# PHẦN VĂN BẢN KHÁC

## VĂN BẢN HỢP NHẤT

**Văn bản hợp nhất số 09/VBHN-BGTVT ngày 26 tháng 4 năm 2017 hợp nhất Thông tư 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 339 + 340)

### Phần 10
### KHAI THÁC TÀU BAY

**CÁC PHỤ LỤC**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.030: NỘI DUNG NHẬT KÝ HÀNH TRÌNH[117]

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

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

2. Ngày tháng;

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

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

5. Mục đích chuyến bay;

6. Tham số chuyến bay;

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

---

[117] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 94 Phụ lục IX 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

## PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.045: HUẤN LUYỆN ACAS[118]

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

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

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

## PHỤ LỤC 1 CỦA MỤC 10.075: GHI NHẬN THỜI GIAN BAY[119]

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

b. Ghi thời gian bay với chức năng PIC:

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

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

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

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

iv. Là người lái duy nhất trên tàu bay.

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

---

[118] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 95 Phụ lục IX 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[119] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 96 Phụ lục IX 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

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

ii. Được xác nhận đang bay đơn;

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

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

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

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

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

d. Ghi thời gian bay bằng thiết bị:

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

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

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

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

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

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

e. Ghi thời gian bay hướng dẫn:

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

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

## PHỤ LỤC 2 CỦA MỤC 10.075: GHI THỜI GIAN BAY TÍCH LŨY[120]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

[120] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 97 Phụ lục IX 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(3) 02 ảnh 3 x 4.

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

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

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

**Mẫu TK/CMC**

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

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

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

1. Họ và tên *(chữ in hoa)*..... 2. Nam □ Nữ □
3. Sinh ngày..... tháng..... năm..... Nơi sinh *(tỉnh, TP)*.....
4. Giấy phép chuyên môn số: | | | | | | |
5. Ngày cấp...../...../..... 6. Hạn đến...../...../.....
7. Số điện thoại.....
8. Nghề nghiệp.....
9. Đơn vị công tác.....
10. Tên và địa chỉ cơ quan (*nếu có)*.....
11. Thẻ CMC được cấp lần gần nhất (*nếu có*) số..... cấp ngày...../...../.....
12. Nội dung đề nghị.....

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

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

*Làm tại..... ngày.... tháng.... năm.....*

**Người đề nghị**
(*Ký, ghi rõ họ tên*)

**PHẦN DÀNH CHO CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**

.....
.....

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) Khí quyển tiêu chuẩn quốc tế;

(2) Mực bay:

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

(A) Tại mực bay FL170; hoặc

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

(ii) Đối với máy bay cánh quạt:

(A) Tại mực bay FL80; hoặc

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<table>
<tr><td colspan="2">Loại tiếp cận</td><td>Tiêu chuẩn tối thiểu theo kế hoạch</td></tr>
<tr><td colspan="3">Tầm nhìn/tầm nhìn đường cất hạ cánh và trần mây, nếu áp dụng</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td colspan="2">Sân bay có:</td></tr>
<tr><td>tối thiểu hai phương thức tiếp cận riêng rẽ dựa trên 02 phương tiện trợ giúp riêng rẽ phục vụ cho 02 đường cất hạ cánh riêng rẽ (xem ghi chú 1).</td><td>tối thiểu hai phương thức tiếp cận riêng rẽ dựa trên 02 phương tiện trợ giúp riêng rẽ phục vụ cho 01 đường cất hạ cánh, hoặc tối thiểu 01 phương thức tiếp cận dựa trên 01 phương tiện trợ giúp cho 01 đường cất hạ cánh.</td></tr>
</table>

| | | |
|---|---|---|
| Tiếp cận chính xác CAT II/III (ILS, MLS) | Tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận chính xác CAT I | Tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận không chính xác |
| Tiếp cận chính xác CAT I (ILS, MLS) | Tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận không chính xác | Tiêu chuẩn tối thiểu cho vòng lượn, hoặc nếu không có, tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận không chính xác cộng với 200 feet/1000 m |
| Tiếp cận không chính xác | Thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận không chính xác cộng với 200 feet/1000 m hoặc tiêu chuẩn tối thiểu cho vòng lượn | Cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận không chính xác cộng với 200 feet/1000 m hoặc tiêu chuẩn tối thiểu cho vòng lượn |

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

**PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.263: CHÍNH SÁCH NHIÊN LIỆU**

(a) Người khai thác phải dựa trên chính sách nhiên liệu bao gồm cả việc tính toán lượng nhiên liệu mang theo, để tính những nhiên liệu, bao gồm:

(1) Nhiên liệu cho lăn không nhỏ hơn lượng nhiên liệu dự kiến sử dụng trước khi cất cánh. Phải tính đến các điều kiện khu vực sân bay cất cánh và lượng nhiên liệu tiêu thụ của động cơ phụ APU.

(2) Lượng nhiên liệu chặng bay phải bao gồm:

(i) Lượng nhiên liệu cho cất cánh và lấy độ cao từ mức cao sân bay đến mực bay bằng đầu tiên, tính cả đường cất cánh dự kiến;

(ii) Lượng nhiên liệu cho bay bằng, bao gồm cả lượng nhiên liệu cho lấy độ cao, hạ độ cao có thể có trong khi bay bằng;

(iii) Lượng nhiên liệu cho giảm độ cao từ điểm bắt đầu giảm độ cao đến điểm bắt đầu phương thức tiếp cận, phải tính cả phương thức đến dự kiến;

(iv) Lượng nhiên liệu cho tiếp cận và hạ cánh tại sân bay đến.

(3) Lượng nhiên liệu dự phòng phải lớn hơn quy định tại khoản (a) hoặc khoản (b) dưới đây:

(i) Lượng nhiên liệu cho chặng bay theo kế hoạch hoặc, trong trường hợp lập lại kế hoạch bay trong khi bay, 3% lượng nhiên liệu hành trình cho chặng còn lại của chuyến bay; hoặc

(ii) Không ít hơn 3% lượng nhiên liệu chặng bay theo kế hoạch hoặc, trong trường hợp lập lại kế hoạch trong khi bay, 3% lượng nhiên liệu hành trình cho chặng còn lại của chuyến bay, với điều kiện có sân bay dự bị trên đường bay; hoặc

(iii) Lượng nhiên liệu đủ cho 20 phút bay với mức tiêu thụ nhiên liệu dự tính cho chặng bay với điều kiện là Người khai thác có các chương trình theo dõi mức tiêu thụ nhiên liệu cho từng máy bay cụ thể và sử dụng các số liệu tin cậy được các phương tiện của chương trình tính toán nhiên liệu xác định; hoặc

(iv) Lượng nhiên liệu trên cơ sở phương pháp thống kê đảm bảo cung cấp đủ nhiên liệu cho các sai lệch thực tế so với hành trình theo kế hoạch. Phương pháp này được sử dụng để theo dõi việc tiêu thụ nhiên liệu của mỗi máy bay trên chặng đường bay cụ thể, và Người khai thác sử dụng các số liệu này để phân tích thống kê với mục đích tính toán lượng nhiên liệu dự phòng cho chặng bay cho từng đường bay và máy bay cụ thể đó.

*Ghi chú 1: Ví dụ, các giá trị sau đây của việc tính toán thống kê các sai lệch thực tế so với hành trình theo kế hoạch đã được thống nhất:*

*- 99% tổng số cộng với 3% lượng nhiên liệu chặng bay, nếu thời gian bay tính được ít hơn 2 giờ, hoặc nhiều hơn 2 giờ và không có sân bay dự bị phù hợp trên đường bay;*

*- 99% tổng số nếu thời gian bay tính được nhiều hơn 2 giờ và có sân bay dự bị thích hợp trên đường bay;*

*- 90% tổng số nếu:*

*° Thời gian bay tính được nhiều hơn 2 giờ; và*

*° Có sân bay dự bị thích hợp trên đường bay; và*

*° Tại sân bay đến có 2 đường cất hạ cánh riêng rẽ sử dụng tốt, 1 trong số đó được trang bị hệ thống ILS/MLS, điều kiện thời tiết phù hợp; hoặc hệ thống ILS/MLS hoạt động theo tiêu chuẩn tối thiểu khai thác CAT II/III và điều kiện thời tiết bằng hoặc cao hơn 500 feet/2500m.*

*Ghi chú 2: Số liệu lượng nhiên liệu tiêu thụ sử dụng kết hợp với các giá trị này dựa trên việc theo dõi lượng nhiên liệu tiêu thụ của từng tuyến đường bay, của từng máy bay trong khoảng thời gian 2 năm vừa qua.*

(v) Lượng nhiên liệu cho 5 phút bay với tốc độ bay chờ ở độ cao 450 m (1500 feet) trên bề mặt sân bay đến ở điều kiện tiêu chuẩn.

(4) Lượng nhiên liệu đến sân bay dự bị phải đủ cho:

(i) Tiếp cận hụt từ độ cao hạ thấp đến tối thiểu (MDA), độ cao quyết định (DH) của sân bay đến tới độ cao tiếp cận hụt, tính cả lượng nhiên liệu cho việc thực hiện tiếp cận hụt;

(ii) Lấy độ cao từ độ cao tiếp cận hụt đến mực bay, độ cao bay bằng;

(iii) Bay bằng;

(iv) Giảm thấp độ cao từ điểm bắt đầu hạ độ cao đến điểm tiếp cận đầu, tính cả lượng nhiên liệu cho phương thức đến dự kiến; và

(v) Thực hiện tiếp cận và hạ cánh tại sân bay dự bị cho sân bay đến được chọn phù hợp;

(vi) Trong trường hợp yêu cầu có hai sân bay dự bị cho sân bay dự định đến lượng nhiên liệu cho sân bay dự bị phải đủ cho bay đến sân bay dự bị nào mà lượng nhiên liệu dự phòng đòi hỏi nhiều hơn.

(5) Lượng nhiên liệu bay chờ phải đủ cho:

(i) 45 phút bay cho loại máy bay có động cơ pít - tông;

(ii) 30 phút bay cho loại máy bay có động cơ tuốc-bin với tốc độ bay chờ ở độ cao 450 m (1500 feet) trên bề mặt sân bay ở điều kiện tiêu chuẩn, được tính với trọng lượng hạ cánh dự kiến tại sân bay dự bị cho sân bay đến hoặc sân bay đến nếu không yêu cầu sân bay dự bị.

(6) Lượng nhiên liệu bổ sung tối thiểu cho phép:

(i) Bay chờ 15 phút ở độ cao 450 m (1500 feet) trên bề mặt sân bay, trong điều kiện tiêu chuẩn khi bay theo quy tắc bay bằng thiết bị (IFR) và không có sân bay dự bị cho sân bay đến; và

(ii) Ngay sau khi một động cơ hỏng hoặc khoang kín bị hở, dựa trên cơ sở tiêu thụ nhiên liệu khi xảy ra động cơ xung yếu hỏng trên đường bay, máy bay phải thực hiện:

(A) Giảm thấp độ cao nếu cần và bay đến một sân bay đủ tiêu chuẩn; và

(B) Bay chờ trên sân bay đó 15 phút ở độ cao 450 m (1500 feet) trong điều kiện tiêu chuẩn; và

(C) Tiếp cận và hạ cánh;

(iii) Trừ khi lượng nhiên liệu bổ sung chỉ được yêu cầu nếu lượng nhiên liệu tối thiểu được xác định phù hợp từ điểm (2) đến điểm (5) khoản (a) của Phụ lục này không đủ cho những trường hợp cần thiết.

(7) Lượng nhiên liệu tăng cường do người chỉ huy máy bay quyết định.

(b) Phương thức chọn điểm quyết định: Nếu chính sách nhiên liệu của Người khai thác bao gồm việc lập kế hoạch cho sân bay đến qua điểm quyết định nằm trên đường bay, lượng nhiên liệu phải được nạp nhiều hơn như quy định nêu tại điểm (1) hoặc điểm (2) dưới đây.

(1) Tổng của:

(i) Nhiên liệu cho lăn;

(ii) Lượng nhiên liệu cho chặng bay tới sân bay đến, thông qua điểm quyết định;

(iii) Lượng nhiên liệu dự phòng cho chặng bay không ít hơn 5% lượng nhiên liệu tiêu thụ dự tính từ điểm quyết định đến sân bay hạ cánh;

(iv) Lượng nhiên liệu đến sân bay dự bị, nếu có sân bay dự bị cho sân bay hạ cánh;

(v) Lượng nhiên liệu bay chờ;

(vi) Lượng nhiên liệu bổ sung; và

(vii) Lượng nhiên liệu tăng cường theo yêu cầu của người chỉ huy máy bay; hoặc

(2) Tổng của:

(i) Nhiên liệu cho lăn;

(ii) Lượng nhiên liệu tiêu thụ dự tính từ sân bay đi tới sân bay dự bị thích hợp trên đường bay qua điểm quyết định;

(iii) Lượng nhiên liệu dự phòng cho chặng bay không ít hơn 3% lượng nhiên liệu tiêu thụ dự tính từ sân bay đi tới sân bay dự bị trên đường bay;

(iv) Lượng nhiên liệu bay chờ;

(v) Lượng nhiên liệu bổ sung; và

(vi) Lượng nhiên liệu tăng cường theo yêu cầu của người chỉ huy máy bay.

(c) Phương thức cho sân bay biệt lập: Nếu chính sách về nhiên liệu của Người khai thác bao gồm việc lập kế hoạch đối với sân bay biệt lập mà không có sân bay dự bị, thì lượng nhiên liệu tại thời điểm cất cánh phải bao gồm:

(1) Nhiên liệu cho lăn;

(2) Lượng nhiên liệu cho chặng bay;

(3) Lượng nhiên liệu dự phòng cho chặng bay được xác định trên đây;

(4) Lượng nhiên liệu bổ sung nếu có yêu cầu, nhưng không ít hơn:

(i) Đối với máy bay động cơ pistông, lượng nhiên liệu cho 45 phút bay + 15% thời gian bay dự tính cho bay bằng hoặc 2 giờ, chọn giá trị nào nhỏ hơn; hoặc

(ii) Đối với máy bay động cơ tuốc-bin, lượng nhiên liệu cho 2 giờ bay ở chế độ tiêu thụ bay bằng bình thường sau khi tới đỉnh sân bay đến, bao gồm cả lượng nhiên liệu bay chờ; và

(5) Lượng nhiên liệu tăng cường theo yêu cầu của người chỉ huy máy bay.

(d) Phương thức chọn điểm quyết định trước: Nếu chính sách về nhiên liệu của Người khai thác bao gồm việc lập kế hoạch tới sân bay dự bị cho sân bay đến mà khoảng cách giữa sân bay đến và sân bay dự bị đến chỉ cho phép thực hiện chuyến bay qua điểm quyết định trước của một trong những sân bay nói trên thì lượng nhiên liệu phải nhiều hơn lượng nhiên liệu quy định tại điểm (1) hoặc (2) nêu dưới đây:

(1) Tổng của:

(i) Nhiên liệu cho lăn;

(ii) Lượng nhiên liệu cho chặng bay từ sân bay đi tới sân bay đến, qua điểm quyết định trước;

(iii) Lượng nhiên liệu dự phòng cho chặng bay được xác định theo mục (3) điểm (a) nêu trên;

(iv) Lượng nhiên liệu bổ sung nếu có yêu cầu, nhưng không ít hơn:

(A) Đối với máy bay động cơ pít - tông, lượng nhiên liệu cho 45 phút bay + 15% thời gian bay dự tính cho bay bằng hoặc 2 giờ, chọn giá trị nào nhỏ hơn; hoặc

(B) Đối với máy bay động cơ tuốc-bin, lượng nhiên liệu cho 2 giờ bay ở chế độ tiêu thụ bay bằng bình thường sau khi tới đỉnh sân bay đến, bao gồm cả lượng nhiên liệu bay chờ; và

(v) Lượng nhiên liệu tăng cường theo yêu cầu của người chỉ huy máy bay; hoặc

(2) Tổng của:

(i) Nhiên liệu cho lăn

(ii) Lượng nhiên liệu cho chặng bay từ sân bay đi tới sân bay đến, qua điểm xác định trước;

(iii) Lượng nhiên liệu dự phòng cho chặng bay được xác định theo theo mục (3) điểm (a) nêu trên.

(iv) Lượng nhiên liệu bổ sung nếu có yêu cầu, nhưng không ít hơn:

(A) Đối với máy bay đông cơ pít - tông, lượng nhiên liệu cho 45 phút bay; hoặc

(B) Đối với máy bay động cơ tuốc-bin, lượng nhiên liệu cho 30 phút bay với tốc độ bay chờ ở độ cao 450 m (1500 feet) trên bề mặt sân bay ở điều kiện tiêu chuẩn; bao gồm cả lượng nhiên liệu bay chờ; và

(v) Lượng nhiên liệu tăng cường theo yêu cầu của người chỉ huy máy bay.

(e) Lượng nhiên liệu dự phòng cho chặng bay:

(1) Khi lập kế hoạch bay, tất cả các yếu tố có thể ảnh hưởng đến việc tiêu thụ nhiên liệu tới sân bay đến phải được xem xét trước. Do vậy, cần mang theo nhiên liệu dự phòng để sử dụng cho các trường hợp sau:

(i) Sai lệch so với số nhiên liệu tiêu thụ dự tính đối với từng máy bay cụ thể;

(ii) Sai lệch do điều kiện khí tượng dự báo; và

(iii) Sai lệch về đường bay và/hoặc mực bay/độ cao bay bằng dự tính.

