm sau khi ký hoàn thành bảo dưỡng.

d. Người có AOC phải đảm bảo trong trường hợp tạm thời thay đổi Người khai thác các hồ sơ quy định tại khoản a của Điều này phải được chuyển cho Người khai thác mới.

e. Người có AOC phải đảm bảo khi tàu bay được chuyển giao vĩnh viễn từ Người khai thác này sang cho Người khai thác khác, các hồ sơ nói tại khoản a của Điều này cũng được chuyển theo."

b. Bổ sung khoản g Điều 12.240 như sau:

"g. Mẫu nhật ký kỹ thuật tàu bay và các sửa đổi tiếp theo phải được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn."

45. Sửa đổi, bổ sung khoản a và b Điều 12.245 như sau:

"a. Các hoạt động cải tiến và sửa chữa phải tuân thủ các yêu cầu đủ điều kiện bay đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và được quốc gia đăng ký chấp thuận nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam và phải đáp ứng các yêu cầu sau:

1. Phải thiết lập phương thức nhằm đảm bảo lưu giữ các dữ liệu chứng minh hỗ trợ cho việc tuân thủ các yêu cầu tiêu chuẩn đủ điều kiện bay;

2. Trường hợp sửa chữa hoặc cải tiến lớn, các công việc phải được thực hiện theo các dữ liệu kỹ thuật đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

b. Người có AOC đã được phép thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa và cải tiến đối với tàu bay, khung sườn, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị theo các phạm vi khai thác được phê chuẩn, khi ký cho phép một tàu bay đăng ký tại Việt Nam vào khai thác sau sửa chữa hoặc cải tiến lớn phải sử dụng AMT có Giấy chứng nhận còn hiệu lực với năng định về khung sườn, động cơ tàu bay và phải được huấn luyện theo Phần 7 của Bộ QCATHK."

46. Sửa đổi, bổ sung khoản h Điều 12.247 như sau:

"h. Phê chuẩn chương trình bảo dưỡng và các sửa đổi tiếp theo do Cục Hàng không Việt Nam cấp phải được đưa vào tài liệu phạm vi hoạt động ."

47. Sửa đổi Điều 12.250 như sau:

"12.250 THÔNG TIN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY LIÊN TỤC

a. Người khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 5.700 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 3.175 kg phải:

1. Theo dõi, đánh giá thực trạng bảo dưỡng và khai thác trên cơ sở tính đủ điều kiện bay liên tục;

2. Cung cấp thông tin theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam hoặc của quốc gia đăng ký nếu không phải là Việt Nam;

3. Báo cáo qua hệ thống mô tả trong tài liệu kiểm soát bảo dưỡng đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

b. Người khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 5.700 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 3.175 kg phải:

1. Thu thập, đánh giá thông tin đủ điều kiện bay liên tục và những đề xuất từ tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế loại;

2. Triển khai các hành động tương ứng cần thiết theo quy trình đã được quốc gia đăng ký chấp thuận."

48. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 12.253 như sau:

"c. Người có AOC không được phê chuẩn là tổ chức bảo dưỡng phải sử dụng các cá nhân có năng định và Giấy chứng nhận phù hợp theo các quy định liên quan trong Phần 5 và Phần 7 của Bộ QCATHK để ký xác nhận bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa sau khi thực hiện hoặc giám sát bảo dưỡng theo các dữ liệu bảo dưỡng đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn."

49. Sửa đổi, bổ sung điểm 3 khoản d Điều 12.255 như sau:

"3. Phải có danh sách người được ủy quyền kiểm tra cho Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra khi được yêu cầu."

50. Bổ sung Phụ lục 1 và Phụ lục 2 Điều 12.017 như sau:

"PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.017: GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY MANG THEO TÀU BAY

a. Bản sao có công chứng của AOC phải có định dạng tiêu chuẩn:

1. Tương tự như định dạng quy định tại Phần 1 và Phần 2 Phụ ước 6 của ICAO cho phép nhà chức trách hàng không nước ngoài dễ dàng xác định việc tuân thủ của Người có AOC;

2. Chứa các thông tin tối thiểu theo quy định tại khoản b của Phụ lục này.

b. Nội dung tối thiểu của Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay phải bao gồm:

1. Tiêu đề với chữ in đậm xác định Quốc gia của Người khai thác tàu bay "Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam".

2. Tiêu đề phụ với chữ in đậm nhỏ hơn xác định cơ quan cấp AOC là "Cục Hàng không Việt Nam";

3. Số AOC được quy định bởi Cục Hàng không Việt Nam;

4. Ngày hết hạn theo định dạng (dd-mm-yyyy);

5. Tên đăng ký của Người khai thác tàu bay;

6. Tên thương mại của Người khai thác tàu bay nếu khác so với tên đăng ký tại điểm 5. Bổ sung nội dung "thực hiện kinh doanh như" trước tên thương mại;

7. Địa chỉ của Người khai thác tàu bay;

8. Số điện thoại và số fax của Người khai thác tàu bay bao gồm cả mã Quốc gia, Địa chỉ email nếu có;

9. Chi tiết liên lạc bao gồm số điện thoại, số fax và địa chỉ email của người chịu trách nhiệm chính về khai thác cho phép liên lạc ngay lập tức trong trường hợp bất thường trong khai thác, đủ điều kiện bay, năng lực của các thành viên tổ bay, hàng nguy hiểm và các sự việc khác;

10. Tài liệu được kiểm soát (hướng dẫn khai thác) đặt trên tàu bay phải liệt kê các đầu mới liên lạc của Người khai thác tàu bay với tham chiếu đến điều khoản hoặc số trang;

11. Tham chiếu cụ thể đến quy định về hàng không thích hợp;

12. Ngày cấp theo định dạng (dd-mm-yyyy);

13. Chức danh, họ tên và chữ ký của Người ký văn bản và được đóng dấu."

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.017: PHỤ LỤC KHAI THÁC MANG THEO TÀU BAY

a. Người khai thác tàu bay phải mang trên tàu bay Phụ lục khai thác chứa thông tin về của kiểu loại tàu bay của từng tàu bay trong đội tàu bay được phê chuẩn bởi Cục Hàng không Việt Nam. Trong trường hợp các giấy phép khai thác đặc biệt và giới hạn giống nhau đối với 02 tàu bay trở lên thì các tàu bay này có thể được nhập vào một danh sách.

b. Bản sao được chứng thực bởi Cục Hàng không Việt Nam của Phụ lục khai thác phải có định dạng tiêu chuẩn như sau:

1. Tương tự như định dạng được quy định tại Phần 1 và Phần 2 của Phụ ước 6 của ICAO cho phép nhà chức trách hàng không nước ngoài dễ dàng xác định việc tuân thủ của Người có AOC;

2. Chứa các thông tin tối thiểu quy định tại khoản c của Phụ lục này.

c. Nội dung tối thiểu của Phụ lục khai thác phải bao gồm:

1. Tiêu đề "Phụ lục khai thác" dưới đó là dòng chữ "Tuân thủ các điều kiện được phê chuẩn trong Tài liệu hướng dẫn khai thác";

2. Số điện thoại và số fax của Cục Hàng không Việt Nam bao gồm cả mã quốc gia và địa chỉ email thích hợp;

3. Số của AOC mà Phụ lục khai thác đính kèm;

4. Tên đăng ký và tên thương mại của Người khai thác tàu bay, nếu có sự khác biệt đặt cụm từ "thực hiện kinh doanh như" trước tên thương mại;

5. Ngày cấp Phụ lục khai thác theo định dạng (dd-mm-yyyy) và chữ ký của người có thẩm quyền;

6. Chi tiết về hãng sản xuất, kiểu, loại của tàu bay;

7. Bất kỳ loại hình khai thác khác (bay cứu thương ...);

8. Danh sách các khu vực địa lý được phép khai thác;

9. Danh sách các phép khai thác đặc biệt (chỉ khai thác VFR, chỉ khai thác ban ngày...);

d. Nội dung tối thiểu của phần các giấy phép cụ thể trong Phụ lục khai thác phải được chia ra 04 cột:

1. Các phê chuẩn khai thác đặc biệt;

2. Ô để đánh dấu "Có, Không hoặc Không áp dụng";

3. Các phê chuẩn đặc biệt;

4. Ghi chú;

e. Các phê chuẩn đặc biệt tối thiểu phải có trong cột này theo thứ tự:

1. Hàng nguy hiểm;

2. Khai thác trong tầm nhìn hạn chế: tiếp cận và hạ cánh;

3. Khai thác trong tàm nhìn hạn chế: cất cánh;

4. Khai thác trong vùng trời giảm phân cách cao tối thiểu;

5. Khai thác tầm bay mở rộng;

6. Từng phương thức dẫn đường cụ thể đối với khai thác dẫn đường dựa trên tính năng;

7. Duy trì đủ điều kiện bay;

8. Các điều kiện khác.

g. Khi các phê chuẩn đặc biệt như RVSM quy định tại điểm 4 khoản e hoặc EDTO quy định tại điểm 5 khoản e không áp dụng phải điền nội dung "không áp dụng (N/A)" vào ô thích hợp.

h. Các phê chuẩn đặc biệt trong cột "Phê chuẩn đặc biệt" phải bao gồm:

1. Tiếp cận và hạ cánh đối với khai thác trong tầm nhìn hạn chế:

i. Từng dòng riêng cho mỗi hạng tiếp cận chính xác (CATI, II, IIIA, IIIB, IIIC);

ii. RVR tối thiểu đơn vị m và độ cao quyết định đơn vị ft.

2. Cất cánh đối với khai thác tầm nhìn hạn chế tại điểm 3 khoản e Điều này:

i. Từng dòng riêng cho từng phê chuẩn phải được sử dụng nếu các phê chuẩn khác nhau được cấp;

ii. RVR tối thiểu được phê chuẩn bằng đơn vị m.

3. Đối với khai thác EDTO:

i. Ngưỡng thời gian;

ii. Thời gian bay đến sân bay dự bị tối đa.

4. Đối với khai thác dẫn đường dựa trên tính năng tại điểm 6 khoản e Điều này:

i. Từng dòng riêng phải được sử dụng cho từng phê chuẩn đặc biệt cấp cho khai thác dẫn đường dựa trên tính năng (RNAV 10, RNAV 1, RNP 4...);

ii. Các điều kiện và hạn chế nếu có phải được liệt kê trong mục "Phê chuẩn đặc biệt" và cột "Ghi chú".

5. Đối với việc duy trì đủ điều kiện bay:

i. Điền tên của tổ chức, cá nhân chịu trách nhiệm duy trì đủ điều kiện bay của tàu bay;

ii. Quy định yêu cầu thực hiện công tác bảo dưỡng, trong phạm vi AOC hoặc phê chuẩn cụ thể.

6. Đối với dòng các phê chuẩn khác:

i. Các phê chuẩn bổ sung có thể được điền vào đây, sử dụng 01 dòng hoặc nhiều dòng cho từng phê chuẩn.

ii. Các phê chuẩn này có thể bao gồm cả phê chuẩn đặc biệt, MNPS, tính năng dẫn đường được phê chuẩn."

51. Bổ sung Phụ lục 3 Điều 12.033 như sau:

"PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 12.033: KHAI THÁC BAY BAN ĐÊM VÀ KHAI THÁC BAY TRONG ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG BAY BẰNG THIẾT BỊ (IMC) ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3

Các yêu cầu về khai thác và tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được nêu sau đây nhằm mục đích đảm bảo tính hiệu lực của hồ sơ người đề nghị cấp AOC để khai thác trực thăng hạng 3 trong vận tải hàng không thương mại ban đêm và trong điều kiện IMC:

a. Độ tin cậy của động cơ:

1. Đáp ứng và duy trì tiêu chuẩn đã được phê chuẩn đối với động cơ trực thăng hạng 3 khai thác trong điều kiện IMC.

2. Đáp ứng các tiêu chuẩn được phê chuẩn ban đầu đối với loại động cơ đang khai thác, độ tin cậy phải được chứng minh là có tỷ lệ mất công suất nhỏ hơn một trên 100.000 giờ động cơ dựa trên đánh giá rủi ro.

3. Đáp ứng các tiêu chuẩn phê chuẩn ban đầu đối với loại động cơ mới, quốc gia thiết kế phải đánh giá loại động cơ để chấp thuận khai thác trong điều kiện IMC đối với trực thăng hạng 3 trên cơ sở từng trường hợp một.

4. Duy trì các tiêu chuẩn được phê chuẩn bởi quốc gia thiết kế đảm bảo độ tin cậy động cơ không thay đổi, đáp ứng các yêu cầu về độ tin cậy thông qua quá trình duy trì đủ điều kiện bay.

5. Người khai thác phải chịu trách nhiệm theo dõi xu hướng hoạt động của động cơ.

6. Để giảm thiểu khả năng hỏng động cơ trong khi bay, động cơ phải được trang bị:

i. Đối với động cơ tuốc-bin phải có hệ thống đánh lửa tự động kích hoạt lại hoặc kích hoạt bằng tay liên tục trừ khi Giấy chứng nhận động cơ không yêu cầu phải có hệ thống này có tính đến điều kiện môi trường mà động cơ sẽ được khai thác;

ii. Hệ thống phát hiện mùn kim loại hoặc hệ thống tương đương theo dõi động cơ, hộp truyền động, hộp giảm chấn. Hệ thống này bao gồm cả đồng hồ cảnh báo trong buồng lái;

iii. Thiết bị kiểm soát động cơ khẩn nguy cho phép duy trì hoạt động của động cơ trong phạm vi công suất đủ để hoàn tất chuyến bay một cách an toàn trong trường hợp có thể xảy ra hỏng hóc bộ phận kiểm soát nhiên liệu.

b. Các hệ thống và thiết bị

1. Trực thăng loại 3 được phê chuẩn khai thác ban đêm và trong điều kiện IMC phải được trang bị các thiết bị và hệ thống sau đây nhằm đảm bảo bay và trợ giúp hạ cánh bắt buộc an toàn khi hỏng động cơ trong các điều kiện khai thác cho phép:

i. 02 hệ thống phát điện riêng biệt, mỗi hệ thống phải có khả năng kết hợp liên tục các phụ tải điện trong khi bay cho các đồng hồ, thiết bị và hệ thống sử dụng khi bay đêm và bay trong điều kiện IMC hoặc nguồn điện chính và nguồn ắc quy dự phòng hoặc nguồn điện dự phòng có khả năng cung cấp 150% tải điện của tất cả các dụng cụ và thiết bị yêu cầu để khai thác an toàn trong trường hợp khẩn nguy trong ít nhất 01 giờ;

ii. 01 hệ thống cung cấp điện khẩn nguy cung cấp đủ công suất trong khoảng thời gian cần thiết sau khi mất tất cả nguồn công suất nhằm đảm bảo tối thiểu:

A. Duy trì hoạt động của các thiết bị thiết yếu của chuyến bay, hệ thống liên lạc và dẫn đường trong khi giảm thấp từ độ cao tối đa được cấp Giấy chứng nhận trong thế bay liệng cho đến khi kết thúc hạ cánh;

B. Duy trì hoạt động của hệ thống thăng bằng trong trường hợp áp dụng;

C. Thả càng trong trường hợp áp dụng;

D. Cung cấp nguồn điện cho bộ phận sưởi ấm của một phi công, nguồn điện này phải phục vụ việc làm cho đồng hồ tốc độ của phi công đó ở trạng thái dễ nhìn;

E. Cung cấp công suất cho đèn hạ cánh;

G. Cung cấp công suất cho để khởi động 1 động cơ, nếu áp dụng;

H. Cung cấp công suất cho đồng hồ khí áp vô tuyến.

iii. Trong trường hợp ắc quy được sử dụng như nguồn thứ 02 có thể không yêu cầu nguồn điện dự phòng.

2. Đồng hồ khí áp.

3. Hệ thống lái tự động nếu khai thác 01 người lái. Trong trường hợp này, quốc gia Người khai thác tàu bay phải cân nhắc các giới hạn hoặc điều kiện trong khai thác;

4. Phương tiện để khởi động lại động cơ ít nhất 01 lần;

5. Một hệ thống dẫn đường khu vực được phê chuẩn có khả năng định vị các khu vực hạ cánh thích hợp trong trường hợp khẩn nguy;

6. Một đèn hạ cánh độc lập so với càng cung cấp đủ ánh sáng cho khu vực chạm bánh khi hạ cánh bắt buộc ban đêm;

7. Một hệ thống cảnh báo cháy động cơ.

c. Yêu cầu bảo trì tối thiểu trong vận hành thiết bị

Yêu cầu bảo trì tối thiểu đối trong vận hành thiết bị đối với trực thăng hạng 03 trong điều kiện IMC phải tuân thủ các quy định của Cục Hàng không Việt Nam.

d. Các thông tin trong tài liệu hướng dẫn khai thác:

Tài liệu hướng dẫn khai thác phải bao gồm các giới hạn, phương thức, tình trạng phê chuẩn và các thông tin khác liên quan đến hoạt động khai thác của trực thăng hạng 03 trong điều kiện IMC.

đ. Báo cáo sự cố:

1. Người khai thác được phê chuẩn khai thác trực thăng hạng 03 trong điều kiện IMC phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam các hỏng hóc lớn, các hoạt động sai chức năng hoặc sai sót để Cục Hàng không Việt Nam thông báo cho quốc gia thiết kế về các sự cố này.

2. Cục Hàng không Việt Nam sẽ xem xét các dữ liệu an toàn và theo dõi các thông tin độ tin cậy để có thể đưa ra các biện pháp cần thiết nhằm đảm bảo đạt được mức an toàn dự định.

3. Cục Hàng không Việt Nam sẽ thông báo các sự cố lớn và xu hướng tiến triển của các vấn đề cụ thể cho chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại và quốc gia thiết kế.

e. Lập kế hoạch khai thác:

Khi lập kế hoạch tuyến đường bay Người khai thác phải chú ý đến các thông tin đánh giá tuyến đường và khu vực khai thác dự định liên quan bao gồm các nội dung sau:

1. Thực tế địa hình sẽ bay qua địa hình tiềm tàng nơi có thể thực hiện hạ cánh bắt buộc an toàn trong trường hợp xẩy ra hỏng động cơ hoặc các hỏng hóc lớn khác;

2. Các thông tin thời tiết bao gồm cả các ảnh hưởng khí tượng theo mùa hoặc các ảnh hưởng khí tượng bất lợi khác có thể tác động đến chuyến bay;

3. Các tiêu chí và giới hạn khác theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam.

g. Yêu cầu về kinh nghiệm, huấn luyện và kiểm tra đối với tổ lái

1. Người khai thác phải tuân thủ quy định kinh nghiệm tối thiểu đối với tổ lái thực hiện khai thác trong điều kiện IMC bằng trực thăng hạng 03.

2. Việc huấn luyện và kiểm tra đối với tổ lái của Người khai thác phải phù hợp với khai thác trong điều kiện IMC bằng trực thăng hạng 03 bao gồm:

i. Các phương thức bình thường, bất thường và khẩn nguy;

ii. Cách thức phát hiện hỏng hóc động cơ bao gồm:

A. Giảm thấp để hạ cánh bắt buộc trong điều kiện IMC;

B. Đối với trực thăng 01 động cơ, duy trì ổn định vòng quay.

h. Cấp Giấy chứng nhận hoặc phê chuẩn Người khai thác

Người khai thác phải chứng minh khả năng thực hiện khai thác trực thăng hạng 03 trong điều kiện IMC trong suốt quá trình cấp Giấy chứng nhận và phê chuẩn theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam."

52. Bổ sung các Phụ lục 1, 2, 3 Điều 12.047 như sau:

"PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.047: LỰA CHỌN SÂN BAY DỰ BỊ

Cục Hàng không Việt Nam dựa trên kết quả đánh giá rủi ro cụ thể của Người khai thác tàu bay chứng minh rằng mức độ an toàn tương đương được duy trì, phê chuẩn khác biệt của Người khai thác trong tiêu chí lựa chọn sân bay dự bị. Đánh giá rủi ro ít nhất phải bao gồm:

a. Khả năng của Người khai thác tàu bay;

b. Khả năng của tàu bay và các hệ thống của tàu bay;

c. Công nghệ sử dụng tại các sân bay, khả năng và cơ sở hạ tầng của sân bay;

d. Chất lượng và độ tin cậy của thông tin thời tiết;

e. Xác định mối nguy hiểm và đe doạ an toàn của từng điều kiện khác biệt trong lựa chọn sân bay dự bị;

g. Các biện pháp giảm thiểu cụ thể."

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.047: YÊU CẦU VỀ NHIÊN LIỆU TỐI THIỂU

Cục Hàng không Việt Nam dựa trên kết quả đánh giá rủi ro cụ thể của Người khai thác tàu bay chứng minh rằng mức độ an toàn tương đương được duy trì, phê chuẩn khác biệt của Người khai thác trong tính toán nhiên liệu trước chuyến bay đối với: nhiên liệu dùng trong khi lăn, nhiên liệu của hành trình, nhiên liệu dự phòng có các trường hợp bất thường, nhiên liệu để đến sân bay dự bị hạ cánh và nhiên liệu bổ sung. Đánh giá rủi ro ít nhất phải bao gồm:

a. Tính toán nhiên liệu cho chuyến bay;

b. Khả năng của Người khai thác bao gồm:

1. Phương pháp điều khiển dữ liệu bao gồm chương trình theo dõi tiêu hao nhiên liệu;

2. Công nghệ tiên tiến áp dụng tại các sân bay dự bị;

3. Các biện pháp giảm thiểu cụ thể.

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 12.047: CÁC YÊU CẦU VỀ THỜI GIAN TỐI ĐA BAY ĐẾN SÂN BAY DỰ BỊ TRONG KHAI THÁC EDTO

Cục Hàng không Việt Nam dựa trên kết quả đánh giá rủi ro cụ thể của Người khai thác tàu bay chứng minh rằng mức độ an toàn tương đương được duy trì, phê chuẩn khai thác vượt quá thời gian giới hạn. Đánh giá rủi ro ít nhất phải bao gồm:

a. Khả năng của Người khai thác;

b. Độ tin cậy chung của tàu bay;

c. Độ tin cậy của từng hệ thống giới hạn thời gian;

d. Các thông tin liên quan từ nhà sản xuất;

e. Các biện pháp giảm thiểu cụ thể."

53. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 12.073 như sau:

"PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.073: QUY ĐỊNH VỀ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI NGƯỜI CHỊU TRÁCH NHIỆM QUẢN LÝ VỀ HỆ THỐNG CHẤT LƯỢNG

Tiêu chuẩn tối thiểu đối với người chịu trách nhiệm quản lý hệ thống chất lượng như sau:

a. Có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trong hệ thống chất lượng trong lĩnh vực khai thác tàu bay hoặc bảo dưỡng tàu bay;

b. Có chứng chỉ xác nhận đã hoàn thành khóa học về đánh giá viên nội bộ và Chứng chỉ đánh giá viên trưởng trong đó có ít nhất 01 năm kinh nghiệm thực hiện công việc đánh giá với vai trò là đánh giá viên trưởng."

