VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay và Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

(Tiếp theo Công báo số 637 + 638)

PHỤ LỤC VI
Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ QCATHK

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

1. Sửa đổi Điều 7.253 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi là Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT) như sau:

"**7.253 ĐIỀU KIỆN LÀ CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG - QUY ĐỊNH CHUNG**

a. Người có đủ điều kiện để cấp giấy phép cơ giới trên không phải:

1. Tối thiểu 18 tuổi;

2. Có Giấy chứng nhận sức khỏe loại 1 hoặc tương đương;

3. Đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết về những nội dung theo quy định;

4. Đáp ứng các yêu cầu về kiến thức hàng không theo quy định của Phần này áp dụng đối với năng định loại tàu bay đề nghị cấp trước khi đề nghị kiểm tra sát hạch thực hành;

5. Đạt bài kiểm tra sát hạch thực hành về những nội dung theo quy định đối với năng định loại tàu bay đề nghị cấp;

6. Tuân thủ các quy định của Phần này áp dụng cho chủng loại và hạng tàu bay đề nghị cấp.”

2. Sửa đổi Điều 7.397 quy định tại Mục 61 Phụ lục VI của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“7.397 QUY ĐỊNH CHUNG ĐIỀU KIỆN NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY

a. Người có đủ điều kiện để cấp giấy phép nhân viên điều độ khai thác bay phải:

1. Tối thiểu 21 tuổi;

2. Có tài liệu chứng minh kinh nghiệm hoặc huấn luyện theo quy định;

3. Đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết về những nội dung theo quy định;

4. Đạt bài kiểm tra sát hạch kỹ năng về những nội dung khai thác đối với năng định đề nghị cấp.”

3. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.107 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“Phụ lục 1 Điều 7.107: BẢNG PHÂN LOẠI MỨC ĐỘ THÔNG THẠO NGÔN NGỮ CỦA ICAO.

1.1 Mức độ chuyên gia, mở rộng và khai thác						
MỨC ĐỘ	**PHÁT ÂM** *Sử dụng ngôn ngữ của người bản địa và giọng phát âm dễ hiểu đối với cộng đồng Hàng không*	**CẤU TRÚC CÂU** *Cấu trúc ngữ pháp riêng liên quan và các mẫu câu được định dạng bởi các chức năng ngôn ngữ phù hợp với nhiệm vụ*	**TỪ VỰNG**	**TRÔI CHẢY**	**MỨC ĐỘ HIỂU**	**PHẢN ỨNG**
MỨC ĐỘ 6 (Chuyên gia)	Cách phát âm, nhấn mạnh, thanh điệu, ngữ điệu mặc dù có thể bị ảnh hưởng bởi ngôn ngữ thứ nhất hoặc tiếng địa phương nhưng hầu như không làm cho người nghe khó hiểu	Các cấu trúc ngữ pháp cơ bản và phức hợp và các mẫu câu liên tục được kiểm soát chặt chẽ	Vốn từ và độ chính xác của từ đủ để trao đổi thông tin một cách hiệu quả về các chủ đề đa dạng thông thường hoặc không thông thường. Từ vựng cần có tính thành ngữ, biểu cảm và dễ cảm nhận	Có khả năng nói dài, trôi chảy một cách tự nhiên, không gượng ép. Diễn đạt có âm điệu khác nhau với phong cách riêng. Tạo và kết nối các từ ngữ hợp lý một cách tự nhiên	Hiểu chính xác liên tục gần như tất cả các ngữ cảnh và bao gồm cả việc hiểu được những tinh tế của ngôn ngữ và văn hóa	Giao tiếp dễ dàng tất các tình huống. Nhạy bén với những ám hiệu bằng ngôn ngữ và phi ngôn ngữ, trả lời một cách thích đáng

MỨC ĐỘ 5 (Mở rộng)	Cách phát âm, nhấn mạnh, thanh điệu, ngữ điệu mặc dù có thể bị ảnh hưởng bởi ngôn ngữ thứ nhất hoặc tiếng địa phương nhưng hiếm khi làm cho người nghe khó hiểu	Các cấu trúc ngữ pháp cơ bản và phức hợp và các mẫu câu liên tục được kiểm soát chặt chẽ. Các cấu trúc phức hợp được sử dụng nhưng bị lỗi đôi khi ảnh hưởng tới nghĩa của câu	Vốn từ và độ chính xác của từ đủ để trao đổi thông tin một cách hiệu quả về các chủ đề chung, cụ thể liên quan tới công việc. Cách diễn đạt nhất quán và thành công. Từ vựng đôi khi có tính thành ngữ	Có khả năng nói dài về những chủ đề thông thường nhưng có thể và không sử dụng âm điệu khác nhau theo phong cách riêng. Có thể tận dụng việc tạo và kết nối các từ hợp lý	Hiểu chính xác các chủ đề chung, cụ thể và liên quan tới công việc. Hiểu chính xác hầu hết khi người nói gặp phải sự rắc rối về ngôn ngữ và tình huống hoặc các sự kiện thay đổi bất ngờ. Có thể hiểu nhiều dạng phát biểu (bằng tiếng thổ ngữ, giọng phát âm riêng)	Trả lời ngay lập tức thích đáng về có thông tin. Kiểm soát mối quan hệ giữa người nói và người nghe một cách hiệu quả
MỨC ĐỘ 4 (Khai thác)	Cách phát âm, nhấn mạnh, thanh điệu và ngữ điệu dù có thể bị ảnh hưởng bởi ngôn	Các cấu trúc ngữ pháp cơ bản và các mẫu câu liên tục được sử dụng một cách sáng tạo và	Vốn từ và độ chính xác của từ thường đủ để trao đổi một cách hiệu quả	Tạo ra những chuỗi từ với một thông tin âm vực thích hợp khi có thể	Hiểu chính xác hầu hết các chủ đề chung, cụ thể và liên quan tới công việc	Thường trả lời ngay lập tức, hợp lý và có thông tin. Tạo và

	ngữ thứ nhất hoặc tiếng địa phương nhưng đôi khi ảnh hưởng tới việc dễ hiểu	thường được kiểm soát chặt chẽ, có thể mắc lỗi, đặc biệt là trong những tình huống không thông thường hay bất ngờ nhưng hiếm khi ảnh hưởng tới nghĩa của câu	về các chủ đề chung, cụ thể và liên quan tới công việc. Có khả năng diễn đạt thành công khi thiếu từ trong những tình huống không thông thường hoặc bất ngờ	mất đi tính trôi chảy trong việc chuyển từ giọng văn tường thuật hay văn phong phát biểu sang giao tiếp tự nhiên, nhưng điều này không làm cản trở việc trao đổi thông tin hiệu quả	khi trọng âm và các giọng điệu trao đổi khác nhau được sử dụng dễ hiểu cho cộng đồng người sử dụng quốc tế. Khi người nói gặp phải sự phức tạp về ngôn ngữ và tình huống hoặc những sự kiện thay đổi bất ngờ, việc hiểu có thể chậm hơn hoặc đòi hỏi phải có chiến lược rõ ràng	duy trì sự trao đổi, thậm chí khi gặp phải sự thay đổi bất ngờ. Giải quyết hợp lý những hiểu nhầm hiển nhiên bằng cách kiểm tra, xác nhận và làm rõ
1.2 Mức độ tiền khai thác, sơ cấp và tiền sơ cấp						
MỨC ĐỘ 3 (Tiền khai thác)	Cách phát âm, nhấn mạnh thanh điệu và ngữ điệu bị ảnh hưởng bởi	Các cấu trúc ngữ pháp cơ bản và các mẫu câu đi kèm với tình huống có thể	Vốn từ và độ chính xác của những từ thường đủ để trao đổi	Tạo ra được hàng chuỗi từ, cụm từ và ngắt câu không hợp	Hiểu chính xác các chủ đề chung, cụ thể và liên quan	Đôi khi trả lời ngay lập tức chính xác và có thông

	ngôn ngữ thứ nhất hoặc tiếng địa phương và thường ảnh hưởng tới việc dễ hiểu	đoán trước thường xuyên không được kiểm soát chặt chẽ. Lỗi xuất hiện thường ảnh hưởng tới nghĩa của câu	thông tin về các chủ đề cụ thể và liên quan đến công việc, nhưng vốn từ hạn chế và việc chọn từ thường không chính xác và thường không thể diễn đạt thành công khi thiếu từ	lý, chậm chạp hoặc do dự trong diễn đạt có thể ngăn cản hiệu quả của việc trao đổi thông tin. Đôi khi quên mất việc nói đủ câu	tới công việc khi trọng âm và các giọng điệu khác nhau được sử dụng dễ hiểu cho cộng đồng người sử dụng Quốc tế. Có thể hiểu sai khi gặp phải sự phức tạp về ngôn ngữ và tình huống hoặc những sự kiện thay đổi bất ngờ	tin. Có khả năng tạo và duy trì sự trao đổi dễ dàng các chủ đề quen thuộc và những tình huống có thể đoán trước. Thường trả lời không hợp lý khi gặp phải một sự kiện thay đổi bất ngờ
MỨC ĐỘ 2 (Sơ cấp)	Cách phát âm, nhấn mạnh thanh điệu và ngữ điệu bị ảnh hưởng nặng nề bởi ngôn ngữ thứ nhất hoặc	Chỉ thể hiện ở sự kiểm soát hạn chế trong một vài cấu trúc ngữ pháp và mẫu câu đơn giản, dễ nhớ	Vốn từ hạn chế, kể cả những từ đơn lẻ và cụm từ dễ nhớ	Chỉ có thể diễn đạt ngắn bằng những từ đơn lẻ, dễ nhớ bằng cách ngắt quãng và không đủ câu	Hiểu hạn chế các cụm từ dễ nhớ, đơn lẻ khi chúng được phát âm một cách chậm	Thời gian trả lời chậm và thường không hợp lý. Phản ứng hạn chế với

	tiếng địa phương và thường ảnh hưởng tới việc dễ hiểu			để tìm ra cách diễn đạt và phát âm rõ ràng những từ không quen thuộc	chạp và cẩn thận	các thói quen trao đổi đơn giản
MỨC ĐỘ 1 (Tiền sơ cấp)	Thể hiện ở mức thấp hơn mức sơ cấp	Thể hiện ở mức thấp hơn mức sơ cấp	Thể hiện ở mức thấp hơn mức sơ cấp	Thể hiện ở mức thấp hơn mức sơ cấp	Thể hiện ở mức thấp hơn mức sơ cấp	Thể hiện ở mức thấp hơn mức sơ cấp

Chú ý: *Mức khai thác (Mức 4) là mức độ thành thạo yêu cầu tối thiểu để trao đổi thông tin liên lạc vô tuyến. Mức từ 1 đến 3 thể hiện các mức độ Tiền sơ cấp. Sơ cấp và Tiền khai thác của việc sử dụng thành thạo ngôn ngữ, tất cả các mức này thể hiện mức độ thông thạo dưới mức yêu cầu về sử dụng thông thạo ngôn ngữ của ICAO. Mức 5 và 6 là các mức mở rộng và chuyên gia, đây là mức độ thông thạo trên tiêu chuẩn tối thiểu. Nói chung, bảng phân loại này sẽ được xem như là tiêu chí để đào tạo, kiểm tra và hỗ trợ cho các học viên đạt được mức khai thác của ICAO (Mức 4).”*

4. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 3 Điều 7.110 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"

ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP
(APPLICATION FOR)
GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG
(ORIGINAL AIRMAN LICENSE)
THÀNH VIÊN TỔ BAY
[FLIGHT CREW MEMBER]

HƯỚNG DẪN (INSTRUCTIONS)
In hoặc đánh máy. Không viết vào phần bôi đen, phần này chỉ dành cho Cục HKVN. Chỉ nộp đơn bản gốc cho phòng Tiêu chuẩn An toàn bay hoặc người được Cục Hàng không ủy quyền, nếu thiếu chỗ thì dùng tờ đính kèm (Print or type. Do not write in shaded areas, these are for CAAV use only. Submit original only to the Flight Safety Standards Department or a CAAV Authorized Person. If additional space is required, use an attachment)

A. TÔI LÀM ĐƠN NÀY ĐỀ NGHỊ (APPLICATION IS HEREBY MADE FOR) ☐ **CẤP MỚI (ISSUANCE)** ☐ **CẤP LẠI CÁC GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG VIỆT NAM SAU (REISSUANCE OF THE FOLLOWING VIETNAM AIRMAN LICENSE):**

1. ☐ HỌC VIÊN BAY (STUDENT PILOT)
2. ☐ NGƯỜI LÁI TÀU BAY TƯ NHÂN (PRIVATE PILOT)
3. ☐ NGƯỜI LÁI TÀU BAY THƯƠNG MẠI (COMMERCIAL PILOT)
4. ☐ NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG (AIRLINE TRANSPORT PILOT)
5. ☐ CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG (FLIGHT ENGINEER)
6. ☐ GIÁO VIÊN BAY (FLIGHT INSTRUCTOR)
7. ☐ NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY (FLIGHT DISPATCHER)
8. ☐ LOẠI KHÁC (OTHER):

B. GIẤY PHÉP HOẶC NĂNG ĐỊNH ĐỀ NGHỊ (LICENSE OR RATING APPLIED FOR ON BASIS OF):

☐ 1.HOÀN THIỆN YÊU CẦU KIỂM TRA KIẾN THỨC VÀ KỸ NĂNG (COMPLETION OF REQUIRED KNOWLEDGE AND SKILL TEST)	2. LOẠI TÀU BAY ĐƯỢC SỬ DỤNG (AIRCRAFT TO BE USED) (Nếu có yêu cầu kiểm tra bay -*if flight test required*)	3. TỔNG GIỜ BAY TRÊN LOẠI TÀU BAY / SIM /FTD (TOTAL TIME IN THIS AIRCRAFT/SIM/FTD Hours)	4. GIỜ BAY LÁI CHÍNH (PILOT-IN-COMMAND Hours.)

C.CHỦNG LOẠI VÀ/ HOẶC HẠNG TÀU BAY CÓ LIÊN QUAN (THE FOLLOWING CATEGORY AND/OR CLASS IS INVOLVED):

1. ☐ TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ (AEROPLANE – SINGLE ENGINE LAND)
2. ☐ TÀU BAY NHIỀU ĐỘNG CƠ (AEROPLANE – MULTIENGINE LAND)
3. ☐ TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ (AEROPLANE – SINGLE ENGINE SEA)
4. ☐ TÀU BAY NHIỀU ĐỘNG CƠ (AEROPLANE – MULTIENGINE SEA)
5. ☐ TÀU LƯỢN (GLIDER……(*SPECIFY TOW*)➔
6. ☐ MÁY BAY LÊN THẲNG (ROTORCRAFT……(*SPECIFY CLASS*)➔
7. ☐ NHẸ HƠN KHÔNG KHÍ (LIGHTER THAN AIR. …… .(*SPECIFY CLASS*))➔
8. ☐ POWERED LIFT

D. NĂNG ĐỊNH CÓ LIÊN QUAN (THE FOLLOWING RATING IS INVOLVED):

1. ☐ THIẾT BỊ (INSTRUMENT)
2. ☐ CHỦNG LOẠI II HOẶC III (CATEGORY II OR III APPROACHES)
3. ☐ NĂNG ĐỊNH LOẠI BỔ SUNG (ADDED TYPE RATING……(*SPECIFY*)➔
4. ☐ NĂNG ĐỊNH KHÁC (OTHER RATING……(*SPECIFY*)➔

E. THÔNG TIN CÁ NHÂN (AIRMAN PERSONAL INFORMATION):

1. TÊN (Họ, tên, tên lót) - NAME (*Last, First, Middle*)	2. ĐỊA CHỈ THƯỜNG TRÚ (Đường phố hoặc Hòm thư)-PERMANENT ADDRESS (*Street or PO Box Number*)
3. ĐIỆN THOẠI VÀ FAX (TELEPHONE AND FAX)	4. CITY THÀNH PHỐ/STATE/PROVINCE TỈNH MAIL CODE COUNTRY QUỐC GIA

5. *NGÀY THÁNG NĂM SINH (THÁNG, NGÀY, NĂM)* DATE OF BIRTH *(MONTH, DAY, YEAR)*	6. NƠI SINH (PLACE OF BIRTH)	7. QUỐC TỊCH NATIONALITY (*CITIZENSHIP*)	8. TRÌNH ĐỘ NGÔN NGỮ Language Proficiency Level 4/+? ☐ Có (Yes) ☐ Không (No)

9. CHIỀU CAO (HEIGHT)	10. CÂN NẶNG (WEIGHT)	11. TÓC (HAIR)	12.MẮT (EYES)	13.GIỚI TÍNH (SEX)	14. ĐỊA CHỈ HÒM THƯ ĐIỆN TỬ (E-MAIL ADDRESS)	15. *For FSI Use*

F. GHI CHÉP GIỜ BAY (RECORD OF PILOT TIME) (Không viết vào phần tô bóng -*Do Not Write In The Shaded Areas*):

	Tổng (Total)	Bay dưới sự hướng dẫn (Instruction Received	Bay đơn (Solo)	Lái chính - Pilot In Command (PIC)	Bay đường dài dưới sự hướng dẫn (Cross Country Instruction Received)	Bay đơn đường dài (Cross Country Solo)	Bay lái chính đường dài (Cross Country PIC)	Bay bằng thiết bị (Instrument)	Bay đêm dưới sự hướng dẫn (Night Instruction Received)	Cất/hạ cánh đêm (Night Take-Off/ Landing)	Lái chính đêm (Night PIC)	Lái chính cất hạ cánh đêm (Night Take-Off/ Landing PIC)	Số chuyến bay (Number Of Flights)	Number Of Aero-Tows	Number Of Ground Launches	Number Of Power Launches
Tàu lượn (Gliders)																
(Free Balloon)														DÁN ẢNH TẠI ĐÂY (ATTACH APPLICANT PHOTO HERE) (Kích thước hộ chiếu-Passport Size)		
Khí cầu (Airship)																
Tàu bay (Aeroplane)				Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)			Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)				Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)	Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)				

CAAV-FSSD Form 541 [2]2015

Máy bay lên thẳng (Rotorcraft)				Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)			Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)				Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)	Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)
Nâng bằng lực (Powered Lift)				Lái chính (PIC / Lái phụ (SIC)			Lái chính (PIC / Lái phụ (SIC)				Lái chính (PIC / Lái phụ (SIC)	Lái chính (PIC / Lái phụ (SIC)
Buồng lái mô phỏng (Simulator)												
Thiết bị huấn luyện (Training Device)												
PCATD												

G. THÔNG TIN ĐÁNH GIÁ SỨC KHỎE (MEDICAL EVALUATION INFORMATION):

1. HẠNG CHỨNG CHỈ (CLASS OF CERTIFICATE)	2. QUỐC GIA CẤP (STATE OF ISSUE)	3. NGÀY CẤP (DATE OF ISSUE)	4. GIÁM ĐỊNH VIÊN (MEDICAL EXAMINER)

H. BẠN ĐÃ BỊ KIỂM TRA KHÔNG ĐẠT CHO GIẤY PHÉP HOẶC NĂNG ĐỊNH NÀY CHƯA (HAVE YOU FAILED A TEST FOR THIS LICENSE OR RATING? 1. ☐ Có (Yes) 2. ☐ Không (No)

I. CHỨNG THỰC (APPLICANT'S CERTIFICATION)— Tôi Cam đoan rằng tất cả những thông tin cung cấp ở trên là chính xác và đúng sự thật, và tôi đồng ý rằng đó là cơ sở để cấp giấy phép cho tôi (I certify that all statements and answers provided by me on this application form are complete and true to the best of my knowledge and I agree that they are to be considered as part of the basis for issuance of any CAAV license to me).

A person shall not with intent to deceive: (c) make any false representation for the purpose of procuring for himself or any other person the grant, issue, renewal or variation of any such license...	1. NGÀY (DATE)	2. CHỮ KÝ CỦA ỨNG VIÊN (APPLICANT SIGNATURE):

J. Ý KIẾN CỦA GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN (INSTRUCTOR'S RECOMMENDATION)
Tôi đã hướng dẫn cho ứng viên và xem xét cho cá nhân này thực hiện bài kiểm tra (I have personally instructed the applicant and consider this person ready to take the test).

