VĂN BẢN PHÁP LUẬT KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT - BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Văn bản hợp nhất số 54/VBHN-BGTVT ngày 03 tháng 11 năm 2023 hợp nhất Thông tư ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

(Tiếp theo Công báo số 1155 + 1156)

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

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

Phần 10

KHAI THÁC TÀU BAY

CHƯƠNG D: NHIỆM VỤ VÀ TRÁCH NHIỆM CỦA THÀNH VIÊN TỔ BAY

10.110 QUYỀN HẠN VÀ TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHỈ HUY TÀU BAY (PIC)

(a) Người chỉ huy tàu bay phải chịu trách nhiệm đối với việc khai thác và an toàn của tàu bay, an toàn của hành khách và hàng hóa trên tàu bay khi:

(1) Các cửa tàu bay đã đóng, nếu có cửa; và

(2) Tàu bay đã sẵn sàng chuyển động với mục đích cất cánh cho đến khi dừng hẳn sau chuyến bay với các bộ phận lực đẩy chủ yếu đã tắt, các cánh quạt và cánh quay dừng quay.

(b) Người chỉ huy tàu bay là người có quyền hạn cuối cùng đối với việc khai thác tàu bay mà mình chỉ huy.

(c) Người chỉ huy tàu bay, dù trực tiếp điều khiển hay không, phải chịu trách nhiệm đối với việc khai thác tàu bay tuân thủ các quy tắc bay, trừ trường hợp khẩn nguy PIC có thể thực hiện khác với quy tắc bay khi thấy cần thiết để đảm bảo an toàn.

(d) [48]Những quy định của Bộ QCATHK này không làm giảm trách nhiệm của người chỉ huy tàu bay đưa ra phương án xử lý điều khiển chống va chạm dựa trên những chỉ dẫn của hệ thống ACAS.

10.113 CHỈ ĐỊNH PIC TRONG VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI[49]

a. Người chỉ huy tàu bay phải được chỉ định bằng văn bản hoặc máy tính chuyên dụng bởi:

---

[48] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 23 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[49] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 24 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

1. Người khai thác vận tải thương mại có AOC;

2. Người khai thác hàng không chung;

3. Những người khai thác quy định theo Phần 23 Bộ QCATHK.

b. PIC phải đảm bảo các thành viên tổ bay được phân công làm nhiệm vụ đã được huấn luyện đúng vị trí yêu cầu và phải có mặt tại vị trí của họ trước khi chuẩn bị chuyến bay.

c. PIC phải đảm bảo các thành viên tổ tiếp viên đã được huấn luyện làm việc đúng vị trí yêu cầu, có mặt tại vị trí của họ trước khi chuẩn bị chuyến bay và phải có tiếp viên trưởng trong trường hợp tổ tiếp viên có nhiều hơn 02 người.

d. Người khai thác tàu bay chỉ được phân công thành viên tổ bay khi đã được huấn luyện thực hiện chức năng, nhiệm vụ:

1. Tại vị trí làm việc của họ theo yêu cầu;

2. Trong tình huống khẩn nguy hoặc thoát hiểm khẩn cấp.

10.114 KIỂM SOÁT KHAI THÁC[50]

a. Người chỉ huy tàu bay phải có trách nhiệm kiểm soát khai thác đối với tất cả các chuyến bay hoạt động hàng không chung và công việc trên không.

b. Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, việc điều hành khai thác tuân thủ theo Phần 16 Bộ QCATHK.

10.115 TUÂN THỦ PHÁP LUẬT CỦA QUỐC GIA LIÊN QUAN

(a) Thành viên tổ bay phải tuân thủ luật pháp, quy định và phương thức của quốc gia nơi khai thác tàu bay.

(b) [51]Thành viên tổ bay khi đi làm nhiệm vụ phải mang theo thẻ thành viên tổ bay do Cục HKVN cấp phù hợp với quy định tại Phụ ước 9 của Công ước Chi-ca-go

---

[50] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 25 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[51]Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

trong khi làm nhiệm vụ và đáp ứng các yêu cầu của các quốc gia nơi khai thác tàu bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 10.115 để có thêm chi tiết về quy định cấp thẻ thành viên tổ bay.

(c) Nếu tình huống khẩn nguy đe dọa an toàn của tàu bay hoặc người trên tàu bay đòi hỏi phải có hành động vi phạm quy chế và các phương thức địa phương, người chỉ huy tàu bay phải:

(1) Ngay lập tức thông báo cho nhà chức trách phù hợp của địa phương;

(2) Gửi báo cáo về tình huống xẩy ra cho quốc gia nơi xẩy ra sự cố, nếu yêu cầu; và

(3) Gửi một bản sao báo cáo nói trên cho Cục HKVN.

(d) Người chỉ huy tàu bay phải nộp báo cáo quy định tại khoản (c) nói trên theo mẫu quy định cho Cục HKVN trong vòng 10 ngày.

10.117 QUY ĐỊNH VỀ SỨC KHỎE ĐỐI VỚI THÀNH VIÊN TỔ LÁI

(a) Không ai được thực hiện chức năng PIC hoặc các chức năng thành viên tổ lái khác khi thấy tình trạng sức khỏe của mình bị giảm dẫn đến không thể thực hiện một cách an toàn các quyền hạn trong giấy phép lái tàu bay.

(b) Người chỉ huy tàu bay phải chịu trách nhiệm đảm bảo chuyến bay:

(1) Không được bắt đầu nếu bất kỳ thành viên nào của tổ lái bị mất khả năng thực hiện nhiệm vụ vì bất kỳ lý do nào, ví dụ như bị thương, bị ốm, mệt mỏi, bị ảnh hưởng của rượu hoặc thuốc; hoặc

(2) Không được tiếp tục vượt xa hơn sân bay phù hợp gần nhất nếu khả năng thực hiện nhiệm vụ của một thành viên tổ lái bị giảm đáng kể do mệt mỏi, ốm hoặc thiếu ô-xy.

10.120 SỬ DỤNG CÁC CHẤT CÓ ẢNH HƯỞNG ĐẾN NHẬN THỨC VÀ HÀNH VI

(a) Không ai được thực hiện hoặc có ý định thực hiện chức năng thành viên tổ bay trên tàu bay dân dụng:

(1) [52]Có nồng độ cồn trong máu vượt quá mức 0,02% (0.2gr trong 1 lít máu) hoặc 90 microgram trong 1 lít khí thở tại thời điểm bắt đầu của thời gian làm nhiệm vụ;

(2) Đang bị ảnh hưởng của cồn; hoặc

(3) Khi đang sử dụng các chất có ảnh hưởng đến trí tuệ có thể làm cho họ không có khả năng thực hiện an toàn và chính xác nhiệm vụ của mình.

(b) Thành viên tổ bay phải chịu sự kiểm tra độ cồn hoặc chất có ảnh hưởng đến nhận thức và hành vi trong máu khi người có thẩm quyền yêu cầu:

(1) Tối đa 8 giờ trước khi thực hiện chức năng thành viên tổ bay;

(2) Ngay sau khi định thực hiện chức năng thành viên tổ bay; hoặc

(3) Ngay sau khi thực hiện chức năng thành viên tổ bay.

Ghi chú: Quy định về giới hạn độ cồn được nêu trong Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(c) Không thành viên tổ bay nào trên tàu bay dân dụng được tự ý sử dụng các chất có ảnh hưởng đến nhận thức và hành vi.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 10.120 về các yêu cầu cụ thể đối với việc kiểm tra độ cồn và các chất ảnh hưởng đến thần kinh.

(d) [53]Người khai thác tàu bay phải xây dựng quy trình, chương trình kiểm tra, kiểm soát vi phạm sử dụng chất có cồn và chất kích thích của nhân viên hàng không nhằm kiểm soát, phát hiện, xử lý kịp thời các đối tượng nhân viên hàng không sử dụng chất có cồn, chất kích thích vi phạm quy định trong quá trình thực hiện nhiệm vụ.

---

[52] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 7 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[53] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 7 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

10.123 VIỆC SỬ DỤNG ĐAI AN TOÀN VÀ DÂY QUÀNG VAI CỦA THÀNH VIÊN TỔ BAY

(a) Mỗi thành viên tổ bay phải thắt dây an toàn khi tàu bay cất và hạ cánh, và bất cứ khi nào ngồi ở vị trí làm việc của mình.

(b) Mỗi thành viên tổ bay khi ngồi tại vị trí làm việc có trang bị dây quàng vai phải thắt dây quàng vai trong suốt giai đoạn cất cánh và hạ cánh.

(c) Người ngồi tại vị trí làm việc có trang bị cả dây an toàn và dây quàng vai phải sử dụng cả 2 loại dây an toàn này trong suốt giai đoạn cất cánh và hạ cánh và phải kết hợp sao cho có thể thực hiện chính xác nhiệm vụ được phân công.

(d) Tại mỗi chỗ ngồi trống có trang bị dây an toàn và dây quàng vai, phải cố định dây an toàn và dây quàng vai sao cho chúng không làm cản trở thành viên tổ bay trong khi họ thực hiện nhiệm vụ hoặc không làm cản trở lối ra của người trên tàu bay trong trường hợp khẩn nguy.

10.125 THÀNH VIÊN TỔ LÁI TẠI VỊ TRÍ LÀM VIỆC

(a) Mỗi thành viên tổ lái yêu cầu phải ngồi tại vị trí làm việc được phân công trong suốt giai đoạn cất cánh và hạ cánh, và trong các giai đoạn trọng yếu khác của chuyến bay.

(b) [54]Người có AOC phải quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác đảm bảo thường xuyên duy trì ít nhất 02 thành viên tổ lái hoặc 01 thành viên tổ lái và 01 thành viên tổ bay trong buồng lái trong suốt các giai đoạn khác của chuyến bay, trong các trường hợp như sau:

(1) Việc vắng mặt là cần thiết để thực hiện nhiệm vụ của mình liên quan đến khai thác tàu bay;

(2) Việc vắng mặt là cần thiết do nhu cầu sinh lý, với điều kiện phải có một người lái được huấn luyện phù hợp luôn có mặt tại vị trí điều khiển tàu bay; hoặc

---

[54] Tiêu đề khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 26 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(3) Thành viên tổ bay rời vị trí làm việc đi nghỉ ngơi và người lái hết thời gian nghỉ ngơi vào thay thế.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 10.125 về các yêu cầu cụ thể đối với thành viên tổ bay thay thế.

10.127 YÊU CẦU ĐỐI VỚI THIẾT BỊ CỦA THÀNH VIÊN TỔ BAY

(a) Mỗi thành viên tổ bay liên quan đến khai thác bay ban đêm phải có đèn pin tại vị trí làm việc của mình.

(b) Mỗi thành viên tổ lái phải có tại vị trí làm việc của mình danh mục kiểm tra tàu bay với các phương thức trước khi cất cánh, sau cất cánh, trước hạ cánh và các phương thức khẩn nguy.

(c) Mỗi thành viên tổ lái phải có tại vị trí làm việc của mình bản đồ phù hợp về tuyến đường bay dự định và các tuyến đường bay có thể sử dụng khi hoàn cảnh đòi hỏi phải chuyển hướng chuyến bay.

(d) Thành viên tổ lái đeo kính râm khi thực hiện nhiệm vụ thành viên tổ lái phải đảm bảo là loại không phân cực và có màu xám trung tính.

10.130 YÊU CẦU ĐỐI VỚI CÁC TRƯỜNG HỢP MẮT PHẢI ĐIỀU CHỈNH BẰNG KÍNH

(a) Mỗi thành viên tổ lái được đánh giá là đủ điều kiện thực hiện các quyền hạn trong giấy phép lái tàu bay chỉ khi đeo kính điều chỉnh mắt phù hợp hoặc sẵn sàng có kính để đeo ngay khi thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái yêu cầu.

(b) Mỗi thành viên tổ lái được đánh giá là đủ điều kiện thực hiện các quyền hạn trong giấy phép lái tàu bay chỉ khi đeo kính điều chỉnh mắt phù hợp và phải có kính dự phòng khi thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái trong vận tải hàng không thương mại.

(c) Nếu việc điều chỉnh cự ly gần khác với các cự ly đã được kiểm tra để cấp Giấy chứng nhận sức khỏe để thực hiện các công việc phải nhìn bằng mắt trong buồng lái, người làm đơn phải có và sử dụng kính điều chỉnh cự ly khi giám định sức khỏe.

10.133 TUÂN THỦ DANH MỤC KIỂM TRA

(a) [55]Người chỉ huy tàu bay và Người khai thác tàu bay phải đảm bảo tổ bay:

1. Có trong buồng lái danh mục kiểm tra cho từng giai đoạn chuyến bay và các phương án xử lý khẩn nguy;

2. Sử dụng danh mục kiểm tra trước, trong và sau mỗi giai đoạn chuyến bay và các tình huống khẩn nguy.

(b) Tất cả các thành viên tổ lái phải sử dụng danh mục kiểm tra trước, trong và sau tất cả các giai đoạn khai thác và trong trường hợp khẩn nguy nhằm đảm bảo tuân thủ:

(1) Các phương thức khai thác quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay; và

(2) Tài liệu hướng dẫn bay; hoặc

(3) Các tài liệu khác liên quan đến Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay; và

(4) Các quy định khác trong tài liệu hướng dẫn khai thác.