54. Bổ sung Phụ lục 1 điều 12.081 như sau:

"PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.081: TỔNG HỢP CÁC YÊU CẦU VỀ LƯU TRỮ HỒ SƠ

Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các thông tin hoặc tài liệu sau phải được lưu trữ theo thời hạn cụ thể tại các bảng dưới đây:

a. Hồ sơ người lái:

Thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ, thời gian nghỉ	02 năm
Bằng lái và Chứng chỉ sức khỏe	12 tháng kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác
Hồ sơ huấn luyện mặt đất và huấn luyện bay	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Hồ sơ huấn luyện về đường bay và sân bay, sân bay trực thăng	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Huấn luyện hàng nguy hiểm	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Huấn luyện an ninh	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Kiểm tra kỹ năng và trình độ	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay

b. Hồ sơ tiếp viên hàng không

Thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ, thời gian nghỉ	02 năm
Hồ sơ huấn luyện mặt đất và huấn luyện bay	12 tháng, kể từ khi tiếp viên hàng không không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Huấn luyện hàng nguy hiểm	12 tháng, kể từ khi tiếp viên hàng không không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Huấn luyện an ninh	12 tháng, kể từ khi tiếp viên hàng không không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Kiểm tra kỹ năng	12 tháng, kể từ khi tiếp viên hàng không không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay

c. Hồ sơ các nhân viên khác của Người có AOC

Hồ sơ huấn luyện, trình độ của các đối tượng nhân viên hoàn thành các khóa huấn luyện theo Chương trình được phê chuẩn theo các yêu cầu của Bộ QCATHK	12 tháng, kể từ khi nhân viên đó không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Chứng chỉ và chứng chỉ sức khỏe (nếu yêu cầu)	12 tháng, kể từ khi nhân viên đó không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Kiểm tra trình độ và kỹ năng (nếu yêu cầu)	12 tháng, kể từ khi nhân viên đó không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay

d. Biểu mẫu liên quan đến chuẩn bị chuyến bay

Bảng kê hàng hóa	03 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay
Bảng cân bằng trọng tải	03 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay
Lệnh điều phái bay	03 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay
Kế hoạch bay không lưu	03 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay
Kế hoạch khai thác bay	03 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay
Danh sách hành khách	3 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay
Báo cáo thời tiết	03 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay

e. Thiết bị ghi thông số bay

Ghi âm buồng lái	Lưu giữ 60 ngày sau khi xảy ra tai nạn, sự cố hoặc lâu hơn theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam
Ghi dữ liệu bay	Lưu giữ 60 ngày sau khi xảy ra tai nạn, sự cố hoặc lâu hơn theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam

g. Nhật ký kỹ thuật tàu bay

Nhật ký hành trình	02 năm
Hồ sơ bảo dưỡng	02 năm

h. Hồ sơ bảo dưỡng tàu bay

Tổng thời gian hoạt động (theo số giờ, theo lịch thời gian, theo chu kì, tùy vào chỉ số phù hợp) của tàu bay và tất cả các chi tiết có thọ mệnh	03 tháng sau khi thiết bị thu hồi vĩnh viễn
Tình trạng hiện tại của việc tuân thủ các chỉ lệnh đủ điều kiện bay liên tục bắt buộc	03 tháng sau khi thiết bị thu hồi vĩnh viễn
Thông tin thích hợp về các thay đổi, các sửa chữa trên tàu bay và các chi tiết của nó	03 tháng sau khi thiết bị thu hồi vĩnh viễn
Tổng thời gian hoạt động (theo số giờ, theo lịch thời gian, theo chu kì, tùy vào chỉ số phù hợp) kể từ lần đại tu gần nhất của tàu bay hoặc của các thành phần có thời hạn đại tu bắt buộc	03 tháng sau khi thiết bị thu hồi vĩnh viễn
Các hồ sơ bảo dưỡng chi tiết để hiển thị tất cả các yêu cầu hoàn thành bảo dưỡng đã được đáp ứng	01 năm sau khi ký hoàn thành thành bảo dưỡng

i. Các hồ sơ khác

Hồ sơ đảm bảo chất lượng	05 năm
Tài liệu vận chuyển hàng nguy hiểm	06 tháng sau khi chuyến bay kết thúc
Bảng kiểm tra chấp nhận vận chuyển hàng nguy hiểm	06 tháng sau khi chuyến bay kết thúc
Hồ sơ liều lượng bức xạ vũ trụ, nếu Người có AOC khai thác tàu bay với mực bay trên 15.000 m (49.000 ft)	12 tháng, kể từ khi thành viên tổ bay không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay

55. Bổ sung Phụ lục 1 và Phụ lục 2 Điều 12.103 như sau:

"PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.103: NỘI DUNG CỦA NHẬT KÝ HÀNH TRÌNH TÀU BAY

a. Người có AOC phải sử dụng nhật ký hành trình bao gồm các thông tin sau trừ khi được phê chuẩn khác bởi Cục Hàng không Việt Nam:

1. Tên Người có AOC;

2. Quốc tịch và đăng ký tàu bay;

3. Tên của các thành viên tổ bay;

4. Phân công nhiệm vụ của các thành viên tổ bay;

5. Chữ ký của Người chỉ huy tàu bay;

6. Tính chất của chuyến bay (hàng không chung, công việc trên không, khai thác vận tải hàng không thương mại thường lệ hoặc không thường lệ);

7. Ngày của chuyến bay;

8. Điểm khởi hành;

9. Điểm đến;

10. Thời gian rút chèn tại điểm khởi hành;

11. Thời gian đóng chèn tại điểm đến;

12. Tổng thời gian bay;

13. Các sự việc trên đường bay, sự cố và quan sát.

b. Người có AOC sử dụng ký tự La Mã giúp làm rõ nội dung của các thông tin cung cấp.

c. Nhật ký hành trình có thể được tích hợp cùng với Nhật ký kỹ thuật nếu được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.103: NỘI DUNG CỦA NHẬT KÝ KỸ THUẬT

a. Người có AOC phải sử dụng nhật ký kỹ thuật bao gồm cả các thông tin bảo dưỡng tàu bay và gồm những thông tin sau cho từng tàu bay trừ khi được phê chuẩn khác bởi Cục Hàng không Việt Nam:

1. Tên Người có AOC;

2. Các trang được đánh số;

3. Cột ngoài cùng để nhập ngày, tiếp theo là các hàng quy định tại điểm từ 4 đến 6 dưới đây:

4. Cột điền thông tin về sân bay khởi hành và sân bay đến trong cùng một hàng;

5. Hàng điền thời gian khai thác theo từng chặng bay bao gồm thời gian cất cánh và hạ cánh trong cùng một hàng;

6. Hàng điền lượng nhiên liệu và dầu bao gồm số lượng của:

i. Nhiên liệu và dầu nạp lên;

ii. Tổng trọng lượng cất cánh;

iii. Tiêu hao trên đường bay.

7. Phương pháp ghi hỏng hóc trong khi bay dưới dạng cột và hàng, bao gồm:

i. Phương pháp đánh số từng hỏng hóc;

ii. Nhập sân bay, nơi hỏng hóc được nhập vào nhật ký;

iii. Mô tả hỏng hóc;

iv. Mô tả khắc phục hoặc trì hoãn hỏng hóc;

v. Số chứng chỉ của Người khắc phục hỏng hóc;

vi. Chữ ký hoặc 03 chữ cái viết tắt họ và tên của người khắc phục hỏng hóc;

8. Phương pháp nhập thông tin về các hệ thống xung yếu như giờ khung sườn, số lần hạ cánh...;

9. Biện pháp thu thập các thông tin liên quan đến tình trạng bảo dưỡng áp dụng trong khai thác của Người có AOC như kiểm tra VOR, tình trạng EDTO;

10. Hướng dẫn riêng cho từng lần cho phép khai thác bao gồm:

i. Tên của loại hình khai thác cho phép;

ii. Họ tên và chữ ký của người cho phép khai thác.

11. Một điều khoản riêng biệt dành cho phi công để xác nhận tàu bay được chuẩn bị, đủ điều kiện bay, có các thiết bị theo yêu cầu khai thác và được cho phép khai thác;

12. Điều khoản cho phép theo dõi hỏng hóc trì hoãn có thể là trang hoặc những trang riêng đầu hoặc cuối nhật ký kỹ thuật.

b. Người khai thác tàu bay có thể nhập Nhật ký hành trình và Nhật ký kỹ thuật vào một quyển.”

56. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 12.153 như sau:

“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.153 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC

a. Người có AOC phải đảm bảo nội dung và cấu trúc của tài liệu hướng dẫn khai thác phù hợp với các quy tắc và quy chế của Cục Hàng không Việt Nam đối với khu vực khai thác và loại hình khai thác tàu bay.

b. Người có AOC có thể soạn thảo tài liệu hướng dẫn với các yêu cầu chặt chẽ hơn so với yêu cầu do Cục Hàng không Việt Nam ban hành.

c. Người có AOC phải đảm bảo tài liệu hướng dẫn khai thác để đáp ứng các yêu cầu quy định phải có các nội dung quy định tại khoản d Phụ lục này. Tài liệu

hướng dẫn có thể chia thành 02 phần hoặc nhiều hơn chứa đựng các thông tin đã nêu với hình thức và phương pháp nêu tại khoản d dưới đây. Mỗi phần của tài liệu hướng dẫn khai thác phải chứa đựng các thông tin yêu cầu đối với từng nhóm nhân viên nói đến trong phần đó.

d. Tài liệu hướng dẫn khai thác có thể ban hành riêng rẽ từng phần theo từng lĩnh vực hoạt động cụ thể và phải được tổ chức theo cấu trúc như sau:

1. Tổng quát;

2. Các thông tin khai thác tàu bay;

3. Tuyến đường bay và sân bay;

4. Huấn luyện.

A. Phần tổng quát bao gồm các nội dung như sau:

1. Các hướng dẫn về trách nhiệm của nhân viên khai thác liên quan đến việc thực hiện khai thác bay.

2. Thông tin và chính sách liên quan đến quản lý mệt mỏi bao gồm:

i. Quy định liên quan đến thời gian bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ và thời gian nghỉ ngơi đối với thành viên tổ lái và tổ tiếp viên hàng không;

ii. Chính sách và tài liệu liên quan đến Chương trình FRMS của Người khai thác.

3. Danh mục các thiết bị dẫn đường phải mang theo tàu bay kể cả các yêu cầu liên quan đến khai thác dẫn đường dựa trên tính năng.

4. Các phương thức dẫn đường tầm xa, các phương thức khi hỏng động cơ trong khai thác EDTO và việc chỉ định, sử dụng các sân bay dự bị nếu phù hợp với loại hình khai thác.

5. Các tình huống phải duy trì việc canh nghe vô tuyến.

6. Phương pháp xác định độ cao bay tối thiểu.

7. Phương pháp xác định tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay.

8. Các lưu ý an toàn khi nạp nhiên liệu có hành khách trên tàu bay.

9. Các phương thức vận hành trên mặt đất.

10. Các phương thức báo cáo sự cố, tai nạn tàu bay quy định tại Phần 19 Bộ QCATHK đối với người chỉ huy tàu bay khi xảy ra tai nạn.

11. Tổ lái cho từng loại hình khai thác và chỉ định người chỉ huy tiếp theo.

12. Các hướng dẫn cụ thể về cách dự tính số lượng nhiên liệu và dầu nhớt mang theo tàu bay có tính đến tất cả các tính huống có thể xảy ra, kể cả tình huống hỏng 1 hay nhiều động cơ trong khi bay.

13. Các tình huống phải sử dụng ô-xy và lượng ô-xy phải mang theo tàu bay theo quy định trong Phần 6 của Bộ QCATHK.

14. Các hướng dẫn kiểm soát trọng lượng và cân bằng.

15. Hướng dẫn thực hiện và kiểm soát hoạt động làm tan băng, chống đóng băng trên mặt đất.

16. Các đặc điểm kỹ thuật phục vụ cho lập kế hoạch bay.

17. Các phương thức khai thác tiêu chuẩn (SOP) đối với từng giai đoạn bay.

18. Hướng dẫn sử dụng danh mục kiểm tra thông thường và thời điểm sử dụng danh mục.

19. Các phương thức khởi hành bất thường.

20. Hướng dẫn duy trì cảnh báo độ cao và sử dụng hệ thống tự động thông báo độ cao bằng âm thanh cho tổ lái.

21. Hướng dẫn sử dụng tự động lái và tự động lực đẩy trong điều kiện IMC.

22. Hướng dẫn cách hiểu và nhận huấn lệnh không lưu, đặc biệt khi có liên quan đến huấn lệnh địa hình.

23. Hội ý trước khi khởi hành và tiếp cận.

24. Các phương thức làm quen với khu vực, tuyến đường bay và sân bay.

25. Phương thức tiếp cận ổn định.

26. Giới hạn về tỷ lệ độ cao khi giảm thấp gần mặt đất.

27. Các điều kiện yêu cầu để được bắt đầu hoặc tiếp tục tiếp cận bằng thiết bị.

28. Hướng dẫn thực hiện các phương thức tiếp cận chính xác và không chính xác bằng thiết bị.

29. Phân công nhiệm vụ tổ lái và các phương thức quản lý khối lượng công việc của tổ bay khi thực hiện tiếp cận và hạ cánh bằng thiết bị ban đêm và trong điều kiện khí tượng IMC.

30. Hướng dẫn và các yêu cầu về huấn luyện tránh bay có kiểm soát vào địa hình, và chính sách sử dụng hệ thống cảnh báo gần đất (GPWS).

31. Chính sách, hướng dẫn, phương thức và các yêu cầu về huấn luyện tránh va chạm và cách sử dụng hệ thống tránh va chạm trên không (ACAS).

32. Các thông tin và hướng dẫn liên quan đến việc bay chặn tàu bay dân dụng, bao gồm:

i. Các phương thức quy định trong Phần 10 đối với người chỉ huy của tàu bay bị bay chặn;

ii. Các tín hiệu nhìn thấy bằng mắt mà tàu bay bay chặn và tàu bay bị bay chặn sử dụng theo quy định trong Phần 10.

33. Đối với các tàu bay dự định khai thác tại độ cao trên 15000m (49000 feet):

i. Các thông tin giúp người lái xác định các biện pháp tốt nhất áp dụng trong trường hợp có nguy cơ nhiễm bức xạ mặt trời;

ii. Các phương thức trong trường hợp phải ra quyết định giảm độ cao bao gồm:

A. Sự cần thiết phải cảnh báo trước cho cơ quan kiểm soát không lưu phù hợp về tình hình và nhận huấn lệnh giảm thấp tạm thời;

B. Các biện pháp áp dụng trong trường hợp việc liên lạc với cơ quan kiểm soát không lưu không thể thiết lập được hoặc bị ngắt quãng.

34. Nội dung chi tiết chương trình quản lý an toàn (SMS).

35. Các thông tin và hướng dẫn việc chuyên chở hàng nguy hiểm tuân thủ các quy định của Phần này và Phần 18 của Bộ QCATHK bao gồm cả các biện pháp thực hiện trong trường hợp khẩn nguy.

36. Các hướng dẫn về an ninh.

37. Danh mục và phương thức tìm kiếm bom.

38. Hướng dẫn các yêu cầu huấn luyện sử dụng thiết bị tăng tầm nhìn (HUD) và hệ thống quan sát nâng cao (EVS).

39. Cấp độ cứu hỏa chấp nhận được của các sân bay đối với mỗi đội tàu bay và loại hình khai thác.

40. Để tránh xuất hiện cảnh báo không cần thiết của hệ thống báo động tránh va chạm trên không (ACAS II) tại độ cao tiếp cận liền kề hoặc trên mực bay, Người khai thác tàu bay phải xây dựng quy trình để tàu bay lấy độ cao hoặc giảm thấp đến độ cao hoặc mực bay được chỉ định, đặc biệt khi đang sử dụng hệ thống tự động lái để đảm bảo rằng tốc độ tàu bay lên, xuống phải ít hơn 8 m/giây hoặc 1500 ft/phút trong suốt 300 m cuối của giai đoạn lấy độ cao hoặc giai đoạn giảm thấp đến độ cao hoặc mực bay chỉ định mà người lái nhận thấy có tàu bay khác tiếp cận tại độ cao liền kề hoặc cùng mực bay.

41. Hướng dẫn và các yêu cầu về huấn luyện sử dụng EFB, nếu áp dụng.

B. Phần thông tin khai thác tàu bay bao gồm các nội dung sau:

1. Các giới hạn cấp Giấy chứng nhận và giới hạn khai thác.

2. Các phương thức thông thường, bất thường và khẩn nguy để tổ lái sử dụng và các danh mục kiểm tra liên quan.

3. Các hướng dẫn khai thác và thông tin về tính năng lấy độ cao với tất cả các động cơ hoạt động.

4. Các dữ liệu để lập kế hoạch bay trước khi bay và trong khi bay với các chế độ lực đẩy, công suất và tốc độ khác nhau của tàu bay.

5. Thành phần gió xuôi và gió cạnh tối đa đối với từng loại tàu bay khai thác, giảm các giá trị này trong điều kiện có gió giật, tầm nhìn hạn chế, điều kiện mặt đường CHC, kinh nghiệm tổ bay, sử dụng tự động lái.

6. Các hướng dẫn và dữ liệu sử dụng để tính trọng tải và cân bằng.

7. Hướng dẫn chất tải và cố định hàng hóa.

8. Các hệ thống tàu bay, các hệ thống kiểm soát liên quan và hướng dẫn cách sử dụng.

9. Danh mục thiết bị tối thiểu và danh mục sai lệch cấu hình đối với từng loại tàu bay khai thác và các loại hình khai thác được phép bao gồm cả các yêu cầu liên quan đến việc khai thác trong vùng trời RVSM và RNP.

10. Danh mục kiểm tra các thiết bị an toàn và khẩn nguy và hướng dẫn sử dụng.

11. Các phương thức thoát hiểm khẩn nguy, kể các các phương thức cụ thể đối với từng loại tàu bay, hiệp đồng tổ bay, phân công vị trí và nhiệm vụ cho tổ bay trong trường hợp khẩn nguy.

12. Các phương thức thông thường, bất thường và khẩn nguy để cho tiếp viên hàng không sử dụng; các danh mục kiểm tra liên quan và các thông tin về hệ thống tàu bay theo yêu cầu bao gồm các phương thức liên quan cần thiết để thực hiện hiệp đồng tổ lái và tiếp viên hàng không.

13. Thiết bị cứu sinh và thiết bị khẩn nguy sử dụng trên các tuyến đường khác nhau, các phương thức cần thiết để xác định các thiết bị này hoạt động bình thường trước khi cất cánh kể cả các phương thức xác định lượng ô-xy yêu cầu và lượng ô-xy đang có.

14. Mã tín hiệu không địa nhìn thấy bằng mắt để những người sống sót sau tai nạn sử dụng.

C. Tuyến đường bay và sân bay bao gồm các nội dung sau:

1. Phải có hướng dẫn tuyến đường bay nhằm đảm bảo trên mỗi chuyến bay tổ lái có thông tin liên quan đến thiết bị thông tin liên lạc, thiết bị hỗ trợ dẫn đường, sân bay, phương thức tiếp cận bằng thiết bị, phương thức đến và phương thức khởi hành bằng thiết bị áp dụng đối với các loại hình khai thác và các thông tin khác mà Người khai thác thấy cần thiết nhằm thực hiện khai thác bay.

2. Độ cao tối thiểu cho mỗi tuyến đường bay mà tàu bay bay qua.

3. Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của từng sân bay dự định sử dụng làm sân bay đến hoặc sân bay dự bị.

4. Tăng tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay trong trường hợp điều kiện phục vụ tiếp cận hoặc điều kiện trang thiết bị sân bay bị giảm.

5. Các thông tin cần thiết để tuân thủ phương thức bay theo quy định, bao gồm nhưng không hạn chế:

i. Các yêu cầu về chiều dài đường cất cánh trong điều kiện đường CHC khô, ướt và bẩn bao gồm cả các quy định khi xảy ra hỏng hóc hệ thống tàu bay ảnh hưởng đến cự ly cất cánh;

ii. Các giới hạn lấy độ cao khi cất cánh;

iii. Các giới hạn lấy độ cao trên đường bay;

iv. Các giới hạn lấy độ cao khi tiếp cận và các giới hạn lấy độ cao khi hạ cánh;

v. Các yêu cầu về chiều dài đường CHC trong điều kiện đường CHC khô, ướt và bẩn bao gồm cả các quy định khi xảy ra hỏng hóc hệ thống tàu bay ảnh hưởng đến cự ly hạ cánh;

vi. Các thông tin bổ sung khác.

6. Cấp độ cứu hỏa và cứu hộ (RFFS) tại từng sân bay khai thác.

D. Huấn luyện phải bao gồm các nội dung sau:

1. Nội dung chi tiết chương trình huấn luyện tổ lái tuân thủ các quy định tại Phần 14 và Phần 18 của Bộ QCATHK.

2. Nội dung chi tiết chương trình huấn luyện nhiệm vụ của tiếp viên hàng không tuân thủ các quy định tại Phần 14 và Phần 18 của Bộ QCATHK.

3. Nội dung chi tiết chương trình huấn luyện nhân viên khai thác bay, điều phái viên bay theo phương pháp theo dõi bay.”

57. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 12.227 như sau:

“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.227: NỘI DUNG TÀI LIỆU ĐIỀU HÀNH BẢO DƯỠNG

a. Tài liệu điều hành bảo dưỡng của người có AOC có thể là một tài liệu thống nhất hoặc là nhiều tài liệu riêng rẽ nhưng phải có các nội dung sau đây:

1. Mô tả các quy trình bảo dưỡng yêu cầu bao gồm:

i. Các thỏa thuận hành chính giữa Người khai thác và tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn.

ii. Các quy trình bảo dưỡng và quy trình hoàn tất và ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng khi công việc bảo dưỡng do một hệ thống khác không phải là tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn thực hiện.

iii. Quy trình và tài liệu cho việc thực hiện và ký xác nhận hoàn thành công việc định kỳ của tàu bay (CRS-SMI), Giấy chứng nhận rà soát bảo dưỡng (CMR) và chứng chỉ cho phép tàu bay vào khai thác (CRS).

2. Họ, tên và nhiệm vụ của những người có trách nhiệm đảm bảo công việc bảo dưỡng được thực hiện phù hợp với tài liệu kiểm soát bảo dưỡng;

3. Dẫn chiếu đến các chương trình bảo dưỡng yêu cầu;

4. Các phương pháp ghi và lưu giữ các hồ sơ bảo dưỡng của Người khai thác theo yêu cầu;

5. Mô tả việc thiết lập, duy trì hệ thống phân tích và theo dõi liên tục hoạt động và hiệu quả của chương trình bảo dưỡng nhằm chỉnh sửa các thiếu sót trong chương trình;

6. Mô tả các phương thức nhận và đánh giá các thông tin tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và thực hiện các hành động tiếp theo sau đánh giá đối với tất cả máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa phê chuẩn lớn hơn 5.700 kg và trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa phê chuẩn lớn hơn 3.175 kg từ tổ chức thiết kế và phải thực hiện các hành động mà quốc gia đăng ký thấy cần thiết;

7. Mô tả phương thức đánh giá thông tin duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và thực hiện các hành động tiếp theo sau đánh giá;

8. Mô tả phương thức thực hiện các hành động tiếp theo sau khi nhận được thông tin về duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay bắt buộc;

9. Mô tả các phương thức theo dõi, đánh giá, báo cáo công việc và kinh nghiệm bảo dưỡng đối với tất cả máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa phê chuẩn lớn hơn 5.700 kg và trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa phê chuẩn lớn hơn 3.175 kg;

10. Mô tả loại và mẫu mã tàu bay nói trong tài liệu hướng dẫn;

11. Mô tả các quy trình để đảm bảo các thiết bị không hoạt động ảnh hưởng đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được ghi chép và khắc phục;

12. Mô tả các phương thức thông báo cho quốc gia đăng ký về các vụ việc lớn xẩy ra trong khi khai thác bao gồm các hư hỏng, không hoạt động và lỗi, theo quy định ở Điều 4.047 Phần 4 của Bộ QCATHK;

13. Mô tả các phương thức đảm bảo mỗi tàu bay đang khai thác trong trạng thái đủ điều kiện bay;

14. Mô tả các phương thức đảm bảo các thiết bị khẩn nguy trang bị cho mỗi chuyến bay hoạt động bình thường;

15. Mô tả các phương thức đưa một tàu bay mới vào đội tàu bay;

16. Mô tả các phương thức đánh giá năng lực của nhà thầu cung cập dịch vụ bảo dưỡng của tàu bay, thiết bị tàu bay kể cả khả năng làm tan băng;

17. Mô tả các phương thức kiểm soát và phê chuẩn sửa chữa và cải tiến lớn;

18. Tài liệu hướng dẫn của Người có AOC phải có các chương trình cần tuân thủ trong khi thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng và cải tiến tàu bay của

Người khai thác bao gồm bảo dưỡng khung sườn, động cơ tàu bay, cánh quạt, cánh quay, thiết bị, thiết bị khẩn nguy và các bộ phận của tàu bay. Tài liệu hướng dẫn phải có tối thiểu các nội dung sau:

i. Phương pháp thực hiện công việc bảo dưỡng thường lệ và không thường lệ (khác với kiểm tra theo yêu cầu, bảo dưỡng dự phòng và cải tiến);

ii. Quy định các thiết bị bảo dưỡng và cải tiến phải kiểm tra (kiểm tra theo yêu cầu), bao gồm tối thiểu các thiết bị có thể dẫn đến hỏng hóc đe dọa an toàn trong khai thác do không thực hiện đúng các quy trình bảo dưỡng hoặc sử dụng các bộ phận và vật liệu không phù hợp;

iii. Phương pháp thực hiện công việc kiểm tra theo yêu cầu và việc chỉ định chức danh hoặc người được phép thực hiện công việc kiểm tra này;

iv. Các quy trình kiểm tra lại công việc đã thực hiện căn cứ vào các khiếm khuyết phát hiện ra trong lần kiểm tra trước;

v. Các phương thức, tiêu chuẩn và giới hạn cần thiết đối với việc kiểm tra theo yêu cầu, việc chấp nhận hoặc không chấp nhận các thiết bị yêu cầu phải kiểm tra. Đối với kiểm tra định kỳ và hiệu chuẩn các dụng cụ chính xác phải có dụng cụ đo và thiết bị kiểm tra;

vi. Các hướng dẫn nhằm ngăn ngừa việc nhân viên tự kiểm tra công việc mà mình đã thực hiện;

vii. Các hướng dẫn và quy trình nhằm ngăn ngừa người không phải là nhân viên giám sát của cơ quan kiểm tra hoặc người không có trách nhiệm tổng thể trong việc quản lý chức năng kiểm tra theo yêu cầu và chức năng bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng và cải tiến khác hủy bỏ bất kỳ quyết định nào của giám sát viên an toàn về việc kiểm tra theo yêu cầu;

viii. Các phương thức nhằm đảm bảo việc kiểm tra theo yêu cầu, công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng và cải tiến khác chưa được hoàn tất do thay ca hoặc do bị gián đoạn được hoàn thành trước khi đưa tàu bay vào khai thác;

ix. Mô tả quy trình chuẩn bị cho tàu bay và khai thác và các điều kiện quy định đối với việc ký cho phép vào khai thác;

x. Danh sách những người được ủy quyền ký cho phép vào khai thác và phạm vi được ủy quyền.”