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

(a) Kiểm tra nhiên liệu trong khi bay:

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

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

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

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

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

(b) Quản lý nhiên liệu trong khi bay:

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

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

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

| **Loại vùng trời** | **A (xem ghi chú 3) B C D E** | **F** | **G** |
|---|---|---|---|
| | | Trên 900 m (3000 feet) so với mực nước biển trung bình hoặc trên 300 m (1000 feet) so với địa hình, chọn giá trị cao hơn | Bằng hoặc dưới 900m (3000 feet) so với mực nước biển trung bình hoặc 300 m (1000 feet) so với địa hình, chọn giá trị cao hơn |
| **Cự ly tới mây** | 1500 m theo phương nằm ngang<br>300 m (1000 ft) theo phương thẳng đứng | | Không có mây và nhìn rõ mặt đất |
| **Tầm nhìn trong khi bay** | 8 km tại và trên 3050 m (10000 ft) so với mực nước biển trung bình<br>5 km dưới 3050 (10000 ft) so với mực nước biển trung bình | | 5 km (xem ghi chú 2) |

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

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

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

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

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

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

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

## PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.332: BẢNG SỐ LIỆU CÁC MỰC BAY BẰNG[121]

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

**Đối với RVSM – feet**

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

| Theo dõi hướng từ** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Từ 000 độ đến 179 độ*** | | | | | | Từ 180 độ đến 359 độ*** | | | | | |
| Bay bằng thiết bị | | | Bay bằng mắt | | | Bay bằng thiết bị | | | Bay bằng mắt | | |
| *Mực bay* | *Feet* | *Mét* | *Mực bay* | *Feet* | *Mét* | *Mực bay* | *Feet* | *Mét* | *Mực bay* | *Feet* | *Mét* |
| *010* | *1000* | *300* | __ | __ | __ | *020* | *2000* | *600* | __ | __ | __ |
| *030* | *3000* | *900* | *035* | *3500* | *1050* | *040* | *4000* | *1200* | *045* | *4500* | *1350* |

[121] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 98 Phụ lục IX 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

**Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 10**

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

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

*** Theo dõi hướng từ hoặc ở các vùng cực có vĩ độ lớn hơn 70 độ và các khu vực mở rộng đối với khu vực này được quy định bởi nhà chức trách đơn vị ATS,*

*theo dõi dạng ô lưới xác định bởi mạng lưới các đường song song với đường kinh tuyến Greenwich trên biểu đồ cực, ở đó hướng Bắc cực được hiểu là lưới điều khiển hướng Bắc.*

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

**Đối với RVSM – Mét**

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

| Theo dõi hướng từ** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Từ 000 độ đến 179 độ*** | | | | | | Từ 180 độ đến 359 độ*** | | | | | |
| Bay bằng thiết bị | | | Bay bằng mắt | | | Bay bằng thiết bị | | | Bay bằng mắt | | |
| *Hệ mét tiêu chuẩn* | *Mét* | *Feet* | *Hệ mét tiêu chuẩn* | *Mét* | *Feet* | *Hệ mét tiêu chuẩn* | *Mét* | *Feet* | *Hệ mét tiêu chuẩn* | *Mét* | *Feet* |
| *0030* | *300* | *1000* | — | — | — | *60* | *600* | *2000* | | | |
| *0090* | *900* | *3000* | *0105* | *1050* | *3500* | *120* | *1200* | *4000* | *135* | *1350* | *4400* |
| *0150* | *1500* | *4900* | *0165* | *1650* | *5400* | *180* | *1800* | *6000* | *195* | *1950* | *6400* |
| *0210* | *2100* | *6900* | *0225* | *2250* | *7400* | *240* | *2400* | *8000* | *255* | *2550* | *8400* |
| *0270* | *2700* | *8900* | *0285* | *2850* | *9400* | *300* | *3000* | *10000* | *315* | *3150* | *10300* |
| *0330* | *3300* | *10800* | *0345* | *3450* | *11300* | *360* | *3600* | *12000* | *375* | *3750* | *12300* |
| *0390* | *3900* | *12800* | *0405* | *4050* | *13300* | *420* | *4200* | *14000* | *435* | *4350* | *14300* |
| *0450* | *4500* | *14800* | *0465* | *4650* | *15300* | *480* | *4800* | *16000* | *495* | *4950* | *16200* |
| *0510* | *5100* | *16700* | *0525* | *5250* | *17200* | *540* | *5400* | *18000* | *555* | *5550* | *18200* |
| *0570* | *5700* | *18700* | *0585* | *5850* | *19200* | *600* | *6000* | *20000* | *615* | *6150* | *20200* |
| *0630* | *6300* | *20700* | *0645* | *6450* | *21200* | *660* | *6600* | *22000* | *675* | *6750* | *22100* |
| *0690* | *6900* | *22600* | *0705* | *7050* | *23100* | *720* | *7200* | *24000* | *735* | *7350* | *24100* |
| *0750* | *7500* | *24600* | *0765* | *7650* | *25100* | *780* | *7800* | *26000* | *795* | *7950* | *26100* |

**Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 10**

| Theo dõi hướng từ** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Từ 000 độ đến 179 độ*** | | | | | | Từ 180 độ đến 359 độ*** | | | | | |
| Bay bằng thiết bị | | | Bay bằng mắt | | | Bay bằng thiết bị | | | Bay bằng mắt | | |
| *Hệ mét tiêu chuẩn* | *Mét* | *Feet* | *Hệ mét tiêu chuẩn* | *Mét* | *Feet* | *Hệ mét tiêu chuẩn* | *Mét* | *Feet* | *Hệ mét tiêu chuẩn* | *Mét* | *Feet* |
| *0810* | *8100* | *26600* | *0825* | *8250* | *27100* | *840* | *8400* | *28000* | *855* | *8550* | *28100* |
| *0890* | *8900* | *29100* | | | | *920* | *9200* | *30100* | | | |
| *0950* | *9500* | *31100* | | | | *980* | *9800* | *32100* | | | |
| *1010* | *10100* | *33100* | | | | *1040* | *10400* | *34100* | | | |
| *1070* | *10700* | *35100* | | | | *1100* | *11000* | *36100* | | | |
| *1130* | *11300* | *37100* | | | | *1160* | *11600* | *38100* | | | |
| *1190* | *11900* | *39100* | | | | *1220* | *12200* | *40100* | | | |
| *1250* | *12500* | *41100* | | | | *1310* | *13100* | *43000* | | | |
| *1370* | *13700* | *44900* | | | | *1430* | *14300* | *46900* | | | |
| *1490* | *14900* | *48900* | | | | *1550* | *15500* | *50900* | | | |
| ... | ... | ... | | | | ... | ... | ... | | | |

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

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

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

**KHÔNG RVSM – Feet**

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

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

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

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

**KHÔNG RVSM – MÉT**

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

| Theo dõi hướng từ ** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Từ 000 độ đến 179 độ*** | | | | | | Từ 180 độ đến 359 độ*** | | | | | |
| Bay bằng thiết bị | | | Bay bằng mắt | | | Bay bằng thiết bị | | | Bay bằng mắt | | |
| *Hệ mét tiêu chuẩn* | *Mét* | *Feet* | *Hệ mét tiêu chuẩn* | *Mét* | *Feet* | *Hệ mét tiêu chuẩn* | *Mét* | *Feet* | *Hệ mét tiêu chuẩn* | *Mét* | *Feet* |
| *0030* | *300* | *1000* | __ | __ | __ | *060* | *600* | *2000* | | | |
| *0090* | *900* | *3000* | *0105* | *1050* | *3500* | *0120* | *1200* | *3900* | *0135* | *1350* | *4400* |
| *0150* | *1500* | *4900* | *0165* | *1650* | *5400* | *0180* | *1800* | *5900* | *0195* | *1950* | *6400* |
| *0210* | *2100* | *6900* | *0225* | *2250* | *7400* | *0240* | *2400* | *7900* | *0255* | *2550* | *8400* |
| *0270* | *2700* | *8900* | *0285* | *2850* | *9400* | *0300* | *3000* | *9800* | *0315* | *3150* | *10300* |
| *0330* | *3300* | *10800* | *0345* | *3450* | *11300* | *0360* | *3600* | *11800* | *0375* | *3750* | *12300* |
| *0390* | *3900* | *12800* | *0405* | *4050* | *13300* | *0420* | *4200* | *13800* | *0435* | *4350* | *14300* |
| *0450* | *4500* | *14800* | *0465* | *4650* | *15300* | *0480* | *4800* | *15700* | *0495* | *4950* | *16200* |
| *0510* | *5100* | *16700* | *0525* | *5250* | *17200* | *0540* | *5400* | *17700* | *0555* | *5550* | *18200* |
| *0570* | *5700* | *18700* | *0585* | *5850* | *19200* | *0600* | *6000* | *19700* | *0615* | *6150* | *20200* |
| *0630* | *6300* | *20700* | *0645* | *6450* | *21200* | *0660* | *6600* | *21700* | *0675* | *6750* | *22100* |
| *0690* | *6900* | *22600* | *0705* | *7050* | *23100* | *0720* | *7200* | *23600* | *0735* | *7350* | *24100* |
| *0750* | *7500* | *24600* | *0765* | *7650* | *25100* | *0780* | *7800* | *25600* | *0795* | *7950* | *26100* |
| *0810* | *8100* | *26600* | *0825* | *8250* | *27100* | *0840* | *8400* | *27600* | *0855* | *8550* | *28100* |
| *0890* | *8900* | *29100* | *0920* | *9200* | *30100* | *0950* | *9500* | *31100* | *0980* | *9800* | *32100* |

| Theo dõi hướng từ ** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Từ 000 độ đến 179 độ*** | | | | | | Từ 180 độ đến 359 độ*** | | | | | |
| Bay bằng thiết bị | | | Bay bằng mắt | | | Bay bằng thiết bị | | | Bay bằng mắt | | |
| *Hệ mét tiêu chuẩn* | *Mét* | *Feet* | *Hệ mét tiêu chuẩn* | *Mét* | *Feet* | *Hệ mét tiêu chuẩn* | *Mét* | *Feet* | *Hệ mét tiêu chuẩn* | *Mét* | *Feet* |
| *1010* | *10100* | *33100* | *1040* | *10400* | *34100* | *1070* | *10700* | *35100* | *1100* | *11000* | *36100* |
| *1130* | *11300* | *37100* | *1160* | *11600* | *38100* | *1190* | *11900* | *39100* | *1220* | *12200* | *40100* |
| *1250* | *12500* | *41100* | *1280* | *12800* | *42100* | *1310* | *13100* | *43000* | *1370* | *13700* | *44000* |
| *1370* | *13700* | *44900* | *1400* | *14000* | *46100* | *1430* | *14300* | *46900* | *1460* | *14600* | *47900* |
| *1490* | *14900* | *48900* | *1520* | *15200* | *49900* | *1550* | *15500* | *50900* | *1580* | *15800* | *51900* |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |

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

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

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

**CHƯƠNG A: KHÁI QUÁT CHUNG**

11.001 ÁP DỤNG

11.003 CÁC ĐỊNH NGHĨA

11.005 CÁC TỪ VIẾT TẮT

**CHƯƠNG B: KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP**

11.010 ÁP DỤNG

11.013 GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

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

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

11.020 CÁC YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

11.023 THỜI HẠN VÀ GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

11.025 QUY TẮC KHAI THÁC CHUNG

11.027 CÁC GIẤY PHÉP, GIẤY CHỨNG NHẬN MANG THEO TÀU BAY

11.030 HẠN CHẾ CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

11.033 PHƯƠNG THỨC PHUN, RẢI

11.035 PHUN THUỐC TRỪ SÂU, THUỐC BẢO VỆ THỰC VẬT

11.037 NHÂN SỰ

11.040 KHAI THÁC TRONG KHÔNG PHẬN KIỂM SOÁT CỦA MỘT SÂN BAY

11.043 KHAI THÁC TRÊN VÙNG ĐÔNG DÂN CƯ: KHÁI QUÁT CHUNG

11.045 KHAI THÁC TRÊN VÙNG ĐÔNG DÂN CƯ : NGƯỜI LÁI VÀ TÀU BAY

11.047 LƯU GIỮ VÀ XUẤT TRÌNH GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

11.050 CÁC HỒ SƠ: GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP THƯƠNG MẠI

11.053 THAY ĐỔI ĐỊA CHỈ

11.055 CHẤM DỨT VIỆC KHAI THÁC

**CHƯƠNG C: TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI**

11.060 ÁP DỤNG

11.063 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

11.065 HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN

11.067 ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP HOẶC GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

11.070 PHÊ CHUẨN, SỬA ĐỔI VÀ BỔ SUNG GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

11.075 NHÂN SỰ

11.077 HIỆU LỰC VÀ GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

11.080 XUẤT TRÌNH, THU HỒI HOẶC TỪ BỎ GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

11.083 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC

11.085 NHỮNG NGƯỜI BAY THEO

11.087 HUẤN LUYỆN, HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ VÀ CÁC YÊU CẦU KIỂM TRA THÀNH VIÊN TỔ BAY

11.090 CÁC YÊU CẦU VỀ THÔNG SỐ CHUYẾN BAY

11.093 CẤU TRÚC VÀ THIẾT KẾ

11.095 CÁC GIỚI HẠN KHAI THÁC

11.097 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN BAY TRỰC THĂNG CẨU HÀNG

11.100 DẤU HIỆU VÀ CÁC NHÃN MÁC

11.103 GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

**CHƯƠNG D: BAY KÉO TÀU LƯỢN**

11.110 ÁP DỤNG

11.113 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

11.115 CÁC YÊU CẦU VỀ TÀU BAY

11.117 CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM VÀ HUẤN LUYỆN

**Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 11**

**CHƯƠNG E: BAY KÉO CỜ HIỆU**

11.120 ÁP DỤNG

11.123 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

11.125 CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI TÀU BAY

11.127 CÁC YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN VÀ KINH NGHIỆM

11.130 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC

**CHƯƠNG F: BAY KHAI THÁC QUAY PHIM, TRUYỀN HÌNH**

11.140 ÁP DỤNG

11.143 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

11.145 YÊU CẦU VỀ TÀU BAY

11.147 CÁC YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN VÀ KINH NGHIỆM

11.150 CÁC YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

11.153 NỘI DUNG TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC BAY QUAY PHIM VÀ TRUYỀN HÌNH

**CHƯƠNG G: BAY QUAN SÁT**

11.160 ÁP DỤNG

11.163 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

11.165 CÁC YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN VÀ KINH NGHIỆM

11.167 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC

**CHƯƠNG H: KHAI THÁC ĐÁNH DẤU ĐÀN CÁ**

11.170 ÁP DỤNG

11.173 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN HOẶC GIẤY PHÉP

11.175 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC

**CHƯƠNG I: BAY BÁO CÁO GIAO THÔNG**

11.180 ÁP DỤNG

11.183 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

**PHỤ LỤC**

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.043 KHAI THÁC TRÊN CÁC KHU VỰC ĐÔNG DÂN CƯ: QUY ĐỊNH CHUNG

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.113 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY KÉO TÀU LƯỢN

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.123 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY KÉO CỜ HIỆU

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.143 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY QUAY PHIM, TRUYỀN HÌNH

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.163 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY BAY QUAN SÁT

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.173 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY ĐÁNH DẤU ĐÀN CÁ

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.183 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY BAY BÁO CÁO GIAO THÔNG

## CHƯƠNG A: KHÁI QUÁT CHUNG

### 11.001 ÁP DỤNG

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

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

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

### 11.003 CÁC ĐỊNH NGHĨA

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

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

**(1) Bay phục vụ kinh tế, xã hội:** là loại hình hoạt động hàng không chung phục vụ nông nghiệp, xây dựng, chụp ảnh, trắc địa, giám sát và tuần tra, tìm kiếm và cứu nạn, bay quảng cáo và các lĩnh vực kinh tế, xã hội khác;

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

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

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

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

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

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

(5) **Thuốc bảo vệ thực vật:** Bất kỳ chất hóa học hoặc hỗn hợp chất hóa học dùng cho mục đích:

(i) Ngăn cản, phá hủy, đẩy lùi, hoặc giảm nhẹ bất kỳ sâu bọ, động vật gặm nhấm, giun, nấm, và các dạng động thực vật khác hoặc vi rút, ngoại trừ các vi rút trong hoặc trên người hoặc động vật khác mà Việt Nam công bố là có hại; và

(ii) Sử dụng để điều chỉnh cây trồng, làm rụng lá hoặc làm khô.

(6) **Thùng (bộ phận) cẩu hàng của trực thăng:** Cấu hình để cẩu hàng ngoài bằng trực thăng:

(i) Hạng A - Bộ phận cẩu hàng ngoài gắn cố định vào trực thăng, không thể vứt bỏ, và không thể thả xuống thấp hơn càng của tàu bay, được sử dụng để vận chuyển hàng;

(ii) Hạng B - Bộ phận cẩu hàng treo ngoài trực thăng, có thể vứt bỏ được, và di chuyển tự do trên cạn hoặc dưới nước trong khi trực thăng hoạt động;

(iii) Hạng C - Bộ phận cẩu hàng treo ngoài trực thăng, chúng có thể vứt bỏ được, nhưng kéo lê trên (chạm với) mặt đất hoặc mặt nước trong khi trực thăng hoạt động;

(iv) Hạng D - Treo cẩu người bên ngoài từ trực thăng.