1. Ngày (Date)	2. Chữ ký của người hướng dẫn (Instructor's Signature) (Tên và chữ ký -*Print Name and Sign*)	3. Số giấy phép (License Number)	4.Thời hạn giấy phép (License Expires)

K. DESIGNATED EXAMINER'S OR AIRMAN CERTIFICATION REPRESENTATIVE REPORT

1. ☐ Giấy phép học viên bay (Student Pilot License Issued) (Bản chụp -*Copy Attached*)
2. ☐ Tôi đã kiểm tra sổ ghi giờ bay và/ hoặc hồ sơ huấn luyện, và xác nhận cá nhân phù hợp với yêu cầu của Bộ quy chế An toàn Hàng không Phần 7 cho việc cấp giấy phép hoặc năng định (I have personally reviewed this applicant's pilot logbook and/or training record, and certify that the individual meets the pertinent requirements of VAR Part 7 for the license or rating sought).
3. ☐ Tôi đã kiểm tra kiến thức (I have personally tested this applicant's knowledge).
4. ☐ Tôi đã kiểm tra và / hoặc I have personally tested and/or verified this applicant in accordance with pertinent procedures and standards with the results indicated below.
5. ☐ Đồng ý (Approved) – Giấy phép được cấp (License Issued) (bản gốc -*Original Attached*)
6. ☐ Không đồng ý (Disapproved) – Báo cáo không đồng ý (Disapproval Notice Issued) (Bản gốc- *Original Attached*)

7. Địa điểm kiểm tra (Location of Test) (Thiết bị, Thành phố, đảo/bang/tỉnh - *Facility, City, Island/State/Province*)	8. Thời gian kiểm tra (Duration of Test)		
	(a) Mặt đất (Ground)	(b) Buồng lái giả định / Thiết bị huấn luyện (Simulator/FTD)	(c) Bay (Flight)

9. Giấy phép hoặc năng định kiểm tra (License or Rating for Which Tested)	10. Loại tàu bay (Type of Aircraft Used)	11. Số đăng ký (Registration No)

12. Ngày (Date)	13. Chữ ký của giáo viên kiểm tra (Examiner's Signature) (Tên & chữ ký - *Print Name & Sign*)	14. Số giấy phép (License No).	15.Số ủy quyền (Designation No).	16. Thời hạn ủy quyền (Designation Expires)

L. ĐÁNH GIÁ (EVALUATOR'S RECORD) (Dùng cho giấy phép lái máy bay vận tải hàng không và / hoặc năng định loại -*Use For ATP License And/Or Type Ratings*):

	GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN (INSPECTOR)	GIÁO VIÊN KIỂM TRA (EXAMINER)	Ký tên và số giấy phép (Signature and License Number)	Ngày (Date)
1. Phỏng vấn (Oral)	☐	☐		
2. Buồng lái mô phỏng được phê chuẩn / Thiết bị huấn luyện (Approved Simulator/Training Device Check)	☐	☐		
3. Kiểm tra bay (Aircraft Flight Check)	☐	☐		

M. BÁO CÁO CẦU GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HOẶC CHUYÊN VIÊN CẤP PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG (AVIATION SAFETY INSPECTOR OR PEL LICENSING OFFICER REPORT)
I have personally tested this applicant in accordance with or have otherwise verified that this applicant complies with pertinent procedures, standards, policies, and/or necessary requirements with the result indicated below

1. ☐ **Đồng ý (Approved)** – Cấp giấy phép tạm thời (Temporary License Issued (Bản gốc -*Original Attached*)		2. ☐ **Không đồng ý -Disapproved** – Báo cáo không đồng ý (Disapproved Notice Issued) (Bản gốc -*Original Attached*)		
3. Địa điểm kiểm tra (Location of Test) (Thiết bị, Thành phố, đảo/bang/tỉnh -*Facility, City, Island/State/Province*)			4. Thời gian kiểm tra (Duration of Test) (a) Mặt đất (Ground)	(b) Buồng lái mô phỏng/thiết bị huấn luyện (Simulator/FTD) / (c) Bay (Flight)
5. Giấy phép hoặc năng định kiểm tra (License or Rating for Which Tested)	6. Loại tàu bay (Type(s) of Aircraft Used)		7. Số đăng ký (Registration No.(s))	
8. ☐ Giấy phép học viên bay (Student Pilot License Issued)	13. ☐ Giấy phép hoặc năng định cơ bản (License or Rating Based)	14. ☐ Giáo viên hướng dẫn bay (Flight Instructor)	16. ☐ Giáo viên mặt đất (Ground Instructor)	
9. ☐ Ý kiến của giáo viên kiểm tra (Examiner's Recommendation)	(a) ☐ Trình độ khóa học được phê chuẩn (Approved Course Graduate)	(a) ☐ Cấp lại (Renewal)		
(a) ☐ Đồng ý (Accepted) (b) ☐ Không đồng ý (Rejected)	(b) ☐ Tiêu chuẩn khác được Cục HKVN phê chuẩn (Other Approved CAAV Qualification Criteria)	(b) ☐ Hồi phục (Reinstatement)		
10. ☐ Cấp lại hoặc đổi giấy phép người lái tàu bay (Reissue or Exchange of Pilot License)		15. Instructor Renewal Based On		
11. ☐ Hướng dẫn kiểm tra sức khỏe đặc biệt (Special Medical test conducted)		(a) ☐ Hoạt động (Activity)	(c) ☐ Khóa huấn luyện (Training Course)	
12. ☐ Hướng dẫn kiểm tra trình độ ngoại ngữ (Language Proficiency test conducted)		(b) ☐ Kiểm tra (Test)	(d) ☐ Nhiệm vụ và trách nhiệm (Duties and Responsibilities)	
17. Tên khóa huấn luyện (Training Course (FIRC) Name)		18. Số chứng chỉ trung tâm huấn luyện được phê chuẩn (ATO Certificate No).	19. Ngày kết thúc (Graduation Date)	
20. Ngày (Date)	21. Chữ ký của giáo viên kiểm tra (Inspector's Signature) (Tên & chữ ký - *Print Name & Sign*)	22. Số kiểm soát (Control Number)	23. CASORT-PEL Entry	

N. HỒ SƠ ĐÍNH KÈM (ATTACHMENTS):	6. ☐ Thông tin cá nhân được kiểm tra (Airman's Identification (ID) checked----------	ID:
1. ☐ Giấy phép học viên bay (Student Pilot License) (bản chụp -*copy*)	7. Mẫu của ID (Form of ID)	11. Tên (Name)
2. ☐ Báo cáo kiểm tra (Knowledge Test Report)	8. Số (Number)	12. Ngày sinh (Date of Birth)
3. ☐ Giấy phép tạm thời (Temporary Airman License)	9. Thời hạn hiệu lực (Expiration Date)	13. Số giấy phép (License Number)
4. ☐ Báo cáo không đồng ý (Notice of Disapproval)	10. Số điện thoại (Telephone Number)	14. Địa chỉ hòm thư điện tử (E-Mail Address)
5. ☐ Giấy phép thay thế (Superseded Airman License)		

”

5. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.120 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“ Phụ lục 1 Điều 7.120: Nội dung huấn luyện cho tổ lái nhiều thành viên

a. Mục tiêu của khóa huấn luyện là để người lái thành thạo trong công tác phối hợp tổ lái nhiều thành viên (MCC) để khai thác an toàn trên các máy bay nhiều động cơ nhiều người lái theo quy tắc bay bằng thiết bị và đảm bảo rằng:

1. Lái chính thực hiện các chức năng quản lý và đưa ra quyết định cho dù anh ta là phi công bay hay là phi công không bay.

2. Các nhiệm vụ của phi công bay và phi công không bay được quy định rõ ràng và phân công theo cách phi công bay có thể hướng sự chú ý của anh ta vào việc vận hành và kiểm soát tàu bay.

3. Có sự phối hợp hiệu quả một cách có trật tự phù hợp khi gặp phải các tình huống bình thường, bất thường và khẩn nguy.

4. Sự giám sát, thông tin và hỗ trợ qua lại lẫn nhau luôn luôn được đảm bảo.

b. Các giáo viên huấn luyện Phối hợp tổ lái nhiều thành viên phải rất thành thạo với vấn đề nhân tố con người và quản lý nguồn nhân lực tổ bay. Họ phải được cập nhật với sự phát triển mới nhất của việc huấn luyện nhân tố con người và các kỹ năng CRM;

c. Giáo trình huấn luyện kiến thức lý thuyết được xây dựng theo quy định của Cục HKVN;

d. Giáo trình huấn luyện bay được quy định tại Hướng dẫn 07-016 (AC 07-016) của Cục HKVN;

đ. Khi kết thúc khóa học, người đề nghị có thể được cấp Giấy chứng nhận đã hoàn thành khóa học;

e. Người có Giấy chứng nhận đã hoàn thành huấn luyện MCC về trực thăng sẽ được miễn trừ quy định hoàn thành chương trình kiến thức lý thuyết quy định tại Hướng dẫn 07-016 (AC 07-016) của Cục HKVN.”

6. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.135 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“Phụ lục 1 Điều 7.135: Mẫu đơn đề nghị cấp Giấy phép học viên bay

ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP
(APPLICATION FOR)
GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG
(ORIGINAL AIRMAN LICENSE)
THÀNH VIÊN TỔ BAY
[FLIGHT CREW MEMBER]

HƯỚNG DẪN (INSTRUCTIONS)
In hoặc đánh máy. Không viết vào phần bôi đen, phần này chỉ dành cho Cục HKVN. Chỉ nộp đơn bản gốc cho phòng Tiêu chuẩn An toàn bay hoặc người được Cục Hàng không ủy quyền, nếu thiếu chỗ thì dùng tờ đính kèm (Print or type. Do not write in shaded areas, these are for CAAV use only. Submit original only to the Flight Safety Standards Department or a CAAV Authorized Person. If additional space is required, use an attachment)

A. TÔI LÀM ĐƠN NÀY ĐỀ NGHỊ (APPLICATION IS HEREBY MADE FOR) ☐ **CẤP MỚI (ISSUANCE)** ☐ **CẤP LẠI CÁC GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG VIỆT NAM SAU (REISSUANCE OF THE FOLLOWING VIETNAM AIRMAN LICENSE):**

1. ☐ HỌC VIÊN BAY (STUDENT PILOT)
2. ☐ NGƯỜI LÁI TÀU BAY TƯ NHÂN (PRIVATE PILOT)
3. ☐ NGƯỜI LÁI TÀU BAY THƯƠNG MẠI (COMMERCIAL PILOT)
4. ☐ NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG (AIRLINE TRANSPORT PILOT)
5. ☐ CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG (FLIGHT ENGINEER)
6. ☐ GIÁO VIÊN BAY (FLIGHT INSTRUCTOR)
7. ☐ NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY (FLIGHT DISPATCHER)
8. ☐ LOẠI KHÁC (OTHER):

B. GIẤY PHÉP HOẶC NĂNG ĐỊNH ĐỀ NGHỊ (LICENSE OR RATING APPLIED FOR ON BASIS OF):

☐ 1.HOÀN THIỆN YÊU CẦU KIỂM TRA KIẾN THỨC VÀ KỸ NĂNG (COMPLETION OF REQUIRED KNOWLEDGE AND SKILL TEST)	2. LOẠI TÀU BAY ĐƯỢC SỬ DỤNG (AIRCRAFT TO BE USED) (Nếu có yêu cầu kiểm tra bay -*if flight test required*)	3. TỔNG GIỜ BAY TRÊN LOẠI TÀU BAY / SIM /FTD (TOTAL TIME IN THIS AIRCRAFT/SIM/FTD Hours)	4. GIỜ BAY LÁI CHÍNH (PILOT-IN-COMMAND Hours)

C.CHỦNG LOẠI VÀ/ HOẶC HẠNG TÀU BAY CÓ LIÊN QUAN (THE FOLLOWING CATEGORY AND/OR CLASS IS INVOLVED):

1. ☐ TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ (AEROPLANE – SINGLE ENGINE LAND)
2. ☐ TÀU BAY NHIỀU ĐỘNG CƠ (AEROPLANE – MULTIENGINE LAND)
3. ☐ TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ (AEROPLANE – SINGLE ENGINE SEA)
4. ☐ TÀU BAY NHIỀU ĐỘNG CƠ (AEROPLANE – MULTIENGINE SEA)
5. ☐ TÀU LƯỢN (GLIDER……(*SPECIFY TOW*)➔ ----------
6. ☐ MÁY BAY LÊN THẲNG (ROTORCRAFT……(*SPECIFY CLASS*)➔ ----------
7. ☐ NHẸ HƠN KHÔNG KHÍ (LIGHTER THAN AIR. ……(*SPECIFY CLASS*))➔ ----------
8. ☐ POWERED LIFT

D. NĂNG ĐỊNH CÓ LIÊN QUAN (THE FOLLOWING RATING IS INVOLVED):

1. ☐ THIẾT BỊ (INSTRUMENT)
2. ☐ CHỦNG LOẠI II HOẶC III (CATEGORY II OR III APPROACHES)
3. ☐ NĂNG ĐỊNH LOẠI BỔ SUNG (ADDED TYPE RATING……(*SPECIFY*)➔ ----------
4. ☐ NĂNG ĐỊNH KHÁC (OTHER RATING……(*SPECIFY*)➔

E. THÔNG TIN CÁ NHÂN (AIRMAN PERSONAL INFORMATION):

1. TÊN (Họ, tên, tên lót) - NAME (*Last, First, Middle*)	2. ĐỊA CHỈ THƯỜNG TRÚ (Đường phố hoặc Hòm thư)-PERMANENT ADDRESS (*Street or PO Box Number*)
3. ĐIỆN THOẠI VÀ FAX (TELEPHONE AND FAX)	4. CITY THÀNH PHỐ/STATE/PROVINCE TỈNH MAIL CODE COUNTRY QUỐC GIA

5. *NGÀY THÁNG NĂM SINH (THÁNG, NGÀY, NĂM)* DATE OF BIRTH *(MONTH, DAY, YEAR)*	6. NƠI SINH (PLACE OF BIRTH)	7. QUỐC TỊCH NATIONALITY (*CITIZENSHIP*)	8. TRÌNH ĐỘ NGÔN NGỮ Language Proficiency Level 4/+? ☐ Có (Yes) ☐ Không (No)

9. CHIỀU CAO (HEIGHT)	10. CÂN NẶNG (WEIGHT)	11. TÓC (HAIR)	12.MẮT (EYES)	13.GIỚI TÍNH (SEX)	14. ĐỊA CHỈ HÒM THƯ ĐIỆN TỬ (E-MAIL ADDRESS)	15. *For FSI Use*

F. GHI CHÉP GIỜ BAY (RECORD OF PILOT TIME) (Không viết vào phần tô bóng -*Do Not Write In The Shaded Areas*):

	Tổng (Total)	Bay dưới sự hướng dẫn (Instruction Received)	Bay đơn (Solo)	Lái chính - Pilot in Command (PIC)	Bay đường dài dưới sự hướng dẫn (Cross Country Instruction Received)	Bay đơn đường dài (Cross Country Solo)	Bay lái chính đường dài (Cross Country PIC)	Bay bằng thiết bị (Instrument)	Bay đêm dưới sự hướng dẫn (Night Instruction Received)	Cất/hạ cánh đêm (Night Take-Off/ Landing)	Lái chính đêm (Night PIC)	Lái chính cất/ hạ cánh đêm (Night Take-Off/ Landing PIC)	Số chuyến bay (Number Of Flights)	Number Of Aero-Tows	Number Of Ground Launches	Number Of Power Launches
Tàu lượn (Gliders)																
(Free Balloon)														DÁN ẢNH TẠI ĐÂY (ATTACH APPLICANT PHOTO HERE) (Kích thước hộ chiếu-Passport Size)		
Khí cầu (Airship)																
Tàu bay (Aeroplane)				Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)			Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)				Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)	Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)				

Máy bay lên thẳng (Rotorcraft)				Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)			Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)				Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)	Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)	
Nâng bằng lực (Powered Lift)				Lái chính (PIC / Lái phụ (SIC)			Lái chính (PIC / Lái phụ (SIC)				Lái chính (PIC / Lái phụ (SIC)	Lái chính (PIC / Lái phụ (SIC)	
Buồng lái mô phỏng (Simulator)													
Thiết bị huấn luyện (Training Device)													
PCATD													

G. THÔNG TIN ĐÁNH GIÁ SỨC KHỎE (MEDICAL EVALUATION INFORMATION):

1. HẠNG CHỨNG CHỈ (CLASS OF CERTIFICATE)	2. QUỐC GIA CẤP (STATE OF ISSUE)	3. NGÀY CẤP (DATE OF ISSUE)	4. GIÁM ĐỊNH VIÊN (MEDICAL EXAMINER)

H. BẠN ĐÃ BỊ KIỂM TRA KHÔNG ĐẠT CHO GIẤY PHÉP HOẶC NĂNG ĐỊNH NÀY CHƯA (HAVE YOU FAILED A TEST FOR THIS LICENSE OR RATING? 1. ☐ Có (Yes) 2. ☐ Không (No)

I. CHỨNG THỰC (APPLICANT'S CERTIFICATION)— Tôi Cam đoan rằng tất cả những thông tin cung cấp ở trên là chính xác và đúng sự thật, và tôi đồng ý rằng đó là cơ sở để cấp giấy phép cho tôi (I certify that all statements and answers provided by me on this application form are complete and true to the best of my knowledge and I agree that they are to be considered as part of the basis for issuance of any CAAV license to me).

A person shall not with intent to deceive: (c) make any false representation for the purpose of procuring for himself or any other person the grant, issue, renewal or variation of any such license...	1. NGÀY (DATE)	2. CHỮ KÝ CỦA ỨNG VIÊN (APPLICANT SIGNATURE):

J. Ý KIẾN CỦA GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN (INSTRUCTOR'S RECOMMENDATION)
Tôi đã hướng dẫn cho ứng viên và xem xét cho cá nhân này thực hiện bài kiểm tra (I have personally instructed the applicant and consider this person ready to take the test).

1. Ngày (Date)	2. Chữ ký của người hướng dẫn (Instructor's Signature) (Tên và chữ ký -*Print Name and Sign*)	3. Số giấy phép (License Number)	4.Thời hạn giấy phép (License Expires)

K. DESIGNATED EXAMINER'S OR AIRMAN CERTIFICATION REPRESENTATIVE REPORT

1. ☐ Giấy phép học viên bay (Student Pilot License Issued) (Bản chụp -*Copy Attached*)
2. ☐ Tôi đã kiểm tra sổ ghi giờ bay và/ hoặc hồ sơ huấn luyện, và xác nhận cá nhân phù hợp với yêu cầu của Bộ quy chế An toàn Hàng không Phần 7 cho việc cấp giấy phép hoặc năng định (I have personally reviewed this applicant's pilot logbook and/or training record, and certify that the individual meets the pertinent requirements of VAR Part 7 for the license or rating sought).
3. ☐ Tôi đã kiểm tra kiến thức (I have personally tested this applicant's knowledge).
4. ☐ Tôi đã kiểm tra và / hoặc I have personally tested and/or verified this applicant in accordance with pertinent procedures and standards with the results indicated below.
5. ☐ Đồng ý (Approved) – Giấy phép được cấp (License Issued) (Bản gốc -*Original Attached*)
6. ☐ Không đồng ý (Disapproved) – Báo cáo không đồng ý (Disapproval Notice Issued) (Bản gốc- *Original Attached*)

7. Địa điểm kiểm tra (Location of Test) (Thiết bị, Thành phố, đảo/bang/tỉnh - *Facility, City, Island/State/Province*)	8. Thời gian kiểm tra (Duration of Test)		
	(a) Mặt đất (Ground)	(b) Buồng lái giả định / Thiết bị huấn luyện (Simulator/FTD)	(c) Bay (Flight)

9. Giấy phép hoặc năng định kiểm tra (License or Rating for Which Tested)	10. Loại tàu bay (Type of Aircraft Used)	11. Số đăng ký (Registration No)

12. Ngày (Date)	13. Chữ ký của giáo viên kiểm tra (Examiner's Signature) (Tên & chữ ký - *Print Name & Sign*)	14. Số giấy phép (License No).	15.Số ủy quyền (Designation No).	16. Thời hạn ủy quyền (Designation Expires)

L. ĐÁNH GIÁ (EVALUATOR'S RECORD) (Dùng cho giấy phép lái máy bay vận tải hàng không và / hoặc năng định loại -*Use For ATP License And/Or Type Ratings*):

	GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN (INSPECTOR)	GIÁO VIÊN KIỂM TRA (EXAMINER)	Ký tên và số giấy phép (Signature and License Number)	Ngày (Date)
1. Phỏng vấn (Oral)	☐	☐		
2. Buồng lái mô phỏng được phê chuẩn / Thiết bị huấn luyện (Approved Simulator/Training Device Check)	☐	☐		
3. Kiểm tra bay (Aircraft Flight Check)	☐	☐		

M. BÁO CÁO CẦU GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HOẶC CHUYÊN VIÊN CẤP PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG (AVIATION SAFETY INSPECTOR OR PEL LICENSING OFFICER REPORT)
I have personally tested this applicant in accordance with or have otherwise verified that this applicant complies with pertinent procedures, standards, policies, and/or necessary requirements with the result indicated below

1. ☐ **Đồng ý (Approved)** — Cấp giấy phép tạm thời (Temporary License Issued (Bản gốc -*Original Attached*)			2. ☐ **Không đồng ý -Disapproved** – Báo cáo không đồng ý (Disapproved Notice Issued) (Bản gốc -*Original Attached*)		
3. Địa điểm kiểm tra (Location of Test) (Thiết bị, Thành phố, đảo/bang/tỉnh -*Facility, City, Island/State/Province*)				4. Thời gian kiểm tra (Duration of Test)	
				(a) Mặt đất (Ground)	(b) Buồng lái mô phỏng/thiết bị huấn luyện (Simulator/FTD)	(c) Bay (Flight)
5. Giấy phép hoặc năng định kiểm tra (License or Rating for Which Tested)		6. Loại tàu bay (Type(s) of Aircraft Used)		7. Số đăng ký (Registration No.(s))		
8. ☐ Giấy phép học viên bay (Student Pilot License Issued)		13. ☐ Giấy phép hoặc năng định cơ bản (License or Rating Based)		14. ☐ Giáo viên hướng dẫn bay (Flight Instructor)	16. ☐ Giáo viên mặt đất (Ground Instructor)	
9. ☐ Ý kiến của giáo viên kiểm tra (Examiner's Recommendation)		(a) ☐ Trình độ khóa học được phê chuẩn (Approved Course Graduate)		(a) ☐ Cấp lại (Renewal)		
(a) ☐ Đồng ý (Accepted)	(b) ☐ Không đồng ý (Rejected)	(b) ☐ Tiêu chuẩn khác được Cục HKVN phê chuẩn (Other Approved CAAV Qualification Criteria)		(b) ☐ Hồi phục (Reinstatement)		
10. ☐ Cấp lại hoặc đổi giấy phép người lái tàu bay (Reissue or Exchange of Pilot License)				15. Instructor Renewal Based On		
11. ☐ Hướng dẫn kiểm tra sức khỏe đặc biệt (Special Medical test conducted)				(a) ☐ Hoạt động (Activity)	(c) ☐ Khóa huấn luyện (Training Course)	
12. ☐ Hướng dẫn kiểm tra trình độ ngoại ngữ (Language Proficiency test conducted)				(b) ☐ Kiểm tra (Test)	(d) ☐ Nhiệm vụ và trách nhiệm (Duties and Responsibilities)	
17. Tên khóa huấn luyện (Training Course (FIRC) Name)			18. Số chứng chỉ trung tâm huấn luyện được phê chuẩn (ATO Certificate No).		19. Ngày kết thúc (Graduation Date)	
20. Ngày (Date)	21. Chữ ký của giáo viên kiểm tra (Inspector's Signature) (Tên & chữ ký - *Print Name & Sign*)		22. Số kiểm soát (Control Number)		23. CASORT-PEL Entry	

N. HỒ SƠ ĐÍNH KÈM (ATTACHMENTS):	6. ☐ Thông tin cá nhân được kiểm tra (Airman's Identification (ID) checked----------	ID:_____
1. ☐ Giấy phép học viên bay (Student Pilot License) (bản chụp -*copy*)	7.	11.
	Mẫu của ID (Form of ID	Tên (Name)
2. ☐ Báo cáo kiểm tra (Knowledge Test Report)	8.	12.
	Số (Number)	Ngày sinh (Date of Birth)
3. ☐ Giấy phép tạm thời (Temporary Airman License)	9.	13.
	Thời hạn hiệu lực (Expiration Date)	Số giấy phép (License Number)
4. ☐ Báo cáo không đồng ý (Notice of Disapproval)	10.	14.
	Số điện thoại (Telephone Number)	Địa chỉ hòm thư điện tử (E-Mail Address)
5. ☐ Giấy phép thay thế (Superseded Airman License)		

”

7. Sửa đổi Phụ lục 1 Điều 7.257 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.257 CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG

a. Ngoài các yêu cầu tại Điều 7.257, người đề nghị cấp Giấy phép cơ giới trên không với năng định hạng phải nộp hồ sơ sau đây:

1. Hồ sơ chứng minh có ít nhất 100 giờ bay với chức năng là cơ giới trên không có thể gồm tối đa 50 giờ trên buồng lái giả định được phê chuẩn;

2. Hồ sơ chứng minh trong vòng 90 ngày trước khi nộp đơn, đã hoàn thành khóa huấn luyện bay và trên mặt đất được phê chuẩn dành cho cơ giới trên không;

3. Bằng chứng tốt nghiệp ít nhất khóa huấn luyện 2 năm chuyên ngành hàng không về bảo dưỡng tàu bay và động cơ tàu bay với ít nhất 05 giờ huấn luyện bay thực hiện nhiệm vụ của cơ giới trên không;

4. Bằng tốt nghiệp hàng không về điện - điện tử, cơ khí của trường đại học hoặc trung học chuyên nghiệp, trường dạy nghề; có ít nhất 6 tháng kinh nghiệm thực tế bảo dưỡng tàu bay và ít nhất 05 giờ huấn luyện bay thực hiện nhiệm vụ của cơ giới trên không.”