PHỤ LỤC XI
Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ QCATHK

(Ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi tiêu đề Phần 13 như sau:

"CÁC YÊU CẦU BỔ SUNG ĐỐI VỚI VIỆC CHUYÊN CHỞ HÀNH KHÁCH ĐỐI VỚI TÀU BAY CÓ SỐ LƯỢNG TỪ 20 GHẾ HÀNH KHÁCH TRỞ LÊN"

2. Sửa đổi tiêu đề và điểm 4 khoản b Điều 13.007

a. Sửa đổi tiêu đề Điều 13.007 như sau:

"CÁC TRƯỜNG HỢP KHÔNG ÁP DỤNG CÁC YÊU CẦU VỀ CHUYÊN CHỞ HÀNH KHÁCH"

b. Sửa đổi điểm 4 khoản b Điều 13.007 như sau:

"4. Người được ủy quyền trong tài liệu hướng dẫn khai thác của Người khai thác."

3. Sửa đổi cụm từ "Người có AOC" thành "Người khai thác" trong điểm 4 khoản b Điều 13.007, điểm 1 khoản e Điều 13.015, khoản a Điều 13.020, khoản a Điều 13.025, khoản a Điều 13.027, khoản a Điều 13.043, khoản a Điều 13.053, khoản b Điều 13.065, khoản a Điều 13.070.

4. Sửa đổi, bổ sung Điều 13.010 như sau:

"13.010 QUY ĐỊNH VỀ SỐ LƯỢNG TIẾP VIÊN

a. Người khai thác phải đáp ứng được yêu cầu về số lượng tiếp viên hàng không tối thiểu cho mỗi loại tàu bay dựa trên số lượng ghế ngồi của hành khách được lắp đặt để đảm bảo:

1. An toàn và nhanh chóng thoát hiểm khỏi máy bay;

2. Hoàn thành các chức năng cần thiết phải được thực hiện trong trường hợp khẩn cấp hoặc một tình huống đòi hỏi phải sơ tán khẩn cấp.

b. Người khai thác phải chỉ định các chức năng của từng loại máy bay trong Tài liệu khai thác cho từng vị trí, nhiệm vụ cụ thể của tiếp viên hàng không.

c. Người khai thác phải đảm bảo số lượng tiếp viên hàng không tối thiểu cần thiết và chứng chỉ của họ cho từng chuyến bay chở khách và Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo rằng tổ tiếp viên hàng không có mặt trên tàu bay trước khi bắt đầu một chuyến bay thương mại.

d. Số lượng tiếp viên hàng không không được ít hơn số lượng tối thiểu theo quy định hoặc trong các trường hợp sau, chọn giá trị lớn hơn:

1. Đối với tàu bay có số chỗ ngồi hành khách từ 20 đến 50 người: 01 tiếp viên hàng không;

2. Thêm 01 tiếp viên hàng không cho mỗi nhóm 50 hành khách;

3. Số lượng tiếp viên hàng không không được ít hơn số lượng xuồng cứu sinh mang theo tàu bay.

e. Khi hành khách đang ở trên tàu bay tại sân đỗ số lượng tiếp viên hàng không tối thiểu phải là:

1. Một nửa số lượng yêu cầu khi khai thác bay theo quy định;

2. Không ít hơn một tiếp viên hàng không (hoặc một người khác được huấn luyện các phương thức thoát hiểm trên tàu bay);

3. Khi một nửa số lượng yêu cầu là phân số có thể làm tròn xuống số nguyên đứng ngay sau đó.

g. Trong các trường hợp không thể lường trước, số lượng tiếp viên hàng không tối thiểu theo yêu cầu có thể giảm với điều kiện:

1. Số hành khách được giảm phù hợp với các phương thức quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác và được phê chuẩn bởi Cục Hàng không Việt Nam;

2. Báo cáo bằng văn bản về Cục Hàng không Việt Nam sau khi kết thúc chuyến bay."

5. Bổ sung Điều 13.011 như sau:

"13.011 YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN ĐỐI VỚI TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

a. Cá nhân được giao hoặc thực hiện nhiệm vụ của một tiếp viên hàng không khi người đó đã hoàn thành chương trình đào tạo theo quy định.

b. Các yêu cầu tối thiểu của một chương trình đào tạo tiếp viên hàng không được quy định tại Phụ lục 1 Điều 13.011 của Phần này."

6. Sửa đổi khoản d Điều 13.015 như sau:

"d. Trong quá trình cất, hạ cánh, Người khai thác phải đảm bảo rằng tiếp viên hàng không được bố trí đầy đủ tại khu vực trách nhiệm và gần các cửa thoát hiểm mức sàn để đảm bảo việc thoát hiểm nhanh nhất cho hành khách trong trường hợp khẩn cấp."

7. Bãi bỏ phần ghi chú của khoản a Điều 13.023 và bổ sung khoản b Điều 13.023

a. Bãi bỏ phần ghi chú của khoản a Điều 13.023

b. Bổ sung khoản b Điều 13.023 như sau:

"b. Khoản a Điều này không áp dụng đối với nhân viên công vụ của nhà nước được quyền mang theo vũ khí khi thực hiện nhiệm vụ theo yêu cầu và các quy định này phải tuân thủ với chính sách khai thác của Người khai thác và phù hợp với Chương trình an ninh quốc gia, quy định an ninh quốc tế."

8. Bổ sung các điểm 7, 8, 9, 10, 11 khoản b Điều 13.025 như sau:

"7. Trẻ em đi một mình;

8. Trẻ sơ sinh;

9. Hành khách nằm cáng;

10. Người khiếm thính.

11. Các yêu cầu cụ thể liên quan tới việc chuyên chở hành khách đặc biệt trong khoang hành khách quy định tại Phụ lục 1 Điều 13.025."

9. Bổ sung khoản d Điều 13.053 như sau:

"d. Nơi xếp hành lý phải có khả năng giữ các gói hàng khỏi bị va chạm mạnh có thể gây ra một lực quán tính lớn khi hạ cánh khẩn cấp theo quy định khi cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay."

10. Bổ sung Điều 13.064 như sau:

"13.064 KHẢ NĂNG THOÁT HIỂM

Trước khi tàu bay di chuyển trên mặt đất với hành khách ở trên tàu bay, người chỉ huy tàu bay, tiếp viên trưởng hoặc người được Người khai thác chỉ định phải đảm bảo có ít nhất một cửa với mép dưới ngang mức sàn của tàu bay sẵn sàng để hành khách ra, vào hoặc thoát hiểm trong các trường hợp bình thường hoặc khẩn cấp."

11. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 13.065 như sau:

"b. Trong trường hợp thực hiện tiếp nhiên liệu khi hành khách vẫn ngồi trong tàu bay, người chỉ huy hoặc người được chỉ định làm đại diện của người khai thác phải đảm bảo các phương thức quy định trong Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay được tuân thủ."

12. Bổ sung Phụ lục 1 của Điều 13.011 như sau:

"PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 13.011: QUY ĐỊNH VỀ HUẤN LUYỆN TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

a. Chương trình huấn luyện tiếp viên hàng không được quy định đầy đủ để đảm bảo rằng mỗi thành viên đều:

1. Có năng lực để thực hiện những nhiệm vụ và chức năng an toàn mà tiếp viên hàng không được giao thực hiện trong các trường hợp khẩn cấp hoặc trong tình huống đòi hỏi phải sơ tán khẩn cấp;

2. Có năng lực sử dụng thành thạo các thiết bị khẩn nguy và thiết bị cứu sinh theo yêu cầu như áo phao, xuồng cứu sinh, cầu trượt, cửa thoát hiểm, bình chữa cháy xách tay, bình ô-xy, bộ dụng cụ sơ cứu, cấp cứu và máy rung hỗ trợ tim;

3. Nắm vững kiến thức về sự ảnh hưởng đến các yếu tố sinh lý của hành khách trong tình trạng thiếu ô-xy trong môi trường điều áp bình thường cũng như trong trường hợp bị mất áp suất ca bin khi khai thác ở độ cao trên 3.000 m (10.000 feet);

4. Hiểu rõ nhiệm vụ và chức năng của các thành viên phi hành đoàn khác để phối hợp hoàn thành nhiệm vụ theo yêu cầu trong trường hợp khẩn nguy;

5. Kiến thức và nhận biết được các loại hàng nguy hiểm được và không được cho phép mang lên khoang hành khách;

6. Có kiến thức về thực hiện các công việc an toàn khoang khách bao gồm sự phối hợp giữa các thành viên tổ bay."

13. Bổ sung Phụ lục 1 của Điều 13.025 như sau:

"PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 13.025: QUY ĐỊNH VỀ CHUYÊN CHỞ HÀNH KHÁCH CÓ TÌNH TRẠNG ĐẶC BIỆT

1. Những yếu tố sau đây, Người khai thác cần cân nhắc khi thực hiện chuyên chở hành khách đặc biệt:

a. Loại máy bay và cấu hình khoang khách;

b. Tổng số hành khách vận chuyển trên tàu;

c. Số lượng và loại khách đặc biệt không được vượt quá số lượng hành khách có khả năng hỗ trợ họ trong trường hợp sơ tán khẩn cấp;

d. Các yếu tố hoặc các trường hợp có thể ảnh hưởng đến quy trình khẩn cấp của thành viên phi hành đoàn;

e. Người khai thác phải xây dựng quy trình hướng dẫn hành khách đặc biệt trước chuyến bay và người trợ giúp an toàn của họ;

g. Người trợ giúp an toàn phải từ 18 tuổi trở lên, có sức khỏe và có khả năng các hiểu hướng dẫn của tiếp viên hàng không để trợ giúp khi cần;

h. Hành khách đặc biệt và người đi cùng trợ giúp phải ngồi cạnh nhau trong cùng hàng ghế;

i. Trong diễn tập để kiểm chứng năng lực thoát hiểm của người khai thác tàu bay nên có thành phần hành khách đặc biệt và trẻ em dưới 2 tuổi."

PHỤ LỤC XII
Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ QCATHK

(Ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Bổ sung điểm 3 khoản a Điều 14.003 như sau:

"3. Nhân viên hàng không trình độ cao bao gồm: thành viên tổ lái, nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và thiết bị tàu bay có chứng chỉ CRS mức B trở lên, nhân viên điều độ, khai thác bay."

2. Sửa đổi điểm 8 khoản a Điều 14.005 như sau:

"8. Co-Pilot - Lái phụ"

3. Sửa đổi, bổ sung Điều 14.010 như sau:

"**14.010 GIỚI HẠN TUỔI NGHỀ CỦA NGƯỜI LÁI TÀU BAY**

a. Người khai thác tàu bay khi tham gia vào khai thác tàu bay thương mại đối với tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg không được sử dụng người lái tàu bay trên 65 tuổi đối với nam và trên 60 tuổi đối với nữ để làm PIC hoặc Co-Pilot.

b. Người lái tàu bay khi tham gia vào khai thác tàu bay thương mại để làm PIC hoặc Co-Pilot đối với tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg không được vượt quá 65 tuổi đối với nam và trên 60 tuổi đối với nữ.

c. Người lái tàu bay trong độ tuổi từ đủ 60 đến đủ 65 đối với nam, tuổi từ đủ 55 đến đủ 60 đối với nữ khi tham gia vào khai thác tàu bay thương mại phải bay cùng với thành viên còn lại dưới 60 tuổi đối với nam hoặc dưới 55 tuổi đối với nữ.

d. Khi sử dụng người lái tàu bay có độ tuổi từ đủ 60 tuổi trở lên đối với nam, tuổi từ đủ 55 tuổi trở lên đối với nữ, người khai thác tàu bay có trách nhiệm:

1. Thành lập Hội đồng tuyển dụng để đánh giá việc đáp ứng các điều kiện quy định tại Phụ lục 1 của Công ước Chicago;

2. Yêu cầu người lái tàu bay phải đảm bảo các tiêu chuẩn sức khỏe đối với nhân viên hàng không theo quy định của pháp luật."

4. Sửa đổi điểm 1, 2 khoản a Điều 14.020 như sau:

"1. 15 giờ bay đêm trên hạng tàu bay đó đối với khai thác ban đêm trong điều kiện VMC bao gồm ít nhất 03 lần cất, hạ cánh trong khoảng thời gian 90 ngày;

2. 25 giờ bay theo quy tắc IFR trên hạng tàu bay đó đối với khai thác theo quy tắc IFR bao gồm trong vòng 90 ngày cần có ít nhất 05 chuyến bay IFR và 03 chuyến bay sử dụng tiếp cận bằng IFR hoặc một chuyến bay IFR kiểm tra trang thiết bị tiếp cận IFR trên loại máy bay tương ứng".

5. Sửa đổi tiêu đề Điều 14.023 như sau:

"14.023 YÊU CẦU VỀ GIẤY PHÉP CỦA LÁI PHỤ"

6. Sửa đổi khoản a Điều 14.033 như sau:

"a. Trong trường hợp Lái phụ có số giờ bay trên loại tàu bay lớn hơn 5700 kg và hơn 19 ghế hành khách là 50 giờ bay và PIC không phải là giáo viên kiểm tra thì giai đoạn cất, hạ cánh và tại các giai đoạn trọng yếu khác của chuyến bay phải được thực hiện bởi PIC."

7. Bổ sung khoản b và c Điều 14.040 như sau:

"b. Yêu cầu nội dung huấn luyện phải:

1. Đảm bảo các nhân viên được nắm rõ các luật lệ, quy trình, quy định của quốc gia mà tổ bay bay đến.

2. Đảm bảo người lái được huấn luyện và nắm rõ các luật lệ, quy định, quy trình liên quan tới nhiệm vụ thực hiện tại các khu vực tàu bay bay qua, các sân bay khai thác và các trang thiết bị dẫn đường tương ứng.

3. Đảm bảo các thành viên tổ bay khác nắm rõ các luật lệ, quy định, quy trình liên quan tới công việc được giao trong lĩnh vực khai thác tàu bay.

c. Người khai thác phải đảm bảo các thành viên tổ bay chứng minh được việc nắm vững các nội dung trong tài liệu hướng dẫn khai thác và các chính sách, quy trình quan trọng liên quan đến chuyên môn kỹ thuật trong quá trình huấn luyện"

8. Bổ sung Điều 14.042 như sau:

"14.042 HUẤN LUYỆN KIẾN THỨC VÀ NHẬN THỨC VỀ SỰ MỆT MỎI

a. Tổ chức, cá nhân được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện công việc của tổ bay, nhân viên điều phái hoặc nhân viên giữ trách nhiệm phân lịch bay khi người đó đã hoàn thành khóa huấn luyện về nhận thức sự mệt mỏi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

b. Chương trình huấn luyện này phải cung cấp các kiến thức, nhận thức về sự mệt mỏi cho tất cả tổ bay, nhân viên điều phái, nhân viên phân lịch bay, nhân viên điều hành khai thác và những người quản lý theo dõi trực tiếp trong các lĩnh vực đó.

c. Chương trình huấn luyện về sự mệt mỏi được xây dựng nhằm nâng cao nhận thức về:

1. Sự mệt mỏi;

2. Ảnh hưởng của sự mệt mỏi đối với hoạt động của tổ bay;

3. Các biện pháp chống mệt mỏi;

4. Quy định hàng không áp dụng đối với sự mệt mỏi."

9. Bổ sung khoản b và c Điều 14.043 như sau:

"b. Chương trình huấn luyện về hàng nguy hiểm phải phù hợp với những hướng dẫn kỹ thuật mới nhất của ICAO đối với từng cá nhân và công việc được giao.

c. Người khai thác phải đảm bảo các thành viên tổ bay có khả năng nhận biết, phân loại hàng nguy hiểm được phép hoặc không được phép mang theo trong:

1. Khoang chở hàng hóa;

2. Buồng lái;

3. Khoang hành khách."

10. Sửa đổi, bổ sung Điều 14.045 như sau:

"14.045 HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU VỀ AN NINH HÀNG KHÔNG

a. Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay khi người đó đã hoàn thành chương trình huấn luyện về an ninh được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

b. Chương trình huấn luyện được phê chuẩn phải bảo đảm hướng dẫn cho thành viên tổ bay cách ứng xử phù hợp nhất để giảm thiểu hậu quả do các hành động can thiệp bất hợp pháp gây ra bao gồm các nội dung sau:

1. Định nghĩa các mức nghiêm trọng của các tình huống xảy ra;

2. Giao tiếp và phối hợp của tổ bay;

3. Hành động tự bảo vệ;

4. Cách thức sử dụng các phương tiện bảo vệ không gây nguy hiểm đến tính mạng được chỉ định sử dụng cho tổ bay và được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận;

5. Nhận thức được hành vi khủng bố, không tặc để có phương án phối hợp cùng hành khách xử lý tình huống thích hợp;

6. Thực hiện các bài diễn tập trực tiếp với các mối đe dọa khác nhau;

7. Quy trình bảo vệ tàu bay đối với tổ bay;

8. Quy trình khám xét tàu bay và các chỉ dẫn xác định vị trí đặt bom trong các tình huống cần thiết;

9. Phương án và kỹ thuật bảo vệ hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu kiện, trang thiết bị, vật tư được vận chuyển trên tàu bay đối với các hành vi phá hoại và can thiệp bất hợp pháp trên chuyến bay."

11. Bổ sung khoản b Điều 14.047 như sau:

"b. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các thành viên tổ bay, nhân viên điều phái bay nắm rõ những hiểu biết về yếu tố con người liên quan đến an toàn bao gồm cả sự phối hợp giữa các thành viên tổ bay và nhân viên điều phái."

12. Bổ sung khoản b và c Điều 14.050 như sau:

"b. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các thành viên tổ bay trong quá trình huấn luyện phải:

1. Có khả năng triển khai những phương án ứng phó khẩn nguy thích hợp với năng lực được giao;

2. Nhận thức được nhiệm vụ và chức năng của những thành viên tổ bay khác để triển khai tốt các phương án ứng phó khẩn nguy;

3. Với những tàu bay khai thác ở độ cao trên 3.000 m (10.000 ft), tổ bay cần nhận thức được ảnh hưởng của việc thiếu ô-xy, những hiện tượng sinh lý xuất hiện trong trường hợp mất áp suất cũng như khi thực hiện tăng áp khoang khách;

c. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các thành viên tổ bay trong quá trình thực hiện huấn luyện ứng phó khẩn nguy phải chứng minh khả năng sử dụng những trang thiết bị cứu hộ như: áo phao, thuyền phao, máng trượt thoát hiểm, cửa thoát hiểm, bình cứu hỏa, thiết bị cung cấp ô-xy, hộp sơ cứu ban đầu, máy trợ tim."

13. Sửa đổi khoản b, c, d và bổ sung khoản e Điều 14.053 như sau:

a. Sửa đổi khoản b, c, d Điều 14.053 như sau:

"b. Khóa huấn luyện ban đầu trên mặt đất đối với thành viên tổ lái phải bao gồm các phần liên quan của tài liệu hướng dẫn khai thác liên quan đến tính năng, trọng tải và cân bằng, chính sách khai thác, giới hạn của các hệ thống, các quy trình được sử dụng trong điều kiện bình thường, bất bình thường và khẩn cấp trên loại tàu bay được khai thác.

c. Đối với tiếp viên hàng không, khóa huấn luyện ban đầu trên mặt đất về tàu bay phải bao gồm các phần liên quan của tài liệu hướng dẫn khai thác liên quan đến cấu hình cụ thể, thiết bị tàu bay, quy trình khai thác bình thường và khẩn cấp được sử dụng trên các loại tàu bay được khai thác.

d. Đối với nhân viên điều phái bay, khóa huấn luyện ban đầu trên mặt đất về tàu bay phải bao gồm các phần liên quan của tài liệu hướng dẫn khai thác liên quan đến quy trình chuẩn bị bay, tính năng của tàu bay, trọng tải và cân bằng, chính sách khai thác, các hệ thống, các giới hạn đối với loại tàu bay được khai thác."

b. Bổ sung khoản e Điều 14.053 như sau:

"e. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các thành viên tổ bay trong quá trình huấn luyện phải nắm rõ các giới hạn khai thác tàu bay, các quy trình hệ thống, các quy trình xử lý tình huống thông thường, bất thường, khẩn nguy theo chuyên môn kỹ thuật phù hợp."

14. Bổ sung Điều 14.055 như sau:

"14.055 HUẤN LUYỆN MẶT ĐẤT VỀ NÂNG HẠNG, CHUYỂN LOẠI ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI

Người có AOC có thể đề nghị phê chuẩn việc tách riêng khóa huấn luyện ban đầu về tàu bay trên mặt đất với mục đích:

a. Huấn luyện nâng hạng khi thay đổi từ một vị trí này sang vị trí khác trên cùng loại tàu bay;

b. Huấn luyện chuyển loại với vị trí cố định từ một loại tàu bay này sang loại tàu bay khác."

15. Sửa đổi khoản b và bãi bỏ khoản c Điều 14.060

a. Sửa đổi khoản b Điều 14.060 như sau:

"b. Khóa huấn luyện bay ban đầu phải tập trung vào việc điều khiển và khai thác an toàn của tàu bay tuân thủ các quy trình bình thường, bất thường và khẩn cấp do người có AOC quy định. Khóa huấn luyện này bao gồm cả việc thực hành:

1. Sử dụng các trang thiết bị được cài, lắp đặt trên tàu bay như hệ thống tự lái, thiết bị quản lý dữ liệu bay;

2. Sự phối hợp nhuần nhuyễn của tổ bay trong việc xử lý những tình huống khẩn nguy, không bình thường bắt nguồn từ động cơ, kết cấu khung sườn, sự cố đối với hệ thống, hỏa hoạn...;

3. Nắm vững và triển khai các quy trình bay bằng mắt hoặc trang thiết bị trong khu vực khai thác được chỉ định;

4. Nắm vững các quy trình bảo vệ môi trường tại các khu vực khai thác được chỉ định;

5. Nắm vững chức năng, nhiệm vụ của những thành viên khác trong tổ bay để giúp cho việc triển khai các phương án ứng phó trong trường hợp bất thường hoặc khẩn nguy."

b. Bãi bỏ khoản c Điều 14.060."

16. Bổ sung Điều 14.061 như sau:

"**14.061 HUẤN LUYỆN BAY BAN ĐẦU ĐỐI VỚI TÀU BAY 01 NGƯỜI LÁI**

Tổ chức, cá nhân được thực hiện hoặc yêu cầu người khác thực hiện chức năng của người lái trên các chuyến bay yêu cầu 01 người lái khi người đó đã hoàn thành khóa huấn luyện ban đầu được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn bao gồm những yêu cầu tại Điều 14.060 và thực hành:

a. Quản lý chức năng tự lái;

b. Sử dụng tài liệu hướng dẫn bay rút gọn trên chuyến bay;

c. Hướng dẫn thoát hiểm khẩn nguy cho hành khách."

17. Bổ sung Điều 14.062 như sau:

"14.062 HUẤN LUYỆN BAY CHUYỂN LOẠI HOẶC NÂNG HẠNG TRÊN TÀU BAY

Người có AOC có thể đề nghị phê chuẩn việc tách riêng khóa huấn luyện bay ban đầu với mục đích:

a. Huấn luyện nâng hạng từ vị trí này sang vị trí khác trên cùng loại tàu bay;

b. Huấn luyện chuyển loại cùng vị trí từ loại tàu bay này sang loại tàu bay khác."

18. Sửa đổi khoản b Điều 14.063 như sau:

"b. Các loại hình khai thác đặc biệt cần phải xây dựng giáo trình huấn luyện ban đầu bao gồm:

1. Trình độ để PIC ngồi ghế bên phải;

2. Trình độ để Co-Pilot ngồi ghế trái;

3. Khai thác với mọi điều kiện thời tiết bao gồm cất cánh trong điều kiện tầm nhìn hạn chế và khai thác CAT II, CAT III;

4. Loại hình khai thác HUD, NVIS và EVS;

5. Loại hình khai thác ETDO;

6. Khai thác PBN;

7. Loại hình khai thác RNP-APRCH;

8. Loại hình khai thác CPDLC;

9. Loại hình khai thác ADS-B Out;

10. Loại hình khai thác NORPAC;

11. Loại hình khai thác MNPS;

12. Khai thác vùng cực;

13. Loại hình khai thác ACAS;

14. Loại hình khai thác EFB;

15. Các loại hình khai thác đặc biệt khác theo quy định."

19. Sửa đổi, bổ sung khoản c, d và bổ sung khoản e, g, h, i, k Điều 14.080

a. Sửa đổi, bổ sung khoản c, d Điều 14.080 như sau:

"c. Nếu người lái được phê chuẩn để:

1. Thực hiện bay bằng mắt (VFR) đối với các chuyến bay vận tải thương mại, việc kiểm tra kỹ năng theo khoản a Điều này yêu cầu đối với:

i. Từng kiểu loại của trực thăng hoặc máy bay loại lớn hoặc máy bay động cơ tuốc bin;

ii. Từng kiểu máy bay của máy bay loại nhỏ một động cơ.

2. Thực hiện bay bằng thiết bị (IFR) đối với các chuyến bay vận tải thương mại, việc kiểm tra kỹ năng theo yêu cầu tại khoản a và b của Điều này.