**11.005 CÁC TỪ VIẾT TẮT**

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

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

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

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

## CHƯƠNG B: KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

**11.010 ÁP DỤNG**

(a) Phần này quy định về:

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

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

**11.013 GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP**

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

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

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

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

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

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

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác loại hình khai thác nông nghiệp trước đó; loại, kiểu tàu bay (trực thăng, cánh bằng); tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác.

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

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

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

(5) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(h) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN phê chuẩn sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian phê chuẩn sửa đổi Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp.

(i) Cục HKVN phê chuẩn yêu cầu sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp nếu xác định khả năng đảm bảo an toàn trong hàng không thương mại và công cộng.

(j) Trong vòng 30 ngày, sau khi nhận được thông báo từ chối sửa đổi, bổ sung, Người khai thác có thể đề nghị Cục HKVN xem xét lại thông báo từ chối.

## 11.020 CÁC YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

(a) Quy định chung:

(1) Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp cho người đề nghị phù hợp với các quy định về Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp của Chương này;

(2) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp bao gồm các loại phân bón, hóa chất, thuốc bảo vệ thực vật được phép sử dụng.

(b) Người lái:

(1) Người lái tàu bay phải có giấy phép lái tàu bay của Việt Nam còn hiệu lực, phù hợp với loại hình khai thác và loại tàu bay được sử dụng;

(2) Người khai thác tàu bay nông nghiệp thương mại phải có giấy phép hoặc có ít nhất một người lái có giấy phép lái tàu bay thương mại hoặc vận tải hàng không còn hiệu lực được cấp bởi Cục HKVN liên quan tới tàu bay sử dụng khai thác.

(c) Tàu bay: Người đề nghị phải có ít nhất 1 tàu bay có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực để phục vụ cho khai thác nông nghiệp.

(d) Khả năng hiểu biết và kiểm tra kỹ năng: Người đề nghị phải đưa ra các hiểu biết và kỹ năng phù hợp để khai thác tàu bay nông nghiệp.

(1) Trình độ hiểu biết:

(i) Các bước thực hiện trước khi bắt đầu khai thác, bao gồm bề mặt, địa hình khu vực làm việc;

(ii) Quy trình xử lý an toàn của các chất bảo vệ thực vật và xử lý các bình chứa chất bảo vệ thực vật thải ra;

(iii) Các ảnh hưởng chung của thuốc trừ sâu và chất hóa học nông nghiệp đối với cây trồng, động vật và con người, và các phương thức phòng ngừa khi sử dụng thuốc trừ sâu và các chất hóa học;

(iv) Triệu chứng chính của người bị nhiễm thuốc trừ sâu, giới hạn nguy hiểm, và nơi kiểm soát chất độc;

(v) Tính năng và giới hạn khai thác của tàu bay sử dụng;

(vi) Các quy trình áp dụng và quy trình an toàn bay.

(2) Kỹ năng khi di chuyển, bằng chứng trọng lượng cất cánh tối đa của tàu bay được cấp chứng chỉ, hoặc trong lượng tải tối đa cho phép.

(i) Đường băng ngắn và cất cánh đường băng ngắn (chỉ áp dụng cho tàu bay và tàu bay gyrô);

(ii) Tiếp cận tới vùng làm việc;

(iii) Cải bằng;

(iv) Bay thẳng theo vệt;

(v) Tiến trước và quay vòng;

(vi) Giảm tốc nhanh chóng (dừng lại nhanh) chỉ đối với trực thăng.

**11.023 THỜI HẠN VÀ GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP**

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp có hiệu lực 24 tháng trừ khi bị hủy bỏ, đình chỉ hoặc thu hồi. Người khai thác nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN tối thiểu 30 ngày trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận, hồ sơ đề nghị gia hạn bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp. bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay (trực thăng, cánh bằng); tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Báo cáo về những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp.

(b) Trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ khi nhận được công văn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận khai thác tàu bay nông nghiệp, Cục HKVN sẽ thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của công văn và các dữ liệu khai thác tàu bay nông nghiệp của 24 tháng trước đó và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian phê chuẩn khai thác tàu bay nông nghiệp sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

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

(d) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ khi thống nhất kế hoạch thực hiện công việc kiểm tra tài liệu, kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN

sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian gia hạn Giấy chứng nhận khai thác tàu bay nông nghiệp.

**11.025 QUY TẮC KHAI THÁC CHUNG**

(a) Điều này quy định quy tắc áp dụng đối với tổ chức, cá nhân và tàu bay sử dụng trong khai thác phục vụ nông nghiệp theo quy định của Phần này, ngoại trừ quy định tại khoản (c) của Điều này.

(b) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp có thể thực hiện các sai lệch trong khai thác so với Phần 10 mà không nhất thiết phải có nhân nhượng từ nhà chức trách hàng không khi thực hiện các công việc hàng không liên quan đến nông nghiệp, bay làm vườn và bảo tồn rừng theo các quy định của Chương này.

(c) Quy tắc khai thác của Chương này áp dụng cho người có Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài thực hiện khai thác tàu bay nông nghiệp chỉ liên quan đến xả nước dập cháy rừng bằng trực thăng cẩu hàng ngoài.

(d) Trong trường hợp hoàn toàn tuân thủ với Chương này, Người khai thác có thể thực hiện khai thác nông nghiệp với tàu bay cánh quay có thiết bị gieo hạt nằm bên ngoài mà không nhất thiết phải có Giấy chứng nhận khai thác do Cục HKVN đã quy định.

**11.027 CÁC GIẤY PHÉP, GIẤY CHỨNG NHẬN MANG THEO TÀU BAY**

(a) Không ai được phép khai thác tàu bay trừ khi có bản sao Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp được mang theo tàu bay.

(b) Bản gốc của Giấy chứng nhận đăng ký, Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, Giấy chứng nhận vô tuyến điện và Giấy chứng nhận tiếng ồn của tàu bay phải mang theo tàu bay và sẵn sàng cung cấp cho công tác kiểm tra khi được yêu cầu.

**11.030 HẠN CHẾ CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP**

(a) Không ai được phép thực hiện khai thác một tàu bay nông nghiệp theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp do Cục HKVN cấp:

(1) Với mục đích thuê hoặc cho thuê;

(2) Trên một vùng đông dân cư; hoặc

(3) Trên bất kỳ khu vực riêng nào trừ khi người đó là người sở hữu hoặc có quyền sử dụng khu vực đó theo luật định.

**11.033 PHƯƠNG THỨC PHUN, RẢI**

(a) Không ai được phép phun, rải bất kỳ các chất hoặc hóa chất gây nguy hiểm cho người và tài sản phía dưới.

**11.035 PHUN THUỐC TRỪ SÂU, THUỐC BẢO VỆ THỰC VẬT**

(a) Ngoại trừ quy định tại khoản (b) của Điều này, người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp không được phun bất kỳ loại thuốc bảo vệ thực vật:

(1) Trái với mục đích đã đăng ký;

(2) Trái với các chỉ dẫn an toàn hoặc giới hạn sử dụng ghi trên nhãn; hoặc

(3) Trái với các quy định của Việt Nam.

(b) Khoản này không áp dụng đối với mục đích thí nghiệm việc phun, rải thuốc bảo vệ thực vật:

(1) Dưới sự giám sát của cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam thực hiện nghiên cứu thuốc bảo vệ thực vật; hoặc

(2) Được Việt Nam cho phép.

**11.037 NHÂN SỰ**

(a) Cung cấp thông tin: Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp phải đảm bảo rằng mọi nhân viên làm việc trong tổ chức của mình phải biết rõ nhiệm vụ và trách nhiệm của họ.

(b) Người giám sát: Không ai được phép giám sát Người khai thác tàu bay nông nghiệp trừ khi người đó có hiểu biết và kỹ năng phù hợp với các yêu cầu của Chương này.

(c) Người chỉ huy tàu bay: Không ai được phép thực hiện công việc của người chỉ huy tàu bay được khai thác theo quy định của Chương này trừ khi người lái đó:

(1) Có giấy phép lái tàu bay và năng định được miêu tả trong Chương này phù hợp với loại hình khai thác thực hiện; hoặc

(2) Chứng minh đầy đủ cho người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp đang thực hiện khai thác, hoặc cho người giám sát do người có Giấy chứng nhận khai thác tàu bay nông nghiệp chỉ định về trình độ và kỹ năng phù hợp với các yêu cầu của Chương này.

## 11.040 KHAI THÁC TRONG KHÔNG PHẬN KIỂM SOÁT CỦA MỘT SÂN BAY

(a) Ngoại trừ các chuyến bay đi đến và xuất phát từ vùng phun rải thuốc, không ai được phép khai thác một tàu bay trong phạm vị đường biên bao quanh diện tích bề mặt của không phận loại D quy định của một sân bay cụ thể trừ khi có giấy phép khai thác do cơ quan kiểm soát không lưu phụ trách khu vực sân bay đó cấp.

(b) Không ai được phép khai thác tàu bay trong điều kiện thời tiết dưới mức tối thiểu quy định cho phương thức bay bằng mắt (VFR) trong phạm vi đường biên bao quanh diện tích bề mặt của không phận loại E chiếu lên trên từ mặt đất trừ khi có giấy phép khai thác do cơ quan kiểm soát không lưu phụ trách khu vực sân bay đó cấp.

## 11.043 KHAI THÁC TRÊN VÙNG ĐÔNG DÂN CƯ: KHÁI QUÁT CHUNG

(a) Người được cấp Giấy chứng nhận có thể hoạt động hoặc cho phép một tàu bay hoạt động trên vùng trời của khu vực đông dân cư ở độ cao yêu cầu, nếu việc khai thác được thực hiện trên nguyên tắc:

(1) Đảm bảo an toàn tối đa cho người và tài sản trên mặt đất của khu vực đó và phù hợp với hoạt động khai thác; và

(2) Phải trình Cục HKVN phê chuẩn kế hoạch bay cho mỗi lần khai thác, bao gồm:

(i) Sơ đồ tĩnh không liên quan tới khu vực khai thác;

(ii) Khả năng hạ cánh khẩn cấp của tàu bay được sử dụng; và

(iii) Bất kỳ sự phối hợp cần thiết với cơ quan kiểm soát không lưu.

(b) Người được cấp Giấy chứng nhận phải đảm bảo rằng tất các tàu bay khai thác đã thực hiện đúng như các quy định liên quan.

*Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.043 quy định chung về khai thác trên khu vực đông dân cư.*

## 11.045 KHAI THÁC TRÊN VÙNG ĐÔNG DÂN CƯ : NGƯỜI LÁI VÀ TÀU BAY

(a) Người chỉ huy tàu bay khi khai thác trên khu vực đông dân cư phải có ít nhất:

(1) 25 giờ bay là chỉ huy tàu bay thực hiện trên tàu bay cơ bản;

(2) 100 giờ bay kinh nghiệm như người chỉ huy tàu bay thực hiện công việc phun hóa chất cho nông nghiệp.

(b) Tàu bay:

(1) Ngoại trừ trực thăng, mỗi tàu bay phải có khả năng vứt bỏ ít nhất một nửa khối lượng hóa chất nông nghiệp trong vòng 45 giây. Nếu tàu bay được trang bị thiết bị để vứt bỏ thùng hoặc thiết bị rót hóa chất thì những thiết bị đó có bộ phận khóa, chốt để ngăn ngừa việc vứt bỏ ngoài ý muốn của tổ bay.

**11.047 LƯU GIỮ VÀ XUẤT TRÌNH GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP**

(a) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp phải cất giữ Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp ở căn cứ chính và phải xuất trình cho đoàn kiểm tra của Cục HKVN và các cơ quan có thẩm quyền khi được yêu cầu.

**11.050 CÁC HỒ SƠ: GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP THƯƠNG MẠI**

(a) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp phải duy trì và cất giữ tại căn cứ chính các hồ sơ sau đây:

(1) Tên và địa chỉ của mỗi người được cung cấp dịch vụ tàu bay nông nghiệp;

(2) Thời gian phục vụ;

(3) Tên và số lượng hóa chất được rải (phun) cho mỗi lần thực hiện; và

(4) Tên, địa chỉ và số giấy phép của người lái được sử dụng trong khai thác tàu bay nông nghiệp chứng minh tại thời điểm đó người lái đáp ứng các yêu cầu về trình độ và kỹ năng theo quy định của Chương này.

(b) Các hồ sơ quy định tại Điều này phải được lưu giữ ít nhất 12 tháng.

**11.053 THAY ĐỔI ĐỊA CHỈ**

(a) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp phải thông báo chi tiết bằng văn bản cho Cục HKVN về bất kỳ thay đổi nào liên quan tới địa chỉ hoặc căn cứ khai thác chính của mình.

**11.055 CHẤM DỨT VIỆC KHAI THÁC**

(a) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp phải nộp lại Giấy chứng nhận cho Cục HKVN sau khi chấm dứt việc khai thác.

## CHƯƠNG C: TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

### 11.060 ÁP DỤNG

(a) Chương này quy định:

(1) Trình tự, thủ tục cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho trực thăng được sử dụng trong khai thác cẩu hàng ngoài;

(2) Các quy định về khai thác và Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài ở Việt Nam.

(b) Quy định về Giấy chứng nhận của Phần này không áp dụng đối với:

(1) Nhà chế tạo trực thăng khi phát triển bộ phận cẩu hàng ngoài;

(2) Việc khai thác được thực hiện bởi người đã đáp ứng đầy đủ các quy định phù hợp với việc cấp Giấy chứng nhận hoặc ủy quyền trong Phần này;

(3) Các chuyến bay huấn luyện được thực hiện chuẩn bị cho việc kiểm chứng phù hợp các quy định của Phần này; hoặc

(4) Chính quyền địa phương hoặc chính phủ tiến hành khai thác với tàu bay công vụ.

(c) Theo quy định của Phần này, một người không phải là thành viên tổ bay có nhiệm vụ liên quan đến việc khai thác cẩu hàng ngoài có thể được tham gia chuyến bay trên loại trực thăng cẩu hàng ngoài được phê chuẩn là hạng D.

### 11.063 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Không ai được phép tiến hành các loại hình khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài mà không có Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài do Cục HKVN cấp phù hợp với các quy định của Phần này.

### 11.065 HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Trừ khi dừng hoạt động sớm, bị hủy bỏ, hoặc thu hồi, Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

### 11.067 ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP HOẶC GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

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

(b) Hồ sơ công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài được làm theo mẫu, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại trực thăng được sử dụng; thông tin kỹ thuật và tính năng của thiết bị cẩu hàng ngoài, phương thức lắp đặt thiết bị; tài liệu khai thác trực thăng liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

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

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

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

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

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

**11.070 PHÊ CHUẨN, SỬA ĐỔI VÀ BỔ SUNG GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI**

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

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

(c) Trong thời hạn 30 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người

làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

(d) Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài có thể được sửa đổi, bổ sung trong các trường hợp:

(1) Liên quan đến an toàn trong khai thác và lợi ích công cộng đòi hỏi phải sửa đổi; hoặc.

(2) Người có AOC đề nghị sửa đổi, và Cục HKVN nhận thấy vấn đề an toàn trong khai thác và lợi ích công cộng cho phép sửa đổi.

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

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

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

(f) Trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ khi nhận được hồ sơ của người đề nghị bổ sung, sửa đổi Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài, Cục HKVN có trách nhiệm kiểm tra hồ sơ và đánh giá nội dung kê khai trong hồ sơ đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian sửa đổi Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

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

(h) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN phê chuẩn sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục

các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian phê chuẩn sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

(i) Trong vòng 30 ngày, sau khi nhận được thông báo từ chối sửa đổi, bổ sung, Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài có thể đề nghị Cục HKVN xem xét lại thông báo từ chối sau khi khắc phục khuyến cáo của Cục HKVN. Trong thời hạn 03 ngày làm việc, Cục HKVN xem xét phê chuẩn sửa đổi, bổ sung giấy chứng nhận Người khai thác.

(j) Khi có thay đổi về số lượng, chủng loại tàu bay trực thăng sử dụng cho việc cẩu hàng ngoài đối với phạm vi của Giấy chứng nhận, người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài phải thực hiện đề nghị sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu ngoài theo quy định của Phần này.

**11.073 TRỰC THĂNG**

(a) Người đề nghị phải có sử dụng ít nhất một tàu bay trực thăng có:

(1) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay theo quy định, và phù hợp các yêu cầu liên quan đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được quy định trong Bộ quy chế an toàn hàng không này và các quy định bổ sung đối với trực thăng cẩu hàng ngoài được quy định trong Phần này;

(2) Tuân thủ các ủy quyền được yêu cầu theo Giấy chứng nhận được cấp theo Chương này áp dụng cho trực thăng cẩu hàng ngoài; và

(3) Có một tiêu chuẩn phù hợp hoặc Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay loại có giới hạn.

**11.075 NHÂN SỰ**

(a) Người đề nghị phải có hoặc sẵn sàng đáp ứng ít nhất một người có giấy phép lái tàu bay thương mại hoặc vận tải hàng không do Cục HKVN cấp với năng định phù hợp với loại trực thăng được sử dụng.

(b) Người đề nghị phải chỉ định một người lái phụ trách đội tàu bay trực thăng khai thác cẩu hàng ngoài.

(c) Người đề nghị có thể chỉ định một người lái có trình độ phù hợp để thay thế người phụ trách đội tàu bay trực thăng khi người phụ trách vắng mặt.

(d) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài phải báo cáo bất kỳ sự thay đổi khi chỉ định người phụ trách và người thay thế ngay lập tức cho Cục HKVN.