(c) [56]Việc biên soạn và sử dụng danh mục kiểm tra phải tính đến các nguyên tắc yếu tố con người.

10.135 CÁC THÔNG TIN TÌM KIẾM CỨU NẠN

(a) Đối với tất cả các chuyến bay quốc tế, người chỉ huy tàu bay phải có sẵn trên tàu bay các thông tin thiết yếu về dịch vụ tìm kiếm cứu nạn tại các khu vực dự định khai thác.

---

[55] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 27 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[56] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 27 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) [57]Người khai thác tàu bay có liên quan đến yêu cầu của Phần 12 hoặc Phần 23 Bộ QCATHK này phải đảm bảo Người chỉ huy tàu bay nắm vững các thông tin liên quan đến các dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn trong khu vực khai thác của tàu bay.

10.137 XUẤT TRÌNH TÀI LIỆU TÀU BAY VÀ TÀI LIỆU CHUYẾN BAY

(a) Người chỉ huy tàu bay phải xuất trình các tài liệu phải mang theo tàu bay cho người được ủy quyền của Cục HKVN trong thời gian quy định khi được yêu cầu.

10.140 KHÓA CỬA BUỒNG LÁI: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo cửa buồng lái (nếu có) được khóa trong quá trình khai thác vận tải hàng không thương mại chuyên chở hành khách kể từ khi tất cả cửa ngoài đóng sau khi hành khách lên tàu bay cho đến khi các cửa ngoài mở để hành khách xuống tàu bay, ngoại trừ khi cần thiết để người có thẩm quyền vào buồng lái và để thoát hiểm.

(b) [58]Chỉ được mở cửa buồng lái trong khi bay khi người mở cửa đã quan sát được khu vực cửa để xác định người yêu cầu mở cửa vào buồng lái.

10.143 CHO PHÉP NGƯỜI VÀO BUỒNG LÁI: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Không ai được phép cho bất kỳ người nào vào buồng lái tàu bay khai thác vận tải hàng không thương mại trừ khi người vào buồng lái:

(1) Là thành viên tổ bay khai thác tàu bay;

(2) Là đại diện của Cục HKVN chịu trách nhiệm về cấp chứng nhận, cấp phép, hoặc kiểm tra, nếu yêu cầu phải vào buồng lái để thực hiện nhiệm vụ của mình; hoặc

---

[57] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 28 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[58] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 29 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(3) Được phép vào buồng lái theo quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác.

(b) PIC phải đảm bảo:

(1) Vì lợi ích an toàn, việc cho người vào buồng lái không làm sao nhãng và/hoặc cản trở quá trình khai thác bay; và

(2) Tất cả mọi người trong buồng lái đã được làm quen với các phương thức an toàn liên quan.

10.145 CHO PHÉP GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN VÀO BUỒNG LÁI

(a) Bất kỳ lúc nào khi thực hiện nhiệm vụ kiểm tra của mình, giám sát viên an toàn được Cục HKVN bổ nhiệm phải xuất trình cho PIC thẻ giám sát viên an toàn hàng không do Cục HKVN cấp, và PIC phải cho phép giám sát viên an toàn vào buồng lái tàu bay để thực hiện chức năng kiểm tra một cách liên tục và không hạn chế.

10.147 NHIỆM VỤ TRONG CÁC GIAI ĐOẠN TRỌNG YẾU CỦA CHUYẾN BAY: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Không thành viên nào của tổ lái được thực hiện bất kỳ nhiệm vụ nào trong giai đoạn trọng yếu của chuyến bay ngoại trừ các nhiệm vụ đảm bảo khai thác an toàn tàu bay.

(b) Người chỉ huy tàu bay không được cho phép thành viên tổ lái thực hiện bất cứ hoạt động nào trong giai đoạn trọng yếu của chuyến bay có thể làm sao nhãng hoặc cản trở việc thực hiện nhiệm vụ mà họ được giao.

10.150 LIÊN LẠC TRONG BUỒNG LÁI

(a) Mỗi thành viên tổ lái yêu cầu phải sử dụng micro chống ồn hoặc micro quàng cổ để liên lạc với nhau và với dịch vụ không lưu khi ở dưới khu vực chuyển tiếp hoặc ở dưới độ cao 10.000 ft, chọn giá trị thấp hơn.

10.153 ĐIỀU KHIỂN TÀU BAY: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người chỉ huy tàu bay không được cho phép người chưa được huấn luyện đầy đủ thao tác bảng điều khiển tàu bay trong khai thác vận tải hàng không thương mại.

(b) Không ai được điều khiển tàu bay trong quá trình khai thác vận tải hàng không thương mại trừ khi người đó đã được huấn luyện đầy đủ để thực hiện các chức năng của thành viên tổ lái và được người có AOC cho phép.

10.155 TRÁCH NHIỆM ĐỐI VỚI CÁC TÀI LIỆU YÊU CẦU MANG THEO TÀU BAY

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo mang theo tàu bay tất cả các tài liệu quy định đối với từng chuyến bay tại các Điều 10.030, 10.033 và/hoặc 10.035.

(b) [59]Đối với các chuyến bay quốc tế, PIC phải hoàn thiện các tài liệu sau:

1. Nhật ký hành trình, chi tiết từng chuyến bay;

2. Tờ khai chung, cách thức lưu giữ và giao nhận.

10.157 HOÀN THÀNH NHẬT KÝ KỸ THUẬT TÀU BAY: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo tất cả các nội dung trong nhật ký kỹ thuật được hoàn thành tại các thời điểm phù hợp trước, trong và sau chuyến bay.

10.160 BÁO CÁO CÁC BẤT THƯỜNG VỀ KỸ THUẬT

(a) Khi kết thúc chuyến bay, PIC phải đảm bảo tất cả các hỏng hóc hoặc nghi ngờ hỏng hóc phát hiện trong chuyến bay được:

(1) Báo cáo bằng văn bản cho Người khai thác tàu bay đối với khai thác hàng không chung;

(2) Ghi vào nhật ký kỹ thuật tàu bay đối với khai thác vận tải hàng không thương mại;

(b) Không ai được cho phép hoặc tham gia khai thác tàu bay trừ khi tất cả các hỏng hóc đã được khắc phục hoặc được trì hoãn phù hợp với MEL đã phê chuẩn hoặc các dữ liệu kỹ thuật của nhà sản xuất trước khi thực hiện chuyến bay.

10.163 BÁO CÁO VỀ VIỆC KHÔNG ĐÁP ỨNG ĐẦY ĐỦ PHƯƠNG TIỆN VÀ THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

(a) Mỗi thành viên tổ bay phải báo cáo ngay lập tức về bất kỳ sự không đáp ứng đầy đủ hoặc bất thường nào của phương tiện hoặc thiết bị trợ giúp dẫn đường

---

[59] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 30 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

phát hiện ra trong quá trình khai thác cho người có trách nhiệm quản lý các phương tiện và thiết bị đó.

10.165 BÁO CÁO THỜI TIẾT VÀ CÁC ĐIỀU KIỆN NGUY HIỂM[60]

(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 kỳ 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.

10.167 BÁO CÁO SỰ CỐ

(a) Người chỉ huy tàu bay khai thác thương mại có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3180 kg phải thực hiện báo cáo sự cố, tai nạn tàu bay theo quy định tại Phụ lục 01 và 04 của 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; và

(b) Báo cáo không lưu: Người chỉ huy tàu bay phải nộp ngay lập tức báo cáo sự cố không lưu khi trong chuyến bay tàu bay gặp nguy hiểm do:

---

[60] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

(1) Suýt va chạm vào vật thể hoặc tàu bay khác;

(2) Kiểm soát viên không lưu hoặc thành viên tổ lái thực hiện sai hoặc không tuân thủ các phương thức không lưu; hoặc

(3) Hỏng hóc các thiết bị không lưu.

(c) Báo cáo chim va đập: Trong trường hợp chim gây nguy hiểm hoặc va đập vào tàu bay trong khi bay, PIC phải ngay lập tức:

(1) Thông báo cho trạm mặt đất phù hợp ngay sau khi quan sát thấy có khả năng chim gây nguy hiểm cho tàu bay; và

(2) Trình báo cáo chim va đập ngay sau khi tàu bay hạ cánh.

(d) Báo cáo sự cố do hàng nguy hiểm gây ra: Nếu điều kiện cho phép, người chỉ huy tàu bay phải thông báo về trường hợp khẩn nguy liên quan đến hàng nguy hiểm xẩy ra trong khi bay cho cơ quan ATC phù hợp.

(e) Người chỉ huy tàu bay phải ngay lập tức trình báo cáo cho các nhà chức trách địa phương và cho Cục HKVN sau khi xảy ra hành động can thiệp bất hợp pháp đối với thành viên tổ bay trên tàu bay.

(g) [61]Báo cáo sự cố tự nguyện: mọi thành viên tổ bay phải báo cáo các sự cố, các mối nguy hiểm tiềm ẩn phát sinh trong chuyến bay được quy định chi tiết tại Phần 19 Bộ QCATHK.

10.170 THÔNG BÁO VỀ TAI NẠN

(a) Người chỉ huy tàu bay phải thông báo bằng các phương tiện nhanh nhất có thể cho nhà chức trách phù hợp gần nhất về bất kỳ tai nạn nào xảy ra trên tàu bay dẫn đến chết người hoặc bị thương nặng, hoặc hỏng hóc lớn đối với tàu bay hoặc tài sản trên tàu bay.

(b) Người chỉ huy tàu bay phải trình báo cáo lên Cục HKVN về bất kỳ tai nạn nào xảy ra trên tàu bay mà mình chỉ huy.

---

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

(c) [62]Trong trường hợp người lái tàu bay bị mất khả năng làm việc, Người khai thác tàu bay phải thông báo tai nạn này và phải hoàn thành bản báo cáo tai nạn.

10.173 HOẠT ĐỘNG CỦA THIẾT BỊ GHI DỮ LIỆU BAY VÀ THIẾT BỊ GHI ÂM TRONG BUỒNG LÁI

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo các thiết bị ghi của chuyến bay hoạt động liên tục:

(1) Đối với thiết bị ghi dữ liệu bay: Ngay từ khi tàu bay bắt đầu lăn để cất cánh đến khi dừng hoàn toàn sau khi hạ cánh; và

(2) Đối với thiết bị ghi âm trong buồng lái: Ngay từ khi bắt đầu kiểm tra trước khi khởi động động cơ đến khi kết thúc kiểm tra và cố định tàu bay sau chuyến bay.

(b) Người chỉ huy tàu bay không được để thiết bị ghi dữ liệu bay và thiết bị ghi âm trong buồng lái mất khả năng hoạt động, bị tắt hoặc bị xóa trong suốt chuyến bay, trừ khi phải làm như vậy để bảo quản các dữ liệu phục vụ cho việc điều tra sự cố và tai nạn.

(c) Trong trường hợp xảy ra sự cố hoặc tai nạn, người chỉ huy tàu bay phải bảo toàn thiết bị ghi dữ liệu bay, thiết bị ghi âm trong buồng lái cùng các dữ liệu ghi được và đảm bảo an toàn cho các thiết bị này để nhà chức trách điều tra tai nạn và sự cố sử dụng theo quy định.

(d) Không được phục hồi hoạt động của các thiết bị ghi chuyến bay khi việc sử dụng chúng chưa được nhà chức trách điều tra xác định.

10.175 THÀNH VIÊN TỔ BAY: CUNG CẤP LƯỢNG Ô-XY TỐI THIỂU VÀ CÁCH SỬ DỤNG

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo có đủ số lượng ô-xy và mặt nạ ô-xy cho các thành viên tổ bay trên các chuyến bay tại các độ cao mà việc thiếu ô-xy có thể làm sút kém khả năng thực hiện nhiệm vụ của các thành viên tổ bay.

---

[62] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 32 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) Trong bất kỳ tình huống nào lượng ô-xy tối thiểu được cung cấp cũng không được ít hơn lượng ô-xy theo quy định của Cục HKVN.

Ghi chú: Các yêu cầu về cung cấp và sử dụng ô-xy được nêu ở Phần 6 của Bộ quy chế an toàn hàng không.

(c) [63]Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo các thành viên tổ lái khi thực hiện các nhiệm vụ đảm bảo an toàn cho tàu bay trong khi bay liên tục sử dụng thiết bị thở ô-xy khi độ cao ca-bin vượt quá 700 hp (10.000 feet) trong khoảng thời gian nhiều hơn 30 phút hoặc khi độ cao ca bin vượt quá 620 hp (13.000 feet).