3. Thực hiện bay kiểm tra kỹ năng theo khoản b bằng thiết bị đối với chủng loại và hạng tàu bay một người lái phải được thực hiện trong môi trường tương tự như hoạt động khai thác bao gồm cả việc sử dụng hệ thống lái tự động và tài liệu hướng dẫn bay rút gọn trên chuyến bay.

d. Người lái tàu bay có thể thực hiện đồng thời các yêu cầu của khoản a và b của Điều này trên một loại tàu bay cụ thể."

b. Bổ sung khoản e, g, h, i, k Điều 14.080 như sau:

"e. Người khai thác tàu bay được xếp lịch cho tổ lái khai thác với nhiều kiểu của cùng một loại tàu bay hoặc của loại tàu bay khác có cùng đặc tính về quy trình khai thác, hệ thống và cách thức vận hành khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn trên cơ sở tuân thủ khoản a và b Điều này đối với từng kiểu tàu bay hoặc từng loại tàu bay.

g. Đối với tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa 5700 kg yêu cầu 01 người lái, PIC phải hoàn thành việc kiểm tra kỹ năng theo quy định tại khoản b Điều này với vai trò một người lái trên loại máy bay tương ứng.

h. Tổ chức, cá nhân được phép sử dụng thiết bị huấn luyện bay mô phỏng để kiểm tra kỹ năng theo khoản a, b hoặc f của Điều này khi thiết bị sử dụng được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận cho:

1. Người khai thác tàu bay;

2. Toàn bộ hoặc từng phần quy trình kiểm tra;

3. Tình huống hoặc quy trình được kiểm tra.

i. Việc thực hiện bất kỳ 02 bài kiểm tra cùng nội dung trong khoảng thời gian 04 tháng sẽ không đáp ứng yêu cầu của khoản b của Điều này.

k. Các quy trình và các hoạt động khai thác liên quan đến các bài kiểm tra kỹ năng được quy định tại Phụ lục 1 Điều 14.080 của Phần này."

20. Bổ sung khoản b Điều 14.085 như sau:

"b. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo việc kiểm tra để xác định tiếp viên hàng không có đủ năng lực thực hiện các nhiệm vụ và chức năng an toàn được giao trong các tình huống khẩn nguy hoặc các tình huống khẩn nguy yêu cầu thoát hiểm."

21. Sửa đổi Điều 14.087 như sau:

"Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của nhân viên điều phái nếu trong thời gian 12 tháng trước khi thực hiện nhiệm vụ người đó đáp ứng được các yêu cầu về kiểm tra năng lực theo quy định tại Phụ lục 1 Điều 14.087 của Phần này về thực hiện nhiệm vụ chuẩn bị bay và các nhiệm vụ tiếp theo đối với phạm vi công việc được phân công."

22. Sửa đổi Điều 14.090 như sau:

"14.090 BAY KHAI THÁC CÓ GIÁM SÁT ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY

a. Người lái lần đầu huấn luyện để bổ nhiệm PIC hoặc Co-Pilot phải hoàn thành các chuyến bay vận tải thương mại dưới sự giám sát của kiểm tra viên trước khi chính thức thực hiện các chuyến bay thương mại không có sự giám sát.

b. Yêu cầu về thời lượng bay tối thiểu dưới sự giám sát là:

1. 15 chuyến bay, trong đó 10 chặng bay có khoảng cách tối thiểu mỗi chặng bay là 50 nm với vai trò PIC đối với tàu bay động cơ tuốc bin;

2. 10 chuyến bay trong vai trò PIC đối với tàu bay động cơ piston chở trên 09 hành khách;

3. 10 chuyến bay trong vai trò Co-pilot đối với tàu bay chở trên 09 hành khách;

4. 10 chặng bay với vai trò lái phụ thay thế khi bay bằng.

c. Trong thời gian PIC huấn luyện để hoàn thành chương trình bay dưới sự giám sát theo quy định tại khoản a, b Điều này, kiểm tra viên đảm nhận vị trí PIC phải ngồi ở vị trí người lái tàu bay.

d. Trong trường hợp PIC đang chuyển loại, kiểm tra viên đảm nhận vị trí PIC trên chuyến bay có thể ngồi ở ghế quan sát nếu PIC đang chuyển loại đã thực hiện được tối thiểu 02 lần cất cánh và hạ cánh trên loại tàu bay đó và đã chứng minh với kiểm tra viên khả năng thực hiện nhiệm vụ của PIC trên loại tàu bay đó.

e. Người lái tàu bay từ 09 ghế trở xuống không phải thực hiện quy định tại khoản a, b Điều này trước khi thực hiện khai thác chở khách thương mại nếu đã hoàn thành các yêu cầu về việc kiểm tra trình độ trên đường bay chính thức đối với loại tàu bay đó dưới sự giám sát của người được Cục Hàng không Việt Nam ủy quyền."

23. Bổ sung các khoản b và c Điều 14.097 như sau:

"b. Các chuyến bay phải bao gồm việc hạ cánh tại các sân bay, sân bay trực thăng hoặc các vị trí hạ cánh phù hợp khác.

c. Theo yêu cầu phê chuẩn, nhân viên điều phái bay phải có khả năng:

1. Điều chỉnh được hệ thống liên lạc nội bộ dành cho tổ lái và hệ thống liên lạc vô tuyến;

2. Có thể quan sát các hoạt động của tổ lái."

24. Sửa đổi, bổ sung Điều 14.100 như sau:

"14.100 TRÌNH ĐỘ VỀ ĐƯỜNG BAY VÀ SÂN BAY

a. Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện nhiệm vụ hoặc sử dụng người lái tàu bay trên đường bay hoặc chặng bay mà người đó chưa được huấn luyện khi người lái tàu bay đã hoàn thành các yêu cầu được quy định trong Điều này.

b. Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện nhiệm vụ của người lái trực thăng khi người đó đã thực hiện chuyến bay như thành viên tổ lái với sự giám sát của người lái trực thăng đã được phê chuẩn bay qua khu vực được chỉ định và thực hiện việc hạ cánh tại sân bay trực thăng được chỉ định.

c. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo thành viên tổ lái có đầy đủ kiến thức về:

1. Đường bay bay qua và các sân bay được sử dụng trong chuyến bay bao gồm các kiến thức sau:

i. Địa hình và độ cao an toàn tối thiểu;

ii. Điều kiện khí tượng theo mùa;

iii. Các trang thiết bị, dịch vụ và quy trình đối với không lưu, thông tin liên lạc, thời tiết;

iv. Quy trình tìm kiếm cứu nạn;

v. Quy trình và trang thiết bị dẫn đường bao gồm: quy trình dẫn đường đường dài kết hợp với đường bay mà chuyến bay được thực hiện.

2. Quy trình áp dụng cho các đường bay qua khu vực đông dân cư, khu vực có mật độ không lưu cao, khu vực có chướng ngại vật, địa hình phức tạp, đèn, các trang thiết bị phụ trợ tiếp cận, đi, đến, bay chờ, các chỉ dẫn tiếp cận và các tiêu chuẩn khai thác tối thiểu áp dụng."

25. Thay thế tên gọi "F/O" thành "Lái phụ" tại các điểm 2 khoản a Điều 14.107 và khoản a, b Điều 14.110

26. Sửa đổi điểm 1, 2 khoản b Điều 14.113 như sau:

"1. Các quy trình khai thác bình thường, bất thường và khẩn nguy cụ thể áp dụng trong giai đoạn bay bằng trên các loại tàu bay hoặc buồng lái mô phỏng được phê chuẩn;

2. Thực hiện tiếp cận và hạ cánh với vai trò của người lái không điều khiển."

27. Bổ sung Điều 14.115 như sau:

"14.115 HUẤN LUYỆN PHỤC HỒI CỦA NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG

a. Huấn luyện phục hồi đối với người lái tàu bay được quy định cụ thể như sau:

1. Tổ chức, cá nhân được phép hoặc được chỉ định thực hiện nhiệm vụ người lái tàu bay vận chuyển thương mại trên các loại tàu bay hoặc kiểu tàu bay khác khi người đó duy trì kinh nghiệm hiện tại theo các quy định của Bộ quy chế này.

2. Trước khi quay trở lại thực hiện nhiệm vụ của người lái tàu bay vì lý do gián đoạn, người lái tàu bay phải hoàn thành các yêu cầu về huấn luyện định kỳ và các quy định về kinh nghiệm hiện tại của Phần này.

3. Ngoài quy định tại điểm 2 khoản này Người lái tàu bay phải hoàn thành:

i. Huấn luyện bay phục hồi trên tàu bay, SIM trong trường hợp quá thời hạn 03 tháng;

ii. Huấn luyện phục hồi trên mặt đất và trên tàu bay, SIM trong trường hợp quá thời hạn 06 tháng;

iii. Huấn luyện phục hồi năng định như huấn luyện ban đầu trong trường hợp quá thời hạn 12 tháng.

b. Huấn luyện phục hồi đối với tiếp viên hàng không được quy định cụ thể như sau:

1. Trước khi quay trở lại thực hiện nhiệm vụ của tiếp viên hàng không vì lý do gián đoạn, tiếp viên hàng không phải hoàn thành các yêu cầu về huấn luyện định kỳ và các quy định về kinh nghiệm hiện tại của Phần này.

2. Ngoài quy định tại điểm 1 khoản này, thành viên tổ tiếp viên phải hoàn thành:

i. Huấn luyện phục hồi trên mặt đất về kỹ năng và xử lý khẩn nguy trong trường hợp gián đoạn quá thời hạn 06 tháng;

ii. Huấn luyện phục hồi trên mặt đất và trên tàu bay như ban đầu trong trường hợp gián đoạn quá thời hạn 12 tháng.

c. Huấn luyện phục hồi chức năng kiểm soát khai thác được quy định như sau:

1. Trước khi quay trở lại thực hiện nhiệm vụ kiểm soát khai thác vì lý do gián đoạn, nhân viên điều phái phải hoàn thành các yêu cầu về huấn luyện định kỳ và các quy định về kinh nghiệm hiện tại của Phần này.

2. Ngoài quy định tại điểm 1 khoản này nhân viên điều phái phải hoàn thành:

i. Huấn luyện phục hồi trong trường hợp gián đoạn quá thời hạn 12 tháng;

ii. Huấn luyện phục hồi như ban đầu trong trường hợp gián đoạn quá thời hạn 24 tháng."

28. Sửa đổi, bổ sung điểm 2; bổ sung điểm 6 khoản b; bổ sung điểm 4 khoản c; bổ sung khoản d Điều 14.120

a. Sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản b Điều 14.120 như sau:

"2. Nhiệm vụ và kỹ năng thực hiện khẩn nguy việc sử dụng trang thiết bị khẩn nguy;"

b. Bổ sung điểm 6 khoản b Điều 14.120 như sau:

"6. Những yêu cầu khác khi cần thiết."

c. Sửa đổi, bổ sung điểm 4 khoản c Điều 14.120 như sau:

"4. Những yêu cầu khác khi cần thiết."

d. Bổ sung khoản d Điều 14.120 như sau:

"d. Thành viên tổ lái đã đạt yêu cầu trong đợt đánh giá kỹ năng với từng loại tàu bay, loại hình khai thác của Người có AOC không cần tham gia các khóa huấn luyện bay định kỳ nếu được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn."

29. Sửa đổi khoản b Điều 14.123 như sau:

"b. Nội dung huấn luyện định kỳ mặt đất bao gồm:

1. Cấu hình, trang thiết bị và các quy trình của loại tàu bay cụ thể;

2. Nhiệm vụ và kỹ năng thực hiện khẩn nguy, việc sử dụng trang thiết bị khẩn nguy;

3. Chương trình phối hợp tổ bay (CRM) bao gồm cả hiểu biết và năng lực con người;

4. Nhận biết hoặc vận chuyển hàng nguy hiểm;

5. Huấn luyện về phương thức an ninh;

6. Những yêu cầu khác khi cần thiết."

30. Sửa đổi, bổ sung Điều 14.125 như sau:

"14.125 HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI

a. Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện nhiệm vụ của nhân viên điều phái hoặc sử dụng nhân viên điều phái khi nhân viên điều phái đó đã hoàn thành chương trình huấn luyện lý thuyết định kỳ được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

b. Các nội dung phải được huấn luyện trong vòng 12 tháng bao gồm:

1. Sử dụng các phần mềm, trang thiết bị phục vụ công việc của nhân viên điều phái;

2. Các chính sách, quy trình mới nhất của Người khai thác;

3. Các phê chuẩn mới và sửa đổi của Cục Hàng không Việt Nam về vấn đề khai thác;

4. Chuẩn bị bay cho loại tàu bay cụ thể bao gồm kế hoạch bay, xếp tải, trọng tâm và cân bằng, tính năng tàu bay;

5. Thời tiết bao gồm cả ảnh hưởng theo mùa của thời tiết đối với chuyến bay và thu tín hiệu vô tuyến;

6. Chương trình phối hợp tổ bay (CRM/DRM);

7. Những yêu cầu khác khi cần thiết.

c. Các nội dung phải được huấn luyện trong vòng 24 tháng bao gồm:

1. Các phương thức vận chuyển hàng thông thường và hàng nguy hiểm;

2. Các phương thức hoạt động khẩn nguy và bất thường (bao gồm cả quy trình nhận biết sự cố và tai nạn);

3. Các phương thức an ninh hàng không.

d. Các nội dung phải được huấn luyện trong vòng 36 tháng bao gồm:

1. Nội dung của các tài liệu cho điều hành khai thác bay;

2. Thiết bị vô tuyến sử dụng trên máy bay;

3. Giới thiệu về hàng không;

4. Thiết bị dẫn đường sử dụng trên máy bay bao gồm các đặc tính và giới hạn của thiết bị;

5. Các điều kiện và các hiện tượng bất thường của thời tiết theo mùa;

6. Nguồn thông tin về thời tiết;

7. Các ảnh hưởng của thời tiết tới hoạt động của thiết bị vô tuyến trên máy bay;

8. Luật và các quy chế hàng không;

9. Dẫn đường, dẫn đường đặc biệt;

10. Các sân bay đặc biệt;

11. Quản lý không lưu;

12. Hệ thống máy bay và MEL/CDL;

13. Giám sát bay;

14. Thông tin liên lạc;

15. Cung cấp nhiên liệu (yêu cầu đối với loại nhiên liệu, máy bay);

16. Các phương thức chống phá băng;

17. Các phương thức EDTO.”

31. Sửa đổi, bổ sung Chương I như sau:

"CHƯƠNG I: TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN HUẤN LUYỆN VÀ GIÁO VIÊN KIỂM TRA

14.130 HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN

Tổ chức, cá nhân được phép sử dụng và thực hiện nhiệm vụ của giáo viên huấn luyện bay cho người khai thác tàu bay khi người này đã hoàn thành chương trình huấn luyện giáo viên ban đầu và định kỳ do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn đối với các năng định huấn luyện.

14.133 TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN HUẤN LUYỆN

a. Huấn luyện người lái tàu bay: tổ chức, cá nhân được sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên huấn luyện bay trên loại máy bay có liên quan khi người đó:

1. Có giấy phép và năng định được thực hiện chức năng lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

2. Hoàn thành các giai đoạn huấn luyện phù hợp trên loại tàu bay bao gồm huấn luyện định kỳ và khác biệt để thực hiện chức năng lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

3. Hoàn thành các bài kiểm tra về kỹ năng, kinh nghiệm hiện tại phù hợp yêu cầu đối với lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

4. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu, chuyển loại và kiểm tra khả năng trong chuyến bay với sự giám sát của giám sát viên bay;

5. Có giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp để thực hiện nhiệm vụ của tổ bay theo quy định.

b. Giáo viên huấn luyện bay trên buồng lái giả định: tổ chức, cá nhân được phép sử dụng giáo viên thực hiện huấn luyện bay trên buồng lái giả định khi trước đó 12 tháng người đó phải bay ít nhất 5 chuyến bay với chức năng thành viên trên loại tàu bay có liên quan theo quy định hoặc quan sát trên buồng lái việc thực hiện 02 chuyến bay trên loại tàu bay mà giáo viên được chỉ định huấn luyện.

c. Huấn luyện tiếp viên: tổ chức, cá nhân được sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên huấn luyện đối với chương trình huấn luyện tiếp viên liên quan đến loại tàu bay hoặc vị trí có liên quan khi người đó:

1. Có đủ năng lực thực hiện nhiệm vụ của tiếp viên;

2. Hoàn thiện các giai đoạn huấn luyện phù hợp trên tàu bay và ở vị trí có liên quan bao gồm huấn luyện định kỳ và huấn luyện khác biệt quy định để thực hiện nhiệm vụ tiếp viên;

3. Hoàn thành các bài kiểm tra kỹ năng, kinh nghiệm phù hợp yêu cầu đối với tiếp viên;

4. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu hoặc huấn luyện chuyển loại và kiểm tra dưới sự giám sát của giám sát viên an toàn khoang khách.

d. Huấn luyện nhân viên điều phái bay: tổ chức, cá nhân được phép sử dụng hoặc được phép thực hiện nhiệm vụ của giáo viên huấn luyện đối với chương trình huấn luyện nhân viên điều phái bay liên quan đến loại tàu bay hoặc vị trí có liên quan khi người đó:

1. Có giấy phép và năng định thực hiện chức năng nhân viên điều phái bay;

2. Hoàn thiện các giai đoạn huấn luyện phù hợp trên tàu bay và ở vị trí có liên quan bao gồm huấn luyện định kỳ và huấn luyện khác biệt quy định để thực hiện nhiệm vụ nhân viên điều phái bay;

3. Hoàn thành các bài kiểm tra về kỹ năng, kinh nghiệm phù hợp yêu cầu đối với nhân viên điều phái bay;

4. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu hoặc huấn luyện chuyển loại và kiểm tra dưới sự giám sát của giám sát viên điều phái.

14.135 GIÁO VIÊN ĐƯỢC PHÊ CHUẨN THỰC HIỆN KIỂM TRA

a. Cục Hàng không Việt Nam có thể phê chuẩn cho các đối tượng sau đây của người khai thác thực hiện kiểm tra nếu những người này đáp ứng được các quy định về ủy quyền:

1. Giáo viên kiểm tra bay;

2. Giáo viên kiểm tra cơ giới trên không;

3. Giáo viên kiểm tra dẫn đường;

4. Giáo viên kiểm tra tiếp viên;

5. Giáo viên kiểm tra điều phái viên.

b. Các nhiệm vụ được ủy quyền thực hiện:

1. Kiểm tra kỹ năng ban đầu và định kỳ đối với người lái tàu bay, tiếp viên và nhân viên điều phái bay;

2. Xác nhận kiến thức và kỹ năng của người lái tàu bay, tiếp viên và nhân viên điều phái bay;

3. Giám sát bay đường dài đối với các giáo viên kiểm tra.

c. Tổ chức, cá nhân được sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên kiểm tra để kiểm tra tổ bay cho người khai thác tàu bay theo chương trình được phê chuẩn quy định tại Phần 12 của Bộ QCATHK khi người đó:

1. Được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn chức năng bằng văn bản;

2. Hoàn thành chương trình huấn luyện của người khai thác tàu bay được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn;

d. Tổ chức, cá nhân được sử dụng hoặc được thực hiện kiểm tra đối với người lái tàu bay, tiếp viên và nhân viên điều phái bay khi người đó có đủ năng lực thực hiện kiểm tra theo chức năng đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn ban đầu và ít nhất là phải được phê chuẩn lại trong vòng 24 tháng tiếp theo.

14.137 HUẤN LUYỆN CHO GIÁO VIÊN KIỂM TRA

Tổ chức, cá nhân được sử dụng và được thực hiện nhiệm vụ giáo viên kiểm tra cho người khai thác tàu bay khi người đó hoàn thành chương trình huấn luyện ban đầu và định kỳ đối với giáo viên kiểm tra được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn đối với các chức năng mà họ thực hiện.

14.140 TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN KIỂM TRA

a. Giáo viên kiểm tra bay: tổ chức, cá nhân được phép sử dụng hoặc được phép thực hiện nhiệm vụ giáo viên kiểm tra bay trong chương trình huấn luyện người lái tàu bay trên loại tàu bay có liên quan khi người đó:

1. Có giấy phép và năng định được thực hiện chức năng lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

2. Hoàn thành các giai đoạn huấn luyện phù hợp trên loại tàu bay bao gồm huấn luyện định kỳ và khác biệt để thực hiện chức năng lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

3. Hoàn thành các bài kiểm tra về kỹ năng, kinh nghiệm phù hợp yêu cầu đối với lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

4. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu, chuyển loại và kiểm tra khả năng trong chuyến bay với sự giám sát của giám sát viên bay;

5. Có giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp để thực hiện nhiệm vụ của tổ bay theo quy định;

6. Được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn để thực hiện các nhiệm vụ có liên quan của giáo viên kiểm tra bay.

b. Giáo viên kiểm tra trên buồng lái mô phỏng: tổ chức, cá nhân được sử dụng giáo viên kiểm tra thực hiện kiểm tra trên thiết bị huấn luyện mô phỏng khi trước đó 12 tháng người đó phải:

1. Bay ít nhất 05 chuyến bay với chức năng thành viên tổ lái trên loại tàu bay có liên quan theo quy định;

2. Quan sát trên buồng lái việc thực hiện 02 chuyến bay trên loại tàu bay mà giáo viên được bổ nhiệm làm giáo viên kiểm tra.

c. Giáo viên kiểm tra tiếp viên: tổ chức, cá nhân được sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên kiểm tra đối với chương trình huấn luyện tiếp viên liên quan đến loại tàu bay hoặc vị trí có liên quan khi người đó:

1. Đủ năng lực thực hiện nhiệm vụ của tiếp viên;

2. Hoàn thiện các giai đoạn huấn luyện phù hợp trên tàu bay và ở vị trí có liên quan bao gồm huấn luyện định kỳ và huấn luyện khác biệt để thực hiện nhiệm vụ tiếp viên;

3. Hoàn thành các bài kiểm tra về kỹ năng, kinh nghiệm phù hợp yêu cầu đối với tiếp viên;

4. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu hoặc huấn luyện chuyển loại và kiểm tra dưới sự giám sát của giám sát viên an toàn khoang khách;

5. Được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn để thực hiện kiểm tra các nhiệm vụ có liên quan của tiếp viên.

d. Giáo viên kiểm tra nhân viên điều phái bay: tổ chức, cá nhân được sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên kiểm tra đối với chương trình huấn luyện nhân viên điều phái bay liên quan đến loại tàu bay hoặc vị trí có liên quan khi người đó:

1. Có giấy phép và năng định được thực hiện chức năng nhân viên điều phái bay;

2. Hoàn thiện các giai đoạn huấn luyện phù hợp trên tàu bay và ở vị trí có liên quan bao gồm huấn luyện định kỳ và huấn luyện khác biệt để thực hiện nhiệm vụ nhân viên điều phái bay;

3. Hoàn thành các bài kiểm tra về kỹ năng, kinh nghiệm phù hợp yêu cầu đối với nhân viên điều phái bay;

4. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu hoặc huấn luyện chuyển loại và kiểm tra dưới sự giám sát của giám sát viên điều phái;

5. Được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn để thực hiện kiểm tra các nhiệm vụ có liên quan của nhân viên điều phái bay.

14.145 BỔ NHIỆM GIÁO VIÊN KIỂM TRA

Tổ chức, cá nhân được sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên kiểm tra theo quy định tại Điều 14.135 của Phần này để thực hiện kiểm tra khi người đó được Cục Hàng không Việt Nam bổ nhiệm bằng văn bản trong vòng 12 tháng trước đó.”

32. Bổ sung khoản c Điều 14.153 như sau:

"c. Nội dung của hợp đồng huấn luyện bao gồm:

1. Tên chính thức của người khai thác;

2. Chương trình huấn luyện cụ thể sẽ thực hiện của người khai thác;

3. Cơ sở hạ tầng, trang thiết bị và phương tiện mô phỏng sử dụng trong quá trình huấn luyện;

4. Yêu cầu nhà cung cấp dịch vụ huấn luyện phải sử dụng hệ thống tài liệu an toàn bay của người khai thác trong quá trình huấn luyện."

33. Sửa đổi, bổ sung Điều 14.155 như sau:

"14.155 YÊU CẦU PHÊ CHUẨN THIẾT BỊ HUẤN LUYỆN MÔ PHỎNG

a. Người khai thác được phép sử dụng thiết bị huấn luyện mô phỏng cho việc huấn luyện và kiểm tra khi thiết bị đó được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn bằng văn bản.

b. Người khai thác không được phép sử dụng thiết bị huấn luyện bay mô phỏng với mục đích trái với nội dung được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn."