PHỤ LỤC VII

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 Bộ QCATHK

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

1. Sửa đổi điểm 11 khoản a của Phụ lục 1 Điều 9.020 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ Giao thông vận tải như sau:

ĐƠN ĐỀ NGHỊ PHÊ CHUẨN TỔ CHỨC HUẤN LUYỆN HÀNG KHÔNG

HƯỚNG DẪN
Có thể in hoặc viết tay. Vùng bôi sẫm màu chỉ dành cho Cục HKVN. Vui lòng chỉ gửi đến phòng Tiêu chuẩn An toàn bay hoặc người có thẩm quyền. Nếu có nhiều thông tin, vui lòng gửi kèm theo đơn này

A. THÔNG TIN TỔ CHỨC HUẤN LUYỆN (ATO)

1. TÊN NGƯỜI LÀM ĐƠN	2. ĐỊA CHỈ THƯỜNG TRÚ
3. SỐ ĐIỆN THOẠI VÀ FAX	4. QUẬN/HUYỆN TỈNH/THÀNH PHỐ MÃ BƯU CHÍNH QUỐC GIA
5. ĐỊA ĐIỂM CĂN CỨ KHAI THÁC CHÍNH	6. CÁC CHI NHÁNH

B. ĐƠN ĐỀ NGHỊ ÁP DỤNG CHO: ☐ Mức 1 ☐ Mức 2 ☐ Mức 3

☐ 1. Cấp mới Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện và các năng định để thực hiện các khóa huấn luyện cụ thể dưới đây và để phê chuẩn các khóa huấn luyện này (đính kèm 03 bản sao của mỗi giáo trình)

☐ 2. Gia hạn Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện và các năng định liên quan Giấy chứng nhận ATO: Ngày hết hạn:

(a) ☐ Không có sự thay đổi các khóa huấn luyện

(b) ☐ Thêm vào các khóa huấn luyện dưới đây (đính kèm 03 bản sao của mỗi giáo trình)

(c) ☐ Bỏ các khóa huấn luyện đã được phê chuẩn dưới đây

☐ 3. Sửa đổi nội dung Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện và các năng định liên quan Giấy chứng nhận ATO: Ngày hết hạn:

(a) ☐ Bổ sung các khóa huấn luyện dưới đây

(b) ☐ Bỏ các khóa huấn luyện đã được phê chuẩn dưới đây

C. THÔNG TIN CÁC KHÓA HUẤN LUYỆN

ADD	+DLE	DELETE	TÊN KHÓA HỌC	ADD	+DLE	DELETE	TÊN KHÓA HỌC
☐	☐	☐	1.	☐	☐	☐	6.
☐	☐	☐	2.	☐	☐	☐	7.
☐	☐	☐	3.	☐	☐	☐	8.
☐	☐	☐	4.	☐	☐	☐	9.
☐	☐	☐	5.	☐	☐	☐	10.

Ghi chú: Nếu cần thêm thông tin có thể đính kèm thêm trang tiếp theo

D. TRANG THIẾT BỊ CẦN PHÊ CHUẨN ĐẶC BIỆT

Mức FSTD	Địa điểm	Mô tả thiết bị	Mức FSTD	Địa điểm	Mô tả thiết bị
		1.			5.
		2.			6.
		3.			7.
		4.			8.

Ghi chú: Nếu cần thêm thông tin có thể đính kèm thêm trang tiếp theo

E. CÁC THÔNG TIN BỔ SUNG ĐÍNH KÈM THEO ĐƠN

☐ 1. Chính sách, quy trình ATO	☐ 4. Hồ sơ nhân viên, học viên	☐ 7. Lý lịch cán bộ quản lý
☐ 2. Báo cáo tuân thủ (RCC)	☐ 5. Mẫu chứng chỉ tốt nghiệp	☐ 8. Lý lịch giáo viên và các khóa giảng dạy
☐ 3. Mặt bằng và mô tả trang thiết bị	☐ 6. Mẫu bảng điểm	☐ 9. Hệ thống đảm bảo chất lượng

Ghi chú: Nếu cần thêm thông tin có thể đính kèm thêm trang tiếp theo

F. CAM ĐOAN CỦA NGƯỜI LÀM ĐƠN- Tôi cam đoan tất cả các thông tin cung cấp ở trên là chính xác và đúng sự thật

Không được phép lừa dối, gian lận trong việc cung cấp thông tin nhằm mục đích cấp, gia hạn hoặc sửa đổi Giấy phép và các năng định liên quan	1. Ngày	2. Chữ ký của người làm đơn
	3. Tên và chức vụ của người làm đơn	

G. ĐÁNH GIÁ CỦA CỤC HÀNG KHÔNG

1. ☐ **PHÊ CHUẨN**
Ngày có hiệu lực: _____ Ngày hết hạn: _____
☐ Gia hạn ☐ Không có sửa đổi ☐ Có sửa đổi ☐ Sửa đổi

2. ☐ **KHÔNG PHÊ CHUẨN**

3. CHỮ KÝ ĐẠI DIỆN CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM	4. Chức vụ	5. Ngày ký

FSSD Form 513B [0]2009 SỐ KIỂM SOÁT:

PHỤ LỤC VIII

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ QCATHK

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

1. Bổ sung Điều 10.007 vào Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi là Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT) như sau:

"10.007 PHÊ CHUẨN ĐẶC BIỆT

a. Người chỉ huy tàu bay chỉ được thực hiện các chuyến bay với các loại hình khai thác đặc biệt khi được Cục HKVN phê chuẩn;

b. Các phê chuẩn đặc biệt được cấp bởi Cục HKVN theo một định dạng cụ thể và chứa đựng tối thiểu các thông tin để chỉ rõ loại hình khai thác đặc biệt được phê chuẩn, các giới hạn áp dụng, thời gian hết hiệu lực (nếu có)."

2. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 10.017 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"a. Tổ chức, cá nhân được chỉ được khai thác tàu bay với các điều kiện sau:

1. Tuân thủ các quy định trong các điều khoản của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hoặc trong tài liệu tương đương do quốc gia đăng ký cấp;

2. Tuân thủ các giới hạn khai thác được phê chuẩn trong Tài liệu hướng dẫn bay của tàu bay;

3. Tuân thủ các giới hạn trọng tải áp dụng trong Giấy chứng nhận tiếng ồn. Đối với các sân bay, đường băng không bị ảnh hưởng bởi sự nhiễu loạn tiếng ồn, Quốc gia tại nơi có sân bay hoặc đường băng đó có thể cho phép khai thác với giới hạn trọng tải khác với giới hạn quy định trong Giấy chứng nhận tiếng ồn của tàu bay."

3. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 10.025 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"b. Các thông tin nói trên được thể hiện trên tàu bay dưới dạng bảng hiệu, danh mục kiểm tra hoặc kết hợp các biện pháp này với nhau, trong đó phải chứa đựng các giới hạn khai thác đã được Quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn để dễ nhận biết."

4. Sửa đổi khoản a Điều 10.075 quy định tại Mục 12 Phụ lục IV của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi là Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:

"a. Người lái phải ghi Thời gian là phi công (Pilot time) tuân thủ các yêu cầu trong Phụ lục 1 Điều 10.075 về ghi thời gian bay đối với:

1. Thời gian bay huấn luyện và kinh nghiệm để đáp ứng các yêu cầu về cấp Giấy phép và năng định quy định tại Phần 7 của Bộ QCATHK;

2. Tích lũy và kinh nghiệm hiện tại theo quy định tại Phần 10, 11 và 14 của Bộ QCATHK."

5. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.165 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"10.165 BÁO CÁO THỜI TIẾT VÀ CÁC ĐIỀU KIỆN NGUY HIỂM

a. Tổ lái phải ghi chép và báo cáo các quan sát khí tượng thường lệ trong khi khởi hành, trên đường bay, trong giai đoạn lấy độ cao và các quan sát đặc biệt, bất thường khác trong bất kì giai đoạn nào của chuyến bay;

b. Khi làm báo cáo về điều kiện khí tượng trong chuyến bay, người lái phải tuân thủ các phương thức ghi chép và báo cáo những điều quan sát được một cách hợp lý;

c. Người chỉ huy tàu bay phải báo cáo cho cơ quan ATC phù hợp ngay lập tức và đầy đủ các chi tiết liên quan đến an toàn của tàu bay khác, các điều kiện nguy hiểm gặp phải trong khi bay, bao gồm cả các điều kiện sau:

1. Điều kiện thời tiết;

2. Các hoạt động núi lửa;

3. Bất kỳ báo cáo khác được quy định bởi Cục HKVN.

d. Người chỉ huy tàu bay phải báo cáo các biểu hiện ảnh hưởng tới hiệu suất của hệ thống phanh tàu bay (AIREP) do tình trạng của bề mặt đường cất hạ cánh."

6. Bãi bỏ điểm 2 khoản d Điều 10.175 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT.

7. Bãi bỏ Ghi chú tại khoản c của Điều 10.215 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT.

8. Sửa đổi, bổ sung điểm 3 khoản b Điều 10.253 quy định tại Mục 48 Phụ lục IX của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"3. Với tàu bay được phê chuẩn khai thác kéo dài thời gian bay chuyển hướng (EDTO) nếu các điều kiện về khoảng cách tới sân bay dự bị theo Khoản a và b của

điều này không thỏa mãn, sân bay dự bị sẽ phải ở vị trí có khoảng cách nhỏ hơn thời gian bay chuyển hướng tối đa đã được phê chuẩn được tính toán với trọng lượng cất cánh thực tế."

9. Bổ sung Điều 10.256 vào Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"10.256 KHOẢNG THỜI GIAN NGĂN NGỪA, CÔ LẬP, DẬP CHÁY TRONG BUỒNG HÀNG

Tổ chức, cá nhân không được phép lập kế hoạch bay với khoảng thời gian chuyển hướng tới sân bay có thể hạ cánh an toàn trên đường bay lớn hơn khoảng thời gian ngăn ngừa, cô lập, dập cháy trong buồng hàng của tàu bay được công bố (trong tài liệu của nhà sản xuất tàu bay) trừ đi biên độ khai thác an toàn 15 phút."

10. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.257 quy định tại Mục 49 Phụ lục IX của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"10.257 THỜI GIAN BAY CHUYỂN HƯỚNG TỐI ĐA TỚI SÂN BAY DỰ BỊ TRÊN ĐƯỜNG BAY

a. Tổ chức, cá nhân chỉ được phép khai thác tàu bay bay qua điểm trên đường bay mà từ đó thời gian để tàu bay chuyển hướng tới một sân bay dự bị được chỉ định không vượt quá 60 phút bay bằng hoặc ngưỡng thời gian được Cục HKVN phê chuẩn;

b. Người khai thác thực hiện chuyến bay với thời gian bay lớn hơn 60 phút tính từ một điểm trên đường bay tới sân bay dự bị trên đường bay phải đảm bảo:

1. Đã xác định các sân bay dự bị trên đường bay và cập nhật thông tin xác định sân bay dự bị trên đường bay cho tổ bay bao gồm tình trạng khai thác và điều kiện khí tượng đối với tất cả các loại máy bay;

2. Đối với máy bay hai động cơ tuốc-bin, thông tin cập nhật mới nhất cho tổ bay phải cho thấy điều kiện tại sân bay dự bị trên đường bay đạt hoặc cao hơn điều kiện khai thác tối thiểu tại sân bay do Người khai thác tàu bay thiết lập tại thời điểm dự kiến sử dụng sân bay dự bị đó;

3. Xây dựng các tài liệu sau để khai thác bay chuyển hướng:

(i) Các quy trình kiểm soát khai thác và điều phái bay;

(ii) Các quy trình khai thác;

(iii) Các chương trình huấn luyện."

11. Sửa đổi Điều 10.260 quy định tại Mục 50 Phụ lục IX của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"10.260 KHAI THÁC MỞ RỘNG THỜI GIAN BAY CHUYỂN HƯỚNG

a. Tổ chức, cá nhân chỉ được phép khai thác tàu bay từ 02 động cơ tuốc-bin trở lên trên đường bay khi thời gian bay chuyển hướng từ bất kỳ điểm nào trên đường bay này (được tính toán trong điều kiện khí áp tiêu chuẩn (ISA), trong điều kiện lặng gió tại tốc độ bay bằng với 01 động cơ không hoạt động đối với tàu bay 02 động cơ tuốc-bin hoặc tại tốc độ bay bằng với tất cả các động cơ đều hoạt động đối với tàu bay nhiều hơn 02 động cơ tuốc-bin) tới bất kỳ sân bay dự bị nào trên đường bay không vượt quá ngưỡng thời gian cho phép theo quy định và phê chuẩn của Cục HKVN;

b. Người khai thác tàu bay chỉ được phép khai thác loại hình khai thác mở rộng thời gian bay chuyển hướng với thời gian chuyển hướng tối đa khi được Cục HKVN phê chuẩn trước khi bắt đầu khai thác;

c. Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện chuyến bay vượt quá ngưỡng thời gian cho phép khi đã tính toán khả năng sử dụng sân bay dự bị trên đường bay và những thông tin cập nhật cho thấy vào thời điểm sử dụng sân bay dự bị:

1. Có các điều kiện đạt hoặc cao hơn các điều kiện khai thác tối thiểu tại sân bay do Người khai thác tàu bay thiết lập;

2. Nếu có bất cứ yếu tố nào ảnh hưởng tới việc tiếp cận và hạ cánh an toàn trong thời gian khai thác sân bay, Người chỉ huy tàu bay phải xác định và thực hiện theo phương án thay thế."

12. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.267 quy định tại Mục 54 của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"10.267 QUY ĐỊNH VỀ NHIÊN LIỆU ĐỐI VỚI VỚI CHUYẾN BAY IFR ĐỐI VỚI TÀU BAY ĐỘNG CƠ PISTON TRONG KHAI THÁC HÀNG KHÔNG CHUNG

Tổ chức, cá nhân chỉ được thực hiện chuyến bay theo IFR trong khai thác hàng không chung với máy bay động cơ piston khi tàu bay được cung cấp đủ nhiên liệu (có tính đến các báo cáo và dự báo thời tiết và các trường hợp xảy ra ngoài kế hoạch) để:

1. Bay tới sân bay dự định hạ cánh.

2. Thực hiện tiếp cận bằng thiết bị.

3. Sau đó, có đủ nhiên liệu dự phòng cuối cùng cho ít nhất 45 phút bay bằng.

b. Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện chuyến bay IFR bằng tàu bay động cơ Piston trong khai thác hàng không chung khi có đủ nhiên liệu (có tính đến các dự báo thời tiết và các trường hợp bất thường) để:

1. Bay tới sân bay dự định hạ cánh và thực hiện tiếp cận bằng thiết bị;

2. Sau đó bay tới sân bay dự bị;

3. Sau đó, có đủ nhiên liệu dự phòng cuối cùng cho ít nhất 45 phút bay bằng."

13. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.343 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"10.343 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU KHAI THÁC SÂN BAY

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

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

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

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

14. Sửa đổi, bổ sung khoản a và khoản d Điều 10.363 quy định tại Mục 74 của Phụ lục IX của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 10.363 quy định tại Mục 74 của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

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

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

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

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

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

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

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

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

b. Sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 10.363 quy định tại Mục 74 của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

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

15. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.364 quy định tại Mục 75 của Phụ lục IX của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"10.364 QUY ĐỊNH VỀ PHÊ CHUẨN NĂNG ĐỊNH KHAI THÁC BỔ SUNG

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

1. Các hệ thống hạ cánh tự động;

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

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

4. ADS-C bao gồm CPDLC;

5. ADS-B-IN và OUT;

6. Giám sát dựa trên tính năng (PBS);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

đ. Người khai thác tàu bay phải làm đơn đề nghị phê chuẩn đối với một hoặc nhiều loại hình khai thác nêu trong Điều này theo mẫu và cách thức quy định bởi

Cục HKVN, trình Cục HKVN 30 ngày trước ngày dự định khai thác và hoàn thành quá trình phê chuẩn trước khi áp dụng."

16. Bổ sung Điều 10.372 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"10.372 QUY TRÌNH KHAI THÁC TÀU BAY KHI HẠ CÁNH

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

17. Bổ sung Điều 10.379 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"10.379 TIẾP TỤC CHUYẾN BAY

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

18. Sửa đổi khoản a, bãi bỏ khoản b Điều 10.380 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

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

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

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

19. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.397 quy định tại Mục 77 của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"10.397 LIÊN LẠC VÀ MẤT LIÊN LẠC

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.403 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“10.403 SAI LỆCH SO VỚI KẾ HOẠCH BAY

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

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

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

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

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

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

21. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 10.405 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

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

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

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

3. Khi thay đổi tuyến đường bay:

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

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

22. Sửa đổi, bổ sung khoản c và bổ sung khoản d vào Điều 10.407 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

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

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

23. Bổ sung khoản c vào Điều 10.417 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

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

24. Bổ sung Điều 10.469 vào Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"10.469 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU BAY BẰNG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI HÀNG KHÔNG CHUNG

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

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

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

25. Sửa đổi tên Điều 10.493 quy định tại Mục 91 của Phụ lục IX của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"10.493 TIẾP TỤC TIẾP CẬN BẰNG THIẾT BỊ"

26. Bãi bỏ Phụ lục 1 Điều 10.263 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT.

27. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 10.363 vào Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

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

a. Khi áp dụng phương thức dẫn đường theo tính năng, Người khai thác tàu bay phải thiết lập và xây dựng:

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

2. Các yêu cầu về trình độ của người lái tàu bay đáp ứng yêu cầu của phương thức dẫn đường theo tính năng;

3. Chương trình huấn luyện cho các cá nhân có liên quan đến phương thức dự định khai thác;

4. Các quy trình bảo dưỡng tàu bay để đảm bảo tàu bay đủ điều kiện bay đáp ứng các quy định thực hiện phương thức dẫn đường theo tính năng;

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

b. Cục HKVN phải phê chuẩn Phương thức dẫn đường theo tính năng có yêu cầu phê chuẩn (AR).”

28. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 10.363 vào Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 10.363: PHÊ CHUẨN PHƯƠNG THỨC LIÊN LẠC DỰA TRÊN TÍNH NĂNG

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

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

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

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

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

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

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

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

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

29. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 10.364 vào Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

30. Bổ sung Phụ lục 2 Điều 10.364 vào Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 10.364: PHÊ CHUẨN SỬ DỤNG TÀI LIỆU ĐIỆN TỬ

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

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

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

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

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

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

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

31. Bổ sung Phụ lục 3 Điều 10.364 vào Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

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

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

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

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

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

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

PHỤ LỤC IX

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ QCATHK

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

1. Bổ sung khoản k vào Điều 12.023 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi là Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT) như sau:

"k. 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 HKVN xem xét, chấp thuận."