(e) Người phụ trách đội tàu bay trực thăng cẩu ngoài phải đạt được trình độ và kỹ năng phù hợp với loại hình khai thác được quy định tại Chương này trong vòng 30 ngày; trong trường hợp không đáp ứng được yêu cầu về trình độ và kỹ năng, Người khai thác phải chấm dứt việc khai thác theo Giấy chứng nhận đã được Cục HKVN cấp.

**11.077 HIỆU LỰC VÀ GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI**

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài sẽ có hiệu lực 24 tháng trừ khi bị hủy bỏ, đình chỉ hoặc thu hồi. Người khai thác nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận gửi về Cục HKVN tối thiểu 30 ngày trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận, bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay trực thăng; tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Báo cáo về những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

(b) Trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ khi nhận được công văn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài, Cục HKVN sẽ thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của công văn và các dữ liệu khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài của 24 tháng trước đó và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian phê chuẩn khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

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

(d) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ khi thống nhất kế hoạch thực hiện công việc kiểm tra tài liệu, kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm

tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian gia hạn Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

**11.080 XUẤT TRÌNH, THU HỒI HOẶC TỪ BỎ GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI**

(a) Người thực hiện khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài phải mang theo bản sao Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài trên mỗi trực thăng trong khi khai thác.

(b) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài phải nộp lại Giấy chứng nhận này cho Cục HKVN nếu:

(1) Cục HKVN đình chỉ hoặc thu hồi Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài; hoặc

(2) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài không tiếp tục khai thác và không tiếp tục khai thác loại trong vòng 2 năm.

**11.083 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC**

(a) Không ai có thể thực hiện khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài nếu không có tài liệu hướng dẫn bay trực thăng/trực thăng cẩu hàng ngoài theo quy định của Phần này.

(b) Không ai có thể thực hiện khai thác tàu bay cẩu hàng ngoài trừ khi :

(1) Trực thăng phù hợp với các quy định của Phần này; và

(2) Trực thăng/trực thăng cẩu hàng ngoài được phê chuẩn theo Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

(c) Trước khi Người khai thác trực thăng với cấu hình cẩu hàng ngoài khác cơ bản với cấu hình của người sử dụng trước đó với cùng kiểu trực thăng (mặc dù không cùng loại trực thăng/trực thăng cẩu hàng ngoài), người đó phải thực hiện theo mẫu mà mẫu đó không gây nguy hiểm cho con người và tài sản dưới mặt đất, như theo các kiểm tra khai thác bay của Cục HKVN cho loại trực thăng/trực thăng cẩu hàng ngoài phù hợp:

(1) Trọng lượng của trực thăng/trực thăng cẩu hàng ngoài và trọng tâm trong giới hạn phê chuẩn, bộ phận cẩu hàng ngoài được bảo hiểm chặt và bộ phận đó không cản trở các thiết bị được lắp để loại bỏ trong trường hợp khẩn cấp;

(2) Tạo sự nâng ban đầu và đảm bảo rằng khả năng kiểm soát theo ý muốn;

(3) Trong khi treo, đảm bảo rằng hướng điều khiển phù hợp;

(4) Tốc độ bay về phía trước để đảm bảo rằng tư thế không bị va chạm (dù trực thăng hay hàng cẩu ngoài) trong trường hợp trực thăng mất điều khiển hoặc trường hợp nguy hiểm khác;

(5) Trong khi bay về phía trước, kiểm tra độ dao động nguy hiểm của hàng cẩu ngoài, nhưng nếu người lái không nhìn thấy hàng cẩu ngoài, thành viên tổ bay khác hoặc người dưới mặt đất đảm bảo việc kiểm tra này và báo cho người lái;

(6) Tăng tốc về phía trước và xác định tốc độ bay sao cho không bị dao động nguy hiểm hoặc xảy ra các hiện tượng khí động nguy hiểm.

(d) Mặc dù các quy định của phần 10, người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài có thể tiến hành khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài trên khu vực đông đúc nếu các khai thác thực hiện đó không gây nguy hiểm cho con người và tài sản ở dưới và phù hợp với các quy định sau:

(1) Người khai thác phải trình bày bản kế hoạch cho mỗi loại khai thác và được Cục HKVN phê chuẩn;

*Ghi chú: Kế hoạch phải bao gồm văn bản đồng ý của cơ quan địa phương có thẩm quyền đảm bảo việc sơ tán người không được phép vào khu vực mà hoạt động cẩu ngoài sẽ được thực hiện, phối hợp với cơ quan kiểm soát không lưu, trong trường hợp cần thiết, và bản đồ chi tiết nêu rõ các đường bay và độ cao bay.*

(2) Mỗi chuyến bay phải thực hiện ở một độ cao và hành trình cho phép loại bỏ bộ phận cẩu hàng ngoài, và trực thăng hạ cánh được trong trường hợp khẩn cấp mà không gây nguy hiểm cho con người và tài sản ở dưới.

(e) Mặc dù các quy định của Phần 10, và ngoại trừ các quy định của Phần này, người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài có thể thực hiện khai thác cẩu hàng ngoài, bao gồm tiếp cận, khởi hành và di chuyển đến vị trí cẩu hàng cần thiết để hoạt động, độ cao dưới 500 feet so với bề mặt và gần 500 feet so với người, phương tiện và nhà cửa, nếu các khai thác thực hiện không gây ra một nguy hiểm nào đối với con người và tải sản bên dưới.

(f) Không ai được thực hiện khai thác cẩu hàng ngoài theo quy tắc IFR trừ khi được Cục HKVN phê chuẩn riêng biệt.

**11.085 NHỮNG NGƯỜI BAY THEO**

(a) Không người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài nào được phép cho người đi theo trực thăng khai thác cẩu hàng ngoài trừ khi người đó:

(1) Là thành viên tổ lái;

(2) Là học viên bay;

(3) Thực hiện một chức năng đặc biệt trong khai thác cẩu hàng ngoài; hoặc

(4) Cần thiết để hoàn thành công việc liên quan trực tiếp tới khai thác đó.

(b) PIC phải đảm bảo rằng tất cả những người đó được trao đổi về tất cả các phương thức thích hợp để hoạt động (bao gồm phương thức bình thường, phương thức bất thường, phương thức khẩn cấp) và các thiết bị được sử dụng trong khai thác cầu hàng ngoài trước khi cất cánh.

**11.087 HUẤN LUYỆN, HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ VÀ CÁC YÊU CẦU KIỂM TRA THÀNH VIÊN TỔ BAY**

(a) Không ai được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu ngoài và không ai được phép phục vụ như một người lái trực thăng cẩu hàng ngoài trừ khi người đó:

(1) Chứng minh với Cục HKVN về sự hiểu biết và kỹ năng về trực thăng/trực thăng cẩu hàng ngoài;

(2) Có thư xác nhận hoặc có nhật ký bay ghi chép kinh nghiệm bay cẩu ngoài phù hợp với điểm (1), khoản (a) của Điều này.

(b) Không Người khai thác nào có thể sử dụng, không ai được phục vụ như một thành viên tổ bay hoặc những Người khai thác khác trong khai thác hạng D trừ khi trong vòng không quá 12 tháng theo lịch người đó hoàn thành khóa huấn luyện ban đầu được phê chuẩn hoặc đã tham gia chương trình huấn luyện định kỳ.

(c) Quy định tại khoản (b) của Điều này không áp dụng đối với người lái đã thực hiện khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài trên cùng một kiểu loại tàu bay trực thăng trong vòng 12 tháng trước đó.

## 11.090 CÁC YÊU CẦU VỀ THÔNG SỐ CHUYẾN BAY

(a) Người đề nghị phải chứng minh cho Cục HKVN bằng cách thực hiện bay kiểm chứng để chứng minh việc trực thăng cẩu hàng ngoài có các thông số phù hợp, trừ khi khai thác bay kiểm chứng đã được thực hiện trước đó và các thông số của trực thăng cẩu hàng ngoài đã phù hợp. Đối với mục đích kiểm chứng, trọng lượng hàng cẩu ngoài (bao gồm cả bộ phận cẩu hàng) là tối đa theo quy định cho phép.

(b) Trực thăng cẩu hàng ngoài hạng A: Khai thác bay kiểm chứng phải bao gồm ít nhất các di chuyển sau đây:

(1) Cất, hạ cánh;

(2) Kiểm chứng điều khiển hướng thích hợp trong khi treo;

(3) Tăng tốc từ trạng thái treo;

(4) Bay ngang ở tốc độ tối đa đề nghị cho phép.

(c) Trực thăng cẩu hàng ngoài hạng B và D: Khai thác bay kiểm chứng phải bao gồm ít nhất các di chuyển sau đây:

(1) Móc hàng;

(2) Kiểm chứng điều khiển hướng thích hợp trong khi treo;

(3) Tăng tốc từ trạng thái treo;

(4) Bay ngang ở tốc độ tối đa đề nghị cho phép;

(5) Kiểm chứng khai thác thiết bị nâng tương ứng;

(6) Di chuyển hàng vào vị trí và thả hàng, theo điều kiện khai thác có thể bằng cách điều khiển thiết bị thả hàng nhanh được lắp trên trực thăng.

(d) Trực thăng cẩu hàng ngoài hạng C: Đối với trực thăng cẩu hàng ngoài loại C được sử dụng dây chằng buộc, cáp, hoặc các khai thác tương tự, bay kiểm chứng khai thác phải bao gồm các di chuyển, thích hợp quy định tại khoản (c) của Điều này.

## 11.093 CẤU TRÚC VÀ THIẾT KẾ

(a) Bộ phận gắn hàng ngoài: Mỗi bộ phận gắn hàng ngoài phải được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Thiết bị thả hàng nhanh: Mỗi thiết bị vứt bỏ nhanh phải được Cục HKVN phê chuẩn.

(c) Trọng tải và trọng tâm:

(1) Trọng tải: Tổng trọng tải của trực thăng cẩu hàng ngoài phải không vượt quá tổng trọng tải được phê chuẩn cho trực thăng khi phê chuẩn Giấy chứng nhận loại;

(2) Trọng tâm: Vị trí trọng tâm trong tất cả các điều kiện cẩu hàng ngoài phải nằm trong phạm vi cho phép của trực thăng phù hợp với phê chuẩn Giấy chứng nhận loại.

## 11.095 CÁC GIỚI HẠN KHAI THÁC

(a) Ngoài các giới hạn nêu trong tài liệu hướng dẫn bay trực thăng được phê chuẩn, và bất kỳ các giới hạn khác của Cục HKVN, Người khai thác phải ban hành ít nhất các giới hạn sau đây và ghi trong tài liệu hướng dẫn bay trực thăng cẩu hàng đối với khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài:

(1) Trực thăng cẩu hàng ngoài có thể chỉ được khai thác trong phạm vi các trọng tải và trọng tâm được quy định tại Chương này;

(2) Trực thăng cẩu hàng ngoài có thể không được khai thác với trọng lượng tải cẩu ngoài vượt quá giới hạn được sử dụng phù hợp với các quy định của Chương này;

(3) Trực thăng cẩu hàng ngoài có thể không được khai thác ở các tốc độ lớn hơn quy định cho phép tại Chương này;

(4) Không ai có thể thực hiện khai thác cẩu hàng ngoài theo quy định tại Phần này với một loại trực thăng được cấp Giấy chứng nhận loại bị giới hạn hoạt động trên khu vực dân cư đông đúc, khu vực đường bay dày đặc hoặc gần khu vực đông đúc của sân bay;

(5) Trực thăng cẩu hàng ngoài hạng D chỉ có thể được thực hiện theo các quy định sau đây:

(i) Trực thăng sử dụng phải có Giấy chứng nhận loại theo loại vận tải hạng A đối với trọng tải khai thác và khả năng treo với một động cơ không hoạt động ở tải trong khai thác và ở độ cao đó;

(ii) Trực thăng phải được trang bị cho phép liên lạc vô tuyến nội bộ các thành viên tổ bay được yêu cầu;

(iii) Thiết bị nâng người phải được Cục HKVN phê chuẩn;

(iv) Thiết bị nâng phải có thể vứt bỏ trong trường hợp khẩn cấp bằng 2 hành động độc lập.

## 11.097 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN BAY TRỰC THĂNG CẨU HÀNG

(a) Người đề nghị phải chuẩn bị một tài liệu hướng dẫn bay trực thăng cẩu hàng và nộp cho Cục HKVN phê chuẩn. Giới hạn độ cao, tốc độ, dữ liệu đường bao không được liệt kê là các giới hạn khai thác. Tài liệu hướng dẫn phải có:

(1) Các giới hạn khai thác, các phương thức khai thác (bình thường, khẩn nguy), tính năng và các thông tin khác theo quy định của Chương này;

(2) Hạng trực thăng cẩu hàng đã có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được kiểm chứng theo Chương này; và

(3) Trong thông tin các phần của tài liệu hướng dẫn bay trực thăng cẩu hàng:

(i) Thông tin bất kỳ về các tính năng riêng biệt khi khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài;

(ii) Các biện pháp phòng ngừa đối với vấn đề ổn định điện cho trực thăng cẩu hàng hạng B, C và D;

(iii) Bất kỳ các thông tin quan trọng khác đối với an toàn khai thác cẩu hàng ngoài.

## 11.100 DẤU HIỆU VÀ CÁC NHÃN MÁC

(a) Các dấu hiệu và nhãn mác dưới đây phải được hiển thị rõ ràng và phải đảm bảo nó không dễ dàng bị xóa, bị biến dạng hoặc bị tối mờ:

(1) Nhãn mác (được hiển thị trong buồng lái hoặc buồng hàng) thể hiện hạng trực thăng cẩu hàng ngoài và giới hạn được phê chuẩn cho trực thăng đó;

(2) Nhãn mác, dấu hiệu, hoặc bản hướng dẫn (được hiển thị gần bộ phận gắn cẩu hàng ngoài) thể hiện tải cẩu hàng tối đa được phê chuẩn.

## 11.103 GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Người khai thác được cấp Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài phải có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực cho mỗi loại trực thăng và danh mục số đăng ký được kèm theo Giấy chứng nhận, khi trực thăng tiến hành thực hiện khai thác theo quy định của Phần này.

# CHƯƠNG D: BAY KÉO TÀU LƯỢN

## 11.110 ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng cho các khai thác liên quan đến kéo tàu lượn bằng tàu bay.

## 11.113 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Không ai được hoạt động như một người lái kéo tàu lượn trừ khi người đó có ít nhất một giấy phép người lái dùng riêng với năng định cho tàu bay kéo.

(b) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận cho người đề nghị phù hợp với các quy định của Chương này trong vòng 30 ngày kể từ khi nhận được công văn đề nghị sau khi kiểm tra việc tuân thủ các quy định về cấp Giấy chứng nhận kéo tàu lượn được quy định tại Chương này.

*Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.113 để có chi tiết về thủ tục cấp Giấy chứng nhận bay kéo tàu lượn.*

## 11.115 CÁC YÊU CẦU VỀ TÀU BAY

(a) Không ai có thể khai thác một tàu bay kéo một tàu lượn trừ khi tàu bay được trang bị thiết bị kéo và hệ thống vứt bỏ phù hợp với tiêu chuẩn đủ điều kiện bay.

## 11.117 CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM VÀ HUẤN LUYỆN

(a) Không ai có thể hoạt động như một người lái kéo tàu lượn trừ khi người đó:

(1) Có ít nhất 100 giờ là chỉ huy tàu bay với cùng loại, hạng tàu bay, nếu đề nghị như một tàu bay kéo;

(2) Được huấn luyện và chứng thực về huấn luyện đối với:

(i) Các kỹ thuật và các quy trình cơ bản để an toàn khi kéo tàu lượn, bao gồm các giới hạn tốc độ.

(ii) Các quy trình khẩn nguy;

(iii) Các tín hiệu được sử dụng; và

(iv) Góc lượn lớn nhất.

(3) Ngoại trừ quy định tại khoản (b) của Điều này, đã hoàn thành và có bằng chứng ít nhất 3 chuyến bay đơn điều khiển bằng tàu một tàu bay kéo tàu lượn hoặc phương thức bay kéo tàu lượn mô phỏng cùng với một người lái phù hợp với các yêu cầu của Điều này; và

(4) Trong vòng không quá 12 tháng phải:

i) Thực hiện ít nhất 3 lần kéo tàu lượn thực tế; hoặc

ii) Thực hiện ít nhất 3 chuyến bay là người chỉ huy tàu bay trên tàu bay kéo một tàu lượn.

(b) Trước thời điểm 31/01/2001, bất kỳ ai đã được công nhận là PIC của một tàu bay kéo tàu lượn được Cục HKVN phê chuẩn đã thực hiện trên 10 chuyến bay kéo tàu lượn sẽ không phải tuân thủ điểm (3) và điểm (4), khoản (a) của Điều này.

## CHƯƠNG E: BAY KÉO CỜ HIỆU

### 11.120 ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng cho các khai thác liên quan đến kéo cờ hiệu hoặc các thiết kế khác bằng tàu bay, được chiếu sáng hoặc không.

### 11.123 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Người thực hiện khai thác trong phạm vi của Chương này phải có Giấy chứng nhận do Cục HKVN cấp.

(b) Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận bay kéo cờ hiệu cho người đề nghị phù hợp với các quy định của Chương này trong vòng 30 ngày kể từ khi nhận được công văn đề nghị.

(c) Một trực thăng khai thác theo quy định tại Chương C có thể kéo một cờ hiệu sử dụng một bộ phận cẩu hàng ngoài mà không có Giấy chứng nhận chỉ khi Người khai thác có ít nhất một năng định hạng B trên Giấy chứng nhận khai thác.

*Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.123 để có chi tiết về thủ tục cấp Giấy chứng nhận bay kéo cờ hiệu.*

### 11.125 CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI TÀU BAY

(a) Không ai có thể khai thác một tàu bay kéo cờ hiệu trừ khi tàu bay đó được trang bị bộ phận kéo và hệ thống vứt bỏ phù hợp với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng.

(b) Không ai có thể khai thác một trực thăng kéo cờ hiệu trừ khi trực thăng đó có bộ phận ngăn chặn khả năng cờ hiệu vướng vào cánh quạt đuôi của trực thăng trong các giai đoạn của chuyến bay, bao gồm cả tự động quay.

*Ghi chú: Phương pháp duy nhất để ngăn ngừa việc cờ hiệu bị cuốn vào trong cánh quạt đuôi khi đang quay là vứt bỏ cờ hiệu.*

### 11.127 CÁC YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN VÀ KINH NGHIỆM

(a) Đối với các chuyến bay không thương mại, người lái tàu bay kéo cờ hiệu phải có ít nhất giấy phép lái tàu bay chuyên biệt còn hiệu lực và có tối thiểu 200 giờ bay ở vị trí PIC.

(b) Khi khai thác kéo cờ hiệu được thực hiện cho mục đích thương mại, người lái phải có ít nhất giấy phép lái tàu bay thương mại (không yêu cầu năng định bay bằng thiết bị) và ít nhất Giấy chứng nhận sức khỏe loại 2.

(c) Người lái đang khai thác kéo cờ hiệu phải chứng minh với Cục HKVN khả năng bằng cách thực hiện ít nhất một lần lấy và thả một số lượng tối đa các tấm được sử dụng bởi Người khai thác.

*Ghi chú: Sự kiểm chứng này nên quan sát từ dưới đất để cho phép thanh tra đánh giá khả năng của bất kỳ một nhân viên mặt đất cần thiết cũng như khai thác bay.*

**11.130 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC**

(a) Tất cả các loại hình khai thác kéo cờ phải thực hiện chỉ khi:

(1) Trong điều kiện thời tiết VFR; và

(2) Ở khoảng giữa thời gian mặt trời mọc và lặn.

(b) Không ai có thể thực hiện các khai thác kéo cờ:

(1) Trên khu vực đông đúc hoặc phía trên vùng tụ họp đông người thấp hơn 1000 ft; và

(2) Ở trong vùng thấp hơn các yêu cầu độ cao an toàn tối thiểu của Phần 10.

*Ghi chú: Các trực thăng có thể được khai thác ở độ tối thiểu nhỏ hơn được quy định trong điểm này. Không ai có thể thực hiện khai thác kéo cờ - trừ khi đảm bảo an toàn cho người và tài sản phía dưới.*

(c) Người khai thác không được khai thác tàu bay với mục đích kéo cờ hiệu nếu không có giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đối với loại hình khai thác thực hiện.

(d) Nếu khai thác kéo cờ hiệu được thực hiện trong vùng sân bay có đài chỉ huy, Người khai thác phải báo cáo cho đài chỉ huy thời gian khai thác kéo cờ hiệu.

(e) Người khai thác được cấp Giấy chứng nhận phải thông báo cho cơ quan Cảng vụ hàng không của sân bay về các chi tiết về khai thác kéo cờ sẽ thực hiện gần sân bay không được kiểm soát.

(f) Chỉ có các thành viên tổ bay cần thiết mới được theo tàu bay khi đang thực hiện khai thác kéo cờ.

(g) Khi khai thác kéo cờ hiệu được thực hiện xung quanh khu vực đông đúc, người lái phải thực hiện cẩn thận sao cho trong trường hợp khẩn cấp vứt bỏ cờ hiệu và dây kéo không gây nên nguy hiểm cho con người và tài sản phía dưới.

(h) Người lái phải thả dây kéo trong vùng chỉ định trước ở độ cao ít nhất 500 feet trên người, các tòa nhà, phương tiện.

*Ghi chú: Nếu máy bay kéo hạ cánh với dây kéo được gắn, cẩn thận sẽ phải tránh đầu dây và gây nguy hiểm cho tàu bay trên trời, hoặc con người, tài sản hoặc tàu bay bên dưới.*

(i) Người lái đang thực hiện khai thác kéo cờ hiệu phải mang theo tàu bay bản sao Giấy chứng nhận cho phép khai thác kéo cờ hiệu.

## CHƯƠNG F: BAY KHAI THÁC QUAY PHIM, TRUYỀN HÌNH

### 11.140 ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng cho các khai thác liên quan đến sản xuất phim động, trình diễn trong chuyến bay, và điều khiển trên tàu bay được thực hiện với mục đích kinh doanh hoặc được thuê, cho thuê.

(b) Trong phạm vi của Chương này, "quay phim" sẽ bao gồm phim, video, và truyền hình trực tiếp với bất kỳ dạng nào và chuẩn bị và diễn tập cho các khai thác đó.

### 11.143 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Người thực hiện khai thác trong phạm vi của Chương này phải có Giấy chứng nhận do Cục HKVN cấp.

(b) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận cho người đề nghị phù hợp với các quy định của Chương này trong thời hạn 30 ngày kể từ khi nhận được công văn đề nghị sau khi kiểm tra việc tuân thủ các quy định về khai thác, bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác tàu bay trong Bộ quy chế an toàn hàng không này.

*Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.143 để có chi tiết về thủ tục cấp Giấy chứng nhận bay khai thác quay phim, truyền hình.*

Trước khi được cấp AOC, Người khai thác tàu bay phải được Cục HKVN phê chuẩn phù hợp với các quy định về khai thác, bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác tàu bay trong Bộ quy chế an toàn hàng không này

### 11.145 YÊU CẦU VỀ TÀU BAY

(a) Để sử dụng trong chụp ảnh động và khai thác phim truyền hình, tàu bay thuộc loại thí nghiệm phải có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho mục đích trình diễn.

## 11.147 CÁC YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN VÀ KINH NGHIỆM

(a) Không người lái nào có thể thực hiện khai thác bay quay phim, truyền hình trừ khi người đó có:

(1) Giấy phép lái tàu bay thương mại với năng định phù hợp với loại và hạng tàu bay sử dụng theo các mục của giấy phép;

(2) Ít nhất 500 giờ là PIC;

(3) Tối thiểu 100 giờ trên loại và hạng tàu bay sẽ được sử dụng;

(4) Tối thiểu 5 giờ trên loại tàu bay sẽ được sử dụng theo Giấy chứng nhận;

(5) Nếu người lái thực hiện bay nhào lộn dưới 1500 AGL, phải có giấy phép cho phép bay nhào lộn để được thực hiện các loại hình khai thác này.

## 11.150 CÁC YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Giấy chứng nhận sẽ bao gồm, nếu quay phim thường xuyên yêu cầu 1 tàu bay bay:

(1) Nhào lộn ở độ cao dưới 1,500 AGL;

(2) Trên vùng đông dân cư; hoặc

(3) Trong vùng không gian được điểm soát;

*Ghi chú: khi tiến hành bất kỳ công việc làm phim cần có Giấy chứng nhận khai thác bay quay phim, truyền hình. Người được cấp Giấy chứng nhận phải đảm bảo thực hiện tất cả các nỗ lực cần thiết để hạn chế khán giả tới các vùng được chỉ định khai thác. Nếu các biện pháp đã được thực hiện không ngăn được người không được phép và/hoặc xe cộ vào khu vực đang thực hiện làm phim, cần phải tìm biện pháp hợp lý để giải tán đám đông.*

(b) Người được cấp Giấy chứng nhận phải cung cấp kế hoạch đó là các danh mục:

(1) Nhận dạng tàu bay; và

(2) Những người biểu diễn trong số lần xuất hiện của họ.

(c) Bất kỳ sự di chuyển khác nào hoặc thời gian thay đổi của kế hoạch bay phải báo cáo bằng văn bản về Cục HKVN và được Cục HKVN chấp thuận. Cục HKVN cấp sửa đổi kế hoạch bay theo trình tự, thủ tục được quy định tại Nghị định số 94/2007/NĐ-CP ngày 04/6/2007 về quản lý hoạt động bay.

(d) Người được cấp Giấy chứng nhận phải phát triển và bổ sung vào tài liệu hướng dẫn khai thác bay quay phim và truyền hình trình Cục HKVN phê chuẩn.

## 11.153 NỘI DỤNG TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC BAY QUAY PHIM VÀ TRUYỀN HÌNH

(a) Tài liệu hướng dẫn khai thác bay quay phim và truyền hình phải bao gồm ít nhất các nội dung sau:

(1) Tổ chức công ty.

(i) Tên giao dịch, địa chỉ, số điện thoại của người đề nghị;

(ii) Danh sách người lái sẽ sử dụng khi làm phim, bao gồm số giấy phép, trình độ, hạng và ngày khám sức khỏe;

(iii) Danh sách tàu bay bao gồm kiểu, loại tàu bay.

(2) Phân phối và sửa đổi tài liệu: Các quy trình sửa đổi tài liệu để đảm bảo rằng tất cả các tài liệu đang còn hiệu lực.

(3) Những người được ủy quyền: Các quy trình đảm bảo rằng không ai ngoại trừ những người được phép, sẽ liên quan và cần thiết cho thực hiện làm phim, được cho phép trong khu vực trong vòng 500 feet thực hiện làm phim.

(4) Các khu vực khai thác: Khu vực sẽ được sử dụng nêu trong mục của Giấy chứng nhận.

(5) Kế hoạch khai thác: Các quy trình để đệ trình lịch là phim trong thời hạn 3 ngày, kế hoạch trình cục HKVN bao gồm ít nhất các nội dung sau:

(i) Ngày và giờ cho các chuyến bay;

(ii) Tên và số điện thoại của người có trách nhiệm để sản xuất phim;

(iii) Kiểu và loại tàu bay sẽ được sử dụng và Giấy chứng nhận loại;

(iv) Tên của các người lái liên quan đến bay sản xuất phim;

(v) Tuyên bố cho phép từ các chủ sở hữu tài sản và/hoặc người chịu trách nhiệm ở địa phương để thực hiện việc làm phim;

(vi) Chữ ký của người được cấp Giấy chứng nhận hoặc người được chỉ định đại diện;

(vii) Mục lục, hoặc tóm tắt, lịch sản xuất, bao gồm các bản đồ hoặc sơ đồ vị trí làm phim riêng biệt, nếu cần.

(6) Cho phép khai thác: Các yêu cầu và các thủ tục mà Người khai thác sẽ sử dụng để được phép của các chủ sở hữu tài sản và/hoặc người chịu trách nhiệm ở địa phương (như cảnh sát, phòng cháy v.v…) liên quan để thực hiện tất cả các khai thác làm phim khi sử dụng Giấy chứng nhận;

(7) An ninh: Phương pháp an ninh sẽ được sử dụng để ngăn tất cả những người không liên quan trực tiếp tới hoạt động khai thác ở vị trí đó;

*Ghi chú: Điều này nên bao gồm các quy định sẽ được sử dụng để ngăn cản các hành động khi người, phương tiện, hoặc tàu bay không được phép xâm nhập vào vùng khai thác, hoặc bất kỳ lý do nào khác, liên quan đến an toàn.*

(8) Hiệp đồng giữa người lái và người sản xuất: Các quy trình để trao với những người liên quan, các quy trình khẩn nguy, và bảo vệ trong suốt quá trình làm phim;

(9) Giấy chứng nhận/Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay: Các quy trình để đảm bảo rằng các yêu cầu kiểm tra sẽ được thực hiện;

(10) Thông tin liên lạc: Các quy trình để cung cấp thông tin tới tất cả các thành viên trong quá trình thực hiện khai thác thực tế và làm phim.

*Ghi chú: Người đề nghị có thể dùng lời nói, quan sát hoặc thiết bị liên lạc vô tuyến để giữ liên lạc với các thành viên tiếp tục thông báo về trạng thái khai thác.*

## CHƯƠNG G: BAY QUAN SÁT

### 11.160 ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng cho các khai thác liên quan đến việc chuyên chở người xem quang cảnh thiên nhiên, hoặc các cảnh quan nhân tạo trên mặt đất, mà các khai thác này được thực hiện để kinh doanh hoặc cho thuê, và

(b) Chuyến bay là quảng cáo vì mục đích "quan sát".

(c) Chuyến bay trở lại sân bay khởi hành mà không được hạ cánh ở bất kỳ sân bay nào.

(d) Tàu bay chở khách được cấp Giấy chứng nhận có khả năng chuyên chở không quá 9 hành khách.

*Ghi chú: Bất kỳ các hành khách khác đi theo chuyến bay mà trả tiền công hoặc thuê phải được thực hiện theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (AOC).*

### 11.163 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Người đang thực hiện khai thác trong phạm vi của Chương này phải có Giấy chứng nhận do Cục HKVN cấp.

(b) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận bay quan sát cho người đề nghị phù hợp với các quy định của Chương này trong vòng 30 ngày kể từ khi nhận được

công văn đề nghị và sau khi kiểm tra việc tuân thủ các quy định về cấp Giấy chứng nhận khai thác được quy định tại Chương này.

*Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.163 để có chi tiết về thủ tục cấp Giấy chứng nhận bay quan sát.*

**11.165 CÁC YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN VÀ KINH NGHIỆM**

(a) Các yêu cầu của Phần 10 áp dụng cho tất cả các loại hình khai thác của Chương này.

**11.167 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC**

(a) Các yêu cầu của Phần 10 áp dụng cho tất cả các loại hình khai thác của Chương này.

## CHƯƠNG H: KHAI THÁC ĐÁNH DẤU ĐÀN CÁ

**11.170 ÁP DỤNG**

(a) Chương này áp dụng cho những khai thác liên quan đến định vị và báo cáo vị trí của cá và các đàn cá, khi các khai thác này được thực hiện để kinh doanh hoặc được thuê, cho thuê.

**11.173 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN HOẶC GIẤY PHÉP**

(a) Cục HKVN sẽ yêu cầu người thực hiện các khai thác theo quy định của Chương này phải có Giấy chứng nhận hoặc giấy phép tương đương.

(b) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận bay đánh dấu đàn cá cho người đề nghị phù hợp với các quy định của Chương này trong vòng 30 ngày kể từ khi nhận được công văn đề nghị và sau khi kiểm tra việc tuân thủ các quy định về cấp Giấy chứng nhận khai thác bay đánh dấu đàn cá được quy định tại Chương này.

*Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.173 để có chi tiết về thủ tục cấp Giấy chứng nhận bay kéo cờ hiệu.*

**11.175 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC**

(a) Người khai thác phải thực hiện các khai thác sao cho không gây nguy hiểm cho con người hoặc tài sản phía dưới khi tàu bay đang bay.

(b) Các yêu cầu của Phần 10 áp dụng cho tất cả các loại hình khai thác của Chương này trừ các yêu cầu về đáy mây tối thiểu và các yêu cầu về độ cao tối thiểu. Cục HKVN phê chuẩn riêng biệt các giới hạn tối thiểu như một phần quy định theo Chương này.

*Ghi chú: Thủ tục phê chuẩn riêng biệt các giới hạn tối thiểu được thực hiện như thủ tục phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.*

## CHƯƠNG I: BAY BÁO CÁO GIAO THÔNG

### 11.180 ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng cho các hoạt động khai thác liên quan đến sự theo dõi, và báo cáo tình trạng xe cộ tham gia giao thông trên đường cao tốc và các phố khi thực hiện bằng tàu bay, không được chỉ định là bay đơn công cộng.

### 11.183 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Cục HKVN sẽ yêu cầu người thực hiện các khai thác theo quy định của Chương này phải có Giấy chứng nhận hoặc giấy phép tương đương.

(b) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận bay báo cáo tình hình giao thông cho người đề nghị phù hợp với các quy định của Chương này trong vòng 30 ngày kể từ khi nhận được công văn đề nghị và sau khi kiểm tra việc tuân thủ các quy định về cấp Giấy chứng nhận khai thác bay báo cáo giao thông được quy định phù hợp với các quy định của Phần này và Phần 10.

*Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.183 để có chi tiết về thủ tục cấp Giấy chứng nhận bay báo cáo giao thông.*

## PHỤ LỤC

### PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.043 KHAI THÁC TRÊN CÁC KHU VỰC ĐÔNG DÂN CƯ: QUY ĐỊNH CHUNG

(a) Người khai thác tàu bay có thể khai thác tàu bay trên khu vực đông dân cư tại độ cao theo yêu cầu nếu hoạt động khai thác tàu bay được thực hiện với:

(1) Mức độ an toàn tối đa cho người và tài sản trên mặt đất phù hợp với loại hình khai thác;

(2) Có kế hoạch bay phù hợp với loại hình khai thác được Cục HKVN phê chuẩn, bao gồm:

(i) Chướng ngại vật cho chuyến bay;

(ii) Các khả năng hạ cánh khẩn cấp của tàu bay sẽ được sử dụng; và

(iii) Bất cứ việc phối hợp cần thiết với kiểm soát viên không lưu.

(b) Đối với tàu bay một động cơ, khi hoạt động tại khu vực đông dân cư người khai thác tàu bay phải khai thác tàu bay:

(1) Trong trạng thái không tải ngoại trừ đối với tàu bay trực thăng hoặc và đối với các tàu bay khác trong quá trình cất cánh;

(2) Không thấp độ cao quy định tại Phần 10 trừ khi tiến hành thực hiện phun, rải thuốc bao gồm cả giai đoạn tiếp cận và khởi hành cần thiết để cho việc khai thác đó;

(3) Không thấp hơn độ cao quy định tại Phần 10 trừ khi tàu bay đang hoạt động tại khu vực và độ cao mà tàu bay có thể thực hiện hạ cánh khẩn cấp nhưng không gây nguy hiểm cho người và tài sản phía dưới trong quá trình khai thác phun, rải thuốc kể cả các giai đoạn tiếp cận và khởi hành cho hoạt động khai thác đó.