34. Sửa đổi tiêu đề Phụ lục 1 Điều 14.033 như sau:

"**PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 14.033: PHÂN LỊCH BAY CHO TỔ LÁI THIẾU KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI VẬN TẢI THƯƠNG MẠI"**

35. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.080 như sau:

"PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 14.080: KIỂM TRA KỸ NĂNG VẬN HÀNH TÀU BAY VÀ TRANG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI

a. Người lái được coi là đã hoàn thành yêu cầu bài kiểm tra kỹ năng và kiểm tra thực hành nếu:

1. Việc kiểm tra kỹ năng bao gồm các yêu cầu về thực hiện điều khiển và phương thức bay đối với bài kiểm tra thực hành;

2. Việc kiểm tra kỹ năng được thực hiện bởi giáo viên do Cục Hàng không Việt Nam bổ nhiệm.

b. Các bài kiểm tra kỹ năng bay bằng thiết bị đối với PIC và lái phụ phải bao gồm các phương thức khai thác quy định trong Phụ lục 2 Điều 14.080 của Phần này. Kiểm tra viên có thể miễn trừ một số nội dung trong bài kiểm tra bay đối với phi công trên cơ sở đánh giá khả năng thực hiện nhiệm vụ của người đó.

c. Kiểm tra vấn đáp và kiểm tra thực hành không được thực hiện đồng thời trong quá trình kiểm tra kỹ năng.

d. Kiểm tra viên có thể hủy bài kiểm tra bay ngay lập tức khi nhận thấy học viên không đạt yêu cầu hoặc tiếp tục bài kiểm tra cho đến khi hoàn thành các nội dung còn lại nếu được sự đồng thuận của học viên;

e. Trong trường hợp việc kiểm tra phải tạm dừng (do vấn đề kỹ thuật hoặc lý do khác) mà vẫn còn các nội dung kiểm tra khác phải thực hiện, giáo viên kiểm tra cần báo cáo bằng văn bản về việc không thể tiếp tục thực hiện bài kiểm tra cho Cục Hàng không Việt Nam. Các nội dung đã hoàn thành và đạt yêu cầu có hiệu lực trong vòng 60 ngày."

36. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.085 như sau:

"Phụ lục 1 Điều 14.085: NỘI DUNG KIỂM TRA NĂNG LỰC TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

a. Kiểm tra năng lực tiếp viên hàng không phải bao gồm việc kiểm tra trực tiếp công tác mô phỏng thực hiện nhiệm vụ ở một cửa thoát hiểm đại diện trong quá trình thoát hiểm khẩn nguy. Tiêu chuẩn thực hiện tính từ khi có tín hiệu thoát hiểm từ buồng lái, tiếp viên phải có khả năng thực hiện tất cả các công việc theo thẩm quyền bao gồm: việc kích hoạt cầu trượt và các hướng dẫn hành khách trong vòng 7.5 giây.

b. Tiếp viên hàng không phải mô phỏng ít nhất 02 chỉ thị thoát hiểm cho hành khách và các hành động liên quan theo yêu cầu của người tiến hành kiểm tra. Tiếp viên hàng không phải có khả năng nói đúng thuật ngữ và thực thi các công việc liên quan với mỗi chỉ thị được nói ra.

c. Tiếp viên hàng không phải tham gia diễn tập hạ cánh khẩn nguy dưới nước khi được chỉ định. Tiếp viên khi tham gia diễn tập phải được bố trí ở các vị trí cụ thể trên tàu bay trước khi diễn tập bắt đầu. Tiêu chuẩn thực hiện tính từ khi có tín hiệu từ buồng lái, các tiếp viên hàng không phải có khả năng thực hiện tất cả các công việc trong vòng 06 phút. Sau đó, khi có tín hiệu thông báo máy bay đã dừng hoàn toàn dưới nước, các tiếp viên hàng không phải có khả năng thực hiện các công việc liên quan đến việc mở cửa, đảm bảo thuyền phao sẵn sàng sử dụng và hướng dẫn hành khách lên thuyền phao."

37. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.087 như sau:

"PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 14.087: NỘI DUNG KIỂM TRA NĂNG LỰC NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI BAY

Việc kiểm tra năng lực của nhân viên điều phái bao gồm:

1. Hiểu biết về nội dung của tài liệu hướng dẫn khai thác;

2. Kiến thức về thiết bị vô tuyến sử dụng trên tàu bay;

3. Kiến thức về thiết bị dẫn đường sử dụng trên tàu bay;

4. Kiến thức về khí tượng theo mùa và các nguồn thông tin khí tượng;

5. Ảnh hưởng của các điều kiện khí tượng đến việc thu nhận tín hiệu vô tuyến sử dụng trên tàu bay;

6. Sự khác biệt và giới hạn của hệ thống dẫn đường sử dụng trong quá trình khai thác;

7. Hướng dẫn chất xếp;

8. Kiến thức và kỹ năng liên quan đến yếu tố con người đối với công việc điều phái bay;

9. Khả năng thực hiện công việc cụ thể quy định tại Điều 16.023 của Phần 16 Bộ QCATHK.”

PHỤ LỤC XIII

Sửa đổi, bổ sung Phần 15 của Bộ QCATHK

(Ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi tiêu đề Phần 15 như sau:

"PHẦN 15: QUẢN LÝ MỆT MỎI"

2. Sửa đổi Điều 15.001 như sau:

"**15.001 PHẠM VI ÁP DỤNG**

a. Phần này quy định về khoảng thời gian làm nhiệm vụ tối đa, thời gian bay tối đa và khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu và những sai lệch chấp nhận được so với những yêu cầu quy định dựa trên quản lý rủi ro để đảm bảo rằng thành viên tổ bay, nhân viên điều phái bay, nhân viên khai thác không bị mệt mỏi khi thực hiện nhiệm vụ hàng không.

b. Phần này áp dụng cho Người khai thác tàu bay, thành viên tổ bay, nhân viên điều phái bay trong hoạt động hàng không chung và vận tải hàng không thương mại của máy bay đăng ký quốc tịch Việt Nam hoặc được Việt Nam cho phép thực hiện các hoạt động khai thác đó."

3. Bổ sung Điều 15.008 như sau:

"15.008 THỂ TRẠNG SỨC KHỎE PHÙ HỢP ĐỂ NHẬN NHIỆM VỤ

a. Thành viên tổ bay khi nhận nhiệm vụ bay phải báo cáo khoảng thời gian nghỉ ngơi và sự chuẩn bị để thực hiện nhiệm vụ của mình;

b. Người khai thác không được giao nhiệm vụ bay và người lái tàu bay không được nhận nhiệm vụ bay nếu người lái đó đã báo cáo khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay là quá mệt mỏi để thực hiện an toàn nhiệm vụ của mình;

c. Người khai thác tàu bay không được cho phép thành viên tổ bay tiếp tục khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay nếu thành viên tổ bay đó thông báo rằng quá mệt mỏi để tiếp tục thực hiện khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay;

d. Thành viên tổ lái phải khẳng định chắc chắn rằng mình có tình trạng sức khỏe phù hợp với nhiệm vụ trước khi bắt đầu chuyến bay như là một phần của lệnh điều phái bay."

4. Sửa đổi, bổ sung Điều 15.010 như sau:

"15.010 QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI

a. Người khai thác tàu bay phải tuân thủ các quy định về quản lý rủi ro mệt mỏi là một phần của toàn bộ hoạt động khai thác của mình. Trong trường hợp

ngoại lệ, Cục Hàng không Việt Nam có thể phê chuẩn sự khác biệt đối với quy định này dựa trên đánh giá rủi ro mệt mỏi do Người khai thác tàu bay thực hiện. Để nhận được phê chuẩn này, những khác biệt đề xuất phải đảm bảo cung cấp mức an toàn tương đương hoặc tốt hơn mức an toàn đạt được qua việc tuân thủ các quy định về quản lý rủi ro mệt mỏi tại Bộ QCATHK.

b. Người khai thác tàu bay phải tuân thủ các yêu cầu quy định của Phần này trừ khi FRMS của Người khai thác đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn tuân thủ Điều 12.157 của Bộ QCATHK và đáp ứng các yêu cầu của Chương E Phần này."

5. Bổ sung Điều 15.012 như sau:

"**15.012 TÍNH ĐỐI CHIẾU GIỮA PHÂN LỊCH TỔ LÁI VÀ TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG**

Người khai thác tàu bay có thể chọn áp dụng các yêu cầu về nhiệm vụ bay, thời gian nghỉ ngơi của thành viên tổ lái cho tiếp viên hàng không mà không cần có Phê chuẩn riêng của Cục Hàng không Việt Nam."

6. Sửa đổi tiêu đề Chương B như sau:

"CHƯƠNG B: THỜI GIAN BAY THEO QUY ĐỊNH"

7. Sửa đổi, bổ sung khoản a, b Điều 15.020 như sau:

"a. Chỉ được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái nếu tổng thời gian bay của thành viên tổ lái đó không vượt quá giới hạn theo quy định.

b. Người khai thác tàu bay chỉ được phân công và thành viên tổ lái chỉ được nhận nhiệm vụ hoặc tiếp tục khoảng thời gian của nhiệm vụ bay đã giao nếu tổng thời gian bay không:

1. Vượt các giới hạn được nêu trong Phụ lục 1 Điều 15.020 của Phần này khi khai thác được thực hiện với số lượng người lái tối thiểu theo quy định;

2. Vượt 13 giờ khi khai thác được thực hiện với 03 người lái tàu bay;

3. Vượt 17 giờ khi khai thác được thực hiện với 04 người lái tàu bay."

8. Sửa đổi Điều 15.023 như sau:

"15.023 THỜI GIAN BAY VƯỢT TRỘI TRONG NHỮNG TRƯỜNG HỢP KHÔNG LƯỜNG TRƯỚC ĐƯỢC

a. Trường hợp không lường trước được trong khai thác xuất hiện sau khi tàu bay cất cánh và ngoài tầm kiểm soát của Người khai thác tàu bay, thành viên tổ lái

có thể vượt thời gian bay tối đa nêu trong Điều 15.020 và giới hạn tổng thời gian bay trong Điều 15.033 tăng lên cần thiết để hạ cánh tàu bay an toàn tại sân bay đến tiếp theo hoặc sân bay dự bị tùy trường hợp cụ thể.

b. Người khai thác phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam trong vòng 10 ngày các trường hợp thời gian bay vượt giới hạn thời gian bay tối đa cho phép nêu trong Chương B hoặc Chương C của Phần này. Báo cáo phải mô tả việc kéo dài giới hạn thời gian bay và nguyên nhân dẫn tới sự kéo dài giới hạn đó."

9. Bãi bỏ Điều 15.025.

10. Sửa đổi, bổ sung tiêu đề Chương C như sau:

"CHƯƠNG C: KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ THEO QUY ĐỊNH"

11. Sửa đổi khoản a Điều 15.030 như sau:

"a. Đối với khoảng thời gian làm nhiệm vụ: chỉ được phân công nhiệm vụ bay cho thành viên tổ lái và chỉ được phép chấp nhận thực hiện nhiệm vụ thành viên tổ lái nếu thời gian làm nhiệm vụ không vượt quá:

1. 1800 giờ trong 12 tháng liên tục;

2. 190 giờ trong 28 ngày liên tục;

3. 55 giờ trong 7 ngày liên tục."

12. Sửa đổi, bổ sung khoản a, d Điều 15.033

a. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 15.033 như sau:

"a. Chỉ được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay nếu FDP không vượt quá các giới hạn được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn. Quy định thời gian làm nhiệm vụ bay cho phép đối với loại hình khai thác sử dụng nhiều người lái được quy định tại Phụ lục 1 Điều 15.033. Quy định thời gian làm nhiệm vụ bay cho phép đối với loại hình khai thác sử dụng một người lái được quy định tại Phụ lục 2 Điều 15.033."

b. Sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 15.033 như sau:

"d. Khi được yêu cầu bay chuyển sân với thời gian bay quá 04 giờ bay, một nửa khoảng thời gian bay chuyển sân của thành viên tổ bay đó được tính vào thời gian làm nhiệm vụ bay, trừ khi thành viên tổ lái đó được bố trí nghỉ ngơi 10 giờ dưới đất trước khi được phân công thực hiện nhiệm vụ bay tiếp theo. Tổng thời gian chuyển sân được tính là thời gian làm nhiệm vụ, không được tính là thời gian nghỉ ngơi. Việc chuyển sân không được coi là chặng bay để tính thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa theo quy định tại Phụ lục 1 và Phụ lục 2 Điều 15.033 Bộ QCATHK."

13. Sửa đổi điểm 4 khoản a Điều 15.037 như sau:

"4. Có cơ sở vật chất đầy đủ;"

14. Sửa đổi tiêu đề Chương D như sau:

"CHƯƠNG D: THỜI GIAN NGHỈ NGƠI THEO QUY ĐỊNH."

15. Sửa đổi khoản a, b, d Điều 15.050

a. Sửa đổi khoản a, b Điều 15.050 như sau:

"a. Đối với khoảng thời gian nghỉ ngơi, chỉ được phân công và chỉ được phép:

1. Thực hiện các nhiệm vụ khi người đó được nghỉ ngơi ít nhất bằng khoảng thời gian tối thiểu áp dụng cho công việc của họ được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn;

2. Chấp nhận thực hiện nhiệm vụ của Người khai thác tàu bay không nằm trong khoảng thời gian phải nghỉ ngơi theo quy định.

b. Người khai thác tàu bay có thể lựa chọn cách để giảm khoảng thời gian nghỉ ngơi của một thành viên tổ bay trong các giới hạn được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn."

b. Sửa đổi khoản d Điều 15.050 như sau:

"d. Thời gian di chuyển khác di chuyển nội bộ được yêu cầu bởi Người khai thác tàu bay tới hoặc từ các chuyến bay không được tính là thời gian nghỉ ngơi."

16. Sửa đổi, bổ sung khoản a, c Điều 15.053

a. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 15.053 như sau:

"a. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo trước khi bắt đầu FDP, thành viên tổ bay phải nghỉ đủ thời gian quy định:

1. Ít nhất bằng thời gian làm nhiệm vụ trước đó; hoặc

2. 11 giờ, chọn khoảng thời gian dài hơn."

b. Sửa đổi khoản c Điều 15.053 như sau:

"c. Người khai thác tàu bay có thể giảm thời gian nghỉ được tính theo quy định tại khoản a Điều này tối đa là 3 giờ và phải bảo đảm thời gian nghỉ tối thiểu là 11 giờ với những điều kiện sau:

1. Thời gian nghỉ trước đó đã tuân thủ theo quy định tại điểm 1 khoản a Điều này;

2. Số thời gian nghỉ bị giảm đi phải được cộng vào lần nghỉ tiếp theo và thời gian nghỉ tiếp theo này không bị giảm đi;

3. Số thời gian nghỉ bị giảm đi thì phải tính giảm thời gian làm nhiệm vụ bay cho phép sau đó."

17. Sửa đổi, bổ sung Điều 15.055 như sau:

"15.055 KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ TỐI THIỂU CHO 07 NGÀY HOẶC 10 NGÀY LIÊN TỤC

Người khai thác tàu bay phải miễn tất cả mọi nhiệm vụ và đảm bảo thời gian nghỉ ngơi tối thiểu cho thành viên tổ bay đáp ứng một trong các điều kiện sau:

1. 36 giờ liên tục trong 07 ngày liên tục;

2. 60 giờ liên tục trong 10 ngày liên tục."

18. Bổ sung Chương E như sau:

"**CHƯƠNG E: CÁC HỆ THỐNG QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI**

15.060 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

Chương này áp dụng với những Người khai thác tàu bay có Hệ thống quản lý rủi ro mệt mỏi (FRMS) được phê chuẩn thay thế cho hoặc cùng với những yêu cầu quy định của Phần này.

15.063 PHÊ CHUẨN HỆ THỐNG QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI (FRMS)

a. Cục Hàng không Việt Nam có thể phê chuẩn hệ thống Quản lý rủi ro mệt mỏi của Người khai thác tàu bay thay thế cho các quy định về quản lý mệt mỏi. Để thích hợp cho sự phê chuẩn này, hệ thống FRMS được đề nghị phải đảm bảo mức an toàn tương đương hoặc tốt hơn những quy định về quản lý mệt mỏi quy định tại Bộ QCATHK.

b. Để hệ thống FRMS của Người khai thác tàu bay đảm bảo mức an toàn tương đương hoặc tốt hơn những quy định về quản lý mệt mỏi, Cục Hàng không Việt Nam phải:

1. Yêu cầu Người khai thác lập giá trị lớn nhất đối với thời gian bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ và giá trị nhỏ nhất của khoảng thời gian nghỉ ngơi. Những giá trị này phải xây dựng dựa vào các nguyên lý khoa học, những kiến thức hiểu biết và dựa trên quá trình đảm bảo an toàn và được Cục Hàng không Việt Nam chấp nhận;

2. Điều chỉnh giảm giá trị tối đa và tăng giá trị tối thiểu trong trường hợp dữ liệu của Người khai thác tàu bay cho thấy các giá trị tương ứng là quá cao hoặc quá thấp;

3. Phê chuẩn việc tăng giá trị tối đa hoặc giảm giá trị tối thiểu sau khi đánh giá sự điều chỉnh của Người khai thác tàu bay đối với những thay đổi này dựa trên kinh nghiệm tích lũy của hệ thống FRMS và dữ liệu liên quan đến mệt mỏi.

c. Để thỏa mãn các điều kiện cho phê chuẩn của Cục Hàng không Việt Nam, hệ thống FRMS của Người khai thác tàu bay phải thỏa mãn ít nhất các quá trình chung dưới đây và các quy định thực hiện tại Phụ lục 1, 2, 3, 4 và Phụ lục 5 Điều 15.063:

1. Phải bao gồm các nguyên lý khoa học và những kiến thức hiểu biết trong hệ thống FRMS;

2. Phải nhận biết các nguy cơ tiềm ẩn gây mất an toàn do sự mệt mỏi và hậu quả của nó;

3. Đảm bảo rằng có hành động khắc phục cần thiết ngay lập tức để giảm thiểu rủi ro liên quan tới các nguy cơ mất an toàn tiềm ẩn;

4. Có hệ thống theo dõi liên tục và đánh giá thường xuyên những biện pháp giảm thiểu rủi ro mệt mỏi;

5. Thực hiện đánh giá năng lực và cải tiến liên tục năng lực tổng thể của hệ thống FRMS."

19. Bổ sung các Phụ lục 1, 2, 3, 4, 5 Điều 15.063 như sau:

"**PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.063: CHÍNH SÁCH HỆ THỐNG QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI**

a. Hệ thống FRMS thiết lập theo quy định Phần này phải bao gồm các nội dung tối thiểu sau:

1. Người khai thác phải đưa ra chính sách hệ thống FRMS và tất cả các thành phần của hệ thống này phải được xác định rõ ràng.

2. Chính sách phải yêu cầu phạm vi, mục đích của hệ thống FRMS được mô tả rõ ràng trong Tài liệu hướng dẫn khai thác.

b. Chính sách phải:

1. Phản ánh việc chia sẻ trách nhiệm của các cấp quản lý, thành viên tổ lái, tổ tiếp viên hàng không và các cá nhân khác có liên quan;

2. Diễn đạt rõ ràng mục tiêu an toàn của hệ thống FRMS;

3. Được phê chuẩn bởi giám đốc điều hành của Người khai thác;

4. Được phổ biến với hồ sơ xác thực tới các bộ phận liên quan và các cấp độ quản lý của tổ chức;

5. Thể hiện cam kết của cấp quản lý về hiệu quả của báo cáo an toàn;

6. Thể hiện cam kết của cấp quản lý đảm bảo đầy đủ các nguồn lực cho hoạt động của hệ thống này;

7. Thể hiện cam kết của cấp quản lý về việc cải tiến liên tục hệ thống FRMS;

8. Quy định rõ ràng trách nhiệm của các cấp quản lý, thành viên tổ lái, tổ tiếp viên hàng không và các cá nhân có liên quan;

9. Được rà soát định kỳ nhằm đảm bảo hệ thống FRMS duy trì được tính liên kết và phù hợp với hoạt động của người khai thác.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 15.063: HỆ THỐNG TÀI LIỆU CỦA FRMS

Người khai thác phải xây dựng và cập nhật hệ thống tài liệu của hệ thống FRMS nhằm mô tả và lưu trữ:

a. Chính sách và các mục tiêu của hệ thống FRMS;

b. Các quy trình và quá trình hoạt động của hệ thống FRMS;

c. Các thẩm quyền, trách nhiệm và nghĩa vụ đối với các quy trình và quá trình nêu trên;

d. Cơ cấu đảm bảo sự tham gia liên tục của các cấp quản lý, thành viên tổ lái, tổ tiếp viên và các cá nhân khác có liên quan;

e. Chương trình đào tạo hệ thống FRMS bao gồm các quy định về đào tạo và lưu giữ hồ sơ đào tạo;

g. Sự sai lệch lớn của các khoảng thời gian bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ, khoảng thời gian nghỉ ngơi dự kiến so với thực tế và mô tả lý do sự sai lệch này;

h. Các kết quả thu được từ hệ thống FRMS bao gồm các phát hiện không phù hợp từ các dữ liệu thu thập được, các khuyến cáo an toàn và các biện pháp khắc phục.

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 15.063: QUÁ TRÌNH QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI

a. Người khai thác phải xây dựng và duy trì hệ thống tài liệu bao gồm 03 quá trình cơ bản nhằm nhận dạng nguy cơ tiềm ẩn do mệt mỏi gây ra như sau:

1. Quá trình dự báo phải nhận dạng các nguy cơ tiềm ẩn gây ra bởi mệt mỏi thông qua việc xem xét lịch trình tổ bay và tính đến các yếu tố ảnh hưởng đến giấc ngủ, sự mệt mỏi và ảnh hưởng của chúng đến hiệu suất làm việc. Các phương pháp xem xét có thể bao gồm nhưng không hạn chế sau:

i. Các dữ liệu và kinh nghiệm khai thác của Người khai thác hoặc các tổ chức khác có loại hình hoạt động tương tự;

ii. Thực tiễn xếp lịch bay dựa trên các bằng chứng xác thực;

iii. Các mô hình sinh - toán học.

2. Quá trình thụ động phải nhận dạng được đóng góp của các nguy cơ tiềm ẩn do mỏi mệt trong các báo cáo và các sự kiện dẫn đến các hậu quả gây mất an toàn tiềm tàng nhằm xác định cách thức giảm thiểu ảnh hưởng của mệt mỏi. Quá trình phải được kích hoạt bởi một trong các yếu tố sau:

i. Các báo cáo mệt mỏi;

ii. Các báo cáo bí mật;

iii. Các báo cáo đánh giá an toàn;

iv. Các sự cố;

v. Các sự kiện dựa trên phân tích dữ liệu bay.

3. Quá trình chủ động nhận dạng, xem xét các nguy cơ tiềm ẩn do mỏi mệt gây ra trong lĩnh vực khai thác bay. Phương pháp xem xét có thể bao gồm nhưng không hạn chế sau:

i. Chủ động báo cáo về rủi ro do mệt mỏi;

ii. Khảo sát mệt mỏi tổ bay;

iii. Dữ liệu hiệu suất làm việc thành viên tổ bay liên quan;

iv. Các nghiên cứu khoa học và cơ sở dữ liệu an toàn có sẵn;

v. Phân tích thời gian làm việc theo dự kiến so với thời gian làm việc thực tế.

b. Người khai thác phải xây dựng và thực thi quy trình đánh giá rủi ro nhằm xác định khả năng xuất hiện và hậu quả tiềm tàng của các sự kiện liên quan đến mệt mỏi và nhận dạng các rủi ro cần biện pháp giảm thiểu. Các quy trình đánh giá rủi ro phải xem xét các nguy cơ tiềm ẩn đã được xác định và liên kết chúng với:

1. Các quá trình khai thác;

2. Khả năng xuất hiện của chúng;

3. Các hậu quả có thể;

4. Tính hiệu quả của việc kiểm soát và các biện pháp ngăn chặn hiện hành đảm bảo an toàn.

c. Người khai thác phải xây dựng và thực thi quy trình giảm thiểu rủi ro bằng cách:

1. Lựa chọn chiến lược giảm thiểu rủi ro thích hợp;

2. Thực thi chiến lược giảm thiểu rủi ro; và

3. Theo dõi việc thực thi các chiến lược giảm thiểu rủi ro và tính hiệu quả khi thực thi các chiến lược đó.

PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 15.063: QUÁ TRÌNH ĐẢM BẢO AN TOÀN HỆ THỐNG FRMS

a. Người khai thác phải xây dựng và duy trì các quá trình đảm bảo an toàn của hệ thống FRMS nhằm:

1. Cung cấp việc theo dõi liên tục hiệu quả hệ thống FRMS, phân tích các xu hướng và các biện pháp đo lường nhằm thông qua hiệu lực của kiểm soát rủi ro an toàn do mệt mỏi gây ra. Nguồn gốc dữ liệu có thể bao gồm nhưng không hạn chế sau:

i. Các báo cáo về nguy cơ tiềm ẩn và điều tra;

ii. Các khảo sát và đánh giá;

iii. Các nghiên cứu và xem xét về mệt mỏi.

2. Cung cấp quá trình chính thức nhằm quản lý sự thay đổi đòi hỏi phải bao gồm nhưng không giới hạn sau:

i. Việc nhận dạng các thay đổi trong môi trường khai thác có thể ảnh hưởng đến hệ thống FRMS;

ii. Việc nhận dạng các thay đổi trong tổ chức có thể ảnh hưởng đến hệ thống FRMS;

iii. Xem xét các công cụ có sẵn có thể sử dụng để duy trì và cải thiện hiệu quả hệ thống FRMS trước khi thực hiện sự thay đổi.