(d) Người lái điều khiển tàu bay buồng kín trong khi bay phải đeo và sử dụng mặt nạ ô-xy:

(1) Đối với khai thác hàng không chung: tại mực bay trên FL350, nếu không có người lái thứ 2 tại vị trí làm việc; và

(2) [64](được bãi bỏ)

10.176 SỬ DỤNG QUẦN ÁO CỨU SINH[65]

(a) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại bằng trực thăng trên biển, mọi người đều phải mặc quần áo cứu sinh trong các trường hợp sau:

(1) Nhiệt độ trên biển thấp hơn 10 độ C;

(2) Thời gian cứu nạn dự kiến vượt quá thời gian cứu nạn đã được tính toán trên cơ sở xem xét yếu tố khu vực và điều kiện khai thác.

---

[63] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 33 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

[65] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 34 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) Tổ lái có thể không tuân thủ các quy định tại khoản a Điều này khi mức cao và cường độ của mặt trời trong môi trường nhiệt độ cao gây nguy hiểm trên sàn hạ cánh.

10.177 THIẾT BỊ ĐIỆN TỬ XÁCH TAY

(a) Người chỉ huy tàu bay và tiếp viên trưởng không được cho phép bất kỳ người nào sử dụng thiết bị điện tử xách tay trên tàu bay có thể làm ảnh hưởng bất lợi đến tính năng của các hệ thống và thiết bị tàu bay, trừ khi:

(1) Đối với khai thác theo IFR không phải là vận tải hàng không thương mại: được người chỉ huy tàu bay cho phép trước khi sử dụng thiết bị này; hoặc

(2) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại: người có AOC xác định các thiết bị có thể được chấp nhận và công bố các thông tin này trong tài liệu hướng dẫn khai thác để các thành viên tổ bay sử dụng; và

(3) Người chỉ huy tàu bay thông báo cho hành khách biết các thiết bị được sử dụng.

(4) Quy trình cung cấp dịch vụ thiết bị điện tử xách tay được quy định chi tiết tại hướng dẫn 340 của ICAO (Cir 340 - ICAO)[66].

10.178 TÀI LIỆU ĐIỆN TỬ [EFB][67]

(a) Người khai thác tàu bay, Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo việc sử dụng tài liệu điện tử trên tàu bay không ảnh hưởng đến các hệ thống của tàu bay, trang thiết bị và các tính năng khai thác.

(b) Trường hợp tài liệu điện tử được sử dụng, Người chỉ huy tàu bay, Người khai thác, sở hữu tàu bay phải:

---

[66] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 35 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[67] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 36 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(1) Đánh giá mức độ an toàn, rủi ro với từng chức năng của EFB;

(2) Xây dựng quy trình sử dụng thiết bị và yêu cầu huấn luyện về chức năng của từng thiết bị và EFB;

(3) Phải đảm bảo đầy đủ và sẵn sàng các thông tin chuyến bay cho tổ lái thực hiện chuyến bay một cách an toàn trong trường hợp EFB không hoạt động.

10.180 CHUYÊN CHỞ HÀNG NGUY HIỂM

(a) Không ai được xếp hàng lên tàu bay hoặc ra lệnh xếp hàng lên tàu bay hàng hóa mà mình biết, phải biết hoặc nghi ngờ là hàng nguy hiểm, trừ khi hành động này tuân thủ các yêu cầu nêu tại Phần 18 về chuyên chở hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.

(b) [68]Tổ chức, cá nhân được phép chuyên chở hàng nguy hiểm khi thông tin về hàng hóa được ghi rõ trong kế hoạch bay và được thông báo cho Nhà chức trách tại các sân bay trung chuyển, sân bay đến.

(c) [69]Tổ chức, cá nhân được phép chuyên chở hàng nguy hiểm trên tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam hoặc khai thác tại Việt Nam khi đáp ứng điều kiện sau:

(1) Có văn bản cho phép của Cục Hàng không Việt Nam;

(2) Tuân thủ những chỉ dẫn kỹ thuật về chuyên chở hàng nguy hiểm do ICAO ban hành.

10.183 TUÂN THỦ CHƯƠNG TRÌNH AN NINH[70]

(a) Người chỉ huy tàu bay phải chịu trách nhiệm về các vấn đề an ninh tàu bay trong quá trình khai thác.

---

[68] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 37 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[69] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 37 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[70] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 38 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) Người khai thác tàu bay được thực hiện chuyến bay khi tất cả các yêu cầu về chương trình an ninh của Người khai thác tàu bay được tuân thủ.

(c) Người khai thác tàu bay cần thiết lập, duy trì và tuân thủ tài liệu chương trình an ninh phù hợp.

10.185 HỒ SƠ THIẾT BỊ KHẨN NGUY, THIẾT BỊ CỨU SINH[71]

(a) Chủ sở hữu tàu bay hoặc người thuê tàu bay (trong trường hợp tàu bay thuê) phải đảm bảo duy trì liên lạc với các trung tâm cứu nạn, danh mục các thông tin về khẩn nguy và thiết bị cứu sinh phải được mang theo tàu bay.

(b) Thông tin về khẩn nguy và thiết bị cứu sinh cần thiết bao gồm:

(1) Số lượng, màu sắc, chủng loại của thuyền cứu sinh;

(2) Thông tin thiết bị y tế khẩn nguy;

(3) Nước sạch;

(4) Chủng loại và tần số của thiết bị khẩn nguy vô tuyến cầm tay.

(c) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo xác định các thông tin đã nêu trực tiếp từ chủ sở hữu tàu bay hoặc Người khai thác tàu bay trước khi thực hiện chuyến bay biển hoặc các khu vực hẻo lánh.

CHƯƠNG E: TẤT CẢ CÁC LOẠI HÌNH KHAI THÁC CHUYÊN CHỞ HÀNH KHÁCH BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

10.190 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng đối với tất cả các loại hình khai thác chuyên chở hành khách trên tàu bay dân dụng.

(b) Người khai thác tàu bay có số ghế hành khách nhiều hơn 19 phải tuân thủ các yêu cầu bổ sung trong Phần 13.

---

[71] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 39 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

10.193 CÁC HÀNH VI KHÔNG ĐƯỢC CHẤP NHẬN

(a) Không ai trên tàu bay được gây trở ngại trong việc thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay.

(b) Mỗi hành khách phải thắt dây an toàn khi đèn tín hiệu thắt dây an toàn sáng.

(c) Không ai trên tàu bay được hành động hay không hành động một cách vô ý hay cố ý gây nguy hiểm đến tàu bay, người và tài sản trên tàu bay.

(d) Không ai được trốn hoặc giấu giếm hàng hóa trên tàu bay.

(e) Không ai được hút thuốc khi đèn tín hiệu cấm hút thuốc sáng.

(f) Không ai được hút thuốc trong buồng vệ sinh trên tàu bay.

(g) Không ai được làm hỏng, phá hủy bộ phận phát hiện khói trang bị trong buồng vệ sinh trên tàu bay.

10.195 NẠP NHIÊN LIỆU KHI HÀNH KHÁCH Ở TRÊN TÀU BAY [72]

(a) Người chỉ huy tàu bay không được cho phép nạp nhiên liệu lên tàu bay khi hành khách đang lên, đang ở trên hoặc đang xuống tàu bay, trừ khi:

(1) Trên tàu bay có nhân viên được huấn luyện sẵn sàng triển khai và chỉ huy việc thoát hiểm;

(2) Giữ liên lạc 2 chiều giữa nhân viên được huấn luyện trên tàu bay và nhân viên giám sát nạp nhiên liệu trên mặt đất.

(b) Trực thăng: không được phép nạp nhiên liệu vào trực thăng với cánh quay đang quay hoặc đã dừng khi:

(1) Hành khách đang lên hoặc đang xuống trực thăng;

(2) Khi nạp oxy.

(c) Người chỉ huy tàu bay phải thực hiện các biện pháp phòng ngừa bổ sung khi sử dụng nhiên liệu khác với nhiên liệu hàng không hoặc khi sử dụng đường ống hở.

---

[72] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019.

(d) Người khai thác đề nghị phương thức nạp nhiên liệu khi có khách trên tàu bay phải xây dựng quy trình và các điều kiện cụ thể để thực hiện việc tra nạp.

(đ) Không được phép nạp nhiên liệu loại xăng hàng không (AVGAS) hoặc dạng wide-cut hoặc kết hợp các dạng nhiên liệu này khi hành khách trên tàu bay.

(e) Chi tiết các điều kiện cho việc nạp nhiên liệu khi có hành khách đang ở trên tàu bay được quy định tại Phụ lục 1 Điều 10.195.

(g) Không được phép xả nhiên liệu của trực thăng khi:

(1) Có hành khách trên trực thăng;

(2) Hành khách đang lên hoặc đang xuống trực thăng;

(3) Đang nạp oxy.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 10.195 để có quy định chi tiết cho việc nạp nhiên liệu khi có hành khách đang lên, đang ở trên hoặc đang xuống tàu bay.

10.197 AN TOÀN CHO HÀNH KHÁCH

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo mỗi người trên tàu bay ngồi ở ghế hoặc nằm trên giường đều có dây an toàn hoặc dây quàng vai cá nhân (nếu có) sử dụng đúng quy định khi tàu bay chuyển động trên mặt đất, khi cất cánh và hạ cánh.

(b) Mỗi hành khách phải thắt dây an toàn bất cứ khi nào người chỉ huy tàu bay thấy cần thiết nhằm đảm bảo an toàn, đặc biệt là khi có nhiễu động hoặc khẩn nguy.

(c) Không được sử dụng dây an toàn ở ghế ngồi cho nhiều hơn 1 người tròn 2 tuổi trở lên khi tàu bay cất cánh và hạ cánh.

(d) Tất cả hành lý xách tay phải được xếp gọn gàng khi cất và hạ cánh.

(e) Tất cả mọi hàng hóa chuyên chở trong khoang khách phải được ngăn giữ bằng dây đai hoặc lưới gắn chặt vào khung tàu bay.

(g) [73]Thành viên tổ bay phải nắm rõ và đủ năng lực thực hiện nhiệm vụ khẩn nguy được giao liên quan đến tình huống thoát hiểm khẩn nguy và an toàn cho hành khách.

---

[73] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 40 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

10.200 HƯỚNG DẪN CHO HÀNH KHÁCH

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo thành viên tổ bay và hành khách, thông qua hướng dẫn bằng lời hoặc bằng các phương pháp khác, được làm quen với vị trí và cách sử dụng các thiết bị an toàn và khẩn nguy sau:

(1) Dây an toàn;

(2) Lối thoát khẩn nguy;

(3) Áo phao;

(4) Thiết bị cung cấp ô-xy; và

(5) Các thiết bị khẩn nguy khác cung cấp cho từng cá nhân sử dụng, bao gồm cả bảng hướng dẫn khẩn nguy.

(b) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo tất cả mọi người trên tàu bay biết vị trí và nguyên tắc sử dụng chung các thiết bị khẩn nguy chủ yếu mang theo trên tàu bay.

Ghi chú: Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại việc hướng dẫn cho hành khách phải bao gồm tất cả các nội dung được Cục HKVN phê chuẩn cho từng loại hình khai thác cụ thể trong tài liệu hướng dẫn khai thác thích hợp.

Ghi chú: Khi việc khai thác vận tải hàng không thương mại đòi hỏi phải có tiếp viên, người chỉ huy tàu bay có thể ủy quyền trách nhiệm này cho tiếp viên, song phải đảm bảo chắc chắn việc hướng dẫn cho hành khách đã được thực hiện trước khi tàu bay cất cánh.

(c) [74]Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại việc hướng dẫn cho hành khách phải bao gồm các nội dung được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn cho từng loại hình khai thác cụ thể trong tài liệu hướng dẫn khai thác thích hợp.

---

[74] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 41 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(d) [75]Khi việc khai thác vận tải hàng không thương mại đòi hỏi phải có tiếp viên, người chỉ huy tàu bay có thể ủy quyền trách nhiệm này cho tiếp viên, song phải đảm bảo chắc chắn việc hướng dẫn cho hành khách đã được thực hiện trước khi tàu bay cất cánh.

10.203 HƯỚNG DẪN KHẨN NGUY TRONG KHI BAY

(a) Khi xảy ra trường hợp khẩn nguy trong khi bay, người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo tất cả mọi người trên tàu bay được hướng dẫn các hành động phù hợp với hoàn cảnh khẩn nguy.

(b) Khi việc khai thác vận tải hàng không thương mại đòi hỏi phải có tiếp viên, người chỉ huy tàu bay có thể ủy quyền trách nhiệm này cho tiếp viên, song phải đảm bảo chắc chắn việc hướng dẫn cho hành khách đã được thực hiện đúng.

10.205 Ô-XY CHO HÀNH KHÁCH: CUNG CẤP TỐI THIỂU VÀ CÁCH SỬ DỤNG

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo có đủ số lượng ô-xy và mặt nạ ô-xy cho hành khách trên các chuyến bay tại các độ cao mà việc thiếu ô-xy có thể ảnh hưởng xấu đến hành khách.

(b) [76]Người khai thác tàu bay được thực hiện chuyến bay với độ cao hành trình 700 hpa khi có nguồn cấp ô-xy tối thiểu trên tàu bay như sau:

(1) Đối với tàu bay không tăng áp buồng kín:

(i) Đảm bảo 10% số lượng hành khách có ô-xy trong 30 phút vào bất kỳ giai đoạn nào trong chuyến bay khi áp suất khoang khách trong khoảng 700 hPa và 620 hPa;

---

[75] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 41 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[76] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 42 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(ii) Đảm bảo cho tất cả các giai đoạn chuyến bay khi áp suất khoang khách giảm dưới 620 hPa.