(c) Đối với tàu bay nhiều động cơ, khi hoạt động tại khu vực đông dân cư người khai thác tàu bay phải khai thác tàu bay:

(1) Trong quá trình cất cánh, dưới các điều kiện có thể làm dừng tàu bay một cách an toàn trên độ dài của đường cất hạ cánh hiệu quả tại bất kỳ điểm nào của quá trình cất cánh tới thời điểm tàu bay, với tất cả các động cơ hoạt động ở chế độ công suất cất cánh thông thường, đạt được 105% tốc độ điều khiển tối thiểu của tàu bay trong trường hợp bị hỏng một động cơ xung yếu khi cất cánh hoặc đạt được 115% của chế độ thất tốc khi cất cánh, tùy theo giá trị nào lớn hơn;

*Ghi chú: Trong điều kiện không khí tiêu chuẩn và không có sự hiệu chỉnh cho độ dốc bằng 1 phần trăm hoặc nhỏ hơn (tỷ lệ phần trăm dốc được xác định bằng sự chênh lệch về độ cao giữa điểm đầu và điểm cuối của đường cất hạ cánh chia cho tổng chiều dài đường cất hạ cánh). Đối với độ dốc lớn hơn 1 phần trăm, độ dài đường cất hạ cánh hiệu quả giảm 20 phần trăm cho mỗi 1 phần trăm.*

(2) Ở trọng lượng lớn hơn trọng lượng mà khi động cơ xung yếu không hoạt động, sẽ cho phép tốc độ lấy độ cao ít nhất là 50 ft trên phút ở một độ cao tối thiểu 1000 feet trên vùng đất có độ cao nhất hoặc các chướng ngoại vật trên vùng thực hiện công việc hoặc một độ cao 5000 ft, tùy thuộc giá trị nào lớn hơn. Giả thiết các cánh quạt của động cơ không hoạt động ở vị trí tạo lực cản nhỏ nhất (xuôi lá cánh quạt); cánh tà và càng ở các vị trí phù hợp nhất; và các động cơ còn lại đang hoạt động ở chế độ công suất tối đa liên tục;

(3) Dưới độ cao quy định trong Phần 10 trừ khi khai thác phun thực tế, bao gồm tiếp cận, khởi hành, và lượn vòng cần thiết cho khai thác.

## PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.113 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY KÉO TÀU LƯỢN

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

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

(c) Hồ sơ Công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại tàu bay (trực thăng, cánh bằng) được sử dụng; phương thức lắp đặt thiết bị kéo tàu lượn; tài liệu khai thác loại tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

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

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

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

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

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

(d) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay trực thăng; tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính;

(2) Báo cáo về những hoạt động trong thời hạn Giấy chứng nhận đã được cấp và những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn (nếu có).

## PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.123 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY KÉO CỜ HIỆU

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

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

(c) Hồ sơ Công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại tàu bay (trực thăng, cánh bằng) được sử dụng; phương thức lắp đặt thiết bị kéo cờ hiệu; tài liệu khai thác loại tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

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

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

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

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

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

(d) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay trực thăng; tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính;

(2) Báo cáo về những hoạt động trong thời hạn Giấy chứng nhận đã được cấp và những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu (nếu có).

## PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.143 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY QUAY PHIM, TRUYỀN HÌNH

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

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

(c) Hồ sơ công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại tàu bay (trực thăng, cánh bằng) được sử dụng; phương thức lắp đặt thiết bị quay phim, truyền hình; tài liệu khai thác loại tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

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

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

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

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

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

(d) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay trực thăng; tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính;

(2) Báo cáo về những hoạt động trong thời hạn Giấy chứng nhận đã được cấp và những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình (nếu có).

## PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.163 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY BAY QUAN SÁT

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

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

(c) Hồ sơ công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại tàu bay (trực thăng, cánh bằng) được sử dụng; phương thức lắp đặt thiết bị bay quan sát; tài liệu khai thác loại tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

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

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

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

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

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

(d) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay (trực thăng, cánh bằng); tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Báo cáo về những hoạt động trong thời hạn Giấy chứng nhận đã được cấp và những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát (nếu có).

## PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.173 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY ĐÁNH DẤU ĐÀN CÁ

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đánh dấu đàn cá có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

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

(c) Hồ sơ công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đánh dấu đàn cá bao gồm:

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

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

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

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

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

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

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

(d) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay đánh dấu đàn cá phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đánh dấu đàn cá bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay (trực thăng, cánh bằng); tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính;

(2) Báo cáo về những hoạt động trong thời hạn Giấy chứng nhận đã được cấp và những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đánh dấu đàn cá (nếu có).

## PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.183 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY BAY BÁO CÁO GIAO THÔNG

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

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

(c) Hồ sơ Công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại tàu bay (trực thăng, cánh bằng) được sử dụng; phương thức lắp đặt thiết bị phục vụ công tác bay báo cáo giao thông; tài liệu khai thác loại tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

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

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

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

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

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

(d) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay (trực thăng, cánh bằng); tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính;

(2) Báo cáo về những hoạt động trong thời hạn Giấy chứng nhận đã được cấp và những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông (nếu có).

# Phần 12
# PHÊ CHUẨN VÀ GIÁM SÁT NGƯỜI KHAI THÁC

**CHƯƠNG A: TỔNG QUÁT**

12.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

12.003 ĐỊNH NGHĨA

12.005 CHỮ VIẾT TẮT

**CHƯƠNG B: GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY (AOC)**

12.010 TUÂN THỦ GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

12.013 HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

12.015 CẤP HOẶC TỪ CHỐI CẤP AOC

12.017 NỘI DUNG GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY (AOC)

12.020 THỜI GIAN CÓ HIỆU LỰC CỦA AOC

12.023 GIA HẠN VÀ SỬA ĐỔI AOC

**CHƯƠNG C: QUÁ TRÌNH PHÊ CHUẨN AOC**

12.030 YÊU CẦU VỀ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN LẦN ĐẦU

12.033 YÊU CẦU CẤP SỬA ĐỔI, BỔ SUNG AOC

12.035 BAY KIỂM CHỨNG

12.037 KHAI THÁC TẦM BAY MỞ RỘNG (EDTO)

12.040 PHÊ CHUẨN GIẢM PHÂN CÁCH CAO

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

12.045 PHÊ CHUẨN CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC BỔ SUNG

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

**CHƯƠNG D: GIÁM SÁT VÀ GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA AOC**

12.050 TIẾP TỤC GIA HẠN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN GỐC THEO YÊU CẦU

12.053 TIẾP CẬN ĐỂ KIỂM TRA

12.055 THỰC HIỆN THỬ NGHIỆM VÀ KIỂM TRA

**CHƯƠNG E: QUẢN LÝ GIẤY CHỨNG NHẬN AOC**

12.060 CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI CÁN BỘ QUẢN LÝ KHAI THÁC VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

12.063 CƠ SỞ KHAI THÁC

12.065 TRANG THIẾT BỊ

12.067 HỆ THỐNG TÀI LIỆU AN TOÀN BAY

12.070 KẾ HOẠCH KHAI THÁC

12.073 HỆ THỐNG CHẤT LƯỢNG VÀ CHƯƠNG TRÌNH ĐÁNH GIÁ CHẤT LƯỢNG

12.075 HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN

12.077 CHƯƠNG TRÌNH AN NINH

**CHƯƠNG F: HỒ SƠ NGƯỜI KHAI THÁC CÓ AOC**

12.080 CÁC YÊU CẦU VỀ HỒ SƠ

12.083 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ HỒ SƠ NHÂN VIÊN

12.085 HỒ SƠ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA NHÂN VIÊN BẢO DƯỠNG

12.087 HỒ SƠ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA NHÂN VIÊN KIỂM SOÁT TẢI

12.090 HỒ SƠ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA THÀNH VIÊN TỔ LÁI

12.093 HỒ SƠ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

12.095 HỒ SƠ THỜI GIAN BAY VÀ THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ CỦA THÀNH VIÊN TỔ BAY

12.097 HỒ SƠ VỀ LIỀU LƯỢNG BỨC XẠ VŨ TRỤ

12.100 HỒ SƠ VỀ BẰNG CẤP CỦA NHÂN VIÊN KIỂM SOÁT KHAI THÁC

12.103 NHẬT KÝ HÀNH TRÌNH/KỸ THUẬT TÀU BAY

12.105 LÝ LỊCH MÁY BAY, ĐỘNG CƠ, ĐỘNG CƠ PHỤ, CÁNH QUẠT VÀ SỔ GHI CHÉP CẢI TIẾN TÀU BAY

12.107 TÓM TẮT CÁC HỎNG HÓC ĐƯỢC PHÉP TRÌ HOÃN SỬA CHỮA

12.110 HỒ SƠ TÓM TẮT TRẠNG THÁI VÀ KIỂM TRA TÀU BAY

12.113 HỒ SƠ LẬP KẾ HOẠCH VỀ TÍNH TẢI VÀ CÂN BẰNG TRỌNG TẢI

12.115 HỒ SƠ LẬP KẾ HOẠCH BAY

12.117 HỒ SƠ CÁC THIẾT BỊ KHẨN NGUY VÀ THIẾT BỊ CỨU SINH CỦA TÀU BAY

12.120 LƯU GIỮ HỒ SƠ THIẾT BỊ GHI DỮ LIỆU BAY VÀ GHI ÂM TRONG BUỒNG LÁI

**CHƯƠNG G: TÀU BAY**

12.130 TÀU BAY ĐƯỢC PHÊ CHUẨN

12.133 DIỄN TẬP THOÁT HIỂM KHẨN NGUY

12.135 CHỨNG MINH KHẢ NĂNG HẠ CÁNH KHẨN NGUY TRÊN MẶT NƯỚC

12.137 THUÊ KHÔ TÀU BAY ĐĂNG KÝ NƯỚC NGOÀI

**Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 12**

12.140 TRAO ĐỔI TÀU BAY

12.143 THUÊ ƯỚT TÀU BAY

**CHƯƠNG H: QUẢN LÝ KHAI THÁC BAY CỦA NGƯỜI CÓ AOC**

12.150 PHẠM VI ÁP DỤNG

12.153 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC

12.155 CÁC TÀI LIỆU BẮT BUỘC

12.160 CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN

12.163 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC TÀU BAY

12.165 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN BAY ĐÃ ĐƯỢC PHÊ CHUẨN

12.167 CÁC PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC TIÊU CHUẨN

12.170 DANH MỤC THIẾT BỊ TỐI THIỂU (MEL) VÀ DANH MỤC SAI LỆCH CẤU HÌNH (CDL)

12.173 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN LẬP TÍNH NĂNG KHAI THÁC TÀU BAY

12.175 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT DỮ LIỆU TÍNH NĂNG KHAI THÁC TÀU BAY

12.177 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN VẬN HÀNH VÀ CHẤT, XẾP TẢI TÀU BAY

12.180 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT DỮ LIỆU VỀ TRỌNG LƯỢNG VÀ CÂN BẰNG

12.183 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

12.185 BẢNG HƯỚNG DẪN HÀNH KHÁCH

12.187 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT DỮ LIỆU HÀNG KHÔNG

12.190 HƯỚNG DẪN TUYẾN ĐƯỜNG BAY

12.193 CÁC NGUỒN CUNG CẤP BÁO CÁO THỜI TIẾT

12.195 CHƯƠNG TRÌNH CHỐNG ĐÓNG BĂNG VÀ LÀM TAN BĂNG

12.197 HỆ THỐNG THEO DÕI VÀ GIÁM SÁT BAY

12.200 HỆ THỐNG THEO DÕI HOẶC ĐỊNH VỊ CHUYẾN BAY

12.203 PHƯƠNG TIỆN LIÊN LẠC

12.205 TUYẾN ĐƯỜNG BAY VÀ KHU VỰC KHAI THÁC

12.207 HỆ THỐNG DẪN ĐƯỜNG CHÍNH XÁC

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

**CHƯƠNG I: CÁC YÊU CẦU BẢO DƯỠNG**

12.220 PHẠM VI ÁP DỤNG

12.223 TRÁCH NHIỆM BẢO DƯỠNG

12.227 TÀI LIỆU ĐIỀU HÀNH BẢO DƯỠNG

12.230 THÔNG TIN/DỮ LIỆU BẮT BUỘC ĐỐI VỚI TÀI LIỆU ĐIỀU HÀNH BẢO DƯỠNG

12.233 QUẢN LÝ BẢO DƯỠNG

12.235 HỆ THỐNG CHẤT LƯỢNG BẢO DƯỠNG

12.237 GHI NHẬT KÝ KỸ THUẬT TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC

12.240 HỒ SƠ BẢO DƯỠNG

12.243 KÝ CHO PHÉP VÀO KHAI THÁC HOẶC GHI CHÉP SAU BẢO DƯỠNG TRONG NHẬT KÝ KỸ THUẬT

12.245 CẢI TIẾN VÀ SỬA CHỮA

12.247 CHƯƠNG TRÌNH BẢO DƯỠNG TÀU BAY

12.250 THÔNG TIN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY LIÊN TỤC

12.253 QUYỀN THỰC HIỆN VÀ PHÊ CHUẨN BẢO DƯỠNG, BẢO DƯỠNG PHÒNG NGỪA VÀ CẢI TIẾN

12.255 YÊU CẦU ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KIỂM TRA BẢO DƯỠNG BẮT BUỘC

12.257 CÁC YÊU CẦU VỀ CHỨNG CHỈ ĐỐI VỚI KỸ THUẬT VIÊN CỦA NGƯỜI KHAI THÁC SỬ DỤNG HỆ THỐNG BẢO DƯỠNG TƯƠNG ĐƯƠNG

**CÁC PHỤ LỤC**

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.013 QUY ĐỊNH VỀ THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.023 THỦ TỤC GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.023 THỦ TỤC SỬA ĐỔI, BỔ SUNG GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.033 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN CHO NGƯỜI KHAI THÁC BAY TAXI MỘT NGƯỜI LÁI

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.033 KHAI THÁC BAY BAN ĐÊM VÀ KHAI THÁC BAY TRONG ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG BAY BẰNG THIẾT BỊ (IMC) – LOẠI TÀU BAY 1 ĐỘNG CƠ TUỐC-BIN

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.040 CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG CỦA HỆ THỐNG ĐỒNG HỒ KHÍ ÁP

**Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 12**

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.060 YÊU CẦU VỀ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI CÁN BỘ QUẢN LÝ

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.075: NỘI DUNG BÁO CÁO VIỆC QUẢN LÝ ĐỘI TÀU BAY.

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

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.113 TÀI LIỆU TRỌNG LƯỢNG VÀ CÂN BẰNG

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.115 KẾ HOẠCH KHAI THÁC BAY

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.153 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.170 DANH MỤC THIẾT BỊ TỐI THIỂU

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.185 BẢNG HƯỚNG DẪN HÀNH KHÁCH

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.187: HỆ THỐNG KIỂM SOÁT DỮ LIỆU HÀNG KHÔNG

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.193 CÁC NGUỒN BÁO CÁO THỜI TIẾT

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.195 CHƯƠNG TRÌNH LÀM TAN BĂNG VÀ CHỐNG ĐÓNG BĂNG

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.235 YÊU CẦU BỔ SUNG VỀ HỆ THỐNG CHẤT LƯỢNG ĐỐI VỚI CÁC HOẠT ĐỘNG BẢO DƯỠNG TÀU BAY

**Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 12**

## CHƯƠNG A: TỔNG QUÁT

### 12.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa ra các yêu cầu của Việt Nam về cấp lần đầu và duy trì hiệu lực Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (AOC).

(b) Phần này áp dụng đối với tất cả các cá nhân và tổ chức khai thác tàu bay vận tải hàng không thương mại không có AOC của một nước thành viên ICAO khác:

(1) Ở Việt Nam; hoặc

(2) Khai thác quốc tế sử dụng tàu bay đăng ký tại Việt Nam.

(c) [1]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.