3. Cung cấp các cải tiến liên tục của hệ thống FRMS. Các cải tiến hệ thống phải bao gồm nhưng không giới hạn sau:

i. Việc giảm thiểu và sửa đổi các biện pháp kiểm soát rủi ro nhưng đã có ảnh hưởng không lường trước hoặc không còn cần thiết do sự thay đổi của môi trường khai thác hoặc môi trường tổ chức;

ii. Việc đánh giá thường xuyên phương tiện, trang thiết bị, hệ thống tài liệu và quy trình;

iii. Việc xác định các nhu cầu phải đưa vào các quy trình và quá trình mới nhằm giảm thiểu các rủi ro nảy sinh liên quan đến mệt mỏi.

PHỤ LỤC 5 ĐIỀU 15.063: QUÁ TRÌNH THÚC ĐẨY HỆ THỐNG FRMS

a. Quá trình thúc đẩy hệ thống FRMS hỗ trợ sự phát triển liên tục hệ thống FRMS, sự cải tiến liên tục hiệu quả tổng thể hệ thống và đạt được mức an toàn tối ưu.

b. Người khai thác phải thiết lập và thực thi các nội dung sau như là một phần của hệ thống FRMS:

1. Chương trình đào tạo nhằm đảm bảo năng lực của các cấp quản lý, thành viên tổ lái, tổ tiếp viên và các cá nhân có liên quan phù hợp với vai trò và trách nhiệm của họ được quy định trong hệ thống FRMS;

2. Kế hoạch thông tin liên lạc hữu hiệu của hệ thống FRMS nhằm:

i. Giải thích các chính sách, quy trình và trách nhiệm trong hệ thống FRMS tới các cá nhân, tổ chức có liên quan;

ii. Mô tả các kênh liên lạc được sử dụng để thu thập và phổ biến các thông tin liên quan đến hệ thống FRMS.

PHỤ LỤC XIV

Sửa đổi, bổ sung Phần 16 của Bộ QCATHK

(Ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi tiêu đề Phần 16 như sau:

"PHẦN 16: KIỂM SOÁT KHAI THÁC CỦA NGƯỜI KHAI THÁC"

2. Sửa đổi Điều 16.001 như sau:

"**16.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

a. Phần này đưa ra các quy định về điều phái bay của Người khai thác tàu bay yêu cầu phải thực hiện kiểm soát khai thác tàu bay của mình.

b. Phần này áp dụng cho Người khai thác tàu bay và người được Người khai thác chỉ định để ban hành lệnh điều phái bay và các cá nhân thực hiện chức năng đối với chuyến bay trong phạm vi kiểm soát khai thác."

3. Sửa đổi, bổ sung Điều 16.015 như sau:

"16.015 YÊU CẦU TRÌNH ĐỘ NGƯỜI THỰC HIỆN CÁC CHỨC NĂNG KIỂM SOÁT KHAI THÁC

a. Người có trình độ phù hợp sẽ được Người khai thác chỉ định để thực hiện các chức năng và chịu trách nhiệm kiểm soát khai thác từng chuyến bay trong vận tải hàng không thương mại.

b. Chỉ được nhận nhiệm vụ nhân viên điều phái hoặc thực hiện chức năng kiểm soát khai thác khi người đó đã hoàn thành nội dung huấn luyện chuyên môn bao gồm những thành tố đặc trưng cho phương pháp kiểm soát và giám sát khai thác bay được phê chuẩn.

c. Đối với các chuyến bay vận chuyển hành khách thường lệ theo lịch, một người lái có trình độ phù hợp hoặc nhân viên điều phái bay sẽ phải làm nhiệm vụ ở căn cứ khai thác để thực hiện các chức năng kiểm soát khai thác.

d. Người khai thác tàu bay có AOC phải sử dụng nhân viên điều phái có giấy phép còn hiệu lực quy định tại Phần 7 và yêu cầu về trình độ quy định tại Phần 14 của Bộ QCATHK để thực hiện các chức năng điều phái bay và kiểm soát khai thác đối với tàu bay 20 ghế hành khách trở lên.

e. Đối với các chuyến bay khác, người có trình độ phù hợp quy định tại Phần 14 của Bộ QCATHK có thể thực hiện các trách nhiệm kiểm soát khai thác và đảm bảo hỗ trợ khai thác bay.

f. Đối với khai thác bay taxi 01 người lái, chỉ yêu cầu người có trình độ tương đương PIC thực hiện chức năng kiểm soát khai thác."

4. Sửa đổi khoản b Điều 16.017 như sau:

"b. Chỉ được chỉ định là nhân viên điều phái bay làm nhiệm vụ 12 giờ liên tục trong 24 giờ khi người đó được nghỉ xen kẽ 10 giờ."

5. Sửa đổi, bổ sung điểm 5 khoản a Điều 16.023 như sau:

"5. Trong trường hợp khẩn nguy:

i. Thực hiện các quy trình áp dụng nêu trong tài liệu hướng dẫn khai thác nhưng không được trái với quy trình kiểm soát không lưu;

ii. Cung cấp những thông tin cần thiết cho người chỉ huy tàu bay thực hiện an toàn chuyến bay bao gồm cả các sửa đổi của kế hoạch bay."

6. Sửa đổi khoản d Điều 16.030 như sau:

"d. Tài liệu lệnh điều phái bay này phải được lưu giữ tại sân bay khởi hành bởi người được chỉ định của Người khai thác, trừ khi Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn địa điểm lưu trữ khác."

7. Sửa đổi khoản a Điều 16.040 như sau:

"a. Chỉ được ban hành lệnh điều phái bay khi nắm rõ các báo cáo về điều kiện khí tượng và dự báo thời tiết trên đường bay và khu vực khai thác sẽ bay qua bao gồm các sân bay có thể được sử dụng."

PHỤ LỤC XV

Sửa đổi, bổ sung Phần 17 Bộ QCATHK

(Ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi tiêu đề Phần 17 như sau:

"PHẦN 17: TRỌNG TẢI, CÂN BẰNG VÀ TÍNH NĂNG TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC"

2. Sửa đổi, bổ sung Điều 17.001 như sau:

"**17.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

a. Phần này đưa ra các yêu cầu đối với trọng lượng, cân bằng, tính năng của tàu bay và các giới hạn khai thác tàu bay, bổ sung cho các giới hạn chung trong Phần 10 Bộ QCATHK.

b. Các yêu cầu của Phần này áp dụng đối với khai thác tàu bay:

1. Khai thác vận tải thương mại;

2. Hàng không chung được thực hiện bởi:

i. Tàu bay phản lực;

ii. Tàu bay lớn.

c. Phần này áp dụng cho các tổ chức, cá nhân khai thác tàu bay và những người thay mặt các tổ chức, cá nhân đó thực hiện công việc."

3. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 17.007 như sau:

"a. Người khai thác tàu bay là đối tượng điều chỉnh của Phần này phải tuân thủ các yêu cầu tối thiểu được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận hoặc phê chuẩn theo các quy định trong Phần này."

4. Bổ sung Điều 17.009 như sau:

"**17.009 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Chương này đưa ra các yêu cầu về phê chuẩn tính năng sẽ được sử dụng bởi Người khai thác tàu bay."

5. Sửa đổi, bổ sung Điều 17.010 như sau:

"**17.010 PHÊ CHUẨN CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG**

a. Đối với các tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam, Người khai thác và người lái phải tuân thủ các yêu cầu đầy đủ và chi tiết về tính năng do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn cho tàu bay trong quá trình phê chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay.

b. Đối với các tàu bay đăng ký quốc tịch nước ngoài được khai thác theo AOC do Việt Nam cấp, Người khai thác phải tuân thủ các yêu cầu đầy đủ và chi tiết về tính năng được Nhà chức trách chịu trách nhiệm thiết kế và sản xuất phê chuẩn và sử dụng trong quá trình phê chuẩn cho tàu bay đó với điều kiện các yêu cầu này đáp ứng các quy định tối thiểu trong Phần này."

6. Bổ sung điểm 4 khoản a Điều 17.013 như sau:

"4. Cục Hàng không dân dụng Bra-xin."

7. Bổ sung Điều 17.016 như sau:

"**17.016 MIỄN TRỪ ĐỐI VỚI CÁC TIÊU CHUẨN TÍNH NĂNG ĐƯỢC QUỐC TẾ CÔNG NHẬN**

a. Khi các tiêu chuẩn quy định tại Phụ ước 8 của Công ước Chi-ca-gô thay đổi hoặc sửa đổi ảnh hưởng đến tính năng của loại tàu bay cụ thể, Nhà chức trách có thể cấp miễn trừ để cho phép tàu bay tiếp tục khai thác sau ngày các sửa đổi hoặc bổ sung có hiệu lực song song với việc tàu bay được nâng cấp để đáp ứng tiêu chuẩn mới.

b. Chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay phải đề nghị Nhà chức trách cho phép miễn trừ cùng với kế hoạch cải tạo dự kiến để đáp ứng các tiêu chuẩn với thời hạn sớm nhất."

8. Bổ sung Điều 17.019 như sau:

"**17.019 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Chương này đưa ra các yêu cầu tối thiểu về giám sát và các quy trình áp dụng để tính trọng lượng và cân bằng."

9. Sửa đổi, bổ sung Điều 17.037 vào Chương D như sau:

"17.037 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

Chương này đưa ra các yêu cầu tối thiểu đối với việc tính toán trọng tải và tính năng khai thác cho từng chuyến bay cụ thể."

10. Bổ sung Điều 17.038 như sau:

"**17.038 NGUỒN DỮ LIỆU TÍNH NĂNG**

Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các dữ liệu được phê chuẩn về tính năng trong hướng dẫn khai thác bay được sử dụng để xác định việc tuân thủ các yêu cầu của Phần này được bổ sung với các dữ liệu được phê chuẩn bởi Cục Hàng không Việt Nam."

11. Bổ sung Điều 17.039 như sau:

"17.039 DỮ LIỆU VỀ CHƯỚNG NGẠI VẬT

a. Người khai thác tàu bay phải sử dụng dữ liệu về chướng ngại vật có sẵn áp dụng cho các giai đoạn cất cánh, lấy độ cao, tiếp cận và hạ cánh cho mục đích tính toán tính năng quy định tại Phần này.

b. Người khai thác tàu bay phải sử dụng dữ liệu về chướng ngại vật được chấp thuận bởi Nhà chức trách dành cho giai đoạn cất cánh, hạ cánh và trong khi bay đối với khai thác như sau:

1. Tàu bay lớn;

2. Tàu bay tuốc-bin;

3. Trực thăng trong khu vực đông dân cư.

c. Việc tính toán phải bao gồm các yếu tố có thể ảnh hưởng đến độ chính xác của các biểu đồ khi dùng dữ liệu độ cao."

12. Sửa đổi, bổ sung các khoản c, d, e Điều 17.040 như sau:

"c. Khi tính toán các yêu cầu về giới hạn tính năng đối với các động cơ hoạt động và đối với động cơ không hoạt động, người thực hiện tính toán phải tính toán chính xác về:

1. Các giai đoạn của chuyến bay:

i. Trọng lượng của tàu bay;

ii. Quy trình khai thác;

iii. Ảnh hưởng của việc tiêu thụ nhiên liệu và dầu đến trọng lượng của tàu bay;

iv. Ảnh hưởng của việc tiêu thụ nhiên liệu đến nhiên liệu dự phòng do phải thay đổi đường bay, gió và cấu hình tàu bay;

v. Tính toán ảnh hưởng của việc xả nhiên liệu trong khi bay đến trọng lượng của tàu bay và nhiên liệu dự phòng nếu được chấp thuận và áp dụng phương án xả nhiên liệu trong khi bay;

vi. Ảnh hưởng của các hệ thống chống đóng băng và điều kiện thời tiết bắt buộc phải sử dụng hệ thống này;

vii. Nhiệt độ bên ngoài và gió dọc theo tuyến đường bay dự định và bay chuyển hướng theo kế hoạch;

viii. Đường bay và độ cao tối thiểu không có chướng ngại vật.

2. Trong quá trình cất và hạ cánh:

i. Điều kiện đường cất cánh hay khu vực cất cánh bao gồm mọi chất bẩn (nước, bùn loãng, tuyết, băng trên đường băng đối với tàu bay; điều kiện mặt nước đối với thủy phi cơ);

ii. Độ dốc của đường cất hạ cánh sử dụng;

iii. Độ dài của đường cất hạ cánh bao gồm cả khoảng trống và khoảng dừng, nếu có;

iv. Độ cao áp suất phù hợp với độ cao tại bãi cất và hạ cánh;

v. Nhiệt độ bên ngoài hiện tại và gió khi cất cánh;

vi. Nhiệt độ bên ngoài theo dự báo và gió tại điểm đến và bãi hạ cánh dự bị;

vii. Đặc điểm vận hành trên mặt đất (động tác phanh) của loại tàu bay;

viii. Địa hình và các thiết bị trợ giúp hạ cánh có thể ảnh hưởng đến quỹ đạo cất cánh, hạ cánh và lăn sau hạ cánh.

3. Các yếu tố trên phải được tính toán trực tiếp như các thông số khai thác hoặc gián tiếp trong khoảng hoặc giới hạn cho phép và có thể được cung cấp để tính toán tính năng.

4. Ở nơi có điều kiện khác so với điều kiện sử dụng làm cơ sở để tính toán tính năng có thể xác định sự tuân thủ bằng cách suy luận hoặc ước tính ảnh hưởng của các thay đổi trong các biến số cụ thể nếu các kết quả của việc suy luận hoặc ước tính về căn bản cũng chính xác như kết quả kiểm tra trực tiếp.

d. Khi tính đến ảnh hưởng của gió, các dữ liệu cất cánh dựa vào điều kiện tĩnh không có thể điều chỉnh bằng cách đưa thêm vào không nhiều hơn 50% thành phần gió ngược theo báo cáo và không ít hơn 150% thành phần gió xuôi theo báo cáo.

e. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo có các biện pháp phòng ngừa hợp lý để đảm bảo mức độ an toàn và rủi ro liên quan đến Chương này được duy trì trong các điều kiện khai thác dự kiến bao gồm những yêu cầu không nằm trong Phần này.”

13. Bổ sung Điều 17.043:

“**17.043 GIỚI HẠN VỀ TRỌNG TẢI**

a. Chỉ được khai thác tàu bay với trọng tải tại thời điểm bắt đầu cất cánh không vượt quá trọng tải tối đa:

1. Theo giới hạn dành cho tàu bay đó được quy định trong Tài liệu hướng dẫn bay được phê chuẩn;

2. Để đảm bảo có thể dừng an toàn trước khi đạt vận tốc cất cánh an toàn;

3. Để đảm bảo an toàn khi tàu bay rời khỏi mặt đất và lấy độ cao sau khi cất cánh;

4. Đảm bảo vượt qua các chướng ngại vật trên đường bay với khoảng cách an toàn, có tính đến yếu tố giảm trọng lượng bao gồm cả mức tiêu hao nhiên liệu;

5. Đảm bảo hạ cánh an toàn tại điểm đến hoặc sân bay dự phòng (hoặc trong trường hợp trực thăng: sân bay trực thăng, bãi đáp...) tại thời điểm hạ cánh dự kiến;

6. Tuân thủ các tiêu chuẩn về tiếng ồn đối với tàu bay tại các sân bay và khu vực khai thác.

b. Các tính toán liên quan đến việc xác định trọng tải tối đa phải bao gồm áp suất độ cao tương ứng với mức cao sân bay các yếu tố tại khu vực đó.

c. Người khai thác tàu bay chỉ được phép khai thác vượt quá giới hạn quy định tại điểm 6 khoản a Điều này tại các địa điểm khi Nhà chức trách của Quốc gia liên quan cho phép miễn trừ nếu không có ảnh hưởng tiếng ồn."

14. Sửa đổi, bổ sung Chương E như sau:

"CHƯƠNG E: TÍNH NĂNG TÀU BAY VÀ GIỚI HẠN KHAI THÁC

17.049 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

Chương này đưa ra các yêu cầu về tính năng tối thiểu chấp nhận được trong khai thác tàu bay là đối tượng điều chỉnh của Phần này.

MỤC I: TÀU BAY VỚI TÍNH NĂNG GIỚI HẠN

17.050 TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ

a. Trừ trường hợp được nêu tại khoản b của Điều này, chỉ được khai thác tàu bay 01 động cơ để chuyên chở hành khách trong vận tải hàng không thương mại khi tàu bay khai thác:

1. Ban ngày;

2. Trong điều kiện VMC, ngoại trừ khi bay qua đỉnh của đám mây;

3. Trên các tuyến đường bay và khi chuyển hướng bay cho phép thực hiện hạ cánh bắt buộc an toàn trong trường hợp động cơ bị hỏng.

b. Chỉ được khai thác loại tàu bay 01 động cơ tuốc-bin để chuyên chở hành khách trong vận tải hàng không thương mại ban đêm hoặc theo IFR khi đã chứng minh cho Cục Hàng không Việt Nam rằng việc khai thác này được thực hiện ở mức độ an toàn và với tính năng đảm bảo.

17.053 CÁC HẠN CHẾ VỀ TÍNH NĂNG CỦA TÀU BAY NHIỀU ĐỘNG CƠ

a. Chỉ được khai thác tàu bay nhiều động cơ với sức chứa tối đa 09 hành khách có hạn chế về tính năng để chở khách trong vận tải hàng không thương mại khi việc chuyên chở tuân thủ những giới hạn khai thác quy định trong Phần này, trừ khi tàu bay đó chỉ khai thác với trọng lượng cho phép lấy độ cao với động cơ xung yếu không hoạt động như sau:

1. Ít nhất 200 ft một phút ngay sau khi cất cánh;

2. Ít nhất 50 ft một phút khi khai thác tại độ cao bay IFR tối thiểu trên đường bay (MEAs) của tuyến đường dự định hoặc chuyển hướng theo kế hoạch hoặc tại độ cao 5000 ft MSL, chọn giá trị cao hơn;

3. Ít nhất 200 ft một phút khi lấy lại độ cao sau khi đình chỉ hạ cánh.

b. Nếu tính năng của tàu bay theo tính toán thấp hơn tính năng quy định tại khoản a của Điều này, Người khai thác tàu bay phải tuân thủ các giới hạn tính năng áp dụng cho tàu bay một động cơ.

MỤC II: TÀU BAY LỚN HOẶC TÀU BAY TUỐC-BIN

17.060 GIAI ĐOẠN CẤT CÁNH VÀ LẤY ĐỘ CAO

a. Chỉ được bắt đầu thực hiện cất cánh tàu bay trong trường hợp động cơ mất khả năng hoạt động hoặc các nguyên nhân khác tại bất kỳ thời điểm nào trong giai đoạn cất cánh với việc tính toán tính năng cho phép thực hiện:

1. Hủy cất cánh và dừng trong khoảng cách dừng khẩn cấp hoặc trong độ dài còn lại của đường cất, hạ cánh;

2. Tiếp tục cất cánh và vượt các chướng ngại vật trong đường cất cánh một cách an toàn quy định tại khoản c Điều này cho đến khi tàu bay lấy đủ độ cao để thực hiện chuyến bay an toàn.

b. Việc xác định độ dài của đường cất cánh hiện có phải tính đến trường hợp làm rút ngắn chiều dài đường băng do hoạt động của các tàu bay trước khi cất cánh.

c. Chỉ được cất cánh một tàu bay khi các yêu cầu sau đây được đáp ứng nhằm xác định khối lượng cất cánh tối đa cho phép:

1. Chiều dài chạy đà không được vượt quá chiều dài đường cất hạ cánh;

2. Đối với tàu bay cánh quạt:

i. Độ dài đường chạy đà cất cánh không được lớn hơn độ dài của đường cất hạ cánh cộng với chiều dài của khoảng trống ngoại trừ độ dài của khoảng trống được đưa vào tính toán không lớn hơn 1/2 độ dài đường cất hạ cánh.

ii. Khoảng dừng chạy đà cất cánh không được dài hơn độ dài của đường cất hạ cánh cộng với chiều dài của khoảng dừng tại thời điểm tàu bay đạt tốc độ V1.

3. Đối với tàu bay động cơ pit-tông: tại thời điểm tàu bay cất cánh và đạt được vận tốc V1, khoảng dừng chạy đà cất cánh không được vượt quá chiều dài đường cất hạ cánh.

4. Nếu động cơ xung yếu bị hỏng tại thời điểm sau khi tàu bay đạt vận tốc V1 thì tàu bay tiếp tục cất cánh và vượt chướng ngại vật:

i. Tại độ cao tối thiểu là 9,1 m (35 ft) theo phương thẳng đứng đối với máy bay động cơ tuốc-bin hoặc 15,2 m (50 ft) đối với máy bay động cơ pit-tông;

ii. Tại độ cao tối thiểu là 60 m (200 ft) theo phương nằm ngang trong ranh giới của sân bay và tại độ cao tối thiểu 90 m (300 ft) theo phương nằm ngang sau khi vượt qua ranh giới sân bay mà không phải nghiêng tàu bay lớn hơn 15 độ tại mọi điểm trên vệt cất cánh.

5. Khi xác định khu vực cất cánh vượt chướng ngại vật, các điều kiện khai thác như gió ngang và dẫn đường chính xác phải được đưa vào.

17.063 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG VỚI TẤT CẢ CÁC ĐỘNG CƠ HOẠT ĐỘNG

Chỉ được thực hiện cất cánh máy bay động cơ pit-tông khi trọng tải cho phép tàu bay lấy độ cao với tỷ lệ tối thiểu là 6,9 V_{SO}, với tất cả các động cơ đều hoạt động tại độ cao tối thiểu là 300 m (1000 ft) so với địa hình và chướng ngại vật trong vòng 10 dặm về mỗi bên của vệt bay dự định.

17.065 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG VỚI MỘT ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

a. Trong trường hợp 01 động cơ xung yếu không hoạt động tại bất kỳ thời điểm nào trên đường bay hoặc chuyển hướng theo kế hoạch sau đó, chỉ được phép cất cánh tàu bay khi các tính toán tính năng chứng tỏ rằng tàu bay có thể tiếp tục bay đến sân bay mà ở đó cho phép tàu bay hạ cánh an toàn theo quy định tại Điều 17.070 mà không phải bay dưới độ cao an toàn tối thiểu tại bất kỳ điểm nào;

b. Trong trường hợp bị hỏng một động cơ tại thời điểm quan trọng nhất của tuyến đường bay có thể tiếp tục chuyến bay đến sân bay thích hợp để hạ cánh, chỉ được thực hiện cất cánh máy bay hai động cơ sử dụng trong vận tải hàng không thương mại khi tàu bay có thể:

1. Đối với máy bay động cơ pit-tông:

i. Lấy độ cao với tốc độ tối thiểu là 0,079 (0,106/số động cơ lắp trên máy bay) × VSO (VSO được tính bằng knots) tại độ cao 300 m (1,000 ft) so với mọi loại địa hình và chướng ngại vật trong phạm vi 9,3 km (5 sm) về mỗi bên của vệt bay dự định;

ii. Đường dốc lên tại độ cao tối thiểu là 450 m (1500 ft) so với sân bay nơi máy bay dự định hạ cánh.

2. Đối với loại máy bay vận tải động cơ tuốc-bin:

i. Đường dốc lên tại độ cao tối thiểu là 300 m (1000 ft) so với mọi loại địa hình và chướng ngại vật trong phạm vi tối thiểu 9,3 km (5 sm) về mỗi bên của vệt bay dự định;

ii. Đường bay thực từ độ cao bay bằng đến sân bay dự định hạ cánh có độ cao vượt chướng ngại vật tối thiểu là 600 m (2000 ft) so với mọi loại địa hình và chướng ngại vật trong phạm vi 9,3 km (5 sm) về mỗi bên của vệt bay dự định;

iii. Đường dốc lên tại độ cao tối thiểu là 450 m (1500 ft) so với sân bay nơi máy bay dự định hạ cánh.

c. Tốc độ lấy độ cao quy định tại tiết i điểm 1 khoản a Điều này có thể được thay thế bằng 0.026 V đối với các tàu bay vận tải lớn được cấp Giấy chứng nhận loại trước năm 1953.

d. Phạm vi tối thiểu 9,3 km (5 sm) về mỗi bên của vệt bay quy định tại khoản a Điều này phải tăng lên thành 18.5 km (10 sm) nếu độ chính xác dẫn đường không đạt được 95% mức quy định.

e. Người khai thác có AOC phải thực hiện việc tính toán này khi xây dựng các dữ liệu tính năng ban đầu và phải đảm bảo đưa kết quả tính toán vào phần tính năng trong kế hoạch khai thác bay.

17.067 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG VỚI HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

a. Chỉ được phép cất cánh một tàu bay có 03 hoặc nhiều hơn 03 động cơ khi không có sân bay hạ cánh phù hợp trong vòng 90 phút tại bất kỳ điểm nào dọc theo đường bay dự định (với tất cả các động cơ hoạt động ở công suất bay) trong trường hợp mất đồng thời hai động cơ xung yếu tại điểm xung yếu nhất dọc theo đường bay đó và tiếp tục đến một sân bay hạ cánh phù hợp khi:

1. Đối với tàu bay động cơ tuốc-bin:

i. Đường bay thực (có xem xét nhiệt độ dọc đường bay) có độ cao vượt chướng ngại vật tối thiểu là 2.000 ft so với mọi loại địa hình và chướng ngại vật trong phạm vi 5 sm (4.34 NM) về mỗi bên của vệt bay dự định;

ii. Đường dốc lên tại độ cao tối thiểu là 1.500 ft so với sân bay nơi máy bay dự định hạ cánh;

iii. Có đủ nhiên liệu để tiếp tục đến độ cao tối thiểu là 1.500 ft so với mức cao sân bay dự định hạ cánh và 15 phút bay sau đó với công suất bay bằng.