(2) Đối với tàu bay tăng áp buồng kín:

(i) Đảm bảo cung cấp cho tất cả hành khách trong trường hợp mất áp suất, áp suất khoang khách giảm xuống dưới 700 hPa;

(ii) Khi máy bay khai thác tại độ cao mà áp suất khí quyển giảm xuống dưới 376 hPa;

(iii) Khi áp suất khí quyển lớn hơn 376 hPa nhưng không thể giảm xuống một cách an toàn tới 620 hPa trong vòng 04 phút, nguồn cấp phải đảm bảo cho tất cả hành khách trên 10 phút.

(3) Các yêu cầu về nguồn cấp ô-xy, hệ thống phân phối được quy định trong Phần 6 Bộ QCATHK.

(c) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo tất cả hành khách sử dụng ô-xy liên tục tại độ cao áp suất ca-bin trên 15.000 feet.

10.207 RƯỢU VÀ MA TÚY

(a) Không ai được cho phép lên tàu bay bất kỳ người nào có biểu hiện say rượu, hoặc người có biểu hiện đang bị ảnh hưởng của ma túy (ngoại trừ bệnh nhân đang được nhân viên y tế chăm sóc).

CHƯƠNG F: KẾ HOẠCH BAY

10.210 NỘP KẾ HOẠCH BAY

(a) Các thông tin liên quan đến chuyến bay dự định hoặc 1 phần của chuyến bay, sẽ cung cấp cho cơ quan dịch vụ không lưu, phải được thể hiện dưới dạng kế hoạch bay.

(b) Trước khi thực hiện khai thác bay, người lái phải lập kế hoạch bay theo VFR hoặc IFR, nếu áp dụng, đối với chuyến bay sau đây:

(1) Bất kỳ chuyến bay nào (hoặc 1 phần của chuyến bay) được cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu;

(2) Bất kỳ chuyến bay nào theo FIR trong vùng trời có tư vấn không lưu;

(3) Bất kỳ chuyến bay nào trong khu vực hoặc vào khu vực xác định, hoặc dọc theo các khu vực chỉ định theo yêu cầu của nhà chức trách ATC phù hợp nhằm tạo điều kiện dễ dàng cho việc cung cấp thông tin cho chuyến bay, các dịch vụ báo động và tìm kiếm cứu nạn;

(4) Bất kỳ chuyến bay nào trong khu vực hoặc vào khu vực chỉ định, hoặc dọc theo tuyến đường bay chỉ định theo yêu cầu của nhà chức trách ATC phù hợp nhằm tạo điều kiện dễ dàng cho việc hiệp đồng với các đơn vị quân sự hoặc với các cơ sở cung cấp dịch vụ ATC của các quốc gia lân cận nhằm tránh xảy ra khả năng bay chặn với mục đích nhận dạng; và

(5) Tất cả các chuyến bay quốc tế.

(c) Người chỉ huy tàu bay phải nộp kế hoạch bay trước khi khởi hành hoặc trong khi bay cho cơ quan ATC phù hợp, trừ khi đã có thỏa thuận về việc nộp kế hoạch bay lặp lại.

(d) Trừ khi nhà chức trách ATC phù hợp có quy định khác, người lái phải nộp kế hoạch bay cho cơ quan ATC phù hợp:

(1) Tối thiểu 60 phút trước khi khởi hành; hoặc

(2) Nếu nộp trong khi bay, phải nộp vào thời điểm đảm bảo cơ quan không lưu phù hợp nhận được kế hoạch bay tối thiểu 10 phút trước khi tàu bay dự định đến:

(i) Điểm dự định bay vào khu vực vùng trời có kiểm soát hoặc khu vực vùng trời có tư vấn; hoặc

(ii) Điểm cắt ngang đường bay hoặc tuyến đường bay có tư vấn không lưu.

10.213 KẾ HOẠCH BAY SỬ DỤNG KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Không ai được thực hiện cất cánh tàu bay trong vận tải hàng không thương mại khi chưa hoàn thành kế hoạch sử dụng kiểm soát không lưu, ngoại trừ khi được Cục HKVN cho phép.

10.215 NỘI DUNG KẾ HOẠCH BAY

(a) Phải đưa các nội dung sau đây vào kế hoạch bay theo IFR hoặc VFR:

(1) Nhận dạng tàu bay;

(2) Quy tắc bay và loại chuyến bay;

(3) Số và loại tàu bay, loại nhiễu động;

(4) Thiết bị;

(5) Sân bay khởi hành và sân bay dự bị (nếu yêu cầu);

(6) Giờ dự định rời vị trí đỗ;

(7) Tốc độ bay bằng;

(8) Mực bay bằng;

(9) Tuyến đường bay dự kiến;

(10) Sân bay đến và sân bay dự bị, nếu yêu cầu;

(11) Thời gian sử dụng nhiên liệu tối đa;

(12) Tổng số người trên tàu bay;

(13) Thiết bị khẩn nguy và cứu sinh; và

(14) Các thông tin khác.

(b) Dù có được nộp với mục đích gì thì kế hoạch bay vẫn phải chứa đựng các thông tin áp dụng về các khoản mục liên quan, kể cả "sân bay dự bị" trên toàn bộ hoặc một phần tuyến đường bay dự định trong kế hoạch bay.

(c) Ngoài ra, kế hoạch bay còn phải có các thông tin áp dụng về tất cả các khoản mục khác theo yêu cầu của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu ATS hoặc các nội dung mà người nộp kế hoạch bay thấy cần thiết.

Ghi chú: (được bãi bỏ)[77]

---

[77] Ghi chú này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 7 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

10.217 LẬP LẠI KẾ HOẠCH BAY[78]

(a) Điểm đến, đường bay chỉ được thay đổi khi kế hoạch bay không lưu đã nộp cho cơ sở không lưu phù hợp trước lúc khởi hành chứa đựng các thông tin liên quan đến việc thay đổi điểm đến, đường bay, kể cả nhiên liệu ước tính để thực hiện chuyến bay.

(b) Điểm đến trong kế hoạch bay chỉ được thay đổi khi lượng nhiên liệu còn lại trên tàu bay tuân thủ yêu cầu về lượng nhiên liệu cần thiết cho sự thay đổi. Các kế hoạch bay thay đổi phải được thông báo cho các đài kiểm soát không lưu và chỉ được cho phép trong trường hợp bay bằng thiết bị.

10.220 THAY ĐỔI KẾ HOẠCH BAY

(a) Khi thay đổi kế hoạch bay đã nộp của chuyến bay có kiểm soát theo IFR hoặc VFR, người lái phải báo cáo các thay đổi này càng sớm càng tốt cho cơ quan ATC phù hợp.

(b) Đối với các chuyến bay không kiểm soát theo VFR, người chỉ huy tàu bay phải báo cáo các thay đổi lớn trong kế hoạch bay càng sớm càng tốt cho cơ quan ATC phù hợp.

(c) Khi các thông tin được nộp trước khi khởi hành về thời gian sử dụng nhiên liệu tối đa và tổng số người trên tàu bay không chính xác tại thời điểm khởi hành, người chỉ huy tàu bay phải báo cáo về sự thay đổi quan trọng này.

10.223 KẾT THÚC KẾ HOẠCH BAY

(a) Người chỉ huy tàu bay phải báo cáo ngay cho cơ quan ATC phù hợp về việc tàu bay đã hạ cánh xuống sân bay đến bằng phương tiện vô tuyến, thông qua người khác hoặc qua đường truyền dữ liệu, trừ khi ATS tự động đóng kế hoạch bay.

(b) Khi kế hoạch bay đã được nộp cho 1 phần của chuyến bay, nhưng không phải cho giai đoạn đến sân bay đến, người lái phải kết thúc kế hoạch bay đó trên đường bay với cơ quan dịch vụ ATS phù hợp.

---

[78] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 43 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c) Khi tại sân bay đến không có cơ quan dịch vụ ATS, người lái phải liên lạc với cơ quan dịch vụ ATS gần nhất để kết thúc kế hoạch bay càng sớm càng tốt ngay sau khi hạ cánh bằng biện pháp nhanh nhất sẵn có.

(d) Khi biết trước các thiết bị liên lạc tại sân bay dự định đến không được cung cấp đầy đủ và không có các thỏa thuận thay thế về việc thực hiện các bản báo cáo đến trên mặt đất, cần phải thực hiện các biện pháp sau đây:

(1) Ngay trước khi hạ cánh người lái phải chuyển đến cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phù hợp 1 bức điện báo giống như bản báo cáo cho sân bay đến nếu yêu cầu;

(2) Thông thường bức điện văn này phải được chuyển đến trạm hàng không phục vụ cơ quan dịch vụ không lưu chịu trách nhiệm đối với vùng thông báo bay nơi tàu bay khai thác.

(e) Người lái phải đưa vào báo cáo tại sân bay đến các thông tin sau đây:

(1) Số đăng ký quốc tịch của tàu bay;

(2) Sân bay khởi hành;

(3) Sân bay dự định đến (chỉ trong trường hợp hạ cánh chuyển hướng);

(4) Sân bay đến; và

(5) Thời gian đến.

Ghi chú: Khi yêu cầu phải có báo cáo đến, việc không tuân thủ quy định này có thể gây ngắt quãng trong dịch vụ không lưu và phải chịu phí tổn lớn cho việc thực hiện hoạt động tìm kiếm và cứu nạn không cần thiết.

CHƯƠNG G: LẬP KẾ HOẠCH VÀ CHUẨN BỊ BAY

10.230 TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY CỦA TÀU BAY VÀ NHỮNG LƯU Ý VỀ AN TOÀN

(a) Người chỉ huy tàu bay không được thực hiện chuyến bay bằng tàu bay dân dụng trừ khi đáp ứng:

(1) Tàu bay đủ điều kiện bay, được đăng ký đúng và các loại Giấy chứng nhận thích hợp được mang theo trên tàu bay;

(2) Các phương tiện và thiết bị được lắp đặt trên tàu bay phù hợp với tàu bay, có tính đến các điều kiện bay được dự báo trước; và

(3) Các công việc bảo dưỡng cần thiết đã được thực hiện và tàu bay đã được ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng, nếu áp dụng.

(b) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, trước khi thực hiện chuyến bay, người chỉ huy tàu bay phải ký vào nhật ký kỹ thuật của tàu bay để xác nhận rằng chuyến bay đáp ứng các yêu cầu tại khoản (a) của Điều này.

10.233 TÍNH ĐẦY ĐỦ CỦA CÁC TRANG THIẾT BỊ KHAI THÁC

(a) Không ai được thực hiện được chuyến bay trừ khi bằng mọi phương pháp hợp lý đã xác định được rằng các khu vực trên đất liền hoặc trên mặt nước và các trang thiết bị phục vụ chuyến bay để đảm bảo an toàn cho chuyến bay đã được chuẩn bị đầy đủ, bao gồm cả các trang thiết bị liên lạc và dẫn đường.

Ghi chú: Phương pháp hợp lý nghĩa là việc sử dụng tại điểm khởi hành, các thông tin sẵn có đối với người chỉ huy tàu bay thông qua thông tin chính thức của dịch vụ thông tin hàng không hoặc từ các nguồn khác.

10.235 LỰA CHỌN ĐỊA TIÊU CHO CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG MẮT

(a) Không ai được thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng mắt (VFR) trừ khi đã xác định được rằng chuyến bay có thể thực hiện theo chỉ dẫn của các địa tiêu nhìn thấy bằng mắt nằm cách nhau ở cự ly không lớn hơn 110 km (60 hải lý).

10.237 BÁO CÁO VÀ DỰ BÁO THỜI TIẾT

(a) Trước khi thực hiện chuyến bay, người chỉ huy tàu bay phải nghiên cứu làm quen với tất cả các thông tin sẵn có, bao gồm cả thông tin về khí tượng, phù hợp với chuyến bay dự định.

(b) Khi chuẩn bị cho chuyến bay ra khỏi vùng lân cận của nơi khởi hành, và chuẩn bị cho mỗi chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị, người chỉ huy tàu bay phải:

(1) Nghiên cứu kỹ các báo cáo/dự báo thời tiết hiện tại, có tính đến các yêu cầu về nhiên liệu; và

(2) Lập kế hoạch dự bị cho tình huống có thể xảy ra khi chuyến bay không thể hoàn thành theo kế hoạch.

10.240 CÁC GIỚI HẠN VỀ THỜI TIẾT ĐỐI VỚI CÁC CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG MẮT (VFR)

(a) Không ai được thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng mắt trừ khi đã có báo cáo về tình hình khí tượng hiện tại, hoặc kết hợp của các báo cáo và dự báo hiện tại, cho biết điều kiện khí tượng trong suốt tuyến đường bay, hoặc một phần của tuyến đường bay theo quy tắc bay bằng mắt, tại thời điểm thích hợp sẽ cho phép khai thác theo quy tắc bay bằng mắt.