### 12.003 ĐỊNH NGHĨA

(a) Chương này áp dụng các định nghĩa sau:

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

(1) **Các nguyên tắc yếu tố con người:** Là nguyên tắc áp dụng đối với các kế hoạch, cấp phép, huấn luyện, khai thác và bảo dưỡng hàng không. Các nguyên tắc này tìm kiếm các giao diện an toàn giữa con người và các bộ phận cấu thành của hệ thống khác bằng cách xem xét một cách đầy đủ khả năng của con người;

(2) **Chịu trách nhiệm trực tiếp:** Là người được phân công vào vị trí chịu trách nhiệm các công việc tại một xưởng thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, cải tiến hay các chức năng khác có ảnh hưởng đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay;

(3) **Chương trình bảo dưỡng do nhà chế tạo ban hành (MPD):** Là chương trình trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng do nhà sản xuất tàu bay soạn thảo theo quy định đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt, cánh quay hoặc các thiết bị khẩn nguy;

---

[1] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(4) **Có năng lực hàng không dân dụng:** Có bằng cấp về kỹ thuật và kinh nghiệm về quản lý được Cục HKVN chấp thuận đối với một vị trí làm việc;

(5) **Hệ thống bảo dưỡng tương đương:** Người có AOC có thể thực hiện hoạt động bảo dưỡng thông qua thỏa thuận với một tổ chức bảo dưỡng tàu bay (AMO), hoặc có thể tự thực hiện công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc thay thế, với điều kiện hệ thống bảo dưỡng của người có AOC đã được Cục HKVN phê chuẩn và tương đương với hệ thống bảo dưỡng của tổ chức AMO, ngoại trừ việc xác nhận bảo dưỡng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay phải do kỹ thuật viên bảo dưỡng hàng không được cấp giấy phép và năng định phù hợp hoặc chuyên gia sửa chữa hàng không thực hiện phù hợp với quy định trong Phần 5;

(6) **Hệ thống tài liệu an toàn bay:** Là bộ tài liệu có liên quan đến nhau do Người khai thác soạn thảo. Bộ tài liệu này biên soạn và tổ chức các thông tin cần thiết cho khai thác bay và khai thác trên mặt đất, nó tối thiểu phải bao gồm tài liệu hướng dẫn khai thác và tài liệu kiểm soát bảo dưỡng của Người khai thác;

(7) **Kiểm soát khai thác:** Là thực hiện quyền hạn đối với việc bắt đầu, tiếp tục, chuyển hướng hoặc kết thúc một chuyến bay nhằm đảm bảo an toàn cho tàu bay, tính hiệu quả và đúng luật của chuyến bay;

(8) **Kế hoạch khai thác bay:** Là kế hoạch thực hiện an toàn chuyến bay của Người khai thác dựa trên tính năng của tàu bay, các giới hạn khai thác khác và các điều kiện dự định liên quan trên tuyến đường bay và tại các sân bay;

(9) **Khả năng của con người:** Là năng lực và giới hạn của con người có ảnh hưởng đến an toàn và hiệu quả trong hoạt động hàng không;

(10) **Khai thác bay taxi cơ bản:** Là Người khai thác tàu bay không phải là tàu bay tuốc-bin phản lực có cấu hình tối đa được cấp Giấy chứng nhận là 9 ghế hành khách, Người khai thác này có không nhiều hơn:

(i) 05 tàu bay, gồm tối đa 3 loại khác nhau; và

(ii) 05 người lái;

(iii) Đại diện được ủy quyền của Cục HKVN;

(iv) Người có nhiệm vụ liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa cụ thể trên tàu bay.

(11) **Khai thác bay taxi vé tháng:** Là 1 Người khai thác tàu bay không phải là tàu bay phản lực với sức chứa tối đa là 19 ghế hành khách và/hoặc:

(i) 01 đội tàu bay có nhiều hơn 5 tàu bay, mỗi tàu bay có sức chứa tối đa 9 ghế hành khách;

(ii) 01 đội có nhiều hơn 3 loại tàu bay khác nhau, mỗi tàu bay có sức chứa tối đa là 9 ghế hành khách; và/hoặc

(iii) Khai thác 1 tàu bay hoặc nhiều hơn, mỗi tàu bay có sức chứa tối đa nhiều hơn 9 hành khách.

(12) **Khai thác bay taxi một người lái:** Là Người khai thác tàu bay không phải là tàu bay tuốc-bin phản lực có cấu hình được phê chuẩn tối đa là 9 ghế hành khách. Người khai thác này có không nhiều hơn:

(i) Một tàu bay; và

(ii) Một người lái chỉ huy.

(13) **Người có AOC khai thác bay taxi:** Thuật ngữ này áp dụng đối với các nhà khai thác tàu bay với sức chứa tối đa là 19 ghế hành khách. Với mục đích cấp AOC, chia ra làm 3 nhóm Người khai thác loại này với các yêu cầu khác nhau trên cơ sở mức độ phức tạp của loại hình khai thác. Các nhóm đó là:

(i) Khai thác bay taxi chuyên chở hàng 1 người lái;

(ii) Khai thác bay taxi cơ bản; và

(iii) Khai thác bay taxi vé tháng.

(14) **Nhật ký kỹ thuật tàu bay:** Là tài liệu mang theo tàu bay để ghi chép các hỏng hóc và sai lệch phát hiện trong quá trình khai thác, các chi tiết về bảo dưỡng được thực hiện khi tàu bay hoạt động giữa 2 lần bảo dưỡng tại cơ sở bảo dưỡng. Nhật ký kỹ thuật tàu bay còn chứa các thông tin liên quan đến an toàn bay và các dữ liệu bảo dưỡng mà tổ khai thác phải biết;

(15) **Phục vụ trên mặt đất:** Là các dịch vụ cần thiết khi tàu bay đến hoặc đi tại một sân bay, ngoài dịch vụ không lưu;

(16) **Tài liệu kiểm soát bảo dưỡng:** Là tài liệu miêu tả các quy trình cần thiết của nhà khai thác nhằm đảm bảo các công việc bảo dưỡng theo lịch và không theo lịch được thực hiện trên tàu bay đúng thời gian, được kiểm soát và chuẩn xác;

(17) **Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng:** Là tài liệu do người đứng đầu tổ chức bảo dưỡng ký và được Cục HKVN phê chuẩn nêu chi tiết cơ cấu của tổ chức bảo dưỡng, trách nhiệm quản lý, phạm vi công việc, miêu tả cơ sở nhà xưởng, các quy trình bảo dưỡng và hệ thống đảm bảo chất lượng hoặc hệ thống kiểm tra;

(18) **Tàu bay chở hàng:** Là bất kỳ tàu bay nào chuyên chở hàng hóa và tài sản, trừ hành khách. Trong phạm vi phần này, những người sau đây không được coi là hành khách:

(i) Thành viên tổ bay;

(ii) Nhân viên của Người khai thác được phép chuyên chở trên tàu bay phù hợp với các hướng dẫn trong tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(19) **Thiết bị ghi dữ liệu bay:** Là bất kỳ một loại thiết bị ghi nào được lắp đặt trên tàu bay với mục đích hỗ trợ cho việc điều tra tai nạn và sự cố;

(20) **Thỏa thuận trao đổi:** Là thỏa thuận cho thuê, thỏa thuận này cho phép nhà vận chuyển hàng không thuê khô và kiểm soát hoặc không kiểm soát hoạt động của tàu bay tại sân bay;

(21) **Thời gian hiệu ứng:** Là khoảng thời gian dự tính một chất lỏng làm tan băng/chống đóng băng sẽ ngăn chặn được sự hình thành sương giá, băng và tuyết trên các bề mặt được bảo vệ của tàu bay;

(22) **Xác nhận hoàn thành bảo dưỡng:** Là tài liệu chứng nhận công việc bảo dưỡng đã được thực hiện một cách chuẩn xác, phù hợp với các số liệu đã phê chuẩn và các quy trình trong Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng hoặc hệ thống tương đương.

**12.005 CHỮ VIẾT TẮT**

(a) Phần này sử dụng các chữ viết tắt sau đây:

(1) AOC (Air Operator Certificate) - Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay;

(2) AMO (Approved Maintenance Organization) - Tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn;

(3) ATP (Air Transport Pilot) - Người lái tàu bay vận tải thương mại;

(4) CDL (Configuration Deviation List) - Danh mục sai lệch cấu hình;

(5) IMC (Instrument Meteorological Conditions) - Điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị;

(6) MEL (Minimum Equipment List) - Danh mục thiết bị tối thiểu;

(7) TVE (Total Vertical Error) - Tổng sai số chiều cao.

## CHƯƠNG B: GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY (AOC)

### 12.010 TUÂN THỦ GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người khai thác không được khai thác tàu bay với mục đích vận tải thương mại nếu không có AOC đối với loại hình khai thác thực hiện.

(b) Người khai thác không được thực hiện các loại hình khai thác vận tải thương mại chưa được cho phép trong AOC.

(c)[2] 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.

### 12.013 HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người khai thác tàu bay làm đơn đề nghị Cục HKVN cấp AOC phải nộp hồ sơ gồm:

(1) Đơn theo mẫu quy định của Cục HKVN;

(2) Các tài liệu chứa đựng đầy đủ các thông tin mà Cục HKVN yêu cầu; và

*Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.013 hướng dẫn chi tiết về hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác tàu bay.*

(b) Người khai thác tàu bay phải nộp hồ sơ đề nghị cấp AOC lần đầu tối thiểu 90 ngày trước ngày dự định khai thác, tài liệu hướng dẫn khai thác và tài liệu kiểm soát bảo dưỡng có thể nộp sau nhưng không muộn hơn 60 ngày trước ngày dự định khai thác.

(c) Trong thời hạn 15 ngày, kể từ khi nhận được hồ sơ của Người khai thác, Cục HKVN sẽ thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ đề nghị cấp AOC và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị cấp AOC không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian phê chuẩn AOC sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

(d) Trong thời hạn 15 ngày, kể từ ngày thông báo về tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ đề nghị cấp AOC, Cục HKVN thực hiện việc kiểm tra nội dung các tài liệu và phối hợp với Người khai thác tàu bay để xây dựng kế hoạch kiểm tra thực tế.

---

[2] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(e) Trong thời hạn 60 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người đề nghị và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian phê chuẩn AOC.

(f) Người làm đơn đề nghị được khai thác bay taxi 1 người lái phải nộp hồ sơ ít nhất 30 ngày trước ngày dự định khai thác.

(g) Trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ khi nhận được hồ sơ của Người khai thác, Cục HKVN thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác bay taxi 1 người lái và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị cấp AOC cho Người khai thác bay taxi 1 người lái không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian phê chuẩn AOC cho Người khai thác bay taxi 1 người lái sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

(h) Trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN thực hiện việc kiểm tra nội dung các tài liệu và phối hợp với Người khai thác bay taxi 1 người lái để xây dựng kế hoạch kiểm tra thực tế.

(i) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người đề nghị hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận Người khai thác bay taxi 1 người lái. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người đề nghị và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian cấp AOC.

**12.015 CẤP HOẶC TỪ CHỐI CẤP AOC**

(a) Cục HKVN có thể cấp AOC nếu sau khi nghiên cứu và thẩm định thấy Người khai thác tàu bay:

(1) Là pháp nhân việt Nam;

(2) Có trụ sở chính và văn phòng đăng ký ở Việt Nam;

(3) Đáp ứng các quy chế và tiêu chuẩn áp dụng đối với người có AOC và không có AOC do quốc gia thành viên khác cấp tại thời điểm đề nghị;

(4) Có đầy đủ trang, thiết bị kèm theo tài liệu hướng dẫn khai thác để khai thác vận tải thương mại và bảo dưỡng tàu bay một cách an toàn;

(5) Có giấy phép kinh doanh hoặc đăng ký kinh doanh phù hợp theo quy định của pháp luật Việt Nam; và

(6) Trả các loại phí và lệ phí theo quy định.

(b) Cục HKVN có thể từ chối hồ sơ đề nghị cấp AOC khi nhận thấy:

(1) Người khai thác tàu bay không có đầy đủ trang, thiết bị phù hợp để khai thác, bảo dưỡng tàu bay, hoặc không có khả năng thực hiện khai thác vận tải hàng không thương mại một cách an toàn;

(2) Người khai thác tàu bay trước đó đã từng có AOC nhưng đã bị thu hồi; hoặc

(3) Cá nhân được tuyển dụng vào vị trí quan trọng quy định tại Điều 12.060 là người đã góp phần gây ra quá trình thu hồi AOC có mối quan hệ mật thiết hoặc được tuyển dụng vào một vị trí theo yêu cầu của quy chế này.

**12.017 NỘI DUNG GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY (AOC)**

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay gồm có 2 phần:

(1) Phần 1 để niêm yết có dấu và chữ ký của Cục HKVN;

(2) Phần 2 quy định phạm vi hoạt động, bao gồm các khu vực khai thác, loại tàu bay, các năng định, các điều kiện và giới hạn của AOC; và

(b) Giấy chứng nhận AOC do Cục HKVN cấp có nội dung sau đây:

(1) Tên và địa chỉ (trụ sở chính) của người có AOC;

(2) Ngày cấp và thời hạn hiệu lực của từng trang được cấp;

(3) Miêu tả các loại hình khai thác được phép thực hiện;

(4) Các loại tàu bay được phép sử dụng;

(5) Các khu vực và/hoặc tuyến đường được phép khai thác; và

(6) Các ủy quyền, phê chuẩn và giới hạn đặc biệt khác do Cục HKVN cấp phù hợp với các tiêu chuẩn áp dụng đối với việc khai thác và bảo dưỡng do người có AOC thực hiện.

(c)[3] 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.

(d) Các tài liệu nêu ở khoản (c) trên đây phải có bản tiếng Anh đi kèm.

**12.020 THỜI GIAN CÓ HIỆU LỰC CỦA AOC**

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay hoặc một phần của Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục HKVN cấp sẽ có hiệu lực 12 tháng, trừ khi:

(1) Cục HKVN sửa đổi, đình chỉ, thu hồi hoặc kết thúc hiệu lực của Giấy chứng nhận;

(2) Người có AOC từ bỏ và nộp lại AOC cho Cục HKVN; hoặc

(3) Người có AOC ngừng khai thác trong khoảng thời gian nhiều hơn 60 ngày.

**12.023 GIA HẠN VÀ SỬA ĐỔI AOC**

(a) Cục HKVN có thể sửa đổi AOC trong các trường hợp:

(1) Vấn đề an toàn trong vận chuyển hàng không thương mại và lợi ích công cộng đòi hỏi phải sửa đổi; hoặc

(2) Người có AOC đề nghị sửa đổi, và Cục HKVN nhận thấy vấn đề an toàn trong vận tải hàng không thương mại và lợi ích công cộng cho phép sửa đổi.

(b) Nếu Cục HKVN thông báo bằng văn bản rằng có trường hợp uy hiếp an toàn đòi hỏi phải sửa đổi ngay lập tức vì lợi ích công cộng và để đảm bảo an toàn trong vận tải hàng không thương mại, thì những sửa đổi đó sẽ có hiệu lực ngay mà không phải chờ đến ngày người có AOC nhận được thông báo.

(c) Người có AOC có thể khiếu nại đối với sửa đổi, song vẫn phải khai thác tàu bay theo sửa đổi đó, trừ khi sửa đổi được hủy bỏ sau đó.

---

[3] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(d) Các sửa đổi do Cục HKVN đề xuất không phải là sửa đổi khẩn cấp sẽ có hiệu lực sau 30 ngày tính từ khi Cục HKVN thông báo cho người có AOC, trừ khi người có AOC khiếu nại bằng văn bản đối với đề xuất này trước ngày sửa đổi có hiệu lực. Khiếu nại sẽ có hiệu lực cho đến khi quá trình khiếu nại kết thúc.

(e) Các sửa đổi do người có AOC đề xuất phải được thực hiện 30 ngày trước ngày dự định khai thác theo các sửa đổi này.

(f) Đơn đề nghị gia hạn AOC phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận AOC, trừ khi có sự đồng ý của Cục HVKN.

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

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

(i) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người đề nghị hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp gia hạn hoặc sửa đổi AOC. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian gia hạn hoặc sửa đổi AOC.

(j) Người khai thác không được thực hiện loại hình khai thác vận tải hàng không thương mại đòi hỏi phải sửa đổi trong AOC, trừ khi Người khai thác đã được Cục HKVN phê chuẩn sửa đổi đó.

*Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.023 hướng dẫn về sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận khai thác tàu bay.*

*Ghi chú: Xem Phụ lục 2 Điều 12.023 hướng dẫn về gia hạn Giấy chứng nhận khai thác tàu bay.*

(k)[4] Trường hợp bổ sung tàu bay mới vào Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay (AOC), trong thời hạn chín mươi ngày (90 ngày) kể từ ngày dự kiến đưa tàu bay vào khai thác, người khai thác tàu bay giải trình bằng văn bản phương án bảo đảm nguồn nhân lực khai thác tàu bay (bao gồm thành viên tổ lái, nhân viên điều độ, khai thác bay), phương án bảo đảm bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay gửi Cục Hàng không Việt Nam xem xét, chấp thuận.

## CHƯƠNG C: QUÁ TRÌNH PHÊ CHUẨN AOC

### 12.030 YÊU CẦU VỀ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN LẦN ĐẦU

(a) Trước khi được cấp AOC, Người khai thác tàu bay phải được Cục HKVN phê chuẩn phù hợp với các quy định về khai thác, bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác tàu bay trong Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(b)[5] 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.

### 12.033 YÊU CẦU CẤP SỬA ĐỔI, BỔ SUNG AOC[6]

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:

---

[4] Điểm này được bổ sung theo quy định tại khoản 1 Điều 1 của Thông tư số 41/2015/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều trong Phần 12 và Phần 14 của Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 10 năm 2015.

[5] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[6] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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.

**12.035 BAY KIỂM CHỨNG**

(a)[7] 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)[8] 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] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 6 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[8] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 6 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c) Các chuyến bay kiểm chứng quy định ở khoản (a) trên đây phải được thực hiện phù hợp với các quy định áp dụng đối với loại hình khai thác và loại tàu bay sử dụng.

(d) Cục HKVN có thể cho phép sai lệch so với quy định trong điều này nếu nhận thấy không cần phải có tính huống đặc biệt nhằm tuân thủ hoàn toàn với điều này.

(e) Không yêu cầu bay kiểm chứng đối với những Người khai thác tàu bay một người lái hoặc bay taxi cơ bản, khi những Người khai thác này đã được kiểm tra tay nghề ban đầu do người được Cục HKVN chỉ định thực hiện.