2. Đối với tàu bay động cơ pit-tông:

i. Tốc độ lấy độ cao tại $0,013 \times V^2_{SO}$ ft/phút tại độ cao 1.000 ft so với mặt đất hoặc chướng ngại vật cao nhất trong vòng 10 dặm về mỗi bên của vệt bay dự định, hoặc tại độ cao 5.000 feet, chọn giá trị cao hơn;

ii. Có đủ nhiên liệu để tiếp tục đến độ cao tối thiểu là 300 m (1.000 ft) so với mực cao sân bay dự định hạ cánh.

b. Việc tính toán tính năng phải bao gồm tính toán lượng nhiên liệu và dầu tiêu thụ sau khi động cơ không hoạt động với lượng tiêu thụ cho phép theo quy định tại AFM.

c. Khi hai động cơ của máy bay động cơ pit-tông được dự đoán sẽ hỏng tại độ cao trên độ cao tối thiểu quy định thì không cần phải tuân thủ tốc độ lấy độ cao theo quy định trong suốt quá trình giảm độ cao từ độ cao bay bằng xuống độ cao tối thiểu yêu cầu nếu có thể đáp ứng các yêu cầu này khi đạt đến độ cao tối thiểu yêu cầu và giả thiết rằng việc giảm độ cao trên đường bay thực và tốc độ giảm độ cao lớn hơn $0,013 \times V^2_{SO}$ lần so với tốc độ trong dữ liệu tính năng được phê chuẩn.

d. Nếu được phép xả nhiên liệu trong khi bay hoặc theo kế hoạch, trọng lượng của máy bay tại điểm hai động cơ bị hỏng được coi như không nhỏ hơn trọng lượng của tàu bay khi đầy đủ nhiên liệu để bay đến sân bay và đến tại độ cao tối thiểu là 300 m (1.000 ft) so với mức cao sân bay đó.

17.070 GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH

a. Người khai thác phải đánh giá tính năng để đảm bảo tàu bay tại sân bay dự định hạ cánh và tại các sân bay dự bị sau khi vượt qua tất cả các chướng ngại vật với biên độ an toàn có thể hạ cánh để đảm bảo rằng tàu bay có thể dừng lại trong độ dài đường hạ cánh sẵn có hoặc đối với thủy phi cơ thì đạt tốc độ tối thiểu cho phép tuân thủ các quy định của Phần này.

b. Người khai thác tàu bay phải tính đến các khác biệt về kỹ thuật tiếp cận và hạ cánh nếu các khác biệt chưa được đề cập trong dữ liệu tính năng của nhà sản xuất tàu bay.

c. Chỉ được thực hiện cất cánh máy bay vận tải hàng không thương mại khi trọng lượng của máy bay khi đến sân bay dự định đến hoặc đến bất kỳ sân bay dự bị nào trong kế hoạch đều cho phép máy bay hạ cánh dừng hẳn từ điểm ở độ cao 50 ft so với chỗ giao nhau của mặt phẳng vượt chướng ngại vật với đường cất hạ cánh và trong khoảng:

1. 60% của độ dài quy định của mỗi đường cất hạ cánh đối với máy bay động cơ tuốc-bin;

2. 70% của độ dài quy định của mỗi đường cất hạ cánh đối với máy bay động cơ pit-tông.

d. Với mục đích xác định trọng lượng hạ cánh cho phép tại sân bay dự định đến, người xác định giới hạn hạ cánh phải đảm bảo:

1. Máy bay sẽ hạ cánh trên đường cất hạ cánh thích hợp nhất và ở hướng thích hợp nhất khi máy bay vẫn đang bay;

2. Máy bay hạ cánh trên đường cất hạ cánh thích hợp nhất có tính đến tốc độ gió và hướng gió, điều kiện đường cất hạ cánh, đặc điểm vận hành trên mặt đất của máy bay và các điều kiện khác như thiết bị trợ giúp hạ cánh và địa hình.

e. Nếu đường cất hạ cánh tại sân bay hạ cánh được báo cáo hay dự đoán là ướt hoặc trơn, cự ly có thể hạ cánh ít nhất phải bằng 115% cự ly hạ cánh yêu cầu trừ khi trên cơ sở chứng minh kỹ thuật hạ cánh thực tế trên đường cất hạ cánh ướt hoặc trơn, cự ly hạ cánh ngắn hơn (nhưng được không ngắn hơn cự ly quy định trong khoản a Điều này) đã được phê chuẩn cho loại và kiểu máy bay cụ thể và thông tin này đã được đưa vào tài liệu AFM.

g. Máy bay vận tải động cơ tuốc-bin bị cấm cất cánh khi không đáp ứng các yêu cầu tại điểm 2 khoản d của Điều này có thể cất cánh nếu sân bay dự bị được xác định là đáp ứng các yêu cầu trong khoản d của Điều này."

15. Sửa đổi, bổ sung Chương F như sau:

"**CHƯƠNG F: TÍNH NĂNG VÀ GIỚI HẠN KHAI THÁC TRỰC THĂNG**

17.080 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

Phần này đưa ra các yêu cầu tối thiểu về tính năng đối với khai thác trực thăng là đối tượng điều chỉnh của Phần này.

MỤC I: QUY ĐỊNH CHUNG VỀ TRỰC THĂNG

17.083 YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG DỰA TRÊN SỐ LƯỢNG HÀNH KHÁCH

a. Chỉ được khai thác trực thăng với số hành khách:

1. Lớn hơn 19 khi trực thăng khai thác tuân thủ các yêu cầu khai thác của trực thăng hạng 1.

2. Từ 09 đến 19 hành khách khi trực thăng khai thác tuân thủ các yêu cầu khai thác của trực thăng hạng 1 hoặc 2.

3. 09 hành khách hoặc ít hơn khi trực thăng khai thác tuân thủ các yêu cầu khai thác của trực thăng hạng 1, 2 hoặc 3.

b. Các hạn chế chặt chẽ hơn liên quan đến khai thác trực thăng hạng 2 và 3 trong khu vực đông dân cư quy định tại Điều 10.344.

c. Nhà chức trách có thể cấp một hoặc nhiều hơn miễn trừ dựa trên đánh giá rủi ro các yếu tố giảm nhẹ hiện có với điều kiện mức độ an toàn nhất định được duy trì bao gồm:

1. Loại hình khai thác và đặc tính của chuyến bay;

2. Địa hình trên đó chuyến bay được thực hiện;

3. Khả năng động cơ xung yếu không hoạt động và tần suất xảy ra;

4. Quy trình duy trì độ tin cậy của động cơ;

5. Huấn luyện và quy trình khai thác để giảm thiểu tần suất hỏng động cơ;

6. Cài đặt và đưa vào sử dụng hệ thống theo dõi.

17.085 TÍNH TOÁN GIÓ

Để xác định tính năng của trực thăng khi hạ và cất cánh ngoài các quy định tại Chương C, D của Phần này, tốc độ gió cho phép không được lớn hơn 50% tốc độ gió ngược khi tốc độ gió từ 5 dặm trở lên hoặc:

1. Khi cất và hạ cánh với gió xuôi cho phép trong AFM không ít hơn 150% tốc độ gió cạnh được phép;

2. Trường hợp thiết bị đo gió cho phép đo chính xác về vận tốc gió trên các điểm cất và hạ cánh, các giá trị này có thể thay đổi.

17.087 XÁC ĐỊNH VÙNG CHƯỚNG NGẠI VẬT

a. Đối với các yêu cầu về giới hạn bề mặt chướng ngại vật, một vật thể được coi là chướng ngại vật nếu khoảng cách nằm ngang từ vật thể này tới điểm gần nhất của bề mặt dưới vệt bay không lớn hơn:

1. Đối với khai thác VFR: một nửa của bề ngang FATO tối thiểu (hoặc chỉ số tương đương sử dụng trong hướng dẫn bay của trực thăng) được xác định trong hướng dẫn bay trực thăng (hoặc khi bề ngang không được xác định thì 0,75D) cộng với 0,25D (hoặc 3 m, tùy điều kiện nào lớn hơn), cộng với:

i. 0,10 DR đối với khai thác VFR ban ngày;

ii. 0,15 DR đối với khai thác VFR ban đêm;

2. Đối với khai thác IFR: 1,5D (hoặc 30 m, tùy điều kiện nào lớn hơn), cộng với:

i. 0,10 DR đối với khai thác IFR dẫn đường chính xác;

ii. 0,15 DR đối với khai thác IFR dẫn đường tiêu chuẩn;

iii. 0,30 DR đối với khai thác IFR không dẫn đường.

b. Đối với khai thác cất cánh bằng mắt thường và chuyển sang IFR/IMC tại điểm chuyển giao:

1. Các yêu cầu của điểm 1 khoản a Điều này sẽ được áp dụng cho đến khi trực thăng tiếp cận điểm chuyển giao;

2. Các yêu cầu tại điểm 2 khoản a Điều này áp dụng sau điểm chuyển giao.

c. Đối với cất cánh sử dụng quy trình cất cạnh dự phòng hoặc với chuyển động theo phương ngang nhằm mục đích giới hạn tĩnh không tại điểm 4 khoản d dưới đây, chướng ngại vật nằm dưới vệt bay dự phòng (vệt bay ngang) phải được đưa vào tính toán với khoảng cách ngang không lớn hơn một nửa của bề ngang FATO tối thiểu (hoặc thuật ngữ tương đương sử dụng trong AFM của trực thăng) được xác định trong AFM của trực thăng (trong trường hợp không bề ngang được xác định 0,75D cộng với 0,25 lần D hoặc 3 m tùy điều kiện nào lớn hơn) cộng với:

1. 0,10 khoảng cách từ cạnh sau của FATO đối với khai thác VFR ban ngày;

2. 0,15 khoảng cách từ cạnh sau của FATO đối với khai thác VFR ban đêm.

d. Chướng ngại vật có thể được bỏ qua nếu nằm trước:

1. 7 R đối với khai thác ban ngày nếu đảm bảo rằng độ dẫn đường chính xác có thể đạt được bằng cách tham khảo các dấu hiệu trực quan thích hợp trong quá trình lấy độ cao;

2. 10 R đối với khai thác ban đêm nếu đảm bảo rằng độ dẫn đường chính xác có thể đạt được bằng cách tham khảo các dấu hiệu trực quan thích hợp trong quá trình lấy độ cao;

3. 300 m nếu độ dẫn đường chính xác có thể đạt được nếu sử dụng công cụ dẫn đường;

4. 900 m trong các trường hợp khác.

5. Dẫn đường tiêu chuẩn bao gồm ADF và VOR. Dẫn đường chính xác bao gồm ILS, MLS hoặc các biện pháp dẫn đường chính xác khác.

e. Điểm chuyển giao không được phép nằm trước điểm cuối của khoảng cách cất cánh yêu cầu (TODRH) đối với trực thăng hạng 1 và trước điểm xác định sau cất cánh (DPATO) đối với trực thăng hạng 2.

f. Khi xác định vệt bay tiếp cận hụt, sự khác biệt của vùng chướng ngại vật xác định chỉ được áp dụng sau khoảng kết thúc của độ dài đường cất cánh hiện có.

17.090 KHU VỰC KHAI THÁC FATO

a. Đối với khai thác trực thăng hạng 1, kích cỡ của vùng cất cánh và tiếp cận chót (FATO) ít nhất phải bằng kích cỡ quy định tại hướng dẫn bay của trực thăng.

b. FATO có kích thước nhỏ hơn kích thước quy định tại hướng dẫn bay trực thăng có thể được chấp nhận nếu trực thăng có khả năng treo với 01 động cơ không hoạt động.

MỤC II: KHAI THÁC TRỰC THĂNG HẠNG 1

17.093 GIAI ĐOẠN CẤT CÁNH VÀ LẤY ĐỘ CAO CỦA TRỰC THĂNG HẠNG 1

a. Trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động trước hoặc tại thời điểm quyết định cất cánh, trực thăng phải:

1. Có khả năng hủy cất cánh và dừng lại trong khu vực đình chỉ cất cánh;

2. Tiếp tục cất cánh và vượt qua tất cả chướng ngại vật nằm trong vệt bay cho đến khi trực thăng đạt được độ cao tuân thủ các quy định tại Điều 17.095 trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động tại hoặc sau thời điểm quyết định cất cánh.

b. Để đáp ứng các yêu cầu của điểm 1 khoản a Điều này, trọng lượng cất cánh phải tính toán phải chỉ rõ độ dài yêu cầu hủy cất cánh phải lớn hơn độ dài cất cánh sẵn có.

c. Để đáp ứng các yêu cầu của điểm 2 khoản a Điều này, trọng lượng cất cánh tính toán phải chỉ rõ độ dài đường cất cánh yêu cầu không được lớn hơn độ dài đường cất cánh sẵn có.

d. Trọng lượng cất cánh tính toán phải chỉ rõ trọng lượng cất cánh tối đa không được vượt quá quy định tại Tài liệu hướng dẫn bay trực thăng để có thể đạt tốc độ lấy độ cao 100 ft/phút tại độ cao 60 m (200 ft) và 150 ft/phút tại độ cao 300 m (1.000 ft) trên bề mặt sân bay trực thăng với 01 động cơ xung yếu không hoạt động và động cơ còn lại khai thác với cường độ phù hợp. Thuyết minh bằng đồ họa cho các yêu cầu của Điều này được nêu tại Phụ lục 1 Điều 17.093.

e. Các yêu cầu nêu trên có thể được bỏ qua với điều kiện trực thăng với 01 động cơ xung yếu không hoạt động tại điểm quyết định cất cánh (TDP) có thể tiếp tục cất cánh vượt qua các chướng ngại vật từ cuối độ dài đường cất cánh có sẵn đến cuối độ dài đường cất cánh yêu cầu bởi biên độ 10.7 m (35 ft). Thuyết minh bằng đồ họa cho các yêu cầu của Điều này được nêu tại Phụ lục 1 Điều 17.093.

g. Đối với sân bay trực thăng trên cao, độ cao vượt chướng ngại vật thích hợp tính từ góc sân bay trực thăng trên cao phải được xem xét khi tính toán tính năng. Thuyết minh bằng đồ họa cho các yêu cầu của Điều này được nêu tại Phụ lục 1 Điều 17.093.

17.095 VỆT CẤT CÁNH ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 1

a. Từ cuối độ dài cất cánh yêu cầu với động cơ xung yếu không hoạt động, trọng lượng cất cánh tính toán phải chỉ rõ vệt lấy độ cao có phân cách tối thiểu so với chướng ngại vật nằm trên vệt lấy độ cao và không thấp hơn:

1. 10,7 m (35 ft) đối với khai thác VFR;

2. 10,7 m (35 ft) cộng với 0.01 DR đối với khai thác IFR.

b. Bất kỳ chướng ngại vật nào quy định tại Điều 17.085 cũng phải được tính đến.

c. Trong trường hợp hướng cất cánh thay đổi hơn 15 độ, độ cao tối thiểu so với chướng ngại vật cũng phải được tăng lên 5 m (15 ft) từ điểm chuyển hướng.

d. Việc chuyển hướng nêu tại khoản c Điều này không được thực hiện trước khi đạt độ cao 60 m (200 ft) trên bề mặt cất cánh trừ khi được cho phép trong tài liệu hướng dẫn bay được phê chuẩn.

17.097 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 1

a. Khi động cơ xung yếu bị hỏng tại bất kỳ điểm nào trong khi bay bằng, trực thăng phải:

1. Có thể tiếp tục chuyến bay đến bãi hạ cánh đáp ứng các yêu cầu của Điều 17.103;

2. Không bay dưới độ cao bay tối thiểu tại mọi thời điểm.

b. Trọng lượng cất cánh tính toán phải cho phép khi động cơ xung yếu bị hỏng tại bất kỳ điểm nào trong đường bay dự định có thể tiếp tục chuyến bay đến bãi hạ cánh thích hợp với độ cao bay tối thiểu tại mọi thời điểm.

c. Người khai thác trực thăng không được phép bay bằng qua khu vực đông dân cư nếu thời gian bay đến bãi hạ cánh dự bị thích hợp vượt quá 120 phút trừ khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

17.100 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

Chỉ được thực hiện cất cánh trực thăng hạng 1 được lắp đặt ba động cơ trở lên trong trường hợp 02 động cơ xung yếu cùng bị hỏng tại bất kỳ điểm nào trong giai đoạn bay bằng khi trực thăng có thể tiếp tục chuyến bay đến bãi hạ cánh phù hợp.

17.103 GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 1

a. Trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động tại bất kỳ thời điểm nào trong giai đoạn tiếp cận và hạ cánh, trước điểm quyết định hạ cánh trực thăng phải có thể:

1. Đến sân bay đến hoặc sân bay dự bị;

2. Vượt qua chướng ngại vật trên đường tiếp cận;

3. Hạ cánh và dừng lại trong cự ly có thể hạ cánh;

4. Đình chỉ hạ cánh và vượt mọi chướng ngại vật trên đường bay với khoảng cách an toàn được quy định tại Điều 17.095.

b. Trong trường hợp hỏng động cơ sau điểm quyết định hạ cánh, trực thăng phải có khả năng hạ cánh và dừng trong cự ly có thể hạ cánh.

c. Chỉ được thực hiện cất cánh trực thăng khi trọng lượng hạ cánh tính toán tại sân bay đến hoặc sân bay dự bị cho phép:

1. Trực thăng không được phép vượt quá trọng lượng cất cánh tối đa quy định trong Tài liệu hướng dẫn bay đối với quy trình khai thác cho phép sử dụng và đạt tốc độ lấy độ cao 100 ft/phút tại độ cao 60 m (200 ft) và 150 ft/phút tại độ cao 300 m (1.000 ft) trên bề mặt sân bay trực thăng với động cơ xung yếu không hoạt động và động cơ còn lại hoạt động với công suất thích hợp;

2. Cự ly hạ cánh yêu cầu không vượt quá cự ly có thể hạ cánh trừ khi trực thăng với động cơ xung yếu không hoạt động tại điểm quyết định hạ cánh có thể vượt các chướng ngại vật trên đường tiếp cận khi hạ cánh;

3. Trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động tại bất kỳ điểm nào sau điểm quyết định hạ cánh có thể hạ cánh và dừng lại hẳn trong phạm vi FATO;

4. Trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động tại điểm quyết định hạ cánh hoặc bất kỳ điểm nào trước điểm quyết định hạ cánh có thể cho phép hạ cánh hoặc dừng hẳn lại trong phạm vi FATO hoặc vượt qua khi tuân thủ các quy định của Điều 17.095. Thuyết minh đồ họa các quy định đối với hạ cánh tại sân bay trực thăng và sân bay trực thăng trên cao được nêu tại Phụ lục 1 và Phụ lục 2 Điều 17.103.

MỤC III: KHAI THÁC TRỰC THĂNG HẠNG 2

17.105 GIAI ĐOẠN CẤT CÁNH VÀ LẤY ĐỘ CAO ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 2

a. Trực thăng phải có thể tiếp tục cất cánh và vượt qua tất cả chướng ngại vật nằm trong đường bay với khoảng cách an toàn cho đến khi trực thăng đạt được độ cao tuân thủ các quy định tại Điều 17.107 trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động tại bất kỳ thời điểm nào sau khi đạt DPATO.

b. Trước khi đạt DPATO, động cơ xung yếu không hoạt động có thể dẫn đến trực thăng phải hạ cánh bắt buộc, vì vậy hoạt động khai thác của trực thăng phải được thực hiện hợp lý để cho phép hạ cánh bắt buộc an toàn.

c. Tải trọng cất cánh tính toán phải chỉ rõ trọng lượng cất cánh tối đa không được vượt quá quy định tại Tài liệu hướng dẫn bay trực thăng để có thể đạt tốc độ lấy độ cao 150 ft/phút tại độ cao 300 m (1.000 ft) trên bề mặt sân bay trực thăng với 01 động cơ xung yếu không hoạt động và động cơ còn lại khai thác với cường độ phù hợp. Thuyết minh đồ họa đối với các quy định của Điều này được nêu tại Phụ lục 1 và Phụ lục 2 Điều 17.105.

d. Sau khi đạt DPATO hoặc điểm tương đương không thấp hơn 60 m (200 ft) trên bề mặt cất cánh với động cơ xung yếu không hoạt động:

1. Trong trường hợp hướng cất cánh thay đổi hơn 15 độ, độ cao tối thiểu so với chướng ngại vật cũng phải được tăng lên 5 m (15 ft) từ điểm chuyển hướng;

2. Việc chuyển hướng nêu tại điểm 1 khoản d Điều này không được thực hiện trước khi đạt độ cao 60 m (200 ft) trên bề mặt cất cánh trừ khi được cho phép trong tài liệu hướng dẫn bay được phê chuẩn.

17.107 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 2

a. Khi động cơ xung yếu bị hỏng tại bất kỳ điểm nào trong khi bay bằng, trực thăng phải đảm bảo:

1. Có thể tiếp tục chuyến bay đến bãi hạ cánh đáp ứng các yêu cầu của Điều 17.113;

2. Không bay dưới độ cao bay tối thiểu tại mọi thời điểm.

17.110 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

Chỉ được thực hiện cất cánh trực thăng hạng 2 được lắp đặt 03 động cơ trở lên trong trường hợp 02 động cơ xung yếu cùng bị hỏng tại thời điểm trong giai đoạn bay bằng khi trực thăng có thể tiếp tục chuyến bay đến bãi hạ cánh phù hợp.

17.113 GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 2

a. Trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động trước điểm xác định trước khi hạ cánh (DPBL), việc tính toán trọng lượng cho phép trực thăng có thể:

1. Đến sân bay hoặc sân bay dự bị;

2. Vượt qua chướng ngại vật trên đường tiếp cận;

3. Hạ cánh và dừng lại trong cự ly có thể hạ cánh;

4. Đình chỉ hạ cánh và vượt mọi chướng ngại vật trên đường bay với khoảng cách an toàn được quy định tại Điều 17.105. Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều này được nêu tại Phụ lục 1 và Phục lục 2 Điều 17.113.

b. Sau khi đạt DPBL, việc động cơ xung yếu không hoạt động có thể dẫn đến việc trực thăng phải hạ cánh bắt buộc; vì vậy hoạt động khai thác của trực thăng phải được thực hiện hợp lý để cho phép hạ cánh bắt buộc an toàn.

MỤC IV: KHAI THÁC TRỰC THĂNG HẠNG 3

17.115 CÁC HẠN CHẾ ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3

a. Trừ khi được phép bởi Nhà chức trách, tất cả hoạt động khai thác trực thăng hạng 3 phải được thực hiện ngoài khu vực đông dân cư.

b. Trừ khi được Nhà chức trách phê chuẩn, không được phép thực hiện vận chuyển hàng không thương mại bằng trực thăng hạng 3:

1. Ngoài tầm nhìn từ mặt đất;

2. Ban đêm;

3. Khi trần mây thấp hơn 180 m (600 ft);

4. Khi tầm nhìn cất cánh và trên đường bay thấp hơn 800 m;

5. Trong điều kiện khí tượng yêu cầu bay bằng thiết bị.

17.117 GIAI ĐOẠN CẤT CÁNH VÀ LẤY ĐỘ CAO ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3

a. Động cơ không hoạt động trong giai đoạn cất cánh và lấy độ cao có thể dẫn đến trực thăng phải hạ cánh bắt buộc, vì vậy hoạt động khai thác của trực thăng phải được thực hiện hợp lý để cho phép hạ cánh bắt buộc an toàn.

b. Ngoại trừ quy định tại khoản c Điều này, trọng lượng cất cánh không được vượt quá quy định tại Tài liệu hướng dẫn bay trực thăng cho phép trực thăng treo trên mặt đất với tất cả các động khai thác với công suất cất cánh.

c. Trong điều kiện mà việc treo trên mặt đất không thiết lập được, trọng lượng cất cánh không được phép lớn hơn trọng lượng cất cánh tối đa cho phép treo trực thăng với tất cả các động cơ hoạt động với công suất cất cánh.

d. Trọng lượng cất cánh tính toán phải chỉ rõ vệt bay lấy độ cao có độ cao thích hợp so với mọi chướng ngại vật nằm trên vệt lấy độ cao trong điều kiện tất cả các động cơ hoạt động.

17.120 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3

a. Trực thăng phải có thể tiếp tục thực hiện đường bay dự định hoặc chuyển hướng đến sân bay dự bị theo kế hoạch mà không bay dưới độ cao tối thiểu thích hợp với tất cả các động cơ hoạt động.

b. Trên đường bay dự định, việc hỏng động cơ có thể khiến trực thăng phải hạ cánh khẩn cấp, vì vậy hoạt động khai thác của trực thăng phải được thực hiện hợp lý để cho phép hạ cánh bắt buộc an toàn.

c. Trọng lượng cất cánh tính toán phải chỉ rõ để đạt được độ cao thích tối thiểu trên đường bay dự định trong điều kiện tất cả các động cơ hoạt động.