10.243 SÂN BAY ĐẾN CHO CÁC CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ

(a) Với mục đích lập kế hoạch cho các chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị, không ai được thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị trừ khi đã có thông tin cho biết điều kiện thời tiết tại sân bay dự kiến hạ cánh và, nếu yêu cầu, tại ít nhất một sân bay dự bị thích hợp tại thời điểm đến dự kiến, bằng hoặc cao hơn:

(1) Các giá trị trần mây và tầm nhìn tối thiểu đối với phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn sẽ sử dụng; hoặc

(2) Độ cao khai thác tối thiểu, nếu không có phương thức tiếp cận bằng thiết bị, cho phép giảm thấp trong điều kiện VMC xuống sân bay.

(b) [79]Đối với khai thác hàng không chung sử dụng tàu bay thân rộng, động cơ turbo-jet, không được phép:

(1) Cất cánh từ sân bay khởi hành trừ khi các điều kiện khí tượng tại sân bay cất cánh thỏa mãn các điều kiện khai thác tối thiểu tại sân bay cất cánh do Người khai thác sân bay công bố;

---

[79] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 44 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(2) Cất cánh hoặc tiếp tục bay đến thời điểm quyết định thay đổi kế hoạch bay trừ khi tại các sân bay dự định hạ cánh quy định từ Điều 10.145 đến Điều 10.253 báo cáo khí tượng hoặc tổng hợp các báo cáo thời tiết chỉ ra tại thời điểm hạ cánh thỏa mãn các điều kiện khai thác tối thiểu tại sân bay hạ cánh do Người khai thác sân bay công bố.

(c) [80]Đối với khai thác hàng không thương mại: thời tiết tại nơi đến không cần phải bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tiếp cận tối thiểu cho phép thực hiện chuyến bay trừ khi sân bay dự bị được chỉ định đáp ứng các tiêu chí lựa chọn về thời tiết cho chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị.

10.245 YÊU CẦU ĐỐI VỚI SÂN BAY DỰ BỊ CHO SÂN BAY ĐẾN ĐỐI VỚI CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ (IFR)[81]

(a) Ngoại trừ các quy định tại khoản b, Người khai thác tàu bay chỉ được thực hiện chuyến bay bằng thiết bị khi có ít nhất một sân bay dự bị cho sân bay đến và được ghi trong:

(1) Kế hoạch bay ATS;

(2) Kế hoạch bay đang khai thác đối với vận chuyển hàng không thương mại.

(b) Không yêu cầu phải có sân bay dự bị cho sân bay đến trong các trường hợp sau:

(1) Sân bay ở vị trí biệt lập;

(2) Trong thời gian bay từ sân bay khởi hành hoặc từ thời điểm thay đổi kế hoạch bay cho đến sân bay hạ cánh có tính toán các điều kiện khí tượng, khai thác liên quan, Người khai thác phải đảm bảo chắc chắn:

---

[80] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 44 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[81] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 45 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(i) Khả năng thực hiện tiếp cận, hạ cánh bằng mắt trong điều kiện khí tượng quy định trong khoản d, e Điều này;

(ii) Có các đường cất hạ cánh riêng biệt khả dụng vào thời điểm sử dụng sân bay đến và có ít nhất một đường cất hạ cánh cho phép tiếp cận bằng thiết bị.

(c) Yêu cầu phải chọn hai sân bay dự bị cho sân bay đến trong kế hoạch khai thác bay và kế hoạch bay không lưu (ATC) cho sân bay đến trong các trường hợp sau:

(1) Điều kiện khí tượng vào thời điểm dự kiến hạ cánh thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu của người khai thác được phê chuẩn;

(2) Không có thông tin khí tượng.

(d) Tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn: chỉ được thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị khi có tối thiểu một sân bay dự bị cho sân bay đến trong kế hoạch bay với thông tin về khí tượng hiện hành cho biết các điều kiện khí tượng sau đây sẽ diễn ra tại sân bay đến 01 giờ trước và 01 giờ sau thời gian đến dự kiến của chuyến bay thực hiện tiếp cận bằng thiết bị:

(1) Đối với máy bay:

(i) Đáy mây phải cao hơn tối thiểu 300 m (1.000 feet) so với độ cao tối thiểu áp dụng cho phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn đối với sân bay đó;

(ii) Tầm nhìn tối thiểu cao hơn 4,5 km so với tầm nhìn tối thiểu áp dụng cho phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn.

(2) Đối với trực thăng:

(i) Đáy mây phải cao hơn tối thiểu 120 m (400 feet) so với độ cao tối thiểu áp dụng cho phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn đối với sân bay đó;

(ii) Tầm nhìn tối thiểu cao hơn 1,5 km so với tầm nhìn tối thiểu áp dụng cho phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn.

(e) Người khai thác tàu bay được thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị khi có ít nhất 01 sân bay dự bị cho sân bay đến trong kế hoạch bay với thông tin về khí tượng hiện hành cho biết các điều kiện khí tượng sau đây sẽ diễn ra tại sân bay đến 02 giờ trước và 02 giờ sau thời gian đến dự kiến của chuyến bay thực hiện tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn:

(1) Đáy mây phải cao hơn tối thiểu 300 m (1.000 feet) so với độ cao tối thiểu thấp nhất trên đường bay trong phạm vi cách sân bay 10 km;

(2) Tầm nhìn tại sân bay là 8 km.

10.246 YÊU CẦU BỔ SUNG ĐỐI VỚI CÁC SÂN BAY Ở VỊ TRÍ BIỆT LẬP[82]

(a) Người khai thác, Người chỉ huy tàu bay chỉ được thực hiện chuyến bay tới các sân bay ở vị trí biệt lập khi xác định các điểm không quay lại và các điểm này được ghi trong kế hoạch bay.

(b) Người khai thác, Người chỉ huy tàu bay chỉ được tiếp tục thực hiện chuyến bay qua các điểm không quay lại đến các sân bay ở vị trí biệt lập khi các điều kiện khí tượng, giao thông và khai thác đảm bảo việc hạ cánh an toàn vào thời điểm chuyến bay hạ cánh.

10.247 TIÊU CHÍ LỰA CHỌN SÂN BAY DỰ BỊ CHO CHUYẾN BAY THEO IFR

(a) Nếu tiêu chuẩn tối thiểu đối với sân bay dự bị được công bố, người chỉ huy tàu bay không được chỉ định sân bay dự bị khi lập kế hoạch bay theo quy tắc bay bằng thiết bị trừ khi dự báo thời tiết hiện hành cho biết điều kiện khí tượng tại sân bay dự bị vào thời điểm đến dự tính sẽ bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu công bố đối với sân bay dự bị.

(b) Nếu tiêu chuẩn tối thiểu đối với sân bay dự bị không được công bố, và nếu không có các quy định cấm sử dụng sân bay như là sân bay dự bị cho việc lập kế hoạch chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị, người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo điều kiện khí tượng tại sân bay dự bị vào thời điểm đến dự tính là bằng hoặc cao hơn:

(1) Đối với phương thức tiếp cận chính xác, trần mây ít nhất phải là 180 m (600 feet) và tầm nhìn không ít hơn 3 km (2 dặm anh); hoặc

---

[82] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 46 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(2) Đối với phương thức tiếp cận không chính xác, trần mây ít nhất phải là 240 m (800 feet) và tầm nhìn không ít hơn 3 km (2 dặm bộ).

(c) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại - máy bay, người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo điều kiện khí tượng tại sân bay dự bị một giờ trước và một giờ sau thời gian đến dự kiến của chuyến bay dự báo thời tiết bằng hoặc cao hơn:

(1) Đối với tiếp cận CATII và CATIII, ít nhất là tiêu chuẩn tối thiểu công bố cho CATI;

(2) Đối với tiếp cận CATI, ít nhất là tiêu chuẩn tối thiểu công bố cho tiếp cận không chính xác;

(3) Đối với tiếp cận không chính xác, ít nhất là 1000 m cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu công bố cho tiếp cận không chính xác;

(4) Đối với tiếp cận vòng lượn, ít nhất là tiêu chuẩn tối thiểu cho tiếp cận vòng lượn.

(d) [83]Yêu cầu phải chọn 02 sân bay dự bị cho sân bay đến khi điều kiện khí tượng cho các sân bay này phải đáp ứng:

(1) Tiêu chuẩn tối thiểu tại sân bay dự bị thứ nhất phải bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu tại sân bay đến;

(2) Tiêu chuẩn tối thiểu tại sân bay dự bị thứ hai phải bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu sân bay dự bị thứ nhất.

10.250 SÂN BAY DỰ BỊ NGOÀI KHƠI CHO TRỰC THĂNG

(a) Không ai được chỉ định địa điểm hạ cánh dự bị ngoài khơi khi trực thăng có thể mang theo đủ nhiên liệu để bay về bãi hạ cánh dự bị trên đất liền. Việc lựa chọn các địa điểm hạ cánh dự bị ngoài khơi sẽ là các trường hợp ngoại lệ, nội dung lựa chọn phải được Cục HKVN phê chuẩn, và không được tăng tải thương mại trong điều kiện IMC.

---

[83] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 47 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) Người lựa chọn địa điểm hạ cánh dự bị ngoài khơi phải tính đến các nội dung sau:

(1) Chỉ được sử dụng địa điểm hạ cánh dự bị ngoài khơi sau khi qua điểm không được quay lại;

(2) Độ tin cậy về mặt cơ khí của hệ thống điều khiển trọng yếu và các thiết bị trọng yếu;

(3) Khả năng hạ cánh với một động cơ hỏng có thể thực hiện tại sân bay dự bị;

(4) Phải đảm bảo có sàn cất hạ cánh;

(5) Thông tin thời tiết tại sàn hạ cánh được lấy từ nguồn được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận;

(6) Đối với khai thác theo quy tắc bay IFR, phải có phương thức tiếp cận bằng thiết bị theo quy định.

Ghi chú: Kỹ thuật hạ cánh quy định trong tài liệu hướng dẫn bay sau khi hỏng hệ thống kiểm soát có thể cản trở việc lựa chọn sàn hạ cánh làm sân bay dự bị.

10.253 SÂN BAY DỰ BỊ CHO SÂN BAY CẤT CÁNH ĐỐI VỚI KHAI THÁC VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI[84]

(a) Người khai thác, Người chỉ huy tàu bay chỉ được thực hiện chuyến bay khi có sân bay dự bị thích hợp cho sân bay khởi hành ghi trong trong phép bay nếu điều kiện khí tượng tại sân bay, bãi đỗ trực thăng khởi hành thấp hơn giới hạn hạ cánh tối thiểu do Người khai thác tàu bay quy định hoặc tàu bay đó không thể trở về sân bay, bãi đỗ trực thăng khởi hành.

(b) Người khai thác phải đảm bảo sân bay dự bị khởi hành phải nằm trong phạm vi tàu bay có thể bay tới từ sân bay, bãi đỗ trực thăng khởi hành trong khoảng thời gian bay tính từ khi tàu bay cất cánh như sau:

---

[84] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 48 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(1) 01 giờ bay với tốc độ bay bằng ở chế độ một động cơ không làm việc đối với tàu bay hai động cơ và được xác định dựa trên tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay, tính toán với ISA, điều kiện không có gió với khối lượng cất cánh thực tế;

(2) 02 giờ bay với tốc độ bay bằng ở chế độ tất cả các động cơ làm việc đối với tàu bay ba hoặc bốn động cơ và được xác định dựa trên tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay, tính toán với ISA, điều kiện không có gió với khối lượng cất cánh thực tế;

(3) [85]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.

10.255 CỰ LY TỐI ĐA TÍNH TỪ SÂN BAY PHÙ HỢP KHÔNG CÓ PHÊ CHUẨN ETOPS

(a) Trừ khi được Cục HKVN phê chuẩn (phê chuẩn ETOPS), người có AOC không được khai thác máy bay hai động cơ trên tuyến đường bay có điểm cách sân bay phù hợp xa hơn:

(1) Đối với máy bay lớn động cơ tuốc-bin: Khoảng cách bay trong 60 phút với tốc độ bay bằng với một động cơ không hoạt động theo quy định phù hợp với Phụ lục 1 của Điều 10.257, với:

(i) Cấu hình chỗ ngồi hành khách tối đa được phê chuẩn là 20 ghế hoặc hơn; hoặc

(ii) Trọng lượng cất cánh tối đa là 45.360 kg hoặc hơn;

(2) Đối với máy bay động cơ pit-tông:

(i) Khoảng cách bay trong 60 phút với tốc độ bay bằng một động cơ không hoạt động theo quy định phù hợp với Phụ lục 1 của Điều 10.257; hoặc

(ii) 480 km (300 hải lý), chọn giá trị thấp hơn.

---

[85] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

10.256 KHOẢNG THỜI GIAN NGĂN NGỪA, CÔ LẬP, DẬP CHÁY TRONG BUỒNG HÀNG[86]

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.