2. Sửa đổi, bổ sung Điều 12.050 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"a. Người có AOC phải tuân thủ hệ thống giám sát do Cục HKVN quản lý để gia hạn Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay gốc;

b. Hiệu lực của Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay phụ thuộc vào việc Người khai thác tàu bay duy trì việc tuân thủ các quy định khi được cấp Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay gốc dưới sự giám sát của Cục HKVN."

3. Sửa đổi khoản b, c Điều 12.060 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"b. Khi thực hiện khai thác vận tải hàng không thương mại, người có AOC phải bổ nhiệm các cá nhân chịu trách nhiệm chính, cuối cùng trước Giám đốc điều hành 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, đồng thời những người này phải đảm nhiệm các vị trí hành chính ngang hàng nhau.”

4. Sửa đổi, bổ sung điểm 5 khoản b Điều 12.067 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“5. Ghi cụ thể các tham chiếu tới các quy định trong Bộ QCATHK để chỉ rõ việc tuân thủ.”

5. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 12.075 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT và khoản d Điều 12.075 quy định tại Mục 14 Phụ lục X của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi là Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:

a. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 12.075 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“a. Người có AOC phải thiết lập một Hệ thống quản lý an toàn tuân thủ theo các quy định tại Chương I của Phần 1 và được Cục HKVN chấp thuận.”

b. Sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 12.075 quy định tại khoản a Mục 14 Phụ lục X của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“d. Người có AOC khai thác các tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 20.000 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 7.000 kg hoặc chở trên 09 hành khách 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 không mang mục đích để xử lý vi phạm và phải có các biện pháp bảo vệ các nguồn dữ liệu an toàn.

2. Trong trường hợp Người có AOC ký hợp đồng thực hiện chương trình phân tích dữ liệu bay với đối tác bên ngoài thì vẫn phải chịu toàn bộ trách nhiệm trong việc duy trì hoạt động của chương trình này.

(3) Người khai thác tàu bay phải báo cáo Cục HKVN hàng tháng về việc khai thác các đội bay theo AOC được cấp.”

6. Bổ sung khoản e Điều 12.076 quy định tại Mục 15 Phụ lục X của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“e. Thời hạn chấp thuận đối với đơn vị cung cấp dịch vụ mặt đất, Hợp đồng cung cấp dịch vụ mặt đất không quá 02 năm.”

7. Sửa đổi tên Mục 26 quy định tại Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“Mục 26. Bãi bỏ khoản i Điều 12.153 và sửa đổi, bổ sung khoản g, h Điều 12.153 như sau:”

8. Bổ sung khoản d, đ, e Điều 12.197 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"d. Từ ngày 08/11/2018, Người khai thác tàu bay phải thiết lập một hệ thống theo dõi tàu bay (aircraft tracking) để theo dõi các tàu bay trong toàn bộ vùng hoạt động của mình;

đ. Người khai thác tàu bay phải theo dõi vị trí của từng tàu bay tối thiểu 15 phút một lần đối với toàn bộ hoạt động khai thác bay trong khu vực biển hoặc khu vực hẻo lánh theo các điều kiện sau:

1. Tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 27 000 kg và có nhiều hơn 19 ghế;

2. Ở nơi mà cơ quan ATS nhận thông tin vị trí tàu bay trong khoảng thời gian lớn hơn 15 phút;

3. Cho phép cơ quan ATS tiếp nhận thông tin vị trí tàu bay phù hợp với các quy định về theo dõi tàu bay.

e. Người khai thác tàu bay phải thiết lập quy trình được phê chuẩn bởi Cục HKVN để lưu giữ các dữ liệu theo dõi tàu bay nhằm hỗ trợ cơ quan tìm kiếm cứu nạn xác định vị trí cuối cùng của tàu bay."

9. Sửa đổi cụm từ "khoản d Điều 12.207" quy định tại Mục 29 của Phụ lục X của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT thành "khoản e Điều 12.207".

10. Bổ sung khoản d vào Điều 12.213 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"d. Đối với trực thăng: Nhằm đảm bảo an toàn khi thực hiện việc tiếp cận, hạ cánh tại các sân bay và bãi đáp trực thăng dự bị, Người khai thác tàu bay phải xác định giá trị gia tăng thích hợp liên quan tới trần mây và tầm nhìn, giá trị này phải được đưa vào tài liệu hướng dẫn khai thác và được phải Cục HKVN chấp thuận và phải được đưa vào tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay, bãi đáp trực thăng do Người khai thác tàu bay thiết lập."

11. Sửa đổi điểm 6 khoản a Phụ lục 2 Điều 12.103 quy định tại Mục 55 của Phụ lục X của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

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

(i) Nhiên liệu và dầu nạp lên;

(ii) Tổng trọng lượng cất cánh."

PHỤ LỤC X

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

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

1. Sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 14.003 quy định tại Mục 1 Phụ lục XII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi là Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:

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

2. Sửa đổi, bổ sung Điều 14.042 quy định tại Mục 8 Phụ lục XII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"14.042 HUẤN LUYỆN QUẢN LÝ MỆT MỎI

a. Tổ chức, cá nhân được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện công việc của tổ bay, nhân viên điều phái hoặc nhân viên giữ trách nhiệm phân lịch bay khi người đó đã hoàn thành khóa huấn luyện ban đầu và định kỳ về quản lý mệt mỏi;

b. Chương trình huấn luyện này phải tuân thủ chương trình được xây dựng bởi Người khai thác tàu bay và được công bố trong Tài liệu hướng dẫn khai thác. Nội dung của chương trình huấn luyện phải bao gồm các kiến thức về nguyên nhân, ảnh hưởng của mệt mỏi và phương pháp phòng, chống, giảm thiểu;

c. Nội dung chương trình huấn luyện về quản lý mệt mỏi được quy định tại Phụ lục 1 Điều 14.042."

3. Bổ sung Điều 14.169 vào Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi là Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT) như sau:

"14.169 QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG TRÌNH ĐỘ CAO

a. Người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay và nhân viên hàng không trình độ cao phải thực hiện các quy định sau:

1. Người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay và nhân viên hàng không trình độ cao phải có hợp đồng lao động hoặc hợp đồng cho thuê lại lao động

(sau đây gọi chung là hợp đồng lao động) phù hợp với quy định của pháp luật về lao động và các quy định tại Thông tư này.

2. Người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay có trách nhiệm quy định về chi phí, việc bồi thường chi phí đào tạo, huấn luyện, chi phí tích lũy giờ bay; chi phí phá vỡ cam kết thời gian làm việc sau đào tạo khi đơn phương chấm dứt hợp đồng lao động trước thời hạn để làm cơ sở cho việc ký kết hợp đồng đào tạo, hợp đồng lao động với nhân viên hàng không trình độ cao.

3. Hợp đồng lao động giữa người khai thác tàu bay với nhân viên hàng không trình độ cao gồm hai bản (02 bản) chính, trong đó một bản (01 bản) Người khai thác tàu bay lưu giữ, một bản (01 bản) nhân viên hàng không trình độ cao lưu giữ. Trong thời hạn bảy (07) ngày làm việc, kể từ ngày ký kết hợp đồng lao động, Người khai thác tàu bay phải gửi danh sách nhân viên hàng không trình độ cao kèm theo bản sao hợp đồng lao động đã ký kết tới Cục HKVN để theo dõi, quản lý. Trường hợp danh sách nhân viên hàng không trình độ cao quy định tại điểm này có sự thay đổi, trong bảy (07) ngày làm việc, kể từ ngày ký kết hợp đồng lao động, Người khai thác tàu bay có trách nhiệm thông báo với Cục HKVN để cập nhật.

b. Chấm dứt hợp đồng lao động

1. Nhân viên hàng không trình độ cao có quyền đơn phương chấm dứt hợp đồng lao động trước thời hạn, nhưng phải thông báo bằng văn bản cho Người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay ít nhất 120 ngày trước ngày dự kiến chấm dứt hợp đồng để Người khai thác tàu bay lập kế hoạch duy trì hoạt động bảo đảm khai thác tàu bay theo kế hoạch bay đã được phê duyệt.

2. Việc đơn phương chấm dứt hợp đồng lao động quy định tại điểm 1 khoản này nếu kết thúc vào tháng 6, tháng 7 của năm thì hợp đồng lao động sẽ kéo dài đến hết tháng 7 của năm đó. Trường hợp thời hạn kết thúc hợp đồng lao động vào tháng 01 hoặc tháng 02 của năm thì thời hạn hợp đồng lao động sẽ kéo dài đến hết tháng 02 của năm đó.

3. Nhân viên hàng không trình độ cao khi chấm dứt hợp đồng lao động trước thời hạn có trách nhiệm hoàn thành các nghĩa vụ theo hợp đồng đào tạo, hợp đồng lao động và các thỏa thuận liên quan.

4. Người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay có trách nhiệm chấm dứt hợp đồng lao động khi các bên đã hoàn thành nghĩa vụ theo hợp đồng đào tạo, hợp đồng lao động và các thỏa thuận có liên quan.

c. Nhân viên hàng không trình độ cao được chuyển đổi Người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay theo quy định của pháp luật khi đáp ứng các yêu cầu sau:

1. Đã chấm dứt hợp đồng lao động và thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ (nếu có) đối với Người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay hiện tại theo quy định.

2. Có hợp đồng lao động với Người khai thác tàu bay hoặc tổ chức bảo dưỡng tàu bay mới.”

4. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.042 vào Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.042: HUẤN LUYỆN QUẢN LÝ MỆT MỎI

Chương trình huấn luyện về quản lý mệt mỏi phải bao gồm các nội dung sau:

a. Các quy định hiện hành về thời gian bay, thời gian làm việc và thời gian nghỉ ngơi;

b. Kiến thức cơ bản về mệt mỏi, bao gồm hiểu biết về giấc ngủ và các ảnh hưởng khi nhịp sinh học bị thay đổi;

c. Nguyên nhân dẫn đến mệt mỏi, bao gồm tình trạng sức khỏe có thể dẫn đến mệt mỏi;

d. Ảnh hưởng của mệt mỏi đến khả năng làm nhiệm vụ;

đ. Các biện pháp phòng chống mệt mỏi;

e. Ảnh hưởng của lối sống, chế độ dinh dưỡng, chế độ luyện tập và cuộc sống gia đình đến mệt mỏi;

g. Nhận thức về rối loạn giấc ngủ và các biện pháp điều trị;

h. Ảnh hưởng của khai thác tầm xa hoặc nhiệm vụ tầm ngắn với tần suất cao lên từng cá nhân;

i. Ảnh hưởng của chênh lệch múi giờ trong hoạt động khai thác;

k. Trách nhiệm của thành viên tổ bay đối với việc đảm bảo nghỉ ngơi đầy đủ và tình trạng sức khỏe phù hợp khi thực hiện nhiệm vụ.”

PHỤ LỤC XI

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ QCATHK

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

1. Sửa đổi, bổ sung Điều 15.007 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi là Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT) như sau:

"15.007 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

a. Xếp lịch bay và thông báo trước một khoảng thời gian hợp lý tới thành viên tổ bay để đảm bảo họ có thể lập kế hoạch nghỉ ngơi thích hợp;

b. Đảm bảo khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay (FDP) được phân bổ hợp lý để thành viên tổ bay không bị mệt mỏi khi làm nhiệm vụ;

c. Quy định rõ thời gian có mặt nhận nhiệm vụ nhằm đảm bảo thành viên tổ bay có đủ thời gian để hoàn thành các nhiệm vụ mặt đất liên quan;

d. Tính đến mối quan hệ giữa tần suất và đặc điểm của khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay và thời gian nghỉ ngơi, xem xét ảnh hưởng của mệt mỏi tích lũy khi kết hợp khoảng thời gian làm nhiệm vụ dài với khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu;

đ. Phân bổ các nhiệm vụ hợp lý nhằm tránh gây ra gián đoạn nghiêm trọng lịch trình giấc ngủ và công việc đã được thiết lập, ví dụ như phân bổ nhiệm vụ ngày đêm luân phiên;

e. Tuân thủ các nội dung liên quan đến quy định về lịch bay gián đoạn của Phần này;

g. Cung cấp khoảng thời gian nghỉ ngơi đầy đủ cho thành viên tổ bay để họ có thể hồi phục sau các nhiệm vụ trước đó và được nghỉ ngơi đủ trước khi bắt đầu nhiệm vụ bay tiếp theo;

h. Lập kế hoạch các kỳ nghỉ hồi phục và thông báo trước trong khoảng thời gian hợp lý cho thành viên tổ bay;

i. Lên kế hoạch và phân lịch bay trong phạm vi các giới hạn về thời gian bay, có tính đến các yếu tố như thời gian làm nhiệm vụ chuẩn bị bay, chặng bay và thời gian quay đầu;

k. Thay đổi lịch bay hoặc bố trí thành phần tổ bay nếu thời gian khai thác thực tế của thành viên tổ bay vượt quá khoảng thời gian bay tối đa lớn hơn 33% của nhiệm vụ bay trong lịch bay của lịch bay mùa."

2. Sửa đổi Điều 15.013 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"15.013 TRÁCH NHIỆM LƯU TRỮ HỒ SƠ

a. Người có AOC phải đảm bảo rằng các hồ sơ cần thiết cho việc theo dõi thời gian làm nhiệm vụ, thời gian bay và thời gian nghỉ ngơi của thành viên tổ bay được lưu giữ, cập nhật và sẵn sàng cung cấp cho thành viên tổ bay trước khi bắt đầu thực hiện nhiệm vụ hoặc trước khi thực hiện chuyến bay đầu tiên trong ngày;

b. Tất cả các cá nhân có trách nhiệm tuân thủ các quy định về thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ tối đa và khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu do Bộ quy chế an toàn hàng không này quy định và phải đảm bảo rằng các hồ sơ cần thiết phải được cập nhật cho tới ngày họ thực hiện nhiệm vụ;

c. Người khai thác tàu bay phải lưu trữ trong vòng 24 tháng:

1. Hồ sơ của từng thành viên tổ bay, bao gồm:

(i) Thời gian bay;

(ii) Thời điểm bắt đầu, thời gian và thời điểm kết thúc của từng khoảng thời gian làm nhiệm vụ và khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay;

(iii) Khoảng thời gian nghỉ và các ngày miễn hoàn toàn khỏi mọi nhiệm vụ;

(iv) Việc chỉ định căn cứ chính của thành viên tổ bay.

2. Báo cáo về các lần kéo dài FDP và giảm thời gian nghỉ.

d. Khi được yêu cầu, Người khai thác tàu bay phải cung cấp bản sao hồ sơ cá nhân về thời gian bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ và khoảng thời gian nghỉ cho:

1. Thành viên tổ bay liên quan.

2. Người khai thác tàu bay mà thành viên tổ bay đã hoặc sẽ chuyển sang."

3. Sửa đổi, bổ sung Chương B quy định tại Mục 6 Phụ lục XIII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi là Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:

"CHƯƠNG B: CÁC QUY ĐỊNH VỀ THỜI GIAN BAY, THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ VÀ THỜI GIAN NGHỈ NGƠI

15.020 PHƯƠNG PHÁP TÍNH TOÁN THỜI GIAN BAY

a. Người khai thác tàu bay phải thiết lập, áp dụng và duy trì phương pháp tính toán thời gian bay phù hợp với loại hình khai thác và tuân thủ các quy định của Bộ quy chế an toàn hàng không;

b. Trước khi áp dụng phương pháp tính toán thời gian bay, Người khai thác tàu bay phải đảm bảo phương pháp tính toán thời gian bay được phê chuẩn bởi Cục HKVN, bao gồm cả Hệ thống quản lý mệt mỏi.

15.023 CHỈ ĐỊNH CĂN CỨ CHÍNH

a. Người khai thác tàu bay phải chỉ định căn cứ chính cho từng thành viên tổ bay;

b. Trong trường hợp thay đổi căn cứ chính, khoảng thời gian nghỉ ngơi hồi phục đầu tiên trước khi bắt đầu khoảng thời gian làm nhiệm vụ từ căn cứ chính mới phải được tăng lên thành 72 giờ, bao gồm 03 đêm theo giờ địa phương. Thời gian di chuyển từ căn cứ chính cũ đến căn cứ chính mới phải được tính là thời gian chuyển sân.

15.025 KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY - FDP

a. Người khai thác tàu bay phải:

1. Xác định thời gian thành viên tổ bay có mặt để nhận nhiệm vụ cho từng loại hình khai thác.

2. Thiết lập quy trình cho phép PIC quyết định giảm thời gian làm nhiệm vụ bay thực tế, tăng thời gian nghỉ ngơi của thành viên tổ bay khi nhận thấy thành viên tổ bay bị mệt mỏi nghiêm trọng, trên cơ sở tham khảo ý kiến của các thành viên tổ bay để không làm ảnh hưởng đến an toàn của chuyến bay.

b. Khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày:

1. Khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày và không được kéo dài dành cho thành viên tổ bay trong trạng thái thích nghi tuân thủ các quy định tại bảng sau:

Bảng 01 - Thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày dành cho thành viên tổ bay trong trạng thái thích nghi

Thời gian bắt đầu FDP theo giờ tham chiếu	1 - 2 chặng	3 chặng	4 chặng	5 chặng	6 chặng	7 chặng	8 chặng	9 chặng	10 chặng
Từ 06h00 đến 13h29	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
Từ 13h30 đến 13h59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

Từ 14h00 đến 14h29	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
Từ 14h30 đến 14h59	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
Từ 15h00 đến 15h29	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
Từ 15h30 đến 15h59	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
Từ 16h00 đến 16h29	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
Từ 16h30 đến 16h59	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
Từ 17h00 đến 04h59	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
Từ 05h00 đến 05h14	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
Từ 05h15 đến 05h29	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
Từ 05h30 đến 05h44	12:30	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
Từ 05h45 đến 05h59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

2. Thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày khi thành viên tổ bay ở trong trạng thái thích nghi không xác định được phải tuân thủ các quy định tại bảng sau:

Bảng 02 - Thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày dành cho thành viên tổ bay trong trạng thái thích nghi không xác định được

Thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày theo chặng bay						
1 - 2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

3. Trong trường hợp Người khai thác tàu bay đã áp dụng Chương trình quản lý mệt mỏi, thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa khi thành viên tổ bay trong trạng thái thích nghi không xác định được phải tuân thủ các quy định tại bảng sau:

Bảng 03 - Thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày dành cho thành viên tổ bay trong trạng thái thích nghi không xác định được áp dụng Chương trình quản lý mệt mỏi

Các chỉ số trong bảng sau có thể được áp dụng nếu Chương trình quản lý mệt mỏi của Người khai thác tàu bay đáp ứng các yêu cầu về an toàn:

Thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày theo chặng bay						
1 - 2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

c. FDP với thời gian có mặt nhận nhiệm vụ khác nhau của thành viên tổ lái và tổ tiếp viên:

Khi thời gian hội ý của thành viên tổ tiếp viên cần nhiều thời gian hơn thời gian hội ý của thành viên tổ lái cho cùng 01 chặng bay hoặc nhiều chặng bay, FDP của thành viên tổ tiếp viên có thể được tăng thêm tương ứng với chênh lệch về thời gian có mặt để nhận nhiệm vụ của thành viên tổ tiếp viên và thành viên tổ lái. Khoảng tăng thêm này không được phép vượt quá 01 giờ và FDP tối đa hàng ngày của thành viên tổ tiếp viên sẽ dựa trên thời gian có mặt để nhận nhiệm vụ của thành viên tổ lái nhưng thời điểm bắt đầu FDP sẽ dựa trên thời gian có mặt để nhận nhiệm vụ của thành viên tổ tiếp viên.

d. FDP tối đa hàng ngày của thành viên tổ bay trong trạng thái thích nghi và được phép kéo dài, nhưng không nghỉ ngơi trên chuyến bay được quy định cụ thể như sau:

1. FDP tối đa hàng ngày dành cho thành viên tổ bay trong trạng thái thích nghi có thể được kéo dài 01 giờ nhưng không quá 02 lần trong 07 ngày liên tục bất kỳ với điều kiện khoảng thời gian nghỉ ngơi trước và sau chuyến bay phải được tăng lên 02 giờ hoặc khoảng thời gian nghỉ ngơi sau chuyến bay phải được tăng lên 04 giờ.

2. Khi 02 FDP được kéo dài liên tục, khoảng thời gian nghỉ ngơi trước và sau chuyến bay giữa 02 lần kéo dài cũng phải được tăng tương ứng.

3. Việc kéo dài FDP phải được lên kế hoạch trước và không được vượt quá:

(i) 05 chặng khi FDP không nằm trong khung giờ nhịp sinh học thấp (WOCL);

(ii) 04 chặng khi FDP nằm trong khung giờ nhịp sinh học thấp (WOCL) trong vòng 02 giờ hoặc ít hơn;

(iii) 02 chặng khi FDP nằm trong khung giờ nhịp sinh học thấp (WOCL) nhiều hơn 02 giờ.

4. Việc kéo dài FDP tối đa hàng ngày do không có thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay không được phép kết hợp với việc kéo dài FDP có thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay hoặc nhiệm vụ ngắt quãng trong cùng 01 khoảng thời gian làm nhiệm vụ.

5. Phương pháp tính toán thời gian bay phải quy định rõ giới hạn của việc kéo dài FDP tối đa hàng ngày tuân thủ loại hình khai thác được phê chuẩn, phải tính toán đến số chặng bay và FDP có hoặc không nằm trong khung giờ nhịp sinh học thấp (WOCL).

đ. Khi kéo dài FDP tối đa hàng ngày do có thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay tuân thủ loại hình khai thác được phê chuẩn thì phương pháp tính toán thời gian bay phải tính toán đến:

1. Số chặng bay;

2. Thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay tối thiểu của từng thành viên tổ bay;

3. Loại trang thiết bị nghỉ ngơi trên chuyến bay;

4. Thành phần tổ bay tăng cường.

e. Đối với các tình huống không lường trước được trong khai thác bay:

1. PIC có thể quyết định thay đổi thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ và thời gian nghỉ trong tình huống không lường trước được trong khai thác bay vào thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ hoặc sau khi nhận nhiệm vụ với các điều kiện:

(i) FDP tối đa hàng ngày trong trường hợp có nghỉ ngơi trên chuyến bay hoặc nhiệm vụ ngắt quãng không được phép kéo dài quá 02 giờ trừ trường hợp khai thác tổ bay hỗn hợp nhưng không được phép kéo dài quá 03 giờ;

(ii) Nếu trong chặng bay cuối, FDP bị kéo dài do tình huống không lường trước được sau khi cất cánh, chuyến bay có thể được tiếp tục thực hiện đến sân bay hoặc sân bay dự bị dự kiến;

(iii) Thời gian nghỉ ngơi sau FDP có thể được rút ngắn, nhưng không được phép ít hơn 10 giờ.

2. Trong tình huống không lường trước được có thể dẫn đến mệt mỏi, PIC phải rút ngắn thời gian bay thực tế, kéo dài thời gian nghỉ ngơi để loại bỏ bất kỳ ảnh hưởng bất lợi nào đối với an toàn bay.

3. PIC phải tham khảo ý kiến của các thành viên tổ bay khác trước khi đưa ra quyết định liên quan đến kéo dài FDP, kéo dài hoặc rút ngắn khoảng thời gian nghỉ ngơi, rút ngắn thời gian bay nêu tại điểm (e)(1) và (e)(2).

4. PIC phải nộp báo cáo lên Người khai thác tàu bay sau khi đưa ra quyết định kéo dài FDP hoặc rút ngắn thời gian nghỉ ngơi.

5. Khi FDP được kéo dài hoặc thời gian nghỉ được rút ngắn trên 01 giờ, bản sao của báo cáo do PIC thực hiện cùng với đánh giá của Người khai thác tàu bay phải được Người khai thác tàu bay nộp cho Cục HKVN không muộn hơn 28 ngày sau khi sự việc xảy ra.

6. Người khai thác tàu bay phải áp dụng chính sách không trừng phạt khi PIC đưa ra các quyết định được quy định trong Điều này và phải nêu rõ chính sách này trong Tài liệu hướng dẫn khai thác.

g. Đối với các tình huống không lường trước, Người khai thác tàu bay phải xây dựng quy trình trong Tài liệu hướng dẫn khai thác đối với việc hoãn thời gian có mặt nhận nhiệm vụ trong tình huống không lường trước tuân thủ loại hình khai thác được phê chuẩn;

h. Toàn bộ các quy định tại Điều này được quy định cụ thể tại Phụ lục 1 và Phụ lục 2 của Điều 15.025.

15.027 THỜI GIAN BAY VÀ KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ

a. Khoảng thời gian làm nhiệm vụ của thành viên tổ bay không được quá:

1. 60 giờ làm nhiệm vụ trong 07 ngày liên tục bất kỳ;

2. 110 giờ làm nhiệm vụ trong 14 ngày liên tục bất kỳ;

3. 190 giờ làm nhiệm vụ trong 28 ngày liên tục bất kỳ, được phân bổ đều đến mức có thể trong khoảng thời gian này.

b. Thời gian bay của từng thành viên tổ bay làm nhiệm vụ trên chuyến bay không được vượt quá:

1. 100 giờ bay trong 28 ngày liên tục bất kỳ;

2. 1000 giờ bay trong 12 tháng liên tục bất kỳ.

c. Thời gian làm các nhiệm vụ sau chuyến bay phải được tính là thời gian làm nhiệm vụ. Người khai thác tàu bay phải quy định rõ trong Tài liệu hướng dẫn khai thác về thời gian tối thiểu dành cho các nhiệm vụ sau chuyến bay.

15.029 CHUYỂN SÂN

Khi Người khai thác tàu bay yêu cầu thành viên tổ bay chuyển sân để thực hiện nhiệm vụ phải áp dụng các quy định sau:

1. Chuyển sân sau khi có mặt nhận nhiệm vụ nhưng trước khi thực hiện nhiệm vụ trên chuyến bay phải được tính là thời gian làm nhiệm vụ bay nhưng không được tính là 01 chặng bay.

2. Toàn bộ thời gian chuyển sân phải được tính là thời gian làm nhiệm vụ.

15.031 NHIỆM VỤ NGẮT QUÃNG

Việc kéo dài khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày mà có nghỉ giải lao trên mặt đất phải tuân thủ các quy định sau:

a. Đối với nhiệm vụ ngắt quãng phù hợp với các loại hình khai thác, phương pháp tính thời gian bay phải quy định rõ các yếu tố sau:

1. Khoảng thời gian nghỉ giải lao tối thiểu trên mặt đất;

2. Khả năng kéo dài khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày quy định tại khoản (b) Điều 15.025, có tính đến khoảng thời gian nghỉ giải lao trên mặt đất, trang thiết bị nghỉ ngơi cung cấp cho thành viên tổ bay và các yếu tố khác.

b. Thời gian nghỉ giải lao trên mặt đất phải được tính đầy đủ vào khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay;

c. Không được phép thực hiện nhiệm vụ ngắt quãng sau khi đã giảm khoảng thời gian nghỉ ngơi.

15.033 NHIỆM VỤ DỰ BỊ VÀ NHIỆM VỤ TẠI SÂN BAY

Người khai thác tàu bay bố trí thành viên tổ bay làm nhiệm vụ dự bị hoặc bất kỳ nhiệm vụ nào tại sân bay phải tuân thủ các quy định sau đây:

a. Nhiệm vụ dự bị và tất cả các nhiệm vụ tại sân bay phải được phân lịch. Thời điểm bắt đầu và kết thúc của nhiệm vụ dự bị phải được xác định và thông báo trước một khoảng thời gian thích hợp để thành viên tổ bay có thể lên kế hoạch nghỉ ngơi phù hợp;

b. Thành viên tổ bay được coi là đang làm nhiệm vụ dự bị tại sân bay bắt đầu từ thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ tại địa điểm được yêu cầu cho đến hết thời gian làm nhiệm vụ dự bị được thông báo trước;

c. Toàn bộ thời gian làm nhiệm vụ dự bị tại sân bay phải được tính là thời gian làm nhiệm vụ;

d. Bất kỳ nhiệm vụ tại sân bay phải được tính là thời gian làm nhiệm vụ và FDP được tính đầy đủ bắt đầu từ thời điểm thành viên tổ bay có mặt tại sân bay để thực hiện nhiệm vụ;

đ. Người khai thác tàu bay phải cung cấp nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn cho thành viên tổ bay khi làm nhiệm vụ trực dự bị tại sân bay;

e. Phương pháp tính toán thời gian bay phải quy định cụ thể các yếu tố sau:

1. Khoảng thời gian làm nhiệm vụ dự bị tối đa;

2. Ảnh hưởng của thời gian làm nhiệm vụ dự bị lên FDP tối đa phải tính toán đến các yếu tố:

(i) Thành viên tổ bay sẵn sàng có mặt để nhận nhiệm vụ;

(ii) Ảnh hưởng của nhiệm vụ dự bị đến giấc ngủ;

(iii) Cách thức thông báo hợp lý để bảo vệ giấc ngủ của thành viên tổ bay giữa khoảng thời gian từ thời điểm nhận cuộc gọi yêu cầu có mặt nhận nhiệm vụ và thời điểm bắt đầu FDP.

3. Thời gian nghỉ ngơi tối thiểu sau nhiệm vụ dự bị nhưng không được bố trí thực hiện nhiệm vụ bay.

4. Khoảng thời gian thực hiện nhiệm vụ dự bị khác với dự bị tại sân bay phải được tính vào khoảng thời gian làm nhiệm vụ.

15.035 NHIỆM VỤ DỰ PHÒNG

Người khai thác tàu bay khi yêu cầu thành viên tổ bay làm nhiệm vụ dự phòng phải tuân thủ các quy định sau đây:

a. Phải xếp lịch dự phòng;

b. Phương pháp tính toán thời gian bay phải quy định cụ thể các yếu tố sau:

1. Thời gian tối đa cho một nhiệm vụ dự phòng bất kỳ;

2. Số ngày dự phòng liên tục có thể được chỉ định cho thành viên tổ bay.

15.037 KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ NGƠI

a. Thời gian nghỉ ngơi tối thiểu tại căn cứ chính được quy định cụ thể như sau:

1. Thời gian nghỉ ngơi tối thiểu trước khi bắt đầu làm nhiệm vụ bay tại căn cứ chính phải bằng với thời gian làm nhiệm vụ trước đó hoặc không nhỏ hơn 12 giờ, chọn giá trị lớn hơn;

2. Trong trường hợp không đáp ứng được thời gian nghỉ ngơi tối thiểu nêu tại điểm 1 khoản a, có thể áp dụng khoảng thời gian nghỉ ngơi quy định tại khoản b với điều kiện nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn phù hợp được Người khai thác tàu bay cung cấp cho thành viên tổ bay tại căn cứ chính.

b. Khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu ngoài căn cứ chính

Khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu trước khi bắt đầu làm nhiệm vụ bay ngoài căn cứ chính phải bằng với thời gian làm nhiệm vụ trước đó hoặc không nhỏ hơn 10 giờ, chọn giá trị lớn hơn. Khoảng thời gian nghỉ ngơi này phải bao gồm 08 giờ ngủ cộng thêm với thời gian di chuyển và thời gian cho nhu cầu sinh lý cá nhân khác;

c. Giảm thời gian nghỉ ngơi

Trong trường hợp không đáp ứng được quy định tại khoản a và b nêu trên, phương thức tính toán thời gian làm nhiệm vụ bay có thể giảm khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu và có tính toán đến các yếu tố sau:

1. Khoảng thời gian nghỉ ngơi đã được giảm thấp nhất có thể;

2. Tăng khoảng thời gian nghỉ ngơi tiếp theo;

3. Rút ngắn FDP sau khoảng thời gian nghỉ rút ngắn.

d. Khoảng thời gian nghỉ ngơi hồi phục tối thiểu phải bao gồm 36 giờ liên tục, bao gồm 02 đêm theo giờ địa phương, đồng thời thời điểm kết thúc của 01 khoảng thời gian nghỉ ngơi hồi phục và thời điểm bắt đầu của khoảng thời gian nghỉ ngơi hồi phục tiếp theo không được vượt quá 168 giờ. Định kỳ 02 lần mỗi tháng, khoảng thời gian nghỉ ngơi hồi phục phải được tăng lên để bao gồm 02 ngày theo giờ địa phương;

e. Phương pháp tính thời gian bay phải quy định cụ thể các khoảng thời gian nghỉ ngơi tăng cường để bù cho:

1. Ảnh hưởng của lệch múi giờ và kéo dài FDP;

2. Mệt mỏi tích lũy bổ sung do gián đoạn lịch bay;

3. Việc thay đổi căn cứ chính.

15.039 DINH DƯỠNG CỦA THÀNH VIÊN TỔ BAY

a. Người khai thác tàu bay phải bố trí thời gian để thành viên tổ bay dùng bữa ăn và nước uống nhằm mục đích tránh gây ảnh hưởng bất lợi đến khả năng thực

hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay trong khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay, đặc biệt khi FDP lớn hơn 06 giờ;

b. Người khai thác tàu bay phải quy định cụ thể tại Tài liệu hướng dẫn khai thác phương pháp để đảm bảo dinh dưỡng của thành viên tổ bay trong khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay.

15.041 HUẤN LUYỆN QUẢN LÝ MỆT MỎI

Người khai thác tàu bay, thành viên tổ bay, nhân viên điều phái bay, nhân viên xếp lịch bay và cán bộ quản lý liên quan phải tuân thủ các quy định về huấn luyện quản lý mệt mỏi trong Phần 14 của Bộ quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay.

15.043 KHAI THÁC BAY HỖN HỢP

a. Người khai thác tàu bay chỉ được phép phân công nhiệm vụ bay cho thành viên tổ lái và chỉ được phép chấp nhận thực hiện nhiệm vụ thành viên tổ lái đối với loại hình khai thác bay hỗn hợp như bay trên buồng lái giả định hoặc các chuyến bay huấn luyện định kỳ, huấn luyện chuyển loại trước khi thực hiện chuyến bay thương mại;

b. Nếu trong khoảng thời gian nhận nhiệm vụ bay thành viên tổ lái thực hiện các chuyến bay huấn luyện hoặc các chuyến bay trên buồng lái giả định sau khi thực hiện chuyến bay thương mại thì thời gian này phải được nhân đôi để tính giới hạn khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay. Số lần hạ cánh trong buồng lái giả định và trên các chuyến bay huấn luyện không được tính.”

4. Bãi bỏ Chương C và Chương D quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT.

5. Đổi tên Chương E quy định Mục 18 Phụ lục XIII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT thành Chương C.

6. Bãi bỏ Phụ lục 1 Điều 15.020 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT.

7. Bổ sung Phụ lục 1, 2 Điều 15.025 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

a. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 15.025 như sau:

“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.025: KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY

a. Nhiệm vụ đêm của FDP theo quy định tại khoản b và d Điều 15.025 phải tuân thủ các quy định sau:

1. Khi tính toán FDP tối đa của các nhiệm vụ đêm liên tục, không được vượt quá 04 chặng cho 01 nhiệm vụ;

2. Người khai thác tàu bay phải quản lý rủi ro mệt mỏi của thành viên tổ bay để chủ động kiểm soát ảnh hưởng đến mệt mỏi của nhiệm vụ đêm kéo dài hơn 10 giờ liên quan đến khoảng thời gian làm nhiệm vụ và khoảng thời gian nghỉ ngơi.

b. Kéo dài FDP cho thành viên tổ bay không có khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay

Việc kéo dài FDP không có khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay theo quy định tại điểm 5 khoản d Điều 15.025 không được vượt quá các giới hạn tại bảng sau:

Bảng 04 - FDP tối đa hàng ngày được kéo dài

Thời gian bắt đầu FDP	01 - 02 chặng	03 chặng	04 chặng	05 chặng
Từ 0600 đến 0614	không được phép	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 0615 đến 0629	13:15	12:45	12:15	11:45
Từ 0630 đến 0644	13:30	13:00	12:30	12:00
Từ 0645 đến 0659	13:45	13:15	12:45	12:15
Từ 0700 đến 1329	14:00	13:30	13:00	12:30
Từ 1400 đến 1429	13:30	13:00	12:30	không được phép
Từ 1430 đến 1459	13:15	12:45	12:15	không được phép
Từ 1500 đến 1529	13:00	12:30	12:00	không được phép
Từ 1530 đến 1559	12:45	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1600 đến 1629	12:30	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1630 đến 1659	12:15	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1700 đến 1729	12:00	không được phép	không được phép	không được phép

Từ 1730 đến 1759	11:45	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1800 đến 1829	11:30	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1830 đến 1859	11:15	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1900 đến 0559	Không được phép	không được phép	không được phép	không được phép

c. Kéo dài FDP có khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay

1. Trang thiết bị nghỉ ngơi trên chuyến bay theo quy định tại điểm 3 khoản e Điều 15.025 phải đáp ứng các tiêu chuẩn sau:

(i) Trang thiết bị nghỉ loại 1: Giường ngủ hoặc bề mặt phẳng hoặc gần phẳng cho phép tổ bay nằm ngủ, ngả được tối thiểu 80 độ được bố trí trong một khu vực tách biệt so với buồng lái và khoang khách, được kiểm soát nhiệt độ, ánh sáng, được cách âm;

(ii) Trang thiết bị nghỉ loại 2: Ghế trong khoang khách ngả được tối thiểu 45 độ, có khoảng cách giữa 02 hàng ghế ít nhất là 137,5 cm, ghế rộng tối thiểu 50 cm, có chỗ để chân, được bố trí tại khu vực tách biệt với hành khách ít nhất bởi rèm che ngăn ánh sáng và giảm thiểu tiếng ồn, không bị làm phiền bởi hành khách hoặc thành viên tổ bay;

(iii) Trang thiết bị nghỉ loại 3: Ghế trong khoang khách hoặc buồng lái có thể ngả ít nhất 40 độ, có chỗ để chân được bố trí tại khu vực tách biệt với hành khách ít nhất bởi rèm che ngăn ánh sáng và giảm thiểu tiếng ồn, không cạnh bất cứ ghế hành khách nào đang có người ngồi.

2. Việc kéo dài FDP có khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay theo quy định tại khoản e Điều 15.025 phải tuân thủ các quy định sau:

(i) Không quá 03 chặng cho 01 FDP;

(ii) Khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay tối thiểu không ít hơn 90 phút liên tục cho mỗi thành viên tổ bay và 02 giờ liên tục cho thành viên tổ lái điều khiển tàu bay hạ cánh.

3. FDP tối đa hàng ngày theo quy định tại khoản e Điều 15.025 có thể được kéo dài nếu thành viên tổ lái được nghỉ ngơi trên chuyến bay nhưng không vượt quá:

(i) Đối với 01 thành viên tổ lái tăng cường:

A. 14 giờ với trang thiết bị nghỉ loại 03;

B. 15 giờ với trang thiết bị nghỉ loại 02;

C. 16 giờ với trang thiết bị nghỉ loại 01.

(ii) Đối với 02 thành viên tổ lái tăng cường:

A. 15 giờ với trang thiết bị nghỉ loại 03;

B. 16 giờ với trang thiết bị nghỉ loại 02;

C. 17 giờ với trang thiết bị nghỉ loại 01.

4. Khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay tối thiểu dành cho tiếp viên được thực hiện theo bảng sau:

Bảng 05 - Quy định chi tiết về kéo dài FDP

FDP kéo dài tối đa	Khoảng thời gian nghỉ trên chuyến bay tối thiểu		
	Trang thiết bị nghỉ loại 01	Trang thiết bị nghỉ loại 02	Trang thiết bị nghỉ loại 03
đến 14:30 giờ	01:30	01:30	01:30
Từ 14:31 đến 15:00 giờ	01:45	02:00	02:20
Từ 15:01 đến 15:30 giờ	02:00	02:20	02:40
Từ 15:31 đến 16:00 giờ	02:15	02:40	03:00
Từ 16:01 đến 16:30 giờ	02:35	03:00	không được phép
Từ 16:31 đến 17:00 giờ	03:00	03:25	không được phép
Từ 17:01 đến 17:30 giờ	03:25	không được phép	không được phép
Từ 17:31 đến 18:00 giờ	03:50	không được phép	không được phép

5. Các hạn chế quy định tại điểm 2 khoản c của Phụ lục này có thể được tăng thêm không quá 01 giờ bao gồm 01 chặng có thời gian bay liên tục trên 09 giờ và không vượt quá 02 chặng.

6. Khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay sử dụng trang thiết bị nghỉ ngơi phải được tính là FDP.

7. Khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu tại điểm đến ít nhất phải bằng khoảng thời gian làm nhiệm vụ trước đó hoặc không nhỏ hơn 14 giờ, chọn giá trị lớn hơn.

8. Thành viên tổ bay nếu làm nhiệm vụ chuyển sân không được chuyển sang làm thành viên tổ bay thực hiện nhiệm vụ trên cùng 01 chuyến bay.

d. Đối với tình huống không lường trước trong khai thác, việc hoãn thời gian có mặt nhận nhiệm vụ phải tuân thủ các quy định sau:

1. Người khai thác tàu bay có thể hoãn thời gian có mặt nhận nhiệm vụ nếu có quy trình quy định tại Tài liệu hướng dẫn khai thác. Hồ sơ về các lần hoãn thời gian có mặt nhận nhiệm vụ phải được lưu trữ bởi Người khai thác tàu bay. Quy trình hoãn thời gian có mặt nhận nhiệm vụ phải quy định thời gian thông báo và cho phép thành viên tổ bay ở lại nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn thích hợp. Trong trường hợp thành viên tổ bay được thông báo hoãn thời gian có mặt nhận nhiệm vụ, FDP được tính như sau:

(i) Khi có thông báo hoãn, việc tính toán FDP tối đa tuân thủ quy định tại (iii) hoặc (iv) dưới đây;

(ii) Nếu thời gian nhận nhiệm vụ tiếp tục bị thay đổi, FDP sẽ được tính từ thời điểm 01 giờ sau khi nhận được thông báo thứ 02 hoặc từ thời điểm thông báo hoãn ban đầu nếu thời gian thông báo ban đầu sớm hơn;

(iii) Khi thời gian hoãn nhận nhiệm vụ ít hơn 04 giờ, FDP tối đa hàng ngày được tính từ thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ ban đầu và FDP được tính từ thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ theo thông báo hoãn;

(iv) Khi thời gian hoãn nhận nhiệm vụ từ 04 giờ trở lên, FDP tối đa được tính từ thời điểm được yêu cầu để có mặt nhận nhiệm vụ ban đầu hoặc từ thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ theo thông báo hoãn, chọn giá trị hạn chế hơn và FDP được tính từ thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ theo thông báo hoãn;

(v) Ngoại trừ quy định tại (i) và (ii) nêu trên, khi Người khai thác tàu bay thông báo hoãn thời gian có mặt nhận nhiệm vụ trên 10 giờ hoặc hơn đến thành viên tổ bay và thành viên tổ bay không được yêu cầu tiếp tục có mặt để nhận nhiệm vụ, thời gian hoãn từ 10 giờ trở lên này được tính là khoảng thời gian nghỉ.

2. Quy trình hoãn thời gian có mặt nhận nhiệm vụ của Người khai thác tàu bay phải:

(i) Quy định cụ thể hình thức thông báo;

(ii) Quy định thời gian thông báo tối thiểu và tối đa;

(iii) Tránh thông báo trong thời gian ngủ khi có thể.”

b. Bổ sung Phụ lục 2 Điều 15.025 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 15.025 KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY CHO PHÉP - KHAI THÁC MỘT NGƯỜI LÁI

a. FDP tối đa cho phép có thể được tăng lên khi khai thác một người lái phải tuân thủ các quy định tại bảng sau:

Bảng 6 - Quy định chi tiết về Thời gian có mặt làm nhiệm vụ

Thời gian có mặt làm nhiệm vụ	Số lần hạ cánh khi là thành viên tổ lái đang khai thác		
	1 - 4	5	>= 6
0700 - 1759	0930	0830	0800
1800 - 2159	0830	0800	0800
2200 - 0459	0800	0800	0800
0500 - 0659	0830	0800	0800

b. Đối với những chuyến bay khai thác một người lái và hoàn toàn theo quy tắc bay bằng mắt (VFR), khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay được phép phải tuân thủ theo các quy định tại cột thứ nhất (cột "1- 4" lần hạ cánh) quy định về số lần cất hạ cánh khi là thành viên tổ lái đang khai thác, tuy nhiên, trong trường hợp này không có giới hạn về số lần hạ cánh. Khi số lần hạ cánh bình quân vượt quá 4 lần mỗi giờ, phải có một thời gian giải lao ít nhất là 30 phút trong 3 giờ liên tục."

8. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 15.031 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.031: NHIỆM VỤ NGẮT QUÃNG

Việc tăng khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay theo quy định tại Điều 15.031 phải tuân thủ các quy định sau:

a. Khoảng thời gian nghỉ giải lao trên mặt đất trong 01 FDP phải từ 03 giờ liên tục trở lên;

b. Khoảng thời gian nghỉ giải lao này không bao gồm thời gian thực hiện nhiệm vụ trước và sau chuyến bay, thời gian di chuyển. Thời gian tối thiểu để thực hiện nhiệm vụ trước và sau chuyến bay, thời gian di chuyển phải từ 30 phút trở lên.

Người khai thác tàu bay phải quy định cụ thể thời gian thực tế trong Tài liệu hướng dẫn khai thác có tính đến các yếu tố: loại tàu bay, loại hình khai thác và điều kiện của sân bay;

c. FDP tối đa quy định tại khoản b Điều 15.025 có thể được tăng nhưng không vượt quá 50% khoảng thời gian nghỉ giải lao;

d. Nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn thích hợp phải được cung cấp trong trường hợp khoảng thời gian nghỉ giải lao kéo dài trên 06 giờ hoặc nếu khoảng thời gian nghỉ giải lao nằm trong chu kỳ nhịp sinh học thấp;

đ. Đối với các trường hợp khác các trường hợp nêu trên tại Phụ lục này:

Nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn phải được Người khai thác tàu bay cung cấp và khoảng thời gian nghỉ giải lao thực tế vượt quá 06 giờ hoặc khi một phần hoặc toàn bộ thời gian nghỉ giải lao nằm trong chu kỳ nhịp sinh học thấp sẽ không được tính để kéo dài FDP;

e. Nhiệm vụ ngắt quãng không được kết hợp với khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay.”

9. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 15.033 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.033: NHIỆM VỤ DỰ BỊ

Việc thay đổi các giới hạn về khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ và khoảng thời gian nghỉ ngơi theo quy định tại Điều 15.033 phải tuân thủ:

a. Trong trường hợp thực hiện nhiệm vụ dự bị tại sân bay:

1. Nếu không được yêu cầu thực hiện FDP, Người khai thác tàu bay phải bố trí khoảng thời gian nghỉ ngơi cho thành viên tổ bay phù hợp theo quy định tại Điều 15.037;

2. Nếu được yêu cầu thực hiện FDP:

(i) FDP được tính từ thời điểm bắt đầu khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay. Nếu nhiệm vụ dự bị kết thúc vượt quá 04 giờ đầu tiên, FDP tối đa được rút ngắn một khoảng thời gian bằng khoảng thời gian vượt quá 04 giờ;

(ii) Tổng của FDP theo quy định tại khoản b và d điều 15.025 và khoảng thời gian thực hiện nhiệm vụ dự bị tại sân bay không vượt quá 16 giờ.

b. Các trường hợp nhiệm vụ dự bị không thực hiện tại sân bay:

1. Tổng thời gian thực hiện nhiệm vụ dự bị không được quá 16 giờ;

2. Người khai thác tàu bay phải có quy trình đảm bảo tổng thời gian thực hiện nhiệm vụ dự bị và FDP không vượt quá 18 giờ;

3. 25% thời gian thực hiện nhiệm vụ dự bị khác với nhiệm vụ dự bị tại sân bay được tính là thời gian thực hiện nhiệm vụ theo quy định tại Điều 15.027;

4. Sau khi thực hiện nhiệm vụ dự bị, Người khai thác tàu bay phải bố trí khoảng thời gian nghỉ ngơi cho thành viên tổ bay theo quy định tại Điều 15.037;

5. Nhiệm vụ dự bị được coi là kết thúc vào thời điểm thành viên tổ bay có mặt để nhận nhiệm vụ tại địa điểm được chỉ định;

6. Nếu nhiệm vụ dự bị kết thúc trong vòng 06 giờ đầu tiên, FDP tối đa được tính từ thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ;

7. Nếu nhiệm vụ dự bị kết thúc vượt quá 06 giờ đầu tiên, FDP tối đa phải rút ngắn một khoảng thời gian bằng khoảng thời gian vượt quá 06 giờ;

8. Nếu tăng FDP do được cung cấp khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay theo quy định tại khoản c Phụ lục 1 Điều 15.025 hoặc nhiệm vụ ngắt quãng theo quy định tại Phụ lục 1 Điều 15.031, khoảng thời gian 06 giờ tại khoản 6 và 7 nêu trên được nâng lên 08 giờ;

9. Nếu thời điểm bắt đầu nhiệm vụ dự bị nằm trong khoảng thời gian từ 23:00 đến 07:00, khoảng thời gian nằm trong khoảng 23:00 và 07:00 không được tính để giảm FDP theo quy định tại khoản 6, 7 và 8 nêu trên cho đến khi thành viên tổ bay được Người khai thác tàu bay liên hệ;

10. Người khai thác tàu bay phải xác định thời gian phù hợp giữa thời điểm của cuộc gọi yêu cầu có mặt nhận nhiệm vụ và thời điểm có mặt để nhận nhiệm vụ đảm bảo cho phép thành viên tổ bay di chuyển từ chỗ nghỉ của họ đến địa điểm họ được yêu cầu có mặt để nhận nhiệm vụ trong khoảng thời gian phù hợp.”

10. Bãi bỏ Phụ lục 2 Điều 15.033 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT.

11. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 15.035 vào Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.035: NHIỆM VỤ DỰ PHÒNG

Người khai thác tàu bay khi yêu cầu thành viên tổ bay thực hiện nhiệm vụ dự phòng theo quy định tại Điều 15.035, phải tuân thủ các quy định sau đây:

a. Khi thành viên tổ bay được yêu cầu có mặt nhận nhiệm vụ bay, FDP được tính từ thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ;

b. Khoảng thời gian thực hiện nhiệm vụ dự phòng không được tính là khoảng thời gian thực hiện nhiệm vụ theo quy định tại Điều 15.025 và Điều 15.037;

c. Người khai thác tàu bay phải xác định số ngày trực dự phòng tối đa liên tục nằm trong các giới hạn theo quy định tại khoản d Điều 15.037.

1. Người khai thác tàu bay khi xếp lịch trực dự phòng trên cơ sở tính đến các nguyên tắc quản lý mệt mỏi phải đảm bảo thành viên tổ bay được ngủ 08 giờ liên tục mỗi ngày và trong thời gian này không liên lạc với thành viên tổ bay.”

12. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 15.037 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.037: KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ NGƠI

a. Lịch bay gián đoạn

1. Nếu việc chuyển đổi lịch bay của thành viên tổ bay từ nhiệm vụ kết thúc muộn hoặc là nhiệm vụ đêm sang nhiệm vụ bắt đầu sớm (trước 08 giờ 00 sáng) được lập kế hoạch tại căn cứ chính, khoảng thời gian nghỉ ngơi giữa 02 FDP phải bao gồm 01 đêm theo giờ địa phương;

2. Nếu thành viên tổ bay thực hiện từ 04 nhiệm vụ đêm, nhiệm vụ bắt đầu sớm hoặc nhiệm vụ kết thúc muộn trở lên trong khoảng thời gian giữa 02 khoảng thời gian nghỉ ngơi phục hồi theo quy định tại khoản d Điều 15.037, khoảng thời gian nghỉ ngơi phục hồi ngay sau khi kết thúc các nhiệm vụ này phải được tăng lên tối thiểu là 60 giờ.

b. Chênh lệch múi giờ

1. Nhằm mục đích tuân thủ các quy định tại điểm 1 khoản e Điều 15.037, "nhiệm vụ quay vòng" là việc thực hiện nhiều nhiệm vụ, trong đó bao gồm ít nhất 01 nhiệm vụ bay và thành viên tổ bay nghỉ ngơi ngoài căn cứ chính. Đối với nhiệm vụ quay vòng, thành viên tổ bay bắt đầu nhận nhiệm vụ tại căn cứ chính và kết thúc khi quay trở về căn cứ chính để bắt đầu khoảng thời gian nghỉ ngơi mà tại đó Người khai thác tàu bay không chịu trách nhiệm cung cấp ngơi nghỉ ngơi đủ tiêu chuẩn cho thành viên tổ bay đó;

2. Người khai thác tàu bay phải xem xét các ảnh hưởng của "nhiệm vụ quay vòng" đến mệt mỏi của thành viên tổ bay qua đó điều chỉnh lịch bay nếu cần thiết;

3. Ảnh hưởng của chênh lệch múi giờ được bù đắp bằng khoảng thời gian nghỉ ngơi bổ sung như sau:

(i) Tại căn cứ chính, nếu nhiệm vụ quay vòng liên quan đến việc chêch lệch múi giờ từ 04 giờ trở lên, khoảng thời gian nghỉ tối thiểu phải đáp ứng quy định tại bảng sau:

Bảng 07 - Bảng số lượng đêm nghỉ tối thiểu theo giờ địa phương tại căn cứ chính để bù ảnh hưởng của chênh lệch múi giờ

Thời gian chênh lệch múi giờ tối đa giữa giờ tham chiếu và giờ địa phương nơi thành viên tổ bay nghỉ trong 01 "nhiệm vụ quay vòng"	Thời gian kể từ thời điểm có mặt nhận FDP đầu tiên trong 01 "nhiệm vụ quay vòng" có liên quan đến lệch múi giờ từ 04 giờ trở lên với giờ tham chiếu			
	< 48	48 - 71:59	72 - 95:59	≥ 96:00
≤ 6	02	02	03	03
≤ 9	02	03	03	04
≤ 12	02	03	04	05

(ii) Ngoài căn cứ chính, nếu FDP có liên quan đến lệch múi giờ từ 04 giờ trở lên, khoảng thời gian nghỉ tối thiểu sau FDP phải ít nhất bằng khoảng thời gian làm nhiệm vụ trước đó hoặc 14 giờ, chọn giá trị lớn hơn.

Trong trường hợp không đáp ứng được khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu quy định tại tiết i, điểm 3 khoản b nêu trên và chỉ 01 lần giữa 02 khoảng thời gian nghỉ ngơi phục hồi theo quy định tại khoản (d) Điều 15.037, khoảng thời gian nghỉ tối thiểu quy định tại điểm (b)(3)(ii) này có thể áp dụng như tại căn cứ chính với điều kiện Người khai thác tàu bay phải cung cấp nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn thích hợp cho thành viên tổ bay;

4. Trong trường hợp chuyến bay thực hiện theo hướng Đông - Tây hoặc Tây - Đông, khoảng thời gian nghỉ ngơi hồi phục phải bao gồm ít nhất 03 đêm theo giờ địa phương phải được cung cấp giữa 02 "nhiệm vụ quay vòng" liên tiếp.

c. Giảm khoảng thời gian nghỉ ngơi

1. Khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu có thể được giảm đến không dưới 12 giờ tại căn cứ chính và không dưới 10 giờ ngoài căn cứ chính;

2. Người khai thác tàu bay phải quản lý rủi ro mệt mỏi khi giảm thời gian nghỉ ngơi tối thiểu;

3. Khoảng thời gian nghỉ ngơi tiếp theo của khoảng thời gian nghỉ ngơi được giảm phải được tăng lên một khoảng thời gian bằng với khoảng thời gian chênh lệch giữa khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu quy định tại khoản a hoặc b Điều 15.037 và khoảng thời gian nghỉ ngơi được giảm;

4. Khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay tiếp theo của khoảng thời gian nghỉ ngơi được giảm cũng phải được giảm tương ứng một khoảng thời gian bằng với khoảng thời gian chênh lệch giữa khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu quy định tại khoản a hoặc b Điều 15.037 và khoảng thời gian nghỉ ngơi được giảm;

5. Khoảng thời gian nghỉ ngơi chỉ được phép giảm tối đa 02 lần giữa 02 khoảng thời gian nghỉ ngơi phục hồi liên tục theo quy định tại khoản d Điều 15.035.”

13. Bãi bỏ Phụ lục 1 Điều 15.045 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT.

PHỤ LỤC XII

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 16 Bộ QCATHK

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

1. Sửa đổi, bổ sung Điều 16.025 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ Giao thông vận tải như sau:

"16.025 CÁC PHƯƠNG THỨC GIÁM SÁT BAY

a. Người khai thác tàu bay phải thực hiện ba phương thức giám sát bay sau:

1. Giám sát bay theo địa điểm.

2. Giám sát bay theo thời gian.

3. Theo dõi bay (bao gồm giám sát và theo dõi chuyến bay).

b. Người có AOC đang khai thác loại tàu bay không phải tàu bay tuốc-bin phản lực có trọng lượng nhỏ hơn 5.700 kg và chuyên chở ít hơn 9 hành khách trên các chuyến bay không thường lệ có thể được cho phép sử dụng giám sát bay theo địa điểm là phương thức chính của giám sát bay;

c. Giám sát bay theo địa điểm phải là hệ thống tối thiểu được chấp thuận để giám sát đối với các chuyến bay nội địa;

d. Người có AOC đang khai thác tàu bay tuốc-bin phản lực trọng lượng lớn hơn 5.700 kg và số lượng hành khách chuyên chở từ 20 hành khách trở lên sẽ phải sử dụng phương thức:

1. Theo dõi bay bao gồm theo dõi tàu bay.

2. Đối với các chuyến bay nội địa, phải thiết lập hệ thống giám sát tích hợp Phương thức theo dõi bay và giám sát bay theo địa điểm được Cục HKVN phê chuẩn."

2. Bãi bỏ Mục số 6 quy định tại Phụ lục XIV của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải.

PHỤ LỤC XIII

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ QCATHK

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

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

"Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ QCATHK"

2. Sửa đổi tên Mục 10 của Phụ lục XV quy định tại Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"Bổ sung Điều 17.038 vào Chương D như sau:"

3. Sửa đổi tên Mục 11 của Phụ lục XV quy định tại Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"Bổ sung Điều 17.039 vào Chương D như sau:"

PHỤ LỤC XIV

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ QCATHK

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

1. Sửa đổi tiêu đề Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải như sau:

"Sửa đổi, bổ sung Phần 19 Bộ QCATHK"

2. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.009 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi là Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:

"19.009 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

Chương này áp dụng đối với người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay, tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay và các cá nhân liên quan có thông tin về sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay xảy ra trong không phận Việt Nam hoặc tàu bay mang quốc tịch Việt Nam hoặc do Người khai thác tàu bay Việt Nam khai thác."

3. Sửa đổi Điều 19.010 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"19.010 PHÂN LOẠI TAI NẠN, SỰ CỐ VÀ VỤ VIỆC AN TOÀN HÀNG KHÔNG

a. Tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không được phân loại theo các mức A (tai nạn), B, C, D (sự cố) và E (vụ việc) phụ thuộc vào tính chất, mức độ quy định cụ thể tại Phụ lục I của Điều này phù hợp với quy định của Tổ chức hàng không dân dụng thế giới (ICAO) tại Tài liệu Doc 9156 Phụ ước 13;

b. Danh mục các sự cố nghiêm trọng được quy định tại Phụ lục 2 Điều 19.010."

4. Bổ sung Điều 19.011 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"19.011 BÁO CÁO BAN ĐẦU

a. Tai nạn tàu bay, sự cố nghiêm trọng (Mức B) và sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn cao (Mức C) phải được báo cáo tới Cục HKVN ngay lập tức hoặc ngay khi có thể bằng các phương tiện thông tin liên lạc thuận tiện nhất theo yêu cầu sau:

1. Người khai thác tàu bay dân dụng đăng ký quốc tịch Việt Nam hoặc tàu bay công vụ không vì mục đích quân sự hoặc tàu bay đăng ký quốc tịch nước ngoài khi khai thác trên lãnh thổ Việt Nam phải thông báo ngay lập tức về tai nạn, sự cố nghiêm trọng (Mức B) và sự cố có nguy cơ uy hiếp an toàn cao (Mức C) đối với tàu bay do mình khai thác;

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay báo cáo ngay về tai nạn, sự cố nghiêm trọng (Mức B) và sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn cao (Mức C) xảy ra trong công tác cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong vùng trời Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý;

3. Người khai thác Cảng hàng không, sân bay báo cáo ngay về tai nạn, sự cố nghiêm trọng (Mức B) và sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn cao (Mức C) xảy ra tại cảng hàng không sân bay, đồng thời thông báo cho Cảng vụ hàng không;

4. Cảng vụ hàng không báo cáo về các tai nạn, sự cố nghiêm trọng (Mức B) và sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn cao (Mức C) xảy ra trên địa bàn thuộc phạm vi quản lý của Cảng vụ.

b. Yêu cầu báo cáo ban đầu này còn được áp dụng cho trường hợp quá thời hạn quy định về báo cáo mà tàu bay chắc chắn là đã bị lâm nạn.

c. Báo cáo ban đầu có thể được lập cho cơ quan không lưu gần nhất hoặc bộ phận thông tin chuyến bay hoặc Cục HKVN theo quy định của AIP.”

5. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.013 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“19.013 CÁC THÔNG TIN TRONG BÁO CÁO BAN ĐẦU

Báo cáo ban đầu được yêu cầu phải bao gồm các thông tin sau:

1. Loại tàu bay, quốc tịch tàu bay và số đăng ký của tàu bay;

2. Tên chủ sở hữu và Người khai thác tàu bay;

3. Họ và tên của người chỉ huy tàu bay;

4. Ngày, giờ xảy ra sự cố hoặc tai nạn;

5. Điểm khởi hành cuối cùng và điểm dự kiến hạ cánh tiếp theo của tàu bay;

6. Vị trí của tàu bay với tham chiếu tới một vài địa điểm địa lý xác định;

7. Số người trên tàu bay, số người tử vong và số người bị thương nặng;

8. Tính chất của tai nạn, thời tiết và mức độ hư hỏng của tàu bay cũng như những thông tin khác;

9. Mô tả về bất kỳ các chất nổ, các vật liệu phóng xạ hoặc hàng nguy hiểm khác vận chuyển theo tàu bay.”

6. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.015 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“19.015 BÁO CÁO SƠ BỘ TAI NẠN, SỰ CỐ VÀ VỤ VIỆC AN TOÀN HÀNG KHÔNG

a. Báo cáo sơ bộ về tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không phải được gửi đến Cục HKVN theo thời gian được quy định như sau:

1. Báo cáo sơ bộ về tai nạn (mức A) trong vòng 24 giờ kể từ khi xảy ra tai nạn;

2. Báo cáo sơ bộ về sự cố nghiêm trọng (mức B) trong vòng 48 giờ kể từ khi xảy ra sự cố nghiêm trọng;

3. Báo cáo sơ bộ sự cố khác (Mức C và D) và vụ việc an toàn hàng không trong vòng 72 giờ kể từ khi xảy ra sự cố, vụ việc.”

7. Sửa đổi Điều 19.017 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“19.017 BÁO CÁO KẾT QUẢ ĐIỀU TRA, GIẢNG BÌNH

a. Người khai thác tàu bay, tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm báo cáo kết quả điều tra, giảng bình đối với các sự cố mức C, D và vụ việc an toàn hàng không trong vòng 30 ngày với các nội dung cụ thể như sau:

a) Các thông tin bổ sung cần thiết về tai nạn, sự cố hàng không đã được báo cáo;

b) Diễn biến tai nạn, sự cố hàng không theo trình tự thời gian;

c) Phân tích, đánh giá, các phát hiện và kết luận về nguyên nhân tai nạn, sự cố hàng không;

d) Các khuyến cáo an toàn và các biện pháp khắc phục.”

8. Sửa đổi tên Điều 19.027 và sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 19.027 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi tên Điều 19.027 như sau:

"19.027 DANH MỤC BÁO CÁO BẮT BUỘC"

b. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 19.027 như sau:

"b. Các sự cố, vụ việc bắt buộc báo cáo được sắp xếp theo lĩnh vực đánh giá như sau:

1. Khai thác bay (Phụ lục 1 Điều 19.027);

2. Kỹ thuật tàu bay (Phụ lục 2 Điều 19.027);

3. Bảo dưỡng tàu bay (Phụ lục 3 Điều 19.027);

4. Điều hành bay và các dịch vụ mặt đất (Phụ lục 4 Điều 19.027)."

9. Bãi bỏ Điều 19.029 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT.

10. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 19.057 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"a. Tùy thuộc vào quá trình điều tra thực hiện theo Điều 19.053 và Điều 19.055, điều tra viên chính sẽ báo cáo và quyết định chấm dứt lưu giữ tàu bay hoặc các bộ phận của tàu bay khi chúng không còn cần thiết cho việc điều tra và giao cho tổ chức hoặc các cá nhân được chỉ định bởi quốc gia đăng ký tàu bay hoặc quốc gia Người khai thác tàu bay."

11. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.063 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"19.063 TRÁCH NHIỆM ĐIỀU TRA

a. Việt Nam có trách nhiệm tiến hành điều tra đối với các tai nạn và sự cố tàu bay nghiêm trọng xảy ra trên lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.

b. Trong trường hợp tai nạn, sự cố xảy ra đối với tàu bay mang quốc tịch Việt Nam trên lãnh thổ quốc gia là thành viên ICAO thì quốc gia đó chịu trách nhiệm điều tra.

c. Trong trường hợp tai nạn, sự cố xảy ra đối với tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam trên lãnh thổ quốc gia không phải là thành viên ICAO, công việc điều tra sẽ được tiến hành theo sự thỏa thuận giữa Chính phủ Việt Nam với quốc gia đó.

d. Trong trường hợp tai nạn, sự cố xảy ra tại vị trí không xác định được thuộc lãnh thổ của một quốc gia nào thì Việt Nam có trách nhiệm tiến hành điều tra đối với tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam.

đ. Trong trường hợp tai nạn tàu bay xảy ra trên vùng biển quốc tế gần nhất với lãnh thổ Việt Nam thì Việt Nam có trách nhiệm hỗ trợ tối đa theo đề nghị của Quốc gia đăng ký tàu bay."

12. Sửa đổi, bổ sung khoản g Điều 19.065 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"g. Việc điều tra này không nhằm mục đích xác định lỗi hay trách nhiệm pháp lý của bất kỳ người nào và không bị cản trở bởi các hoạt động điều tra của cơ quan hành pháp và cơ quan tư pháp."

13. Sửa đổi tên Điều 19.067 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"19.067 QUYỀN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC PHỎNG VẤN"

14. Sửa đổi bổ sung khoản a và b Điều 19.070 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"a. Thẩm quyền tổ chức điều tra sự cố, tai nạn tàu bay được quy định tại Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng.

1. Ủy ban điều tra tai nạn tàu bay do Thủ tướng Chính phủ thành lập tổ chức điều tra tai nạn tàu bay quy định tại điểm a và điểm c khoản 2 Điều 104 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.

2. Bộ Giao thông vận tải tổ chức điều tra sự cố, tai nạn tàu bay quy định tại khoản 1 và điểm b khoản 2 Điều 104 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.

3. Cục HKVN được Bộ Giao thông vận tải ủy quyền thực hiện điều tra sự cố, tai nạn tàu bay.

b. Cơ quan điều tra tai nạn có trách nhiệm và quyền hạn:

1. Đảm bảo tiến hành công tác điều tra đúng nguyên tắc và minh bạch;

2. Xác định các bằng chứng và các nguyên nhân;

3. Bảo vệ các hồ sơ của cuộc điều tra;

4. Dự thảo các khuyến cáo an toàn căn cứ vào các bằng chứng đã được phát hiện;

5. Hoàn thiện và công bố kết quả điều tra."

15. Sửa đổi Điều 19.075 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"19.075 QUYỀN HẠN TIẾP CẬN VÀ CHỈ ĐẠO CỦA NGƯỜI ĐIỀU TRA CHÍNH

Điều tra viên chính có quyền tiếp cận không giới hạn đến các mảnh vỡ tàu bay và các tài liệu liên quan bao gồm các thiết bị tự ghi và bản ghi âm ATS và có quyền quyết định thực hiện việc kiểm tra cụ thể mà không bị trì hoãn bởi các cá nhân được ủy quyền tham gia vào việc điều tra."

16. Sửa đổi khoản a Điều 19.090 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"a. Sau khi nhận được báo cáo về sự cố hoặc tai nạn tàu bay, Cục HKVN xác nhận thông tin và thông báo cho các quốc gia liên quan và cho Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế."

17. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 19.095 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"a. Các cơ quan liên quan của Việt Nam đảm bảo hỗ trợ, phối hợp và tạo điều kiện tiếp cận của điều tra viên chính hoặc người đại diện được phân công trong quá trình điều tra tai nạn tàu bay."

18. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 19.100 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"a. Việc đưa ra các thông tin trong vụ việc điều tra, quang cảnh tai nạn phải theo đúng sự thực và được thực hiện bởi người có thẩm quyền."

19. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 19.105 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"a. Trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, trừ khi người có thẩm quyền xác định việc công bố thông tin có nhiều tác dụng hơn so với những bất lợi có thể xảy ra, cơ quan điều tra tai nạn, sự cố tàu bay có trách nhiệm lưu giữ những thông tin, hồ sơ đang phục vụ cho mục đích điều tra sau đây:

1. Các báo cáo của thành viên cơ quan điều tra trong quá trình điều tra;

2. Các thông tin liên lạc giữa những người liên quan đến hoạt động khai thác tàu bay;

3. Thông tin y tế hoặc thông tin cá nhân của những người liên quan đến tai nạn, sự cố tàu bay;

4. Bản ghi âm, bản diễn giải lời ghi âm buồng lái và ảnh chụp trên tàu bay;

5. Bản ghi âm và bản diễn giải lời ghi âm của cơ quan điều khiển không lưu;

6. Báo cáo phân tích dữ liệu các thiết bị tự ghi của tàu bay;

7. Dự thảo báo cáo chính thức.

b. Những thông tin, hồ sơ này được đưa vào báo cáo chính thức hoặc vào phần Phụ lục chỉ khi thích hợp cho việc phân tích tai nạn, sự cố tàu bay.

c. Những thông tin, hồ sơ được thu thập trong khi điều tra nhưng không liên quan đến việc phân tích thì không được công bố.

d. Cơ quan điều tra tai nạn, sự cố tàu bay không được công bố họ tên của những thành viên tham gia vào quá trình điều tra.”

20. Sửa đổi tên Chương F quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“CHƯƠNG F: NGHĨA VỤ QUỐC TẾ CỦA QUỐC GIA ĐIỀU TRA”

21. Sửa đổi, bổ sung khoản a và c Điều 19.113 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi khoản a Điều 19.113 như sau:

“a. Khi xảy ra sự cố tàu bay trong lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý thì tùy theo tính chất của vụ việc, Cục HKVN thực hiện trách nhiệm báo cáo theo quy định của Công ước quốc tế Chicago.”

b. Sửa đổi khoản c Điều 19.113 như sau:

“c. Trong trường hợp Việt Nam là quốc gia đăng ký quốc tịch và Cục HKVN thực hiện điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, điều tra viên chính sẽ gửi thông báo theo thể thức và nội dung quy định ở 19.115 của Phần này bằng các phương tiện thích hợp nhất và nhanh nhất có thể cho các quốc gia liệt kê trong khoản b Điều này.”

22. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 19.123 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“b. Quốc gia đăng ký, quốc gia Người khai thác tàu bay, quốc gia thiết kế và quốc gia sản xuất tàu bay được phép chỉ định đại diện được ủy quyền tham gia điều tra sự cố, tai nạn tàu bay có trọng tải lớn hơn 2.250 kg khi có đề nghị của Cục HKVN.”

23. Sửa đổi tên Chương G quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"CHƯƠNG G: TRÁCH NHIỆM THAM GIA ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY"

24. Sửa đổi, bổ sung khoản a và điểm 1 khoản b Điều 19.143 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi khoản a Điều 19.143 như sau:

"a. Cục HKVN khi nhận được thông báo tai nạn, sự cố nghiêm trọng từ quốc gia nơi xảy ra tai nạn có trách nhiệm thực hiện phản hồi thông tin."

b. Sửa đổi điểm 1 khoản b Điều 19.143 như sau:

"1. Về khả năng chỉ định người đại diện được ủy quyền hay không;"

25. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.150 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"19.150 BẢO VỆ VÀ CUNG CẤP DỮ LIỆU CÁC THIẾT BỊ TỰ GHI

Trong trường hợp tàu bay liên quan đến tai nạn, sự cố nghiêm trọng thực hiện hạ cánh xuống Việt Nam, sau khi nhận được yêu cầu của quốc gia tiến hành điều tra, Cục HKVN cung cấp cho quốc gia đó:

a. Dữ liệu các thiết bị tự ghi;

b. Các thiết bị tự ghi trong trường hợp cần thiết."

26. Sửa đổi, bổ sung khoản b và bổ sung khoản c Điều 19.157 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"b. Sau khi đánh giá, trong thời hạn 90 ngày kể từ ngày nhận được khuyến cáo an toàn, Cục HKVN có trách nhiệm thông báo cho quốc gia đưa ra khuyến cáo an toàn về hoạt động phòng ngừa hoặc lý do khi không đưa ra bất kỳ hành động tương ứng nào hoặc đề xuất thay thế cho các hoạt động phòng ngừa không phải là các khuyến nghị an toàn ban đầu;

c. Cục HKVN có trách nhiệm theo dõi quá trình khắc phục đối với các khuyến cáo an toàn nhận được từ quốc gia điều tra tai nạn, sự cố tàu bay."

27. Sửa đổi tên Chương H quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"CHƯƠNG H: QUYỀN THAM GIA ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY"

28. Thay thế cụm từ "Đại diện ủy quyền" bằng cụm từ "Đại diện được ủy quyền" trong toàn bộ Bộ QCATHK được ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 và Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải.

29. Sửa đổi, bổ sung khoản e Điều 19.170 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"e. Nhận bản sao của báo cáo chính thức của kết quả điều tra."

30. Sửa đổi tên Chương K quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"CHƯƠNG K: BÁO CÁO TAI NẠN, SỰ CỐ TÀU BAY"

31. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.203 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"19.203 MỤC TIÊU AN TOÀN BAY

a. Trong trường hợp những vấn đề ảnh hưởng đến an toàn được xác định có liên quan đến tai nạn, sự cố tàu bay, Cục HKVN có trách nhiệm thông báo đến các quốc gia liên quan và ICAO:

1. Trong thời gian sớm nhất có thể;

2. Bằng phương tiện nhanh nhất và thích hợp nhất có thể."

32. Sửa đổi tên Điều 19.210 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"19.210 BÁO CÁO SƠ BỘ"

33. Sửa đổi tên Điều 19.220 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"19.220 BÁO CÁO DỮ LIỆU SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY"

34. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.227 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"19.227 SỰ CỐ TÀU BAY CÓ TẢI TRỌNG TRÊN 5700 KG

Trong trường hợp sự cố xảy ra với tàu bay có tải trọng tối đa trên 5700 kg, Cục HKVN có trách nhiệm gửi báo cáo dữ liệu sự cố tàu bay cho Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế trong thời gian sớm nhất có thể sau khi hoàn thành điều tra."

35. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.230 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"19.230 BÁO CÁO CHÍNH THỨC

Trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, điều tra viên chính có trách nhiệm dự thảo, phối hợp và hoàn thành báo cáo chính thức về kết quả điều tra với đầy đủ thông tin sau khi được phân tích bởi Cục HKVN, các quốc gia khác và Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế."

36. Sửa đổi, bổ sung điều 19.237 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"19.237 TIẾP THU CÁC Ý KIẾN ĐÓNG GÓP

a. Trong trường hợp Cục HKVN nhận được ý kiến đóng góp trong thời hạn 60 ngày kể từ ngày gửi văn bản đề nghị đóng góp ý kiến, Cục HKVN có trách nhiệm sửa đổi bản dự thảo báo cáo chính thức để bổ sung nội dung căn bản của ý kiến đóng góp hoặc viết thêm ý kiến đóng góp theo yêu cầu của quốc gia đóng góp ý kiến;

b. Trong trường hợp Cục HKVN không nhận được ý kiến đóng góp trong thời hạn 60 ngày kể từ ngày gửi văn bản đề nghị đóng góp ý kiến, báo cáo chính thức sẽ được ban hành trừ khi có sự đề nghị gia hạn bởi quốc gia đó;

c. Trong quá trình điều tra, Cục HKVN có thể tham khảo ý kiến của các quốc gia khác bao gồm những quốc gia cung cấp thông tin liên quan, cơ sở vật chất quan trọng để phục vụ điều tra hoặc cung cấp các chuyên gia tham gia vào quá trình điều tra;

d. Những ý kiến đóng góp bổ sung về mặt kỹ thuật không được phép biên soạn trong báo cáo chính thức mà không có bất kỳ thỏa thuận nào đạt được."

37. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.240 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"19.240 CÁC QUỐC GIA NHẬN BÁO CÁO CHÍNH THỨC

Cục HKVN có trách nhiệm gửi báo cáo chính thức kết quả điều tra tai nạn trong thời gian sớm nhất có thể tới các quốc gia sau:

a. Quốc gia khởi nguồn điều tra;

b. Quốc gia đăng ký;

c. Quốc gia Người khai thác;

d. Quốc gia thiết kế;

e. Quốc gia sản xuất;

g. Quốc gia có công dân tử vong hoặc bị thương nghiêm trọng;

h. Quốc gia cung cấp các thông tin liên quan, cơ sở vật chất quan trọng hoặc chuyên gia."

38. Sửa đổi, bổ sung khoản c, d Điều 19.243 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"c. Trong trường hợp báo cáo chính thức không thể công bố trong thời hạn 12 tháng từ khi xảy ra tai nạn, Cục HKVN có trách nhiệm công bố báo cáo tạm thời vào thời gian xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay của các năm sau đó và nêu quá trình tiến triển của cuộc điều tra và các khuyến cáo an toàn nếu có;

d. Cục HKVN có trách nhiệm gửi một bản báo cáo chính thức kết quả điều tra tai nạn, sự cố tàu bay có tải trọng tối đa trên 5.700 kg cho ICAO."

39. Bổ sung khoản c, d vào Điều 19.245 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"c. Bên cạnh hoạt động điều tra tai nạn, sự cố tàu bay, các khuyến cáo an toàn còn có thể phát sinh từ nhiều nguồn khác nhau, trong đó bao gồm các bài học về an toàn. Trong trường hợp khuyến cáo an toàn được ban hành đến tổ chức thuộc quốc gia khác thì Cục HKVN cũng có trách nhiệm gửi khuyến cáo an toàn này cho nhà chức trách điều tra tai nạn của quốc gia đó.

d. Cục HKVN có trách nhiệm lưu giữ các phản hồi đối với các khuyến cáo an toàn được ban hành đến các quốc gia liên quan."

40. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 19.010 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"PHỤ LỤC I ĐIỀU 19.010: PHÂN LOẠI TAI NẠN, SỰ CỐ VÀ VỤ VIỆC AN TOÀN HÀNG KHÔNG

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

1. Có người chết hoặc bị thương tích nặng do đang ở trong tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của bất kỳ bộ phận nào của tàu bay, kể cả những bộ phận bị văng ra từ tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của luồng khí phản lực thoát ra từ động cơ tàu bay, trừ trường hợp thương tổn xuất phát từ nguyên nhân tự nhiên hoặc do tự gây ra hoặc do người khác gây ra và thương tổn của hành khách không có vé trốn ở bên ngoài khu vực dành cho hành khách hoặc tổ bay. Để thống nhất trong công tác thống kê, thương tích dẫn tới tử vong trong vòng 30 ngày, kể từ ngày tai nạn được coi là thương tích chết người;

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

3. Tàu bay bị mất tích hoặc hoàn toàn không thể tiếp cận được. Tàu bay được coi là mất tích khi cuộc tìm kiếm chính thức đã kết thúc mà vị trí của các mảnh vỡ của tàu bay vẫn không xác định được.

b. Sự cố: là vụ việc khác với tai nạn xảy ra trong quá trình khai thác tàu bay, ảnh hưởng hoặc có khả năng ảnh hưởng đến an toàn khai thác bao gồm:

1. Sự cố nghiêm trọng (Mức B):

(i) Vụ việc xảy ra với những tình huống cho thấy tai nạn gần xảy ra;

(ii) Các sự cố nghiêm trọng được liệt kê tại Phụ lục 1 Điều 19.010 của Phần này.

2. Sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn cao (mức C): là các vụ việc được liệt kê trong Phụ lục 1, Phụ lục 2, Phụ lục 3, Phụ lục 4 Điều 19.027 của Phần này với điều kiện sau:

(i) Trong hoạt động khai thác, bảo dưỡng tàu bay, sự cố mức C bao gồm một trong những sự cố sau:

A. Làm giảm khả năng cần thiết của tổ bay và các hệ thống của tàu bay để đối phó với tình huống bất lợi của sự cố gây nên suy giảm nghiêm trọng mức độ an toàn bay và khả năng làm việc của một số chức năng chính;

B. Làm tăng đáng kể khối lượng công việc của tổ bay để đối phó với tình thế, làm suy giảm hiệu quả làm việc của tổ bay, gây hoang mang, lo sợ cho tổ bay và hành khách hoặc gây thương tích nhẹ;

C. Gây hỏng hóc lớn cho tàu bay hoặc ô nhiễm nặng đối với môi trường nhưng chưa phải là sự cố nghiệm trọng;

D. Nguyên nhân của vụ việc hoặc hậu quả hỏng hóc đối với tàu bay, hệ thống và trang thiết bị tàu bay do sự cố gây ra không thể xác định hoặc khắc phục bằng các quy trình khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa nằm trong hệ thống tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay do Cục HKVN phê chuẩn dẫn đến phải dừng khai thác tàu bay quá 96 giờ (không kể trường hợp đợi khí tài thay thế) hoặc các hỏng hóc giống nhau trên cùng một thiết bị, hệ thống của tàu bay dẫn đến việc phải áp dụng lần thứ 2 quy trình khẩn nguy tương tự trong thời gian 07 ngày khai thác liên tục.

(ii) Trong lĩnh vực hoạt động bay, sự cố mức C bao gồm một trong các sự cố sau:

A. Ảnh hưởng lớn đến hoạt động bay và ảnh hưởng đến an toàn bay dẫn đến tàu bay gần va chạm với nhau nhưng chưa phải là sự cố nghiêm trọng;

B. Khoảng cách thực tế giữa tàu bay và mặt đất hoặc chướng ngại vật bị vi phạm nhưng lớn hơn hoặc bằng 50% và nhỏ hơn 80% giá trị khoảng cách an toàn;

C. Phân cách giữa các tàu bay (không có xu hướng đối đầu) bị vi phạm nhưng lớn hơn hoặc bằng 50% và nhỏ hơn 80% giá trị phân cách tối thiểu;

D. Nguyên nhân của vụ việc cần phải kiểm tra, xác minh và cần phải áp dụng các biện pháp xử lý và biện pháp tăng cường an toàn.

(iii) Trong lĩnh vực cảng hàng không sân bay: Sự cố mức C bao gồm gây hư hỏng kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay hoặc gây uy hiếp an toàn cho người, phương tiện hoạt động trên khu bay, ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn khai thác tàu bay.

3. Sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn (mức D): các vụ việc được liệt kê trong Phụ lục 1, Phụ lục 2, Phụ lục 3, Phụ lục 4 Điều 19.027 của Phần này với điều kiện:

(i) Trong hoạt động khai thác, bảo dưỡng tàu bay, sự cố mức D bao gồm một trong các sự cố sau:

A. Vụ việc có ảnh hưởng đến an toàn bay nhưng chưa đến mức độ uy hiếp an toàn cao, mọi hành động xử lý tình huống đều nằm trong khả năng của tổ bay;

B. Vụ việc này có thể làm giảm mức độ an toàn bay hoặc khả năng hoạt động của một số chức năng và có làm tăng (không nhiều) khối lượng công việc của tổ bay như phải thay đổi kế hoạch hoặc phương thức bay;

C. Vụ việc có thể gây khó chịu cho tổ bay, hành khách hoặc hỏng hóc nhỏ cho tàu bay. Tuy nhiên, sau khi xảy ra sự cố hậu quả hỏng hóc gây ra đối với tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị tàu bay được khắc phục bằng các quy trình khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa nằm trong hệ thống tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay do Cục HKVN phê chuẩn và tàu bay có thể được tiếp tục khai thác bình thường;

(ii) Trong lĩnh vực hoạt động bay, sự cố mức D bao gồm một trong các sự cố sau:

A. Khoảng cách thực tế giữa tàu bay và mặt đất hoặc chướng ngại vật bị vi phạm nhưng lớn hơn hoặc bằng 80% giá trị khoảng cách an toàn;

B. Phân cách giữa các tàu bay (không có xu hướng đối đầu) bị vi phạm nhưng lớn hơn hoặc bằng 80% giá trị phân cách tối thiểu;

C. Có ảnh hưởng đến hoạt động bay và an toàn bay nhưng chưa đến mức độ theo phân loại mức C, các hành động xử lý tình huống đều nằm trong khả năng kiểm soát của cơ sở điều hành bay và tổ lái. Hoạt động bay, công tác điều hành bay được tiến hành bình thường nhưng cần phải tiến hành, đánh giá rủi ro an toàn;

(iii) Trong lĩnh vực cảng hàng không sân bay: Sự cố mức D bao gồm vụ việc phương tiện va chạm với phương tiện hoặc với người; sự cố làm ảnh hưởng đến kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay có khả năng ảnh hưởng đến an toàn hàng không.

4. Vụ việc (mức E): các vụ viêc không uy hiếp trực tiếp đến an toàn được liệt kê trong Phụ lục 1, Phụ lục 2, Phụ lục 3, Phụ lục 4 Điều 19.027 của Phần này, có tính chất như sau:

(i) Không ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn hoặc không gây khó khăn cho tổ bay trong quá trình bay tiếp theo sau khi xảy ra sự cố. Sau khi xảy ra sự cố, hậu quả hỏng hóc gây ra đối với tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị tàu bay được khắc phục bằng các quy trình khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa nằm trong hệ thống tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay do Cục HKVN phê chuẩn và tàu bay có thể được tiếp tục khai thác bình thường;

(ii) Có ảnh hưởng đến hoạt động bay và chưa ảnh hưởng đến an toàn bay hoặc là kết quả sau khi xem xét đánh giá, giảm mức độ của sự cố mức D;

(iii) Có ảnh hưởng đến quá trình cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay nhưng không ảnh hưởng đến an toàn hàng không;

(iv) Các báo cáo vụ việc này mang tính chất cung cấp thông tin thống kê, nhằm đánh giá rủi ro tiềm ẩn, đưa ra các khuyến cáo an toàn mang tính chất phòng ngừa.”

41. Bổ sung Phụ lục 2 Điều 19.010 vào Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 19.010: DANH MỤC CÁC SỰ CỐ NGHIÊM TRỌNG

a. Tàu bay gần va chạm với nhau phải thực hiện thao tác tránh nhau nên không bị va chạm hoặc tránh được tình huống nguy hiểm; phân cách thực tế giữa các tàu bay nhỏ hơn 50% giá trị phân cách tối thiểu;

b. Tàu bay va chạm với nhau hoặc va chạm với các phương tiện, trang thiết bị mặt đất hoặc chướng ngại vật nhưng chưa phải là tai nạn;

c. Điều khiển tàu bay vào khu vực địa hình vượt quá giới hạn an toàn tối thiểu và phải thực hiện thao tác để tránh;

d. Hủy việc thực hiện cất cánh trên đường CHC đang đóng; đường CHC đang bị chiếm dụng; trên đường lăn hoặc không đúng đường CHC được chỉ định;

đ. Cất cánh trên đường CHC đang đóng; đường CHC đang bị chiếm dụng; trên đường lăn; hoặc không đúng đường CHC được chỉ định;

e. Hạ cánh hoặc phải hủy bỏ hạ cánh trên đường CHC đang đóng; đường CHC đang bị chiếm dụng; trên đường lăn; hoặc không đúng đường CHC được chỉ định;

g. Hạ cánh quá đường CHC hoặc xông ra ngoài đường CHC;

h. Hỏng hóc dẫn đến tàu bay không đạt tính năng dự kiến trong quá trình cất cánh hoặc lấy độ cao ban đầu;

i. Cháy hoặc có khói trong buồng lái, khoang hành khách, buồng hàng hoặc cháy động cơ kể cả trường hợp đã được dập tắt bằng chất dập lửa;

k. Vụ việc khẩn nguy buộc tổ lái phải sử dụng ô-xy khẩn nguy;

l. Hư hỏng cấu trúc phải sửa chữa lớn hoặc động cơ bị tách rời nhưng chưa đến mức tai nạn;

m. Nhiều hư hỏng xảy ra với một hoặc nhiều hệ thống của tàu bay ảnh hưởng nghiêm trọng đến điều khiển tàu bay;

n. Người lái tàu bay mất khả năng làm việc trong thời gian tàu bay đang bay;

o. Không đủ nhiên liệu buộc tổ lái tuyên bố tình trạng khẩn nguy;

p. Tàu bay gần va chạm với nhau, với các phương tiện hoặc con người trên đường CHC;

q. Hỏng hóc các hệ thống, các hiện tượng thời tiết khác thường hoặc khai thác tàu bay vượt giới hạn được phê chuẩn hoặc các tình huống gây khó khăn cho điều khiển tàu bay."

42. Bổ sung khoản c, d, e, g, h Phụ lục 2 Điều 19.027 vào Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"c. Các sự cố, vụ việc liên quan đến hệ thống tạo công suất (động cơ, cánh quạt và hệ thống truyền động của trực thăng) bao gồm:

1. Không có sự đốt trong buồng đốt, tắt máy trên không hoặc hoạt động sai chức năng của một trong các động cơ;

2. Quá tốc độ vòng quay hoặc không có khả năng điều khiển tốc độ vòng quay của các bộ phận có tốc độ vòng quay lớn như: động cơ phụ (APU), máy khởi động khí của động cơ, tuốc-bin làm mát của hệ thống điều hòa, mô tơ tuốc-bin khí, cánh quạt hoặc cánh quay trực thăng;

3. Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của các bộ phận của động cơ hoặc thiết bị tạo công suất dẫn đến một trong các trường hợp sau:

(i) Không có khả năng bao bọc các mảnh vỡ của thiết bị khi bị phá hủy (thiết bị);

(ii) Mất khả năng báo và dập cháy trong, cháy ngoài hoặc bị hở khí nóng; Chiều lực đẩy cần thiết không theo điều khiển của tổ bay;

(iii) Hệ thống tạo lực đẩy ngược (hệ thống thổi ngược) không hoạt động hoặc hoạt động ngoài ý muốn;

(iv) Mất khả năng điều khiển công suất, lực đẩy hoặc vòng quay;

(v) Hư hại hoặc hỏng hóc cấu trúc treo động cơ;

(vi) Mất một phần hoặc toàn bộ của bộ phận chính của thiết bị tạo công suất;

(vii) Khói nhìn thấy bằng mắt hoặc các chất độc hại có thể gây bất tỉnh cho tổ bay và hành khách;

(viii) Không tắt được động cơ khi áp dụng các quy trình tắt máy thông thường;

(ix) Không khởi động lại được động cơ khi động cơ ở tình trạng tốt.

4. Mất, thay đổi hoặc dao động công suất, lực đẩy ngoài ý muốn do không điều khiển được công suất, lực đẩy của động cơ:

(i) Đối với tàu bay có một động cơ;

(ii) Khi được coi là quá mức cho phép áp dụng;

(iii) Khi điều này có thể ảnh hưởng đến nhiều động cơ trên tàu bay có 2 động cơ trở lên, đặc biệt trong trường hợp tàu bay có 2 động cơ;

(iv) Khi tình huống được coi là nguy hiểm và nghiêm trọng đối với tàu bay có 2 động cơ cùng loại trở lên.

5. Hỏng hóc của bộ phận, thiết bị có thọ mệnh (Life Limited Parts) hoặc được kiểm soát theo thời gian (Hard Time Controlled Parts) dẫn đến việc phải thay bộ phận, thiết bị đó trước thời hạn quy định.

6. Các hỏng hóc cùng nguyên nhân có thể gây nên tỷ lệ tắt máy trên không cao đến mức có khả năng hai động cơ (trở lên) cùng tắt máy trên không trong một chuyến bay.

7. Các bộ phận giới hạn hoặc thiết bị kiểm soát động cơ không hoạt động khi cần thiết hoặc hoạt động ngoài ý muốn.

8. Vượt quá ngưỡng cho phép của các tham số động cơ.

9. Va chạm với vật ngoại lai gây hư hại cho động cơ, cánh quạt và bộ truyền chuyển động.

d. Các sự cố, vụ việc liên quan đến cánh quay và truyền chuyển động bao gồm:

1. Hư hại hoặc hoạt động sai chức năng của các bộ phận cánh quạt hoặc bộ phận tạo công suất gây nên một trong số các trường hợp sau:

(i) Quá tốc độ vòng quay của cánh quạt;

(ii) Sinh ra lực cản lớn quá mức cho phép;

(iii) Tạo chiều lực đẩy ngược lại với điều khiển của tổ lái;

(iv) Văng cánh quạt hoặc bộ phận quan trọng của cánh quạt ra ngoài;

(v) Hỏng hóc gây nên mất cân bằng vượt quá mức cho phép;

(vi) Chuyển động ngoài ý muốn của lá cánh quạt thấp hơn vị trí biến cự nhỏ nhất cho phép (theo từng chế độ làm việc của động cơ) trong khi bay;

(vii) Không có khả năng xuôi lá cánh quạt;

(viii) Không có khả năng điều khiển biến cự cánh quạt;

(ix) Thay đổi biến cự cánh quạt ngoài ý muốn;

(x) Mất kiểm soát mô men xoắn (torque) và giao động tốc độ vòng quay;

(xi) Các bộ phận chuyển động năng lượng thấp bị văng ra ngoài.

2. Hư hại hoặc hỏng hóc của hộp truyền động cánh quay chính, hộp truyền động của động cơ có thể dẫn đến việc tách rời các bộ phận cánh quạt hoặc hoạt động sai chức năng của điều khiển cánh quay.

3. Hư hại phần cánh quay đuôi của trực thăng, hệ thống truyền động và các hệ thống tương tự.

e. Các sự cố, vụ việc liên quan đến động cơ phụ bao gồm:

1. Tắt máy hoặc hỏng hóc của động cơ phụ (APU) khi mở rộng tầm khai thác đối với tàu bay hai động cơ (ETOPs) hoặc theo yêu cầu của danh mục thiết bị tối thiểu (MEL);

2. Không tắt được động cơ phụ (APU);

3. Quá tốc độ vòng quay động cơ phụ (APU);

4. Không khởi động được động cơ phụ (APU) khi có nhu cầu vì lý do khai thác (khai thác ETOPS hoặc khai thác theo MEL với máy phát của APU dự phòng).

g. Các sự cố, vụ việc liên quan đến yếu tố con người bao gồm:

1. Mọi sự cố vì lý do thiết kế tàu bay chưa hoàn thiện có thể dẫn đến lỗi trong khai thác, sử dụng và có thể gây nên tình trạng nguy hiểm hoặc tai nạn.

h. Các sự cố, vụ việc khác bao gồm:

1. Sự cố thông thường không thuộc danh mục sự cố phải báo cáo (như sự cố đối với hệ thống thiết bị phục vụ hành khách, thiết bị khoang khách, nước sử dụng trên tàu bay…) nhưng trên thực tế đã gây mất an toàn cho tàu bay, hành khách và thành viên tổ bay;

2. Cháy, nổ, khói hoặc hơi độc hoặc có hại;

3. Mọi trường hợp khác có thể gây mất an toàn cho tàu bay hoặc ảnh hưởng đến an toàn của hành khách, thành viên tổ bay hoặc của người hoặc tài sản xung quanh tàu bay ở trên mặt đất;

4. Hư hại hoặc hỏng hóc của hệ thống thông báo hành khách dẫn đến mất chức năng hoạt động của hệ thống thông báo hành khách;

5. Ghế phi công mất khả năng điều chỉnh trong khi bay.”

43. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 3 Điều 19.027 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 19.027: BÁO CÁO BẮT BUỘC BẢO DƯỠNG TÀU BAY

a. Lắp ráp sai các bộ phận hoặc thiết bị của tàu bay được phát hiện trong quá trình kiểm tra hoặc thực hiện các quy trình thử nghiệm không theo kế hoạch nhằm phát hiện việc lắp ráp sai đó;

b. Rò rỉ khí nóng dẫn đến hư hại cấu trúc tàu bay;

c. Hỏng hóc của các thiết bị có kiểm soát thọ mệnh dẫn đến nhu cầu thay thế thiết bị đó trước thời hạn;

d. Hư hỏng và tình trạng xuống cấp (rạn, nứt, rỉ sét, tách lớp hoặc mất kết dính - disbonding…) vì bất cứ lý do gì (rung, mất độ cứng vật liệu hoặc hư hỏng về kết cấu…) của:

1. Kết cấu chính hoặc các bộ phận kết cấu khung sườn chính (theo như quy định trong tài liệu hướng dẫn sửa chữa kết cấu khung sườn do nhà chế tạo quy định SRM) khi những hư hỏng hoặc tình trạng xuống cấp của các kết cấu chính này vượt quá giới hạn cho phép của tài liệu SRM và phải sửa chữa hoặc thay thế toàn bộ hoặc một bộ phận của các kết cấu đó;

2. Kết cấu phụ có thể gây hậu quả mất an toàn cho tàu bay;

3. Động cơ, cánh quạt hoặc hệ thống cánh quay.

e. Các hư hỏng, hoạt động sai chức năng, hỏng hóc của hệ thống hoặc thiết bị, hư hỏng hoặc tình trạng xuống cấp được phát hiện trong quá trình thực hiện tuân thủ các thông báo kỹ thuật bắt buộc (AD), hướng dẫn kỹ thuật bắt buộc cho từng loại tàu bay khi:

1. Được phát hiện lần đầu trong quá trình thực hiện thông báo kỹ thuật bắt buộc;

2. Trong các lần thực hiện chỉ lệnh kỹ thuật bắt buộc sau đó phát hiện chúng vượt quá giới hạn cho phép quy định trong tài liệu hướng dẫn hoặc chưa có quy trình sửa chữa tương ứng.

g. Hỏng hóc của các hệ thống hoặc thiết bị khẩn cấp bao gồm các cửa và đèn thoát hiểm để thực hiện chức năng thoát hiểm khẩn cấp, kể cả khi hỏng hóc được phát hiện trong quá trình bảo dưỡng hoặc kiểm tra hoạt động của thiết bị hoặc hệ thống đó.

h. Không tuân thủ hoặc vi phạm nghiêm trọng các quy trình bảo dưỡng theo yêu cầu.

i. Tai nạn lao động xảy ra trong quá trình bảo dưỡng tàu bay.

k. Sản phẩm tàu bay (tàu bay, động cơ, cánh quạt), các bộ phận, thiết bị hoặc vật liệu chưa rõ ràng hoặc bị nghi ngờ về nguồn gốc xuất xứ.

l. Các tài liệu bảo dưỡng, quy trình sai, không đầy đủ hoặc thậm chí hướng dẫn nhầm có thể gây ra các lỗi trong công tác bảo dưỡng.

m. Hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất được sử dụng để kiểm tra chức năng hoạt động của các hệ thống và thiết bị của tàu bay nhằm phát hiện các vấn đề mà quy trình kiểm tra và thử nghiệm thông thường không phát hiện được, khi chúng (các hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất) có thể gây ra mất an toàn cho tàu bay.”

44. Bổ sung Phụ lục 4 Điều 19.027 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 19.027: BÁO CÁO BẮT BUỘC ĐỐI VỚI ĐIỀU HÀNH BAY VÀ CÁC DỊCH VỤ MẶT ĐẤT

a. Sự cố gần va chạm (bao gồm các trường hợp tàu bay và một tàu bay khác, mặt đất, phương tiện, con người hoặc vật thể được thấy ở vị trí quá gần nhau):

1. Vi phạm tiêu chuẩn phân cách tối thiểu;

2. Không đủ giãn cách theo quy định;

3. Điều khiển tàu bay gần với mặt đất;

4. Xâm nhập đường băng trong trường hợp cần thiết áp dụng thao tác tránh nhau.

b. Nguy cơ va chạm hoặc gần va chạm (bao gồm các trường hợp có nguy cơ xảy ra tai nạn hoặc gần va chạm, khi tàu bay khác đang ở gần):

1. Xâm nhập đường băng trong trường hợp không cần thiết áp dụng thao tác tránh nhau;

2. Tàu bay xông ra ngoài đường băng;

3. Tàu bay sai lệch so với huấn lệnh của cơ sở điều hành bay;

4. Tàu bay sai lệch so với quy tắc điều hành bay:

(i) Sai lệch so với phương thức điều hành bay đã công bố;

(ii) Đi vào không phận khi chưa được phép;

(iii) Sai lệch của thiết bị liên quan ATM, theo quy định phù hợp.

c. Sự cố, vụ việc liên quan đến trang thiết bị hệ thống quản lý bay (bao gồm các trường hợp khả năng cung cấp an toàn dịch vụ điều hành bay bị ảnh hưởng, bao gồm cả trường hợp hoạt động khai thác an toàn tàu bay không bị nguy hại). Bao gồm các tình huống sau:

1. Không có khả năng cung cấp dịch vụ quản lý bay:

(i) Dịch vụ điều hành bay;

(ii) Dịch vụ quản lý không phận;

(iii) Dịch vụ quản lý luồng giao thông không phận.

2. Hư hỏng hệ thống thông thoại vô tuyến;

3. Hư hỏng hệ thống giám sát;

4. Hư hỏng chức năng truyền và phân phối dữ liệu;

5. Hư hỏng chức năng điều hành bay;

6. An ninh hệ thống quản lý bay;

7. Một số trường hợp cụ thể như sau:

(i) Cung cấp không đủ, không chính xác hoặc có nhầm lẫn thông tin từ các nguồn từ mặt đất như kiểm soát không lưu, dịch vụ thông tin sân bay tự động (ATIS), thông tin thời tiết, cơ sở dữ liệu dẫn đường, bản đồ, đồ thị và các tài liệu hướng dẫn…);

(ii) Cung cấp giãn cách so với mặt đất thấp hơn quy định;

(iii) Cung cấp không chính xác số liệu khí áp tham chiếu (như đặt độ cao khí áp);

(iv) Truyền, nhận và hiểu sai các huấn luyện quan trọng dẫn đến tình huống nguy hiểm;

(v) Vi phạm phân cách tối thiểu;

(vi) Đi vào không phận khi chưa được phép;

(vii) Truyền thông thoại vô tuyến trái pháp luật;

(viii) Hỏng hóc của các trang thiết bị thuộc hệ thống dẫn đường trên mặt đất hoặc vệ tinh;

(ix) Hư hỏng nghiêm trọng của hệ thống kiểm soát, quản lý không lưu hoặc khi có sự xuống cấp nghiêm trọng của cơ sở hạ tầng của sân bay;

(x) Sự xuất hiện của vật ngoại lai (foreign damage debris) trên khu vực khai thác bay của cảng hàng không sân bay;

(xi) Khu vực sân bay, đường lăn, đường cất hạ cánh bị tắc nghẽn do tàu bay, phương tiện xe cơ giới, động vật hoặc các vật ngoại lai có thể gây tình trạng mất an toàn;

(xii) Lỗi cảnh báo hoặc cảnh báo chưa đầy đủ về vật cản hoặc nguy hiểm trên khu vực sân bay, đường lăn, đường cất hạ cánh có thể gây tình trạng mất an toàn;

(xiii) Hư hỏng hoặc hoạt động sai chức năng của hệ thống chiếu sáng sân bay hoặc không có hệ thống chiếu sáng sân.

d. Hư hỏng nghiêm trọng của hệ thống dẫn đường và thông thoại thuộc hệ thống kiểm soát không lưu;

đ. Tàu bay đã hoặc có thể bị nguy hiểm do nhân viên mặt đất (kiểm soát không lưu, điều phái viên, nhân viên bảo dưỡng…) gây hư hỏng;

e. Hệ thống kiểm soát không lưu bị quá tải;

g. Sự hư hỏng hoặc bị tắt đột ngột của hệ thống máy tính chính kiểm soát không lưu, dẫn đến việc chuyển thủ công qua nguồn dự phòng và làm gián đoạn tình trạng lưu thông bình thường của các tàu bay;

h. Trào quá nhiều dầu đốt (nhiên liệu) trong quá trình nạp dầu;

i. Nạp không đúng lượng dầu đốt (nhiên liệu) có thể gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến khả năng chịu tải, đặc tính, cân bằng hoặc độ bền kết cấu của tàu bay;

k. Quy trình phá băng, phòng chống đóng băng trên mặt đất không đạt yêu cầu;

l. Sự ô nhiễm, làm bẩn nghiêm trọng kết cấu khung sườn, các hệ thống hoặc thiết bị của tàu bay trong quá trình vận chuyển hành lý hoặc hàng hóa;

m. Việc sắp xếp tải (hành khách, hành lý hoặc hàng hóa) sai có ảnh hưởng quan trọng đến trọng tâm, trọng tải của tàu bay;

n. Việc sắp xếp sai hành lý hoặc hàng hóa (kể cả hành lý xách tay) có thể gây mất an toàn cho tàu bay, thiết bị tàu bay, hành khách và thành viên tổ bay hoặc cản trở việc thoát hiểm trong trường hợp khẩn cấp;

o. Sắp xếp các công-ten-nơ hàng hóa hoặc các hàng hóa lớn, cồng kềnh không đúng quy định;

p. Sự cố do vận chuyển hàng nguy hiểm trái với quy định khai thác;

q. Hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất được sử dụng để kiểm tra chức năng hoạt động của các hệ thống và thiết bị của tàu bay nhằm phát hiện các vấn đề mà quy trình kiểm tra và thử nghiệm thông thường không phát hiện được, khi chúng (các hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất) có thể gây ra mất an toàn cho tàu bay;

r. Không tuân thủ hoặc có lỗi trong việc tuân thủ với các quy trình phục vụ mặt đất;

s. Nạp lên tàu bay dầu đốt hoặc các loại chất lỏng khác không đúng chủng loại hoặc bị nhiễm bẩn.”

45. Bãi bỏ Phụ lục 1 của Điều 19.029 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT

PHỤ LỤC XV

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 20 Bộ QCATHK

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

1. Sửa đổi điểm 10 khoản a Điều 20.003 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ Giao thông vận tải như sau:

"(10). Thiết bị có thọ mệnh: Là thiết bị có số lượng thời gian hoặc chu trình hoạt động được quy định trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng tàu bay hoặc chương trình bảo dưỡng do nhà chế tạo ban hành, phải được thay thế để loại bỏ theo thời gian quy định."

PHỤ LỤC XVI

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 23 Bộ QCATHK

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

1. Sửa đổi số thứ tự của Điều 23.060 quy định về "Hệ thống điều hành khai thác" quy định tại Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải thành Điều 23.055.

2. Sửa đổi, bổ sung Điều 23.060 quy định tại Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải như sau:

"23.060 HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN

a. Người khai thác tàu bay được quy định tại Phần này cần thiết lập và duy trì hệ thống quản lý an toàn theo cấu trúc được quy định tại Điều 1.185 Phần 1 của Bộ QCATHK và các phụ lục của điều này;

b. Hệ thống quản lý an toàn phải phù hợp với quy mô và độ phức tạp của hoạt động khai thác."