17.123 GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3

a. Tại bất kỳ điểm nào của vệt bay tiếp cận và hạ cánh, việc động cơ không hoạt động có thể dẫn đến việc trực thăng phải hạ cánh bắt buộc, vì vậy hoạt động khai thác của trực thăng phải được thực hiện hợp lý để cho phép hạ cánh bắt buộc an toàn.

b. Trọng lượng hạ cánh tính toán tại sân bay đến hoặc dự bị phải:

1. Không vượt quá trọng lượng hạ cánh quy định tại tài liệu hướng dẫn bay cho phép trực thăng treo với tất cả các động cơ hoạt động với công suất cất cánh.

2. Trong điều kiện mà việc treo trên mặt đất không thiết lập được, trọng lượng cất cánh không được phép lớn hơn trọng lượng cất cánh tối đa cho phép treo trực thăng với tất cả các động cơ hoạt động với công suất cất cánh.

3. Có khả năng đình chỉ hạ cánh với tất cả các động cơ hoạt động tại bất kỳ điểm nào trên đường bay và vượt mọi chướng ngại vật với khoảng cách an toàn.”

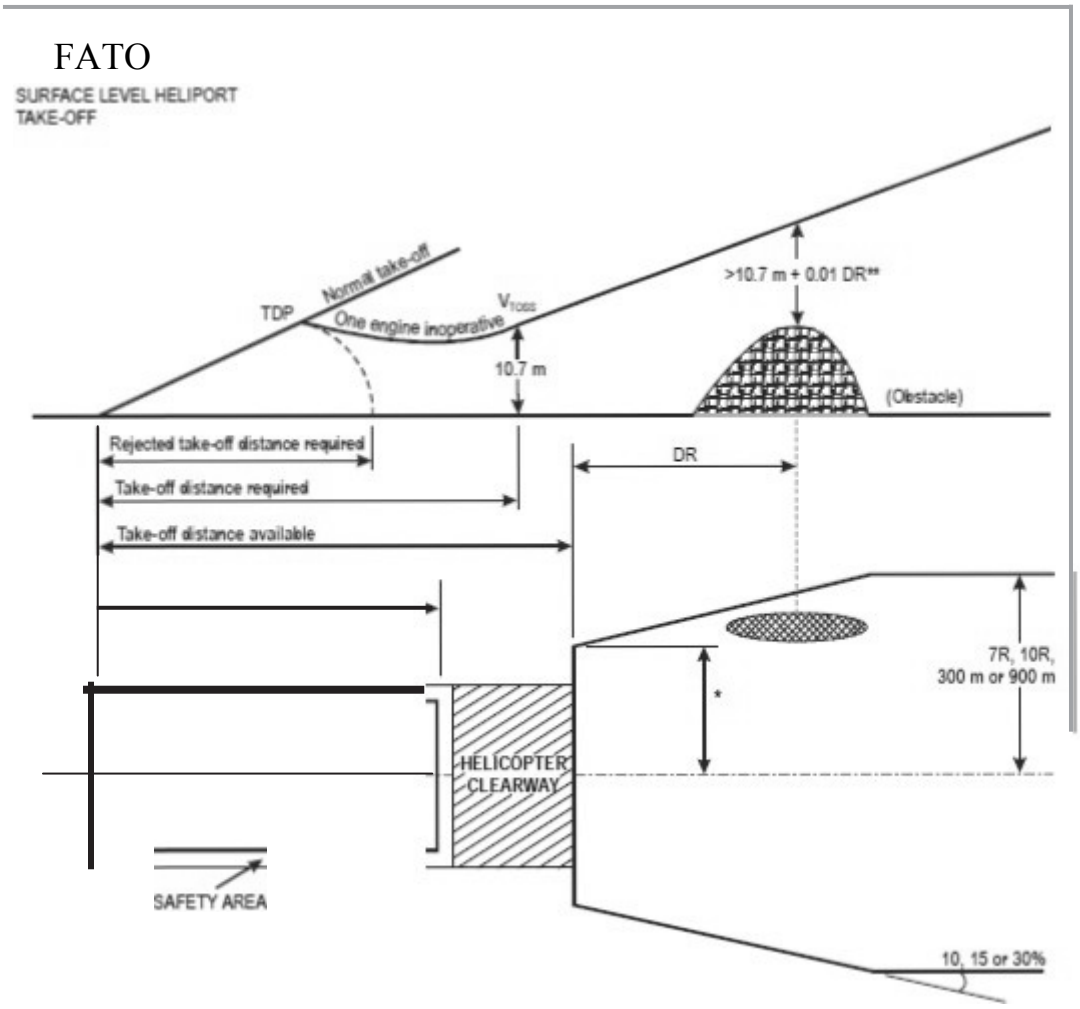
16. Bãi bỏ Chương G.

17. Bãi bỏ Chương H.

18. Bổ sung các Phụ lục 1, 2. 3 Điều 17.093 như sau:

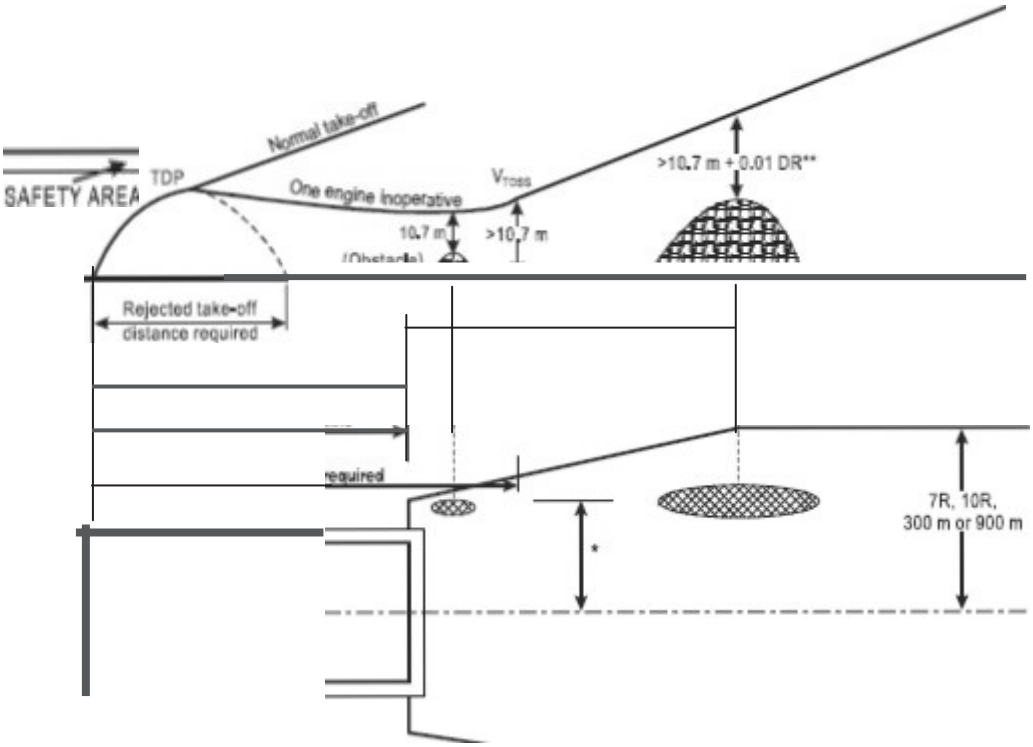
"PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.093: CẤT CÁNH TỪ MẶT ĐẤT - TRỰC THĂNG HẠNG 1

Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.093



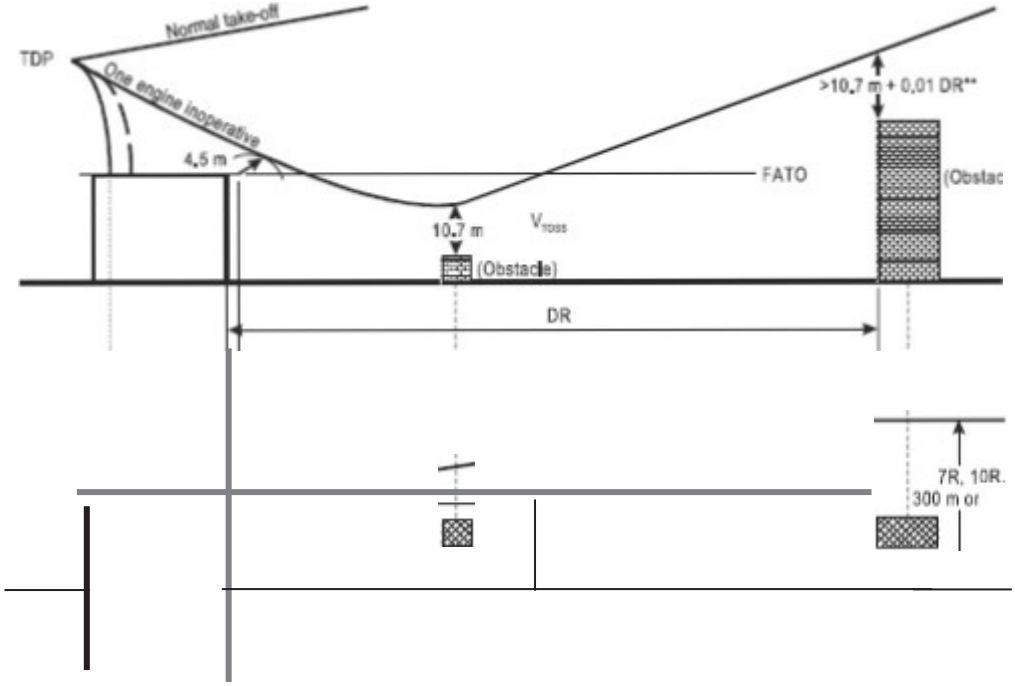
PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.093: CẤT CÁNH TỪ MẶT ĐẤT (PHƯƠNG ÁN DỰ PHÒNG) - TRỰC THĂNG HẠNG 1

Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.093



PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 17.093: CẤT CÁNH TỪ ĐỘ CAO - TRỰC THĂNG HẠNG 1

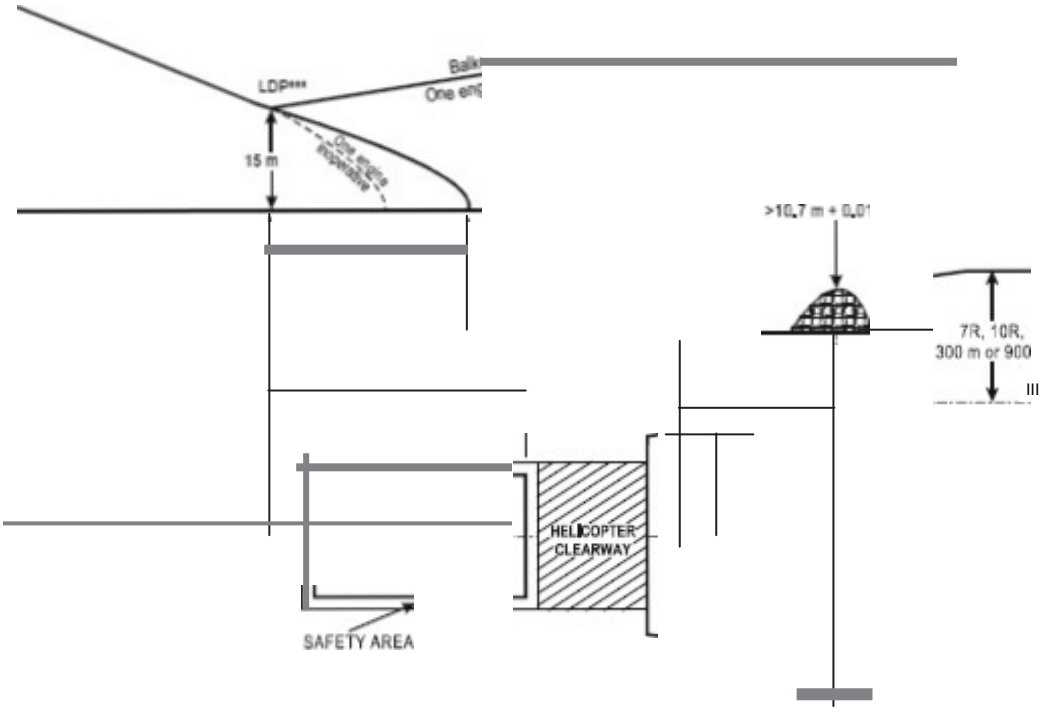
Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.093



19. Bổ sung các Phụ lục 1, 2 Điều 17.103 như sau:

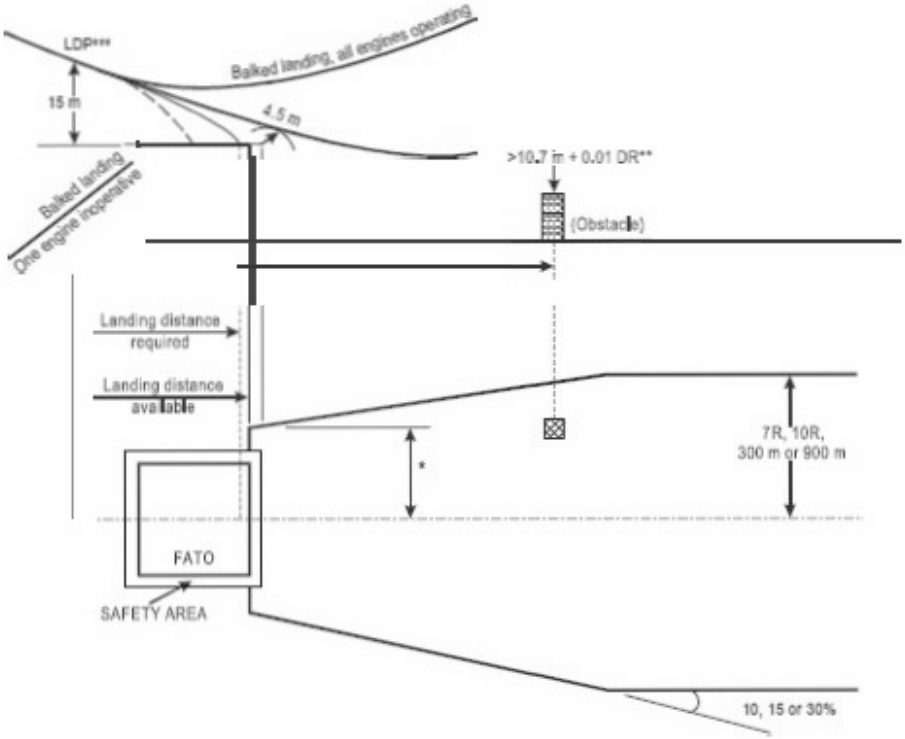
"PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.103: HẠ CÁNH TRÊN MẶT ĐẤT - TRỰC THĂNG HẠNG 1

Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.103



PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.103: HẠ CÁNH TRÊN ĐỘ CAO - TRỰC THĂNG HẠNG 1

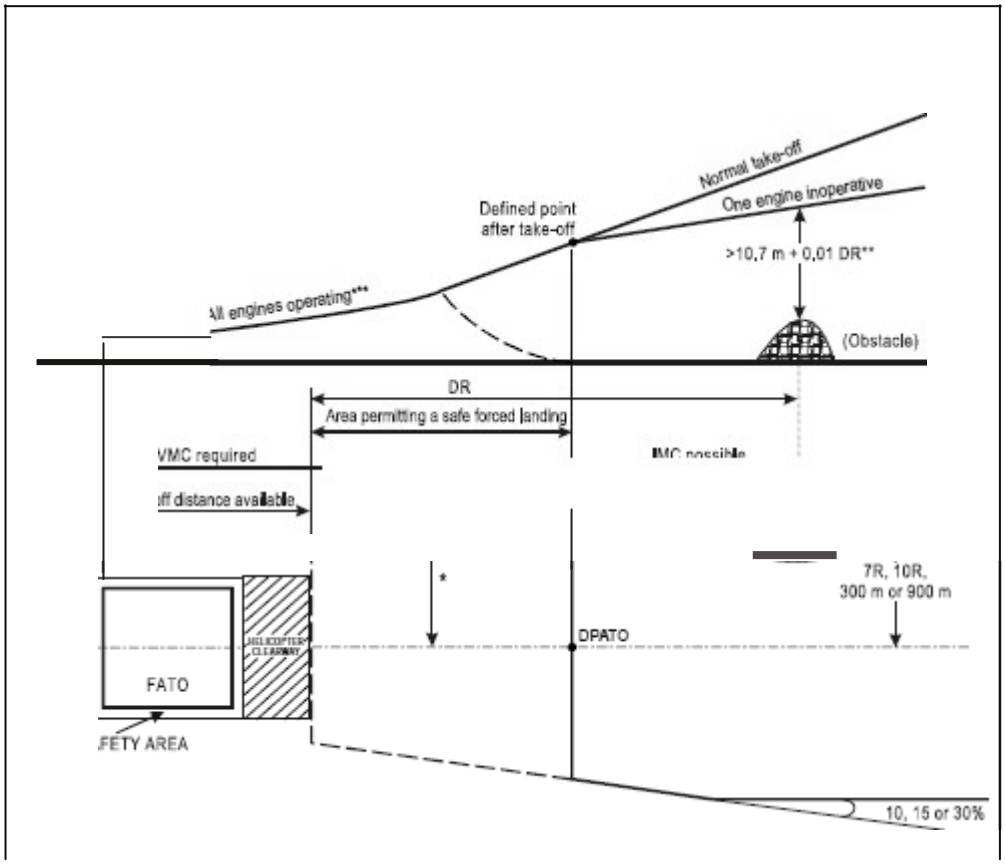
Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.103



20. Bổ sung các Phụ lục 1, 2 Điều 17.105 như sau:

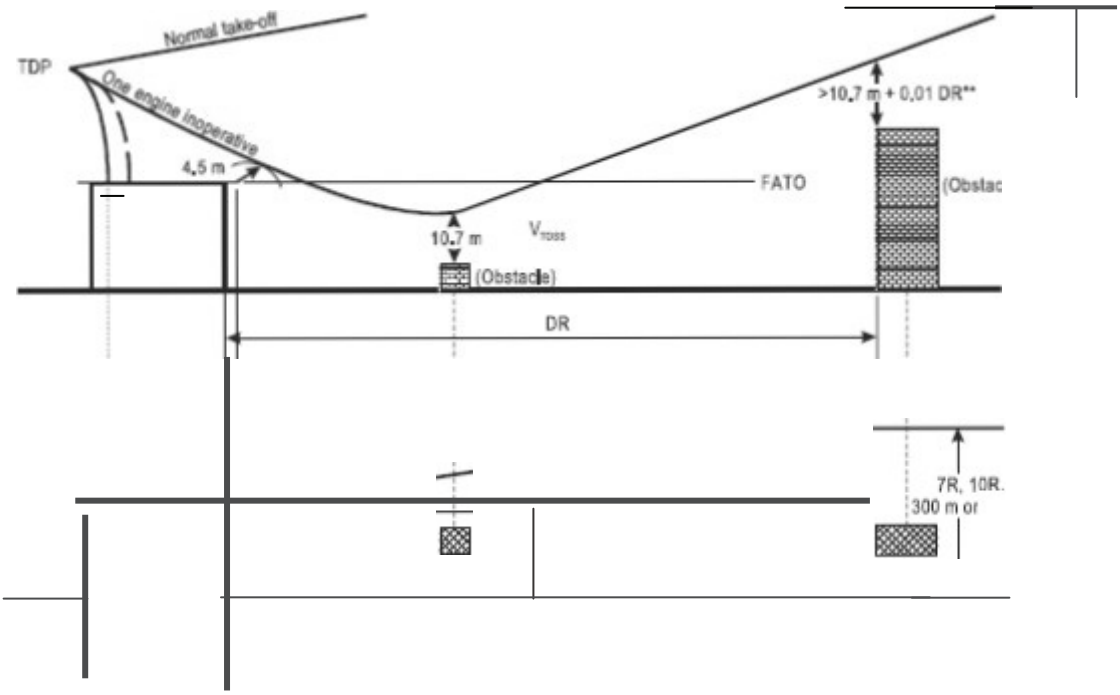
"**PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.105: CẤT CÁNH TỪ MẶT ĐẤT - TRỰC THĂNG HẠNG 2**

Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.105



PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.105: CẤT CÁNH TỪ ĐỘ CAO - TRỰC THĂNG HẠNG 2

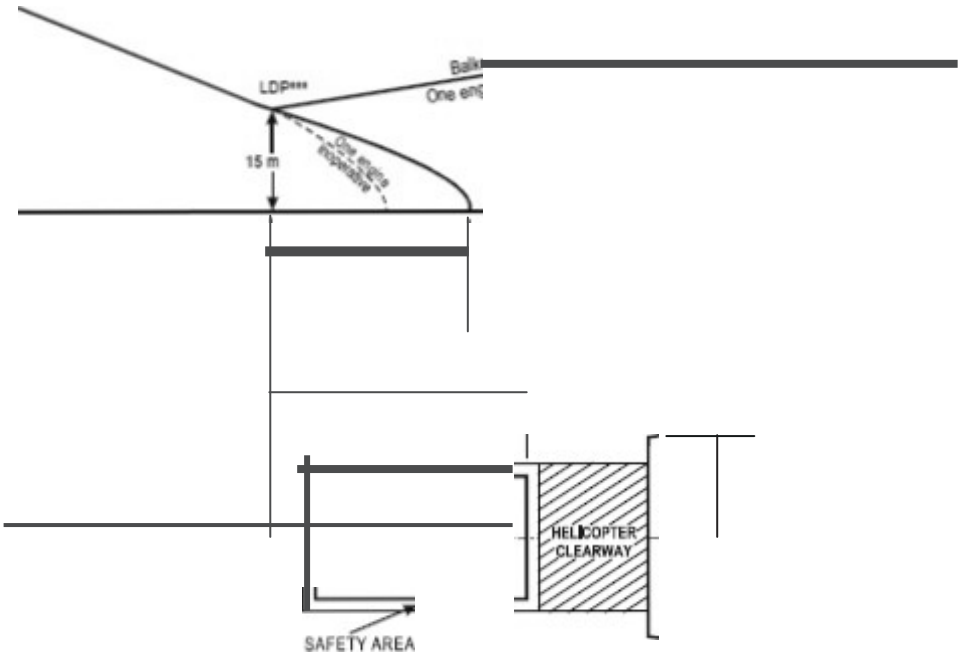
Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.105



21. Bổ sung các Phụ lục 1, 2 Điều 17.113 như sau:

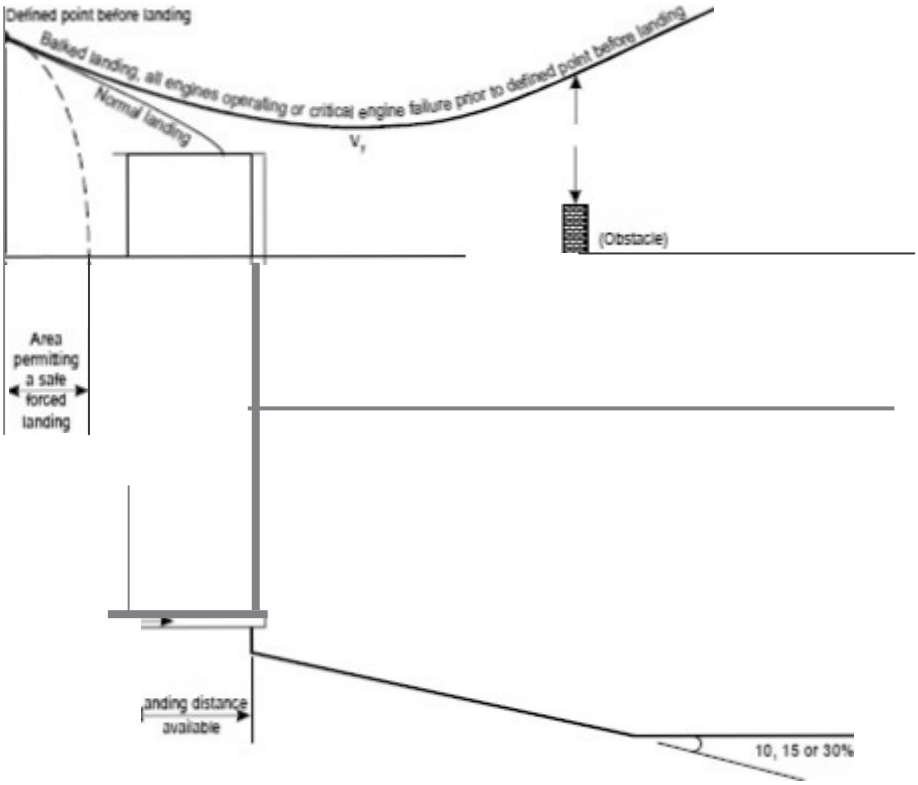
"**PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.113: HẠ CÁNH TRÊN MẶT ĐẤT - TRỰC THĂNG HẠNG 2**

Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.113



PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.113: HẠ CÁNH TRÊN ĐỘ CAO - TRỰC THĂNG HẠNG 2

Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.113



(Xem tiếp Công báo số 309 + 310)

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