10.257 THỜI GIAN BAY CHUYỂN HƯỚNG TỐI ĐA TỚI SÂN BAY DỰ BỊ TRÊN ĐƯỜNG BAY[87]

(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:

---

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

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

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

(ii) Các quy trình khai thác;

(iii) Các chương trình huấn luyện.

10.260 KHAI THÁC MỞ RỘNG THỜI GIAN BAY CHUYỂN HƯỚNG[88]

(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.

---

[88] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 11 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

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

10.263 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ NHIÊN LIỆU TỐI THIỂU[89]

(a) Tổ chức, cá nhân được thực hiện chuyến bay khi đã tính toán lượng nhiên liệu, dầu nhớt và lượng ôxy cần thiết để đảm bảo thực hiện chuyến bay một cách an toàn, bao gồm cả lượng dự trữ được mang theo sử dụng trong những trường hợp xảy ra ngoài kế hoạch.

(b) Lượng nhiên liệu tính toán sử dụng tối thiểu phải dựa trên các yếu tố:

(1) Các dữ kiện sau: dữ liệu tàu bay hiện thời dựa theo hệ thống tính toán lượng nhiên liệu tiêu thụ hoặc dữ liệu từ nhà sản xuất tàu bay (nếu dữ liệu tàu bay hiện hành không có);

(2) Các điều kiện khai thác cho chuyến bay theo kế hoạch bao gồm:

(i) Trọng lượng tàu bay;

(ii) Thông tin cho người lái;

(iii) Báo cáo khí tượng hiện hành hoặc kết hợp với dự báo khí tượng;

(iv) Quy trình cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu, những điểm hạn chế và những trì hoãn được báo trước;

(v) Các quy trình trong tài liệu hướng dẫn khai thác cho trường hợp mất áp suất trên hành trình;

(vi) Khi một động cơ không hoạt động trên hành trình;

(vii) Ảnh hưởng của những vấn đề bảo dưỡng chưa xử lý hoặc những sai lệch về cấu hình tàu bay;

(viii) Các yếu tố gây trì hoãn hạ cánh hoặc làm tăng nhu cầu tiêu thụ nhiên liệu của tàu bay.

---

[89] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 51 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

10.265 NHIÊN LIỆU TỐI THIỂU CHO CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG MẮT[90]

(a) Tàu bay được thực hiện chuyến bay theo VFR khi có đủ nhiên liệu để bay (có tính đến tốc độ gió, các điều kiện thời tiết dự báo và các trường hợp xảy ra ngoài kế hoạch):

Đến điểm dự định hạ cánh đầu tiên;

(1) Duy trì độ cao hành trình để đạt mức dự trữ nhiên liệu cho hành trình bay tiếp theo trong:

(i) Tối thiểu 30 phút bay ban ngày;

(ii) Tối thiểu 45 phút bay ban đêm.

(b) Trực thăng được thực hiện chuyến bay theo VFR khi có đủ nhiên liệu để (có tính đến tốc độ gió, các điều kiện thời tiết dự báo và các trường hợp xảy ra ngoài kế hoạch):

(1) Bay đến điểm dự định hạ cánh đầu tiên;

(2) Có nhiên liệu dự trữ cho hành trình bay tiếp theo trong 20 phút bay tiếp theo với tốc độ tối đa và đủ nhiên liệu dự phòng cho thời gian bay cộng thêm 10% tổng thời gian bay dự kiến cho các trường hợp có thể phát sinh.

10.266 YÊU CẦU NHIÊN LIỆU CHO CHUYẾN BAY BẰNG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG[91]

(a) Trực thăng được thực hiện chuyến bay bằng thiết bị khi lượng nhiên liệu cho phép thực hiện chuyến bay (có tính các yếu tố gió, thông tin dự báo thời tiết và các tình huống xảy ra):

---

[90] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 52 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[91] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 53 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(1) Không có sân bay dự bị để tiếp cận, hạ cánh theo kế hoạch lượng nhiên liệu phải đảm bảo:

(i) Dự trữ đủ cho 30 phút bay với vận tốc không đổi ở độ cao 450 m (1.500 ft) so với sân bay trực thăng hoặc khu vực hạ cánh trong điều kiện khí hậu tiêu chuẩn, sau đó tiếp cận và hạ cánh;

(ii) Dự trữ thêm cho các tình huống phát sinh.

(2) Khi có sân bay dự bị, tiếp cận, tiếp cận hụt tại sân bay hoặc khu vực hạ cánh theo kế hoạch, lượng nhiên liệu phải đảm bảo:

(i) Thực hiện chuyến bay và tiếp cận đến sân bay dự bị theo kế hoạch;

(ii) Đủ dự trữ nhiên liệu cho 30 phút bay ở vận tốc bay chờ tại độ cao 450 m (1.500 ft) so với sân bay dự bị trong điều kiện thời tiết tiêu chuẩn và sau đó tiếp cận, hạ cánh.

(3) Đủ nhiên liệu dự phòng cho các tình huống phát sinh.

(4) Khi sân bay trực thăng dự kiến hạ cánh ở vị trí biệt lập hoặc ở khu vực biệt lập, nhiên liệu phải đủ cho việc bay tới sân bay và sau đó hạ cánh an toàn trên cơ sở tính toán các yếu tố trắc địa, môi trường.

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[92]

(b) 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;

---

[92] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

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

(c) 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.

10.268 YÊU CẦU VỀ NHIÊN LIỆU CHO CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI MÁY BAY LOẠI LỚN VÀ ĐỘNG CƠ TUỐC-BIN[93]

(a) Tổ chức, cá nhân được thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị với máy bay thân rộng, máy bay động cơ tuốc-bin hoặc khai thác các chuyến bay quốc tế khi việc dự tính nhiên liệu cần thiết cho chuyến bay và quá trình cất cánh, bao gồm:

(1) Nhiên liệu để lăn (lượng nhiên liệu dự định tiêu thụ trước khi cất cánh, có tính toán các điều kiện tại sân bay khởi hành và lượng nhiên liệu tiêu thụ cho động cơ phụ (APU));

(2) Nhiên liệu cho chặng bay (lượng nhiên liệu tiêu thụ để tàu bay bay từ điểm cất cánh hoặc thời điểm thay đổi kế hoạch bay trên hành trình đến sân bay hạ cánh, sân bay trực thăng có tính toán các điều kiện khai thác quy định tại Điều 10.410);

(3) Nhiên liệu dự phòng (lượng nhiên liệu dự phòng cho các yếu tố phát sinh không được dự báo được tính bằng 5% lượng nhiên liệu tiêu thụ trên hành trình hoặc 5% lượng nhiên liệu tiêu thụ cần thiết từ điểm thay đổi kế hoạch bay đến khi hạ cánh, tính toán trên cơ sở mức nhiên liệu tiêu thụ thông thường trên hành trình. Tuy nhiên trong mọi trường hợp không nhỏ hơn lượng tiêu thụ để bay 5 phút với

---

[93] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 55 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

vận tốc bay chờ tại độ cao 450 m (1.500 ft) so với sân bay hạ cánh, sân bay trực thăng trong điều kiện chuẩn).

(4) Nhiên liệu cho sân bay dự bị cho sân bay hạ cánh phải đảm bảo một trong yêu cầu sau:

(i) Trong trường hợp đòi hỏi có sân bay dự bị cho sân bay hạ cánh, lượng nhiên liệu cần thiết phải đảm bảo cho tàu bay:

A. Thực hiện tiếp cận hụt tại sân bay hạ cánh;

B. Lấy lại độ cao hành trình;

C. Thực hiện đường bay yêu cầu;

D. Giảm độ cao tới điểm thực hiện tiếp cận hạ cánh;

E. Thực hiện tiếp cận, hạ cánh tại sân bay dự bị.

(ii) Trong trường hợp yêu cầu 02 sân bay dự bị cho sân bay hạ cánh, lượng nhiên liệu phải đủ để thực hiện chuyến bay tới sân bay dự bị cho sân bay hạ cánh yêu cầu mức tiêu thụ nhiên liệu nhiều hơn;

(iii) Trong trường hợp không yêu cầu sân bay dự bị cho sân bay hạ cánh, lượng nhiên liệu yêu cầu phải đảm bảo tàu bay bay 15 phút với vận tốc không đổi tại độ cao 450 m (1500 ft) so với sân bay hạ cánh, sân bay trực thăng trong điều kiện tiêu chuẩn;

(iv) Trường hợp sân bay dự định hạ cánh ở vị trí biệt lập, lượng nhiên liệu yêu cầu phải đủ thực hiện bay trong 02 giờ với vận tốc hành trình phía trên sân bay hạ cánh có bao gồm dự trữ nhiên liệu quyết định.

(5) Nhiên liệu dự phòng bay chờ là lượng nhiên liệu được tính với trọng lượng hạ cánh dự kiến tại sân bay dự bị cho sân bay đến, sân bay trực thăng hoặc hạ cánh tại sân bay đến (nếu không yêu cầu sân bay dự bị) đảm bảo thực hiện bay trong 30 phút với vận tốc bay chờ tại độ cao 450 m (1.500 ft) trên bề mặt sân bay đến trong điều kiện tiêu chuẩn.

(6) Nhiên liệu bổ sung là lượng bổ sung cho lượng nhiên liệu yêu cầu nếu lượng nhiên liệu tối thiểu không đủ:

(i) Cho phép tàu bay giảm độ cao và hạ cánh xuống sân bay bay dự bị trong trường hợp hỏng động cơ hoặc mất áp suất (lấy trường hợp đòi hỏi lượng nhiên liệu tiêu thụ nhiều hơn có tính đến việc sự cố xảy ra ở thời điểm trọng yếu nhất trên đường bay):

A. Bay trong 15 phút với vận tốc bay chờ tại độ cao 450 m (1.500 ft) trên sân bay, sân bay trực thăng trong điều kiện tiêu chuẩn;

B. Thực hiện tiếp cận và hạ cánh;

C. Cho phép máy bay được phê chuẩn EDTO khi tuân thủ theo phương thức tính toán lượng nhiện liệu đối với chuyến bay EDTO;

D. Đáp ứng các yêu cầu bổ sung không được đề cập của các mục nêu trên;

(7) Nhiên liệu tăng cường theo yêu cầu là lượng nhiên liệu bổ sung theo yêu cầu của người chỉ huy tàu bay.

10.269 NHỮNG THAY ĐỔI, LẬP LẠI KẾ HOẠCH BAY TRONG KHI BAY[94]

(a) Người khai thác chỉ được sự dụng nhiên liệu cho các mục đích khác sau khi tàu bay cất cánh với kế hoạch đã lập trước chuyến bay khi có khả năng tái phân tích hoặc điều chỉnh lại kế hoạch khai thác.

(b) Tàu bay được phép tiếp tục chuyến bay từ thời điểm thay đổi kế hoạch bay khi việc tái phân tích như đề cập tại khoản a chỉ ra việc tuân thủ của lượng nhiên liệu sử dụng theo yêu cầu tại các Điều 10.263, 10.265, 10.266, 10.267 hoặc Điều 10.268 tương ứng với kiểu, loại tàu bay khai thác.

10.270 QUẢN LÝ NHIÊN LIỆU TRONG KHI BAY[95]

(a) Người chỉ huy tàu bay phải duy trì kiểm tra đảm bảo lượng nhiên liệu còn lại trên tàu bay không nhỏ hơn lượng nhiên liệu yêu cầu để bay đến sân bay, sân

---

[94] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 56 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[95] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 57 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

bay trực thăng đã được lên kế hoạch hạ cánh an toàn có tính toán lượng nhiên liệu dự phòng.

(b) Người chỉ huy tàu bay phải thông báo cho ATC khi có tình huống bất thường ảnh hưởng đến việc hạ cánh tại sân bay, sân bay trực thăng nếu lượng nhiên liệu còn lại ít hơn lượng nhiên liệu dự trữ cộng thêm lượng nhiên liệu yêu cầu để bay đến sân bay dự bị hoặc sân bay biệt lập.

(c) Người chỉ huy tàu bay phải thông báo ATC thông qua việc tuyên bố tình trạng nhiên liệu tối thiểu khi có yêu cầu hạ cánh xuống một sân bay cụ thể. Người chỉ huy tàu bay phải tính toán sự ảnh hưởng của những thay đổi đối với khu vực hạ cánh tại sân bay, sân bay trực thăng tới quá trình hạ cánh với lượng nhiên liệu dự trữ ít hơn.

(d) Người chỉ huy tàu bay phải tuyên bố tình trạng khẩn cấp về nhiên liệu bằng việc phát tín hiệu "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" khi tính toán lượng nhiên liệu cần thiết cho việc hạ cánh an toàn tại sân bay, sân bay trực thăng gần nhất ít hơn lượng nhiên liệu dự trữ.

10.273 CHẤT TẢI, TRỌNG LƯỢNG VÀ CÂN BẰNG

(a) Không ai được thực hiện chuyến bay trừ khi tất cả hành lý và hàng hóa xếp lên tàu bay được phân bố đúng quy định và được cố định an toàn, có tính đến ảnh hưởng của trọng tải đến trọng tâm và các giới hạn tải của sàn tàu bay.