**12.037 KHAI THÁC TẦM BAY MỞ RỘNG (EDTO)[9]**

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 liên quan (đối với tất cả các loại tàu bay);

---

[9] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 7 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

2. 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.

**12.040 PHÊ CHUẨN GIẢM PHÂN CÁCH CAO**

(a) Không ai được thực hiện khai thác bay RVSM trừ khi Cục HKVN đã hoàn thành quá trình phê chuẩn đối với 1 tàu bay hoặc đội bay cụ thể.

(b) Trong khi đánh giá để phê chuẩn, Cục HKVN phải chú ý đến tuyến đường bay, điều kiện khai thác dự tính và tính phù hợp của tàu bay.

(c) Người có AOC phải đảm bảo rằng:

(1) Tính năng dẫn đường phân cách cao của tàu bay đáp ứng các yêu cầu quy định.

*Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.040 về tiêu chuẩn yêu cầu đối với thiết bị độ cao.*

(2) Phải soạn thảo các phương thức và chương trình duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay (bảo dưỡng và sửa chữa) phù hợp; và

(3) Phải soạn thảo các phương thức phù hợp cho tổ lái trong tài liệu hướng dẫn khai thác để khai thác trong vùng trời RVSM.

(d) Cục HKVN phải đảm bảo trước khi cho phép một tàu bay hoặc một đội tàu bay cụ thể thực hiện khai thác RVSM, đã quy định đầy đủ về:

(1) Việc nhận báo cáo về tính năng giữ độ cao do cơ quan theo dõi hoạt động RVSM theo từng khu vực; và

(2) Việc thực hiện ngay các biện pháp khắc phục đối với từng tàu bay, hoặc một nhóm tàu bay cùng loại đã được xác định trong các báo cáo là không tuân thủ các yêu cầu giữ độ cao khi khai thác trong vùng trời áp dụng RVSM.

*Ghi chú: Trình tự, thủ tục Phê chuẩn giảm phân cách cao được thực hiện như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.*

## 12.043 NHẬN BIẾT VỀ HÀNG NGUY HIỂM VÀ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN CHUYÊN CHỞ HÀNG NGUY HIỂM[10]

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

---

[10] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 8 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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.

**12.045 PHÊ CHUẨN CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC BỔ SUNG[11]**

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.

---

[11] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

**12.047 KHÁC BIỆT KHAI THÁC DỰA TRÊN ĐÁNH GIÁ RỦI RO AN TOÀN[12]**

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.

**CHƯƠNG D: GIÁM SÁT VÀ GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA AOC**

**12.050 TIẾP TỤC GIA HẠN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN GỐC THEO YÊU CẦU**

(a) Người có AOC phải tuân thủ hệ thống giám sát do Cục HKVN quản lý để gia hạn Giấy chứng nhận gốc.

**12.053 TIẾP CẬN ĐỂ KIỂM TRA**

(a) Để Cục HKVN có thể xác định sự tuân thủ các quy định về an toàn có liên quan được quy định tại Bộ quy chế an toàn hàng không này, người có AOC phải:

(1) Tạo điều kiện để Cục HKVN tiếp cận và phối hợp với bất kỳ tổ chức, cơ sở và tàu bay nào của mình;

---

[12] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(2) Đảm bảo Cục HKVN được tiếp cận và phối hợp với bất kỳ tổ chức, cơ sở nào mà người có AOC đã ký hợp đồng cung cấp dịch vụ khai thác vận tải hàng không thương mại và bảo dưỡng; và

(3) Tạo điều kiện cho Cục HKVN tiếp cận một cách dễ dàng và liên tục buồng lái tàu bay trong khi khai thác bay.

(b) Người có AOC phải bố trí cho người được ủy quyền của Cục HKVN vị trí ghế phụ dễ quan sát trên mỗi tàu bay nơi các hoạt động và đối thoại của tổ lái có thể nhận biết được một cách dễ dàng.

*Ghi chú: Sự phù hợp của vị trí ghế ngồi và khả năng theo dõi các hoạt động của tổ lái, các đối thoại và liên lạc vô tuyến do Cục HKVN xác định.*

(c) Vị trí quan sát nói trên (chỗ ngồi, mặt nạ ô-xy và hệ thống đàm thoại nội bộ) phải luôn trong trạng thái hoạt động. Trong trường hợp vị trí quan sát được người được ủy quyền của Cục HKVN xác định là không hoạt động, người có AOC phải:

(1) Bố trí cho người được ủy quyền của Cục HKVN vị trí khác trong khoang hành khách; và

(2) Thực hiện các sửa chữa cần thiết vị trí quan sát phía trước trong vòng 3 ngày.

(d) Trường hợp Người khai thác từ chối không cho người được ủy quyền của Cục HKVN tiếp cận buồng lái, phải kịp thời có báo cáo giải trình nguyên nhân gửi lên Cục HKVN.

**12.055 THỰC HIỆN THỬ NGHIỆM VÀ KIỂM TRA**

(a) Cục HKVN thực hiện gia hạn AOC của Người khai thác khi Người khai thác đã nộp đủ hồ sơ theo quy định.

(b) Người có AOC có trách nhiệm tạo điều kiện cho Cục HKVN thực hiện kiểm tra và thanh tra tại mọi nơi, mọi thời điểm nhằm xác định tính tuân thủ của người có AOC với luật, quy chế áp dụng, và các điều khoản, điều kiện trong AOC.

(c) Người có AOC phải lưu giữ tại cơ sở khai thác chính các tài liệu sau đây:

(1) Tất cả các phần của AOC còn hiệu lực;

(2) Tất cả các phần của Tài liệu hướng dẫn khai thác và hướng dẫn bảo dưỡng của đơn vị mình;

(3) Một danh mục hiện hành nêu vị trí, chức vụ của các cá nhân chịu trách nhiệm từng loại hồ sơ, tài liệu và báo cáo mà Người khai thác phải lưu giữ theo quy định của luật, các quy chế và tiêu chuẩn hàng không áp dụng.

(d) Người có AOC một người lái phải gửi hồ sơ đến Cục HKVN.

(e) Việc người có AOC không trình Cục HKVN tất cả các phần của Giấy chứng nhận AOC, tài liệu hướng dẫn khai thác và hướng dẫn bảo dưỡng, các hồ sơ, tài liệu, báo cáo khi được yêu cầu có thể dẫn đến việc Cục HKVN đình chỉ một phần hoặc toàn bộ AOC.

## CHƯƠNG E: QUẢN LÝ GIẤY CHỨNG NHẬN AOC

### 12.060 CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI CÁN BỘ QUẢN LÝ KHAI THÁC VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Giám đốc điều hành phải được Cục HKVN chấp thuận và có quyền hạn nhằm đảm bảo tất cả các hoạt động khai thác bay và bảo dưỡng được cung cấp tài chính và được thực hiện với tiêu chuẩn an toàn cao nhất theo quy định của Cục HKVN.

(b) Khi thực hiện khai thác vận tải hàng không thương mại, người có AOC phải bổ nhiệm các cá nhân chịu trách nhiệm về quản lý và giám sát trong các lĩnh vực sau:

(1) Khai thác bay;

(2) Hệ thống bảo dưỡng;

(3) Huấn luyện tổ bay;

(4) Khai thác mặt đất;

(5) An toàn.

(c) Những người này phải chứng minh năng lực hàng không dân dụng và chính thức thực hiện chức năng được phân công phụ trách trong quá trình khai thác của người có AOC.

*Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.060 về các yêu cầu bổ sung đối với cán bộ quản lý.*

(d)[13] Người chịu trách nhiệm về quản lý và giám sát khai thác bay phải đáp ứng các tiêu chuẩn tối thiểu sau:

---

[13] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 11 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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)[14] 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 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.

(g)[15] 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.

---

[14] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 11 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[15] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 11 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(h)[16] 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)[17] 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)[18] 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.

---

[16] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 11 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[17] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 11 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[18] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 11 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(l)[19] 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.

**12.063 CƠ SỞ KHAI THÁC**

(a) Người có AOC không có năng lực bảo dưỡng tàu bay luôn phải đảm bảo duy trì cơ sở khai thác chính của mình và cơ sở bảo dưỡng chính thông qua việc ký hợp đồng tất cả các loại hình bảo dưỡng với các tổ chức AMO được phê chuẩn phù hợp với Phần 5 hoặc tương đương.

(b) Người có AOC được phép thực hiện bảo dưỡng theo quy định trong Phần 5 phải duy trì cơ sở khai thác và bảo dưỡng chính của mình.

(c) Người có AOC có thể thiết lập cơ sở khai thác chính và cơ sở bảo dưỡng chính tại cùng một địa điểm hoặc ở những địa điểm khác nhau.

(d) Người có AOC phải thông báo bằng văn bản cho Cục HKVN về dự định thiết lập hoặc thay đổi địa điểm của 2 cơ sở nói trên 30 ngày trước khi thực hiện dự định này.

(e) Người khai thác bay taxi 1 người lái không yêu cầu phải có cơ sở khai thác hoặc bảo dưỡng, song phải xác định vị trí và cá nhân được phân công lưu giữ các hồ sơ yêu cầu của mình, và phải sẵn sàng cung cấp cho người có thẩm quyền khi được yêu cầu.

**12.065 TRANG THIẾT BỊ**

(a) Người có AOC phải duy trì các trang thiết bị phục vụ cho khai thác và tiêu chuẩn đủ điều kiện bay tại cơ sở hoạt động chính. Trang thiết bị phải phù hợp với khu vực khai thác và loại hình khai thác.

---

[19] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 11 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) Người có AOC phải có đầy đủ trang thiết bị phục vụ mặt đất tại mỗi sân bay mà mình sử dụng nhằm đảm bảo phục vụ công tác cân bằng trọng tải, chất xếp tải an toàn cho tất cả các chuyến bay.

(c) Người khai thác bay taxi 1 người lái hoặc taxi cơ bản không yêu cầu phải có trang thiết bị hoặc nhân viên phục vụ, song phải có mặt tại tàu bay khi các dịch vụ đang được cung cấp cho tàu bay.

**12.067 HỆ THỐNG TÀI LIỆU AN TOÀN BAY**

(a) Người có AOC phải duy trì hệ thống tài liệu an toàn bay cung cấp cho nhân viên của mình các chính sách và phương thức phù hợp thông qua một hệ thống tài liệu hướng dẫn kết hợp nhằm đảm bảo mức an toàn cao nhất trong khai thác hàng không.

(b) Mỗi tài liệu hướng dẫn yêu cầu trong Phần này phải:

(1) Bao gồm các chỉ dẫn và thông tin cần thiết cho phép các nhân viên liên quan thực hiện nhiệm vụ và trách nhiệm của mình ở mức an toàn cao;

(2) Phải định dạng sao cho thuận lợi cho việc rà soát và có một hệ thống cho phép xác định được trạng thái sửa đổi hiện hành của từng tài liệu hướng dẫn;

(3) Có ghi ngày sửa đổi cuối cùng trên từng trang liên quan;

(4) Không trái với bất kỳ quy chế áp dụng nào của Việt Nam và phạm vi khai thác của người có AOC; và

(5) Mỗi tài liệu phải có hướng dẫn tham chiếu đến quy chế hàng không dân dụng liên quan.

(c) Không được bắt buộc áp dụng bất kỳ một chính sách, một phương thức khai thác bay hoặc một chức năng duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay trước khi phối hợp với Cục HKVN.

(d) Người có AOC phải trình Cục HKVN phê chuẩn các chính sách và quy trình dự kiến áp dụng tối thiểu 30 ngày trước ngày dự định thực hiện.

**12.068 THỰC HIỆN CÔNG VIỆC BỞI BÊN THỨ 3[20]:**

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.

---

[20] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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.

**12.070 KẾ HOẠCH KHAI THÁC**

(a) Khi thiết lập kế hoạch khai thác bay người có AOC phải:

(1) Dự tính đủ thời gian để phục vụ tàu bay một cách đầy đủ tại các điểm dừng trung gian; và

(2) Xem xét điều kiện gió hiện hành trên đường bay và tốc độ bay bằng đối với từng loại tàu bay.

(b) Tốc độ bay bằng áp dụng trong kế hoạch bay không được lớn hơn tốc độ bay bằng quy định của các động cơ tàu bay.

**12.073 HỆ THỐNG CHẤT LƯỢNG VÀ CHƯƠNG TRÌNH ĐÁNH GIÁ CHẤT LƯỢNG**

(a)[21] 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.

(b) Người có AOC phải đảm bảo mỗi hệ thống chất lượng có chương trình đảm bảo chất lượng. Chương trình đảm bảo chất lượng phải có các quy trình nhằm xác định tất cả các hoạt động khai thác được thực hiện phù hợp với yêu cầu, tiêu chuẩn và phương thức áp dụng.

(c) Chương trình đánh giá chất lượng, người phụ trách chất lượng phải được Cục HKVN chấp thuận.

---

[21] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 13 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(d) Người có AOC phải miêu tả hệ thống đánh giá chất lượng trong các tài liệu phù hợp.

(e) Trái với quy định tại khoản (a) nói trên, Cục HKVN có thể chấp thuận việc bổ nhiệm hai cán bộ phụ trách chất lượng, một cán bộ chịu trách nhiệm về khai thác và một cán bộ chịu trách nhiệm về bảo dưỡng với điều kiện người có AOC phải chỉ định một bộ phận quản lý chất lượng để đảm bảo việc áp dụng của hệ thống chất lượng được thực hiện đồng bộ trong toàn bộ quá trình khai thác.

(f) Người có AOC khai thác bay taxi không yêu cầu phải thiết lập chương trình đánh giá chất lượng nhưng phải chịu sự giám sát của Cục HKVN hoặc người được Cục HKVN ủy quyền.

**12.075 HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN**

(a) Người có AOC phải thiết lập hệ thống quản lý an toàn, hệ thống này phải được Cục HKVN chấp thuận và tối thiểu phải bao gồm các nội dung sau:

(1) Nhận dạng các mối đe dọa đối với an toàn;

(2) Đảm bảo thực hiện các biện pháp khắc phục cần thiết để duy trì mức an toàn chấp nhận;

(3) Đảm bảo liên tục theo dõi và thường xuyên đánh giá mức an toàn đạt được; và

(4) Đặt ra mục tiêu cải tiến liên tục mức an toàn tổng thể.

(b) Hệ thống quản lý an toàn của người có AOC phải xác định một cách rõ ràng giới hạn trách nhiệm an toàn trong toàn bộ tổ chức của Người khai thác, bao gồm cả trách nhiệm an toàn của một bộ phận của lãnh đạo liên quan.

(c) Hệ thống quản lý an toàn của người có AOC phải bao gồm các trách nhiệm phòng ngừa tai nạn với các nội dung sau:

(1) Quản lý phương pháp báo cáo, cả báo cáo có hoặc không có danh tính, và khắc phục các vấn đề liên quan đến an toàn xảy ra và gửi phản hồi đến nhân viên khai thác;

(2) Đánh giá xu hướng hoặc mô hình bất lợi trong ngành hàng không và của người có AOC;

(3) Thực hiện giảng bình vì mục đích đảm bảo an toàn; và

(4) Phát hành các bản tin an toàn và tiêu chuẩn hóa.

(d)[22] 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.

(e)[23] 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.

## 12.076 HỢP ĐỒNG PHỤC VỤ MẶT ĐẤT[24]

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

---

[22] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 14 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[23] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 14 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[24] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 15 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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.

**12.077 CHƯƠNG TRÌNH AN NINH**

(a) Người có AOC phải có chương trình an ninh nhằm đảm bảo:

(1) Tất cả các nhân viên liên quan nắm vững và tuân thủ các yêu cầu liên quan trong chương trình an ninh quốc gia của Việt Nam;

(2) Các nhân viên này được làm quen với các biện pháp và kỹ thuật phòng ngừa cho hành khách, hành lý, hàng hóa, thư tín, thiết bị, thiết bị dự phòng dự định chuyên chở trên tàu bay để họ có thể tham gia vào việc phòng chống các hành động phá hoại hoặc các hình thức can thiệp bất hợp pháp khác;

(3) Các nhân viên này có thể đưa ra các hành động phù hợp để ngăn chặn các hành động can thiệp bất hợp pháp như phá hoại hoặc chiếm giữ tàu bay bất hợp pháp nhằm giảm thiểu hậu quả xấu khi chúng xảy ra;

(4) Ngay lập tức cùng với tổ bay lập báo cáo về việc can thiệp bất hợp pháp gửi cho nhà chức trách địa phương nơi xảy ra sự cố và Cục HKVN;

(5) Tất cả các tàu bay phải mang theo danh mục các phương thức tìm kiếm vũ khí, chất nổ và các vật dụng nguy hiểm khác giấu trên tàu bay, các phương thức này phải phù hợp với loại tàu bay;

(6) Danh mục các phương thức tìm kiếm nói trên phải được hỗ trợ bởi tài liệu hướng dẫn về:

(i) Tiến trình thực hiện khi phát hiện có bom hoặc đồ vật đáng ngờ trên tàu bay, và

(ii) Các thông tin về địa điểm nguy hiểm nhất cụ thể của tàu bay.

(7) Nếu có bất kỳ thứ vũ khí nào được chấp nhận chuyên chở trên tàu bay thì trong tài liệu hướng dẫn khai thác phải có quy định phương pháp chuyên chở các vũ khí này sao cho không ai có thể tiếp cận được trong suốt thời gian bay.

**12.079 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH[25]**

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.

(Xem tiếp Công báo số 343 + 344)

[25] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 16 Phụ lục X 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 sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

**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