(b) Không ai được thực hiện chuyến bay trừ khi việc tính toán trọng tải tàu bay và vị trí trọng tâm cho thấy rằng chuyến bay có thể thực hiện một cách an toàn và tuân thủ theo các giới hạn của tàu bay, có tính đến các điều kiện bay dự kiến.

Ghi chú: Khi người có AOC có người kiểm soát chất tải, người lập kế hoạch chất tải hoặc những người được huấn luyện khác, người chỉ huy tàu bay có thể giao trách nhiệm này cho họ, song vẫn phải đảm bảo các quy trình chất tải được tuân thủ.

(c) Trừ khi được Cục HKVN cho phép khác, việc tính toán trọng lượng và cân bằng phải dựa vào các tài liệu AFM hoặc RFM để xác định trọng tâm, và các giá trị trọng lượng sử dụng cho việc dự tính này phải dựa vào:

(1) Trọng lượng rỗng của tàu bay có được nhờ cân định kỳ tàu bay;

(2) Trọng lượng thực của tổ bay yêu cầu, dụng cụ và hành lý của họ;

(3) Trọng lượng thực của hành khách, hành lý và hàng hóa của họ; và

(4) Trọng lượng thực của nhiên liệu có thể sử dụng mang theo trên tàu bay.

(d) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, không ai được thực hiện chuyến bay trừ khi việc tính toán trọng lượng và cân bằng đã được người được huấn luyện phù hợp thực hiện tuân thủ các yêu cầu bổ sung về trọng lượng và cân bằng trong Phần 17 đối với người có AOC.

10.275 CÁC GIỚI HẠN VỀ TÍNH NĂNG TÀU BAY

(a) Các yêu cầu chi tiết và toàn diện về tính năng tàu bay của quốc gia đăng ký phải là cơ sở cho việc xác định tính năng của tàu bay.

(b) [96]Được phép thực hiện chuyến bay khi việc tính toán tính năng tàu bay trong các giai đoạn chuyến bay cho thấy chuyến bay được thực hiện một cách an toàn, có tính đến các điều kiện chuyến bay và không vượt quá các giới hạn thiết kế khai thác của tàu bay trong tài liệu hướng dẫn bay hoặc các tài liệu tương đương. Những thông tin này phải dựa trên dữ liệu của Nhà sản xuất hoặc các dữ liệu được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận và được quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác.

(c) [97]Được phép thực hiện chuyến bay khi dữ liệu về tính năng tàu bay được sử dụng trong khi bay. Khi sử dụng dữ liệu này phải tính đến cấu hình của tàu bay, các điều kiện môi trường và hoạt động của một hay nhiều hệ thống có thể gây ảnh hưởng bất lợi đối với tính năng tàu bay.

---

[96] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 58 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[97] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 58 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(d) Không ai được thực hiện chuyến bay khi chưa đảm bảo rằng trọng lượng tối đa cho phép đối với chuyến bay không vượt quá trọng lượng cất hoặc hạ cánh tối đa cho phép, không vượt quá các giới hạn tính năng trên đường bay áp dụng hoặc các giới hạn về cự ly hạ cánh, có tính đến:

(1) Điều kiện khu vực cất và hạ cánh sử dụng;

(2) Độ dốc của đường cất hạ cánh sử dụng (chỉ trên đất liền);

(3) Độ cao áp suất;

(4) Nhiệt độ bên ngoài;

(5) Tốc độ gió hiện hành và dự báo; và

(6) Các điều kiện khác (ví dụ khí quyển và cấu hình tàu bay), như độ cao theo mật độ không khí có thể gây ảnh hưởng bất lợi đến tính năng.

(e) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, không ai được thực hiện chuyến bay trừ khi việc tính toán tính năng được các cá nhân đã qua huấn luyện phù hợp thực hiện tuân thủ các yêu cầu bổ sung về tính năng trong Phần 17 đối với người có AOC.

(g) [98]Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại và hoạt động hàng không chung quy theo quy định tại Phần 23 Bộ QCATHK, được phép thực hiện chuyến bay khi việc tính toán tính năng được các cá nhân đã qua huấn luyện phù hợp thực hiện tuân thủ các yêu cầu bổ sung về tính năng trong Phần 17 Bộ QCATHK đối với người có AOC.

10.277 LỆNH ĐIỀU PHÁI ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI[99]

(a) Được phép thực hiện một hoặc một loạt chuyến bay theo hệ thống theo dõi bay khi được phép của người được Người khai thác có AOC ủy quyền thực hiện việc kiểm soát hoạt động chuyến bay.

---

[98] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 58 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[99] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 59 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) Được phép thực hiện một hoặc một loạt chuyến bay chở khách trong vận tải hàng không thương mại thường lệ khi đã được người thực hiện chức năng kiểm soát khai thác của người có AOC cấp phép bay đối với một hoặc nhiều chuyến bay cụ thể.

(c) Được phép thực hiện chuyến bay hoặc một loạt chuyến bay vận chuyển thương mại khi xác định việc tuân thủ các quy định bổ sung trong Phần 16 Bộ QCATHK.

10.280 KẾ HOẠCH BAY KHAI THÁC: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) [100]Được thực hiện chuyến bay khi kế hoạch bay khai thác được người chỉ huy tàu bay hoàn thành và ký.

(b) Người chỉ huy tàu bay chỉ có thể ký kế hoạch bay khai thác khi người chỉ huy tàu bay và người được nhà khai thác ủy quyền thực hiện chức năng kiểm soát khai thác xác định được rằng chuyến bay có thể hoàn thành một cách an toàn.

Ghi chú: Kế hoạch bay khai thác phải bao gồm cả đường bay và tính toán nhiên liệu, có tính đến các yếu tố về khí tượng và các yếu tố dự đoán khác, để đưa tàu bay đến sân bay đến và các sân bay dự bị yêu cầu.

(c) Khi ký kế hoạch bay khai thác, người chỉ huy tàu bay phải tiếp cận với các thông tin áp dụng trong kế hoạch bay về cung cấp nhiên liệu, sân bay dự bị, báo cáo và dự báo thời tiết và NOTAM cho đường bay và sân bay.

(d) Không ai được tiếp tục chuyến bay từ một sân bay trung gian mà không có kế hoạch bay khai thác mới nếu tàu bay đã ở dưới mặt đất hơn 4 tiếng.

---

[100] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 60 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

10.283 PHÂN PHÁT VÀ LƯU GIỮ TÀI LIỆU LẬP KẾ HOẠCH BAY: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) [101]Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, người chỉ huy tàu bay phải hoàn thành và ký các tài liệu chuẩn bị cho chuyến bay sau đây trước khi thực hiện một hoặc một loạt chuyến bay:

(1) Kế hoạch bay khai thác, bao gồm NOTAM, thông tin thời tiết phù hợp, các nội dung lập kế hoạch bay liên quan đến nhiên liệu tối thiểu, tính năng trên đường bay, sân bay đến và sân bay dự bị.

(2) Bảng kê hàng hóa, việc phân bố tải, trọng tâm, trọng lượng cất cánh và hạ cánh, việc tuân thủ các giới hạn về trọng lượng khai thác tối đa, và phân tích tính năng.

(3) Một trang trong nhật ký kỹ thuật áp dụng nếu có hỏng hóc được ghi trong nhật ký sau chuyến bay trước đó, và việc bảo dưỡng hoặc kiểm tra đã được thực hiện hoặc việc xác nhận bảo dưỡng được ký tại sân bay khởi hành.

(b) Không ai được thực hiện cất cánh tàu bay trừ khi bản sao tất cả các tài liệu chuẩn bị cho chuyến bay do người chỉ huy tàu bay ký, được lưu giữ và cung cấp cho đại diện của công ty tại điểm khởi hành, trừ được Cục HKVN phê chuẩn phương pháp lưu giữ khác.

(c) Người chỉ huy tàu bay phải mang theo trên tàu bay bản sao tài liệu quy định tại khoản (a) đến sân bay đến.

(d) [102]Các tài liệu này phải được người có AOC lưu giữ tối thiểu 03 tháng tại địa điểm và bằng phương pháp lưu giữ được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

---

[101] Tiêu đề khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 61 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[102] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 61 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

10.290 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

(b) [103]Cá nhân liên quan đến việc khai thác tàu bay, thực hiện chuyến bay hoặc làm việc trong khu vực tàu bay di chuyển tại sân bay phải đảm bảo tuân thủ các quy định hiện hành. Trong trường hợp thực hiện chuyến bay phải tuân thủ các quy định về quy tắc bay bằng mắt hoặc quy tắc bay bằng thiết bị.

(c) [104]Người có giấy phép nhân viên hàng không do Việt Nam cấp phải tuân thủ các quy tắc này khi bay ngoài Việt Nam, trừ khi các quy tắc này khác so với quy tắc của các quốc gia khác, trong trường hợp đó phải tuân thủ quy tắc của quốc gia mà tàu bay bay qua.

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

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

10.295 TUÂN THỦ CÁC QUY ĐỊNH LIÊN QUAN

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

(1) Các khu vực sẽ bay ngang qua;

(2) Các sân bay sẽ sử dụng; và

---

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

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

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

(b) [105]Thành viên khác của tổ bay, người quản lý và các nhân viên khác phải làm quen với luật, quy chế và các phương thức có liên quan đến việc thực hiện nhiệm vụ của mình khi khai thác tàu bay.

10.297 KHAI THÁC TÀU BAY TRÊN MẶT ĐẤT[106]

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

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

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

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

(4) Nhận được sự chỉ dẫn về các thông tin tuyến đường bay, bề mặt sân bay, các ký hiệu, dấu hiệu, đèn, các tín hiệu và hướng dẫn của ATS với các thuật ngữ và phương thức phù hợp. Người chỉ huy tàu bay phải tuân thủ các tiêu chuẩn khai thác đối với việc di chuyển an toàn của tàu bay tại sân bay;

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

10.300 QUY TẮC NHƯỜNG ĐƯỜNG TRÊN BỀ MẶT SÂN BAY

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

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

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

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

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

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

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

(1) Cất cánh hoặc sắp cất cánh;

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

10.303 QUY TẮC NHƯỜNG ĐƯỜNG KHI KHAI THÁC TRÊN MẶT NƯỚC

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

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

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

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

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

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

10.305 KHAI THÁC BAN ĐÊM

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

(1) Tàu lượn; hoặc

(2) Khinh khí cầu.

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

10.307 SỬ DỤNG ĐÈN TÀU BAY

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) Có đèn báo hiệu neo giữ; hoặc

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

10.310 KIỂM TRA TRƯỚC KHI CẤT CÁNH

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

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

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

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

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

10.313 CẤT CÁNH VÀ HẠ CÁNH

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

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

(2) Hướng dẫn bay; hoặc

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

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

(1) Xác định hướng hạ cánh; và

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

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

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

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

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

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

(d) [107]Trực thăng được phép cất cánh hoặc hạ cánh ở:

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

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

10.315 CÁC ĐIỀU KIỆN CẤT CÁNH

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

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

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

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

10.317 TIÊU CHUẨN KHAI THÁC TỐI THIỂU CỦA SÂN BAY

(a) [108]Tổ chức, cá nhân được khai thác tàu bay đến hoặc đi tại sân bay (hoặc sân bay trực thăng) sử dụng tiêu chuẩn khai thác tối thiểu thấp hơn tiêu chuẩn do quốc gia nơi có sân bay quy định khi được phê chuẩn bởi quốc gia đó.

---

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

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

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

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

(d) [109]Người khai thác tàu bay trực thăng phải đảm bảo quy trình cất, hạ cánh có tính toán yêu cầu giảm thiểu ảnh hưởng của tiếng ồn.

10.320 GIẢM TIẾNG ỒN

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

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

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

(d) [110]Người khai thác tàu bay trực thăng phải đảm bảo quy trình cất, hạ cánh có tính toán yêu cầu giảm thiểu ảnh hưởng của tiếng ồn.

---

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

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

10.323 BAY VÀO KHU VỰC CÓ BĂNG HOẶC DỰ KIẾN CÓ BĂNG[111]

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

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

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

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

10.325 CÁC GIỚI HẠN KHAI THÁC TÀU BAY

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

10.327 KHAI THÁC GẦN TÀU BAY KHÁC[112]

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

---

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

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

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

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

10.328 CẢNH BÁO TĂNG VÀ GIẢM ĐỘ CAO[113]

Ngoại trừ quy định khác trong tài liệu hướng dẫn kiểm soát không lưu, tổ bay chỉ được phép sử dụng ở mức nhỏ hơn 8m/giây hoặc 1.500 ft/phút (phụ thuộc vào thiết bị đo) trong khoảng 300 m (1.000 ft) cuối của quá trình lấy độ cao, giảm độ cao để tránh kích hoạt không cần thiết hệ thống tránh va chạm trên không (ACAS II) trên tàu bay ở độ cao hoặc mực bay tiếp cận.

10.330 QUY TẮC NHƯỜNG ĐƯỜNG KHI TÀU BAY ĐANG BAY

(a) Tổng quan:

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

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

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

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

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

(c) Bay giao nhau:

---

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

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

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

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

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

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

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

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

(f) Bay vượt tàu bay khác:

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

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

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

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

(g) Hạ cánh:

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

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

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

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

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

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

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

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

10.332 MỰC BAY BẰNG[114]

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

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

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

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

---

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

10.333 ĐẶT ĐỒNG HỒ ĐO ĐỘ CAO

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

(1) Dưới độ cao chuyển tiếp đến:

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

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

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

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

10.335 ĐỘ CAO AN TOÀN TỐI THIỂU: TỔNG QUÁT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10.340 TỐC ĐỘ BAY TỐI ĐA

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

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

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

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

10.343 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU KHAI THÁC SÂN BAY[115]

(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.

---

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

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

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

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

10.344 SÂN BAY TRỰC THĂNG TRONG KHU VỰC ĐÔNG DÂN MÔI TRƯỜNG BẤT LỢI[116]

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

10.345 QUYẾT ĐỊNH BAY CHUYỂN HƯỚNG

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

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

---

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

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

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

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

(4) Tắc nghẽn giao thông;

(5) Loại địa hình; và

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

10.347 BAY BẰNG THIẾT BỊ TƯƠNG ĐỒNG

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

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

(2) [117]Vị trí điều khiển thứ hai được dành cho người lái hỗ trợ với điều kiện người này phải được phê chuẩn năng định loại và năng định hạng phù hợp với tàu bay đang bay và loại hình khai thác đang thực hiện;

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

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

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

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

---

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

10.353 THẢ, PHUN, KÉO BẰNG TÀU BAY

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

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

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

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

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

10.355 BAY NHÀO LỘN

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

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

(2) Qua khu vực đông người ngoài trời;

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

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

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

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

10.357 KHU VỰC BAY THỬ NGHIỆM

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

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

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

10.360 KHU VỰC CẤM VÀ KHU VỰC HẠN CHẾ

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

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

10.363 KHAI THÁC TRONG VÙNG TRỜI CÓ QUY ĐỊNH VỀ RNP, MNPS HOẶC RVSM[118]

(a) [119]Tổ chức, cá nhân chỉ được phép khai thác trong vùng trời hoặc trên đường bay có quy định về PBN (RNP), MNPS, RVSM hoặc PBC (RCP) khi được Cục HKVN phê chuẩn bằng văn bản, bao gồm:

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

(d) [120]Người khai thác tàu bay phải nộp Đơn đề nghị phê chuẩn đối với một hay nhiều loại hình khai thác nêu trên theo Mẫu và cách thức được quy định bởi Cục HKVN và phải hoàn thành hồ sơ phê chuẩn trước ngày dự định khai thác 30 ngày.

10.364 QUY ĐỊNH VỀ PHÊ CHUẨN NĂNG ĐỊNH KHAI THÁC BỔ SUNG[121]

(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.

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) Duy trì liên lạc hai chiều.

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

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

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

10.372 QUY TRÌNH KHAI THÁC TÀU BAY KHI HẠ CÁNH[122]

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.

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

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

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

10.375 TIẾP CẬN CHÓT ỔN ĐỊNH

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

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

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

---

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

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

10.379 TIẾP TỤC CHUYẾN BAY[123]

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.

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

(a) [124]Người chỉ huy tàu bay chỉ được phép tiếp tục chuyến bay tới sân bay dự bị hạ cánh mà tại đó hoạt động vận tải hàng không thương mại bị cấm hoặc đình chỉ khi:

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

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

(b) [125]*(được bãi bỏ)*

10.383 BAY CHẶN TÀU BAY

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

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

---

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

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

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

10.385 KHAI THÁC TRỰC THĂNG TRÊN MẶT NƯỚC

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

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

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

CHƯƠNG I: KHAI THÁC CHUYẾN BAY CÓ KIỂM SOÁT

10.390 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

(b) [126]Người có giấy phép nhân viên hàng không do Cục Hàng không Việt Nam cấp phải tuân thủ các quy tắc này khi bay ngoài Việt Nam, trừ trường hợp các quy tắc này khác với quy tắc của các quốc gia khác, trong trường hợp như vậy phải tuân thủ các quy tắc của quốc gia hoặc khu vực mà mình bay qua.

10.393 HUẤN LỆNH CỦA KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU (ATC)

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

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

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

---

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

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

10.395 TUÂN THỦ HUẤN LỆNH ATC

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

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

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

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

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

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

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

10.397 LIÊN LẠC VÀ MẤT LIÊN LẠC[127]

(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

---

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

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.

10.400 TUYẾN ĐƯỜNG BAY

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

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

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

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

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

(c) [128]Người chỉ huy tàu bay có kiểm soát phải thông báo cho đơn vị ATC thích hợp tất cả những sai lệch so với quy định nêu tại khoản a và b Điều này.

10.403 SAI LỆCH SO VỚI KẾ HOẠCH BAY[129]

(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

---

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

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

trong kế hoạch bay hiện tại, người lái tàu bay phải thông báo ngay lập tức cho cơ quan không lưu phù hợp.

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

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

10.405 HUẤN LỆNH ATC: CÁC THAY ĐỔI DỰ ĐỊNH

(a) [130]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;

---

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

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

10.407 BÁO CÁO VỊ TRÍ

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

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

(c) [131]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) [132]Người lái tàu bay trên chuyến bay có kiểm soát cung cấp thông tin về vị trí cho cơ quan ATC phù hợp thông qua đường truyền dữ liệu chỉ phải báo cáo vị trí bằng lời khi yêu cầu.

10.410 BAY ĐỘI HÌNH

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

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

---

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

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

(2) [133]Khoảng cách giữa các tàu bay phải được đảm bảo bởi người chỉ huy đội hình và người chỉ huy các tàu bay khác, phải tính toán khoảng thời gian chuyển tiếp khi tàu bay chuyển động để thiết lập cự ly, nhập và tách đội hình;

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

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

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

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

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

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

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

---

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

(e) [134](được bãi bỏ).

10.415 KẾT THÚC KIỂM SOÁT

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

10.417 CAN THIỆP BẤT HỢP PHÁP

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

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

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

(b) [135]Nếu tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp, người chỉ huy tàu bay phải thực hiện hạ cánh xuống sân bay gần nhất trong thời gian sớm nhất có thể hoặc xuống sân bay được chỉ định bởi nhà chức trách trừ các trường hợp bất khả kháng.

(c) [136]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.

---

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

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

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

10.420 KIỂM TRA THỜI GIAN

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

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

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

10.423 CÁC TÍN HIỆU TOÀN CẦU

(a) [137]Khi quan sát thấy hoặc nhận được tín hiệu hàng không toàn cầu theo quy định, người lái tàu bay phải thực hiện các hành động theo yêu cầu của các tín hiệu này. Tín hiệu hàng không toàn cầu quy định chi tiết tại các Hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam và Phụ lục 1 Phụ ước 2 của ICAO.

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

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

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

CHƯƠNG J: QUY TẮC BAY BẰNG MẮT

10.430 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

---

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

(b) [138]Người có giấy phép nhân viên hàng không do Cục Hàng không Việt Nam cấp phải tuân thủ các quy tắc này khi bay ngoài Việt Nam, trừ khi các quy tắc này khác với quy tắc của các quốc gia khác, trong trường hợp như vậy phải tuân thủ quy tắc của quốc gia và khu vực mà mình bay qua.

10.443 ĐỘ CAO BAY BẰNG THEO VFR[139]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

10.437 KHAI THÁC BAY THEO VFR ĐẶC BIỆT

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

(1) Được phép của huấn lệnh ATC;

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

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

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

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

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

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

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

10.443 ĐỘ CAO BAY BẰNG THEO VFR

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

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

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

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

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

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

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

(1) Trong vùng trời hạng B, C và D;

(2) Tại các sân bay có kiểm soát;

(3) Theo VFR đặc biệt;

(4) Bay qua biên giới quốc tế; và

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

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

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

(1) Trên mực bay FL200; hoặc

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

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

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

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

10.453 THỜI TIẾT TRỞ NÊN XẤU DƯỚI ĐIỀU KIỆN VMC

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

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

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

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

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

10.455 THAY ĐỔI TỪ BAY THEO VFR SANG QUY TẮC IFR

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

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

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

10.457 (được bãi bỏ)[140].

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

10.463 BAY THEO IFR TRONG VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT

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

---

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

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

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

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

(b) [141]Người có giấy phép nhân viên hàng không do Cục Hàng không Việt Nam cấp phải tuân thủ các quy tắc này khi bay ngoài Việt Nam, trừ khi các quy tắc này khác với quy tắc của các quốc gia khác. Trong trường hợp như vậy phải tuân thủ quy tắc của quốc gia hoặc khu vực mà mình bay qua.

10.465 BAY THEO IFR NGOÀI VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT

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

(1) Hoàn thành kế hoạch bay;

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

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

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

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

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

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

---

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

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

10.469 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU BAY BẰNG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI HÀNG KHÔNG CHUNG[142]

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

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

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

10.470 ĐỘ CAO BAY BẰNG THEO IFR HOẶC MỰC BAY TRONG VÙNG TRỜI KIỂM SOÁT[143]

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

(1) ATC đã ấn định cho tàu bay đó;

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

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

---

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

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

10.473 ĐỘ CAO BAY BẰNG HOẶC MỰC BAY THEO IFR TRONG VÙNG TRỜI KHÔNG KIỂM SOÁT[144]

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

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

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

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

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

(1) Được ATC cho phép;

(2) Bay trong vòng chờ;

(3) Bay vòng; hoặc

(4) Khai thác theo huấn lệnh lấy độ cao bay bằng của ATC.

10.475 ĐỘ CAO TỐI THIỂU ĐỐI VỚI KHAI THÁC THEO IFR

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

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

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

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

---

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

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

(iii) [145]Vị trí dự kiến của tàu bay phải được xác định đối với từng chặng bay (có tính toán sai số dẫn đường và xem xét tình trạng của trang thiết bị dẫn đường mặt đất hoặc trên tàu bay).

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

(b) Lấy độ cao vượt chướng ngại vật:

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

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

10.477 ĐỘ CAO TỐI THIỂU ĐỂ SỬ DỤNG TỰ ĐỘNG LÁI

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

(1) Thấp hơn 150 m (500 feet): hoặc

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

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

---

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

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

(2) Nếu con số mất độ cao tối đa quy định trong AFM do hỏng hóc trong điều kiện tiếp cận khi nhân đôi cho kết quả nhiều hơn 15 m (50 feet), phạm vi con số này có thể vượt quá 15 m (50 feet) sẽ được bổ sung vào độ cao tối thiểu nói tại điểm (1), khoản (b) của Điều này và trở thành độ cao kiểm soát tối thiểu để sử dụng tự động lái.

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

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

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

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

(1) Nhận dạng tàu bay;

(2) Thiết bị hỏng hóc;

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

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

10.483 TIẾP TỤC CHUYẾN BAY THEO IFR TỚI SÂN BAY ĐẾN

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

10.485 TIẾP CẬN BẰNG THIẾT BỊ XUỐNG SÂN BAY

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

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

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

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

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

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

10.487 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU VỀ TẦM NHÌN TRÊN ĐƯỜNG CHC

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

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

(2) Tiếp cận CATII và CATIII.

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

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

(c) [146]Đối với tàu bay trực thăng, Cục Hàng không Việt Nam có thể phê chuẩn phương thức thay thế để tăng độ chính xác trong việc xác định hoặc theo dõi tầm nhìn.

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

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

---

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

10.493 TIẾP TỤC TIẾP CẬN BẰNG THIẾT BỊ [147]

(a) Người lái được phép tiếp tục bay thấp hơn độ cao 300m (1000 ft) tính từ mức cao sân bay hoặc thực hiện tiếp cận chót khi tầm nhìn được thông báo hoặc xác định được RVR bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của sân bay đã công bố theo phương thức tiếp cận đó.

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

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

10.495 KHAI THÁC BAY DƯỚI ĐỘ CAO DH HOẶC MDA

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

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

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

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

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

---

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

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

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

(ii) Ngưỡng đường cất hạ cánh;

(iii) Dấu hiệu ngưỡng đường cất hạ cánh;

(iv) Đèn ngưỡng đường cất hạ cánh;

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

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

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

(viii) Đèn khu vực chạm bánh;

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

(x) Đèn đường cất hạ cánh.

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

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

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

(b) [148]Người lái được phép tiếp tục tiếp cận chính xác để hạ cánh theo các quy trình khai thác khi tàu bay thực hiện chuyến bay nằm trong mức an toàn với cấu hình và trạng thái hạ cánh.

---

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

10.500 THỰC HIỆN PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN HỤT

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

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

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

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

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

10.503 CHUYỂN TỪ BAY THEO IFR SANG BAY THEO VFR

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

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

10.505 (được bãi bỏ)[149].

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

(Xem tiếp Công báo số 1159 + 1160)

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Địa chỉ:	Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại liên hệ:	
- Nội dung:	080.44417; Fax: 080.44517
- Phát hành:	080.48543
Email:	congbao@chinhphu.vn
Website:	http://congbao.chinhphu.vn
In tại:	Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng