

Số: 03 /2016/TT-BGTVT

Hà Nội, ngày 31 tháng 3 năm 2016

## **THÔNG TƯ**

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

*Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2006 ngày 29 tháng 6 năm 2011 và Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 21 tháng 11 năm 2014;*

*Căn cứ Nghị định số 68/2015/NĐ-CP ngày 18 tháng 08 năm 2015 của Chính phủ quy định đăng ký quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay;*

*Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20 tháng 12 năm 2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;*

*Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ An toàn giao thông và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam,*

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

**Điều 1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011**

1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 1 Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay (sau đây viết tắt là Bộ QCATHK) tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 3 Bộ QCATHK tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.

3. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ QCATHK tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này.

4. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ QCATHK tại Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư này.

5. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ QCATHK tại Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư này.

6. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ QCATHK tại Phụ lục VI ban hành kèm theo Thông tư này.

7. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ QCATHK tại Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư này.

8. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 Bộ QCATHK tại Phụ lục VIII ban hành kèm theo Thông tư này.

9. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ QCATHK tại Phụ lục IX ban hành kèm theo Thông tư này.

10. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ QCATHK tại Phụ lục X ban hành kèm theo Thông tư này.

11. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ QCATHK tại Phụ lục XI ban hành kèm theo Thông tư này.

12. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ QCATHK tại Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư này.

13. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ QCATHK tại Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư này.

14. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 16 Bộ QCATHK tại Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư này.

15. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ QCATHK tại Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư này.

16. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 18 Bộ QCATHK tại Phụ lục XVI ban hành kèm theo Thông tư này.

17. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ QCATHK tại Phụ lục XVII ban hành kèm theo Thông tư này.

18. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 20 Bộ QCATHK tại Phụ lục XVIII ban hành kèm theo Thông tư này.

19. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 22 Bộ QCATHK tại Phụ lục XIX ban hành kèm theo Thông tư này.

20. Bổ sung Phần 23 Bộ QCATHK tại Phụ lục XX ban hành kèm theo Thông tư này.

## **Điều 2. Hiệu lực thi hành**

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 15 tháng 05 năm 2016.

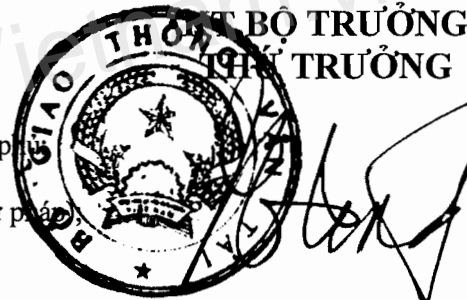
2. Thông tư này bãi bỏ Thông tư số 14/2014/TT-BGTVT ngày 12 tháng 5 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung Điều 14.010 Chương B Phần 14 của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

## **Điều 3. Tổ chức thực hiện**

Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này. /.

### **Nơi nhận:**

- Như Điều 3;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- UBND tỉnh, thành phố trực thuộc TW;
- Cục Kiểm tra văn bản quy phạm pháp luật (Bộ Tư pháp);
- Tổng công ty Hàng không VN;
- Các CTCPHK: VietJet, Jetstar Pacific, Hải Âu;
- Công ty Bay dịch vụ hàng không (VASCO);
- Công ty Bay trực thăng miền Nam (VNHS);
- Công ty Bay trực thăng miền Bắc (VNHN);
- Công ty TNHH sửa chữa máy bay (VAECO);
- Công ty Cổ phần dịch vụ Kỹ thuật trực thăng (HELITECHCO);
- Công ty Bảo dưỡng máy bay Cảng HKMN (SAAM);
- Công ty Dịch vụ kỹ thuật Hàng không (AESC);
- Công ty Cổ phần HK lưỡng dụng Ngôi sao Việt (Vietstar);
- Xí nghiệp thương mại mặt đất (TIAGS);
- Công ty Hành tinh xanh;
- Công báo;
- Cổng thông tin điện tử Chính phủ;
- Cổng thông tin điện tử Bộ GTVT;
- Báo Giao thông;
- Lưu: VT, AT.



**Nguyễn Hồng Trường**

## PHỤ LỤC I

### Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 1 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay (Bộ QCATHK)

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

#### 1. Bổ sung điểm 23 khoản b và sửa đổi điểm 4 khoản d Điều 1.001

a. Bổ sung điểm 23 khoản b như sau:

“23. Máy bay động cơ tuốc-bin phản lực và máy bay thân rộng hoạt động trong lĩnh vực hàng không chung”

b. Sửa đổi, bổ sung điểm 4 khoản d như sau:

“4. Tàu bay đăng ký quốc tịch nước ngoài là thành viên ICAO hoạt động khai thác tại Việt Nam”

#### 2. Bổ sung điểm 5 khoản g Điều 1.003 như sau:

“5. Nên được sử dụng để chỉ khuyến cáo thực hành.”

#### 3. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 1.033 như sau:

“a. Cục Hàng không Việt Nam bổ nhiệm giám sát viên an toàn hàng không theo các tiêu chuẩn quy định tại Thông tư này. Các giám sát viên an toàn hàng không có thể là công chức nhà nước hoặc thuộc các doanh nghiệp hàng không, hoạt động chuyên trách hoặc kiêm nhiệm và được cấp thẻ giám sát viên an toàn hàng không.”

#### 4. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 1.093 như sau:

“a. Theo các quy trình tại Chương này, Cục Hàng không Việt Nam có thể phê chuẩn một miễn trừ hoặc sai lệch đối với một yêu cầu cụ thể của Bộ QCATHK.”

#### 5. Sửa đổi điểm 1 khoản b Điều 1.107 như sau:

“1. Sự cần thiết phải miễn trừ đối với các yêu cầu”

#### 6. Bổ sung Chương I như sau:

**“CHƯƠNG I: HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN CỦA ĐƠN VỊ CUNG CẤP DỊCH VỤ**



### **1.180 ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG**

Các tổ chức sau đây phải xây dựng, triển khai thực hiện Hệ thống Quản lý an toàn trong khuôn khổ của Chương trình An toàn quốc gia của Việt Nam:

a. Tổ chức huấn luyện được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn phù hợp với Phần 9 Bộ QCATHK hoạt động trong môi trường có rủi ro an toàn liên quan đến khai thác tàu bay trong quá trình cung cấp dịch vụ thuộc phạm vi hoạt động;

b. Người khai thác tàu bay cánh bằng hoặc tàu bay trực thăng được phê chuẩn phù hợp với Phần 12 Bộ QCATHK thực hiện vận tải hàng không, bao gồm cả các hoạt động bảo dưỡng không do tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn thực hiện;

c. Tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với Phần 5 Bộ QCATHK cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu bay cho người khai thác tàu bay cánh bằng hoặc trực thăng tham gia vận tải hàng không.

### **1.184 CẤU TRÚC HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN**

Hệ thống SMS của đơn vị cung cấp dịch vụ phải:

a. Được thiết lập phù hợp với các Phụ lục 1, 2, 3, 4 và 5 của Điều 1.185;

b. Phù hợp với quy mô và mức độ phức tạp của hoạt động và dịch vụ hàng không của tổ chức cung cấp dịch vụ.

### **7. Bổ sung Chương K như sau:**

**“CHƯƠNG K: BỔ SUNG CÁC YÊU CẦU CỦA BỘ QUY CHẾ AN TOÀN HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG LĨNH VỰC TÀU BAY VÀ KHAI THÁC TÀU BAY**

### **1.190 PHẠM VI ÁP DỤNG**

a. Chương này quy định quy trình bổ sung, sửa đổi hoặc hủy bỏ các yêu cầu của Bộ QCATHK đề:

1. Duy trì việc tuân thủ với các quy định của ICAO;

2. Bổ sung các khuyến cáo thực hành của ICAO có liên quan;

3. Bổ sung các khuyến cáo thực hành của quốc tế đặc trưng liên quan tới an toàn hàng không;

4. Bổ sung các yêu cầu cụ thể phát sinh trong môi trường hoạt động hàng không của Việt Nam vì lợi ích an toàn của cộng đồng;

5. Thay thế và hủy bỏ các yêu cầu không còn được áp dụng.

b. Các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực hàng không được khuyến khích đóng góp ý kiến đề xuất đối với các quy định về an toàn hàng không, bao gồm cả quá trình xây dựng và ban hành văn bản quy phạm pháp luật liên quan.”

### **1.193 THẨM QUYỀN XÂY DỰNG VÀ BAN HÀNH VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT**

a. Căn cứ chức năng, nhiệm vụ được giao, Cục Hàng không Việt Nam xây dựng các quy định về an toàn hàng không, các tài liệu hướng dẫn trình Bộ Giao thông vận tải ban hành.

b. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam phải thông báo dự thảo quy định về an toàn hàng không đang được đề nghị ban hành tới cộng đồng doanh nghiệp hàng không để lấy ý kiến đóng góp.

c. Vì lợi ích an toàn của cộng đồng và đáp ứng các nghĩa vụ quốc tế của Việt Nam, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam có thể ban hành yêu cầu đặc biệt như là giải pháp tạm thời để thực hiện các biện pháp khẩn cấp.

### **1.195 BAN HÀNH CHỈ THỊ, HUẤN LỆNH, BIỆN PHÁP ĐẶC BIỆT**

a. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam có thể ban hành chỉ thị, huấn lệnh, biện pháp đặc biệt khi:

1. Có trường hợp khẩn cấp được phát hiện để đảm bảo an toàn cho cộng đồng hàng không;

2. Tiêu chuẩn mới của ICAO chính thức có hiệu lực và thời hạn công bố các khác biệt với quy định của ICAO đã bắt đầu.

b. Nội dung của các chỉ thị, huấn lệnh, biện pháp đặc biệt bao gồm:

1. Số tham chiếu và tên điều;

2. Mô tả tóm tắt về các yêu cầu;

3. Xác định các mục tiêu theo quy định tại Điều 1.190 làm căn cứ cho việc đề xuất dự thảo;

4. Cơ sở cho việc ban hành;

5. Nội dung của các quy định;

6. Ngày có hiệu lực của các quy định;

7. Quá trình chuyển tiếp cho việc tuân thủ các quy định mới.

c. Các quy định của chỉ thị, huấn lệnh, biện pháp đặc biệt sẽ chấm dứt hiệu lực khi được quy định trong Bộ BQCATHK, hoặc khi Cục Hàng không Việt Nam có văn bản chấp dứt hiệu lực.

**8. Sửa đổi các điểm 108, 111, 235, 243 khoản a Phụ lục 1 của Điều 1.007 như sau:**

a. Sửa đổi điểm 108 khoản a Phụ lục 1 Điều 1.007 như sau:

“108. Hàng nguy hiểm ký gửi: Là một hoặc nhiều gói hàng nguy hiểm được nhà khai thác chấp nhận từ một người gửi hàng tại một thời điểm, một địa chỉ và chuyển đến người nhận hàng ở địa chỉ đến;”

b. Sửa đổi điểm 111 khoản a Phụ lục 1 Điều 1.007 như sau:

“111. Hàng nguy hiểm: được định nghĩa theo khoản 1 Điều 158 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và được phân loại theo *Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật* của ICAO về vận chuyển an toàn hàng nguy hiểm bằng đường không;”

c. Sửa đổi điểm 235 khoản a Điều 1.007 Phụ lục 1 như sau:

“235. Sự cố do hàng nguy hiểm: là vụ việc liên quan đến vận chuyển hàng hoá nguy hiểm nhưng chưa phải tai nạn do hàng nguy hiểm gây ra. Sự cố này không nhất thiết xảy ra trên tàu bay, sự cố này làm cho người bị thương, tài sản bị hư hỏng, bị cháy, vỡ, tràn hoặc rò rỉ chất lỏng, chất phóng xạ hoặc có các bằng chứng khác cho thấy tình trạng nguyên vẹn của kiện hàng không được duy trì. Mọi sự cố liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm đe dọa nghiêm trọng đến tàu bay và người trên tàu bay được coi là sự cố do hàng nguy hiểm gây ra;”

d. Sửa đổi điểm 243 khoản a Phụ lục 1 Điều 1.007 như sau:

“243. Tai nạn do hàng nguy hiểm: là vụ việc xảy ra liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm dẫn đến chết người, bị thương nặng hoặc bị tổn thất lớn về tài sản;”

**9. Bổ sung các Phụ lục 1, 2, 3, 4 và 5 của Điều 1.185 như sau:**

**“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 1.185: CẤU TRÚC CỦA HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN**

a. Phụ lục này nêu rõ cấu trúc thực hiện và duy trì Hệ thống Quản lý an toàn.

b. Cấu trúc này bao gồm tối thiểu 4 thành phần và 12 yếu tố quy định đối với việc thực hiện Hệ thống Quản lý an toàn như sau:

1. Chính sách và mục tiêu an toàn

i. Trách nhiệm và cam kết quản lý;

- ii. Trách nhiệm giải trình an toàn;
- iii. Bổ nhiệm nhân sự an toàn chủ chốt;
- iv. Phối hợp lập kế hoạch ứng phó khẩn nguy;
- v. Tài liệu Hệ thống Quản lý an toàn.

## 2. Quản lý rủi ro an toàn

- i. Nhận dạng môi nguy hiểm;
- ii. Giảm thiểu và đánh giá rủi ro an toàn.

## 3. Đảm bảo an toàn

- i. Đo lường và giám sát thực hiện an toàn;
- ii. Quản lý sự thay đổi;
- iii. Cải tiến liên tục Hệ thống Quản lý an toàn.

## 4. Thúc đẩy an toàn

- i. Giáo dục và đào tạo;
- ii. Truyền đạt an toàn.

## **PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 1.185: CHÍNH SÁCH VÀ MỤC TIÊU AN TOÀN**

a. Trách nhiệm và cam kết quản lý: tổ chức cung cấp dịch vụ phải định rõ chính sách an toàn của mình tuân thủ các quy định của quốc gia và quốc tế. Chính sách an toàn phải:

- 1. Phản ánh cam kết của tổ chức đối với an toàn;
- 2. Tuyên bố rõ ràng về việc cung cấp nguồn lực cần thiết để thực hiện chính sách an toàn;
- 3. Các quy trình báo cáo an toàn;
- 4. Chỉ rõ các loại hành vi không được chấp thuận liên quan tới các hoạt động hàng không của tổ chức cung cấp dịch vụ và bao hàm cả các trường hợp mà hành động kỷ luật sẽ không được áp dụng;
- 5. Được ký bởi giám đốc điều hành của tổ chức;
- 6. Được truyền đạt với sự xác nhận rõ ràng trong toàn bộ tổ chức;
- 7. Được xem xét định kỳ để đảm bảo chính sách an toàn luôn phù hợp và thích hợp đối với tổ chức cung cấp dịch vụ.



b. Trách nhiệm an toàn: tổ chức cung cấp dịch vụ phải:

1. Xác định Giám đốc điều hành có trách nhiệm thực hiện giải trình cao nhất, thay mặt cho tổ chức để thực hiện và duy trì Hệ thống Quản lý an toàn;

2. Xác định rõ ràng phạm vi trách nhiệm giải trình về an toàn trong toàn bộ tổ chức, bao hàm cả trách nhiệm giải trình trực tiếp về an toàn trong bộ phận quản lý cấp cao;

3. Xác định trách nhiệm giải trình của bộ phận quản lý, không kể các chức năng khác, cũng như các nhân viên đối với thực hiện an toàn của Hệ thống Quản lý an toàn;

4. Cung cấp tài liệu và truyền đạt các trách nhiệm thực hiện an toàn, trách nhiệm giải trình và thẩm quyền trong toàn tổ chức;

5. Định rõ các cấp quản lý có thẩm quyền đưa ra các quyết định liên quan tới khả năng cho phép rủi ro an toàn.

c. Bổ nhiệm nhân sự an toàn chủ chốt: tổ chức cung cấp dịch vụ phải bổ nhiệm 01 người quản lý an toàn chịu trách nhiệm thực hiện và duy trì hiệu quả của Hệ thống Quản lý an toàn.

d. Phối hợp lập kế hoạch ứng phó khẩn nguy: tổ chức cung cấp dịch vụ phải đảm bảo rằng kế hoạch ứng phó khẩn nguy được phối hợp một cách phù hợp với các kế hoạch ứng phó khẩn nguy của các tổ chức mà phải họ phải giao kết trong khi thực hiện việc cung cấp sản phẩm và dịch vụ của mình.

e. Tài liệu Hệ thống Quản lý an toàn (SMS).

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và ban hành kế hoạch thực hiện Hệ thống Quản lý an toàn, trong đó chỉ rõ sự tiếp cận của tổ chức đối với quản lý an toàn bằng cách thức phù hợp với các mục tiêu an toàn của tổ chức.

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì tài liệu Hệ thống Quản lý an toàn bao gồm các nội dung sau:

i. Các mục tiêu và chính sách an toàn;

ii. Các yêu cầu của Hệ thống Quản lý an toàn;

iii. Các quy trình và các cách thức thực hiện Hệ thống Quản lý an toàn;

iv. Trách nhiệm giải trình, trách nhiệm điều hành và thẩm quyền đối với các quy trình và cách thức thực hiện Hệ thống Quản lý an toàn;

3. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì một sổ tay Hệ thống Quản lý an toàn như là một phần của Tài liệu Hệ thống Quản lý an toàn của mình.

### **PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 1.185: QUẢN LÝ RỦI RO AN TOÀN**

#### **a. Nhận dạng môi nguy hiểm:**

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì cách thức để nhận dạng các môi nguy hiểm liên quan tới sản phẩm hoặc dịch vụ hàng không của mình;
2. Nhận dạng môi nguy hiểm phải dựa trên việc sử dụng kết hợp các phương pháp phản ứng, chủ động và dự đoán việc thu thập dữ liệu an toàn.

b. Giảm thiểu và đánh giá rủi ro an toàn: tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì cách thức đảm bảo phân tích, đánh giá và kiểm soát các rủi ro an toàn liên quan tới các môi nguy hiểm được nhận dạng.

### **PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 1.185: ĐẢM BẢO AN TOÀN**

#### **a. Đo lường và giám sát thực hiện an toàn:**

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì các phương thức để xác minh việc thực hiện an toàn và để xác nhận hiệu quả của việc kiểm soát rủi ro an toàn;
2. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xác định các chỉ số thực hiện an toàn và các mục tiêu an toàn của Hệ thống Quản lý an toàn.

b. Quản lý sự thay đổi: tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì cách thức để nhận dạng sự thay đổi có thể ảnh hưởng tới mức độ rủi ro an toàn liên quan tới các sản phẩm và dịch vụ hàng không của mình, cũng như để nhận dạng và quản lý các rủi ro an toàn có thể xuất phát từ những sự thay đổi đó.

c. Cải tiến liên tục Hệ thống Quản lý an toàn: tổ chức cung cấp dịch vụ phải theo dõi và đánh giá hiệu quả các cách thức của Hệ thống Quản lý an toàn của họ để cho phép tiếp tục cải tiến tổng thể việc thực hiện Hệ thống Quản lý an toàn.

### **PHỤ LỤC 5 ĐIỀU 1.185: KHUYẾN KHÍCH AN TOÀN**

#### **a. Huấn luyện và đào tạo:**

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì chương trình huấn luyện an toàn để đảm bảo toàn thể nhân viên được huấn luyện và có đủ khả năng để thực hiện nhiệm vụ quản lý an toàn của họ;
2. Phạm vi của Chương trình huấn luyện an toàn phải phù hợp với từng cá nhân tham gia vào Hệ thống Quản lý an toàn.

b. Phổ biến an toàn: tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì phương thức tuyên truyền, phổ biến an toàn để:

1. Đảm bảo toàn bộ nhân viên nhận thức được Hệ thống Quản lý an toàn với mức độ tương ứng với vị trí công việc của họ;
2. Truyền tải thông tin an toàn quan trọng;
3. Giải thích về những hành động an toàn đặc thù được thực hiện;
4. Giải thích về các quy trình an toàn được giới thiệu và thay đổi.”

[www.LuatVietnam.vn](http://www.LuatVietnam.vn)

## PHỤ LỤC II

### Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 3 Bộ QCATHK

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

#### 1. Bổ sung khoản c Điều 3.243 như sau:

“c. Bảng biểu và nhãn mác hướng dẫn an toàn cho hành khách trong khoang hành khách phải có tiếng Việt và tiếng Anh.”

#### 2. Bổ sung khoản c Điều 3.410 như sau:

“c. Bảng biểu và nhãn mác hướng dẫn an toàn cho hành khách trong khoang hành khách phải có tiếng Việt và tiếng Anh.”

#### 3. Bổ sung khoản c Điều 3.607 như sau:

“c. Bảng biểu và nhãn mác hướng dẫn an toàn cho hành khách trong khoang hành khách phải có tiếng Việt và tiếng Anh.”

[www.LuatVietnam.vn](http://www.LuatVietnam.vn)



## PHỤ LỤC III

### Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ QCATHK

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

#### 1. Sửa đổi, bổ sung Điều 4.010 như sau:

“Phần này đưa ra các quy trình phải sử dụng để cấp, gia hạn, chuyển giao và thu hồi Giấy chứng nhận đủ Điều kiện bay”.

#### 2. Bổ sung khoản c Điều 4.013 như sau:

“c. Cục Hàng không Việt Nam có thể cấp Giấy chứng nhận đủ Điều kiện bay xuất khẩu cho tàu bay đăng ký tại Việt Nam được chuyển giao đăng ký cho Quốc gia thành viên khác.”

#### 3. Sửa đổi, bổ sung khoản a, b Điều 4.033 như sau:

“a. Cục Hàng không Việt Nam cấp, công nhận Giấy chứng nhận tiếng ồn cho tàu bay mang quốc tịch Việt Nam, tàu bay mang quốc tịch nước ngoài nhưng khai thác theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp khi tàu bay đó đáp ứng các yêu cầu sau đây:

1. Phù hợp với Giấy chứng nhận loại đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận đối với kiểu loại tàu bay đó;

2. Trong trạng thái đảm bảo khai thác an toàn.

b. Giấy chứng nhận tiếng ồn được cấp, công nhận đồng thời với việc cấp, công nhận Giấy chứng nhận đủ Điều kiện bay.”

#### 4. Bổ sung Điều 4.037 như sau:

“a. Chủ sở hữu hoặc Người khai thác phải cung cấp cho Cục Hàng không Việt Nam tài liệu bay của tàu bay xin cấp giấy chứng nhận đủ Điều kiện bay.

b. Cục Hàng không Việt Nam xác định tính hợp lệ và sự phù hợp của Tài liệu bay đối với tàu bay cụ thể tương ứng trước khi cấp, công nhận, gia hạn giấy chứng nhận đủ Điều kiện bay.

c. Tài liệu tàu bay phải được cập nhật thay đổi phù hợp với các thay đổi bắt buộc do Quốc gia đăng ký tàu bay ban hành.”

#### 5. Bãi bỏ Ghi chú 3 của điểm 2 khoản a Điều 4.057.

#### 6. Sửa đổi, bổ sung tiêu đề khoản a Điều 4.063 như sau:

“a. Ngoại trừ Người khai thác tàu bay khai thác theo AOC, chủ sở hữu và Người khai thác tàu bay lớn, tàu bay trang bị nhiều động cơ tuốc-bin phản lực, tàu bay trang bị nhiều động cơ tuốc-bin cánh quạt và máy bay trực thăng trang bị động cơ tuốc-bin phải chọn, chỉ rõ trong hồ sơ bảo dưỡng tàu bay và sử dụng một trong các Chương trình sau đây để kiểm tra tàu bay:”

#### **7. Sửa đổi khoản b, c Điều 4.065 như sau:**

“b. Trong vòng 30 ngày làm việc kể từ ngày nhận được công văn đề nghị của chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét phê chuẩn chương trình bảo dưỡng tàu bay.

c. Ngoại trừ trường hợp khẩn cấp yêu cầu phải hành động ngay lập tức nhằm đảm bảo an toàn bay, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét phê duyệt chương trình bảo dưỡng tàu bay của chủ sở hữu hoặc Người khai thác trong thời hạn 07 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được công văn đề nghị.”

#### **8. Bổ sung Điều 4.067 như sau:**

##### **“4.067 CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI CHỦ SỞ HỮU HOẶC NGƯỜI THUÊ TÀU BAY**

a. Chủ sở hữu tàu bay đăng ký tại Việt Nam hoặc trong trường hợp tàu bay cho thuê, Người thuê tàu bay phải đảm bảo rằng:

1. Tàu bay được duy trì đủ điều kiện bay;
2. Các thiết bị khẩn nguy và khai thác cần thiết cho chuyến bay dự kiến phải hoạt động được;
3. Giấy chứng nhận đủ Điều kiện bay còn hiệu lực.

b. Chủ sở hữu tàu bay hoặc Người thuê tàu bay đăng ký tại Việt Nam không được phép khai thác tàu bay trừ khi tàu bay được bảo dưỡng và ký xác nhận hoàn thành sau bảo dưỡng do Tổ chức bảo dưỡng được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc tổ chức bảo dưỡng được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận phù hợp theo quy định của Phần 5 Bộ QCATK.

c. Chủ sở hữu tàu bay hoặc Người thuê tàu bay phải đảm bảo việc bảo dưỡng tàu bay được thực hiện tuân thủ theo Chương trình bảo dưỡng được Quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn.”

#### **9. Sửa đổi, bổ sung Điều 4.075 như sau:**

##### **“4.075 NHÂN VIÊN ĐƯỢC UỶ QUYỀN THỰC HIỆN BẢO DƯỠNG**

“a. Công việc bảo dưỡng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay được thực hiện bởi đối tượng sau:

1. Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (AMT), Nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (ARS) được uỷ quyền của Tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn trong phạm vi năng định được phê chuẩn của AMO;

2. Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (AMT), Nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (ARS) được uỷ quyền của Người khai thác được cấp AOC có hệ thống bảo dưỡng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận phù hợp với quy định tại Phần 5 Bộ QCATHK;

b. Nhà sản xuất được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn cấp Giấy chứng nhận AMO có thể:

1. Tân tạo hoặc thay đổi bất kỳ thiết bị tàu bay nào mà mình sản xuất theo Giấy chứng nhận loại hoặc Giấy chứng nhận sản xuất;

2. Tân tạo hoặc thay đổi bất kỳ thiết bị tàu bay nào mà mình sản xuất theo Tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với thiết bị tàu bay (TSO), giấy phép chế tạo thiết bị tàu bay (PMA) hoặc tiêu chuẩn kỹ thuật về quá trình và sản phẩm do quốc gia thiết kế ban hành;

3. Thực hiện kiểm tra theo yêu cầu của Phần này trên tàu bay mà mình sản xuất nếu đang hoạt động theo Giấy chứng nhận sản xuất hoặc theo hệ thống kiểm tra sản phẩm được phê chuẩn cho loại tàu bay đó. ”

#### **10. Sửa đổi, bổ sung tiêu đề, điểm 1, 2 khoản a Điều 4.077 như sau:**

“a. Việc cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác, bảo dưỡng dự phòng, tân tạo hoặc cải tiến cho tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị được thực hiện bởi các đối tượng sau:

1. Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (AMT) và Nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (ARS) được uỷ quyền của Tổ chức bảo dưỡng AMO được phê chuẩn trong phạm vi năng định phê chuẩn của AMO;

2. AMT và ARS được uỷ quyền của Người khai thác tàu bay được cấp AOC có hệ thống bảo dưỡng tương đương mô tả trong Phần 5 Bộ QCATHK được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn trong phạm vi được phê chuẩn.”

#### **11. Sửa đổi Điều 4.080 như sau:**

##### **“4.080 NGƯỜI ĐƯỢC UỶ QUYỀN KIỂM TRA**

Giám sát viên an toàn của Cục Hàng không Việt Nam và các cá nhân sau được quyền kiểm tra theo yêu cầu của Phần này đối với tàu bay và thiết bị tàu bay trước hoặc sau khi được bảo dưỡng:

a. AMT được uỷ quyền của Tổ chức bảo dưỡng AMO được phê chuẩn có thể tiến hành kiểm tra tàu bay hoặc thiết bị tàu bay trong phạm vi năng định được phê chuẩn của AMO;

b. AMT được uỷ quyền của Người khai thác tàu bay được cấp AOC có hệ thống bảo dưỡng tương đương mô tả trong Phần 5 Bộ QCATHK được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn có thể thực hiện kiểm tra tàu bay và thiết bị tàu bay trong phạm vi được phê chuẩn.”

## **12. Sửa đổi, bổ sung Điều 4.100 như sau:**

### **“4.100 HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CỦA CHỦ SỞ HỮU**

a. Chủ sở hữu, Người khai thác tàu bay phải lưu giữ hồ sơ bảo dưỡng của tàu bay bao gồm các thông tin sau:

1. Tổng thời gian khai thác (giờ bay, thời gian theo lịch và tần suất cất, hạ cánh) của tàu bay và các thiết bị có quy định thợ mệnh;

2. Tình trạng tuân thủ đối với các yêu cầu về duy trì đủ điều kiện bay bắt buộc bao gồm danh sách các chỉ lệnh đủ điều kiện bay (AD) và phương pháp, cách thức tuân thủ;

3. Chi tiết các công việc sửa chữa và cải tiến bao gồm các công việc được thực hiện và tháo, lắp các thiết bị;

4. Tổng thời gian khai thác (giờ bay, thời gian theo lịch và tần suất cất, hạ cánh, khi cần thiết) kể từ lần đại tu gần nhất của tàu bay hoặc các trang thiết bị trên tàu bay bao gồm:

i. Tổng thời gian khai thác;

ii. Ngày đại tu gần nhất;

iii. Tổng thời gian khai thác từ lần đại tu gần nhất;

iv. Ngày kiểm tra gần nhất.

5. Tình trạng hiện tại của tàu bay tương ứng với Chương trình bảo dưỡng bao gồm trạng thái kiểm tra hiện tại của tàu bay.

6. Hồ sơ bảo dưỡng chi tiết bao gồm chữ ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng.”

## **13. Sửa đổi, bổ sung Điều 4.105 như sau:**

### **“4.105 CHUYỂN GIAO HỒ SƠ BẢO DƯỠNG**

a. Trong trường hợp có sự thay đổi tạm thời của chủ sở hữu hoặc người thuê, chủ sở hữu hoặc người khai thác tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam phải



chuyển giao cho các chủ sở hữu hoặc người thuê mới toàn bộ hồ sơ theo quy định tại Phần này đối với tàu bay đó tại thời điểm bán hoặc cho thuê.

b. Trong trường hợp có sự thay đổi vĩnh viễn của chủ sở hữu hoặc người thuê, chủ sở hữu hoặc người khai thác tàu bay đăng ký Quốc tịch Việt Nam phải chuyển giao cho các chủ sở hữu hoặc người thuê mới, toàn bộ hồ sơ theo quy định tại Phần này đối với tàu bay đó tại thời điểm bán hoặc cho thuê.

c. Các hồ sơ này dưới hình thức tài liệu giấy hoặc số hóa phải được chuyển giao theo sự thỏa thuận của Người mua, Người thuê. Nếu hồ sơ chuyển giao dưới hình thức số hóa thì phải đảm bảo khả năng thể hiện và in thông tin theo cách thức được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.”

#### **14. Sửa đổi, bổ sung Điều 4.107 như sau:**

##### **“4.107 LẬP HỒ SƠ BẢO DƯỠNG**

a. Khi công việc bảo dưỡng phòng ngừa, tân tạo, cải tiến tàu bay hoặc thành phần, thiết bị tàu bay được thực hiện đạt yêu cầu, các cá nhân thực hiện phải hoàn thiện mục xác nhận trong hồ sơ bảo dưỡng rằng công việc bảo dưỡng đã được thực hiện đạt yêu cầu và phù hợp với dữ liệu và quy trình được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

b. Nội dung tối thiểu của mục xác nhận hoàn thành bảo dưỡng phải bao gồm:

1. Chi tiết hoặc tham chiếu tới dữ liệu được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận của công việc bảo dưỡng đã thực hiện;

2. Ngày thực hiện công việc bảo dưỡng;

3. Khi cần thiết, danh tính, thông tin xác nhận của tổ chức bảo dưỡng;

4. Danh tính, thông tin xác nhận của người có thẩm quyền hoặc người ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng (tên, chữ ký, số chứng chỉ và loại chứng chỉ);

5. Người xác nhận hoàn thành bảo dưỡng chỉ sử dụng một mẫu chữ ký duy nhất cho công việc đã thực hiện.

c. Các cá nhân thực hiện công việc phải nhập hồ sơ của sửa chữa, cải tiến lớn và loại bỏ các mẫu hồ sơ theo phương thức được Cục Hàng không Việt Nam quy định tại Phụ lục 1 Điều 4.107 cho mẫu các yêu cầu hoàn thành bảo dưỡng bổ sung.

d. Cá nhân làm việc dưới sự giám sát của AMT không được phép thực hiện kiểm tra theo yêu cầu của Phần này hoặc bất kỳ dạng kiểm tra nào thực hiện sau sửa chữa hoặc cải tiến lớn.”

#### **15. Bãi bỏ Điều 4.123.**

#### **16. Bãi bỏ Điều 4.125.**

## PHỤ LỤC IV

### Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ QCATHK

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

#### 1. Sửa đổi điểm 12 và điểm 14 khoản a Điều 5.003

a. Sửa đổi điểm 12 khoản a Điều 5.003 như sau:

“12. **Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng:** là tài liệu được giám đốc điều hành bảo dưỡng ký cam kết trong đó mô tả chi tiết tổ chức và trách nhiệm của bộ máy điều hành của tổ chức bảo dưỡng, phạm vi công việc, mô tả cơ sở hạ tầng, các quy trình bảo dưỡng và hệ thống kiểm tra, đảm bảo chất lượng;”

b. Sửa đổi điểm 14 khoản a Điều 5.003 như sau:

“14. **Tài liệu phạm vi hoạt động:** quyền và giới hạn hoạt động được xác định trong Giấy chứng nhận của tổ chức được phê chuẩn;”

#### 2. Sửa đổi tiêu đề của Điều 5.015 như sau:

**“GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN VÀ TÀI LIỆU PHẠM VI HOẠT ĐỘNG”**

#### 3. Sửa đổi, bổ sung điểm 3 khoản c Điều 5.020 như sau:

“3. Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn có các quy trình điều hành công việc sẽ được thực hiện tại địa điểm khác với căn cứ của AMO.”

#### 4. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 5.037 như sau:

“b. Người sở hữu Giấy chứng nhận phê chuẩn đã hết hạn, tự từ bỏ, bị Cục Hàng không Việt Nam tạm đình chỉ hoặc thu hồi phải hoàn trả Giấy chứng nhận phê chuẩn cùng với tài liệu phạm vi hoạt động về Cục Hàng không Việt Nam;”

#### 5. Sửa đổi, bổ sung tiết iv, v điểm 1, điểm 7 khoản a và tiêu đề khoản a Điều 5.040

a. Sửa đổi, bổ sung tiết iv, v điểm 1, tiêu đề điểm 1 khoản a và tiêu đề khoản a Điều 5.040 như sau:

“a. Các năng định cấp cho AMO được ghi trong Tài liệu phạm vi hoạt động kèm theo Giấy chứng nhận phê chuẩn:

1. Các năng định tàu bay: Năng định tàu bay cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến tàu bay, bao gồm công việc trên hệ thống tạo lực của tàu bay tới mức, nhưng không bao gồm, đại tu theo định nghĩa thuật ngữ này tại Phần 5 Bộ QCATHK, theo các cấp sau:

iv. Cấp 4: máy bay trực thăng (ngoại trừ máy bay trực thăng chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn bằng hoặc nhỏ hơn 2.730 kg;

v. Cấp 5: máy bay trực thăng (ngoại trừ máy bay trực thăng chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn

hơn 2.730 kg; ”

b. Sửa đổi, bổ sung điểm 7 khoản a Điều 5.040 như sau :

“7. Các năng định thiết bị: năng định thiết bị cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng hoặc cải tiến các thiết bị phụ theo các cấp sau đây:”

**6. Sửa đổi, bổ sung khoản a và b Điều 5.043 sau:**

“a. Khi có lý do xác đáng, Cục Hàng không Việt Nam có thể cấp năng định hạn chế cho AMO thực hiện bảo dưỡng hoặc cải tiến chỉ một loại tàu bay, hệ thống sinh lực, cánh quạt, vô tuyến, đồng hồ, thiết bị phụ cụ thể hoặc một phần của chúng hoặc chỉ thực hiện bảo dưỡng chuyên dụng yêu cầu thiết bị và kỹ năng thông thường không có trong phạm vi hoạt động của AMO. Năng định như vậy có thể hạn chế cho loại tàu bay, động cơ hoặc phân hợp thành hoặc cho một số phần do một nhà sản xuất cụ thể chế tạo. ”

b. Năng định hạn chế được cấp cho:

1. Tàu bay;
2. Hệ thống sinh lực;
3. Cánh quạt;
4. Thiết bị điện - điện tử;
5. Các hệ thống máy tính;
6. Đồng hồ;
7. Các thiết bị phụ;

8. Cho mục đích khác, khi Cục Hàng không Việt Nam cho rằng yêu cầu của AMO là thích hợp. ”

**7. Sửa đổi, bổ sung khoản b và c Điều 5.067 như sau:**

“b. Việc phân phối công việc và tổ chức ca kíp làm việc phải tính đến giới hạn khả năng con người quy định tại Phụ lục 1 Điều 5.067.

c. Khi có sự thay đổi đội ngũ thực hiện công việc bảo dưỡng, các thông tin liên quan phải được trao đổi một cách thích hợp giữa nhân viên hai ca để đảm bảo việc bàn giao các thông tin liên quan đến bảo dưỡng tàu bay. ”

**8. Sửa đổi, bổ sung điểm 4 khoản b Điều 5.083 như sau:**

“4. Quản lý đảm bảo chất lượng và an toàn.”

**9. Sửa đổi, bổ sung điểm 5 khoản f Điều 5.087 như sau:**

“5. Bao gồm các tham chiếu tới Bộ QCATHK.”

**10. Sửa đổi, bổ sung khoản g Điều 5.095 như sau:**

“g. Đội ngũ nhân viên bảo dưỡng và ký xác nhận bảo dưỡng phải đáp ứng các yêu cầu về phân loại, được đào tạo ban đầu và đào tạo lại, bao gồm đào tạo về chuyên môn, an toàn và yếu tố con người theo các nhiệm vụ và trách nhiệm được phân công, phù hợp với chương trình được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.”



## **11. Sửa đổi, bổ sung Điều 5.100 như sau:**

### **“5.100 CHƯƠNG TRÌNH AN TOÀN**

a. AMO phải có hệ thống quản lý an toàn đáp ứng các yêu cầu quy trình trong Phần 1 Chương I Bộ QCATHK và được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

b. Hệ thống quản lý an toàn của AMO phải xác định rõ các ranh giới về trách nhiệm an toàn trong toàn bộ tổ chức bảo dưỡng, bao gồm cả trách nhiệm trực tiếp về an toàn của bộ máy điều hành cao nhất.”

## **12. Bổ sung khoản g Điều 5.135 như sau:**

“g. Cơ sở nhà xưởng phải đáp ứng các yêu cầu về bảo vệ môi trường quy định tại Thông tư 53/2012/TT-BGTVT ngày 25/12/2012 của Bộ Giao thông vận tải quy định về bảo dưỡng môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng.”

## **13. Sửa đổi, bổ sung khoản b và d Điều 5.137 như sau:**

a. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 5.137 như sau:

“b. Cục Hàng không Việt Nam có thể miễn trừ việc AMO phải sở hữu các trang thiết bị và dụng cụ chuyên dụng để thực hiện bảo dưỡng hoặc sửa chữa tàu bay, thiết bị tàu bay nêu trong Tài liệu phạm vi hoạt động của AMO nếu các trang thiết bị và dụng cụ được thuê mượn bằng hợp đồng và được AMO kiểm soát đầy đủ khi cần.”

b. Sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 5.137 như sau :

“d. AMO phải đảm bảo các trang thiết bị, dụng cụ, thiết bị thử nghiệm sử dụng trong sản xuất hoặc để xác định tính khả phi phải được hiệu chuẩn để đảm bảo tính chính xác đáp ứng các tiêu chuẩn được chấp thuận bởi Cục Hàng không Việt Nam và có khả năng truy nguyên tới các tiêu chuẩn do tổ chức thiết kế của trang thiết bị, dụng cụ, thiết bị thử nghiệm đó.”

## **14. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 5.140 như sau:**

“a. AMO phải có đầy đủ dữ liệu được phê chuẩn thích hợp với công việc thực hiện được phê chuẩn do Cục Hàng không Việt Nam, tổ chức thiết kế tàu bay, thiết bị tàu bay, các tổ chức thiết kế được phê chuẩn của quốc gia sản xuất và quốc gia thiết kế cung cấp.”

## **15. Sửa đổi, bổ sung khoản b và c Điều 5.150 như sau:**

“b. Thiết bị tàu bay được bảo dưỡng khi tháo khỏi tàu bay phải được cấp xác nhận bảo dưỡng cho công việc bảo dưỡng và xác nhận bảo dưỡng khác liên quan cho việc lắp đặt hoàn chỉnh lên tàu bay sau khi thực hiện xong việc lắp đặt.

c. Xác nhận bảo dưỡng phải bao gồm:

1. Các chi tiết cơ bản của công việc bảo dưỡng đã được thực hiện;
2. Ngày tháng năm thực hiện bảo dưỡng;
3. Tên, số phê chuẩn của AMO;



4. Số Giấy chứng nhận phê chuẩn uỷ quyền và chữ ký của người ký xác nhận bảo dưỡng;

5. Việc xác nhận bảo dưỡng được quy định tại Phụ lục 1 Điều 5.150.”

**16. Sửa đổi, bổ sung tiêu đề khoản b; tiết i điểm 1 khoản b Phụ lục 1 Điều 5.043 như sau:**

a. Sửa đổi tiêu đề khoản b Phụ lục 1 Điều 5.043 như sau:

“b. Năng định hệ thống sinh lực.”

b. Sửa đổi, bổ sung tiết i điểm 1 khoản b Phụ lục 1 của Điều 5.043 như sau:

“i. Bảo dưỡng hệ thống sinh lực, bao gồm cả thay thế các chi tiết:

A. Thực hiện làm sạch bằng hoá chất và cơ học;

B. Thực hiện phân rã;

C. Thay thế bạc lót, ổ bi, chốt và vòng cách;

D. Thực hiện các công việc gia nhiệt có thể cần sử dụng các phương pháp được khuyến cáo yêu cầu phải có các phương tiện nung được kiểm soát nhiệt độ;

E. Thực hiện các công việc làm lạnh hoặc co rút;

F. Tháo và thay thế các chốt;

G. Khắc thông tin nhận dạng;

H. Sơn vỏ động cơ và các thiết bị;

I. Phủ chất chống ô-xy hoá cho các chi tiết.”

c. Bổ sung tiết xi điểm 3 khoản b Phụ lục 1 của Điều 5.043 như sau:

“xi. Dóng và điều chỉnh các cơ cấu điều khiển động cơ.”

d. Sửa đổi, bổ sung tiết ii điểm 2 khoản d Phụ lục 1 của Điều 5.043 như sau:

“ii. Đo công suất phát thiết bị vô tuyến; Đo các giá trị điều hòa, nhiễu và biến dạng của thiết bị thông tin;”

e. Sửa đổi, bổ sung khoản g Phụ lục 1 của Điều 5.043 như sau:

“g. Năng định thiết bị:

1. Cấp 1, 2, 3 và 4:

i. Thực hiện các chức năng sau theo tiêu chuẩn kỹ thuật và các khuyến cáo của nhà sản xuất:

A. Tìm hồng hóc của phụ tùng;

B. Bảo dưỡng và cải tiến phụ tùng, bao gồm lắp đặt và thay thế các chi tiết;

C. Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn các phụ tùng được lắp hoặc tháo khỏi tàu bay một cách thích hợp.

D. Gia công, chế tạo các chi tiết đơn giản phục vụ cho công tác bảo dưỡng, cải tiến.”

**17. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 5.067 như sau:**

**“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.056: LẬP KẾ HOẠCH NHÂN LỰC**

- a. AMO phải lập kế hoạch giờ công chứng tỏ tổ chức có đầy đủ nhân lực cho kế hoạch dự kiến thực hiện.
- b. Nếu AMO thực hiện bảo dưỡng nội trường, kế hoạch sẽ phải liên quan đến việc đưa tàu bay về hanga.
- c. Kế hoạch giờ công phải thường xuyên được cập nhật.
- d. Công việc thực hiện trên bất kỳ tàu bay nào đăng ký ngoài Việt Nam phải được tính đến nếu việc đó ảnh hưởng đến kế hoạch giờ công.
- e. Việc giám sát chất lượng về sự tuân thủ kế hoạch giờ công phải đủ để đáp ứng yêu cầu của khoản b Điều 5.067.
- g. Các nhân viên kế hoạch, nhân viên kỹ thuật, giám sát viên và nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải được đánh giá về năng lực bằng đánh giá “thực tế công việc” hoặc liên quan đến các chức năng cụ thể của họ bên trong AMO trước khi cho phép làm việc độc lập.
- h. Để trợ giúp công tác đánh giá năng lực, phải có mô tả công việc cho từng vị trí.
- i. Nhân viên lập kế hoạch có khả năng diễn giải các yêu cầu bảo dưỡng thành các nhiệm vụ (nội dung) bảo dưỡng, và có nhận thức rõ không được phép thực hiện sai lệch so với chương trình bảo dưỡng tàu bay.
- k. Các nhân viên kỹ thuật có khả năng thực hiện các nhiệm vụ (nội dung) bảo dưỡng phải đạt mọi tiêu chuẩn quy định trong chỉ dẫn bảo dưỡng và phải thông báo cho giám sát viên về các lỗi sai liên quan đến yêu cầu phải sửa chữa để xác lập lại tiêu chuẩn bảo dưỡng được yêu cầu.
- l. Các giám sát viên có khả năng đảm bảo rằng tất cả các nhiệm vụ (nội dung) bảo dưỡng được thực hiện và nếu không được thực hiện hoặc có bằng chứng rằng có nội dung (nhiệm vụ) bảo dưỡng không thể thực hiện được theo chỉ dẫn bảo dưỡng thì các vấn đề đó được báo cáo và được sự đồng ý của hệ thống đảm bảo chất lượng.
- m. Nhân viên xác nhận bảo dưỡng có khả năng xác định khi nào tàu bay hoặc thiết bị tàu bay đủ điều kiện hoặc không đủ điều kiện cho phép khai thác.
- n. Nhân viên lập kế hoạch, giám sát viên, và đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải chứng minh được sự hiểu biết về các quy trình của AMO liên quan đến vai trò cụ thể của họ.”

**18. Sửa đổi, bổ sung điểm 4 khoản b và bổ sung khoản k Phụ lục 1 Điều 5.083 như sau:**

- a. Sửa đổi, bổ sung điểm 4 khoản b Phụ lục 1 Điều 5.083 như sau:  
“4. Phụ trách đảm bảo chất lượng và an toàn;”
- b. Bổ sung phần khoản k Phụ lục 1 Điều 5.083 như sau:  
“k. Nhân viên xác nhận bảo dưỡng có thể báo cáo cho bất kỳ người phụ trách nào nêu trên phụ thuộc vào phương thức kiểm soát mà AMO sử dụng (nhân viên

kỹ thuật có giấy phép, kiểm tra độc lập, giám sát viên có chức năng kép...) nhưng đội ngũ giám sát đảm bảo chất lượng phải độc lập.”

**19. Sửa đổi, bổ sung khoản a Phụ lục 1 Điều 5.087 như sau:**

“a. AMO phải có tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng bao gồm các thông tin sau:

1. Bản cam kết có chữ ký xác nhận của giám đốc điều hành: cam kết tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng và các quy trình liên quan đảm bảo việc tuân thủ của AMO với các quy định của Phần này và duy trì việc tuân thủ trong mọi thời điểm được phê chuẩn; trường hợp giám đốc điều hành (Accountable Manager) của AMO không phải là Người đứng đầu tổ chức (CEO) thì bản cam kết này phải được ký xác nhận bởi cả hai người nêu trên;

2. Chính sách an toàn và chất lượng: mô tả hệ thống đảm bảo chất lượng độc lập nhằm giám sát việc tuân thủ và tính đầy đủ của các quy trình (hoặc hệ thống kiểm tra) để đảm bảo các công việc bảo dưỡng được thực hiện đúng; tàu bay và các thiết bị được ký xác nhận đưa vào khai thác theo đúng các quy định, bao gồm cả các quy trình tự đánh giá bao gồm cả phương pháp và tần suất thực hiện việc tự đánh giá và các quy trình báo cáo đến giám đốc điều hành để thực hiện công việc rà soát và có biện pháp khắc phục;

3. Tên tuổi và chức danh của các vị trí quan trọng của AMO đã được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận theo quy định;

4. Nhiệm vụ và trách nhiệm của các vị trí quan trọng, bao gồm cả các vấn đề liên quan mà họ sẽ trực tiếp làm việc với Cục Hàng không Việt Nam trên danh nghĩa của AMO;

5. Sơ đồ tổ chức và sự phân định trách nhiệm của AMO đối với các vị trí quan trọng;

6. Danh sách nhân viên ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng;

7. Mô tả khái quát nguồn nhân lực;

8. Mô tả khái quát về cơ sở, trang thiết bị nhà xưởng ở từng địa điểm được nêu trong phạm vi công việc của AMO;

9. Phạm vi công việc nêu rõ các mức độ công việc được phê chuẩn thực hiện;

10. Chương trình đào tạo;

11. Quy trình thông báo các thay đổi của AMO;

12. Quy trình sửa đổi tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng;

13. Mô tả phương pháp được sử dụng để hoàn thiện và lưu giữ hồ sơ bảo dưỡng để chứng tỏ tất cả các yêu cầu về ký và cho phép khai thác được đáp ứng;

14. Mô tả quy trình chuẩn bị cho phép khai thác và các trường hợp phải ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng trước khi đưa vào khai thác;

15. Mô tả các quy trình bổ sung để tuân thủ các quy trình bảo dưỡng của tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng và yêu cầu khác của Người khai thác;



16. Mô tả quy trình nhận, sửa đổi và phân phối trong nội bộ tổ chức bảo dưỡng tất cả các dữ liệu được phê chuẩn liên quan đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay từ chủ sở hữu Giấy chứng nhận phê chuẩn loại hoặc tổ chức thiết kế loại;

17. Mô tả các quy trình được sử dụng để xác lập năng lực của đội ngũ nhân viên bảo dưỡng tàu bay;

18. Mô tả các quy trình bảo dưỡng của AMO, bao gồm các quy trình kiểm tra đầu vào, kiểm tra không phá hủy và các quy trình khác của hoạt động bảo dưỡng;

19. Mô tả các quy trình để tuân thủ các thông báo kỹ thuật và các yêu cầu báo cáo của Phần 4 Bộ QCATHK;

20. Quy trình kiểm soát hoạt động bảo dưỡng thực hiện ngoài căn cứ;

21. Quy trình kiểm soát dụng cụ, thiết bị;

22. Các quy trình của AMO và hệ thống đảm bảo chất lượng;

23. Danh mục các Người khai thác tàu bay mà AMO cung cấp dịch vụ bảo dưỡng;

24. Danh mục các tổ chức liên quan đến công việc bảo dưỡng;

25. Danh mục các cơ sở bảo dưỡng ngoại trường, bảo dưỡng nội trường, bảo dưỡng thiết bị;

26. Danh mục các nhà thầu phụ;”

## **20. Bãi bỏ Phụ lục 2 và Sửa đổi Phụ lục 1 Điều 5.095**

a. Sửa đổi phụ lục 1 Điều 5.095 như sau:

### **“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.095: ĐÀO TẠO NHÂN LỰC**

a. Công tác đào tạo đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải được thực hiện bởi AMO hoặc tổ chức được AMO lựa chọn. Bất luận trường hợp nào, AMO cũng phải xây dựng được nội dung và tiêu chuẩn đào tạo, cũng như tiêu chuẩn tuyển chọn những người dự kiến sẽ đào tạo. Tiêu chuẩn tuyển chọn được xây dựng nhằm mục đích đảm bảo rằng các học viên sẽ có cơ hội hoàn thành tốt khoá học.

b. Cuối khoá đào tạo phải tổ chức thi.

c. Đào tạo ban đầu phải bao trùm:

1. Lý thuyết kỹ thuật cơ bản liên quan đến cấu trúc thân cánh và các hệ thống lắp trên tàu bay theo cấp mà AMO dự kiến bảo dưỡng;

2. Các thông tin chuyên biệt về loại tàu bay cụ thể mà cá nhân sẽ trở thành nhân viên xác nhận bảo dưỡng, bao gồm cả thông tin về ảnh hưởng của các sửa chữa và các hỏng hóc cấu trúc, hệ thống;

3. Các quy trình của AMO liên quan đến các nhiệm vụ của đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng.

d. Đào tạo định kỳ phải bao gồm các thay đổi của các quy trình trong nội bộ AMO và các thay đổi của tiêu chuẩn tàu bay, thiết bị tàu bay được bảo dưỡng.



e. Chương trình đào tạo phải bao gồm các chi tiết về số người sẽ được nhận đào tạo ban đầu để được phân loại là nhân viên xác nhận bảo dưỡng sau một thời hạn nhất định.

g. Chương trình đào tạo do AMO xây dựng cho đội ngũ nhân viên bảo dưỡng và đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải bao gồm đào tạo về kiến thức và kỹ năng liên quan đến khả năng con người, bao gồm cả kỹ năng phối hợp với các nhân viên bảo dưỡng khác và tổ lái.”

b. Bãi bỏ Phụ lục 2 Điều 5.095.

**21. Sửa đổi, bổ sung khoản a Phụ lục 1 Điều 5.137 như sau:**

“a. Tất cả các thiết bị, dụng cụ và thiết bị kiểm tra cần thiết để quyết định chấp thuận hoặc tìm khiếm khuyết về đủ điều kiện bay phải được truy nguyên tới các chuẩn được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận thừa nhận hoặc chuẩn do Nhà chế tạo thiết bị quy định.”

**22. Sửa đổi, bổ sung điểm 1 khoản a và khoản c Phụ lục 1 của Điều 5.140**

a. Sửa đổi, bổ sung điểm 1 khoản a Phụ lục 1 của Điều 5.140 như sau:

“1. Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và các văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết Luật Hàng không dân dụng Việt Nam;”

b. Sửa đổi, bổ sung khoản c Phụ lục 1 của Điều 5.140 như sau:

“c. Dữ liệu được phê chuẩn phải có đủ tại khu vực làm việc ở gần tàu bay hoặc thiết bị tàu bay được bảo dưỡng để các giám sát viên, nhân viên kỹ thuật và nhân viên xác nhận bảo dưỡng nghiên cứu.”

## PHỤ LỤC V

### Sửa đổi, bổ sung Phần 6 Bộ QCATHK

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

#### 1. Sửa đổi chữ viết tắt PBE của Điều 6.005 như sau:

“PBE - Thiết bị phòng độc;”

#### 2. Sửa đổi, bổ sung điểm 4 khoản b và khoản c, d, f, g Điều 6.007 như sau:

a. Sửa đổi, bổ sung điểm 4 khoản b Điều 6.007 như sau:

“4. Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận hoặc phê chuẩn”

b. Sửa đổi, bổ sung khoản c, d Điều 6.007 như sau:

“c. Mọi phương tiện và thiết bị lắp đặt trên tàu bay phải đáp ứng các quy định về đủ điều kiện bay.”

d. Trước khi khai thác tàu bay không đăng ký mang quốc tịch Việt Nam nhưng do người khai thác Việt Nam khai thác với chương trình kiểm soát đủ điều kiện bay do quốc gia đăng ký phê chuẩn hoặc chấp thuận, người sở hữu/khai thác phải đảm bảo rằng các phương tiện và thiết bị quy định trên tàu bay được lắp đặt phù hợp và kiểm soát chặt chẽ theo các quy định của quốc gia đăng ký.

c. Sửa đổi, bổ sung khoản f, g Điều 6.007 như sau:

“f. Nếu thiết bị được 01 thành viên tổ lái sử dụng tại vị trí của người đó trong suốt chuyến bay, thiết bị đó phải được lắp đặt để thành viên tổ lái đó có thể vận hành được dễ dàng;

g. Nếu 01 thiết bị được sử dụng bởi từ 02 thành viên tổ lái trở lên, thiết bị đó phải được lắp đặt sao cho các thành viên sử dụng có thể vận hành được dễ dàng từ các vị trí của họ.”

#### 3. Sửa đổi, bổ sung tiết i điểm 1 khoản b; điểm 7 khoản b và bãi bỏ khoản d Điều 6.013 như sau:

a. Sửa đổi, bổ sung tiết i điểm 1 khoản b như sau:

“i. Thiết bị phải được hoạt động tại mọi thời điểm khi cánh quạt bắt đầu xoay lá từ vị trí nhỏ nhất của góc lá cánh quạt cho tới vị trí góc lá cánh quạt đảo chiều tối đa, nhưng không nhất thiết phải hiển thị góc lá cánh quạt đảo chiều;”

b. Sửa đổi, bổ sung điểm 7 khoản b như sau:

“7. 01 đồng hồ cảnh báo áp suất nhiên liệu độc lập cho từng động cơ hoặc 01 thiết bị cảnh báo chính cho tất cả động cơ, có khả năng ngăn cách từng mạch cảnh báo khỏi thiết bị cảnh báo chính”

c. Bãi bỏ khoản d Điều 6.013.

#### 4. Bổ sung Điều 6.014 như sau:

## **“6.014 HỆ THỐNG THEO DÕI XU HƯỚNG VÀ TÌNH TRẠNG HOẠT ĐỘNG TRONG HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI**

a. Với hoạt động vận tải hàng không thương mại, chỉ được phép khai thác:

1. Tàu bay 01 động cơ tua-bin vào ban đêm hoặc theo IFR khi tàu bay đó được trang bị hệ thống tự động theo dõi xu hướng hoạt động của động cơ.

2. Trực thăng có mức độ hoạt động cấp 3 trong các điều kiện thời tiết đối với việc bay bằng thiết bị (IMC) khi được trang bị hệ thống theo dõi độ rung trực truyền đuôi;

3. Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa theo đăng ký vượt quá 3175 kg hoặc cấu hình ghế hành khách quá 9 chỗ, khi tàu bay đó được trang bị hệ thống theo dõi độ rung. ”

### **5. Sửa đổi, bổ sung khoản a và c Điều 6.015.**

a. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 6.015 như sau:

“a. Các tổ chức, cá nhân được thực hiện các chuyến bay khi tàu bay được trang bị các thiết bị đo có khả năng hiển thị sau:

1. La bàn từ;
2. Đồng hồ chính xác chỉ thời gian theo giờ, phút và giây;
3. Đồng hồ đo độ cao khí áp với thang đo bằng feet và hectopascal, millibar, có thể đặt được bất kỳ khí áp nào trong khi bay;
4. Đồng hồ tốc độ đo bằng km/h (hoặc knot);
5. 01 số phương tiện và thiết bị khác theo quy định của Cơ quan có thẩm quyền.

b. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 6.015 như sau:

“c. Các thiết bị được sử dụng phải được lắp đặt sao cho bất kỳ người lái nào từ vị trí ngồi của họ có thể đọc được các chỉ thị trên đồng hồ 01 cách dễ dàng, với sai số đọc tối thiểu do vị trí và góc nhìn về phía trước theo hướng bay.”

### **6. Bổ sung Điều 6.018 như sau:**

#### **“6.018 HỆ THỐNG TỰ ĐỘNG TRONG BUỒNG LÁI HIỆN ĐẠI**

Chỉ được khai thác tàu bay với các hệ thống tự động trong buồng lái hiện đại (buồng lái thủy tinh) khi tàu bay có đủ các hệ thống chỉ báo chân trời, hướng, tốc độ bay và độ cao cho tổ lái trong trường hợp hệ thống chính hoặc màn hình chính không hoạt động.”

7. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 6.020 như sau:

#### **“6.020 YÊU CẦU VỀ THIẾT BỊ VÀ HỆ THỐNG ĐỐI VỚI QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ (IFR)**

Các chuyến bay chỉ được thực hiện theo IFR khi tàu bay được trang bị những thiết bị đáp ứng các yêu cầu về những chuyến bay đêm và những chuyến bay có điều khiển như sau:



a. 01 hệ thống đồng hồ tốc độ với ống không tốc được sưởi ấm hoặc thiết bị tương đương để ngăn ngừa sự cố đóng băng hoặc ngưng tụ nước;

b. Đối với vận tải hàng không thương mại, tàu bay phải có tối thiểu 02 đồng hồ đo độ cao khí áp hiển thị bằng kim và bằng số trừ các trường hợp sau:

1. Đối với tàu bay cánh quạt khai thác thương mại 01 người lái có trọng tải cất cánh tối đa nhỏ hơn 5.700 kg chỉ yêu cầu 01 đồng hồ đo cao khí áp;

2. Các thiết bị quy định điểm 1 và 2 khoản a của Điều 6.020 có thể được tích hợp thành 01 hệ thống mà phải đảm bảo các thiết bị của hệ thống này không được hỏng cùng 01 lúc.

c. Đối với vận tải hàng không thương mại, tàu bay phải có 02 hệ thống tính áp độc lập. Đối với tàu bay cánh quạt có trọng tải cất cánh tối đa nhỏ hơn 5.700 kg chỉ yêu cầu 01 hệ thống tính áp kèm theo 01 nguồn tính áp có thể thay thế.

d. 01 đồng hồ chỉ nguồn điện cung cấp thích hợp với các thiết bị con quay hồi chuyển (gyroscopic instruments);

e. 01 đồng hồ trong buồng lái chỉ nhiệt độ bên ngoài;

g. Đối với vận tải hàng không thương mại, 01 nguồn điện thích hợp cho tất cả các thiết bị điện tử và vô tuyến, bao gồm:

1. Đối với tàu bay nhiều động cơ, tối thiểu phải có 02 máy phát điện hoặc biến điện và mỗi chiếc phải được lắp trên 01 động cơ riêng biệt sao cho 01 nửa trong số đó có khả năng cung cấp đủ điện cho tất cả phương tiện và thiết bị cần thiết cho sự khai thác khẩn nguy an toàn của tàu bay; ngoại trừ đối với trực thăng nhiều động cơ, 02 máy phát điện có thể được lắp trên bộ chuyển động của rô-to chính;

2. 02 nguồn cung cấp năng lượng độc lập (trong số các nguồn của tàu bay) trong đó có ít nhất 01 nguồn là 01 bơm vận hành bằng động cơ hoặc máy phát điện được lắp đặt sao cho 01 trong 02 nguồn hỏng không ảnh hưởng đến tình trạng các thiết bị hoặc nguồn khác.”

## **8. Sửa đổi, bổ sung khoản a, b, d Điều 6.025**

a. Sửa đổi, bổ sung khoản a, b Điều 6.025 như sau:

“a. Chỉ được khai thác vận tải hàng không thương mại đối với các loại tàu bay sau đây khi tàu bay được trang bị 01 đồng hồ trạng thái dự phòng (chân trời nhân tạo) mà người lái có thể nhìn thấy rõ ràng:

1. Tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5.700 kg; hoặc
2. Tàu bay có cấu hình được phê chuẩn lớn hơn 9 hành khách;
3. Trực thăng khai thác bay IFR trong vận tải hàng không thương mại (loại 1 hoặc 2).

b. Đồng hồ trạng thái dự phòng này phải đáp ứng:

1. Hoạt động độc lập với hệ thống hiển thị trạng thái bay khác;
2. Được cấp nguồn liên tục trong suốt quá trình khai thác bình thường;



3. Sau khi hệ thống cung cấp nguồn điện bình thường bị hỏng, nguồn phải được cấp tự động và bật sáng trong ít nhất 30 phút từ 01 nguồn cung cấp độc lập với hệ thống cung cấp nguồn bình thường;

4. Hiện thị rõ ràng ngay trên thiết bị cho tổ lái khi nguồn điện cung cấp khẩn nguy được sử dụng.”

b. Sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 6.025 như sau:

“d. Khi đồng hồ trạng thái dự phòng có nguồn cấp riêng, phải có đèn báo cả trên thiết bị và trên bảng thiết bị khi nguồn điện này vào hoạt động.”

**9. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.033 như sau:**

**“6.033 ĐÈN SỬ DỤNG TRÊN TÀU BAY**

a. Các chuyến bay thông thường hoặc bay vòng ở khu vực sân bay vào ban đêm chỉ được thực hiện khi tàu bay được trang bị các đèn sau đây theo quy định tại Phụ lục 1 Điều 6.033:

1. Các đèn dẫn đường;

2. Đèn chống va chạm;

b. Các chuyến bay thông thường hoặc bay vòng ở khu vực sân bay vào ban đêm chỉ được thực hiện khi tàu bay được trang bị đèn như sau:

1. 01 đèn hạ cánh, đối với tàu bay khai thác hàng không chung;

2. 01 đèn hạ cánh chiếu sáng theo phương đứng, đối với trực thăng;

3. 02 đèn hạ cánh, với khai thác hàng không thương mại.

4. Tàu bay được trang bị 01 đèn hạ cánh với 02 dây tóc riêng biệt phải đáp ứng được các yêu cầu đối với 02 đèn hạ cánh.

c. Các chuyến bay thông thường hoặc bay vòng ở khu vực sân bay vào ban đêm chỉ được thực hiện khi tàu bay được trang bị:

1. Đèn chiếu sáng cho các đồng hồ trong buồng lái và thiết bị cần thiết cho thành viên tổ lái;

2. Đèn chiếu sáng để thành viên tổ lái có thể đọc được bản đồ bay trong mọi điều kiện ánh sáng;

3. Đèn chiếu sáng cho tất cả các khoang hành khách;

4. 01 đèn pin ở mỗi vị trí làm việc của tiếp viên hàng không.”

**10. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.035 như sau:**

**“6.035 THIẾT BỊ ĐẶC BIỆT ĐO ĐỘ CAO CHÍNH XÁC (RVSM)**

a. Tàu bay chỉ được bay trong vùng trời RVSM khi đáp ứng các yêu cầu về RVSM tại Phụ lục 1 Điều 6.035 và được trang bị:

1. 02 hệ thống khí áp báo độ cao độc lập hiển thị mực bay;

2. 01 hệ thống cảnh báo độ cao đưa ra cảnh báo cho tổ lái khi có sự sai lệch độ cao lớn hay nhỏ hơn  $\pm 90$  m (300 ft) so với mực bay được chọn.

3. 01 hệ thống tự động giữ độ cao theo mực bay được chọn;

4. 01 thiết bị phát đáp gắn với hệ thống tự giữ độ cao.

b. Để duy trì phê chuẩn RVSM nhà khai thác phải kiểm chứng tính năng duy trì mực bay cho:

1. Tối thiểu 02 tàu bay cho từng loại tàu bay ít nhất 01 lần trong 02 năm hoặc 1000 giờ bay tùy theo điều kiện nào đến sau; và

2. 01 tàu bay nếu chỉ có 01 tàu cho loại tàu bay ít nhất 01 lần trong 02 năm.”

#### **11. Sửa đổi, bổ sung khoản a và c Điều 6.043**

a. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 6.043 như sau

“a. Chỉ được khai thác tàu bay vận chuyên hành khách khi tàu bay được lắp đặt 01 ra đa thời tiết hoạt động tốt hoặc thiết bị phát hiện thời tiết, với tàu bay:

1. Được trang bị động cơ tuốc-bin phản lực hoặc tăng áp;

2. Có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 5.700 kg hoặc có cấu hình ghế chở hành khách trên 09 chỗ;

3. Là trực thăng.”

b. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 6.043 như sau:

“c. Với hoạt động khai thác có yêu cầu thiết bị phát hiện thời tiết, chỉ được phép bay vận chuyển hành khách theo quy tắc bay bằng thiết bị hoặc bay đêm bằng mắt thường khi được thông báo thời tiết đang có mây giông hoặc tiềm ẩn những điều kiện nguy hiểm khác mà ra đa thời tiết hoặc thiết bị phát hiện mây giông không thể phát hiện được khi thiết bị đó hoạt động tốt với mọi điều kiện thời tiết.”

#### **12. Bãi bỏ Ghi chú Điều 6.045.**

#### **13. Bổ sung Điều 6.046 như sau:**

##### **“6.046 TÀI LIỆU ĐIỆN TỬ (EFB)**

a. Các cá nhân, tổ chức chỉ được phép khai thác tàu bay với EFB khi việc sử dụng EFB đã được sự chấp thuận của Cục Hàng không Việt Nam cho Người khai thác tàu bay và:

1. EFB được sử dụng như 01 nguồn thông tin chính để thực hiện các chức năng theo yêu cầu đủ điều kiện bay, các yêu cầu về khai thác và vùng trời;

2. EFB được coi là 01 nguồn thông tin cần thiết cho khai thác tàu bay an toàn.

b. Các thiết bị EFB và phần cứng liên quan, có sự tác động qua lại với các hệ thống máy bay phải đáp ứng yêu cầu đủ điều kiện bay.

c. Chỉ được khai thác tàu bay sử dụng EFB khi đảm bảo rằng trong trường hợp EFB lỗi vẫn sẵn sàng đầy đủ thông tin cho tổ lái thực hiện chuyến bay 01 cách an toàn.”

#### **14. Sửa đổi tên Điều 6.050; sửa đổi, bổ sung khoản a, b và bổ sung khoản g Điều 6.050**

a. Sửa đổi tên Điều 6.050 như sau:

## **“6.050 QUY ĐỊNH CHUNG ĐỐI VỚI THIẾT BỊ THÔNG TIN VÔ TUYẾN”**

b. Sửa đổi khoản a, b Điều 6.050 như sau:

“a. Chỉ được khai thác tàu bay khi được trang bị thiết bị thông tin liên lạc vô tuyến:

1. Trong chuyến bay có điều khiển;
2. Theo quy tắc bay bằng thiết bị;
3. Bay đêm.

b. Thiết bị thông tin vô tuyến được lắp đặt trên tàu bay phải đáp ứng:

1. Thông tin liên lạc 02 chiều để phục vụ chuyến bay có điều khiển;
2. Tiếp nhận thông tin khí tượng bất cứ lúc nào trong suốt chuyến bay; và
3. Thông tin liên lạc 02 chiều tại bất cứ thời điểm nào trong chuyến bay với ít nhất 01 trạm liên lạc và với các trạm khác theo tần số tương thích được quy định bởi nhà chức trách hàng không;
4. Thông tin với tần số liên lạc khẩn cấp 121.5 MHz và/hoặc 406 MHz; và
5. Tuân thủ với loại RCP đối với các quy định của vùng trời bay qua.”

c. Bổ sung khoản g Điều 6.050 như sau:

“g. Khi khai thác tàu bay không có thiết bị thông tin vô tuyến, người khai thác phải có sự cho phép trước khi khai thác ở vùng trời có yêu cầu những thiết bị này.”

**15. Bổ sung Điều 6.052 như sau:**

### **“6.052 YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG THÔNG TIN LIÊN LẠC**

a. Đối với chuyến bay trong vùng trời xác định hoặc trên các tuyến đường bay có yêu cầu về loại tính năng thông tin liên lạc (RCP) được quy định, Người khai thác chỉ được khai thác tàu bay khi:

1. Các thiết bị thông tin liên lạc được lắp đặt và hoạt động phù hợp với các loại RCP quy định;
2. Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận cho nhà khai thác được khai thác trong vùng trời đó.”

**16. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.053 như sau:**

### **“6.053 THIẾT BỊ THÔNG TIN VÔ TUYẾN ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI**

a. Chỉ được khai thác tàu bay với mục đích vận tải hàng không thương mại khi tàu bay được trang bị 02 thiết bị thông tin vô tuyến độc lập có khả năng thông tin vô tuyến 02 chiều tại mọi thời điểm trong quá trình bay và vùng trời bay với:

1. Tối thiểu 01 trạm liên lạc;
2. Bất kỳ trạm liên lạc khác ở những tần số được quy định bởi nhà chức trách hàng không;

3. Theo loại RCP được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận khai thác trong vùng trời đó.

b. Chỉ được khai thác tàu bay với mục đích vận tải hàng không thương mại khi được trang bị thiết bị thông tin vô tuyến có khả năng tiếp nhận các thông tin khí tượng trong suốt quá trình bay.”

#### **17. Sửa đổi Điều 6.057 như sau:**

##### **“6.057 HỆ THỐNG PHÁT THÔNG BÁO ĐỘ CAO**

a. Tàu bay chỉ được phép khai thác khi được trang bị thiết bị phát thông báo độ cao khí áp và thiết bị này luôn luôn phải hoạt động theo các yêu cầu của Phụ lục 10 của ICAO, Quyển IV. Trong trường hợp không được trang bị thiết bị phát thông báo này, tàu bay chỉ được khai thác khi được Cục Hàng không Việt Nam cho phép.

1. Tàu bay phải được cấp 01 mã số nhận dạng địa chỉ 24 bit tuần tự và riêng biệt, mã số này Cục Hàng không Việt Nam cấp cho thiết bị phát được lập trình trước khi đưa tàu bay vào khai thác.

b. Tàu bay chỉ được khai thác ở độ cao trên mực bay FL290 khi được trang bị hệ thống có thể tự động phát thông báo độ cao khí áp”

c. Tàu bay chỉ được khai thác vận tải hàng không thương mại khi tàu được trang bị hệ thống có thể tự động phát thông báo độ cao khí áp đối với các chuyến bay như sau:

1. Với các chuyến bay trong nước, khai thác theo các yêu cầu của ATS Việt Nam.

2. Với các chuyến bay quốc tế có nguồn dữ liệu về độ cao khí áp với độ chính xác 7.62 m (25ft) hoặc tốt hơn.

d. Vì lý do cập nhật các yêu cầu quốc tế, người khai thác phải đảm bảo rằng các hệ thống tự động phát thông báo chế độ S được lắp đặt với trạng thái trên không, dưới mặt đất, nếu máy bay được trang bị các phương tiện xác định trạng thái này.”

#### **18. Sửa đổi khoản b, c và bổ sung khoản d, e Điều 6.060**

a. Sửa đổi khoản b và c Điều 6.060 như sau:

“b. Dẫn đường theo quy tắc bay bằng mắt (VFR) được thực hiện không dùng thiết bị dẫn đường mà bằng các mốc cố định dưới mặt đất quan sát được bằng mắt thường nếu như không bị nhà chức trách hạn chế về:

1. Tuyến bay và vùng bay;

2. Các điều kiện khí hậu;

3. Loại tàu bay.

c. Chỉ được khai thác tàu bay khi tàu bay được trang bị thiết bị dẫn đường đầy đủ để đảm bảo rằng khi 01 thiết bị hỏng tại bất kỳ thời điểm nào trong chặng bay, thiết bị còn lại sẽ có khả năng tiếp tục dẫn đường cho tàu bay đáp ứng các quy định tại điều khoản này.”



b. Bổ sung khoản d và e Điều 6.060 như sau:

“d. Mỗi hệ thống dẫn đường vô tuyến phải có 01 ăng-ten độc lập. Trong trường hợp có hỗ trợ bằng việc lắp đặt ăng-ten không dây để đảm bảo hỗ trợ liên tục, thì chỉ yêu cầu 01 ăng-ten cho các hệ thống.

e. Nếu hoạt động khai thác bay yêu cầu nhiều hơn 01 thiết bị dẫn đường, mỗi thiết bị phải hoạt động độc lập để đảm bảo rằng bất kỳ 01 thiết bị nào hỏng cũng không làm ảnh hưởng đến thiết bị khác.”

**19. Sửa đổi, bổ sung khoản b và c Điều 6.063 như sau:**

“b. Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác tàu bay trong vùng trời có hệ thống dẫn đường tối thiểu (MNPS), khi tàu bay được trang bị:

1. Đối với khai thác không hạn chế tốc độ, 02 hệ thống dẫn đường tầm xa độc lập;

2. Đối với những đường bay đặc biệt được báo trước, 01 hệ thống dẫn đường tầm xa.

c. Thiết bị dẫn đường được quy định để triển khai trong dẫn đường theo tính năng (PBN) hoặc vùng trời có hệ thống dẫn đường tối thiểu (MNPS) phải được các người lái nhìn thấy và sử dụng được tại vị trí ngồi của họ.”

**20. Bổ sung Điều 6.068 như sau:**

**“6.068 KHAI THÁC VỚI THIẾT BỊ HỖ TRỢ TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH**

a. Các cá nhân, tổ chức được phép khai thác với sự hỗ trợ của bất kỳ thiết bị nào sau đây khi việc lắp đặt thiết bị, hoạt động và quy trình vận hành thiết bị được CAAV phê chuẩn:

1. Hạ cánh tự động
2. Màn hình phía trước (head-up);
3. Các hệ thống nhìn xa nâng cao;
4. Các hệ thống nhìn xa kết hợp;
5. Các hệ thống nhìn xa ban đêm bằng hình ảnh.”

**21. Bổ sung khoản c Điều 6.070 như sau:**

“c. Chỉ được phép khai thác tàu bay có trọng lượng cất cánh trên 5.700 kg trong vận tải hàng không thương mại khi có phương tiện báo cho người lái biết sự cố của hệ thống sưởi ấm ống không tốc.”

**22. Sửa đổi, bổ sung điểm 1 khoản a Điều 6.073 như sau:**

“1. Được chỉ rõ trong AFM về cấu hình lấy độ cao bay vòng tối đa;”

**23. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.075 như sau:**

**“6.075 HỆ THỐNG CẢNH BÁO ĐỘ CAO**

a. Người khai thác tàu bay không được khai thác loại tàu bay sau trừ khi được trang bị 01 hệ thống cảnh báo độ cao:

1. Tàu bay động cơ tuốc-bin phản lực;
2. Tàu bay động cơ tuốc-bin:
  - i. Có số ghế chở khách được phê chuẩn lớn hơn 09;
  - ii. Có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5.700 kg.
- b. Hệ thống cảnh báo độ cao phải có khả năng cảnh báo tở lái:
  1. Tàu bay gần tới điểm tiếp cận so với độ cao đã được lựa chọn (tiếp cận trên hoặc tiếp cận dưới);
  2. Ít nhất bằng 01 tín hiệu âm thanh khi tàu bay trên hoặc dưới độ cao đặt trước;
- c. Giới hạn cảnh báo không vượt quá 90 m (300 ft)”

**24. Sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản a; sửa đổi khoản b Điều 6.077**

- a. Sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản a Điều 6.077 như sau:
 

“2. Với trục thăng khai thác ở chế độ IFR:

  - i. Trọng lượng cất cánh tối đa vượt quá 3.175 kg; hoặc
  - ii. Cấu hình ghế hành khách vượt quá 09 chỗ.”
- b. Sửa đổi khoản b Điều 6.077 như sau:
 

“b. 01 hệ thống cảnh báo gần mặt đất phải tự động cung cấp cho tở lái tín hiệu cảnh báo đặc biệt, khi tàu bay có nguy cơ ở tình trạng gần mặt đất.”

**25. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.080 như sau:**

**“6.080 HỆ THỐNG TRÁNH VA CHẠM TRÊN KHÔNG (ACAS)**

- a. Chỉ được khai thác tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5.700 kg hoặc được phê chuẩn chở quá 19 hành khách khi được trang bị 01 hệ thống tránh va chạm trên không (ACAS II) phụ hợp với quy định trong Phụ ước 10 ICAO, quyền 4.
- b. Những tàu bay sau đây phải trang bị 01 hệ thống ACAS II:
  1. Tất cả máy bay;
  2. Tất cả trục thăng;
  3. Bất kỳ hạng và cấp tàu bay nào có sử dụng dịch vụ ATC.
- c. Khi được lắp đặt, ACAS phải hoạt động theo quy định trong Phụ ước 10 ICAO, Quyền 4.”

**26. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.083 như sau:**

**“6.083 HỆ THỐNG CẢNH BÁO TRƯỚC GIÓ CẮT ĐỐI VỚI TÀU BAY ĐỘNG CƠ TUỐC BIN PHẢN LỰC**

- a. Mọi tàu bay động cơ tuốc-bin phản lực có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg hoặc đăng ký chở trên 09 hành khách phải trang bị hệ thống cảnh báo trước gió cắt.

b. Hệ thống này phải có khả năng cung cấp kịp thời cho người lái cảnh báo trước gió cắt bằng tín hiệu nhìn thấy hoặc nghe thấy và những thông tin cần thiết giúp người lái tiếp cận an toàn hoặc bay vòng hoặc tránh gió nếu cần thiết.”

**27. Bổ sung khoản b Điều 6.087 như sau:**

“b. Được phép lắp đặt 01 hệ thống tích hợp cảnh báo tổ lái trong trường hợp hệ thống ồng không tốc không hoạt động.”

**28. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.090 như sau:**

**“6.090 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ THIẾT BỊ GHI DỮ LIỆU CHUYẾN BAY (FR)**

a. FR phải đáp ứng các yêu cầu chung như sau:

1. Được xây dựng, lắp đặt, cài đặt để có thể bảo vệ tốt nhất những dữ liệu ghi lại và có thể bảo quản, phục hồi và sao chép những dữ liệu đó;

2. Đáp ứng được các yêu cầu về hoạt động, chịu được tai nạn và chống cháy;

3. Không bị tắt trong chuyến bay;

4. Được vô hiệu khi kết thúc 01 chuyến bay có xảy ra tai nạn hoặc sự cố;

5. Không bị kích hoạt trở lại sau khi xảy ra tai nạn hoặc sự cố nghiêm trọng, nếu như chưa được tháo ra theo quy định trong Phần 9 Bộ QCATHK và Phụ lục 13 Công ước về hàng không dân dụng quốc tế.

b. FR chịu được va đập gồm 01 hoặc nhiều hệ thống sau đây:

1. Thiết bị ghi tham số bay (FDR);

2. Thiết bị ghi giọng nói buồng lái (CVR);

3. Thiết bị ghi hình trong chuyến bay (AIR);

4. Thiết bị ghi dữ liệu liên kết (DLR).

c. FR khối lượng nhẹ bao gồm 01 hay nhiều những hệ thống sau đây:

1. Hệ thống ghi dữ liệu tàu bay (ADRS);

2. Hệ thống ghi âm buồng lái (CARS);

3. Hệ thống ghi hình trong chuyến bay (AIRS);

4. Hệ thống ghi dữ liệu liên kết (DLRS).

d. Người khai thác tàu bay có lắp FR phải tiến hành kiểm tra hoạt động và đánh giá dữ liệu ghi lại của hệ thống FR để đảm bảo các FR luôn ở tình trạng sử dụng được theo quy định và phê chuẩn của Cục Hàng không Việt Nam tại Phụ lục 1 Điều 6.090 về những yêu cầu bổ sung liên quan đến tình trạng luôn sử dụng được.

e. Người khai thác phải đảm bảo đủ khả năng cung cấp các tham số FDR và ADRS của tàu bay cho Cục Hàng không Việt Nam dưới dạng dữ liệu điện tử để phục vụ công tác điều tra tai nạn, sự cố, có xét đến sự phát triển của kỹ thuật thế giới về loại dữ liệu này.

f. Thông tin dạng hình ảnh hay dữ liệu kết nối có thể được ghi lại trên CVR, FDR, CARS hoặc ADRS.”

**29. Bổ sung Điều 6.091 như sau:**

**“6.091 KẾT CẤU VÀ CÀI ĐẶT CỦA THIẾT BỊ GHI DỮ LIỆU CHUYẾN BAY (FR)**

a. FR phải được xây dựng, lắp đặt, cài đặt để có thể bảo vệ tốt nhất những dữ liệu ghi lại và có thể bảo quản, phục hồi và sao chép những dữ liệu đó. FR phải đáp ứng được các yêu cầu về chịu được tai nạn và chống cháy.

b. Hộp chứa FDR không tháo rời phải:

1. Có màu da cam sáng hoặc màu vàng sáng;
2. Có 01 lớp băng phản chiếu được dán vào mặt ngoài của thiết bị giúp nó có thể hoạt động ở dưới nước;

3. Được gắn chắc chắn 01 thiết bị định vị dưới nước tự kích hoạt, hoạt động ở tần số 37.5 kHz và thiết bị này phải có thời gian hoạt động tối thiểu 90 ngày. Quy định này bắt buộc áp dụng chậm nhất trước ngày 01/01/2018.

c. Hộp chứa FR tự tháo rời phải:

1. Sơn màu cam riêng biệt, tuy nhiên bề mặt nhìn thấy được từ bên ngoài tàu bay có thể sơn màu khác;

2. Mang theo vật liệu phản chiếu để dễ xác định vị trí;

3. Gắn thiết bị ELT tự kích hoạt.

d. Người khai thác không được sử dụng những phương tiện ghi thông tin FR sau đây trên các tàu bay mang đăng ký quốc tịch Việt Nam:

1. Màn hình kim loại khắc thông tin;

2. Phim nhựa;

3. Dữ liệu dạng tương tự sử dụng điều tần;

4. Băng từ.

e. Người khai thác không được sử dụng CVR nối dây trên các tàu bay mang đăng ký quốc tịch Việt Nam.”

**30. Bổ sung Điều 6.092 như sau:**

**“6.092 YÊU CẦU CHUNG ĐỐI VỚI THIẾT BỊ GHI THÔNG TIN CHUYẾN BAY (FDR)**

a. FDR phải có các đặc tính và khả năng sau:

1. Các tham số ghi lại đủ để xác định chính xác:

i. Với FDR loại I và IA: đường bay, tốc độ, độ cao, công suất động cơ, cấu hình và hoạt động của máy bay.

ii. Với FDR loại II và IIA: đường bay, tốc độ, độ cao, công suất động cơ, cấu hình của các thiết bị lực nâng và lực cản.



iii. Với FDR loại IV: đường bay, tốc độ, độ cao, công suất động cơ và hoạt động của trục thăng.

iv. Với FDR loại IVA: đường bay, tốc độ, độ cao, công suất động cơ, cấu hình và hoạt động của trục thăng.

v. Với FDR loại V: đường bay, tốc độ, độ cao và công suất động cơ của trục thăng.

2. Các quy định tại điểm 1 được tham chiếu tại Phụ lục số 1 Điều 6.090 (cho máy bay) và Phụ lục 2 Điều 6.090 (cho trục thăng) về các tham số cần thiết.

3. Có khả năng lưu giữ thông tin đã ghi trong thời gian:

i. Với FDR loại I và II: 25 giờ khai thác gần nhất;

ii. Với FDR loại IIA: 30 phút khai thác gần nhất;

iii. Với FDR loại IV và V: 10 giờ khai thác gần nhất.

b. Hệ thống FDR phải được hiệu chuẩn:

1. Tối thiểu 5 năm 01 lần để xác định tất cả sự sai khác trong chuyển đổi các tham số bắt buộc, theo yêu cầu của nhà sản xuất nhằm đảm bảo rằng các tham số được ghi lại trong dung sai cho phép;

2. Khi các tham số độ cao và tốc độ bay do các cảm biến riêng của hệ thống FDR được gửi tới thì phải hiệu chuẩn theo yêu cầu của nhà sản xuất cảm biến đó nhưng không quá 2 năm 01 lần.”

### **31. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.093 như sau:**

#### **“6.093 THIẾT BỊ GHI THAM SỐ BAY (FDR) ĐỐI VỚI MÁY BAY**

a. Chỉ được phép khai thác máy bay động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa đến 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay và Giấy chứng nhận loại được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/2016 khi máy bay được trang bị 01 FDR loại II hoặc 01 AIR cấp C hoặc AIRS có khả năng ghi lại các tham số về đường bay, tốc độ đã hiển thị cho người lái biết hoặc ADRS dùng để ghi lại những tham số cần thiết được quy định trong Phụ lục 3 Điều 6.093 Phần này.

b. Chỉ được khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu sau ngày 01/01/2005 khi máy bay được trang bị FDR loại IA.

c. Máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 27.000 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay và Giấy chứng nhận loại được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/1989 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR loại I.

d. Trong vận tải hàng không thương mại được phép khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg đến 27.000 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu sau ngày 01/01/1989 khi máy bay được trang bị FDR loại II.

e. Máy bay trang bị nhiều động cơ tuốc-bin, có trọng lượng cất cánh tối đa đến 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/1990 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR loại IIA.

f. Máy bay động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/1987 đến trước ngày 01/01/1989, ngoại trừ quy định ở khoản k Điều này chỉ được khai thác khi được trang bị FDR có thể ghi lại được thời gian, độ cao, tốc độ bay, gia tốc thông thường và hướng bay.

g. Máy bay động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/1987 đến trước ngày 01/01/1989, ngoại trừ quy định ở khoản k Điều này chỉ được khai thác khi được trang bị FDR có thể ghi lại được thời gian, độ cao, tốc độ bay, gia tốc thông thường và hướng bay và những tham số này cần để xác định góc chúc góc và góc nghiêng, thu tín hiệu vô tuyến và công suất từng động cơ.

h. Máy bay động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 27.000 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/1987 đến trước ngày 01/01/1989, được CAAV cấp Giấy chứng nhận loại sau ngày 30/09/1969 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR loại II.

i. Máy bay động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu trước ngày 01/01/1987 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR có thể ghi lại được thời gian, độ cao, tốc độ bay, gia tốc thông thường và hướng bay.

j. Máy bay động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 27.000 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu trước ngày 01/01/1987, được CAAV cấp chứng chỉ kiểu loại sau ngày 30/09/1969 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR có thể ghi lại được thời gian, độ cao, tốc độ bay, gia tốc thông thường và hướng bay; các tham số này cần nằm trong giới hạn để xác định:

1. Góc chúc ngóc của máy bay khi chỉnh theo đường bay;
2. Những lực cơ bản tác động lên máy bay khi chỉnh theo đường bay và nguồn gốc các lực này.

k. Kể từ ngày 01/01/2016, máy bay mà có yêu cầu bắt buộc lắp FDR, trước khi nộp đơn xin cấp Giấy chứng nhận loại đến các quốc gia thành viên của ICAO, FDR phải ghi lại tối đa những tham số với chu kỳ tối đa 0,0625 giây với gia tốc theo ba hướng và 0,125 giây với thông tin đầu vào của người lái về vị trí các bề mặt điều khiển hướng cơ bản.”

### **32. Bổ sung Điều 6.094 như sau:**

#### **“6.094 THIẾT BỊ GHI THAM SỐ BAY ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG**

a. Trực thăng động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 2.250 kg đến 3.180 kg với đơn xin cấp Giấy chứng nhận loại hoặc Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay trình lên Cục Hàng không Việt Nam kể từ ngày 01/01/2018 chỉ được khai thác khi được trang bị 01 trong các thiết bị sau:

1. 01 FDR loại IV A;
2. 01 AIR cấp A có khả năng ghi lại đường bay và các tham số tốc độ đã hiện thị cho người lái biết;

3. 01 ADRS có khả năng ghi lại những tham số cần thiết quy định trong Phụ lục 1 Điều 6.094.

b. Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa 3.180 kg được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ 01/01/2018 phải trang bị 01 trong các thiết bị, hệ thống quy định tại khoản a Điều này.

c. Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3.180 kg, được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ 01/01/2016 chỉ được khai thác khi được trang bị 01 FDR loại IV A.

d. Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 7.000 kg hoặc có cấu hình chở quá 19 hành khách, được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ 01/01/1989 chỉ được khai thác khi được trang bị 01 FDR loại IV.

e. Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3.180 kg đến 7.000 kg, được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ 01/01/1989 chỉ được khai thác khi được trang bị 01 FDR loại V.”

**33. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.095 như sau:**

**“6.095 HỆ THỐNG THIẾT BỊ GHI ÂM BUỒNG LÁI (CVR) VÀ GHI ÂM**

a. CVR phải có khả năng lưu trữ được thông tin đã ghi trong ít nhất 02 giờ đối với:

1. Máy bay có yêu cầu trang bị CVR;
2. Trực thăng có Giấy chứng nhận loại cấp sau ngày 01/01/2003.

b. Chỉ được phép khai thác tàu bay có CVR khi được trang bị nguồn điện dự phòng có khả năng tự cấp nguồn điện cho CVR hoạt động trong khoảng thời gian  $10 \pm 1$  phút khi nguồn điện thông thường của thiết bị ghi âm bị mất do ngắt điện bình thường hoặc bất thường.

c. Nguồn điện dự phòng của CVR phải đủ để cấp cho CVR và các thiết bị ghi âm khác trong buồng lái và CVR phải được lắp đặt ở vị trí gần nhất với nguồn điện dự phòng này.

d. Nguồn điện dự phòng của CVR phải tách rời khỏi nguồn điện thông thường cấp cho CVR sao cho:

1. Cho phép sử dụng ắc-quy tàu bay hoặc các nguồn khác làm nguồn điện dự phòng cho CVR nhưng vẫn phải đảm bảo tính “tách rời” của nguồn này và không được chung với nguồn điện chính của tàu bay;
2. Nếu tính năng của CVR được kết hợp với các tính năng ghi thông tin khác trên cùng 01 thiết bị, cho phép cấp nguồn cho các tính năng đó.

e. Chỉ được phép khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 27.000 kg, có Giấy chứng nhận loại hoặc Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cấp lần đầu tại Việt Nam sau 01/01/2018, khi được trang bị nguồn điện dự phòng cho:

1. Tối thiểu 01 CVR;
2. CVR phía trước trong trường hợp có nhiều bộ ghi dữ liệu kết hợp.”



**34. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.097 như sau:**

**“6.097 GHI THÔNG TIN LIÊN KẾT DỮ LIỆU**

a. Với tàu bay sử dụng thông tin liên kết dữ liệu được liệt kê trong Phụ lục 1 Điều 6.097 và yêu cầu phải trang bị 01 CVR, người khai thác phải đảm bảo rằng thông tin liên kết dữ liệu đến và đi của tàu bay phải được ghi lại vào thiết bị ghi dữ liệu.

b. Khả năng ghi tối thiểu phải tương đương thời gian của CVR và tương quan với thiết bị ghi âm buồng lái.

c. Thông tin được ghi phải đủ nội dung thông tin liên kết dữ liệu ghi lại thời điểm, thời gian hiển thị đến người lái và phát ra bởi người lái.

d. Hoạt động của thiết bị ghi dữ liệu thông tin liên lạc liên kết phải phù hợp với yêu cầu quốc tế về hoạt động này.”

**35. Bổ sung Điều 6.098 như sau:**

**“6.098 THIẾT BỊ GHI THÔNG TIN KẾT HỢP**

a. Từ 01/01/2016, máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg chỉ được cấp Giấy chứng nhận loại với yêu cầu bắt buộc trang bị 01 FDR và 01 CVR rời nhau hoặc 02 thiết bị ghi thông tin kết hợp cả FDR và CVR.

b. Từ 01/01/2016, với máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 15.000 kg lắp thiết bị ghi thông tin kết hợp cả FDR và CVR phải được lắp đặt 01 bộ gần buồng lái máy bay và 01 bộ xa nhất có thể về phía đuôi máy bay.

c. Ngoài các quy định ở điều khác trong Bộ QCATHK, tàu bay được trang bị 01 FDR và 01 CVR có thể thay thế bằng thiết bị ghi thông tin kết hợp (FDR/CVR) với số lượng như sau:

1. 02 thiết bị, với máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg;

2. 01 thiết bị, với máy bay trang bị nhiều động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa dưới 5.700 kg.

d. Với các tàu bay khác với quy định ở khoản c Điều này có yêu cầu trang bị FDR và CVR, cho phép sử dụng 01 thiết bị ghi thông tin kết hợp để thay thế theo các yêu cầu nêu trên.”

**36. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 6.100 như sau:**

“a. Các tàu bay được trang bị cửa buồng lái phải đáp ứng các yêu cầu như sau:

1. Cửa buồng lái phải khoá được;

2. Phải có phương tiện để tiếp viên có thể bí mật thông báo cho thành viên tổ lái trong trường hợp có hành vi khả nghi hoặc đe dọa an ninh trong khoang khách.”

**37. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.103 như sau:**

**“6.103 DÂY AN TOÀN CHO TỔ BAY**



a. Chỉ được khai thác tàu bay khi từng ghế thành viên tổ bay được trang bị dây an toàn. Dây an toàn phải gồm có dây an toàn vai và dây an toàn thắt lưng có thể hoạt động độc lập với nhau.

b. Dây an toàn phải có thiết bị để có thể tự động tìm giữ toàn bộ phần trên cơ thể người trong trường hợp giảm tốc độ nhanh.

c. Dây an toàn này phải có 01 thiết bị hạn chế sự tác động bất ngờ của người lái đã mất khả năng làm việc vào hệ thống điều khiển tàu bay.”

**38. Sửa đổi Điều 6.105 như sau:**

**“6.105 MẶT NẠ DƯỠNG KHÍ SỬ DỤNG NHANH**

Chỉ được khai thác tàu bay ở độ cao trên 376 hPa (25.000 ft) khi tàu bay được trang bị mặt nạ dưỡng khí sử dụng nhanh tại từng vị trí của thành viên tổ bay để kịp thời cung cấp ô-xy khi cần thiết.”

**39. Sửa đổi, bổ sung khoản a, b và c Điều 6.110 như sau:**

“a. Các loại tàu bay sử dụng với mục đích vận tải thương mại sau đây phải được trang bị thiết bị PBE để bảo vệ mắt, mũi và miệng cho tất cả các thành viên tổ bay và cung cấp ô-xy để thở từ 15 phút trở lên:

1. Tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5.700 kg;
2. Tàu bay có số lượng ghế chở khách lớn hơn 19.

b. Các thiết bị này phải được đặt ở vị trí thuận tiện và dễ dàng lấy được từ vị trí của từng thành viên tổ bay.

c. Thiết bị PBE cho tiếp viên hàng không phải là dạng xách tay.”

**40. Sửa đổi, bổ sung điểm 1 khoản a Điều 6.120 như sau:**

“1. Mỗi ghế cho 01 hành khách từ 02tuổi trở lên;

**41. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 6.123 như sau:**

“c. Phải lắp đủ các biển báo tín hiệu để khi bật sáng, tất cả hành khách có thể nhìn thấy trong mọi điều kiện chiếu sáng khoang hành khách.”

**42. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 6.125 như sau:**

“b. Hệ thống phát thanh này phải được:

1. Nghe rõ và dễ hiểu tại mọi vị trí ghế ngồi hành khách, trong buồng vệ sinh và tại mọi vị trí của tiếp viên hàng không;

2. Có khả năng hoạt động trong vòng 10 giây kể từ khi tiếp viên hàng không kích hoạt;

3. Ở mỗi lối thoát hiểm hoặc 02lối thoát hiểm gần nhau có mức cao bằng sàn khoang khách, phải có ít nhất 01 hệ thống phát thanh cạnh ghế tiếp viên hàng không.”

**43. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.127 như sau:**

**“6.127 HỆ THỐNG ĐÀM THOẠI NỘI BỘ**

a. Chỉ được khai thác tàu bay với yêu cầu nhiều hơn 01 thành viên tổ lái khi tàu bay được trang bị 01 hệ thống đàm thoại nội bộ tại ghế người lái, bao gồm cả tai nghe trùm đầu và ống nói để liên lạc giữa các thành viên tổ bay.

b. Chỉ được khai thác tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở tối đa nhiều hơn 19 hành khách khi tàu bay được trang bị 01 hệ thống đàm thoại nội bộ để cung cấp tín hiệu và thông tin liên lạc 02 chiều giữa các thành viên tổ bay.

c. Hệ thống đàm thoại nội bộ tổ bay theo yêu cầu của điều này phải:

1. Có khả năng hoạt động độc lập với hệ thống phát thanh;

2. Có khả năng hoạt động trong thời gian 10 giây kể từ khi được kích hoạt bởi bất cứ thành viên tổ bay nào ở tất cả các vị trí làm việc;

3. Ở các cửa thoát hiểm hoặc 02 cửa thoát hiểm gần nhau có mức cao bằng sàn khoang hành khách, phải có ít nhất 01 hệ thống đàm thoại nội bộ cạnh ghế tiếp viên hàng không.

4. Có khả năng truyền tín hiệu phân biệt giữa cuộc gọi bình thường và cuộc gọi khẩn nguy;

5. Có khả năng cung cấp thông tin liên lạc 02 chiều giữa nhân viên mặt đất với ít nhất 02 thành viên tổ lái khi tàu bay ở mặt đất.”

#### **44. Sửa đổi, bổ sung khoản a và điểm 1 khoản b Điều 6.130**

a. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 6.130 như sau:

“a. Chỉ được khai thác tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở nhiều hơn 59 hành khách vào mục đích vận chuyển thương mại, khi tàu bay được trang bị loa phát thanh xách tay (sử dụng pin) cho tổ bay để hướng dẫn thoát hiểm khẩn cấp.”

b. Sửa đổi điểm 1 khoản b Điều 6.130 như sau:

“1. Đối với tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở từ 60 đến 99 hành khách, phải trang bị 01 loa phát thanh ở vị trí phía sau và dễ tiếp cận từ vị trí làm việc của tiếp viên hàng không;”

#### **45. Sửa đổi, bổ sung điểm 2, 3 khoản a Điều 6.135 như sau:**

“2. Phương tiện cho tổ bay trong trường hợp khẩn cấp, có thể mở mọi cửa của các khoang tiếp cận hành khách và có thể bị hành khách khóa;

3. Nhãn dán trên từng cửa cho biết cửa nào sẽ phải mở trong suốt quá trình cất và hạ cánh.”

#### **46. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.137 như sau:**

##### **“6.137 VẬT LIỆU NỘI THẤT KHOANG HÀNH KHÁCH**

a. Trong lần đại tu chính đầu tiên hoặc tân trang lại nội thất khoang khách tàu bay, vật liệu của các khoang hành khách hoặc tổ bay hiện đang được sử dụng nếu không đáp ứng các tiêu chuẩn an toàn bay hiện hành liên quan đến vật liệu sử dụng trong nội thất khoang hành khách, tương ứng với Giấy chứng nhận loại của lĩnh vực vận tải đều phải bị loại bỏ và thay thế bằng các vật liệu đáp ứng các tiêu chuẩn.

b. Đệm ghế, trừ ghế tổ lái, đều phải đáp ứng các quy định về phòng chống cháy.”

**47. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.140 như sau:**

**“6.140 VẬT LIỆU KHOANG HÀNG VÀ NGĂN ĐỀ HÀNH LÝ**

a. Khoang hàng loại C hoặc D có thể tích lớn hơn 200 ft khối đối với những máy bay có Giấy chứng nhận loại sau ngày 01/01/1958 phải có trần và vách ngăn (“Vách ngăn” bao gồm cả những chi tiết phụ như khớp hoặc vít, có thể ảnh hưởng đến khả năng chịu lửa của vách) được làm từ 01 trong các vật liệu sau:

1. Vật liệu tổng hợp tăng cường sợi thủy tinh;
2. Các vật liệu đáp ứng được yêu cầu về thử nghiệm chịu đốt lửa dùng làm vách khoang chứa, được quy định trong Giấy chứng nhận loại;
3. Nhôm, trong trường hợp được phê chuẩn trước ngày 20 tháng 3 năm 1989.”

**48. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.150 như sau:**

**“6.150 THIẾT BỊ KHẨN NGUY ĐỐI VỚI TẤT CẢ TÀU BAY**

- a. Từng hạng mục của thiết bị khẩn nguy và thiết bị nổi phải đáp ứng:
1. Tổ bay phải dễ dàng tiếp cận và hành khách dễ dàng tiếp cận (đối với những thiết bị khẩn nguy dùng cho hành khách trong trường hợp khẩn cấp);
  2. Được nhận dạng và ghi hướng dẫn sử dụng rõ ràng;
  3. Được ghi rõ ràng ngày kiểm tra gần nhất;
  4. Được ghi rõ nội dung bên trong khi đặt trong khoang chứa hoặc thùng chứa.”

**49. Sửa đổi tiêu đề khoản a Điều 6.153 như sau:**

“a. Chỉ được khai thác tàu bay khi tàu bay được trang bị số lượng tối thiểu hộp sơ cứu sẵn sàng sử dụng được theo bảng sau: ”

**50. Bãi bỏ Điều 6.155.**

**51. Bổ sung Điều 6.156 như sau:**

**“6.156 TÚI Y TẾ DỰ PHÒNG (UPK) ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI**

a. Chỉ được khai thác tàu bay vào mục đích vận tải hàng không thương mại với yêu cầu tiếp viên hàng không tham gia phục vụ khai thác, khi tàu bay đó được trang bị 01 UPK để tiếp viên hàng không sử dụng trong các trường hợp có người nghi ngờ mang bệnh truyền nhiễm hoặc phải tiếp xúc với các chất dịch trong cơ thể người bệnh.

b. Phải trang bị tối thiểu 02 UPK cho mỗi máy bay được phép chở trên 250 hành khách.

c. Số lượng đồ tối thiểu chứa trong UPK quy định cụ thể tại Phụ lục 1 Điều 6.156.”

**52. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.157 như sau:**



## “6.157 BÌNH CỨU HOẢ XÁCH TAY

a. Chỉ được khai thác tàu bay khi tàu bay đó được trang bị đủ số lượng tối thiểu bình cứu hoả xách tay. Các bình cứu hoả này chứa các chất mà khi xả ra sẽ không gây ô nhiễm nghiêm trọng không khí trong máy bay. Loại và số lượng chất dập lửa phải phù hợp với các dạng cháy có thể xảy ra trong các khoang có trang bị bình cứu hoả này. Trong khoang hành khách, bình cứu hoả phải được thiết kế sao cho giảm thiểu sự độc hại của hơi độc.

b. Số lượng tối thiểu bình cứu hoả xách tay:

1. 01 bình được lắp trong buồng lái;
2. 01 bình được lắp trong khoang hàng hạng E ở vị trí thuận tiện cho tổ bay và 01 bình trong mỗi khoang bếp tầng trên và tầng dưới;
3. 01 bình trong mỗi khoang hành khách cách biệt với buồng lái và không dễ tiếp cận với tổ bay.

c. Bình cứu hoả trang bị theo Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đều được tính là 01 bình cứu hoả theo yêu cầu.

4. Tàu bay chở không quá 30 hành khách phải trang bị tối thiểu 01 bình ở vị trí thuận tiện trong khoang hành khách;

5. Đối với các loại tàu bay chở được nhiều hơn 30 hành khách, phải đảm bảo các bình cứu hoả xách tay lắp đặt ở vị trí thuận tiện và phân bố đều trên khoang tàu bay với số lượng tối thiểu như sau:

Số lượng ghế ngồi	Số lượng bình cứu hoả
30-60	2
61-200	3
201-300	4
301-400	5
401-500	6
501-600	7
601 hoặc hơn	8

6. Số lượng tối thiểu bình cứu hoả trong khoang hành khách (theo số lượng ghế hành khách tối đa của tàu bay) phải đáp ứng:

- i. 01 bình đối với trường hợp tàu bay chở từ 30 đến 60 hành khách;
- ii. 02 bình đối với trường hợp tàu bay chở từ 61 hành khách trở lên.”

### 53. Bổ sung khoản c Điều 6.160 như sau:

“c. Chất dập lửa của bình cứu hoả dành cho thùng rác buồng vệ sinh để dập lửa cháy từ khăn giấy, giấy vệ sinh hoặc rác trên tàu bay có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cấp lần đầu từ 31/12/2011 và chất dập lửa của bình cứu hoả xách tay trên tàu bay có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cấp lần đầu từ 31/12/2016 phải:

1. Đáp ứng các yêu cầu tối thiểu của quốc gia đăng ký tàu bay;
2. Khác với loại được liệt kê trong Nghị định thư Montreal 1987 về các chất làm suy giảm tầng ô-zôn và Sổ tay của Nghị định thư Montreal 1987 về các chất làm suy giảm tầng ô-zôn, xuất bản lần thứ tám, Phụ ước A, nhóm II.”



**54. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.163 như sau:**

**“6.163 THIẾT BỊ BÁO KHÓI BUỒNG VỆ SINH**

a. Chỉ được khai thác tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5.700 kg khi từng buồng vệ sinh của máy bay đó được trang bị 01 hệ thống báo khói tới:

1. Đèn cảnh báo trong buồng lái;
2. Đèn cảnh báo hoặc âm thanh cảnh báo trong khoang hành khách, có xét tới vị trí của tiếp viên hàng không trong các giai đoạn bay.”

**55. Bổ sung Điều 6.164 như sau:**

**“6.164 BIỆN PHÁP LÀM GIẢM THIẾT HẠI NỔ BOM**

Khi Cục Hàng không Việt Nam có yêu cầu, người khai thác phải cung cấp biện pháp làm giảm nhẹ và định hướng vụ nổ bom áp dụng cho vị trí bom ít thiệt hại nhất.”

**56. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.165 như sau:**

**“6.165 RÌU ĐÓI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI.**

Chỉ được khai thác tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5.700 kg khi tàu bay đó được trang bị 01 chiếc rìu phù hợp với loại máy bay đó, được đặt ở vị trí trên máy bay sao cho hành khách không thể nhìn thấy được.”

**57. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.167 như sau:**

**“6.167 BÌNH Ô-XY VÀ HỆ THỐNG PHÂN PHỐI**

a. Tất cả tàu bay dự kiến khai thác ở độ cao đòi hỏi cung cấp ô-xy bổ sung phải được trang bị hệ thống cung cấp ô-xy với bình chứa và bộ phân phối thích hợp.

b. Bộ phân phối ô-xy, lưu lượng ô-xy tối thiểu và việc cung cấp ô-xy phải đáp ứng các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của Giấy chứng nhận loại.

c. Chỉ được khai thác tàu bay ở độ cao có áp suất khí quyển dưới 700 hPa, khi tàu bay đó được trang bị những mặt nạ ô-xy được đặt ở vị trí sao cho các thành viên tổ bay có thể sử dụng ngay tại vị trí làm việc của mình.

d. Chỉ được khai thác tàu bay ở độ cao có áp suất khí quyển trên 376 hPa và dưới 700 hPa khi có đủ ô-xy cho các lái phụ; mặt nạ ô-xy sử dụng theo yêu cầu tối thiểu quy định ở Phụ lục 1 Điều 7.720 Bộ QCATHK.

e. Chỉ được khai thác tàu bay có tầng áp buồng kín ở áp suất dưới 376 hPa (trên 25.000 ft) khi tàu bay đó được trang bị:

1. Mặt nạ ô-xy của các thành viên tổ bay thuộc dạng sử dụng nhanh;
2. Đủ cung cấp ô-xy và mặt nạ dự phòng hoặc đủ số lượng bình ô-xy xách tay kèm theo mặt nạ và được phân phối đều khắp khoang hành khách để đảm bảo cung cấp ngay ô-xy cho các thành viên tổ bay tại vị trí của họ trong điều kiện mất áp suất;

3. Thiết bị phân phối ô-xy kết nối với nguồn cung cấp ô-xy được lắp đặt sao cho có thể tự động kích hoạt để cung cấp cho từng thành viên tổ bay khi cần thiết, tại vị trí ngồi của họ với điều kiện sau:

i. Tổng số thiết bị phân phối ô-xy và nguồn cung cấp phải nhiều hơn số lượng ghế ngồi trên tàu bay tối thiểu 10%;

ii. Thiết bị phân phối ô-xy dự phòng phải được lắp đặt đều trong khoang khách.

g. Lượng ô-xy bổ sung cho chuyến bay cụ thể phải được xác định trên cơ sở độ cao bay và thời gian bay như quy định ở Phụ lục 1 và Phụ lục 2 Điều 6.167 bao gồm các phương thức khai thác được xây dựng cho từng loại hình khai thác và phương thức khẩn cấp trong tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay (OM).”

**58. Bổ sung khoản d Điều 6.170 như sau:**

“d. Khi khai thác tàu bay 01 động cơ với điều kiện khai thác hạn chế phía trên mặt nước, cách xa bờ hoặc không phải ở pha hạ độ cao, mọi thành viên đều phải mang phao cứu sinh liên tục trừ trường hợp người lái phụ mặc bộ quần áo cứu sinh tích hợp tính năng phao cứu sinh.”

**59. Bổ sung Điều 6.171 như sau:**

**“6.171 QUẦN ÁO CỨU SINH**

a. Trong vận tải hàng không thương mại, chỉ được khai thác trực thăng trên biển khi tất cả thành viên tổ bay và hành khách đều được trang bị bộ quần áo cứu sinh trong các trường hợp sau đây:

1. Nhiệt độ biển dưới 10 độ C;

2. Thời gian cứu hộ dự kiến vượt quá thời gian sống sót tính toán trên cơ sở tình trạng biển và điều kiện môi trường chuyến bay.”

**60. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.173 như sau:**

**“6.173 THUYỀN PHAO**

a. Chỉ được khai thác máy bay khi máy bay đó được trang bị đủ số lượng thuyền phao cho tất cả cả thành viên tổ bay và hành khách trong trường hợp bay biển với thời gian:

1. 120 phút bay bằng hoặc 740,8 km (400 NM) chọn giá trị nhỏ hơn cho máy bay có khả năng bay liên tục tới 01 sân bay trong trạng thái hỏng động cơ hoặc thay đổi hành trình;

2. 30 phút bay bằng hoặc 185,2 km (100 NM) chọn giá trị nhỏ hơn cho các loại tàu bay còn lại.

b. Người khai thác bay biển phải mang theo thuyền cứu sinh và các thiết bị cứu nạn quy định trong Điều này và các Điều 6.175, 6.177, 6.180 và phải tính đến các điều kiện khai thác sau:

1. Tình trạng vùng biển và nhiệt độ bất thường trên biển;

2. Khoảng cách để hạ cánh khẩn cấp đến đất liền;

3. Vùng biển có các phương tiện phục vụ tìm kiếm và cứu hộ.

c. Chỉ được khai thác trực thăng bay biển khi được trang bị 01 thiết bị nổi cố định hoặc thiết bị nổi có khả năng kích hoạt nhanh để đảm bảo hạ cánh an toàn:

1. Đối với trực thăng có tính năng hoạt động loại 1 và 2, bay biển ở khoảng cách xa so với đất liền tương đương hơn 10 phút bay ở vận tốc trung bình;

2. Đối với trực thăng có tính năng hoạt động loại 3, bay biển ở vị trí cách xa đất liền với chế độ tự quay hoặc khoảng cách hạ cánh bắt buộc an toàn từ đất liền.

d. Đối với khai thác tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5.700 kg với mục đích vận tải thương mại, các thuyền phao phải đáp ứng chở đủ cho những người trên tàu bay trong trường hợp hỏng 01 thuyền phao có sức chứa lớn nhất.

e. Đối với khai thác trực thăng với mục đích vận tải thương mại, 50% số lượng thuyền phao (tổng số từ 02 chiếc trở lên) phải có tính năng kích hoạt bằng điều khiển từ xa.

g. Thuyền phao và những thiết bị liên quan phải dễ tiếp cận, không mất nhiều thời gian trong trường hợp cần thiết. Phương tiện này phải được lắp đặt tại vị trí được đánh dấu, dễ nhận và được phê chuẩn.

h. Đối với trực thăng có thuyền phao không được bung bằng điều khiển từ xa và có trọng lượng lớn hơn 40 kg phải trang bị 01 số cơ cấu cơ khí để trợ giúp bung thuyền phao.”

#### **61. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 6.175 như sau:**

“a. Tại các khu vực biển hoặc đất liền mà có khó khăn đặc biệt để tìm kiếm cứu nạn, tàu bay phải trang bị hộp cứu sinh bao gồm những phương tiện duy trì sự sống.”

#### **62. Sửa đổi khoản a và bổ sung khoản c Điều 6.177 như sau:**

a. Sửa đổi khoản a Điều 6.177 như sau:

“a. Tại các khu vực biển hoặc đất liền có điều kiện khó khăn để tìm kiếm cứu nạn, tàu bay phải trang bị những thiết bị phát tín hiệu khẩn nguy từ mặt đất lên không trung giúp cho việc tìm kiếm được thuận lợi.”

b. Bổ sung khoản c Điều 6.177 như sau:

“c. Các thiết bị phát tín hiệu khẩn nguy phải được phê chuẩn bởi quốc gia nhà sản xuất và được Cục Hàng không Việt Nam công nhận.”

#### **63. Sửa đổi, bổ sung Điều 6.180 như sau:**

##### **“6.180 THIẾT BỊ PHÁT TÍN HIỆU ĐỊNH VỊ KHẨN NGUY (ELT)**

a. Tất cả tàu bay trên mọi chuyến bay đều phải được trang bị 01 ELT tự động kích hoạt.

b. Chỉ được phép khai thác tàu bay trên 19 ghế khi tàu bay được trang bị tối thiểu 02 ELT trong đó có 01 ELT tự động kích hoạt.



c. Chỉ được phép khai thác tàu bay qua các vùng mà ở đó có khó khăn đặc biệt cho công tác tìm kiếm cứu nạn, khi tàu bay được trang bị ELT thứ hai.

d. Chỉ được phép khai thác tàu bay trên biển ngoài tầm lượn khi có trang bị ít nhất 01 ELT trên thuyền phao hoặc phao cứu sinh.

e. Chỉ được phép khai thác bay biển ở khoảng cách đòi hỏi có thuyền phao, khi tàu bay được trang bị:

1. 01 ELT thứ 02 đối với máy bay;
2. 01 ELT trên mỗi thuyền phao đối với trực thăng.

g. ELT được trang bị theo yêu cầu từ khoản a, b, c, d, e Điều này phải hoạt động theo quy định tương ứng trong Phụ ước 10 Quyển III của ICAO.

h. Người khai thác phải tính đến những yếu tố sau liên quan đến ELT:

1. Loại và vị trí lắp đặt trên tàu bay và trên thiết bị cứu sinh nổi phải đảm bảo khả năng chống cháy và chịu va chạm tối ưu, có khả năng kích hoạt thành công cao nhất trong trường hợp có tai nạn.

2. Vị trí của thiết bị điều khiển và kích hoạt ELT loại tự động cố định và các quy trình sử dụng liên quan phải xét đến nhu cầu về:

- i. Phát hiện nhanh chóng khi có kích hoạt không mong muốn;
- ii. Sổ tay hướng dẫn sử dụng cho thành viên tổ bay.

i. Pin sử dụng trong ELT phải được thay thế (hoặc sạc lại, nếu là pin sạc) trong những trường hợp sau:

1. ELT được sử dụng hơn 01 giờ tích lũy;
2. Đến 50% thời gian sử dụng của máy.

k. Thời hạn để thay hoặc sạc pin của ELT phải được ghi rõ ràng bên ngoài thiết bị.

l. Những yêu cầu về thời gian hoạt động (hoặc thời gian cần sạc lại) của pin không áp dụng với các loại pin không bị ảnh hưởng của thời gian lưu kho (pin tự kích hoạt dưới nước).”

**64. Bổ sung Điều 6.184 như sau:**

**“6.184 THIẾT BỊ ĐỊNH VỊ DƯỚI NƯỚC**

a. Trước ngày 01/01/2018, chỉ được khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 27.000 kg khi tàu bay được lắp đặt chắc chắn 01 thiết bị định vị dưới nước hoạt động ở tần số 8.8 kHz.

b. Thiết bị này tự động kích hoạt dưới nước và phải có khả năng hoạt động trong tối thiểu 30 ngày, không được lắp đặt trên cánh hoặc phần thân đuôi.”

**65. Sửa đổi, bổ sung điểm 1 khoản a Điều 6.187 như sau:**

“1.Thiết bị cung cấp ô-xy nguyên chất cho hành khách phòng khi giảm áp suất khoang khách bị giảm;”

**66. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 6.035 như sau:**



## **“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.035: CÁC YÊU CẦU HOẠT ĐỘNG CỦA HỆ THỐNG ĐO CAO THEO RVSM**

a. Đối với các nhóm máy bay có thiết kế, chế tạo giống nhau phải đảm bảo độ chính xác của tính năng giữ độ cao, yêu cầu sai số độ cao (TVE) phải đạt giá trị trung bình không được lớn hơn 25 m (80ft) và độ lệch chuẩn không lớn hơn  $28-0.013z^2$  khi  $0 \leq z \leq 25$  (z đo bằng mét) hoặc  $92-0.004z^2$  khi  $0 \leq z \leq 80$  (z đo bằng ft). Ngoài ra, các yếu tố cấu thành TVE phải có các đặc điểm sau đây:

1. Sai số đồng hồ đo độ cao (ASE) trung bình của nhóm không được vượt quá 25 m (80ft) về giá trị tuyệt đối;

2. Tổng giá trị tuyệt đối của ASE trung bình và ba sai lệch chuẩn của ASE không được vượt quá 75 m (245ft);

3. Chênh lệch giữa mực bay và độ cao áp suất đồng hồ phải đối xứng quanh giá trị trung bình 0 m, với sai lệch chuẩn không lớn hơn 13.3 m (43.7ft). Ngoài ra, khi tăng giá trị độ cao thì tần suất sai lệch phải giảm ít nhất là theo cấp số nhân.

b. Đối với các máy bay có đặc điểm cấu trúc khung sườn và hệ thống đo cao khác biệt không thể phân loại theo 01 nhóm máy bay như khoản a Điều này thì phải đảm bảo khả năng giữ độ cao hoạt động của máy bay bằng các thiết bị TVE có các đặc điểm sau:

1. ASE của máy bay trong mọi điều kiện bay không được vượt quá 60m (200ft) về giá trị tuyệt đối và chênh lệch giữa mực bay với độ cao áp suất đồng hồ phải đối xứng quanh giá trị trung bình 0m với sai lệch chuẩn không lớn hơn 13.3m (43.7ft);

2. Khi tăng giá trị chênh lệch thì tần suất sai lệch phải giảm ít nhất là theo cấp số nhân.”

### **67. Bổ sung điểm 2 khoản c Phụ lục 1 Điều 6.047 như sau:**

“2. Hệ thống kiểm soát hoặc điều khiển bay bao gồm một trong các hệ thống sau:

i. Hệ thống hạ cánh đảm bảo việc duy trì hạ cánh trong trường hợp một hệ thống hỏng vẫn có khả năng tiếp tục thực hiện hạ cánh (hệ thống hạ cánh chủ động) kết hợp với hệ thống kiểm soát tàu bay tự động sau khi tàu bay hạ cánh và di chuyển trên mặt đất có chức năng duy trì hoạt động tự động của hệ thống này khi một hệ thống hỏng (hệ thống kiểm soát di chuyển chủ động) hoặc có chức năng đảm bảo việc tiếp quyền kiểm soát của Người lái trong trường hợp hư hỏng hệ thống (hệ thống kiểm soát di chuyển thụ động);

ii. Hệ thống hạ cánh đảm bảo phi công tiếp quyền kiểm soát hạ cánh trong trường hợp một hệ thống hỏng (hệ thống hạ cánh thụ động) được giới hạn tới vùng tiếp đất RVR không thấp hơn RVR 600 kết hợp với hệ thống kiểm soát di chuyển thụ động với điều kiện là hệ thống này tự động hoặc thông qua một hệ thống chỉ dẫn bay cung cấp các chỉ hướng, thông số phù hợp và có chức năng theo dõi;

iii. Hệ thống hạ cánh và di chuyển tự động hỗn hợp kết hợp với hệ thống điều khiển bay bằng tay trong đó sử dụng khả năng hạ cánh tự động là cách thức hạ cánh chính;

iv. Hệ thống khác có mức an toàn và tính năng tương đương”

**68. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 6.090 như sau:**

**“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.090: KIỂM TRA HỆ THỐNG GHI THAM SỐ BAY**

a. Trước chuyến bay đầu tiên trong ngày, phải theo dõi đặc điểm tự kiểm tra của thiết bị ghi tham số bay (FDR) và thiết bị thu thập dữ liệu chuyến bay (FDAU) nếu có lắp đặt bằng cách kiểm tra bằng tay hoặc tự động.

b. Những hạng mục phải được CAAV phê chuẩn:

1. Các hệ thống FDR số hoặc ADRS, các hệ thống CVR hoặc CARS, các hệ thống AIR hoặc AIRS đã được chứng thực có độ ổn định cao trong hoạt động và tự theo dõi, phải được kiểm tra hệ thống ghi chép định kỳ hàng năm và có thể gia hạn đến 02 năm.

2. Các hệ thống DLR hoặc DLRS phải được kiểm tra hệ thống ghi chép định kỳ 02 năm và có thể gia hạn đến bốn năm.

c. Việc kiểm tra hệ thống ghi chép định kỳ hàng năm phải được thực hiện như sau:

1. Việc phân tích các dữ liệu được ghi trong FDR phải đảm bảo rằng FDR hoạt động bình thường trong thời gian ghi theo quy định.

2. Việc phân tích FDR hoặc ADRS phải đánh giá được chất lượng của dữ liệu ghi lại và xác định được tỷ lệ lỗi bit dữ liệu (gồm cả các lỗi gây ra do thiết bị ghi chép, thiết bị thu thập, nguồn dữ liệu trên máy bay và các công cụ sử dụng để trích xuất dữ liệu từ thiết bị ghi chép) có trong giới hạn cho phép và xác định được bản chất và phân bố các lỗi dữ liệu;

3. Dữ liệu 01 chuyến bay hoàn chỉnh từ FDR hoặc ADRS phải được kiểm tra qua đơn vị kỹ thuật để đánh giá tính hợp lệ của mọi tham số được ghi lại, trong đó

i. Phải đặc biệt chú ý đến các tham số từ các cảm biến của FDR hoặc ADRS.

ii. Không cần kiểm tra các tham số lấy từ hệ thống bus điện của tàu bay nếu tình trạng hoạt động bình thường của hệ thống này có thể được xác định nhờ các hệ thống khác.

4. Cơ sở đọc dữ liệu phải có phần mềm cần thiết để chuyển đổi chính xác các giá trị được ghi lại thành đơn vị kỹ thuật và để xác định tình trạng của dữ liệu đã mã hóa;

5. Phải thực hiện kiểm tra định kỳ hàng năm các dữ liệu được ghi lại trong CVR hoặc CARS bằng biện pháp nghe lại âm thanh ghi trong CVR hoặc CARS. Khi được lắp lên tàu bay, CVR hoặc CARS phải ghi lại các tín hiệu kiểm tra từ

mọi nguồn trên tàu bay và từ các nguồn bên ngoài tương ứng để đảm bảo rằng mọi tín hiệu yêu cầu đều đáp ứng tiêu chuẩn nghe hiểu được;

6. Trong điều kiện có thể, khi kiểm tra hàng năm phải thực hiện lấy mẫu ghi âm trong chuyến bay từ CVR hoặc CARS để kiểm tra làm bằng chứng cho việc tín hiệu ghi âm là nghe hiểu được; và

7. Hàng năm, phải kiểm tra hình ảnh ghi lại trong AIR hoặc AIRS bằng cách xem lại hình ảnh. Khi được lắp lên tàu bay, AIR hoặc AIRS phải ghi lại các hình ảnh kiểm tra từ mọi nguồn trên tàu bay và từ các nguồn bên ngoài tương ứng để đảm bảo rằng mọi hình ảnh yêu cầu đều đáp ứng tiêu chuẩn chất lượng ghi hình;

d. Các hệ thống ghi chép thông tin chuyến bay được coi là không sử dụng được nếu có đoạn thông tin chất lượng thấp, tín hiệu không thể nghe hiểu được hoặc nếu có ít nhất 01 tham số được ghi lại không đúng.

e. Phải lập báo cáo sau khi kiểm tra hàng năm khi được CAAV yêu cầu.”

**69. Bổ sung Phụ lục 1 và Phụ lục 2 Điều 6.093 như sau:**

**“Phụ lục 1 Điều 6.093. CÁC THAM SỐ CỦA FDR CHO MÁY BAY**

TT	Tham số	Dải đo lường	Lấy mẫu tối đa hoặc khoảng thời gian ghi (tính theo giây)	Giới hạn chính xác (Dữ liệu cảm biến đầu vào so với dữ liệu đọc từ FDR)	Mức độ ghi chính xác
1	Thời gian (Thời gian UTC nếu có, nếu không có tính thời gian tương đối hoặc thời gian đồng bộ với GPS)	24 giờ	4	$\pm 0.125\%$ trong 1 giờ	1 giây
2	Áp suất độ cao	Từ -300m (-1000ft) đến độ cao tối đa cho phép của tàu bay +1500m (+5000ft)	1	Từ $\pm 30m$ đến $\pm 200m$ ( $\pm 100ft$ đến $\pm 700ft$ )	1.5m (5ft)
3	Hiển thị vận tốc hoặc vận tốc hiệu chỉnh	95 km/h (50kt) đến V <sub>so</sub> tối đa (ghi chú 1), V <sub>so</sub> tới 1.2 V <sub>d</sub> (ghi chú 2)	1	$\pm 5\%$ $\pm 3\%$	1kt (0.5 kt khuyến cáo)

4	Góc phương vị (Áp dụng cho tổ bay đầu tiên)	360°	1	±2°	0.5°
5	Gia tốc thẳng đứng (ghi chú 3)	Từ -3g đến +6g	0.125	±1% của dải đo lường tối đa không bao gồm lỗi mốc đo lường ±5%	0.004g
6	Trạng thái Pitch	± 75° hoặc bất gì khoảng giá trị sử dụng lớn hơn ±180°	0.25	±2°	0.5°
7	Trạng thái Roll	±180°	0.25	±2°	0.5°
8	Khoá chuyển đổi sóng vô tuyến	Đóng - mở (sự gián đoạn)	1		
9	Công suất từng động cơ	Dải đo lường đầy đủ	1 (đối với mỗi động cơ)	±2%	0.2% của dải đo lường đầy đủ hoặc độ chính xác yêu cầu để khai thác tàu bay
10	Cạnh đuôi của cánh tả và lựa chọn điều khiển từ buồng lái	Dải đo lường đầy đủ hoặc vị trí gián đoạn	2	±5% hoặc chỉ thị của người lái	0.5% của dải đo lường đầy đủ hoặc độ chính xác yêu cầu để khai thác tàu bay
11	Cạnh trước của cánh tả và lựa chọn điều khiển từ buồng lái	Dải đo lường đầy đủ hoặc vị trí gián đoạn	2	±5% hoặc chỉ thị của người lái	0.5% của dải đo lường đầy đủ hoặc độ chính xác yêu cầu để khai thác tàu bay



12	Vị trí thổi ngược	Nằm tại sân, chuyển sân và quay đầu.	1 (đối với mỗi động cơ)		
13	Lựa chọn phanh tốc độ và tấm lái mặt đất (lựa chọn và vị trí)	Dải đo lường đầy đủ hoặc vị trí gián đoạn	1	±2% trừ khi độ chính xác cao hơn yêu cầu duy nhất	0.2% của dải đo lường đầy đủ
14	Nhiệt độ ngoài trời	Dải đo lường cảm biến	2	±2°C	0.3°C
15	Tự động lái/lực đẩy tự động/chế độ AFCS và trạng thái khởi động	01 sự phối hợp gián đoạn phù hợp	1		
16	Gia tốc theo trục dọc (ghi chú 3)	±1g	0.25	±0.015 g không bao gồm lỗi mốc đo lường ±0.05g	0.004g
<i>16 thông số nêu trên thoả mãn các yêu cầu đối với FDR loại 2</i>					
17	Gia tốc bên (ghi chú 3)	±1g	0.25	±0.015 g không bao gồm lỗi mốc đo lường ±0.05g	0.004g
18	Dữ liệu đầu vào và/hoặc các vị trí chính của các cơ cấu tham gia vào điều khiển trạng thái máy bay (lên, quay, nghiêng)	Dải đo lường đầy đủ	0.25	±2% trừ khi độ chính xác cao hơn yêu cầu duy nhất	0.2% của dải đo lường đầy đủ hoặc theo lắp đặt
19	Vị trí điều chỉnh hướng độ cao	Dải đo lường đầy đủ	1	±3% trừ khi độ chính xác cao hơn yêu cầu duy nhất	0.3% của dải đo lường đầy đủ hoặc theo lắp đặt

20	Độ cao vô tuyến	Từ -6m đến 750m (-20ft đến 2500ft)	1	$\pm 0.6\text{m}$ ( $\pm 2\text{ft}$ ) hoặc $\pm 3\%$ giá trị nào đó cao hơn giá trị dưới 150m (500ft) và $\pm 5\%$ giá trị trên 150m (500ft)	0.3m (1ft) dưới 150m (500ft) 0.3m (1ft) +0.5% của dải đo lường đầy đủ dưới mức 150m (500ft)
21	Độ lệch tín hiệu vô tuyến theo chiều thẳng đứng (ILS, GPS, GPS đường trượt, MLS độ cao so với mực nước biển, IRNAV, IAN độ lệch theo chiều thẳng đứng)	Dải tín hiệu	1	$\pm 3\%$	0.3% của dải đo lường đầy đủ
22	Độ lệch tín hiệu vô tuyến theo chiều ngang (ILS, GPS, GPS định vị hạ cánh, MLS phương vị, IRNAV, IAN độ lệch ngang)	Dải tín hiệu	1	$\pm 3\%$	0.3% của dải đo lường đầy đủ
23	Đi qua đài điểm	Gián đoạn	1		
24	Cảnh báo chính	Gián đoạn	1		
25	Lựa chọn tần số thu được của từng thiết bị dẫn đường	Dải đo lường đầy đủ	4	Theo lắp đặt	
26	Khoảng cách đài DME 1 và 2 (bao gồm khoảng cách tới ngưỡng đường cất hạ cánh (GLS) và khoảng cách tới điểm tiếp cận huyệt (IRNAV, IAN) (ghi chú 7 và 8)	Từ 0 - 370 km (0 - 200NM)	4	Theo lắp đặt	1852m (1NM)

27	Trạng thái Không, Địa	Gián đoạn	1		
28	Trạng thái GPWS, TAWS, GCAS (sự lựa chọn chế độ hiển thị địa hình bao gồm trạng thái hiển thị theo hướng đi lên (pop-up)) và (cảnh báo địa hình, bao gồm cả thông báo, cảnh báo và chỉ dẫn) và (vị trí công tắc đóng/mở)	Gián đoạn	1		
29	Góc tấn	Dải đo lường đầy đủ	0.5	Theo lắp đặt	0.3% của dải đo lường đầy đủ
30	Từng hệ thống thủy lực (áp suất thấp)	Gián đoạn	2		0.5% của dải đo lường đầy đủ
31	Dữ liệu dẫn đường (kinh độ, vĩ độ, vận tốc so với mặt đất và góc trôi)	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	
32	Càng và vị trí lựa chọn càng	Gián đoạn	4	Theo lắp đặt	
<i>32 thông số nêu trên thoả mãn các yêu cầu đối với FDR loại I</i>					
33	Vấn tốc so với mặt đất	Theo lắp đặt	1	Dữ liệu sẽ nhận được từ hệ thống chính xác nhất	1kt
34	Các cụm phanh (áp suất phanh trái và phải, vị trí bàn đạp phanh trái và phải)	(Dải phanh tối đa, gián đoạn hoặc dải đo lường tối đa)	1	±5%	2% của dải đo lường đầy đủ

35	Thông số động cơ bổ sung (EPR, N1, độ rung hiển thị, N2, EGT, phun nhiên liệu, vị trí đóng nhiên liệu, N3)	Theo lắp đặt	Từng động cơ từng giây	Theo lắp đặt	2% của dải đo lường đầy đủ
36	TCAS, ACAS (Hệ thống chống va chạm và cảnh báo không lưu)	Gián đoạn	1	Theo lắp đặt	
37	Cảnh báo gió đứt	Gián đoạn	1	Theo lắp đặt	
38	Điều chỉnh lựa chọn khí áp (lái chính, lái phụ)	Theo lắp đặt	64	Theo lắp đặt	0.1 mb (0.01 đơn vị Thủy ngân)
39	Độ cao lựa chọn (Tất cả người lái có thể chọn được chế độ chọn độ cao)	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	Đủ để nhận định sự lựa chọn tổ bay
40	Tốc độ lựa chọn (Tất cả người lái có thể chọn được chế độ chọn tốc độ)	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	Đủ để nhận định sự lựa chọn tổ bay
41	Hệ số MACH lựa chọn (Tất cả người lái có thể chọn được chế độ chọn hệ số MACH)	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	Đủ để nhận định sự lựa chọn tổ bay
42	Tốc độ theo chiều thẳng đứng (Tất cả người lái có thể chọn được chế độ chọn tốc độ)	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	Đủ để nhận định sự lựa chọn tổ bay
43	Hướng lựa chọn (Tất cả người lái có thể chọn được chế độ chọn hướng)	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	Đủ để nhận định sự lựa chọn tổ bay



44	Đường bay lựa chọn (Tất cả người lái có thể chọn được chế độ chọn đường bay) (hướng, đường, góc hướng bay, góc tiếp cận chót (IRNAV, IAN))	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	
45	Lựa chọn độ cao quyết định	Gián đoạn	64	Theo lắp đặt	Đủ để nhận định sự lựa chọn tổ bay
46	Định dạng màn hình hiển thị EFIS	Gián đoạn	4	Theo lắp đặt	
47	Định dạng màn hình hiển thị Nhiều chức năng, động cơ, cảnh báo	Gián đoạn	4	Theo lắp đặt	
48	Trạng thái mạch điện xoay chiều	Gián đoạn	4	Theo lắp đặt	
49	Trạng thái mạch điện 01 chiều	Gián đoạn	4	Theo lắp đặt	
50	Vị trí van khí động cơ	Gián đoạn	4	Theo lắp đặt	
51	Vị trí van khí động cơ phụ	Gián đoạn	4	Theo lắp đặt	
52	Hồng học máy tính	Gián đoạn	4	Theo lắp đặt	
53	Điều khiển lực đẩy động cơ	Theo lắp đặt	2	Theo lắp đặt	
54	Lực đẩy động cơ đạt tới	Theo lắp đặt	4	Theo lắp đặt	2% của dải đo lường đầy đủ
55	Tính toán trọng tâm	Theo lắp đặt	64	Theo lắp đặt	1% của dải đo lường đầy đủ
56	Lượng nhiên liệu trong thùng dầu điều chỉnh trọng tâm	Theo lắp đặt	64	Theo lắp đặt	1% của dải đo lường đầy đủ

57	Sử dụng màn hình hiển thị trên kính trước mặt người lái (Head up)	Theo lắp đặt	4	Theo lắp đặt	
58	Chế độ hiển thị bật/tắt xem tham số	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	
59	Bảo vệ tránh chòng chành, rung cần điều khiển và kích hoạt đẩy cần	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	
60	Hệ thống dẫn đường chính (GNSS, INS, VOR/DME, MLS, Loran C, dẫn hướng đường dốc hạn cánh)	Theo lắp đặt	4	Theo lắp đặt	
61	Phát hiện đóng băng	Theo lắp đặt	4	Theo lắp đặt	
62	Cảnh báo rung của động cơ	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	
63	Cảnh báo quá nhiệt của động cơ	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	
64	Cảnh báo áp suất dầu thấp ở động cơ	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	
65	Cảnh báo quá tốc độ của động cơ	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	
66	Vị trí mặt chính chệch hướng ngang	Dải đo lường đầy đủ	2	$\pm 3\%$ trừ khi độ chính xác cao hơn yêu cầu duy nhất	0.3% của dải đo lường đầy đủ
67	Vị trí mặt điều chỉnh xoay quanh trục dọc của máy bay	Dải đo lường đầy đủ	2	$\pm 3\%$ trừ khi độ chính xác cao hơn yêu cầu duy nhất	0.3% của dải đo lường đầy đủ
68	Góc chệch hướng ngang và góc trượt ngang	Dải đo lường đầy đủ	1	$\pm 5\%$	$0.5^\circ$
69	Lựa chọn hệ thống chống đóng băng và/hoặc phá băng	Gián đoạn	4		

70	Áp suất thuỷ lực (từng hệ thống)	Dải đo lường đầy đủ	2	±5%	100 psi
71	Mất áp suất khoang khách	Gián đoạn	1		0.5% của dải đo lường đầy đủ hoặc khi được lắp đặt
72	Dự liệu đầu vào điều chỉnh vị trí, góc cao từ buồng lái	Dải đo lường đầy đủ	1	±5%	0.2% của dải đo lường đầy đủ hoặc khi được lắp đặt
73	Dự liệu đầu vào điều chỉnh vị trí, góc xoay từ buồng lái	Dải đo lường đầy đủ	1	±5%	0.2% của dải đo lường đầy đủ hoặc khi được lắp đặt
74	Dự liệu đầu vào điều chỉnh vị trí, góc chệch hướng từ buồng lái	Dải đo lường đầy đủ	1	±5%	0.2% của dải đo lường đầy đủ hoặc khi được lắp đặt
75	Toàn bộ dữ liệu đầu vào điều khiển lực từ buồng lái (cần điều khiển, cần lái, bàn đạp)	Dải đo lường đầy đủ (±311N (±79Lbf), ±378N (±85lbf), ±734N(±1651bf))	1		
76	Tín hiệu tác động	Gián đoạn	1		
77	Ngày	365 ngày	64		
78	ANP hoặc EPE hoặc EPU	Theo lắp đặt	4	Theo lắp đặt	Theo lắp đặt
78 tham số nêu trên phải thoả mãn các yêu cầu đối với FDR loại IA					

Ký hiệu viết tắt:

1	Vso Vận tốc mất cân bằng hoặc vận tốc bay ổn định tối thiểu khi hạ cánh được nêu trong Phần "Chữ viết tắt và ký hiệu"
2	Vd Vận tốc thiết kế khi bỏ nhào
3	Tham chiếu mục 6.3.1.2.11 đối với các yêu cầu ghi dữ liệu mở rộng
4	Ghi đầy đủ các dữ liệu đầu vào để xác định lực đẩy
5	Đối với máy bay có hệ thống điều khiển mà các chuyển động của mặt điều khiển phản hồi lại cho người lái khi thực hiện điều khiển hoặc sử dụng. Đối với máy bay có hệ thống điều khiển mà các chuyển động của mặt điều khiển không phản hồi lại cho người lái khi thực hiện điều khiển hoặc sử dụng. Trong các máy bay có bề mặt điều khiển riêng rẽ, sự thống nhất dữ liệu đầu vào 01 cách thích hợp được chấp nhận ghi thay cho dữ liệu của từng mặt điều khiển riêng biệt.
6	Tham chiếu mục 6.3.1.2.12 đối với các yêu cầu ghi dữ liệu mở rộng
7	Nếu tín hiệu được định dạng điện tử.
8	Việc ghi kinh độ và vĩ độ từ INS hoặc từ hệ thống dẫn đường khác được ưu tiên xen kẽ.
9	Nếu có tín hiệu có sẵn.

Nếu có khả năng ghi dữ liệu chi tiết hơn thì việc ghi các thông tin bổ sung sau đây cần được xem xét:

a. Thông tin hoạt động từ hệ thống hiển thị điện tử, cũng như hệ thống thiết bị bay điện tử (EFIS), màn hình giám sát tàu bay tập trung điện tử (ECAM) và hệ thống cảnh báo người lái và hiển thị thông số động cơ (EICAS). Việc ghi dữ liệu được thực hiện theo thứ tự ưu tiên như sau:

1. Các thông số được lựa chọn bởi Người lái liên quan tới đường bay mong muốn (thiết lập áp suất khí áp, lựa chọn độ cao, lựa chọn vận tốc, độ cao quyết định và khởi động hệ thống tự động bay và chế độ hiển thị thông số nếu không được ghi lại từ 01 nguồn khác).

2. Lựa chọn hệ thống hiển thị, trạng thái (SECTOR, PLAN, NAV, COMPOSITE, COPY...);

3. Cảnh báo và báo động;

4. Đồng nhất trang hiển thị về quy trình khẩn nguy và danh mục kiểm tra;

b. Thông tin chậm chễ bao gồm việc dùng phanh để sử dụng trong trường hợp điều tra việc hạ cánh ngoài đường băng và huỷ bỏ hạ cánh.



**PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 6.093: CÁC THAM SỐ CỦA ADRS CHO MÁY BAY**

TT	Tham số	Phân cấp tham số	Dài ghi tối thiểu	Khoảng thời gian ghi dữ liệu tối đa theo giây	Ghi dữ liệu chính xác tối thiểu	Mức độ chính xác khi ghi dữ liệu	Lưu ý
1	Góc phương vị (Góc phương vị từ hoặc góc phương vị thực)	R*	$\pm 180^\circ$	1	$\pm 2^\circ$	$0.5^\circ$	Nếu không có, tốc độ ghi
2	Trạng thái Pitch	E*	$\pm 90^\circ$	0.25	$\pm 2^\circ$	$0.5^\circ$	Nếu không có, tốc độ ghi
3	Trạng thái Roll	E*	$\pm 180^\circ$	0.25	$\pm 2^\circ$	$0.5^\circ$	Nếu không có, tốc độ ghi
4	Tốc độ Yaw	E*	$\pm 300^\circ$	0.25	$\pm 1\% +$ độ lệch $360^\circ/h$	$2^\circ/s$	Sẽ là cần thiết nếu không có góc phương vị
5	Tốc độ Pitch	E*	$\pm 300^\circ$	0.25	$\pm 1\% +$ độ lệch $360^\circ/h$	$2^\circ/s$	Sẽ là cần thiết nếu không có trạng thái pitch
6	Tốc độ Roll	E*	$\pm 300^\circ$	0.25	$\pm 1\% +$ độ lệch $360^\circ/h$	$2^\circ/s$	Sẽ là cần thiết nếu không có trạng thái roll
7	Hệ thống xác định vị trí: Kinh độ/vĩ độ	E*	Vĩ độ $\pm 90^\circ$ ; Kinh độ $\pm 180^\circ$ .	2 (1 nếu có)	Theo lắp đặt (Khuyến cáo $0.00015^\circ$ )	$0.00005^\circ$	
8	Hệ thống xác định vị trí: Lỗi ước lượng.	E*	Có dài ghi	2 (1 nếu có)	Theo lắp đặt	Theo lắp đặt	Nếu có

9	Hệ thống xác định vị trí: Độ cao	E	Từ -300m (1000ft) tới độ cao tối đa cho phép của máy bay +1500m (5000ft)	2 (1 nếu có)	Theo lắp đặt ( $\pm 15$ m Khuyến cáo $\pm 50$ ft)	1.5m (5ft)	
10	Hệ thống xác định vị trí: Thời gian	E	24h	1	$\pm 5$ giây	0.1s	Có thời gian UTC sẽ tốt hơn
11	Hệ thống xác định vị trí: Tốc độ máy bay so với mặt đất	E	0-1000kt	2 (1 nếu có)	Theo lắp đặt (Khuyến cáo $\pm 5$ kt)	1kt	
12	Hệ thống xác định vị trí: Kênh	E	0-360 độ	2 (1 nếu có)	Theo lắp đặt (Khuyến cáo $\pm 2^\circ$ )	$0.5^\circ$	
13	Gia tốc thẳng đứng	E	Từ -3g đến +6g	0.25 (0.125 nếu có)	Theo lắp đặt (Khuyến cáo $\pm 9$ g không bao gồm lỗi mốc đo lường $\pm 0.45$ g)	0.004g	
14	Gia tốc theo trục dọc	E	$\pm 1g$ (*)	0.25 (0.125 nếu có)	Theo lắp đặt (Khuyến cáo $\pm 0.015$ g không bao gồm mốc đo lường $\pm 0.05$ g)	0.004g	
15	Gia tốc bên	E	$\pm 1g$ (*)	0.25 (0.125 nếu có)	Theo lắp đặt (Khuyến cáo $\pm 0.015$ g không bao gồm lỗi mốc đo lường $\pm 0.05$ g)	0.004g	

16	Áp suất tĩnh bên ngoài (hoặc áp suất độ cao)	R	Từ 34.4mb (3.44 Hg) đến 310.2 mb (31.02 Hg) hoặc dải ghi có cảm biến	1	Theo lắp đặt (Khuyến cáo $\pm 1\text{mb}$ (0.1 Hg) hoặc $\pm 30\text{m}$ ( $\pm 100\text{ft}$ ) đến $\pm 210\text{m}$ ( $\pm 700\text{ft}$ ))	0.1mb (0.01Hg) hoặc 1.5m (5ft)
17	Nhiệt độ ngoài trời (hoặc tổng nhiệt độ ngoài trời)	R	Từ $-50^\circ$ đến $+90^\circ$ hoặc dải ghi có cảm biến	2	Theo lắp đặt (Khuyến cáo $\pm 2^\circ\text{C}$ )	$1^\circ\text{C}$
18	Tốc độ hiển thị	R	Theo hệ thống đo lường hiển được lắp đặt cho phi công hoặc dải ghi có cảm biến	1	Theo lắp đặt (Khuyến cáo $\pm 3\%$ )	1kt (Khuyến cáo 0.5kt)
19	Vòng quay trên phút của động cơ	R	Dải ghi đầy đủ bao gồm cả điều kiện quá tốc độ	Từng động cơ từng giây	Theo lắp đặt	0.2% của dải ghi đầy đủ
20	Áp suất dầu động cơ	R	Dải ghi đầy đủ	Từng động cơ từng giây	Theo lắp đặt (Khuyến cáo 5% của dải ghi đầy đủ)	2% của dải ghi đầy đủ

21	Nhiệt độ đầu động cơ	R	Dài ghi đầy đủ	Từng động cơ từng giây	Theo lắp đặt	2% của dài ghi đầy đủ	
22	Lưu lượng nhiên liệu hoặc áp suất	R	Dài ghi đầy đủ	Từng động cơ từng giây	Theo lắp đặt	2% của dài ghi đầy đủ	
23	Áp suất đường ống	R	Dài ghi đầy đủ	Từng động cơ từng giây	Theo lắp đặt	0.2% của dài ghi đầy đủ	
24	Thông số công suất/lực đẩy/lực xoắn động cơ yêu cầu để xác định công suất đẩy/lực đẩy	R	Dài ghi đầy đủ	Từng động cơ từng giây	Theo lắp đặt	0.1% của dài ghi đầy đủ	Đầy đủ thông số, ví dụ EPR/N1 hoặc xoắn/Np thích hợp để mỗi động cơ riêng biệt sẽ được ghi để xác định lực đẩy trong cả 2 trường hợp bình thường và đầy ngược. 01 khoảng có khả năng xảy ra quá tốc độ phải được cung cấp.
25	Tốc độ tạo khí của động cơ (Ng)	R	0-150%	Từng động cơ từng giây	Theo lắp đặt	0.2% của dài ghi đầy đủ	



26	Tốc độ lực tuốc bin tự do	R	0-150%	Từng động cơ từng giây	Theo lắp đặt	0.2% của dải ghi đầy đủ	
27	Nhiệt độ dung dịch làm mát	R	Dải ghi đầy đủ	1	Theo lắp đặt (khuyến cáo $\pm 5^{\circ}\text{C}$ )	1 $^{\circ}\text{C}$	
28	Hiệu điện thế chính	R	Dải ghi đầy đủ	Từng động cơ từng giây	Theo lắp đặt	1V	
29	Nhiệt độ đầu xi lanh	R	Dải ghi đầy đủ	Từng động cơ từng giây	Theo lắp đặt	2% của dải ghi đầy đủ	
30	Vị trí của cánh tà sau	R	Dải ghi đầy đủ hoặc từng vị trí gián đoạn	2	Theo lắp đặt	0.5 $^{\circ}$	
31	Vị trí các mặt điều khiển bay chính	R	Dải ghi đầy đủ	0.25	Theo lắp đặt	2% của dải ghi đầy đủ	
32	Số lượng nhiên liệu	R	Dải ghi đầy đủ	4	Theo lắp đặt	1% của dải ghi đầy đủ	
33	Nhiệt độ khí xả	R	Dải ghi đầy đủ	Từng động cơ từng giây	Theo lắp đặt	2% của dải ghi đầy đủ	
34	Hiệu điện thế khẩn nguy	R	Dải ghi đầy đủ	Từng động cơ từng giây	Theo lắp đặt	1V	
35	Vị trí điều chỉnh các mặt điều khiển	R	Dải ghi đầy đủ hoặc từng vị trí gián đoạn	1	Theo lắp đặt	0.3% của dải ghi đầy đủ	

36	Vị trí cồng máy bay	R	Từng vị trí gián đoạn	Mỗi cồng trong 2 giây	Theo lắp đặt		Nếu có, ghi vị trí khoá xuống và khoá lên
37	Đặc tính mới, độc nhất của máy bay	R	Theo yêu cầu	Theo yêu cầu	Theo lắp đặt	Theo lắp đặt	

”

**73. Bổ sung Phụ lục 1 và Phụ lục 2 Điều 6.094 như sau:**

**“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.094: CÁC THAM SỐ CỦA FDR CHO TRỰC THĂNG**

TT	Tham số	Dải đo lường	Chu kỳ ghi và lấy mẫu tối đa (giây)	Sai số (dữ liệu đầu vào từ cảm biến so sánh với dữ liệu đọc từ FDR)	Độ phân giải ghi
1	Thời gian (giờ quốc tế nếu có; nếu không tính thời gian tương đối hoặc đồng bộ thời gian với GPS)	24 giờ	4	±0.125% mỗi giờ	1 giây
2	Độ cao khí áp	-300m (-1000ft) tới độ cao tối đa được phép của máy bay +1500m (+5000ft)	1	±30m÷±200m (±100ft÷±700ft)	1.5 m (5 ft)
3	Vận tốc hiển thị	Khi hệ thống đo đạc và hiển thị của người lái được lắp đặt	1	±3%	1 knot
4	Góc phương vị	360°	1	±2°	0.5°
5	Gia tốc thẳng đứng	Từ -3 g đến + 6 g	0.125	±0.09 g ngoại trừ 01 sai số mực chuẩn là ±0.045 g	0.004 g

6	Độ cao pitch	$\pm 75^\circ$ hoặc 100% giới hạn có thể hoạt động được tùy cái nào lớn hơn	0.5	$\pm 2^\circ$	$0.5^\circ$
7	Độ cao Roll	$\pm 180^\circ$	0.5	$\pm 2^\circ$	$0.5^\circ$
8	Điều chế số truyền dẫn sóng vô tuyến	On-off (01 cái riêng biệt được chấp nhận)	1	—	—
9	Công suất trên mỗi động cơ	Toàn dải	1 (mỗi động cơ)	$\pm 2\%$	0.1% của toàn dải
10	Rô to chính Vận tốc của rô to chính Phanh rô to	50–130% Rời rạc	0.51	$\pm 2\%$ —	0.3% toàn dải —
11	Tín hiệu đầu vào của phi công và/hoặc vị trí mặt điều khiển – điều khiển chính (Góc pitch hợp chỉnh, góc pitch điều khiển dọc trục, góc pitch điều chỉnh nằm ngang, bàn đạp rô to đuôi)	Toàn dải	0.5 (0.25 được khuyến cáo)	$\pm 2\%$ trừ phi đặc biệt đòi hỏi độ chính xác cao hơn	0.5% của dải hoạt động
12	Hệ thống thủy lực, mỗi hệ thống (thấp áp và lựa chọn)	Rời rạc	1	—	—
13	Nhiệt độ môi trường bên ngoài	Dải của cảm biến	2	$\pm 2^\circ\text{C}$	$0.3^\circ\text{C}$
14*	Tự động lái, tự động điều khiển lực đẩy, Các trạng thái hoạt động và chế độ của AFCS	Kết hợp các thông số rời rạc phù hợp	1	—	—
15*	Hoạt động hệ thống gia tăng tính ổn định	Rời rạc	1	—	—

	<i>15 tham số trên đây thỏa mãn các yêu cầu đối với Thiết bị ghi tham số bay loại V</i>				
16*	Áp suất dầu trong hộp số chính	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	6.895 kN/m <sup>2</sup> (1 psi)
17*	Nhiệt độ dầu trong hộp số chính	Theo lắp đặt	2	Theo lắp đặt	1°C
18	Tốc độ Yaw	±400°/giây	0.25	±1.5% dải tối đa loại trừ sai số mặt chuẩn 5%	±2°/s
19*	Lực nâng tải dây treo	0 đến 200% của tải được phê chuẩn	0.5	±3% của dải tối đa	0.5% đối với tải phê chuẩn tối đa
20	Gia tốc dọc	±1 g	0.25	±0.015 g loại trừ sai số mặt chuẩn ± 0.05 g	0.004 g
21	Gia tốc ngang	±1 g	0.25	±0.015 g loại trừ sai số mặt chuẩn ± 0.05 g	0.004 g
22*	Độ cao vô tuyến	Từ -6 m đến 750 m (-20 ft đến 2 500 ft)	1	±0.6m (±2 ft) hoặc ±3% dưới 150m (500ft) và ± 5% trên 150m (500ft) Lấy giá trị lớn hơn	0.3 m (1 ft) dưới 150 m (500 ft), 0.3 m (1 ft) + 0.5% của toàn dải trên 150 m (500 ft)
23*	Độ lệch chùm tia thẳng đứng	Dải tín hiệu	1	±3%	0.3% của toàn dải



24*	Độ lệch chùm tia nằm ngang	Dải tín hiệu	1	±3%	0.3% của toàn dải
25	Chuyển trạng thái đèn hiệu	Rời rạc	1	—	—
26	Tín hiệu cảnh báo	Rời rạc	1	—	—
27	Lựa chọn tần số mỗi máy thu tín hiệu dẫn đường	Đủ để xác định tần số được lựa chọn	4	Theo lắp đặt	—
28*	Khoảng đo của DME 1 và 2	0–370 km (0–200 NM)	4	Theo lắp đặt	1 852m (1 NM)
29*	Dữ liệu dẫn đường (vĩ độ/kinh độ, tốc độ máy bay, góc lệch, vận tốc gió, hướng gió)	Theo lắp đặt	2	Theo lắp đặt	Theo lắp đặt
30*	Vị trí lựa chọn cảng và cảng hạ cánh	Rời rạc	4	—	—
<i>30 tham số trên đây thỏa mãn các yêu cầu đối với Thiết bị ghi tham số bay loại IV</i>					
31*	Nhiệt độ khí xả động cơ (T4)	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	
32*	Nhiệt độ vào Tuabin (TIT/ITT)	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	
33*	Thành phần nhiên liệu	Theo lắp đặt	4	Theo lắp đặt	
34*	Tốc độ lấy độ cao	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	
35*	Rò tìm băng	Theo lắp đặt	4	Theo lắp đặt	
36*	Hệ thống theo dõi sử dụng và tình trạng trực thăng	Theo lắp đặt	—	Theo lắp đặt	—
37	Chế độ kiểm soát động cơ	Rời rạc	1	—	—

38*	Điều chỉnh dữ liệu khí áp	Theo lắp đặt	64 (khuyến cáo 4)	Theo lắp đặt	0.1 mb (0.01 in Hg)
39*	Độ cao lựa chọn (tất cả các chế độ có thể lựa chọn của người lái)	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	Đủ để xác định sự lựa chọn của người lái
40*	Vận tốc lựa chọn (tất cả các chế độ có thể lựa chọn của người lái)	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	Đủ để xác định sự lựa chọn của người lái
41*	Số Mach lựa chọn (tất cả các chế độ có thể lựa chọn của người lái)	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	Đủ để xác định sự lựa chọn của người lái
42*	Tốc độ theo phương thẳng đứng được lựa chọn (tất cả các chế độ có thể lựa chọn của người lái)	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	Đủ để xác định sự lựa chọn của người lái
43*	Góc phương vị lựa chọn (tất cả các chế độ có thể lựa chọn của người lái)	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	Đủ để xác định sự lựa chọn của người lái

44*	Đường bay lựa chọn (tất cả các chế độ có thể lựa chọn của người lái)	Theo lắp đặt	1	Theo lắp đặt	Đủ để xác định sự lựa chọn của người lái
45*	Độ cao quyết định lựa chọn	Theo lắp đặt	4	Theo lắp đặt	Đủ để xác định sự lựa chọn của người lái
46*	Định dạng hiển thị EFIS (phi công và lái phụ)	Rời rạc	4	-	-
47*	Định dạng hiển thị báo động, động cơ, đa chức năng	Rời rạc	4	-	-
48*	Đánh dấu sự kiện	Rời rạc	1	-	-
48 thông số trên đây thỏa mãn các yêu cầu đối với Thiết bị ghi tham số bay loại IVA					

”

## PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 6.094: CÁC THAM SỐ CỦA ADRS CHO TRỰC THĂNG

TT	Tên tham số	Loại tham số	Dải ghi tối thiểu	Chu kỳ ghi tối đa (giây)	Độ chính xác ghi dữ liệu tối thiểu	Độ phân giải ghi tối thiểu	Ghi chú
1	Phương vị (từ hoặc thực)	R*	±180 độ	1	±2 độ	0.5 độ	* nếu không có, ghi tốc độ
2	Độ cao pitch	E*	±90 độ	0.25	±2 độ	0.5 độ	* nếu không có, ghi tốc độ

3	Độ cao Roll	E*	±180 độ	0.25	±2 độ	0.5 độ	* nếu không có, ghi tốc độ
4	Tốc độ yaw	E*	± 300 độ / giây	0.25	±1% + độ lệch của 360°trong 1 giờ	2 độ / giây	*bắt buộc nếu không có phương vị
5	Tốc độ pitch	E*	± 300 độ / giây	0.25	±1% + độ lệch của 360°trong 1 giờ	2 độ / giây	* bắt buộc nếu không có độ cao pitch
6	Tốc độ Roll	E*	± 300 độ / giây	0.25	±1% + độ lệch của 360°trong 1 giờ	2 độ / giây	* bắt buộc nếu không có độ cao pitch
7	Hệ thống định vị: Vĩ độ/ kinh độ	E	Vĩ độ: ±90 độ Kinh độ: ±180 độ	2 (1 nếu có)	Theo lắp đặt (khuyến cáo 0.00015 độ)	0.0000 5 độ	
8	Sao số ước tính hệ thống định vị	E*	Dải có sẵn	2 (1 nếu có)	Theo lắp đặt	Theo lắp đặt	* nếu có
9	Hệ thống định vị: Độ cao	E	-300 m (-1 000 ft) tới độ cao tối đa được phép của máy bay +1 500 m (5 000 ft)	2 (1 nếu có)	Theo lắp đặt (khuyến cáo ±15 m (±50 ft))	1.5 m (5ft)	



10	Hệ thống định vị: Thời gian*	E	24 giờ	1	±0.5 giây	0.1 giây	* Ưu tiên giờ UTC nếu có
11	Hệ thống định vị: Tốc độ	E	0–1000 kt	2 (1 nếu có)	Theo lắp đặt (khuyến cáo ±5 kt)	1 kt	
12	Hệ thống định vị: Kênh	E	0–360 độ	2 (1 nếu có)	Theo lắp đặt (khuyến cáo ±2 độ)	0.5 độ	
13	Gia tốc thẳng đứng	E	–3 g đến + 6 g (*)	0.25 (0.125 nếu có)	Theo lắp đặt (±0.09 g ngoại trừ 01 sai số mục chuẩn là ±0.045 g được khuyến cáo)	0.004 g	
14	Gia tốc dọc	E	±1 g (*)	0.25 (0.125 nếu có)	Theo lắp đặt (±0.015 g loại trừ sai số mặt chuẩn ±0.05g được khuyến cáo)	0.004 g	
15	Gia tốc theo phương ngang	E	±1 g (*)	0.25 (0.125 nếu có)	Theo lắp đặt (±0.015 g loại trừ sai số mặt chuẩn ±0.05 g được khuyến cáo)	0.004 g	
16	Tĩnh áp bên ngoài (hoặc độ cao áp suất)	R	34.4 mb (3.44 in-Hg) tới 310.2 mb (31.02 in-Hg) hoặc theo dải có sẵn của cảm biến	1	Theo lắp đặt (±1 mb (0.1 in-Hg) hoặc ±30m (±100ft) tới ±210m (±700ft) được khuyến cáo)	0.1 mb (0.01 in-Hg) hoặc 1.5 m (5 ft)	

17	Nhiệt độ không khí bên ngoài (hoặc nhiệt độ khí tổng)	R	50° tới +90°C hoặc theo dải có sẵn của cảm biến	2	Theo lắp đặt (khuyến cáo $\pm 2^\circ\text{C}$ )	1°C	
18	Tốc độ hiển thị	R	Theo hệ thống đo lường và hiển thị cho người lái được lắp đặt hoặc dải có sẵn của cảm biến	1	Theo lắp đặt (khuyến cáo $\pm 3\%$ )	1 kt (khuyến cáo 0.5 kt)	
19	Tốc độ vòng quay động cơ vòng/phút (RPM)	R	Toàn dải bao gồm điều kiện vượt quá tốc độ	1 giây mỗi động cơ	Theo lắp đặt	0.2% của toàn dải	
20	Áp suất dầu động cơ	R	Toàn dải	1 giây mỗi động cơ	Theo lắp đặt (khuyến cáo 5% của toàn dải)	2% của toàn dải	
21	Nhiệt độ dầu động cơ	R	Toàn dải	1 giây mỗi động cơ	Theo lắp đặt (khuyến cáo 5% của toàn dải)	2% của toàn dải	
22	Lưu lượng hoặc áp suất nhiên liệu	R	Toàn dải	1 giây mỗi động cơ	Theo lắp đặt	2% của toàn dải	
23	Áp suất đường ống phân phối	R	Toàn dải	1 giây mỗi động cơ	Theo lắp đặt	2% của toàn dải	

24	Các tham số lực đẩy, công suất, mô men xoắn của động cơ cần thiết để xác định tỷ lệ lực đẩy/công suất *	R	Toàn dải	1 giây mỗi động cơ	Theo lắp đặt	0.1% của toàn dải	* Đầy đủ các tham số, ví dụ tỷ lệ EPR/N1 hoặc mô men xoắn T/Np tương ứng với mỗi động cơ phải được ghi lại để xác định công suất trong trường hợp lực đẩy bình thường và thổi ngược. Giới hạn vượt quá tốc độ cần được chỉ rõ.
25	Tốc độ máy nén khí động cơ	R	0-150%	1 giây mỗi động cơ	Theo lắp đặt	0.2 % của toàn dải	
26	Tốc độ tuabin dẫn động rô to chính	R	0-150%	1 giây mỗi động cơ	Theo lắp đặt	0.2 % của toàn dải	
27	Nhiệt độ làm mát	R	Toàn dải	1	Theo lắp đặt (khuyến cáo $\pm 5^{\circ}\text{C}$ )	10oC	
28	Điện áp chính	R	Toàn dải	1 giây mỗi động cơ	Theo lắp đặt	1 Volt	

29	Nhiệt độ đầu xy lanh	R	Toàn dải	1 giây mỗi xy lanh	Theo lắp đặt	2 % của toàn dải	
30	Vị trí cánh tà	R	Toàn dải hoặc mỗi vị trí riêng biệt	2	Theo lắp đặt	0.5 độ	
31	Vị trí bề mặt điều khiển bay chính	R	Toàn dải	0.25	Theo lắp đặt	0.2 % của toàn dải	
32	Lượng nhiên liệu	R	Toàn dải	4	Theo lắp đặt	1 % của toàn dải	
33	Nhiệt độ khí xả	R	Toàn dải	1 giây mỗi động cơ	Theo lắp đặt	2 % của toàn dải	
34	Điện áp khẩn nguy	R	Toàn dải	1 giây mỗi động cơ	Theo lắp đặt	1 Volt	
35	Vị trí bề mặt tinh chỉnh	R	Toàn dải hoặc mỗi vị trí riêng biệt	1	Theo lắp đặt	0.3 % của toàn dải	
36	Vị trí càng hạ cánh	R	Mỗi vị trí riêng biệt*	2 giây mỗi càng	Theo lắp đặt		Khi có, ghi lại vị trí thu và khóa càng, vị trí thả và khóa càng
37	Các đặc tính mới hoặc khác biệt của máy bay	R	Theo quy định	Theo quy định	Theo quy định	Theo quy định	



Từ khóa: E : tham số bắt buộc R : tham số khuyến cáo
--

”

**74. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 6.097 như sau:**

**“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.097: ỨNG DỤNG THIẾT BỊ GHI DỮ LIỆU LIÊN KẾT**

TT	Loại hình áp dụng	Mô tả loại hình áp dụng
1	Khởi đầu kết nối dữ liệu	Bao gồm bất kỳ các ứng dụng sử dụng để đăng nhập vào hoặc khởi động dịch vụ liên kết dữ liệu. Trong FANS-1/A và ATN, có các phương tiện ATS thông báo (AFN) và quản lý tình huống tương ứng
2	Kiểm soát viên không lưu, Liên lạc người lái	- Bao gồm bất kỳ các ứng dụng sử dụng để yêu cầu chuyển đổi, ra huấn lệnh, hướng dẫn và liên lạc giữa thành viên tổ lái và kiểm soát viên không lưu dưới mặt đất. Trong FAN-1/A và ATN, bao gồm áp dụng CPDLC. - Bao gồm cả việc ứng dụng để chuyển đổi vùng biển (OCL) và huấn lệnh khởi hành (DCL) cũng như đưa ra liên kết dữ liệu huấn lệnh Taxi.
3	Giám sát theo địa chỉ	- Bao gồm bất kỳ việc áp dụng sự giám sát mà trong đó cơ sở mặt đất thiết lập giao kết để chuyển đi dữ liệu giám sát. - Trong FAN-1/A và ATN, chứa đựng áp dụng hệ thống giám sát phụ thuộc tự động (ADS-C). Khi tham số dữ liệu được đưa vào điện văn thì phải được ghi lại trừ khi đó là dữ liệu từ cùng 01 nguồn đã được ghi trong FDR.
4	Thông tin chuyển bay	Bao gồm bất kỳ dịch vụ nào sử dụng để chuyển thông tin chuyển bay tới 01 tàu bay cụ thể. Bao gồm, ví dụ, D-METAR, D-ATIS, D-NOTAM và các dịch vụ liên kết dữ liệu dạng chữ khác.
5	Phát sóng giám sát tàu bay	Bao gồm hệ thống giám sát cao cấp và sơ cấp, cũng như hệ thống giám sát phụ thuộc tự động phát dữ liệu (ADS-B output). Khi dữ liệu tham số truyền đi bởi tàu bay được đưa vào điện văn thì phải được ghi lại trừ khi dữ liệu đó là dữ liệu từ cùng 01 nguồn đã được ghi trong FDR
6	Dữ liệu kiểm soát khai thác hàng không	Bao gồm áp dụng bất kỳ việc truyền hoặc nhận dữ liệu sử dụng với mục đích dành cho người khai thác tàu bay (Theo định nghĩa AOC của ICAO)

”

**75. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 6.133 như sau:**

## **“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.133: THIẾT BỊ CỬA THOÁT HIỂM**

a. Những phương tiện trợ giúp cho các cửa thoát hiểm có độ cao bằng sàn tàu bay phải đáp ứng các quy định trong Giấy chứng nhận loại của tàu bay;

b. Vị trí của từng cửa thoát hiểm hành khách phải:

1. Có thể nhận biết được từ khoảng cách tương đương chiều rộng tàu bay;
2. Được hiển thị bằng tín hiệu có thể nhìn thấy được để hành khách có thể tiếp cận dọc theo lối đi chính của tàu bay;

c. Phải có tín hiệu chỉ báo lối thoát hiểm ở các vị trí:

1. Bên trên lối đi chính gần lối thoát hiểm hành khách trên cánh, hoặc ở độ cao khác nếu tiện ích hơn do độ cao hạn chế của khoang khách;

2. Ngay bên cạnh từng cửa thoát hiểm của khoang hành khách có độ cao bằng sàn tàu bay. Có thể sử dụng 01 tín hiệu chỉ báo cho 02 cửa thoát hiểm nếu chỉ báo đó dễ dàng đọc được từ mọi vị trí;

3. Trong từng buồng hoặc có vách ngăn cản trở tầm nhìn khoang hành khách, tín hiệu khẩn nguy phải được bố trí sao cho tất cả mọi người có thể nhìn thấy rõ ràng tín hiệu đó. Trừ những trường hợp không thể thực hiện, tín hiệu này có thể bố trí ở 01 vị trí thích hợp khác.

d. Từng điểm đánh dấu cửa thoát hiểm hành khách và vị trí tín hiệu hiển thị phải được chế tạo đáp ứng các quy định về đánh dấu cửa thoát hiểm trong Giấy chứng nhận loại của tàu bay và các quy định khác của Cục Hàng không Việt Nam.

e. Không được tiếp tục sử dụng những biển báo thoát hiểm có độ sáng giảm xuống dưới 250  $\mu\text{La}$  (microlambert).

g. Nguồn chiếu sáng chung trong khoang khách có thể dùng chung cho cả hệ thống chiếu sáng khẩn nguy và hệ thống chiếu sáng chính nếu hệ thống cung cấp cho 02 nguồn này độc lập với nhau.

h. Hệ thống chiếu sáng khẩn nguy phải cung cấp đủ ánh sáng chung trong khoang khách sao cho độ sáng trung bình đo ở cự ly 40 inch ở độ cao tay ghế và ở giữa lối đi chính đo được tối thiểu 0,05 ft-c

i. Đèn khẩn nguy phải đáp ứng:

1. Được điều khiển bằng tay từ buồng lái cũng như trong khoang hành khách có thể dễ dàng thao tác từ vị trí tiếp viên hàng không;

2. Có thiết bị bảo vệ tránh sự sơ suất trong thao tác bằng tay;

3. Khi mở hoặc bật tại bảng công tắc vẫn phải đảm bảo ánh sáng còn lại hoặc bắt đầu sáng trong khi nguồn điện bình thường của tàu bay bị ngắt;

4. Cung cấp độ chiếu sáng theo quy định tối thiểu 10 phút sau khi tàu bay hạ cánh khẩn cấp;

5. Có bảng điều khiển các vị trí Bật, Tắt và Mở trong buồng lái.

k. Vị trí tay nắm cửa thoát hiểm và hướng dẫn cách mở cửa thoát hiểm bằng tay phải được thể hiện rõ theo quy định trong Giấy chứng nhận loại của tàu bay;

trừ khi Cục Hàng không Việt Nam có những quy định khác liên quan đến Điều này.

1. Không được sử dụng tay nắm cửa hoặc nắp đậy tay nắm cửa có độ phản quang chiếu sáng dưới 100 microlambert.

m. Việc sử dụng cửa thoát hiểm đối với tàu bay chở khách phải đáp ứng các quy định sau:

1. Lối đi giữa các cửa hành khách riêng biệt hoặc các cửa thoát hiểm dạng I hoặc dạng II phía trước phải được thông suốt và có chiều rộng tối thiểu 20 inch;

2. Phải có đủ không gian bên cạnh từng cửa thoát hiểm dạng I hoặc dạng II để thành viên tổ bay có thể trợ giúp hành khách di tản mà không làm giảm hoặc che lấp chiều rộng lối thoát hiểm xuống dưới quy định ở điểm 1 khoản này;

3. Phải có đường vào từ lối đi chính đến từng cửa thoát hiểm dạng III và dạng IV. Đường vào từ lối đi giữa các hàng ghế đến các cửa này không được bị cản trở bởi ghế, giường hoặc những vật dụng khác có thể làm giảm hiệu quả thoát hiểm. Ngoài ra, đường vào cũng phải đáp ứng các yêu cầu trong Giấy chứng nhận loại, trừ khi Cục Hàng không Việt Nam có yêu cầu khác với quy định trong Điều này.

4. Trong trường hợp cần thiết để vượt qua lối đi giữa các khoang hành khách đến cửa thoát hiểm từ bất kỳ ghế nào trong khoang khách, hành lang không được bị tắc nghẽn; do đó, các rèm che có thể được sử dụng để cho phép khoảng trống hành lang rộng hơn;

5. Không được lắp đặt bất kỳ cửa nào ở vách ngăn giữa các khoang khách;

6. Trong trường hợp hành khách cần phải vượt qua cửa giữa các khoang hành khách đến cửa thoát hiểm, cửa đó phải có phương tiện để chốt ở vị trí mở và giữ ở vị trí mở trong suốt quá trình cất cánh và hạ cánh. Phương tiện chốt mở cửa phải chịu được các tải tác động khi cửa chịu lực quán tính từ kết cấu khung cửa theo quy định về các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay trong Giấy chứng nhận loại do Cục Hàng không Việt Nam cấp cho loại hình vận chuyển đó.

n. Cửa thoát hiểm và phương tiện để mở từ bên ngoài phải được đánh dấu bên ngoài tàu bay bằng cách kẻ viền màu kích thước 2 inch trên thân tàu bay bao quanh cửa;

o. Điểm đánh dấu cửa thoát hiểm, bao gồm cả viền kẻ, phải được nhìn rõ ràng từ bên ngoài thân tàu bay bằng màu sơn tương phản và phải đáp ứng các điều kiện sau:

p. Nếu hệ số phản xạ màu thẫm nhỏ hơn hoặc bằng 15%, hệ số phản xạ màu sáng phải lớn hơn hoặc bằng 45%;

2. Nếu hệ số phản xạ màu tối lớn hơn 15%, phải đảm bảo hệ số phản xạ màu sáng lớn hơn cách biệt tối thiểu 30%;

3. Trường hợp các cửa thoát hiểm không nằm trên phần thân tàu bay phải có các dụng cụ mở từ bên ngoài và được đánh dấu mờ bằng màu đỏ, nếu màu đỏ không nhìn rõ so với màu nền, thì sử dụng màu vàng sáng; khi những dụng cụ mở



cửa chỉ được đặt ở 01 bên thân tàu bay thì điểm đánh dấu phải ở bên kia thân tàu bay;

q. Máy bay chở khách phải được trang bị đèn chiếu sáng bên ngoài theo quy định trong Giấy chứng nhận loại của máy bay trừ khi Cục Hàng không Việt Nam có yêu cầu khác với quy định trong Điều này.

u. Máy bay chở khách phải được trang bị máng trượt thoát hiểm theo quy định trong Giấy chứng nhận loại của máy bay trừ khi Cục Hàng không Việt Nam có yêu cầu khác với quy định trong Điều này.

v. Các cửa hoặc cửa thoát hiểm có độ cao bằng sàn tàu bay ở bên thân tàu bay (không kể các cửa hàng hóa và hành lý không thông với khoang hành khách) phải đáp ứng chiều cao lớn hơn hoặc bằng 44 inch, chiều rộng lớn hơn hoặc bằng 20 inch, nhưng không quá 46 inch. Các cửa thoát hiểm ở bụng và đuôi tàu bay phải đáp ứng các yêu cầu về cửa thoát hiểm có độ cao bằng sàn tàu bay quy định trong Điều này.

x. Cửa thoát hiểm khoang khách, ngoài số lượng tối thiểu theo yêu cầu phải đáp ứng các quy định của Phụ lục này và trong trạng thái sẵn sàng được sử dụng.

y. Trên tàu bay chở khách thân lớn lắp động cơ tuốc-bin phản lực, cửa bụng và cửa đuôi phải đáp ứng:

1. Thiết kế và chế tạo sao cho không thể mở được trong khi bay;

2. Được đánh dấu sao cho có thể nhìn rõ từ khoảng cách 30 inch và được lắp đặt ở vị trí dễ thấy và gần chỗ để dụng cụ mở, ghi rõ là cửa thoát hiểm được thiết kế và chế tạo để không thể mở được trong khi bay.”

#### **77. Sửa đổi, bổ sung khoản b, điểm 2 khoản d và bãi bỏ Ghi chú 3 của Phụ lục 2 Điều 6.167**

a. Sửa đổi bổ sung khoản b của Phụ lục 2 Điều 6.167 như sau:

“b. Khi lối hở buồng kín, áp suất trong khoang khách được xem như áp suất máy bay buồng hở, trừ khi chứng minh được với Cục Hàng không Việt Nam rằng khoang khách hoặc hệ thống tăng áp hỏng cũng không làm hở khoang khách như máy bay buồng hở. Trong trường hợp này, áp suất trong khoang khách có thể sử dụng làm cơ sở cho việc xác định lượng ô-xy cung cấp.”

b. Sửa đổi bổ sung điểm 2 khoản d của Phụ lục 2 Điều 6.167 như sau:

“2. Tất cả các tiếp viên hàng không bổ sung so với số lượng tối thiểu theo quy định và các thành viên tổ bay bổ sung được coi như hành khách trong việc cung cấp ô-xy.”



## PHỤ LỤC VI

### Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ QCATHK

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

#### 1. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.001 như sau:

##### **“7.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH VÀ ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG**

###### a. Phần này áp dụng đối với:

1. Việc cấp giấy phép, năng định, phép bổ sung cho nhân viên hàng không trong lĩnh vực khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay.

2. Các điều kiện để được cấp giấy phép, năng định, phép bổ sung cho nhân viên hàng không trong lĩnh vực khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay nếu cần thiết.

3. Các hạn chế cấp giấy phép, năng định và phép bổ sung.

b. Phần này áp dụng đối với tất cả các cá nhân đề nghị Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép theo quy định của Bộ quy chế an toàn hàng không và các tổ chức, cá nhân cung cấp dịch vụ huấn luyện theo quy định.”

#### 2. Bổ sung khoản d, đ Điều 7.013 như sau:

“d. Chỉ được thực hiện nhiệm vụ trong lĩnh vực hàng không yêu cầu có giấy phép theo quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam khi giấy phép được cấp theo quy định cụ thể tại Phần 7 hoặc theo tiêu chuẩn của Phụ ước 1 Công ước hàng không dân dụng của ICAO.

đ. Tổ chức, cá nhân được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép chỉ được thực hiện nhiệm vụ trong phạm vi nội dung được cấp trong giấy phép.”

#### 3. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.017 như sau:

##### **“7.017 QUYỀN HẠN CỦA CÁC GIẤY PHÉP**

a. Tổ chức, cá nhân được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép phải tuân thủ các quy định tại Phụ lục 1 Điều 7.016 của Phần này.

b. Cục Hàng không Việt Nam xác định quyền hạn của giấy phép và hiệu lực của các năng định được cấp bởi các quốc gia khác.”

#### 4. Bổ sung tên và bổ sung khoản b, c, d, e Điều 7.020 như sau:

###### a. Bổ sung tên Điều 7.020 như sau:

**“7.020 CẤP NĂNG ĐỊNH CHỦNG LOẠI TÀU BAY CHO THÀNH VIÊN TỔ LÁI”**

###### b. Bổ sung khoản b, c, d, e Điều 7.020 như sau:

“b. Khi người được cấp giấy phép đáp ứng được các quy định để được cấp năng định chủng loại tàu bay bổ sung, Cục Hàng không Việt Nam sẽ xác nhận năng định đó vào giấy phép.

c. Nếu đơn đề nghị cấp giấy phép được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận, Cục Hàng không Việt Nam xem xét cấp giấy phép riêng biệt cho mỗi chủng loại tàu bay.

d. Bất kỳ năng định chủng loại nào được xác nhận trên giấy phép người lái sẽ chứng tỏ mức quyền hạn của năng định được cấp trên đó:

1. Người có giấy phép lái tàu bay đề nghị cấp các năng định bổ sung phải đáp ứng các quy định của Phần này phù hợp với quyền hạn của năng định đề nghị cấp;

2. Người được cấp giấy phép phải được kiểm tra kiến thức phù hợp với các quyền hạn được xác nhận trên giấy phép;

3. Nếu không có năng định mới được cấp ở mức giấy phép đang có thì người có giấy phép có thể lựa chọn để được cấp:

i. Giấy phép riêng cho chủng loại đó;

ii. Sửa đổi giấy phép hiện tại với chủng loại mới được cấp ở mức thấp hơn quyền hạn đã được cấp.

4. Việc không có các ghi chú riêng rẽ đối với mức độ quyền hạn trên giấy phép chứng tỏ năng định chủng loại mới đã có các quyền hạn liên quan đến mức độ của giấy phép.

e. Đối với các trường hợp liên quan đến thừa nhận hoặc chuyển đổi giấy phép nước ngoài có năng định chủng loại trên giấy phép sẽ không được đưa vào giấy phép mà đưa vào các năng định riêng biệt.”

#### **5. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.025 như sau:**

##### **“7.025 CẤP NĂNG ĐỊNH LOẠI TÀU BAY**

a. Cục Hàng không Việt Nam cấp năng định loại sau đây để thực hiện quyền của người chỉ huy tàu bay:

1. Tàu bay lớn, không phải loại nhẹ hơn không khí;

2. Máy bay loại nhỏ lắp động cơ tuốc-bin phản lực;

3. Trực thăng loại nhỏ khai thác yêu cầu người lái có giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không;

4. Tàu bay theo chứng chỉ có ít nhất 02 người lái;

b. Năng định loại tàu bay nêu tại các điểm 1, 2 và 4 khoản a Điều này cũng được cấp cho lái phụ.

c. Các giới hạn áp dụng đối với năng định loại được cấp.

d. Xác nhận đặc biệt đối với các năng định loại tàu bay có thể được cấp cho người có năng định lái chính hoặc lái phụ không quy định ở khoản a của Điều này này.”

#### **6. Bổ sung điểm 3 khoản a Điều 7.027 như sau:**

“3. Bay thiết bị- Thiết bị bay tạo lực nâng bằng động cơ.”

#### **7. Bổ sung khoản b Điều 7.030 như sau:**

“b. Ngoài các quy định về năng định ở khoản a Điều này, Cục Hàng không Việt Nam có thể cấp giấy phép giáo viên bay với năng định loại tàu bay cụ thể”

**8. Bổ sung khoản b Điều 7.033 như sau:**

“ b. Ngoài các quy định về năng định ở khoản a Điều này, Cục Hàng không Việt Nam có thể cấp giấy phép cơ giới trên không với năng định loại cụ thể đối với từng loại tàu bay mà người đề nghị sử dụng để thực hiện kiểm tra kỹ năng theo quy định.”

**9. Bổ sung điểm 4 và điểm 5 khoản a Điều 7.035 như sau:**

“4. Huấn luyện trên buồng lái mô phỏng;

5. Bất kỳ năng định đặc biệt nào khác mà Cục Hàng không Việt Nam thấy cần thiết.”

**10. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.040 như sau:**

**“7.040 CẤP NĂNG ĐỊNH LOẠI TÀU BAY CHO NHÂN VIÊN KỸ THUẬT BẢO DƯỠNG TÀU BAY**

a. Cục Hàng không Việt Nam cấp năng định loại tàu bay sau cho nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay:

1. Loại tàu bay đối với tàu bay có tổng trọng lượng cất cánh hơn 5.700 kg;

2. Năng định loại động cơ đối với động cơ lắp trên tàu bay có tổng trọng lượng cất cánh hơn 5.700 kg;

3. Các thiết bị hoặc nhóm thiết bị điện tử cụ thể;

4. Các năng định khác có trong khoản b và c Điều này.

b. Cục Hàng không Việt Nam cấp năng định giấy phép bảo dưỡng tàu bay và các năng định liên quan khác và điều kiện để duy trì hiệu lực của giấy phép sử dụng cho tàu bay và trực thăng với các mức sau:

1. Mức A;

2. Mức B1;

3. Mức B2;

4. Mức C.

c. Mức A và B1 được chia theo các tiểu mức liên quan đến cấu hình kết hợp giữa tàu bay, trực thăng, động cơ tuốc-bin hoặc động cơ pit-tông như sau:

1. Tiểu mức A1 và B1.1: tàu bay động cơ tuốc-bin;

2. Tiểu mức A2 và B1.2: tàu bay động cơ pit-tông;

3. Tiểu mức A3 và B1.3: trực thăng động cơ tuốc-bin;

4. Tiểu mức A4 và B1.4: trực thăng động cơ pit-tông.”

**11. Bổ sung các khoản b, c, d, e Điều 7.050 như sau:**

“b. Cục Hàng không Việt Nam xác nhận các ủy quyền sau đây đối với giấy phép giáo viên hướng dẫn bay theo quy định của Phần này:

1. Huấn luyện trên buồng lái mô phỏng;



2. Các ủy quyền khác đối với các chức năng huấn luyện chuyên nghiệp nếu cần thiết;

c. Cục Hàng không Việt Nam xác nhận các giấy phép sau đây đối với những người thực hiện chức năng giáo viên huấn luyện cho những người khác có cùng giấy phép được cấp theo quy định tại Phần này:

1. Cơ giới trên không;
2. Dẫn đường trên không;
3. Tiếp viên;
4. Điều phái bay;
5. Nhân viên bảo dưỡng tàu bay;
6. Kiểm soát viên không lưu.

d. Cục Hàng không Việt Nam có thể xác nhận các ủy quyền cụ thể sau đây đối với giấy phép nhân viên bảo dưỡng tàu bay:

1. Ủy quyền kiểm tra AMT;
2. Các ủy quyền khác đối với các chức năng kiểm tra cụ thể nếu cần thiết.

e. Cục Hàng không Việt Nam có thể xác nhận giấy phép với các ủy quyền cụ thể khác nếu cần thiết để đảm bảo một môi trường hàng không an toàn và hiệu quả.”

#### **12. Sửa đổi điểm 3 khoản a và bổ sung khoản b Điều 7.055 như sau:**

a. Sửa đổi điểm 3 khoản a Điều 7.055 như sau:

“3. Cục Hàng không Việt Nam phải xác định được những yêu cầu mà khả năng của người làm đơn không ảnh hưởng đến an toàn trong điều kiện khai thác cụ thể.”

b. Bổ sung khoản b Điều 7.055 như sau:

“b. Cục Hàng không Việt Nam có thể hủy bỏ hạn chế trên giấy phép khi người đề nghị chứng tỏ được với giáo viên kiểm tra hoặc thanh tra bay năng lực khai thác trong điều kiện hạn chế hoặc thể hiện việc tuân thủ các điều kiện để được hủy bỏ hạn chế, nếu áp dụng.”

#### **13. Sửa đổi khoản a Điều 7.060 như sau:**

“a. Người có giấy phép lái tàu bay còn hiệu lực do quốc gia thành viên ICAO cấp có thể được Cục Hàng không Việt Nam xem xét cấp đổi giấy phép trên cơ sở công nhận hiệu lực của giấy phép nước ngoài theo các quy định tại Chương này và Chương G Phần 1 Bộ QCATHK.”

#### **14. Bổ sung khoản c Điều 7.065 như sau:**

“c. Các quy định tối thiểu đối với việc thừa nhận, chuyển đổi giấy phép lái máy bay do Quốc gia thành viên khác cấp:

1. Hoàn thiện bài kiểm tra kỹ năng theo quy định của Bộ QCATHK khi gia hạn năng định loại hoặc năng định hạng tàu bay;



2. Đáp ứng được các quy định về kiến thức lý thuyết liên quan đến Bộ QCATHK;

3. Chứng tỏ được kiến thức về tiếng Anh liên quan đến Phần 7 Bộ QCATHK;

4. Có giấy chứng nhận sức khỏe theo quy định của Phần 8 của Bộ QCATHK;

5. Đáp ứng được các quy định bổ sung khác của Cục Hàng không Việt Nam nếu cần thiết.

6. Tuân thủ các quy định về kinh nghiệm theo cột 2 các điều kiện công nhận, chuyển đổi giấy phép ở cột 3 của bảng dưới đây:

<b>Giấy phép đã có</b>	<b>Tổng giờ bay kinh nghiệm</b>	<b>Các điều kiện chuyển đổi, thừa nhận</b>
1.	2.	3.
Giấy phép lái máy bay vận tải hàng không (A)	> 1.500 giờ bay ở vị trí lái chính trên các loại máy bay nhiều người lái.	Được bay khai thác vận tải thương mại ở vị trí lái chính trên các máy bay nhiều người lái.
Giấy phép lái máy bay vận tải hàng không hoặc Giấy phép lái máy bay thương mại, Năng định bay bằng thiết bị (*)	> 1.500 giờ bay ở vị trí lái chính hoặc lái phụ trên máy bay nhiều người lái theo quy định về khai thác.	Được bay khai thác vận tải thương mại ở vị trí lái phụ trên các máy bay nhiều người lái.
Giấy phép lái máy bay thương mại, Năng định bay bằng thiết bị	> 1.000 giờ bay ở vị trí lái chính trong khai thác vận tải hàng không thương mại từ khi được cấp Năng định bay bằng thiết bị.	Được bay khai thác vận tải hàng không trên máy bay một người lái ở vị trí lái chính.
Giấy phép lái máy bay thương mại, Năng định bay bằng thiết bị	> 1.000 giờ bay ở vị trí lái chính hoặc lái phụ trên máy bay một người lái theo các quy định về khai thác.	Được bay khai thác vận tải hàng không trên máy bay một người lái ở vị trí lái phụ theo các quy định về khai thác tàu bay.
Giấy phép lái máy bay thương mại	> 700 giờ bay trên các máy bay ngoài tàu lượn bao gồm 200 giờ trên loại tàu bay đề nghị chuyển đổi/ công	Các hoạt động bay ngoài mục đích vận tải thương mại.

	nhận và 50 giờ trong vòng 12 tháng trước đó.	
Giấy phép lái máy bay thương mại, Năng định bay bằng thiết bị.	Thực hiện huấn luyện tại ATO (Mức 1 hoặc 2) do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và hoàn thành tốt nội dung kiểm tra lý thuyết, thực hành theo quy định của Phần 7.	Được bay khai thác vận tải thương mại ở vị trí lái phụ trên các máy bay nhiều người lái.

7. Người có Giấy phép lái máy bay thương mại, năng định bay bằng thiết bị trên máy bay nhiều người lái phải chứng tỏ được kiến thức lý thuyết ở mức ATPL (A) theo các quy định về khai thác tàu bay trước khi được công nhận, chuyển đổi giấy phép.”

**15. Sửa đổi Ghi chú Điều 7.080 như sau:**

“Việc ghi chép giờ bay thực hiện theo quy định tại Điều 10.070, 10.073, 10.075.”

**16. Bổ sung Điều 7.082 như sau:**

**“7.082 QUY ĐỊNH VỀ ỦY QUYỀN HUẤN LUYỆN BAY**

a. Người lái không được thực hiện huấn luyện bay để cấp giấy phép và năng định cho người lái khác trừ khi người này được Cục Hàng không Việt Nam cho phép.

b. Sự cho phép này phải bao gồm:

1. Giấy phép huấn luyện bay với năng định phù hợp.

2. Cục Hàng không Việt Nam ủy quyền cho phép thực hiện huấn luyện bay;

3. Cục Hàng không Việt Nam cấp ủy quyền cụ thể.

c. Chỉ được thực hiện việc huấn luyện bay trên thiết bị huấn luyện mô phỏng theo quy định để cấp giấy phép hoặc năng định của người lái khi giấy phép, kinh nghiệm huấn luyện bay phù hợp và được Cục Hàng không Việt Nam cho phép.”

**17. Bổ sung khoản b Điều 7.087 như sau:**

“b. Kinh nghiệm sử dụng thiết bị huấn luyện bay mô phỏng hoặc việc chứng tỏ kỹ năng bay để được cấp giấy phép và năng định theo quy định của Phần này không được tính trừ khi tuân thủ phê chuẩn nói trên.”

**18. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 7.095 như sau:**

“c. Nếu người làm đơn không đáp ứng các quy định về kiểm tra kỹ năng để được cấp giấy phép hoặc năng định trong vòng 60 ngày sau khi bắt đầu kiểm tra, người làm đơn phải làm lại bài kiểm tra kỹ năng theo quy định.”

**19. Sửa đổi Điều 7.103 như sau:**

**“7.103 GIỚI HẠN TRONG SỬ DỤNG THIẾT BỊ HUẤN LUYỆN MÔ PHÒNG**

a. Việc sử dụng thiết bị huấn luyện mô phỏng nhằm tích lũy kinh nghiệm hoặc thực hiện các thao tác, kỹ năng cần thiết theo quy định để cấp Giấy phép hoặc năng định phải được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

b. Thời gian bay thực hiện trên các thiết bị huấn luyện bay mô phỏng để đáp ứng các yêu cầu về huấn luyện, kiểm tra theo quy định của Phần này chỉ được tính khi các thiết bị huấn luyện bay mô phỏng được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn cho:

1. Việc sử dụng để huấn luyện và kiểm tra;
2. Những thao tác, phương thức hoặc chức năng cụ thể do thành viên tổ bay thực hiện;
3. Đại diện cho chủng loại hoặc loại tàu bay cụ thể, các cấu hình cụ thể trong một loại tàu bay hoặc một nhóm tàu bay. Yêu cầu sử dụng buồng lái mô phỏng và thiết bị huấn luyện giả định được quy định tại Phụ lục 1 Điều 7.103.

**20. Sửa đổi, bổ sung khoản a, b Điều 7.107 như sau:**

“a. Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra đánh giá trình độ thông thạo ngôn ngữ tiếng Anh về nói và hiểu ngôn ngữ sử dụng trong liên lạc vô tuyến điện đối với những người có các loại giấy phép:

1. Người lái tàu bay;
2. Nhân viên dẫn đường trên không;
3. Nhân viên cơ giới trên không;
4. Kiểm soát viên không lưu;
5. Nhân viên điện đàm mặt đất.

b. Việc đánh giá khả năng ngôn ngữ phải được hoàn thành khi cấp giấy phép lần đầu và định kỳ theo thời hạn của mức độ ngôn ngữ của người được đánh giá và đáp ứng các yêu cầu của ICAO, cụ thể như sau:

1. Đối với việc khai thác bay quốc tế và kiểm soát viên không lưu của các chuyến bay quốc tế, ngôn ngữ được đánh giá phải là tiếng Anh;

2. Đối với người lái tàu bay khai thác hạn chế trong lãnh thổ Việt Nam, ngôn ngữ đánh giá phải là ngôn ngữ được sử dụng bởi kiểm soát viên không lưu và nhân viên khai thác ở trạm dưới mặt đất. Các quy định về trình độ ngôn ngữ của ICAO được quy định tại Phụ lục 1 Điều 7.107.”

**21. Bổ sung Điều 7.111 như sau:**



## **“7.111. QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC CẤP NĂNG ĐỊNH THIẾT BỊ**

Quyền hạn của người được cấp năng định thiết bị quy định tại Chương C Phần 10”

### **22. Sửa đổi khoản a, bổ sung f, g, h, i Điều 7.113**

a. Sửa đổi khoản a Điều 7.113 như sau:

“a. Người làm đơn đề nghị năng định bay bằng thiết bị phải:

1. Có giấy phép lái tàu bay với năng định loại và hạng tàu bay đề nghị cấp năng định bay bằng thiết bị;
2. Phải thể hiện được trình độ thông thạo tiếng Anh tối thiểu ở Mức 4;
3. Có giấy chứng nhận sức khỏe loại 1;
4. Có sổ ghi giờ bay huấn luyện và xác nhận của giáo viên xác nhận người đó đã sẵn sàng cho kiểm tra sát hạch thực hành;
5. Đạt bài kiểm tra sát hạch kiến thức hàng không, trừ khi người đó đã có năng định bay bằng thiết bị của chủng loại tàu bay khác;
6. Đạt bài kiểm tra sát hạch thực hành:
  - i. Trên chủng loại, hạng, loại tàu bay phù hợp với năng định đề nghị cấp;
  - ii. Trên buồng lái giả định hoặc thiết bị huấn luyện được phê chuẩn phù hợp với năng định đề nghị cấp.

b. Sửa đổi khoản f, g, h, i Điều 7.113 như sau:

“f. Người làm đơn phải tích lũy được không ít hơn 10 giờ bay thiết bị quy định tại khoản i của Điều này khi được giáo viên hướng dẫn được ủy quyền hướng dẫn bay kèm năng định thiết bị trên loại tàu bay đề nghị cấp năng định. Giáo viên hướng dẫn bay phải đảm bảo người làm đơn phải có kinh nghiệm khai thác theo quy định ít nhất trong các lĩnh vực sau:

1. Các phương thức trước chuyến bay bao gồm việc sử dụng tài liệu hướng dẫn bay hoặc các tài liệu tương đương và các tài liệu về dịch vụ không lưu phù hợp trong việc chuẩn bị kế hoạch bay bằng thiết bị;
2. Kiểm tra trước chuyến bay, sử dụng các danh mục kiểm tra, kiểm tra trước khi cất cánh và taxi;
3. Các phương thức khai thác quy tắc bay bằng thiết bị trong điều kiện bình thường, bất thường và khẩn nguy bao gồm ít nhất:
  - i. Chuyển sang bay bằng thiết bị khi cất cánh;
  - ii. Khởi hành và kết thúc chuyến bay bằng thiết bị tiêu chuẩn;
  - iii. Các phương thức bay bằng thiết bị trong chuyến bay;
  - iv. Các phương thức bay chờ;
  - v. Các phương thức tiếp cận bằng thiết bị ở độ cao tối thiểu theo quy định;
  - vi. Các phương thức tiếp cận hệt;
  - vii. Hạ cánh với các phương thức tiếp cận bằng thiết bị;



viii. Các phương thức trong chuyến bay và các tính năng bay đặc biệt.

g. Nếu được cấp năng định thiết bị trên tàu bay nhiều động cơ, người làm đơn phải được huấn luyện bay kèm thiết bị trên máy bay nhiều động cơ phù hợp do giáo viên huấn luyện bay được ủy quyền huấn luyện. Giáo viên huấn luyện bay phải đảm bảo người làm đơn có kinh nghiệm khai thác tàu bay với khả năng bay bằng thiết bị phù hợp với một động cơ không hoạt động hoặc giả định không hoạt động.

h. Người làm đơn đề nghị phải chứng tỏ được khả năng bay bằng thiết bị với các phương thức được quy định tại khoản d và e Điều này ở mức kỹ năng phù hợp với quyền hạn được cấp cho người có năng định bay bằng thiết bị và về:

1. Nhận biết và quản lý đe dọa và rủi ro;
2. Khai thác tàu bay theo năng định đề nghị cấp trong giới hạn cho phép;
3. Hoàn thành tất cả các phương thức thành thạo và chính xác;
4. Có kỹ năng phối hợp tốt;
5. Có kiến thức về hàng không tốt;
6. Duy trì kiểm soát tàu bay và đảm bảo thực hiện các quy trình hiệu quả.

i. Người làm đơn đề nghị phải chứng tỏ khả năng khai thác tàu bay nhiều động cơ với năng định bay bằng thiết bị phù hợp khi một động cơ không hoạt động hoặc giả định không hoạt động nếu được cấp năng định thiết bị khai thác trên tàu bay đó.”

### **23. Sửa đổi, bổ sung tiết iv điểm 2 khoản a và bổ sung khoản f Điều 7.120**

a. Sửa đổi, bổ sung tiết iv điểm 2 khoản a Điều 7.120 như sau:

“iv. Phương thức đối với tổ lái mất khả năng làm việc và phối hợp tổ bay bao gồm việc phân công nhiệm vụ thành viên tổ lái; phối hợp tổ bay và sử dụng danh mục kiểm tra; nội dung huấn luyện MCC nêu tại Phụ lục Điều 7.120.”

b. Bổ sung khoản f Điều 7.120 như sau:

“f. Trừ khi Cục Hàng không Việt Nam có quy định cụ thể về các mục kiểm tra cụ thể phải thực hiện, giáo viên thực hiện kiểm tra kỹ năng của Cục Hàng không Việt Nam có thể nhân nhượng một số mục kiểm tra mà Cục Hàng không Việt Nam cho phép.”

### **24. Sửa đổi tên và bổ sung khoản c, d Điều 7.125**

a. Sửa đổi tên Điều 7.125 như sau:

**“7.125 XÁC NHẬN KHẢ NĂNG LIÊN LẠC VÔ TUYẾN CỦA THÀNH VIÊN TỔ LÁI.”**

b. Bổ sung khoản c, d Điều 7.125 như sau:

“c. Nội dung xác nhận: Nếu được xác nhận, nội dung phải thể hiện Thành viên tổ lái có đủ điều kiện liên lạc vô tuyến điện.

d. Quyền hạn: Thành viên tổ lái được xác nhận có đủ điều kiện liên lạc vô tuyến điện có quyền sử dụng thiết bị vô tuyến điện lắp trên tàu bay hoặc dưới mặt đất để liên lạc với:

1. Các thiết bị không lưu;
2. Các thiết bị thông tin hàng không;
3. Các trạm liên lạc hàng không dưới mặt đất và tàu bay khác.”

**25. Bổ sung Điều 7.131 như sau:**

**“7.131 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC CẤP GIẤY PHÉP LÁI MÁY BAY HỌC VIÊN.**

Quyền hạn của người được cấp giấy phép lái máy bay học viên được quy định tại Chương C Phần 10.”

**26. Sửa đổi điểm 3, 4 và bổ sung điểm 5 khoản a Điều 7.133**

a. Sửa đổi điểm 3, 4 khoản a như sau:

“3. Có khả năng đọc, nói, viết và hiểu ngôn ngữ Việt Nam, tiếng Anh;

4. Hoàn thành tốt khóa học dự khóa đối với học viên bay với thời gian tối thiểu là 3 tháng. Khóa huấn luyện dự khóa phải do tổ chức huấn luyện hàng không được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc do người khai thác có AOC do Cục Hàng không Việt Nam cấp thực hiện. Chi tiết về nội dung các môn học được quy định tại Phụ lục 1 của Điều 7.133.”

b. Bổ sung điểm 5 khoản a như sau:

“5. Khi được yêu cầu theo quy định tại Phần 10 Bộ QCATHK phải có Giấy chứng nhận sức khỏe loại 1 hoặc 2.”

**27. Sửa đổi bổ sung Điều 7.137 như sau:**

**“7.137 YÊU CẦU ĐỐI VỚI HỌC VIÊN BAY ĐỀ BAY ĐƠN**

a. Học viên bay được phép bay đơn khi có sự giám sát của Cục Hàng không Việt Nam hoặc giáo viên huấn luyện bay được ủy quyền.

b. Kiến thức hàng không:

1. Học viên bay phải đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết theo những chủ đề sau:

i. Các nội dung áp dụng theo quy định của Phần này và Phần 10;

ii. Các quy tắc không lưu và các quy trình áp dụng cho các sân bay mà học viên bay sẽ thực hiện bay đơn;

iii. Các đặc tính của chuyến bay và giới hạn khai thác đối với kiểu loại tàu bay được sử dụng khi bay.

2. Giáo viên huấn luyện học viên bay đơn phải:

i. Tổ chức kỳ kiểm tra sát hạch;

ii. Xem xét lại toàn bộ các câu trả lời sai sau khi kết thúc bài kiểm tra trước khi quyết định cho phép học viên bay đơn.

c. Huấn luyện trước khi bay đơn: trước khi thực hiện bay đơn, học viên bay phải:

1. Được huấn luyện và thể hiện trên hồ sơ huấn luyện các thao tác cơ động và phương thức theo yêu cầu của Chương này phù hợp với kiểu loại tàu được sử dụng khi bay;

2. Chứng tỏ được trước giáo viên huấn luyện bay đầy đủ khả năng và mức độ an toàn khi thực hiện các cơ động và phương thức theo yêu cầu của Chương này phù hợp với kiểu loại tàu được sử dụng khi bay.

d. Các thao tác cơ động tàu bay và phương thức trước khi bay đơn: người lái tàu bay học viên phải được huấn luyện và thể hiện trên hồ sơ huấn luyện các thao tác cơ động và các phương thức theo yêu cầu trước khi bay đơn. Quy định thao tác cơ động tàu bay và phương thức cho học viên bay quy định tại Phụ lục 1 Điều 7.137”

e. Xác nhận đủ điều kiện bay đơn: học viên bay phải được xác nhận đủ điều kiện bay đơn trên loại tàu bay theo quy định của Điều này trước khi bắt đầu được phép bay đơn, trong đó bao gồm:

1. Xác nhận cho học viên bay: học viên bay phải được giáo viên huấn luyện bay được ủy quyền xác nhận đủ điều kiện bay đơn.

2. Xác nhận nhật ký bay: Học viên bay phải được xác nhận bay đơn đường dài trong nhật ký bay do giáo viên huấn luyện bay xác nhận.”

#### **28. Bổ sung khoản d Điều 7.140 như sau:**

“d. Các phương thức huấn luyện bay đường dài: Học viên bay được huấn luyện bay đường dài phải được huấn luyện và ghi vào nhật ký bay theo phương thức được quy định. Danh mục các phương thức huấn luyện và ghi nhật ký được quy định tại Phụ lục 1 Điều 7.140.”

#### **29. Bổ sung Điều 7.151 như sau:**

### **“7.151 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC CẤP GIẤY PHÉP LÁI MÁY BAY TƯ NHÂN**

Quyền hạn của người được cấp giấy phép tàu bay tư nhân quy định tại Chương C của Phần 10 Bộ QCATHK.”

#### **30. Bổ sung khoản b Điều 7.157 như sau:**

“b. Giáo viên huấn luyện bay phải đảm bảo người đề nghị cấp Giấy phép lái tàu bay tư nhân có kinh nghiệm khai thác tối thiểu theo các phương thức quy định đối với tàu bay tư nhân tại Phụ lục 1 Điều 7.157.”

#### **31. Bổ sung Điều 7.158 như sau:**

### **“7.158 QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI KIỂM TRA KỸ NĂNG ĐỂ CẤP GIẤY PHÉP LÁI TÀU BAY TƯ NHÂN**

Người đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay tư nhân phải thể hiện khả năng lái chính trên hạng và loại tàu bay phù hợp theo phương thức khai thác quy định tại Phụ lục 1 của Điều 7.157 ở mức tay nghề theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam phù hợp với quyền hạn được cấp và với các lĩnh vực sau:



- a. Nhận biết và quản lý đe dọa, rủi ro;
- b. Khai thác tàu bay theo giới hạn;
- c. Hoàn thành các phương thức chính xác và thành thạo;
- d. Có khả năng phán đoán và kỹ thuật lái tàu bay tốt;
- e. Áp dụng kiến thức hàng không.
- g. Duy trì việc kiểm soát tàu bay theo phương thức đạt kết quả tốt và đảm bảo.”

**32. Bổ sung Điều 7.171 như sau:**

**“7.171 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC CẤP GIẤY PHÉP LÁI MÁY BAY THƯƠNG MẠI.**

Quyền hạn của người được cấp giấy phép lái máy bay thương mại được quy định tại Chương C Phần 10 Bộ QCATHK.”

**33. Bổ sung khoản b Điều 7.175 như sau:**

“b) Người đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay thương mại phải thể hiện mức kiến thức lý thuyết phù hợp với quyền hạn được cấp cho người có giấy phép lái tàu bay thương mại và phù hợp với chủng loại tàu bay đề nghị cấp trong giấy phép theo quy định tại Phụ lục 1 của Điều 7.175.”

**34. Bổ sung Điều 7.178 như sau:**

**“7.178 QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI KIỂM TRA KỸ NĂNG ĐỂ CẤP GIẤY PHÉP LÁI TÀU BAY THƯƠNG MẠI**

Người đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay thương mại phải thể hiện khả năng lái chính trên hạng và loại tàu bay phù hợp theo phương thức khai thác quy định tại Phụ lục 1 Điều 7.177 ở mức tay nghề theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam, phù hợp với quyền hạn được cấp và với các yêu cầu sau:

- a. Nhận biết và quản lý đe dọa, rủi ro;
- b. Khai thác tàu bay theo giới hạn;
- c. Hoàn thành các phương thức chính xác và thành thạo;
- d. Có khả năng phán đoán và kỹ thuật lái tàu bay tốt;
- e. Áp dụng kiến thức hàng không.
- g. Duy trì việc kiểm soát tàu bay theo phương thức đạt kết quả tốt và đảm bảo.”

**35. Sửa đổi điểm 1 khoản b, điểm 1, 2, 3 khoản c và bổ sung khoản d Điều 7.180**

- a. Sửa đổi điểm 1 khoản b Điều 7.180 như sau:

“1. 150 giờ đối với năng định máy bay, trong đó tối thiểu 70 giờ là lái chính.”

- b. Sửa đổi điểm 1, 2, 3 khoản c Điều 7.180 như sau:

“1. 10 giờ đối với năng định máy bay;

2. 10 giờ đối với năng định trực thăng;



3. 10 giờ đối với năng định trực thăng nếu việc huấn luyện được hoàn thành theo khoá học được ATO thực hiện.”

c. Bổ sung khoản d Điều 7.180 như sau:

“d. Người đề nghị cấp giấy phép có giấy phép lái máy bay thương mại với ít nhất một chủng loại tàu bay có thể đề nghị Cục Hàng không Việt Nam giảm quy định về tổng giờ bay. Cục Hàng không Việt Nam xem xét và quyết định số giờ bay kinh nghiệm tại khoản a Điều này được giảm.”

**36. Bổ sung khoản b, c Điều 7.183 như sau:**

“b. Nếu người đề nghị cấp giấy phép lái máy bay thương mại với năng định kinh khí cầu thực hiện bài kiểm tra kỹ năng trên kinh khí cầu với bộ đốt nóng, Cục Hàng không Việt Nam sẽ cấp giấy phép với hạn chế quyền hạn của giấy phép là năng định khí cầu. Người lái có thể xóa bỏ hạn chế này bằng cách tích lũy đủ kinh nghiệm trên kinh khí cầu ga và được Giáo viên được ủy quyền chứng nhận đã đủ kinh nghiệm và khả năng cần thiết để điều khiển kinh khí cầu ga.

c. Nếu người đề nghị cấp giấy phép lái máy bay thương mại với năng định khí cầu thực hiện kiểm tra kỹ năng trên khí cầu khí, Cục Hàng không Việt Nam sẽ cấp giấy phép với hạn chế quyền hạn của giấy phép với năng định khí cầu ga. Người lái có thể xóa bỏ hạn chế này bằng cách tích lũy đủ kinh nghiệm trên kinh khí cầu khí nóng và được Giáo viên được ủy quyền chứng nhận đã đủ kinh nghiệm và khả năng cần thiết để điều khiển kinh khí cầu khí nóng.”

**37. Bổ sung Điều 7.191 như sau:**

**“7.191: QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC CẤP GIẤY PHÉP LÁI MÁY BAY TỔ LÁI NHIỀU THÀNH VIÊN.**

Quyền hạn của người được cấp giấy phép lái máy bay tổ lái nhiều thành viên được quy định tại Chương C Phần 10 Bộ QCATHK.”

**38. Bổ sung điểm 3 khoản a , sửa đổi khoản c và bổ sung khoản d Điều 7.193**

a. Sửa đổi điểm 3 khoản a như sau:

“3. Phải có giấy chứng nhận sức khỏe loại 1.”

b. Sửa đổi khoản c như sau:

“c. Mức độ kỹ năng theo quy định tại Điều 7.198 phải được người làm đơn thể hiện và quá trình này phải được đánh giá liên tục.”

c. Bổ sung khoản d như sau:

“d. Khi tổ chức huấn luyện được phê chuẩn theo quy định tại Phần 9 Bộ QCATHK chứng tỏ học viên đã chuẩn bị kiểm tra lý thuyết và thực hành theo quy định tại chương này thì học viên đó có thể kiểm tra trước khi đáp ứng các quy định về kinh nghiệm.”

**39. Bổ sung Điều 7.198 như sau:**

**“7.198 YÊU CẦU VỀ KIỂM TRA KỸ NĂNG ĐỂ CẤP GIẤY PHÉP LÁI TÀU BAY TỔ LÁI NHIỀU THÀNH VIÊN (MÁY BAY)**

a. Người đề nghị cấp giấy phép lái máy bay tổ lái nhiều thành viên phải chứng tỏ được các bài kiểm tra thực hành theo quy định với tất cả các mục kiểm tra quy định tại Phụ lục 3 ở vị trí phi công bay và không bay với vị trí lái phụ trên máy bay động cơ tua-bin được cấp giấy chứng nhận khai thác với thành phần tổ bay tối thiểu 02 người lái bay theo quy tắc bay bằng mắt và quy tắc bay bằng thiết bị:

1. Nhận biết và quản lý đe dọa và rủi ro;
2. Kiểm soát được các tính năng của máy bay như thực hiện tốt các phương thức bay hoặc đảm bảo được tính năng của máy bay;
3. Khai thác máy bay theo phương thức tự động hóa phù hợp với từng giai đoạn của chuyến bay và duy trì được sự nhận biết về phương thức hoạt động tích cực của tự động hóa;
4. Thực hiện các quy trình bình thường, bất thường và khẩn nguy trong tất cả các giai đoạn của chuyến bay bằng phương pháp chính xác;
5. Giao tiếp hiệu quả với các thành viên tổ lái khác và chứng tỏ khả năng thực hiện hiệu quả các phương thức đối với việc mất khả năng làm việc của tổ lái, phối hợp tổ bay bao gồm sự phân công nhiệm vụ của của tổ lái, tuân thủ theo các phương thức khai thác tiêu chuẩn và sử dụng danh mục kiểm tra;

b. Quá trình đạt được các kỹ năng quy định tại khoản a Điều này phải liên tục được đánh giá.”

#### **40. Sửa đổi khoản c và bổ sung khoản e Điều 7.203**

a. Sửa đổi khoản c như sau:

“c. Quyền của người có năng định bay bằng thiết bị: trước khi thực hiện quyền của người có năng định bay bằng thiết bị với phương thức khai thác một người lái trên máy bay, người đó phải thể hiện khả năng của người chỉ huy tàu bay với phương thức khai thác một người lái trên máy bay, chỉ sử dụng tham số đồng hồ và đáp ứng yêu cầu về kỹ năng tại khoản g Điều 7.113 phù hợp với chủng loại máy bay.”

b. Bổ sung khoản e Điều 7.203 như sau:

“e. Khi người được cấp giấy phép lái máy bay tổ lái nhiều thành viên với năng định máy bay, trực thăng đạt 65 tuổi thì giấy phép phải được giới hạn không được phép khai thác vận tải hàng không thương mại.”

#### **41. Bổ sung Điều 7.211 như sau:**

### **“7.211 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC CẤP GIẤY PHÉP LÁI MÁY BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG**

Quyền hạn của người được cấp giấy phép lái máy bay vận tải hàng không quy định tại Chương C Phần 10 Bộ QCATHK.”

#### **42. Sửa đổi điểm 7 khoản a và bổ sung khoản b Điều 7.213**

a. Sửa đổi điểm 7 khoản a Điều 7.213 như sau:

“7. Chứng tỏ được mức độ kỹ năng quy định tại Điều 7.218 đối với giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không để đạt bài kiểm tra sát hạch kỹ năng với các

nội dung khai thác áp dụng cho năng định chủng loại và loại tàu bay đề nghị cấp.”

b. Bổ sung khoản b Điều 7.213 như sau:

“b. Khi trung tâm huấn luyện hàng không được phê chuẩn theo Phần 9 chứng tỏ với Cục Hàng không Việt Nam các học viên chuẩn bị kiểm tra lý thuyết và thực hành theo quy định của Chương này thì các học viên có thể thực hiện kiểm tra trước khi đáp ứng các quy định về kinh nghiệm. Phi công phải hoàn thành bài kiểm tra lý thuyết và thực hành để được cấp giấy phép lái máy bay vận tải hàng không trước khi đáp ứng các quy định về tuổi và kinh nghiệm quy định tại khoản a Điều này”

**43. Sửa đổi khoản b và bổ sung khoản c Điều 7.215 như sau:**

“b. Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không phải được huấn luyện các kiến thức hàng không và được giáo viên thể hiện trên hồ sơ huấn luyện theo quy định. Khóa kiến thức lý thuyết phải bao gồm ít nhất là 750 giờ huấn luyện, trong đó các môn học được phân phối tối thiểu là:

- |                                      |          |
|--------------------------------------|----------|
| 1. Luật hàng không dân dụng Việt Nam | 40 giờ;  |
| 2. Kiến thức chung về tàu bay        | 80 giờ;  |
| 3. Tính năng và kế hoạch bay         | 90 giờ;  |
| 4. Khả năng và hạn chế của con người | 50 giờ;  |
| 5. Khí tượng                         | 60 giờ;  |
| 6. Dẫn đường                         | 150 giờ; |
| 7. Phương thức khai thác             | 20 giờ;  |
| 8. Nguyên lý bay                     | 30 giờ;  |
| 9. Liên lạc                          | 30 giờ;  |

c. Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái máy bay vận tải hàng không phải được giáo viên huấn luyện lý thuyết và lưu hồ sơ quá trình huấn luyện hoặc hoàn thành khóa huấn luyện tự học về các kiến thức hàng không theo quy định.”

**44. Bổ sung Điều 7.218 như sau:**

#### **“7.218 CÁC YÊU CẦU VỀ KIỂM TRA KỸ NĂNG ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG**

a. Người đề nghị cấp giấy phép lái máy bay vận tải hàng không phải thể hiện khả năng làm việc ở vị trí lái chính trên loại tàu bay phù hợp, với năng định hạng và năng định loại, thực hiện các phương thức và thao tác theo quy định tại Phụ lục 1 của Điều 7.177 với mức độ tay nghề phù hợp theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam đối với quyền hạn được cấp cho người lái tàu bay vận tải hàng không và:

1. Nhận biết và quản lý đe dọa và rủi ro;
2. Kiểm soát được các tính năng của máy bay như thực hiện tốt các phương thức bay hoặc đảm bảo được tính năng của máy bay;



3. Khai thác máy bay theo phương thức tự động hóa phù hợp với từng giai đoạn của chuyến bay và duy trì được sự nhận biết về phương thức hoạt động tích cực của tự động hóa;

4. Thực hiện các quy trình bình thường, bất thường và khẩn nguy trong tất cả các giai đoạn của chuyến bay bằng phương pháp chính xác;

5. Thực hiện tốt nhiệm vụ của tổ bay bao gồm năng lực đưa ra quyết định và duy trì việc nhận biết các tình huống;

6. Trao đổi hiệu quả giữa các thành viên tổ lái và chứng tỏ khả năng thực hiện hiệu quả các phương thức đối với việc mất khả năng làm việc của tổ lái, phối hợp tổ bay bao gồm sự phân công nhiệm vụ của của tổ lái, tuân thủ theo các phương thức khai thác tiêu chuẩn và sử dụng danh mục kiểm tra.

b. Khi tàu bay yêu cầu khai thác với lái phụ thì các quy trình và phương thức sau đây phải được thực hiện trong bài kiểm tra kỹ năng:

1. Phương thức chuẩn bị trước chuyến bay bao gồm việc chuẩn bị kế hoạch bay và lập kế hoạch sử dụng các dịch vụ không lưu;

2. Các phương thức và quy trình bình thường trong mọi giai đoạn của chuyến bay;

3. Các quy trình bất thường và khẩn nguy liên quan đến sai lệch và hỏng hóc của thiết bị như động cơ, hệ thống tàu bay, khung sườn;

4. Các phương thức điều phối tổ bay và tổ bay mất khả năng làm việc, bao gồm việc phân công nhiệm vụ tổ lái, phối hợp tổ bay và sử dụng danh mục kiểm tra;

5. Đối với máy bay và thiết bị bay bằng lực nâng, các phương thức và quy trình bay bằng thiết bị được quy định tại Điều này, bao gồm động cơ giả định bị hỏng.

c. Đối với máy bay, người đề nghị cấp giấy phép lái máy bay vận tải hàng không phải thể hiện khả năng thực hiện các phương thức và quy trình quy định tại Điều 7.113 (thiết bị) ở vị trí lái chính của máy bay nhiều động cơ.

#### **45. Bổ sung Điều 7.225 như sau:**

### **“7.225 HẠN CHẾ ĐỐI VỚI GIẤY PHÉP LÁI TÀU BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG**

Khi người được cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không với năng định máy bay, trực thăng hoặc thiết bị bay bằng lực nâng đạt 65 tuổi thì giấy phép phải xác nhận hạn chế “Không phù hợp để khai thác thương mại.”

#### **46. Bổ sung Điều 7.231 như sau:**

### **“7.231 CÁC QUYỀN HẠN CỦA GIẤY PHÉP GIÁO VIÊN BAY**

Các quyền hạn cấp cho người có giấy phép giáo viên bay quy định tại Chương C Phần 10 Bộ QCATHK.”

#### **47. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.237 như sau:**

### **“7.237 QUY ĐỊNH VỀ HUẤN LUYỆN BAY ĐỐI VỚI GIÁO VIÊN HUẤN LUYỆN BAY**



a. Dưới sự giám sát của giáo viên huấn luyện bay được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận, người đề nghị phải:

1. Được huấn luyện các kỹ năng bao gồm thực hành, nhận biết và sửa chữa các lỗi chung của học viên.

2. Thực hành các kỹ năng huấn luyện trong điều khiển bay và phương thức bay đề nghị huấn luyện.

b. Người đề nghị cấp giấy phép huấn luyện bay phải:

1. Ghi thời gian bay theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam;

2. Có chứng thực của giáo viên được ủy quyền là đã đạt bài kiểm tra cấp năng định giáo viên huấn luyện bay.

c. Người đề nghị có thể hoàn thành nội dung huấn luyện bay theo quy định của Chương này:

1. Trên tàu bay thuộc chủng loại hoặc hạng tàu bay đề nghị cấp năng định;

2. Trên buồng lái giả định hoặc thiết bị huấn luyện thuộc chủng loại hoặc hạng tàu bay đề nghị cấp và được sử dụng phù hợp với khóa huấn luyện được phê chuẩn tại trung tâm huấn luyện hàng không.”

**48. Bổ sung Điều 7.238 như sau:**

**“7.238 YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG ĐỐI VỚI GIÁO VIÊN BAY**

Kỹ năng do người làm đơn thể hiện phải được thực hiện trên chủng loại tàu bay của năng định giáo viên bay đề nghị cấp, thể hiện được khả năng hướng dẫn về các nội dung được cho phép theo giấy phép giáo viên bay bao gồm cả nội dung trước và trong khi bay và hướng dẫn dưới mặt đất.”

**49. Bổ sung Điều 7.251 như sau:**

**“7.251 QUYỀN HẠN CỦA CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG**

Quyền hạn của người có giấy phép cơ giới trên không được quy định trong Chương C phần 10 Bộ QCATHK”

**50. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.263 như sau:**

**“7.263 YÊU CẦU VỀ KIỂM TRA KỸ NĂNG ĐỂ CẤP GIẤY PHÉP CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG**

a. Người đề nghị cấp giấy phép cơ giới trên không phải chứng tỏ được khả năng thực hiện các quy trình cơ giới trên không quy định tại Phụ lục 1 Điều 7.260 ở mức khả năng phù hợp với quyền hạn của giấy phép cơ giới trên không:

1. Nhận biết và quản lý đe dọa và rủi ro;

2. Sử dụng hệ thống tàu bay với các khả năng và hạn chế của máy bay;

3. Thực hiện tốt khả năng làm việc nhóm;

4. Áp dụng kiến thức hàng không;

5. Giao tiếp hiệu quả với các thành viên tổ lái khác;

b. Người đề nghị cấp giấy phép cơ giới trên không với năng định hạng phải đạt bài kiểm tra kỹ năng về các nhiệm vụ cơ giới trên không theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam:

1. Trên loại máy bay đề nghị cấp năng định;
2. Chỉ trên máy bay hoặc trên buồng lái mô phỏng của loại tàu bay đề nghị cấp năng định.

c. Việc sử dụng thiết bị huấn luyện mô phỏng để thực hiện bất kỳ một quy trình nào trong khi thực hiện kỹ năng quy định tại khoản a phải được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và phải đảm bảo thiết bị huấn luyện giả định phù hợp với nhiệm vụ.”

**51. Bổ sung Điều 7.271 như sau:**

**“7.271 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI DẪN ĐƯỜNG TRÊN KHÔNG**

Người có giấy phép dẫn đường trên không có thể hoạt động như Người dẫn đường trên không đối với tình huống yêu cầu dẫn đường trên không đặc biệt.”

**52. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 7.290 như sau:**

“a. Phần này quy định các yêu cầu để cấp các loại giấy phép, năng định, chứng chỉ và phép kiểm tra cấp cho:

1. Tiếp viên hàng không;
2. Giáo viên mặt đất;
3. Nhân viên điều độ khai thác bay;
4. Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay;
5. Nhân viên gấp dù;
6. Nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không;
7. Nhân viên điện đàm mặt đất.”

**53. Bổ sung Điều 7.301 như sau:**

**“7.301 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI CÓ GIẤY PHÉP TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG**

Quyền hạn của người có Giấy phép tiếp viên hàng không được quy định trong Chương B Phần 13 Bộ QCATHK”

**54. Bổ sung Điều 7.321 như sau:**

**“7.321 QUYỀN HẠN CỦA GIÁO VIÊN MẶT ĐẤT**

- a. Người có năng định giáo viên mặt đất cơ bản được phép:
  1. Huấn luyện các kiến thức lý thuyết quy định để cấp giấy phép lái máy bay tư nhân hoặc các năng định kèm theo;
  2. Huấn luyện kiến thức lý thuyết quy định để cấp giấy phép lái máy bay tư nhân;
  3. Kiến nghị kiểm tra kiến thức để cấp giấy phép lái máy bay tư nhân.
- b. Người có năng định giáo viên mặt đất nâng cao được phép:

1. Huấn luyện các kiến thức lý thuyết để cấp bất kỳ loại giấy phép hoặc năng định;

2. Huấn luyện mặt đất đối với thành viên tổ bay;

3. Kiến nghị kiểm tra kiến thức để cấp giấy phép.

c. Giáo viên lý thuyết năng định, người có năng định giáo viên lý thuyết năng định được phép:

1. Huấn luyện lý thuyết yêu cầu để cấp năng định thiết bị;

2. Huấn luyện lý thuyết đối với kiểm tra kỹ năng thiết bị;

3. Kiến nghị kiểm tra kiến thức để cấp năng định thiết bị.

d. Người có giấy phép giáo viên huấn luyện mặt đất, trong giới hạn năng định được cấp được phép chứng thực vào nhật ký bay hoặc hồ sơ huấn luyện khác cho người được huấn luyện hoặc kiến nghị.”

**55. Bổ sung Điều 7.351 như sau:**

#### **“7.351 QUYỀN HẠN CỦA GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN KỸ THUẬT BẢO DƯỠNG TÀU BAY**

Quyền hạn của giấy phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay quy định trong Chương G Phần 4 Bộ QCATHK”

**56. Sửa đổi, bổ sung khoản (b) Điều 7.353 như sau:**

“b. Người có giấy phép AMT làm đơn đề nghị cấp năng định bổ sung phải đáp ứng các yêu cầu theo quy định và trong thời hạn 24 tháng, đạt bài kiểm tra sát hạch của năng định đề nghị cấp.”

**57. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.355 như sau:**

#### **“7.355 YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC HÀNG KHÔNG ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KỸ THUẬT BẢO DƯỠNG TÀU BAY**

a. Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép AMT hoặc bổ sung năng định cho giấy phép AMT phải chứng minh mức kiến thức liên quan tới năng định xin cấp và kiến thức đó phù hợp với trách nhiệm công việc của người có giấy phép. Yêu cầu về mức kiến thức cơ bản được quy định trong Phụ lục 1 Điều 7.355

b. Mỗi người làm đơn xin cấp giấy phép hoặc năng định AMT sau khi đáp ứng các quy định áp dụng về kinh nghiệm phải đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết theo các nội dung do Cục Hàng không Việt Nam tổ chức phù hợp với năng định của giấy phép AMT và các điều khoản trong Phần 4 Bộ QCATHK;

c. Người làm đơn sẽ phải đạt bài kiểm tra lý thuyết trước khi tham gia bài kiểm tra thực hành.”

**58. Bổ sung Điều 7.363 như sau:**

#### **“7.363 TỐT NGHIỆP TỔ CHỨC ĐÀO TẠO ĐƯỢC PHÊ CHUẨN**

Học viên có thể đề nghị Cục Hàng không Việt Nam tổ chức thi cấp Giấy phép trước khi đáp ứng các yêu cầu về kinh nghiệm theo quy định tại Phần này

nếu đã tốt nghiệp và được cơ sở huấn luyện do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn phù hợp với Phần 9 Bộ QCATHK xác nhận đầy đủ kiến thức và kỹ năng.”

**59. Bổ sung Điều 7.371 như sau:**

**“7.371 QUYỀN HẠN CỦA NHÂN VIÊN KỸ THUẬT BẢO DƯỠNG TÀU BAY ĐƯỢC CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CẤP ỦY QUYỀN GIÁM SÁT KIỂM TRA**

Quyền hạn của nhân viên AMT được Cục Hàng không Việt Nam cấp ủy quyền giám sát kiểm tra có trong chương G phần 4 Bộ QCATHK.”

**60. Bổ sung Điều 7.381 như sau:**

**“7.381 QUYỀN HẠN CỦA NHÂN VIÊN SỬA CHỮA CHUYÊN NGÀNH HÀNG KHÔNG**

a. Quyền hạn của nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không quy định trong chương G của Phần 4 Bộ QCATHK.”

**61. Bổ sung Mục VI vào Chương G như sau:**

**“Mục VI: NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY**

**7.393 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH VÀ ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG**

Mục này quy định các yêu cầu để cấp giấy phép nhân viên điều độ khai thác bay. Thủ tục cấp, cấp lại giấy phép và năng định cho nhân viên điều độ khai thác bay được quy định tại Phụ lục 1 Điều 7.393 Bộ QCATHK.

**7.395 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC CẤP GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY**

Quyền hạn của người được cấp giấy phép nhân viên điều độ khai thác bay quy định tại Chương B Phần 16 Bộ QCATHK.

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

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

1. Tối thiểu 21 tuổi;
2. Thể hiện khả năng thông thạo ngôn ngữ tiếng Anh mức 4 theo quy định của ICAO;
3. Có tài liệu chứng minh kinh nghiệm hoặc huấn luyện theo quy định;
4. Đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết về những nội dung theo quy định;
5. Đạt bài kiểm tra sát hạch kỹ năng về những nội dung khai thác đối với năng định đề nghị cấp.

**7.399 YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC HÀNG KHÔNG ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY**

a. Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép nhân viên điều độ khai thác bay phải chứng tỏ trình độ kiến thức lý thuyết phù hợp với quyền hạn theo giấy phép điều độ khai thác bay được cấp. Yêu cầu kiến thức lý thuyết của nhân viên điều độ khai thác bay được quy định tại Phụ lục 1 Điều 7.399.



b. Cục Hàng không Việt Nam công nhận việc đã đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết trong vòng 24 tháng sau khi bài kiểm tra sát hạch kỹ năng được thực hiện.

#### **7.401 YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM HOẶC HUẤN LUYỆN ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY**

a. Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép nhân viên điều độ khai thác bay phải xuất trình được bằng chứng về việc đã đáp ứng được các yêu cầu về kinh nghiệm hoặc huấn luyện hàng không theo quy định. Yêu cầu kinh nghiệm hàng không của nhân viên điều độ khai thác được quy định tại Phụ lục 1 Điều 7.401.

b. Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép nhân viên điều độ khai thác bay được phép sử dụng thời gian huấn luyện khi tham gia khóa học được phê chuẩn để làm cơ sở cho việc đáp ứng yêu cầu kinh nghiệm phải đạt bài kiểm tra kỹ năng trong vòng 90 ngày sau khi hoàn thành bài kiểm tra lý thuyết.

#### **7.403 YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY**

Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép nhân viên điều độ khai thác bay phải đạt bài kiểm tra kỹ năng thực hành về nhiệm vụ của nhân viên điều độ khai thác bay. Yêu cầu kỹ năng của nhân viên điều độ khai thác bay được quy định tại Phụ lục 1 Điều 7.403.

#### **7.405 CÁC HẠN CHẾ KHI CẤP GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY**

Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép nhân viên điều độ khai thác bay sẽ bị cấp giấy phép hạn chế với nội dung “không có giá trị đối với điều độ tàu bay lớn không được giám sát trong vận chuyển hàng không thương mại” nếu không làm việc ít nhất 90 ngày làm việc trong thời gian 6 tháng trước khi nộp đơn dưới sự giám sát của một nhân viên điều độ khai thác đã được cấp giấy phép. Hạn chế này sẽ được loại bỏ khi người làm đơn trình Cục Hàng không Việt Nam bằng chứng đã đáp ứng quy định này.”

### **62. Bổ sung Mục 7 Chương G như sau:**

#### **“Mục 7: NHÂN VIÊN ĐIỆN ĐÀM MẶT ĐẤT**

##### **7.420 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH VÀ ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG**

Chương này quy định đối với việc cấp giấy phép nhân viên điện đàm mặt đất và các điều kiện cấp giấy phép và năng định nhân viên điện đàm mặt đất nếu cần thiết.

##### **7.421 CÁC QUYỀN HẠN CỦA GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN ĐIỆN ĐÀM MẶT ĐẤT**

Người được cấp Giấy phép nhân viên điện đàm mặt đất được phép làm việc trong các đài trạm mặt đất. Trước khi được thực hiện các quyền trong giấy phép, người làm đơn phải quen với các thông tin hiện tại và phù hợp liên quan đến các loại thiết bị và phương thức khai thác tại trạm hàng không đó.

### **7.423 CÁC YÊU CẦU CHUNG ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KHAI THÁC THIẾT BỊ ĐÀI HÀNG KHÔNG**

a. Để được cấp giấy phép nhân viên điện đàm mặt đất, người làm đơn phải:

1. Ít nhất là 18 tuổi;
2. Chứng tỏ được trình độ ngôn ngữ tiếng Anh sử dụng để liên lạc điện đài ở Việt Nam tối thiểu ở mức 4;
3. Đáp ứng các quy định về kiến thức lý thuyết, kinh nghiệm và kỹ năng theo quy định của Chương này.

b. Những người được cấp giấy phép nhân viên điện đàm trên không có thể khai thác các thiết bị đài trạm hàng không dưới mặt đất mà không cần đáp ứng các quy định của Điều này.

### **7.425 CÁC QUY ĐỊNH VỀ KIẾN THỨC ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KHAI THÁC THIẾT BỊ ĐÀI HÀNG KHÔNG**

Người đề nghị cấp giấy phép khai thác thiết bị đài hàng không phải chứng tỏ được mức kiến thức phù hợp với quyền hạn được cấp theo quy định.

### **7.427 CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KHAI THÁC THIẾT BỊ ĐÀI HÀNG KHÔNG**

Người đề nghị cấp giấy phép nhân viên điện đàm mặt đất phải cung cấp hồ sơ chứng tỏ rằng họ đáp ứng được các quy định tối thiểu về kinh nghiệm khai thác thiết bị đài hàng không theo quy định.

### **7.430 CÁC YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KHAI THÁC THIẾT BỊ ĐÀI HÀNG KHÔNG**

Người đề nghị cấp giấy phép nhân viên điện đàm mặt đất phải chứng tỏ được kỹ năng khai thác nhân viên điện đàm mặt đất theo quy định.

**63. Bổ sung Phụ lục 1 của Điều 7.016 như sau:**

### **“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.016: QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI CÁC GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG.**

a. Các thông tin sau đây phải được thể hiện trên giấy phép nhân viên hàng không:

1. Tên quốc gia (chữ đậm);
2. Loại giấy phép (chữ rất đậm);
3. Số giấy phép do Cục Hàng không Việt Nam cấp;
4. Tên đầy đủ của người được cấp giấy phép (chữ in hoa);
5. Ngày sinh;
6. Địa chỉ của người được cấp giấy phép (chi tiết địa chỉ hiện tại sẽ ghi trên giấy chứng nhận);
7. Quốc tịch của người được cấp giấy phép;
8. Chữ ký của người được cấp giấy phép;

9. Cục Hàng không Việt Nam;
  10. Chứng nhận liên quan đến hiệu lực và quyền hạn phù hợp với giấy phép của người được cấp;
  11. Chữ ký của người có thẩm quyền và ngày cấp giấy phép;
  12. Dấu của Cục Hàng không Việt Nam;
  13. Năng định (chủng loại, hạng, loại tàu bay, khung sườn, kiểm soát tại sân...);
  14. Ghi chú (chứng nhận đặc biệt liên quan đến các hạn chế và các chứng nhận quyền hạn bao gồm cả trình độ thông thạo ngôn ngữ.);
  15. Bất kỳ thông tin nào khác mà Cục Hàng không Việt Nam muốn.
- b. Chất liệu của giấy phép: giấy loại một hoặc chất liệu phù hợp khác bao gồm các loại thẻ nhựa phải được sử dụng và các nội dung ở khoản a Điều này phải được thể hiện rõ ràng.
- c. Ngôn ngữ: khi các giấy phép được in bằng ngôn ngữ khác tiếng Anh thì giấy phép phải bao gồm cả phần dịch sang tiếng Anh ít nhất là các điểm 1, 2, 7, 10, 13, 14, 15 khoản a Điều này. Khi giấy phép được in bằng ngôn ngữ khác tiếng Anh thì các năng định được cấp phù hợp với Mục 1.2.2.1 Phụ ước 1 của ICAO phải dịch sang tiếng Anh tên quốc gia cấp giấy phép, giới hạn hiệu lực năng định và bất kỳ hạn chế hoặc giới hạn nào.
- d. In giấy phép: các mục ghi trên giấy phép phải được đánh số đồng bộ bằng chữ số La Mã theo quy định tại khoản b Điều này. Các đầu mục có thể in theo thứ tự sao cho thuận lợi nhất đối với Cục Hàng không Việt Nam.”

**64. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.133 như sau:**

**“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.133 QUY ĐỊNH CHI TIẾT VỀ NỘI DUNG MÔN HỌC**

- a. Lịch sử ngành hàng không Việt Nam và thế giới;
- b. Kỹ luật làm việc đặc thù trong môi trường hàng không;
- c. Yếu tố tâm lý con người trong hoạt động khai thác hàng không.”

**65. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.323 như sau:**

**“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.323: CÁC YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC ĐỐI VỚI HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN MẶT ĐẤT**

Người đề nghị cấp năng định giáo viên huấn luyện lý thuyết phải được huấn luyện về các nội dung sau với thời gian tối thiểu là 05 ngày (08 giờ/ngày):

- a. Hệ thống luật hàng không và Bộ QCATHK cùng các tài liệu hướng dẫn thực hiện;
- b. Hệ thống hóa kiến thức cơ bản và kiến thức chuyên sâu về nội dung môn học được cấp năng định huấn luyện;
- c. Phương pháp tiếp cận, giảng lý thuyết môn học được cấp năng định huấn luyện;

d. Cách xây dựng giáo án, soạn bài tập, câu hỏi kiểm tra.”



**66. Bổ sung Phụ lục 1 điều 7.393 như sau:**

**“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.393: VỀ THỦ TỤC CẤP, CẤP LẠI GIẤY PHÉP VÀ NĂNG ĐỊNH CHO NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY**

a. Người đề nghị cấp giấy phép và năng định nhân viên điều độ khai thác bay phải gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục Hàng không Việt Nam. Hồ sơ đề nghị cấp giấy phép bao gồm các tài liệu sau đây:

1. Đơn đề nghị cấp giấy phép nhân viên nhân viên điều độ khai thác bay;
2. Sơ yếu lý lịch có dán ảnh và xác nhận của thủ trưởng đơn vị hoặc chính quyền địa phương;
3. Bản sao chứng thực hoặc bản sao kèm theo bản gốc văn bằng, chứng chỉ đào tạo phù hợp để đối chiếu;
4. Bản sao kết quả huấn luyện phù hợp;
5. Bản gốc giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp với các quy định của Bộ Y tế và Phần 8 của Bộ QCATHK còn hiệu lực;
6. 02 ảnh cỡ 3x4 được chụp trong khoảng thời gian 06 tháng trước khi nộp hồ sơ.

b. Hồ sơ đề nghị cấp lại giấy phép nhân viên trong trường hợp giấy phép hết hạn hiệu lực bao gồm:

1. Đơn đề nghị cấp lại giấy phép;
2. Bản sao kết quả huấn luyện phù hợp;
3. Bản gốc giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp với các quy định của Bộ Y tế và Phần 8 của Bộ QCATHK còn hiệu lực;
4. 02 ảnh cỡ 3x4 được chụp trong khoảng thời gian 06 tháng trước khi nộp hồ sơ.

c. Hồ sơ đề nghị cấp lại giấy phép cho nhân viên trong trường hợp giấy phép bị mất, bị rách hoặc bị hỏng, bao gồm:

1. Đơn đề nghị cấp lại giấy phép nêu rõ lý do;
2. Bản gốc hoặc bản sao giấy phép nhân viên (nếu có);
3. 02 ảnh cỡ 3x4 được chụp trong khoảng thời gian 06 tháng trước khi nộp hồ sơ.

d. Hồ sơ gia hạn năng định nhân viên bao gồm:

1. Đơn đề nghị gia hạn giấy phép;
2. Bản sao kết quả huấn luyện gần nhất;
3. Bản gốc giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp với các quy định của Bộ Y tế và Phần 8 của Bộ QCATHK còn hiệu lực;

e. Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, tổ chức kiểm tra và thực hiện việc gia hạn năng định phù hợp”

**67. Bổ sung Phụ lục 1 điều 7.399 như sau:**



## **“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.399: CÁC YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY**

a. Ngoài các quy định tại Điều 7.399, người đề nghị phải chứng tỏ được mức kiến thức phù hợp với năng định được cấp đối với người có giấy phép điều độ khai thác bay, ít nhất là trong các nội dung sau đây:

1. Các quy tắc và quy định liên quan đến người có giấy phép điều độ khai thác bay, các phương thức và thực hành về dịch vụ không lưu phù hợp;
2. Các quy tắc khai thác động cơ tàu bay, hệ thống và thiết bị;
3. Các giới hạn khai thác đối với tàu bay và động cơ;
4. Danh mục thiết bị tối thiểu;
5. Tính toán hoạt động bay và phương thức lập kế hoạch bay;
6. Các ảnh hưởng của việc chất tải và phân phối trọng tải trên tàu bay, các đặc tính và tính năng bay, cách tính trọng tải và cân bằng;
7. Lập kế hoạch bay, tính toán khả năng thời gian tiêu thụ nhiên liệu và nhiên liệu tiêu thụ, tính toán cân bằng và trọng tải;
8. Chuẩn bị và lập kế hoạch bay dịch vụ không lưu;
9. Nguyên tắc cơ bản cho hệ thống lập kế hoạch được máy tính hỗ trợ;
10. Yếu tố con người liên quan đến việc dẫn đường trên không bao gồm các quy tắc quản lý đe dọa và rủi ro;
11. Khí tượng hàng không; sự thay đổi của hệ thống áp suất; cấu trúc dải không khí, nguồn gốc và các đặc điểm của hiện tượng thời tiết đặc biệt ảnh hưởng đến các điều kiện cất cánh, trong khi bay và hạ cánh;
12. Dịch và áp dụng các báo cáo khí tượng hàng không, các biểu đồ và dự báo khí tượng; mã và các chữ viết tắt; sử dụng và các quy trình nắm bắt các thông tin khí tượng;
13. Các nguyên tắc dẫn đường trên không đối với chuyến bay bay bằng thiết bị;
14. Sử dụng tài liệu hàng không;
15. Các phương thức khai thác vận chuyển hàng và hàng nguy hiểm;
16. Các phương thức liên quan tới tai nạn và sự cố; phương thức bay khẩn nguy;
17. Phương thức liên quan tới can thiệp bất hợp pháp và phá hoại tàu bay;
18. Phương thức bay liên quan tới chủng loại tàu bay phù hợp;
19. Liên lạc vô tuyến điện;
20. Phương thức liên lạc với tàu bay và các đài mặt đất liên quan.”

### **68. Bổ sung Phụ lục 1 điều 7.401 như sau:**

## **“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.401: CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM KHAI THÁC ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY**

a. Người đề nghị cấp giấy phép phải hoàn thành khóa học phù hợp do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

b. Ngoài các yêu cầu nêu tại Điều 7.401, người đề nghị cấp giấy phép chứng minh kinh nghiệm có ít nhất:

1. 01 năm làm việc hỗ trợ điều độ vận chuyển hàng không thương mại;

2. Có tối thiểu hai năm làm việc tại một trong các vị trí liệt kê dưới đây hoặc tổng hợp của các vị trí này với điều kiện kinh nghiệm làm việc ở mỗi vị trí tối thiểu phải là 01 năm:

i. Thành viên tổ bay trong vận chuyển hàng không thương mại;

ii. Nhân viên khí tượng học trong một tổ chức điều độ vận chuyển hàng không;

iii. Kiểm soát viên không lưu, giám sát viên nhân viên điều độ khai thác bay hoặc hệ thống khai thác bay vận chuyển hàng không;

iv. Nhiệm vụ khác mà Cục Hàng không Việt Nam xác định có kinh nghiệm tương đương.

c. Ngoài các yêu cầu về kinh nghiệm có trong khoản a, b Điều này, người đề nghị cấp giấy phép phải làm việc dưới sự giám sát của nhân viên khai thác bay trong ít nhất 90 ngày trong 06 tháng liên tục trước khi nộp đơn.”

#### **69. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.403 như sau:**

#### **“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.403: CÁC YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY**

Ngoài các yêu cầu nêu tại Điều 7.403, Người làm đơn phải chứng minh được khả năng:

a. Phân tích thời tiết chính xác và chấp nhận được trong khai thác từ một loạt các bản đồ thời tiết hàng ngày và báo cáo thời tiết, cung cấp một cuộc thảo luận có hiệu lực về điều kiện thời tiết trong khu vực lân cận của một đường bay cụ thể; dự báo xu hướng thời tiết thích hợp để vận chuyển hàng không tại điểm đến và điểm dự phòng;

b. Xác định các đường bay tối ưu cho một phân đoạn nhất định, và tạo ra tài liệu chính xác hoặc máy tính tạo ra kế hoạch bay;

c. Cung cấp việc giám sát khai thác và tất cả các hỗ trợ khác cho một chuyến bay trong điều kiện thời tiết bất lợi thực tế hoặc mô phỏng, phù hợp với nhiệm vụ của người có giấy phép điều độ khai thác bay;

d. Nhận biết và quản lý các mối đe dọa và các lỗi.”

## PHỤ LỤC VII

### Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ QCATHK

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

#### 1. Sửa đổi, bổ sung Điều 8.007 như sau:

##### **“8.007 GIẤY CHỨNG NHẬN SỨC KHỎE**

a. Cục Hàng không Việt Nam quy định 03 nhóm đánh giá sức khỏe và cấp Giấy chứng nhận sức khỏe để xác nhận Điều kiện sức khỏe tối thiểu thực hiện năng định của giấy phép như sau:

1. Nhóm 1: áp dụng cho các đối tượng có giấy phép như sau:

- i. Người lái tàu bay thương mại (CPL);
- ii. Người lái tàu bay thuộc tổ lái nhiều thành viên (MPL);
- iii. Người lái tàu bay vận tải hàng không (ATPL);
- iv. Học viên bay.

2. Nhóm 2: áp dụng với học viên lái tàu bay như sau:

- i. Người lái tàu bay tư nhân;
- ii. Kỹ sư trên không, nhân viên dẫn đường;
- iii. Cơ giới trên không;
- iv. Tiếp viên hàng không.

3. Nhóm 3: áp dụng đối với đối tượng có giấy phép kiểm soát viên không lưu. Người nộp đơn đề nghị cấp đánh giá sức khỏe theo quy định của Phần này phải được kiểm tra sức khỏe ban đầu đáp ứng các tiêu chuẩn tại Thông tư liên tịch số 18/2012/TTLT-BYT-BGTVT ngày 05/11/2012 của Bộ Y tế và Bộ Giao thông vận tải bao gồm các yêu cầu đánh giá cụ thể cho từng loại giấy phép liên quan.

b. Nhân viên hàng không có giấy phép sẽ phải giám định sức khỏe tại cơ sở y tế do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn phù hợp với quy định tại Chương D của Phần này với thời gian định kỳ không vượt quá thời hạn hiệu lực của giấy phép hành nghề được cấp. Thời hạn của giấy chứng nhận sức khỏe phải phù hợp với các năng định của giấy phép hành nghề và không được lớn hơn:

1. 60 tháng đối với giấy phép cho người lái tư nhân;
2. 12 tháng đối với giấy phép tiếp viên;
3. 12 tháng đối với giấy phép cho người lái tàu bay thương mại;
4. 12 tháng đối với giấy phép cho người lái của tổ lái nhiều thành viên;
5. 12 tháng đối với giấy phép cho người lái tàu bay vận tải hàng không;
6. 12 tháng đối với giấy phép cho nhân viên dẫn đường;
7. 12 tháng đối với giấy phép cho kỹ sư cơ giới.

c. Căn cứ vào độ tuổi của người làm đơn vào ngày giám định, thời gian hiệu lực sẽ giảm xuống:

1. 06 tháng, sau lần sinh nhật thứ 40 đối với người lái tàu bay vận tải và người lái tàu bay thương mại thực hiện năng định vận chuyển hàng không quốc tế đối với hành khách.

2. 06 tháng, sau lần sinh nhật thứ 60 đối với người lái tàu bay vận tải và người lái tàu bay thương mại thực hiện năng định vận chuyển hàng không quốc tế đối với hành khách.

3. 24 tháng, sau lần sinh nhật thứ 40 đối với người lái tàu bay tư nhân.

4. 12 tháng, sau lần sinh nhật thứ 50 với người lái tàu bay tư nhân.

d. Thời hạn hiệu lực của một giám định y khoa sẽ bắt đầu vào ngày kiểm tra y tế được thực hiện và kết thúc vào ngày cuối cùng của tháng quy định tại khoản c Điều này.”

**2. Bổ sung Điều 8.009 như sau:**

**“8.009 CHẤM DỨT TẠM THỜI HIỆU LỰC ĐÁNH GIÁ SỨC KHỎE**

a. Các trường hợp chấm dứt tạm thời hoặc vĩnh viễn hiệu lực giấy phép và năng định liên quan quy định trong Phần 7 Bộ QCATHK:

1. Tại bất cứ thời điểm nào khi có dấu hiệu suy giảm sức khỏe có thể ngăn cản người có giấy phép không thể thực hiện các năng định được phê chuẩn an toàn và hiệu quả;

2. Trong khoảng thời gian sức khỏe suy giảm vì bất cứ lý do gì mà ngăn cản việc cấp hoặc gia hạn đánh giá sức khỏe y tế;

3. Trong khi ảnh hưởng của bất kỳ chất kích thích thần kinh nào mà có thể ngăn cản người có giấy phép không thể thực hiện năng định trong giấy phép an toàn và hiệu quả;

4. Khi đang sử dụng chất kích thích.

b. Nhân viên hàng không đang suy giảm sức khỏe trong thời gian dài hoặc sử dụng các chất kích thích phải thông báo chi tiết bằng văn bản đến Cục Hàng không Việt Nam về tình trạng sức khỏe của mình và các biện pháp khắc phục mà họ đang thực hiện để đảm bảo không ảnh hưởng an toàn hàng không.”

**3. Sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản a, bổ sung điểm 3 khoản a và sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 8.023 như sau:**

a. Sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản a Điều 8.023 như sau:

“2. Có hay không việc từ chối đánh giá tình trạng sức khỏe trước đây, thu hồi hoặc tạm thời đình chỉ và nếu có thì nêu lý do;”

b. Bổ sung điểm 3 khoản a Điều 8.023 như sau:

“3. Cá nhân đó cũng phải thông báo cho các giám định viên rằng đánh giá y khoa trước đây đã bị từ chối, huỷ bỏ hoặc đình chỉ hay chưa và nếu như vậy, lý do từ chối, thu hồi hoặc đình chỉ là gì.”



c. Sửa đổi bổ sung khoản d Điều 8.023 như sau:

“d. Giám định viên y khoa phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam bất cứ thông tin sai lệch nào của người có giấy phép hoặc năng định.”

**4. Bổ sung Điều 8.030 như sau:**

**“8.030 TRÁCH NHIỆM GIÁM SÁT LIÊN TỤC XU HƯỚNG SỨC KHỎE HÀNG KHÔNG**

a. Hội đồng đánh giá sức khỏe có trách nhiệm:

1. Kiểm tra sự đầy đủ, chính xác và đánh giá các báo cáo của cơ sở giám định sức khỏe nhân viên hàng không trình Cục Hàng không Việt Nam;

2. Thường xuyên đánh giá lại quá trình giám định sức khỏe để tập trung vào các lĩnh vực có gia tăng các vấn đề về sức khỏe;

3. Xác định sự cần thiết phải sửa đổi mẫu biểu và quá trình giám định sức khỏe để đảm bảo đầy đủ các thông tin cho việc kiểm tra, đánh giá sức khỏe của Cục Hàng không Việt Nam;

4. Xác định sự cần thiết cho việc giám sát, theo dõi hoặc giảm thời gian khám định kỳ hoặc giảm thời hạn hiệu lực của giấy chứng nhận sức khỏe;

5. Điều phối việc trung cầu ý kiến các chuyên gia, các xét nghiệm bổ sung cần thiết để đưa ra kết luận chính thức về sức khỏe;

6. Điều phối việc trung cầu ý kiến các chuyên gia, các xét nghiệm bổ sung cần thiết đối với yêu cầu đặc biệt về y tế để chứng tỏ khả năng;

7. Thực hiện phân tích các trường hợp mất khả năng làm việc trong khi bay và các vấn đề sức khỏe được phát hiện trong quá trình giám định để nhận dạng các lĩnh vực có gia tăng rủi ro về sức khỏe;

8. Yêu cầu thực hiện giám định lại sức khỏe trong trường hợp xảy ra sự cố hoặc tai nạn;

9. Tổ chức kiểm tra định kỳ tối thiểu 01 năm 01 lần đối với các cơ sở vật chất, trang thiết bị và hồ sơ giám định sức khỏe của từng cơ sở y tế để đảm bảo việc chấp hành các quy định hiện hành về công tác giám định sức khỏe nhân viên hàng không;

10. Đánh giá định kỳ tối thiểu 01 năm 01 lần năng lực của các giám định viên để đảm bảo phù hợp với các tiêu chuẩn của Phần này và công tác huấn luyện định kỳ về y tế hàng không được thực hiện đầy đủ;

b. Các thành viên Hội đồng đánh giá phải đáp ứng các yêu cầu như một giám định viên y khoa đồng thời phải được huấn luyện về kỹ năng đánh giá hồ sơ sức khỏe;

c. Các thành viên hội đồng đánh giá của Cục Hàng không Việt Nam không thực hiện đồng thời làm giám định viên y tế.”

**5. Sửa đổi, bổ sung khoản a, bổ sung khoản c, d Điều 8.033 như sau:**

a. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 8.033 như sau:

“a. Giấy chứng nhận sức khỏe được cấp cho nhân viên hàng không đáp ứng tiêu chuẩn sức khỏe được quy định tại Thông tư liên tịch số 18/2012/TTLT-BYT-BGTVT của Bộ Y tế và Bộ Giao thông vận tải.”

b. Sửa đổi, bổ sung khoản c, d Điều 8.033 như sau:

“c. Căn cứ vào hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam dựa trên các quy định của ICAO, Giám định viên y khoa có thể xem xét miễn trừ một số nội dung kiểm tra thông thường liên quan đến việc đánh giá thể chất nhằm tập trung vào tư vấn y tế nâng cao thể chất và phòng ngừa bệnh tật.

d. Các cá nhân không đáp ứng các tiêu chuẩn y tế quy định tại Thông tư liên tịch số 18/2012/TTLT-BYT-BGTVT của Bộ Y tế và Bộ Giao thông vận tải có thể được cấp Giấy chứng nhận sức khỏe hạn chế.”

**6. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 8.035 như sau:**

“c. Trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày hồ sơ đề nghị cấp bị từ chối, người làm đơn được phép đề nghị Cục Hàng không Việt Nam xem xét lại.”

**7. Sửa đổi khoản a, b Điều 8.045 như sau:**

“a. Thời hạn hiệu lực cho phép của Giấy chứng nhận sức khỏe đã được quy định tại Điều 8.007 của Phần này.

b. Thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận sức khỏe có thể được gia hạn thêm tối đa 45 ngày, căn cứ vào việc xem xét, đánh giá của Hội đồng đánh giá kết quả giám định sức khỏe của Cục Hàng không Việt Nam.”

**8. Bổ sung Điều 8.049 như sau:**

## **“8.049 CHƯƠNG TRÌNH ĐỐI VỚI VIỆC LẠM DỤNG CHẤT KÍCH THÍCH**

a. Cục Hàng không Việt Nam phải có chương trình giám sát liên tục nhân viên hàng không lạm dụng chất kích thích và chuyển đổi các nhân viên này ra khỏi vị trí công tác có ảnh hưởng tới an toàn bay.

b. Theo quy định tại Điều 1.083, Cục Hàng không Việt Nam sẽ yêu cầu kiểm tra các xét nghiệm sinh hóa của người có giấy phép có liên quan đến tai nạn hoặc sự cố nghiêm trọng hoặc có nghi ngờ nhân viên hàng không đang bị ảnh hưởng bởi chất kích thích.

c. Cục Hàng không Việt Nam yêu cầu các tổ chức liên quan tiến hành các xét nghiệm sinh hóa cần thiết theo quy định tại Điều 1.083 đối với nhân viên hàng không trước khi tuyển dụng, theo định kỳ và đột xuất.

d. Việc bố trí nhân viên hàng không bị luân chuyển theo quy định tại khoản a của Điều này chỉ được xem xét sau khi đã điều trị thành công theo kết luận của Hội đồng đánh giá kết quả giám định nhân viên hàng không và việc thực hiện các chức năng của nhân viên này không làm ảnh hưởng tới an toàn.”

## **PHỤ LỤC VIII**

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

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

#### **1. Sửa đổi Điều 9.013 như sau:**

##### **“9.013 YÊU CẦU VỀ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN**

a. ATO được phép hoạt động khi có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không và hoạt động đúng với năng định huấn luyện được ghi trong Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không được cấp.

b. ATO được thực hiện huấn luyện, kiểm tra trên thiết bị huấn luyện bay mô phỏng nếu có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không, hoạt động đúng với Giấy chứng nhận và các năng định được ghi trong Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không. Người khai thác có AOC được thực hiện huấn luyện cho tổ bay của mình.”

#### **2. Sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản a và tiết ii điểm 3 khoản b Điều 9.015**

a. Sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản a Điều 9.015 như sau:

“2. Các năng định huấn luyện bao gồm các điều kiện và quyền hạn của Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không.”

b. Sửa đổi, bổ sung tiết ii điểm 3 khoản b Điều 9.015 như sau:

“ii. Năng định huấn luyện.”

#### **3. Sửa đổi, bổ sung Điều 9.065 như sau:**

##### **“9.065 DUY TRÌ NĂNG ĐỊNH CỦA ATO**

a. Người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không sẽ không được thực hiện việc huấn luyện học viên nếu giáo viên hướng dẫn, giáo viên kiểm tra, các trang thiết bị không đáp ứng được các quy định và năng định huấn luyện của tổ chức huấn luyện.”

#### **4. Sửa đổi, bổ sung điểm 5 khoản a Điều 9.090 như sau:**

“5. Tài liệu năng định huấn luyện của người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không phải bao gồm tên và địa chỉ của chi nhánh và các khoá huấn luyện được phê chuẩn tại tổ chức đó.”

#### **5. Sửa đổi, bổ sung điểm 1 khoản a Điều 9.100 như sau:**

“1. Quảng cáo sai liên quan đến Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không và năng định huấn luyện hoặc gây nhầm lẫn cho người muốn tham gia vào khoá huấn luyện.”

#### **6. Bổ sung Điều 9.105 như sau:**

##### **“9.105 HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN**



a. Người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không phải có hệ thống quản lý an toàn được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận tuân theo yêu cầu cụ thể tại Mục I của Phần 1 Bộ QCATHK.

b. Hệ thống quản lý an toàn của ATO phải xác định rõ trách nhiệm liên quan đến an toàn xuyên suốt tổ chức, bao gồm cả trách nhiệm trực tiếp về an toàn của ban lãnh đạo”

**7. Sửa đổi, bổ sung Điều 9.115 như sau:**

**“9.115 HỒ SƠ HUẤN LUYỆN VÀ GIÁO VIÊN KIỂM TRA**

Người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không phải duy trì hệ thống lưu giữ hồ sơ trình độ và công tác huấn luyện của giáo viên hướng dẫn và giáo viên kiểm tra để chứng tỏ rằng mỗi người này đáp ứng được các quy định hiện hành của Phần này. Nội dung hồ sơ huấn luyện và giáo viên kiểm tra được quy định tại Phụ lục 1 Điều 9.115”

**8. Sửa đổi, bổ sung tiết v, vi điểm 1 khoản a Điều 9.145 như sau:**

“v. Xem xét yếu tố con người áp dụng trong các lĩnh vực chuyên môn cụ thể;

vi. Kỹ năng đánh giá.”

**9. Bổ sung khoản e Điều 9.153 như sau:**

“e. Tổ chức huấn luyện hàng không phải có thư viện kỹ thuật để đáp ứng mức huấn luyện phù hợp.”

**10. Bổ sung điểm 3 khoản a Điều 9.155 như sau:**

“3. Phải được trang bị thiết bị nghe nhìn phù hợp với loại hình huấn luyện bao gồm cả thiết bị trình chiếu.”

**11. Sửa đổi, bổ sung điểm 1, 4 khoản d và bổ sung khoản e Điều 9.160**

a. Sửa đổi, bổ sung điểm 1 khoản d Điều 9.160 như sau:

“1. Được bảo dưỡng để đảm bảo độ tin cậy của các tính năng, chức năng và các đặc tính kỹ thuật khác cần thiết cho việc phê chuẩn;”

b. Sửa đổi, bổ sung điểm 4 khoản d Điều 9.160 như sau:

“4. Có nhật ký kỹ thuật để giáo viên hướng dẫn hoặc giáo viên kiểm tra ghi chép sai lệch sau mỗi buổi huấn luyện.”

c. Bổ sung khoản e Điều 9.160 như sau:

“e. Ngoại trừ trường hợp được Cục Hàng không cho phép, tổ chức huấn luyện phải đảm bảo từng bộ phận của buồng lái giả định hoặc thiết bị huấn luyện khác mà ATO sử dụng phải hoạt động nếu bộ phận đó cần thiết cho việc huấn luyện, kiểm tra người lái.”

**12. Sửa đổi điểm 7, bổ sung điểm 8 khoản a Phụ lục 1 Điều 9.125**

a. Sửa đổi điểm 7 khoản a Phụ lục 1 Điều 9.125 như sau:



“7. Xác nhận nêu rõ học viên đã được huấn luyện bay đường dài, nếu áp dụng trên buồng lái huấn luyện mô phỏng và dưới sự hướng dẫn của giáo viên được phê chuẩn phù hợp với loại tàu bay;”

b. Bổ sung điểm 8 khoản a Phụ lục 1 Điều 9.125 như sau:

“8. Mỗi giáo viên hướng dẫn phải tham gia vào chương trình giám sát đường dài đã được phê chuẩn và chương trình này:

i. Được thực hiện trên cùng một loại tàu bay giống như trên buồng lái mô phỏng mà giáo viên được bổ nhiệm để hướng dẫn bay;

ii. Bao gồm huấn luyện bay đường dài có định hướng ít nhất là 01 giờ bay trong đó giáo viên hướng dẫn bay là người thao tác chính đối với cần lái trên buồng lái mô phỏng giống như loại tàu bay mà giáo viên hướng dẫn.”

[www.LuatVietnam.vn](http://www.LuatVietnam.vn)

## **PHỤ LỤC IX**

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

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

#### **1. Bãi bỏ điểm 3 khoản a Điều 10.001.**

#### **2. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 10.015 như sau:**

“a. Tàu bay được phép khai thác vận tải hàng không dân dụng khi:

1. Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do quốc gia đăng ký tàu bay cấp còn hiệu lực.

2. Tàu bay được duy trì tình trạng đủ điều kiện bay và đưa vào khai thác theo hệ thống bảo dưỡng được chấp thuận của quốc gia đăng ký.”

#### **3. Sửa đổi, bổ sung điểm 2, bổ sung tiết iii điểm 3 khoản b, điểm 3 khoản c Điều 10.023 như sau:**

a. Sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản b Điều 10.023 như sau:

“2. Được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn MEL để sử dụng cho tàu bay cụ thể và cho người có AOC cụ thể;”

b. Sửa đổi, bổ sung tiết iii điểm 3 khoản b Điều 10.023 như sau:

“iii. Được xây dựng dựa theo bản MMEL hiện hành và được phê chuẩn của Nhà chức trách phù hợp.”

c. Sửa đổi, bổ sung điểm 3 khoản c Điều 10.023 như sau:

“3. Các thiết bị và đồng hồ theo yêu cầu của các loại hình khai thác cụ thể nêu trong các Phần 7, 9, 10, 11, 12 và 23 của Bộ QCATHK.”

#### **4. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.030 như sau:**

**“10.030 TÀI LIỆU PHẢI MANG THEO TÀU BAY ĐỐI VỚI TẤT CẢ CÁC LOẠI HÌNH KHAI THÁC**

a. Tổ chức, cá nhân được khai thác tàu bay dân dụng khi trên tàu bay có các tài liệu hiện hành được phê chuẩn phù hợp với loại hình khai thác thực hiện như sau:

1. Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch tàu bay;

2. Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay;

3. Giấy chứng nhận tiếng ồn;

4. Giấy phép sử dụng thiết bị vô tuyến điện trên tàu bay, nếu được lắp đặt;
5. Nhật ký kỹ thuật hành trình của tàu bay theo quy định tại Phụ lục 1 của Điều 10.030.
6. Tài liệu hướng dẫn bay (AFM hoặc RFM);
7. Danh mục kiểm tra trong điều kiện bình thường, bất thường và khẩn nguy;
8. Tài liệu hướng dẫn khai thác bay;
9. Các bảng hoặc đồ thị tính năng, trọng lượng và cân bằng của tàu bay;
10. Danh sách hành khách, hàng hóa trong trường hợp vận chuyển hành khách, hàng hóa;
11. Các bản đồ hiện hành phù hợp đối với:
  - i. Tuyến đường bay dự kiến;
  - ii. Các tuyến đường mà chuyến bay có thể chuyển hướng một cách hợp lý.
12. Tài liệu tín hiệu không- địa phục vụ tìm kiếm cứu nạn;
13. Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự;
14. Kế hoạch khai thác bay;
15. Tài liệu hướng dẫn NOTAMS;
16. Các thông tin khí tượng;
17. Kế hoạch bay có sử dụng kiểm soát không lưu (ATC);
18. Các mẫu biểu tuân thủ yêu cầu báo cáo sự cố, tại nạn tàu bay theo quy định.”

**5. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.035 như sau:**

**“10.035 CÁC YÊU CẦU BỔ SUNG VỀ TÀI LIỆU ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI**

a. Tổ chức, cá nhân được khai thác tàu bay dân dụng với mục đích vận tải hàng không thương mại khi các tài liệu hiện hành được phê chuẩn sau đây được mang theo trên tàu bay trong suốt quá trình khai thác:

1. Các phần của tài liệu hướng dẫn khai thác của người có AOC liên quan đến loại hình khai thác thực hiện;

2. Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay (AOM) được quốc gia Người khai thác chấp thuận;

3. Tài liệu MEL được quốc gia Người khai thác phê chuẩn;

4. Bản chứng thực Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (AOC) được phê chuẩn và bản sao các quyền hạn, điều kiện, giới hạn của đội tàu bay khai thác;

5. Danh mục các phương thức tìm kiếm bom;

6. Các hướng dẫn về vị trí ít rủi ro nhất trong trường hợp phát hiện bom;

7. Các mẫu biểu tuân thủ yêu cầu báo cáo của Nhà chức trách người có AOC.”

#### **6. Bổ sung Điều 10.039 như sau:**

##### **“10.039 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Chương này đưa ra các yêu cầu đối với người lái nhằm đảm bảo họ đã được huấn luyện và đủ năng lực khai thác bay.”

#### **7. Bổ sung khoản e Điều 10.040 như sau:**

“e. Đối với loại tàu bay được thiết kế vị trí riêng biệt dành cho cơ giới trên không, Tổ lái phải bao gồm ít nhất một cơ giới trên không được bố trí tại vị trí làm việc trừ khi nhiệm vụ này do thành viên tổ lái có Giấy phép Cơ giới trên không thực hiện mà không ảnh hưởng đến nhiệm vụ thường lệ.”

#### **8. Sửa đổi, bổ sung khoản c và bổ sung khoản d Điều 10.045**

a. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 10.045 như sau:

“c. Chỉ được thực hiện chức năng của cơ giới trên không, dẫn đường trên không trên tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam khi người đó có giấy phép và năng định phù hợp.”

b. Bổ sung khoản d Điều 10.045 như sau:

“d. Người chỉ huy của tàu bay được trang bị hệ thống tránh va chạm trên không (ACAS) phải đảm bảo mỗi thành viên tổ lái được huấn luyện phù hợp và sử dụng thành thạo hệ thống tránh va chạm trên không (ACAS). Huấn luyện ACAS được quy định tại Phụ lục 1 Điều 10.045.”

#### **9. Bổ sung Điều 10.051 như sau:**

##### **“10.051 KHẢ NĂNG VỀ NGÔN NGỮ**

a. Nhân viên hàng không được hực hiện đàm thoại vô tuyến khi người có



giấy chứng nhận tiếng Anh tối thiểu mức 4 theo quy định tại Phần 7 Bộ QCATHK.

b. Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo tất cả thành viên tổ lái phải có Giấy chứng nhận về khả năng tiếng Anh để sử dụng trong đàm thoại, liên lạc bằng vô tuyến.

c. Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo thành viên tổ lái sử dụng ngôn ngữ tiếng Anh trong hoạt động khai thác tàu bay.

d. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo thành viên tổ lái chứng minh được khả năng nói và hiểu tiếng Anh trong sử dụng đàm thoại, liên lạc vô tuyến theo quy định tại Phần 7 Bộ QCATHK.”

**10. Bãi bỏ khoản c, d, e Điều 10.053.**

**11. Sửa đổi điểm 1, 2, 3, 4 khoản a Điều 10.060 như sau:**

- “1. Tàu bay lớn, không phải loại khinh khí cầu có động cơ.
2. Máy bay động cơ tuốc-bin;
3. Trực thăng và máy bay có thể cất cánh, hạ cánh thẳng đứng;
4. Tàu bay được cấp Giấy chứng nhận khai thác với tổ lái tối thiểu hai người;”

**12. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.075 như sau:**

**“10.075 GHI THỜI GIAN BAY VÀ HUẤN LUYỆN**

a. Người lái phải tuân thủ các yêu cầu trong Phụ lục 1 Điều 10.075 về ghi thời gian bay đối với:

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

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

b. Người lái tàu bay được phép tính cộng dồn và ghi thời gian bay tích lũy theo quy định tại Phụ lục 2 Điều 10.075 Bộ QCATHK.”

**13. Sửa đổi, bổ sung khoản b, c và bổ sung khoản d Điều 10.077**

a. Sửa đổi, bổ sung khoản b, c Điều 10.077 như sau:

“b. Chỉ được thực hiện chức năng lái phụ đối với tàu bay loại lớn hoặc động cơ tuốc bin hoặc tàu bay khác được cấp chứng chỉ yêu cầu nhiều hơn một người lái khi người lái đó đã hoàn thành 3 lần cất, hạ cánh theo yêu cầu tại

khoản a của Điều này.

c. Người lái không đáp ứng các yêu cầu kinh nghiệm hiện tại về cất và hạ cánh được quy định tại khoản a Điều này thì phải hoàn tất và đạt yêu cầu trong chương trình huấn luyện lại được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.”

b. Bổ sung khoản d Điều 10.077 như sau:

“d. Có thể đáp ứng các yêu cầu nêu tại các khoản a và b hoặc c nói trên trong buồng lái giả định được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.”

**14. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 10.080 như sau:**

“c. Được phép thực hiện chức năng PIC trên tàu bay được áp dụng theo quy định tại Phần 23 Bộ QCATHK khi 07 tháng trước đó đã hoàn thành kiểm tra kỹ năng bằng thiết bị được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.”

**15. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.083 như sau:**

**“10.083 KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA NGƯỜI LÁI ĐỐI VỚI KHAI THÁC BAY HÀNG KHÔNG CHUNG**

a. Chỉ được thực hiện chức năng người lái trên tàu bay khi được cấp chứng nhận loại khai thác với nhiều hơn 01 người lái áp dụng cho Phần 23 Bộ QCATHK khi trong 12 tháng trước đó đã đạt yêu cầu trong kỳ kiểm tra kỹ năng trên tàu bay nhiều hơn 01 người lái với người đại diện kiểm tra được ủy quyền của Cục Hàng không Việt Nam.

b. Chỉ được thực hiện chức năng PIC trên tàu bay khi được cấp chứng nhận loại khai thác với 01 người lái khi trong 24 tháng trước đó đã đạt yêu cầu trong đợt xem xét bay với người đại diện kiểm tra được ủy quyền của Cục Hàng không Việt Nam.

c. Kiểm tra kỹ năng phải bao gồm các thao tác di chuyển máy bay và các phương thức phù hợp với yêu cầu về tiêu chuẩn kiểm tra kỹ năng theo quy định.”

**16. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.085 như sau:**

**“10.085 CÁC YÊU CẦU KHÁC ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI**

a. Các nhân viên có liên quan đến vận tải hàng không thương mại phải tuân thủ:

1. Các yêu cầu về huấn luyện ban đầu và huấn luyện định kỳ quy định trong Phần 14 Bộ QCATHK.

2. Các yêu cầu trong Phần 15 Bộ QCATHK về thời gian làm nhiệm vụ và

thời gian bay tối đa và thời gian nghỉ tối thiểu.”

**17. Sửa đổi, bổ sung điểm 1 khoản a và bổ sung khoản b Điều 10.090**

a. Sửa đổi, bổ sung điểm 1 khoản a Điều 10.090 như sau:

“1. Thực hiện chức năng PIC (hoặc F/O) trên tàu bay khai thác vận tải hàng không thương mại nhiều người lái khi đã hoàn thành các yêu cầu bổ sung nêu trong Phần 14 Bộ QCATHK;”

b. Bổ sung khoản b Điều 10.090 như sau:

“b. Người lái đã có giấy phép lái tàu bay vận tải thương mại nhiều người lái trước đó chỉ được thực hiện khai thác các loại tàu bay khác khi người có giấy phép đáp ứng các yêu cầu quy định trong Điều 7.203.”

**18. Bổ sung Điều 10.092 như sau:**

**“10.092 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI LÁI CÓ GIẤY PHÉP LÁI MÁY BAY NHIỀU NGƯỜI LÁI**

a. Người có giấy phép lái máy bay nhiều người lái có thể thực hiện:

1. Chức năng F/O trên máy bay vận tải thương mại khi yêu cầu khai thác phải có lái phụ;

2. Thực hiện các quyền hạn của năng định bay bằng thiết bị trong khai thác bay nhiều người lái.

b. Người có giấy phép lái máy bay nhiều người lái có thể đề nghị Cục Hàng không Việt Nam thực hiện chức năng PIC trên máy bay một người lái với điều kiện đã hoàn thành các bài tập theo các quy định tại Điều 7.203 khi thực hiện:

1. Các quyền hạn của người lái thương mại;

2. Các quyền hạn năng định thiết bị;

3. Các quyền hạn đối với người lái không chuyên.

c. Cục Hàng không Việt Nam có thể lựa chọn cấp phép một hoặc nhiều năng định loại tàu bay đối với:

1. Giấy phép nhiều người lái;

2. Cấp riêng đối với giấy phép vận tải thương mại hoặc giấy phép người lái không chuyên với các năng định phù hợp.”

**19. Sửa đổi, bổ sung khoản b, bổ sung khoản c Điều 10.095**

a. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 10.095 như sau:

“b. Người được phê chuẩn năng định bay bằng thiết bị không được thực hiện những quyền cho phép trên tàu bay nhiều động cơ trừ khi người đó đã chứng tỏ khả năng bay bằng thiết bị trên máy bay nhiều động cơ có một động cơ không hoạt động theo quy định tại Điều 7.113.”

b. Bổ sung khoản c Điều 10.095 như sau:

“c. Người được phê chuẩn năng định bay bằng thiết bị cho loại máy bay này không được thực hiện quyền bay bằng thiết bị trên loại máy bay khác trừ khi đáp ứng các yêu cầu của từng loại máy bay.”

**20. Sửa đổi, bổ sung khoản e, f, g Điều 10.097 như sau:**

“e. Trước khi thực hiện quyền hạn của người lái máy bay không chuyên vào ban đêm, người có giấy phép phải được hướng dẫn bay đêm với loại tàu bay tương ứng bao gồm cất, hạ cánh và dẫn đường.

f. Người lái không chuyên có năng định loại tàu lượn có thể thực hiện chức năng của PIC khi đáp ứng các yêu cầu sau:

1. Có giấy phép đã được công nhận bằng văn bản về kinh nghiệm và phương thức khai thác được sử dụng;

2. Có tối thiểu 10 giờ bay với chức năng của người lái tàu lượn trong trường hợp có chở theo hành khách.

g. Người lái không chuyên với năng định loại tàu bay nhẹ hơn không khí chỉ được thực hiện chức năng của PIC trên loại khí cầu (dùng gas hoặc không khí nóng) đã được công nhận bằng văn bản về kinh nghiệm khai thác trên loại khí cầu đó.”

**21. Sửa đổi điểm 5 khoản a Điều 10.100 như sau:**

“5. Khai thác chuyến bay quốc tế trừ khi có những thỏa thuận chung hoặc cụ thể giữa các quốc gia liên quan.”

**22. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.105 như sau:**

**“10.105 QUYỀN HẠN VÀ GIỚI HẠN ĐỐI VỚI GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN BAY**

a. Giáo viên hướng dẫn bay được ủy quyền trong phạm vi các giới hạn trong giấy phép lái tàu bay, năng định người lái tàu bay và năng định giáo viên bay để thực hiện huấn luyện và xác nhận huấn luyện liên quan đến:

1. Giấy phép học viên bay, bao gồm giám sát bay đơn;



2. Giấy phép lái tàu bay;
  3. Giấy phép giáo viên hướng dẫn bay;
  4. Giấy phép giáo viên hướng dẫn trên mặt đất;
  5. Năng định, chủng loại, hạng hoặc loại tàu bay;
  6. Năng định bay bằng thiết bị;
  7. Đánh giá chuyên bay, năng định khai thác hoặc yêu cầu về kinh nghiệm hiện tại;
  8. Kiểm tra kỹ năng;
  9. Kiểm tra kiến thức lý thuyết.
- b. Các yêu cầu lưu giữ hồ sơ giáo viên hướng dẫn bay được quy định tại Phụ lục 1 Điều 10.105.
- c. Các giới hạn đối với giáo viên hướng dẫn bay được quy định tại Phụ lục 2 Điều 10.105.
- d. Ngoại trừ các trường hợp nêu tại Điều này, người có giấy phép giáo viên hướng dẫn bay với năng định phù hợp được phép:
1. Thực hiện huấn luyện theo yêu cầu để học viên bay có thể bay đơn và bay đơn huấn luyện đường dài;
  2. Xác nhận cho người đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay, giấy phép giáo viên hướng dẫn bay, giáo viên hướng dẫn trên mặt đất và các năng định theo quy định trong Phần này;
  3. Xác nhận huấn luyện trong nhật ký người lái;
  4. Xác nhận quyền được khai thác bay đơn trong giấy phép học viên bay và sổ tay học viên bay.
- e. Các giáo viên hướng dẫn phải:
1. Có Giấy phép và năng định để hướng dẫn với loại máy bay tương ứng;
  2. Có Giấy phép và năng định để thực hiện công việc của người chỉ huy của tàu bay theo nội dung hướng dẫn;
  3. Được Cục Hàng không Việt Nam cấp về:
    - i. Giấy phép giáo viên bay;
    - ii. Chứng nhận quyền hạn của giáo viên bay nêu trong bằng lái.

f. Trong trường hợp hướng dẫn cho người lái thuộc tổ bay nhiều người lái, hướng dẫn viên bay phải đáp ứng tất cả các yêu cầu chuyên môn theo quy định.

g. Người có giấy phép sau đây được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận thực hiện nhiệm vụ hướng dẫn viên bay:

1. Có giấy phép người lái thương mại loại tàu bay nhẹ hơn không khí đã được huấn luyện bay với loại tàu bay này;

2. Có giấy phép người lái vận tải thương mại với loại tàu bay tương ứng, được huấn luyện theo chương trình huấn luyện được phê chuẩn theo Phần 14 Bộ QCATHK;

3. Được huấn luyện phù hợp theo quy định của Phần 9 Bộ QCATHK;

4. Người có giấy phép giáo viên hướng dẫn mặt đất thực hiện công việc theo quyền hạn quy định nêu trong giấy phép.”

### **23. Bổ sung khoản d Điều 10.110 như sau:**

“d. 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.”

### **24. Sửa đổi, bổ sung nội dung Điều 10.113 như sau:**

#### **“10.113 CHỈ ĐỊNH PIC TRONG VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI**

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

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.”

**25. Bổ sung Điều 10.114 như sau:**

**“10.114 KIỂM SOÁT KHAI THÁC**

- 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.”

**26. Sửa đổi khoản b Điều 10.125 như sau:**

“b. 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:”

**27. Sửa đổi, bổ sung khoản a, bổ sung c Điều 10.133 như sau:**

a. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 10.133 như sau:

“a. 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. Bổ sung khoản c Điều 10.133 như sau:

“c. Việc biên soạn và sử dụng danh mục kiểm tra phải tính đến các nguyên tắc yếu tố con người.”

**28. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 10.135 như sau:**

“b. 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.”

**29. Bổ sung khoản b Điều 10.140 như sau:**

“b. 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.”

**30. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 10.155 như sau:**

“b. 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.”

**31. Bổ sung khoản g Điều 10.167 như sau:**

“g. 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 QCATK.”

**32. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 10.170 như sau:**

“c. 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.”

**33. Sửa đổi khoản c Điều 10.175 như sau:**

“c. 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).”

**34. Bổ sung Điều 10.176 như sau:**

**“10.176 SỬ DỤNG QUẦN ÁO CỨU SINH**

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.

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.”

**35. Bổ sung điểm 4 khoản a Điều 10.177 như sau:**

“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)”

**36. Bổ sung Điều 10.178 như sau:**



### **“10.178 TÀI LIỆU ĐIỆN TỬ [EFB]**

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:

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 chuyên bay cho tổ lái thực hiện chuyến bay một cách an toàn trong trường hợp EFB không hoạt động.”

### **37. Bổ sung khoản b, c Điều 10.180 như sau:**

“b. 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. 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.”

### **38. Bổ sung Điều 10.183 như sau:**

#### **“10.183 TUÂN THỦ CHƯƠNG TRÌNH AN NINH**

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

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 với các yêu cầu của chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia.”

### **39. Bổ sung Điều 10.185 như sau:**

## **“10.185 HỒ SƠ THIẾT BỊ KHẨN NGUY, THIẾT BỊ CỨU SINH**

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.”

### **40. Bổ sung khoản g Điều 10.197 như sau:**

“g. 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.”

### **41. Bổ sung khoản c, d Điều 10.200 như sau:**

“c. 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.

d. 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.”

### **42. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 10.205 như sau:**

“b. 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;

ii. Đảm bảo cho tất cả các giai đoạn chuyển 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.”

**43. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.217 như sau:**

**“10.217 LẬP LẠI KẾ HOẠCH BAY**

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.”

**44. Sửa đổi, bổ sung khoản b, c Điều 10.243 như sau:**

“b. 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;

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. 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.”

**45. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.245 như sau:**

**“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)**

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:

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.”

**46. Bổ sung Điều 10.246 như sau:**

**“10.246 YÊU CẦU BỔ SUNG ĐỐI VỚI CÁC SÂN BAY Ở VỊ TRÍ BIỆT LẬP**

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.”

**47. Sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 10.247 như sau:**

“d. 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.”

**48. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.253 như sau:**

**“10.253 SÂN BAY DỰ BỊ CHO SÂN BAY CÁT CÁNH ĐỐI VỚI KHAI THÁC VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI**

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:

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. Với tàu bay được phê chuẩn khai thác kéo dài thời gian bay chuyển sân (EDTO), nếu các điều kiện về khoảng cách tới sân bay dự bị theo Khoản a và b không thỏa mãn, sân bay dự bị sẽ phải ở vị trí có khoảng cách nhỏ hơn thời gian bay chuyển sân tối đa đã được phê chuẩn được tính toán với trọng lượng cất cánh thực tế.”

**49. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.257 như sau:**

**“10.257 THỜI GIAN BAY CHUYỂN SÂN TỐI ĐA TỚI SÂN BAY DỰ BỊ TRÊN ĐƯỜNG BAY**

a. Người khai thác tàu bay được phép khai thác tàu bay chuyển sân từ một sân bay tới một sân bay dự bị được chỉ định khi không vượt quá 60 phút bay hành trình hoặc ngưỡng thời gian được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

b. Người khai thác thực hiện chuyển bay trên 60 phút tính từ thời điểm trên đường bay tới sân bay dự bị 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.

c. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo tính toán và áp dụng triển khai cho tất cả các mức độ an toàn những yếu tố sau:

1. Các quy trình điều hành khai thác và điều phái bay;
2. Các quy trình khai thác;
3. Các chương trình huấn luyện.”

#### **50. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.260 như sau:**

##### **“10.260 KHAI THÁC MỞ RỘNG THỜI GIAN BAY CHUYỂN SÂN**

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 sân từ bất kỳ điểm nào trên đường bay này (được tính toán trong điều kiện khí áp tiêu chuẩn (ISA), không 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 Hàng không Việt Nam.

b. Người khai thác tàu bay chỉ được phép khai thác loại hình khai thác mở rộng thời gian bay chuyển sân với thời gian chuyển sân tối đa khi được Cục Hàng không Việt Nam 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.”

#### **51. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.263 như sau:**

##### **“10.263 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ NHIÊN LIỆU TỐI THIỂU**

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.”

**52. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.265 như sau:**

### **“10.265 NHIÊN LIỆU TỐI THIỂU CHO CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG MẮT**

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):

1. Đến điểm dự định hạ cánh đầu tiên;

2. 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



đề (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.”

**53. Bổ sung Điều 10.266 như sau:**

**“10.266 YÊU CẦU NHIÊN LIỆU CHO CHUYẾN BAY BẰNG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG**

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):

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.”

**54. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.267 như sau:**

**“10.267 YÊU CẦU VỀ NHIÊN LIỆU CHO CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI MÁY BAY ĐỘNG CƠ PISTON HÀNG KHÔNG CHUNG**

a. 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 đến điểm dự định hạ cánh đầu tiên và thực hiện tiếp cận bằng thiết bị;
2. Bay từ sân bay dự định hạ cánh đến sân bay dự bị, nếu yêu cầu;
3. 45 phút bay bằng;
4. Đối với các chuyến bay quốc tế: 15% thời gian bay theo kế hoạch hoặc hai giờ bay, chọn giá trị thấp hơn.”

**55. Bổ sung Điều 10.268 như sau:**

**“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**

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 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 hực 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 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 nhiên 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.”



**56. Bổ sung Điều 10.269 như sau:**

**“10.269 NHỮNG THAY ĐỔI, LẬP LẠI KẾ HOẠCH BAY TRONG KHI BAY**

a. Người khai thác chỉ được sử 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.”

**57. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.270 như sau:**

**“10.270 QUẢN LÝ NHIÊN LIỆU TRONG KHI BAY**

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 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.”

**58. Sửa đổi, bổ sung khoản b, c; bổ sung g Điều 10.275 như sau:**

a. Sửa đổi, bổ sung khoản b, c Điều 10.275 như sau:

“b. 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 tải trọng hướng dẫn bay hoặc các tải trọng 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. 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.”

b. Sửa đổi bổ sung khoản g điều 10.275 như sau:

“g. 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.”

**59. Sửa đổi Điều 10.277 như sau:**

**“10.277 LỆNH ĐIỀU PHẢI ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI**

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.

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.”

**60. Sửa đổi khoản a Điều 10.280 như sau:**

“a. Được thực hiện chuyến bay khi kế hoạch bay khai thác được người chỉ huy tàu bay hoàn thành và ký.”

**61. Sửa đổi, bổ sung khoản a và d Điều 10.283**

a. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 10.283 như sau:

“a. 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:”

b. Sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 10.283 như sau:

“d. 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.”

**62. Sửa đổi, bổ sung khoản b và c Điều 10.290 như sau:**

“b. 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. 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.”

**63. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 10.295 như sau:**

“b. 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.”

**64. Sửa đổi Điều 10.297 như sau:**

#### **“10.297 KHAI THÁC TÀU BAY TRÊN MẶT ĐẤT**

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 chuyển bay khi đã được huấn luyện và cung cấp quy trình phù hợp.

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

f. Được phép điều khiển tàu bay lặn 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.”

#### **65. Sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 10.313 như sau:**

“d. 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.”

#### **66. Sửa đổi, bổ sung khoản a, d Điều 10.317**

a. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 10.317 như sau:

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

b. Sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 10.317 như sau:

“d. 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.”

#### **67. Bổ sung khoản d Điều 10.320 như sau:**

“d. 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.”



**68. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.323 như sau:**

**“10.323 BAY VÀO KHU VỰC CÓ BĂNG HOẶC DỰ KIẾN CÓ BĂNG**

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.”

**69. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.327 như sau:**

**“10.327 KHAI THÁC GẦN TÀU BAY KHÁC**

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

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

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

**70. Bổ sung Điều 10.328 như sau:**

**“10.328 CẢNH BÁO TĂNG VÀ GIẢM ĐỘ CAO**

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.”



**71. Bổ sung Điều 10.332 như sau:**

**“10.332 MỤC BAY BẰNG**

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

1. Mục bay: đối với những chuyến bay bằng hoặc cao hơn mục 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 mục 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, mục 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.”

**72. Bổ sung Điều 10.344 như sau:**

**“10.344 SÂN BAY TRỰC THĂNG TRONG KHU VỰC ĐÔNG DÂN MÔI TRƯỜNG BẤT LỢI**

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.”

**73. Sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản a Điều 10.347 như sau:**

“2. 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;”

**74. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.363 như sau:**

**“10.363 KHAI THÁC TRONG VÙNG TRỜI CÓ QUY ĐỊNH VỀ RNP, MNPS HOẶC RVSM**

a. Tổ chức, cá nhân được phép khai thác trong vùng trời hoặc trên đường bay có quy định về PBN (RNP), MNPS, RVSM hoặc RCP khi được Cục Hàng không Việt Nam 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 RVSM;

4. Phê chuẩn có hiệu lực toàn cầu khi các phương thức khai thác cho từng vùng được nêu rõ trong tài liệu hướng dẫn khai thác hoặc tài liệu hướng dẫn tổ bay.

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

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

d. Người khai thác tàu bay đề nghị phê chuẩn một hoặc nhiều năng định trên cần hoàn thiện yêu cầu cấp giấy chứng nhận nêu trong Chương B Phần 12 Bộ QCATHK.”

#### **75. Bổ sung Điều 10.364 như sau:**

#### **“10.364 THIẾT BỊ HIỂN THỊ TĂNG TÂM NHÌN**

a. Tổ chức, cá nhân được phép khai thác tàu bay có trang bị HUD hoặc thiết bị hiển thị tương đương, EVS, SVS, CVS hoặc NVIS khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn cách thức cài đặt và quy trình vận hành để:

1. Thực hiện hạ độ cao, cất cánh trong điều kiện thời tiết thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu VFR;

2. Thực hiện tiếp cận bằng thiết bị trong điều kiện thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận bằng thiết bị CAT I.

3. Giảm bớt hoặc tuân thủ yêu cầu về tầm nhìn;

4. Hỗ trợ thêm cho các trang thiết bị mặt đất;

5. Thực hiện khai thác ban đêm tới địa điểm khác sân bay, sân bay trực thăng;

6. Tăng hiệu quả khai thác khi áp dụng các quy định này.

b. Việc phê chuẩn khai thác khi tàu bay được lắp đặt, sử dụng thiết bị HUD hoặc EVS, SVS, CVS làm tăng sự tin cậy trong khai thác. Các phê chuẩn này không được ảnh hưởng đến kiểu, loại hình khai thác tiếp cận bằng thiết bị.

c. Người khai thác tàu bay đề nghị phê chuẩn một hoặc nhiều năng định trên cần hoàn thiện yêu cầu cấp chứng chỉ nêu trong Chương B Phần 12 Bộ QCATHK.”

**76. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 10.390 như sau:**

“b. 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.”

**77. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.397 như sau:**

**“10.397 LIÊN LẠC**

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

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

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

d. Trong trường hợp mất liên lạc, người lái tàu bay phải cố gắng thiết lập liên lạc bằng tất cả các biện pháp khác với đài kiểm soát không lưu thích hợp.

e. 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.

g. 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.

h. 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. Phải 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. Phải 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 tàu 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.

i. 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;

k. Thực hiện chuyển 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 l Điều này tàu bay phải tiếp tục sử dụng đài dẫn đường và đài điểm cho đến khi thực hiện giảm độ cao;

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

m. Thực hiện phương thức tiếp cận thông thường bằng thiết bị khi sử dụng thiết bị dẫn đường phụ trợ và tiếp tục hạ cánh trong vòng 30 phút sau thời điểm dự kiến hạ cánh nêu tại khoản l Điều này hoặc tại thời điểm nhận biết thời gian tiếp cận, chọn thời điểm nào muộn hơn.

#### **78. Bổ sung khoản c Điều 10.400 như sau:**

“c. 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.”

#### **79. Sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản a Điều 10.410 như sau:**

“2. 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;”

#### **80. Bãi bỏ khoản e Điều 10.413.**



**81. Bổ sung khoản b Điều 10.417 như sau:**

“b. 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.”

**82. Bổ sung khoản a Điều 10.423 như sau:**

“a. 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.”

**83. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 10.430 như sau:**

“b. 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.”

**84. Sửa đổi Điều 10.443 như sau:**

**“10.443 ĐỘ CAO BAY BẰNG THEO VFR**

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).

**85. Bãi bỏ Điều 10.457.**

**86. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 10.460 như sau:**

“b. 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.”

**87. Sửa đổi Điều 10.470 như sau:**

## **“10.470 ĐỘ CAO BAY BẰNG THEO IFR HOẶC MỨC BAY TRONG VÙNG TRỜI KIỂM SOÁT**

a. Người khai thác tàu bay theo IFR ở mức bay bằng trong vùng trời kiểm soát phải duy trì độ cao hoặc mức 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 mức bay bằng theo IFR thì phải sử dụng bảng dữ liệu quy định tại Phụ lục 1 Điều 10.332.”

### **88. Sửa đổi Điều 10.473 như sau:**

## **“10.473 ĐỘ CAO BAY BẰNG HOẶC MỨC BAY THEO IFR TRONG VÙNG TRỜI KHÔNG KIỂM SOÁT**

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 mức bay bằng theo IMC tại độ cao từ 900 m (3000ft) tới mức bay FL290 đối với mặt đất hoặc mặt biển, phải duy trì:

1. Hướng từ từ 0 độ tới 179 độ, mức bay lẻ;
2. Hướng từ từ 180 độ tới 359 độ, mức bay chẵn.

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

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

- i. Được ATC cho phép;
- ii. Bay trong vòng chờ;
- iii. Bay vòng; hoặc
- iv. Khai thác theo huấn lệnh lấy độ cao bay bằng của ATC.”

### **89. Bổ sung tiết iii điểm 2 khoản a Điều 10.475 như sau:**

“iii. 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).”

### **90. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 10.487 như sau:**

“c. 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. ”

**91. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.493 như sau:**

**“10.493 THỰC HIỆN TIẾP CẬN BẰNG THIẾT BỊ**

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.”

**92. Bổ sung khoản b Điều 10.497 như sau:**

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

**93. Bãi bỏ Điều 10.505.**

**94. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 của Điều 10.030 như sau:**

**“PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.030: NỘI DUNG NHẬT KÝ HÀNH TRÌNH**

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

1. Số hiệu đăng ký, quốc tịch tàu bay;
2. Ngày tháng;
3. Thông tin tổ bay, nhiệm vụ được giao;
4. Địa điểm khởi hành, kết thúc và thời gian bay;
5. Mục đích chuyến bay;
6. Tham số chuyến bay;
7. Ký xác nhận của người chỉ huy tàu bay.”

**95. Bổ sung Phụ lục 1 của Điều 10.045 như sau:**

## **“PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.045: HUẤN LUYỆN ACAS**

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

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

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

**96. Bổ sung Phụ lục 1 của Điều 10.075 sau:**

## **“PHỤ LỤC 1 CỦA MỤC 10.075: GHI NHẬN THỜI GIAN BAY**

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

b. Ghi thời gian bay với chức năng PIC:

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

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

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

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

iv. Là người lái duy nhất trên tàu bay.

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

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

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

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

ii. Được xác nhận đang bay đơn;



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

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

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

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

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

d. Ghi thời gian bay bằng thiết bị:

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

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

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

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

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

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

e. Ghi thời gian bay hướng dẫn:

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

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

**97. Bổ sung Phụ lục 2 của Điều 10.075 sau:**

**“PHỤ LỤC 2 CỦA MỤC 10.075: GHI THỜI GIAN BAY TÍCH LŨY**

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

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

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

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

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

**98. Bổ sung Phụ lục 1 của Điều 10.332 như sau:**

**“PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.332: BẢNG SỐ LIỆU CÁC MỤC BAY BẰNG**

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

**Đối với RVSM – feet**

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

Theo dõi hướng từ**											
Từ 000 độ đến 179 độ***						Từ 180 độ đến 359 độ***					
Bay bằng thiết bị			Bay bằng mắt			Bay bằng thiết bị			Bay bằng mắt		
Mục bay	Feet	Mét	Mục bay	Feet	Mét	Mục bay	Feet	Mét	Mục bay	Feet	Mét

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

410	41000	12500				430	43000	13100			
450	45000	13700				470	47000	14350			
490	49000	14950				510	51000	15550			
...	...	...				...	...	...			

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

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

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

### Đối với RVSM – Mét

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

Theo dõi hướng từ**											
Từ 000 độ đến 179 độ***						Từ 180 độ đến 359 độ***					
Bay bằng thiết bị			Bay bằng mắt			Bay bằng thiết bị			Bay bằng mắt		
Hệ mét tiêu chuẩn	Mét	Feet	Hệ mét tiêu chuẩn	Mét	Feet	Hệ mét tiêu chuẩn	Mét	Feet	Hệ mét tiêu chuẩn	Mét	Feet
0030	300	1000	—	—	—	60	600	2000			



0090	900	3000	0105	1050	3500	120	1200	4000	135	1350	4400
0150	1500	4900	0165	1650	5400	180	1800	6000	195	1950	6400
0210	2100	6900	0225	2250	7400	240	2400	8000	255	2550	8400
0270	2700	8900	0285	2850	9400	300	3000	10000	315	3150	10300
0330	3300	10800	0345	3450	11300	360	3600	12000	375	3750	12300
0390	3900	12800	0405	4050	13300	420	4200	14000	435	4350	14300
0450	4500	14800	0465	4650	15300	480	4800	16000	495	4950	16200
0510	5100	16700	0525	5250	17200	540	5400	18000	555	5550	18200
0570	5700	18700	0585	5850	19200	600	6000	20000	615	6150	20200
0630	6300	20700	0645	6450	21200	660	6600	22000	675	6750	22100
0690	6900	22600	0705	7050	23100	720	7200	24000	735	7350	24100
0750	7500	24600	0765	7650	25100	780	7800	26000	795	7950	26100
0810	8100	26600	0825	8250	27100	840	8400	28000	855	8550	28100
0890	8900	29100				920	9200	30100			
0950	9500	31100				980	9800	32100			
1010	10100	33100				1040	10400	34100			
1070	10700	35100				1100	11000	36100			
1130	11300	37100				1160	11600	38100			
1190	11900	39100				1220	12200	40100			
1250	12500	41100				1310	13100	43000			
1370	13700	44900				1430	14300	46900			

1490	14900	48900				1550	15500	50900			
...	...	...				...	...	...			

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

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

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

### KHÔNG RVSM – Feet

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

Theo dõi hướng từ**											
Từ 000 độ đến 179 độ***						Từ 180 độ đến 359 độ***					
Bay bằng thiết bị			Bay bằng mắt			Bay bằng thiết bị			Bay bằng mắt		
Mực bay	Feet	Mét	Mực bay	Feet	Mét	Mực bay	Feet	Mét	Mực bay	Feet	Mét
010	1000	300	—	—	—	020	2000	600			
030	3000	900	035	3500	1050	040	4000	1200	045	4500	1350
050	5000	1500	055	5500	1700	060	6000	1850	065	6500	2000
070	7000	2150	075	7500	2300	080	8000	2450	085	8500	2600
090	9000	2750	095	9500	2900	100	10000	3050	105	10500	3200

110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5650
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100	205	20500	6250
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000	6700	225	22500	6850
230	23000	7000	235	23500	7150	240	24000	7300	245	24500	7450
250	25000	7600	255	25500	7750	260	26000	7900	265	26500	8100
270	27000	8250	275	27500	8400	280	28000	8550	285	28500	8700
290	29000	8850	300	30000	9150	310	31000	9450	320	32000	9750
330	33000	10050	340	34000	10350	350	35000	1065	360	36000	1095
370	37000	11300	380	38000	11600	390	39000	1190	400	40000	12200
410	41000	12500	420	42000	12800	430	43000	13100	440	44000	13400
450	45000	13700	460	46000	14000	470	47000	14350	480	48000	14650
490	49000	14950	500	50000	15250	510	51000	15550	520	52000	15850
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

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

**\*\*\* Trên cơ sở của các hợp đồng dẫn đường khu vực, từ 90 độ từ tới 269**

độ từ và từ 270 độ từ tới 89 độ từ được quy định các hướng lưu thông chủ yếu và phương thức chuyển tiếp thích hợp liên quan tới với các quy định cụ thể.

## KHÔNG RVSM – MÉT

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

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



0810	8100	26600	0825	8250	27100	0840	8400	27600	0855	8550	28100
0890	8900	29100	0920	9200	30100	0950	9500	31100	0980	9800	32100
1010	10100	33100	1040	10400	34100	1070	10700	35100	1100	11000	36100
1130	11300	37100	1160	11600	38100	1190	11900	39100	1220	12200	40100
1250	12500	41100	1280	12800	42100	1310	13100	43000	1370	13700	44000
1370	13700	44900	1400	14000	46100	1430	14300	46900	1460	14600	47900
1490	14900	48900	1520	15200	49900	1550	15500	50900	1580	15800	51900
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

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

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

## PHỤ LỤC X

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

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

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

“c. Phần này áp dụng đối với:

1. Người thực hiện nhiệm vụ của Người khai thác nói tại khoản b của Điều này;
2. Bên thứ 3 thay mặt cho Người khai thác thực hiện công việc.”

#### 2. Sửa đổi khoản c Điều 12.010 như sau:

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

#### 3. Sửa đổi khoản c Điều 12.017 như sau:

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

1. 01 bản sao AOC được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận;
2. 01 bản sao các năng định, điều kiện và giới hạn của đội tàu bay đó;
3. Các quy định về bản sao của AOC và các năng định được quy định chi tiết tại Phụ lục I và Phụ lục II của Điều 12.017.”

#### 4. Bổ sung khoản b Điều 12.030 như sau:

“b. Cục Hàng không Việt Nam sẽ không cấp AOC cho đến khi người nộp đơn chứng minh cho Cục Hàng không Việt Nam rằng họ có tổ chức hợp lý, biện pháp để kiểm soát và giám sát hoạt động khai thác bay, chương trình huấn luyện cũng như các hợp đồng phục vụ mặt đất và bảo dưỡng phù hợp với bản chất và loại hình khai thác.”

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

##### “12.033 YÊU CẦU CẤP SỬA ĐỔI, BỔ SUNG AOC

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

1. Bổ sung kiểu loại và cấu hình tàu bay mới;
2. Khai thác trong mọi điều kiện thời tiết bao gồm tiếp cận bằng thiết bị CAT II, CAT III và cất cánh trong tầm nhìn hạn chế;

3. Các loại dẫn đường theo tính năng (RNP 1...);
4. Khai thác trong vùng trời trọng yếu (MNPS, NORPAC, RVSM, CPDLC, Polar...);
5. Khai thác EDTO;
6. Khai thác tàu bay 01 người lái ban đêm và khai thác trong điều kiện IMC. Việc cấp Giấy chứng nhận khai thác bay loại tàu bay có 01 người lái quy định tại Phụ lục 1 Điều 12.033.
7. Khai thác tàu bay 01 động cơ tuốc-bin vào ban đêm và khai thác trong điều kiện IMC. Việc cấp Giấy chứng nhận cho tàu bay 01 động cơ tuốc-bin quy định tại Phụ lục 2 Điều 12.033.
8. Khai thác trực thăng hạng 3. Việc cấp Giấy chứng nhận khai thác trực thăng hạng 3 trong vận tải hàng không thương mại quy định tại Phụ lục 3 Điều 12.033.
9. Các nội dung khác theo quy định.”

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

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

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

**7. Sửa đổi Điều 12.037 như sau:**

**“12.037 KHAI THÁC TẦM BAY MỞ RỘNG (EDTO)**

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

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

1. Quá trình phê chuẩn tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của loại tàu bay;
2. Độ tin cậy của hệ thống lực đẩy;
3. Các quy trình bảo dưỡng của Người khai thác tàu bay;
4. Hoạt động thực tế của Người khai thác tàu bay;

5. Các phương thức điều phối bay của Người khai thác tàu bay;
6. Chương trình huấn luyện tổ bay của Người khai thác tàu bay.

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

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

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

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

1. Độ tin cậy của động cơ;
2. Tàu bay được phê chuẩn đủ điều kiện bay khai thác EDTO;
3. Chương trình bảo dưỡng EDTO.”

#### **8. Sửa đổi Điều 12.043 như sau:**

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **9. Bổ sung Điều 12.045 như sau:**

#### **“12.045 PHÊ CHUẨN CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC BỔ SUNG**

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

1. Hệ thống hạ cánh tự động;

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

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

4. ADS-C, bao gồm cả CPDLC;

5. ADS-B-IN and -OUT;

6. RCP;

7. EFB;

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

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

#### **10. Bổ sung Điều 12.047 như sau:**

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

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

1. Việc lựa chọn sân bay dự bị;

2. Yêu cầu nhiên liệu tối thiểu;

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

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

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

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

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

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

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

1. Có Giấy phép người lái tàu bay vận tải thương mại (ATPL) với năng định phù hợp đối với ít nhất một loại tàu bay đang khai thác của người khai thác

tàu bay còn hiệu lực. Trong trường hợp Giấy phép ATP và năng định của người chịu trách nhiệm chính không còn hiệu lực thì phải bổ nhiệm cấp phó có Giấy phép với năng định phù hợp đối với ít nhất một loại tàu bay đang khai thác của người khai thác tàu bay còn hiệu lực;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- i. Tiêu chuẩn an toàn và kinh nghiệm khai thác hàng không;
- ii. Bộ QCATHK này;
- iii. Năng định khai thác được phê chuẩn;
- iv. Yêu cầu bảo dưỡng và đủ điều kiện bay;
- v. Tài liệu hướng dẫn khai thác.

1. Người khai thác tàu bay phải:

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

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

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

**12. Bổ sung Điều 12.068 như sau:**

**“12.068 THỰC HIỆN CÔNG VIỆC BỞI BÊN THỨ 3:**

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

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

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

**13. Sửa đổi khoản a Điều 12.073 như sau:**

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

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

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

“d. Người có AOC khai thác các tàu bay có trọng lượng cất cánh được phê chuẩn lớn hơn 27.000 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh được cấp Giấy chứng nhận lớn hơn 7.000 kg hoặc chở trên 09 hành khách được lắp đặt



thiết bị ghi thông số bay phải thiết lập và duy trì chương trình phân tích dữ liệu bay như là một phần của hệ thống quản lý an toàn với các yêu cầu sau:

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

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

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

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

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

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

**15. Bổ sung Điều 12.076 như sau:**

**“12.076 HỢP ĐỒNG PHỤC VỤ MẶT ĐẤT**

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

1. Hoạt động tại sân đỗ;
2. Phục vụ hành khách;
3. Phục vụ hành lý;
4. Dịch vụ khoang khách;
5. Trọng lượng và cân bằng trọng tải;
6. Thiết bị hỗ trợ mặt đất;
7. Cung cấp dịch vụ nhiên liệu.

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

1. Quá trình phục vụ, quy trình và công việc thực tế;
2. Các chương trình huấn luyện;
3. Chính sách hợp đồng.

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

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

**16. Bổ sung Điều 12.079 như sau:**

**“12.079 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

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

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

**17. Bổ sung Điều 12.081 như sau:**

**“12.081 LƯU TRỮ HỒ SƠ BẮT BUỘC**

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

**18. Sửa đổi tiêu đề Điều 12.083 như sau:**

**“12.083 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ HỒ SƠ NHÂN VIÊN”**

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

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

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

**20. Bổ sung Điều 12.104 như sau:**

**“12.104 HỒ SƠ NHIÊN LIỆU VÀ DẦU**

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

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

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

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

**21. Sửa đổi khoản b Điều 12.113 như sau:**

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

**22. Bổ sung khoản g Điều 12.115 như sau:**

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

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

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

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

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

**24. Bổ sung Điều 12.136 như sau:**

**“12.136 THUÊ KHÔ TÀU BAY**

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **25. Sửa đổi khoản a Điều 12.137 như sau:**

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

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

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

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

#### **27. Sửa đổi Điều 12.157 như sau:**

##### **“12.157 QUẢN LÝ MỆT MỎI**

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

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



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

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

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

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

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

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

a. Sửa đổi khoản b Điều 12.160 như sau:

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

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

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

**30. Sửa đổi Điều 12.167 như sau:**

### **“12.167 CÁC PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC TIÊU CHUẨN**

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

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

1. Danh mục kiểm tra mở rộng;
2. Danh mục kiểm tra rút gọn;
3. Tính năng khai thác của tàu bay;

4. Hội ý tổ lái theo quy trình tiêu chuẩn;
5. Thông thạo theo phương thức tiêu chuẩn.

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

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

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

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

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

1. Huấn luyện ban đầu về tàu bay;
2. Huấn luyện định kỳ về tàu bay;
3. Huấn luyện khác biệt về tàu bay đối với kiểu loại của loại tàu bay đó.

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

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

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

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

a. Sửa đổi khoản d Điều 12.170 như sau:

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

b. Bổ sung khoản e Điều 12.170 như sau:

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

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

a. Sửa đổi khoản c Điều 12.173 như sau:

“c. Tài liệu hướng dẫn lập tính năng khai thác tàu bay phải cụ thể đối với từng loại, từng kiểu loại tàu bay và phải có đầy đủ các thông tin về tính năng để có thể tính toán một cách chính xác tính năng khai thác bay trong tất cả các giai đoạn bay bình thường, bất thường và khẩn nguy. Các thông tin này phải do nhà sản xuất tàu bay cung cấp hoặc từ nguồn khác được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận và phải là một phần tài liệu hướng dẫn khai thác.”

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

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

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

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

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

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

1. Tập thông báo tin tức hàng không (AIP);
2. Hệ thống kiểm soát và điều chỉnh tin tức hàng không (AIRAC);
3. Thông tri hàng không (AIC);
4. Điện văn thông báo hàng không hiện hành;
5. Các nguồn thông tin khác quy định bởi Cục Hàng không Việt Nam.

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

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

### **34. Bổ sung Điều 12.191 như sau:**

**“12.191 QUẢN LÝ DỮ LIỆU HÀNG KHÔNG ĐIỆN TỬ**

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

1. Được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn quy trình để đảm bảo dữ liệu nguyên vẹn trong quá trình xử lý;
2. Dữ liệu tương thích với thiết bị.

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

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

### **35. Bổ sung Điều 12.201 như sau:**

#### **“12.201 CHƯƠNG TRÌNH QUẢN LÝ NHIÊN LIỆU**

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

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

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

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

### **37. Sửa đổi Điều 12.210 như sau:**

#### **“12.210 ĐỘ CAO AN TOÀN TỐI THIỂU**

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

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

1. Tính chính xác và độ tin cậy để xác định vị trí của tàu bay;
2. Sai số của thiết bị đo độ cao;
3. Các đặc điểm địa hình;



4. Khả năng gặp phải điều kiện khí tượng không thuận lợi;
5. Khả năng thiếu tính chính xác trong các bảng biểu hàng không;
6. Các giới hạn của vùng trời;
7. Quy chế không lưu của quốc gia bay qua.”

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

a. Sửa tiêu đề Điều 12.213 như sau:

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

b. Sửa đổi khoản a Điều 12.213 như sau:

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

c. Sửa đổi khoản c Điều 12.213 như sau:

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

1. Loại, tính năng và đặc điểm vận hành của tàu bay;
2. Thành phần, năng lực và kinh nghiệm của tổ lái;
3. Kích thước và đặc điểm của đường cất hạ cánh được chọn để sử dụng, cự ly công bố đối với trực thăng;
4. Tính đầy đủ và hoạt động của các thiết bị trợ giúp nhìn thấy và không nhìn thấy bằng mắt;
5. Các thiết bị dẫn đường và kiểm soát quỹ đạo bay trên tàu bay khi tiếp cận, hạ cánh và tiếp cận hệt;
6. Chương ngại vật trong khu vực tiếp cận, tiếp cận hệt và độ cao vượt chương ngại vật đối với phương thức tiếp cận bằng thiết bị;
7. Các phương tiện sử dụng để xác định và báo cáo điều kiện khí tượng;
8. Chương ngại vật trên khu vực lấy độ cao và giới hạn vượt chương ngại vật cần thiết.”

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

a. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 12.223 như sau:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b. Trường hợp Người khai thác được cấp AOC sử dụng chung động cơ, thiết bị tàu bay với các Người khai thác khác hoặc ký hợp đồng theo giờ bay dịch vụ cung cấp động cơ, thiết bị tàu bay sau bảo dưỡng, sửa chữa hoặc bảo dưỡng dự phòng, Người khai thác có trách nhiệm xây dựng chính sách, quy trình giám sát để đảm bảo rằng động cơ và các thiết bị tàu bay sẽ lắp lên tàu bay

đăng ký quốc tịch Việt Nam của Người khai thác có AOC phải được bảo dưỡng, sửa chữa hoặc bảo dưỡng dự phòng tại các cơ sở bảo dưỡng động cơ, thiết bị tàu bay được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận hoặc phê chuẩn.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

b. Bổ sung khoản g Điều 12.240 như sau:

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **47. Sửa đổi Điều 12.250 như sau:**

##### **“12.250 THÔNG TIN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY LIÊN TỤC**

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Tiêu đề phụ với chữ in đậm nhỏ hơn xác định cơ quan cấp AOC là “Cục Hàng không Việt Nam”;
3. Số AOC được quy định bởi Cục Hàng không Việt Nam;
4. Ngày hết hạn theo định dạng (dd-mm-yyyy);
5. Tên đăng ký của Người khai thác tàu bay;
6. Tên thương mại của Người khai thác tàu bay nếu khác so với tên đăng ký tại điểm 5. Bổ sung nội dung “thực hiện kinh doanh như” trước tên thương mại;
7. Địa chỉ của Người khai thác tàu bay;
8. Số điện thoại và số fax của Người khai thác tàu bay bao gồm cả mã Quốc gia, Địa chỉ email nếu có;
9. Chi tiết liên lạc bao gồm số điện thoại, số fax và địa chỉ email của người chịu trách nhiệm chính về khai thác cho phép liên lạc ngay lập tức trong trường hợp bất thường trong khai thác, đủ điều kiện bay, năng lực của các thành viên tổ bay, hàng nguy hiểm và các sự việc khác;
10. Tài liệu được kiểm soát (hướng dẫn khai thác) đặt trên tàu bay phải liệt kê các đầu mối liên lạc của Người khai thác tàu bay với tham chiếu đến điều khoản hoặc số trang;
11. Tham chiếu cụ thể đến quy định về hàng không thích hợp;
12. Ngày cấp theo định dạng (dd-mm-yyyy);
13. Chức danh, họ tên và chữ ký của Người ký văn bản và được đóng dấu.”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Các phê chuẩn khai thác đặc biệt;

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

3. Các phê chuẩn đặc biệt;

4. Ghi chú;

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

1. Hàng nguy hiểm;

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

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

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

5. Khai thác tầm bay mở rộng;

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

7. Duy trì đủ điều kiện bay;

8. Các điều kiện khác.

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Đối với khai thác EDTO:

i. Ngưỡng thời gian;

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

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

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

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

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

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

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

6. Đối với dòng các phê chuẩn khác:

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

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

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



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

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

#### **a. Độ tin cậy của động cơ:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **b. Các hệ thống và thiết bị**

1. Trực thăng loại 3 được phê chuẩn khai thác ban đêm và trong điều kiện IMC phải được trang bị các thiết bị và hệ thống sau đây nhằm đảm bảo bay và

trợ giúp hạ cánh bắt buộc an toàn khi hỏng động cơ trong các điều kiện khai thác cho phép:

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

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

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

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

C. Thả còng trong trường hợp áp dụng;

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

E. Cung cấp công suất cho đèn hạ cánh;

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

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

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

2. Đồng hồ khí áp.

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

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

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

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

7. Một hệ thống cảnh báo cháy động cơ.

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

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

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

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

đ. Báo cáo sự cố:

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

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

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

e. Lập kế hoạch khai thác:

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

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

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

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

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

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

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



- i. Các phương thức bình thường, bất thường và khẩn nguy;
- ii. Cách thức phát hiện hỏng hóc động cơ bao gồm:
  - A. Giảm thấp để hạ cánh bắt buộc trong điều kiện IMC;
  - B. Đối với trực thăng 01 động cơ, duy trì ổn định vòng quay.
- h. Cấp Giấy chứng nhận hoặc phê chuẩn Người khai thác

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

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

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

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

- a. Khả năng của Người khai thác tàu bay;
- b. Khả năng của tàu bay và các hệ thống của tàu bay;
- c. Công nghệ sử dụng tại các sân bay, khả năng và cơ sở hạ tầng của sân bay;
- d. Chất lượng và độ tin cậy của thông tin thời tiết;
- e. Xác định mối nguy hiểm và đe dọa an toàn của từng điều kiện khác biệt trong lựa chọn sân bay dự bị;
- g. Các biện pháp giảm thiểu cụ thể.”

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

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

- a. Tính toán nhiên liệu cho chuyến bay;
- b. Khả năng của Người khai thác bao gồm:
  1. Phương pháp điều khiển dữ liệu bao gồm chương trình theo dõi tiêu hao nhiên liệu;
  2. Công nghệ tiên tiến áp dụng tại các sân bay dự bị;



3. Các biện pháp giảm thiểu cụ thể.

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

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

- a. Khả năng của Người khai thác;
- b. Độ tin cậy chung của tàu bay;
- c. Độ tin cậy của từng hệ thống giới hạn thời gian;
- d. Các thông tin liên quan từ nhà sản xuất;
- e. Các biện pháp giảm thiểu cụ thể.”

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

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

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

- a. Có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trong hệ thống chất lượng trong lĩnh vực khai thác tàu bay hoặc bảo dưỡng tàu bay;
- b. Có chứng chỉ xác nhận đã hoàn thành khóa học về đánh giá viên nội bộ và Chứng chỉ đánh giá viên trưởng trong đó có ít nhất 01 năm kinh nghiệm thực hiện công việc đánh giá với vai trò là đánh giá viên trưởng.”

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

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

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

a. Hồ sơ người lái:

Thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ, thời gian nghỉ	02 năm
Bảng lái và Chứng chỉ sức khỏe	12 tháng kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác

Hồ sơ huấn luyện mặt đất và huấn luyện bay	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Hồ sơ huấn luyện về đường bay và sân bay, sân bay trực thăng	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Huấn luyện hàng nguy hiểm	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Huấn luyện an ninh	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Kiểm tra kỹ năng và trình độ	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay

b. Hồ sơ tiếp viên hàng không

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

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

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

d. Biểu mẫu liên quan đến chuẩn bị chuyến bay

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

e. Thiết bị ghi thông số bay

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

g. Nhật ký kỹ thuật tàu bay

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

h. Hồ sơ bảo dưỡng tàu bay

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



hiển thị tất cả các yêu cầu hoàn thành bảo dưỡng đã được đáp ứng.	thành bảo dưỡng.
---	------------------

i. Các hồ sơ khác

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

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

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

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

1. Tên Người có AOC;
2. Quốc tịch và đăng ký tàu bay;
3. Tên của các thành viên tổ bay;
4. Phân công nhiệm vụ của các thành viên tổ bay;
5. Chữ ký của Người chỉ huy tàu bay;
6. Tính chất của chuyến bay (hàng không chung, công việc trên không, khai thác vận tải hàng không thương mại thường lệ hoặc không thường lệ);
7. Ngày của chuyến bay;
8. Điểm khởi hành;
9. Điểm đến;
10. Thời gian rút chèn tại điểm khởi hành;
11. Thời gian đóng chèn tại điểm đến;
12. Tổng thời gian bay;
13. Các sự việc trên đường bay, sự cố và quan sát.

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

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

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

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

1. Tên Người có AOC;
2. Các trang được đánh số;
3. Cột ngoài cùng để nhập ngày, tiếp theo là các hàng quy định tại điểm từ 4 đến 6 dưới đây:
4. Cột điền thông tin về sân bay khởi hành và sân bay đến trong cùng một hàng;
5. Hàng điền thời gian khai thác theo từng chặng bay bao gồm thời gian cất cánh và hạ cánh trong cùng một hàng;
6. Hàng điền lượng nhiên liệu và dầu bao gồm số lượng của:
  - i. Nhiên liệu và dầu nạp lên;
  - ii. Tổng trọng lượng cất cánh;
  - iii. Tiêu hao trên đường bay.
7. Phương pháp ghi hỏng hóc trong khi bay dưới dạng cột và hàng, bao gồm:
  - i. Phương pháp đánh số từng hỏng hóc;
  - ii. Nhập sân bay, nơi hỏng hóc được nhập vào nhật ký;
  - iii. Mô tả hỏng hóc;
  - iv. Mô tả khắc phục hoặc trì hoãn hỏng hóc;
  - v. Số chứng chỉ của Người khắc phục hỏng hóc;
  - vi. Chữ ký hoặc 03 chữ cái viết tắt họ và tên của người khắc phục hỏng hóc;
8. Phương pháp nhập thông tin về các hệ thống xung yếu như giờ khung sườn, số lần hạ cánh...;
9. Biện pháp thu thập các thông tin liên quan đến tình trạng bảo dưỡng áp dụng trong khai thác của Người có AOC như kiểm tra VOR, tình trạng EDTO;
10. Hướng dẫn riêng cho từng lần cho phép khai thác bao gồm:

- i. Tên của loại hình khai thác cho phép;
- ii. Họ tên và chữ ký của người cho phép khai thác.

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

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

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

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

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

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

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

c. Người có AOC phải đảm bảo tài liệu hướng dẫn khai thác để đáp ứng các yêu cầu quy định phải có các nội dung quy định tại khoản d Phụ lục này. Tài liệu hướng dẫn có thể chia thành 02 phần hoặc nhiều hơn chứa đựng các thông tin đã nêu với hình thức và phương pháp nêu tại khoản d dưới đây. Mỗi phần của tài liệu hướng dẫn khai thác phải chứa đựng các thông tin yêu cầu đối với từng nhóm nhân viên nói đến trong phần đó.

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

1. Tổng quát;
2. Các thông tin khai thác tàu bay;
3. Tuyến đường bay và sân bay;
4. Huấn luyện.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. Các phương thức vận hành trên mặt đất.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19. Các phương thức khởi hành bất thường.

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



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

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

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

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

25. Phương thức tiếp cận ổn định.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

36. Các hướng dẫn về an ninh.

37. Danh mục và phương thức tìm kiếm bom.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- i. Các yêu cầu về chiều dài đường cất cánh trong điều kiện đường CHC khô, ướt và bão bao gồm cả các quy định khi xảy ra hỏng hóc hệ thống tàu bay ảnh hưởng đến cự ly cất cánh;
- ii. Các giới hạn lấy độ cao khi cất cánh;
- iii. Các giới hạn lấy độ cao trên đường bay;
- iv. Các giới hạn lấy độ cao khi tiếp cận và các giới hạn lấy độ cao khi hạ cánh;
- v. Các yêu cầu về chiều dài đường CHC trong điều kiện đường CHC khô, ướt và bão bao gồm cả các quy định khi xảy ra hỏng hóc hệ thống tàu bay ảnh hưởng đến cự ly hạ cánh;
- vi. Các thông tin bổ sung khác.

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

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

- 1. Nội dung chi tiết chương trình huấn luyện tổ lái tuân thủ các quy định tại Phần 14 và Phần 18 của Bộ QCATHK.
- 2. Nội dung chi tiết chương trình huấn luyện nhiệm vụ của tiếp viên hàng không tuân thủ các quy định tại Phần 14 và Phần 18 của Bộ QCATHK.
- 3. Nội dung chi tiết chương trình huấn luyện nhân viên khai thác bay, điều phái viên bay theo phương pháp theo dõi bay.”

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

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

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

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

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

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

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



2. Họ, tên và nhiệm vụ của những người có trách nhiệm đảm bảo công việc bảo dưỡng được thực hiện phù hợp với tài liệu kiểm soát bảo dưỡng;
3. Dẫn chiếu đến các chương trình bảo dưỡng yêu cầu;
4. Các phương pháp ghi và lưu giữ các hồ sơ bảo dưỡng của Người khai thác theo yêu cầu;
5. Mô tả việc thiết lập, duy trì hệ thống phân tích và theo dõi liên tục hoạt động và hiệu quả của chương trình bảo dưỡng nhằm chỉnh sửa các thiếu sót trong chương trình;
6. Mô tả các phương thức nhận và đánh giá các thông tin tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và thực hiện các hành động tiếp theo sau đánh giá đối với tất cả máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa phê chuẩn lớn hơn 5.700 kg và trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa phê chuẩn lớn hơn 3.175 kg từ tổ chức thiết kế và phải thực hiện các hành động mà quốc gia đăng ký thấy cần thiết;
7. Mô tả phương thức đánh giá thông tin duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và thực hiện các hành động tiếp theo sau đánh giá;
8. Mô tả phương thức thực hiện các hành động tiếp theo sau khi nhận được thông tin về duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay bắt buộc;
9. Mô tả các phương thức theo dõi, đánh giá, báo cáo công việc và kinh nghiệm bảo dưỡng đối với tất cả máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa phê chuẩn lớn hơn 5.700 kg và trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa phê chuẩn lớn hơn 3.175 kg;
10. Mô tả loại và mẫu mã tàu bay nói trong tài liệu hướng dẫn;
11. Mô tả các quy trình để đảm bảo các thiết bị không hoạt động ảnh hưởng đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được ghi chép và khắc phục;
12. Mô tả các phương thức thông báo cho quốc gia đăng ký về các vụ việc lớn xảy ra trong khi khai thác bao gồm các hư hỏng, không hoạt động và lỗi, theo quy định ở Điều 4.047 Phần 4 của Bộ QCATHK;
13. Mô tả các phương thức đảm bảo mỗi tàu bay đang khai thác trong trạng thái đủ điều kiện bay;
14. Mô tả các phương thức đảm bảo các thiết bị khẩn nguy trang bị cho mỗi chuyến bay hoạt động bình thường;
15. Mô tả các phương thức đưa một tàu bay mới vào đội tàu bay;
16. Mô tả các phương thức đánh giá năng lực của nhà thầu cung cấp dịch vụ bảo dưỡng của tàu bay, thiết bị tàu bay kể cả khả năng làm tan băng;

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

18. Tài liệu hướng dẫn của Người có AOC phải có các chương trình cần tuân thủ trong khi thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng và cải tiến tàu bay của Người khai thác bao gồm bảo dưỡng khung sườn, động cơ tàu bay, cánh quạt, cánh quay, thiết bị, thiết bị khẩn nguy và các bộ phận của tàu bay. Tài liệu hướng dẫn phải có tối thiểu các nội dung sau:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## PHỤ LỤC XI

### Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ QCATHK

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

#### 1. Sửa đổi tiêu đề Phần 13 như sau:

**“CÁC YÊU CẦU BỔ SUNG ĐỐI VỚI VIỆC CHUYÊN CHỖ HÀNH KHÁCH ĐỐI VỚI TÀU BAY CÓ SỐ LƯỢNG TỪ 20 GHẾ HÀNH KHÁCH TRỞ LÊN”**

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

##### a. Sửa đổi tiêu đề Điều 13.007 như sau:

**“CÁC TRƯỜNG HỢP KHÔNG ÁP DỤNG CÁC YÊU CẦU VỀ CHUYÊN CHỖ HÀNH KHÁCH”**

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

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

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

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

**“13.010 QUY ĐỊNH VỀ SỐ LƯỢNG TIẾP VIÊN**

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

1. An toàn và nhanh chóng thoát hiểm khỏi máy bay;
2. Hoàn thành các chức năng cần thiết phải được thực hiện trong trường hợp khẩn cấp hoặc một tình huống đòi hỏi phải sơ tán khẩn cấp.

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

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

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

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



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

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

1. Một nửa số lượng yêu cầu khi khai thác bay theo quy định;
2. Không ít hơn một tiếp viên hàng không (hoặc một người khác được huấn luyện các phương thức thoát hiểm trên tàu bay);
3. Khi một nửa số lượng yêu cầu là phân số có thể làm tròn xuống số nguyên đứng ngay sau đó.

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

1. Số hành khách được giảm phù hợp với các phương thức quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác và được phê chuẩn bởi Cục Hàng không Việt Nam;
2. Báo cáo bằng văn bản về Cục Hàng không Việt Nam sau khi kết thúc chuyến bay.”

#### **5. Bổ sung Điều 13.011 như sau:**

#### **“ 13.011 YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN ĐỐI VỚI TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG**

- a. Cá nhân được giao hoặc thực hiện nhiệm vụ của một tiếp viên hàng không khi người đó đã hoàn thành chương trình đào tạo theo quy định.
- b. Các yêu cầu tối thiểu của một chương trình đào tạo tiếp viên hàng không được quy định tại Phụ lục 1 Điều 13.011 của Phần này.”

#### **6. Sửa đổi khoản d Điều 13.015 như sau:**

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

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

- a. Bãi bỏ phần ghi chú của khoản a Điều 13.023
- b. Bổ sung khoản b Điều 13.023 như sau:

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

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

- “7. Trẻ em đi một mình;
8. Trẻ sơ sinh;
9. Hành khách nằm cồng;
10. Người khiếm thính.



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

**9. Bổ sung khoản d Điều 13.053 như sau:**

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

**10. Bổ sung Điều 13.064 như sau:**

**“13.064 KHẢ NĂNG THOÁT HIỂM**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 13.025: QUY ĐỊNH VỀ CHUYÊN CHỞ HÀNH**

## **KHÁCH CÓ TÌNH TRẠNG ĐẶC BIỆT**

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

- a. Loại máy bay và cấu hình khoang khách;
- b. Tổng số hành khách vận chuyển trên tàu;
- c. Số lượng và loại khách đặc biệt không được vượt quá số lượng hành khách có khả năng hỗ trợ họ trong trường hợp sơ tán khẩn cấp;
- d. Các yếu tố hoặc các trường hợp có thể ảnh hưởng đến quy trình khẩn cấp của thành viên phi hành đoàn;
- e. Người khai thác phải xây dựng quy trình hướng dẫn hành khách đặc biệt trước chuyến bay và người trợ giúp an toàn của họ;
- g. Người trợ giúp an toàn phải từ 18 tuổi trở lên, có sức khỏe và có khả năng các hiệu hướng dẫn của tiếp viên hàng không để trợ giúp khi cần;
- h. Hành khách đặc biệt và người đi cùng trợ giúp phải ngồi cạnh nhau trong cùng hàng ghế;
- i. Trong diễn tập để kiểm chứng năng lực thoát hiểm của người khai thác tàu bay nên có thành phần hành khách đặc biệt và trẻ em dưới 2 tuổi.”

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

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

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

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

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

“8. Co-Pilot - Lái phụ”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. 25 giờ bay theo quy tắc IFR trên hạng tàu bay đó đối với khai thác theo quy tắc IFR bao gồm trong vòng 90 ngày cần có ít nhất 05 chuyến bay IFR và

03 chuyến bay sử dụng tiếp cận bằng IFR hoặc một chuyến bay IFR kiểm tra trang thiết bị tiếp cận IFR trên loại máy bay tương ứng”.

**5. Sửa đổi tiêu đề Điều 14.023 như sau:**

**“14.023 YÊU CẦU VỀ GIẤY PHÉP CỦA LÁI PHỤ”**

**6. Sửa đổi khoản a Điều 14.033 như sau:**

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

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

“b. Yêu cầu nội dung huấn luyện phải:

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

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

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

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

**8. Bổ sung Điều 14.042 như sau:**

**“14.042 HUẤN LUYỆN KIẾN THỨC VÀ NHẬN THỨC VỀ SỰ MỆT MỎI**

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

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

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

1. Sự mệt mỏi;

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



3. Các biện pháp chống mệt mỏi;
4. Quy định hàng không áp dụng đối với sự mệt mỏi.”

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

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

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

1. Khoang chở hàng hóa;
2. Buồng lái;
3. Khoang hành khách.”

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

**“14.045 HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU VỀ AN NINH HÀNG KHÔNG**

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

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

1. Định nghĩa các mức nghiêm trọng của các tình huống xảy ra;
2. Giao tiếp và phối hợp của tổ bay;
3. Hành động tự bảo vệ;
4. Cách thức sử dụng các phương tiện bảo vệ không gây nguy hiểm đến tính mạng được chỉ định sử dụng cho tổ bay và được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận;
5. Nhận thức được hành vi khủng bố, không tặc để có phương án phối hợp cùng hành khách xử lý tình huống thích hợp;
6. Thực hiện các bài diễn tập trực tiếp với các mối đe dọa khác nhau;
7. Quy trình bảo vệ tàu bay đối với tổ bay;
8. Quy trình khám xét tàu bay và các chỉ dẫn xác định vị trí đặt bom trong các tình huống cần thiết;
9. Phương án và kỹ thuật bảo vệ hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu kiện, trang thiết bị, vật tư được vận chuyển trên tàu bay đối với các hành vi phá hoại và can thiệp bất hợp pháp trên chuyến bay.”

**11. Bổ sung khoản b Điều 14.047 như sau:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b. Bổ sung khoản e Điều 14.053 như sau:

“e. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các thành viên tổ bay trong quá trình huấn luyện phải nắm rõ các giới hạn khai thác tàu bay, các quy trình hệ

thông, các quy trình xử lý tình huống thông thường, bất thường, khẩn nguy theo chuyên môn kỹ thuật phù hợp.”

**14. Bổ sung Điều 14.055 như sau:**

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

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

- a. Huấn luyện nâng hạng khi thay đổi từ một vị trí này sang vị trí khác trên cùng loại tàu bay;
- b. Huấn luyện chuyển loại với vị trí cố định từ một loại tàu bay này sang loại tàu bay khác.”

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

a. Sửa đổi khoản b Điều 14.060 như sau:

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

1. Sử dụng các trang thiết bị được cài, lắp đặt trên tàu bay như hệ thống tự lái, thiết bị quản lý dữ liệu bay;
2. Sự phối hợp nhuần nhuyễn của tổ bay trong việc xử lý những tình huống khẩn nguy, không bình thường bắt nguồn từ động cơ, kết cấu khung sườn, sự cố đối với hệ thống, hỏa hoạn...;
3. Nắm vững và triển khai các quy trình bay bằng mắt hoặc trang thiết bị trong khu vực khai thác được chỉ định;
4. Nắm vững các quy trình bảo vệ môi trường tại các khu vực khai thác được chỉ định;
5. Nắm vững chức năng, nhiệm vụ của những thành viên khác trong tổ bay để giúp cho việc triển khai các phương án ứng phó trong trường hợp bất thường hoặc khẩn nguy.”

b. Bãi bỏ khoản c Điều 14.060.”

**16. Bổ sung Điều 14.061 như sau:**

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

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

- a. Quản lý chức năng tự lái;
- b. Sử dụng tài liệu hướng dẫn bay rút gọn trên chuyến bay;
- c. Hướng dẫn thoát hiểm khẩn nguy cho hành khách.”

**17. Bổ sung Điều 14.062 như sau:**

**“14.062 HUẤN LUYỆN BAY CHUYỂN LOẠI HOẶC NÂNG HẠNG TRÊN TÀU BAY**

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

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

**18. Sửa đổi khoản b Điều 14.063 như sau:**

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

1. Trình độ để PIC ngồi ghế bên phải;
2. Trình độ để Co-Pilot ngồi ghế trái;
3. Khai thác với mọi điều kiện thời tiết bao gồm cất cánh trong điều kiện tầm nhìn hạn chế và khai thác CAT II, CAT III;
4. Loại hình khai thác HUD, NVIS và EVS;
5. Loại hình khai thác ETDO;
6. Khai thác PBN;
7. Loại hình khai thác RNP-APRCH;
8. Loại hình khai thác CPDLC;
9. Loại hình khai thác ADS-B Out;
10. Loại hình khai thác NORPAC;
11. Loại hình khai thác MNPS;
12. Khai thác vùng cực;
13. Loại hình khai thác ACAS;
14. Loại hình khai thác EFB;
15. Các loại hình khai thác đặc biệt khác theo quy định.”

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

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



“c. Nếu người lái được phê chuẩn để:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Người khai thác tàu bay;

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

3. Tình huống hoặc quy trình được kiểm tra.

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

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

**20. Bổ sung khoản b Điều 14.085 như sau:**

“b. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo việc kiểm tra để xác định tiếp viên hàng không có đủ năng lực thực hiện các nhiệm vụ và chức năng an toàn

được giao trong các tình huống khẩn nguy hoặc các tình huống khẩn nguy yêu cầu thoát hiểm.”

**21. Sửa đổi Điều 14.087 như sau:**

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

**22. Sửa đổi Điều 14.090 như sau:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

##### **“14.100 TRÌNH ĐỘ VỀ ĐƯỜNG BAY VÀ SÂN BAY**

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

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

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

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

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

ii. Điều kiện khí tượng theo mùa;

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

iv. Quy trình tìm kiếm cứu nạn;

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

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

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

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

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

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

## **27. Bổ sung Điều 14.115 như sau:**

### **“14.115 HUẤN LUYỆN PHỤC HỒI CỦA NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

- i. Huấn luyện phục hồi trong trường hợp gián đoạn quá thời hạn 12 tháng;
- ii. Huấn luyện phục hồi như ban đầu trong trường hợp gián đoạn quá thời hạn 24 tháng.”

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

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

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

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

“6. Những yêu cầu khác khi cần thiết.”

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

“4. Những yêu cầu khác khi cần thiết.”

d. Bổ sung khoản d Điều 14.120 như sau:

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

**29. Sửa đổi khoản b Điều 14.123 như sau:**

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

- 1. Cấu hình, trang thiết bị và các quy trình của loại tàu bay cụ thể;
- 2. Nhiệm vụ và kỹ năng thực hiện khẩn nguy, việc sử dụng trang thiết bị khẩn nguy;

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

4. Nhận biết hoặc vận chuyển hàng nguy hiểm;

5. Huấn luyện về phương thức an ninh;

6. Những yêu cầu khác khi cần thiết.”

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

**“14.125 HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI**

a. Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện nhiệm vụ của nhân viên điều phái hoặc sử dụng nhân viên điều phái khi nhân viên điều phái đó đã hoàn thành

chương trình huấn luyện lý thuyết định kỳ được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

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

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

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

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

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

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

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

7. Những yêu cầu khác khi cần thiết.

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

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

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

3. Các phương thức an ninh hàng không.

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

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

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

3. Giới thiệu về hàng không;

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

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

6. Nguồn thông tin về thời tiết;

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

8. Luật và các quy chế hàng không;

9. Dẫn đường, dẫn đường đặc biệt;

10. Các sân bay đặc biệt;

11. Quản lý không lưu;

12. Hệ thống máy bay và MEL/CDL;

13. Giám sát bay;

14. Thông tin liên lạc;

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

16. Các phương thức chống phá băng;

17. Các phương thức EDTO.”

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

## **“CHƯƠNG I: TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN HUẤN LUYỆN VÀ GIÁO VIÊN KIỂM TRA**

### **14.130 HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN**

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

### **14.133 TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN HUẤN LUYỆN**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

#### **14.135 GIÁO VIÊN ĐƯỢC PHÊ CHUẨN THỰC HIỆN KIỂM TRA**

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

1. Giáo viên kiểm tra bay;
2. Giáo viên kiểm tra cơ giới trên không;
3. Giáo viên kiểm tra dẫn đường;
4. Giáo viên kiểm tra tiếp viên;
5. Giáo viên kiểm tra điều phái viên.

b. Các nhiệm vụ được ủy quyền thực hiện:

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

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

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

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

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



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

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

#### **14.137 HUẤN LUYỆN CHO GIÁO VIÊN KIỂM TRA**

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

#### **14.140 TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN KIỂM TRA**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Đủ năng lực thực hiện nhiệm vụ của tiếp viên;
2. Hoàn thiện các giai đoạn huấn luyện phù hợp trên tàu bay và ở vị trí có liên quan bao gồm huấn luyện định kỳ và huấn luyện khác biệt để thực hiện nhiệm vụ tiếp viên;
3. Hoàn thành các bài kiểm tra về kỹ năng, kinh nghiệm phù hợp yêu cầu đối với tiếp viên;
4. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu hoặc huấn luyện chuyển loại và kiểm tra dưới sự giám sát của giám sát viên an toàn khoang khách;
5. Được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn để thực hiện kiểm tra các nhiệm vụ có liên quan của tiếp viên.

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

1. Có giấy phép và năng định được thực hiện chức năng nhân viên điều phái bay;
2. Hoàn thiện các giai đoạn huấn luyện phù hợp trên tàu bay và ở vị trí có liên quan bao gồm huấn luyện định kỳ và huấn luyện khác biệt để thực hiện nhiệm vụ nhân viên điều phái bay;
3. Hoàn thành các bài kiểm tra về kỹ năng, kinh nghiệm phù hợp yêu cầu đối với nhân viên điều phái bay;
4. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu hoặc huấn luyện chuyển loại và kiểm tra dưới sự giám sát của giám sát viên điều phái;
5. Được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn để thực hiện kiểm tra các nhiệm vụ có liên quan của nhân viên điều phái bay.

#### **14.145 BỔ NHIỆM GIÁO VIÊN KIỂM TRA**

Tổ chức, cá nhân được sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên kiểm tra theo quy định tại Điều 14.135 của Phần này để thực hiện kiểm tra khi người đó được Cục Hàng không Việt Nam bổ nhiệm bằng văn bản trong vòng 12 tháng trước đó.”

#### **32. Bổ sung khoản c Điều 14.153 như sau:**

“c. Nội dung của hợp đồng huấn luyện bao gồm:

1. Tên chính thức của người khai thác;

2. Chương trình huấn luyện cụ thể sẽ thực hiện của người khai thác;
3. Cơ sở hạ tầng, trang thiết bị và phương tiện mô phỏng sử dụng trong quá trình huấn luyện;
4. Yêu cầu nhà cung cấp dịch vụ huấn luyện phải sử dụng hệ thống tài liệu an toàn bay của người khai thác trong quá trình huấn luyện.”

**33. Sửa đổi, bổ sung Điều 14.155 như sau:**

**“14.155 YÊU CẦU PHÊ CHUẨN THIẾT BỊ HUẤN LUYỆN MÔ PHỎNG**

- a. Người khai thác được phép sử dụng thiết bị huấn luyện mô phỏng cho việc huấn luyện và kiểm tra khi thiết bị đó được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn bằng văn bản.
- b. Người khai thác không được phép sử dụng thiết bị huấn luyện bay mô phỏng với mục đích trái với nội dung được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.”

**34. Sửa đổi tiêu đề Phụ lục 1 Điều 14.033 như sau:**

**“PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 14.033: PHÂN LỊCH BAY CHO TỔ LÁI THIỂU KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI VẬN TẢI THƯƠNG MẠI”**

**35. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.080 như sau:**

**“PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 14.080: KIỂM TRA KỸ NĂNG VẬN HÀNH TÀU BAY VÀ TRANG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI**

- a. Người lái được coi là đã hoàn thành yêu cầu bài kiểm tra kỹ năng và kiểm tra thực hành nếu:
  1. Việc kiểm tra kỹ năng bao gồm các yêu cầu về thực hiện điều khiển và phương thức bay đối với bài kiểm tra thực hành;
  2. Việc kiểm tra kỹ năng được thực hiện bởi giáo viên do Cục Hàng không Việt Nam bổ nhiệm.
- b. Các bài kiểm tra kỹ năng bay bằng thiết bị đối với PIC và lái phụ phải bao gồm các phương thức khai thác quy định trong Phụ lục 2 Điều 14.080 của Phần này. Kiểm tra viên có thể miễn trừ một số nội dung trong bài kiểm tra bay đối với phi công trên cơ sở đánh giá khả năng thực hiện nhiệm vụ của người đó.
- c. Kiểm tra vấn đáp và kiểm tra thực hành không được thực hiện đồng thời trong quá trình kiểm tra kỹ năng.
- d. Kiểm tra viên có thể hủy bài kiểm tra bay ngay lập tức khi nhận thấy học viên không đạt yêu cầu hoặc tiếp tục bài kiểm tra cho đến khi hoàn thành các nội dung còn lại nếu được sự đồng thuận của học viên;
- e. Trong trường hợp việc kiểm tra phải tạm dừng (do vấn đề kỹ thuật hoặc lý do khác) mà vẫn còn các nội dung kiểm tra khác phải thực hiện, giáo viên kiểm tra cần báo cáo bằng văn bản về việc không thể tiếp tục thực hiện bài kiểm



tra cho Cục Hàng không Việt Nam. Các nội dung đã hoàn thành và đạt yêu cầu có hiệu lực trong vòng 60 ngày.”

**36. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.085 như sau:**

**“Phụ lục 1 Điều 14.085: NỘI DUNG KIỂM TRA NĂNG LỰC TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG**

a. Kiểm tra năng lực tiếp viên hàng không phải bao gồm việc kiểm tra trực tiếp công tác mô phỏng thực hiện nhiệm vụ ở một cửa thoát hiểm đại diện trong quá trình thoát hiểm khẩn nguy. Tiêu chuẩn thực hiện tính từ khi có tín hiệu thoát hiểm từ buồng lái, tiếp viên phải có khả năng thực hiện tất cả các công việc theo thẩm quyền bao gồm: việc kích hoạt cầu trượt và các hướng dẫn hành khách trong vòng 7.5 giây.

b. Tiếp viên hàng không phải mô phỏng ít nhất 02 chỉ thị thoát hiểm cho hành khách và các hành động liên quan theo yêu cầu của người tiến hành kiểm tra. Tiếp viên hàng không phải có khả năng nói đúng thuật ngữ và thực thi các công việc liên quan với mỗi chỉ thị được nói ra.

c. Tiếp viên hàng không phải tham gia diễn tập hạ cánh khẩn nguy dưới nước khi được chỉ định. Tiếp viên khi tham gia diễn tập phải được bố trí ở các vị trí cụ thể trên tàu bay trước khi diễn tập bắt đầu. Tiêu chuẩn thực hiện tính từ khi có tín hiệu từ buồng lái, các tiếp viên hàng không phải có khả năng thực hiện tất cả các công việc trong vòng 06 phút. Sau đó, khi có tín hiệu thông báo máy bay đã dừng hoàn toàn dưới nước, các tiếp viên hàng không phải có khả năng thực hiện các công việc liên quan đến việc mở cửa, đảm bảo thuyền phao sẵn sàng sử dụng và hướng dẫn hành khách lên thuyền phao.”

**37. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.087 như sau:**

**“PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 14.087: NỘI DUNG KIỂM TRA NĂNG LỰC NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI BAY**

Việc kiểm tra năng lực của nhân viên điều phái bao gồm:

1. Hiểu biết về nội dung của tài liệu hướng dẫn khai thác;
2. Kiến thức về thiết bị vô tuyến sử dụng trên tàu bay;
3. Kiến thức về thiết bị dẫn đường sử dụng trên tàu bay;
4. Kiến thức về khí tượng theo mùa và các nguồn thông tin khí tượng;
5. Ảnh hưởng của các điều kiện khí tượng đến việc thu nhận tín hiệu vô tuyến sử dụng trên tàu bay;
6. Sự khác biệt và giới hạn của hệ thống dẫn đường sử dụng trong quá trình khai thác;
7. Hướng dẫn chất xếp;



8. Kiến thức và kỹ năng liên quan đến yếu tố con người đối với công việc điều phái bay;

9. Khả năng thực hiện công việc cụ thể quy định tại Điều 16.023 của Phần 16 Bộ QCATHK.”

[www.LuatVietnam.vn](http://www.LuatVietnam.vn)

## PHỤ LỤC XIII

### Sửa đổi, bổ sung Phần 15 của Bộ QCATHK

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

#### 1. Sửa đổi tiêu đề Phần 15 như sau:

**“PHẦN 15: QUẢN LÝ MỆT MỎI”**

#### 2. Sửa đổi Điều 15.001 như sau:

**“15.001 PHẠM VI ÁP DỤNG**

a. Phần này quy định về khoảng thời gian làm nhiệm vụ tối đa, thời gian bay tối đa và khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu và những sai lệch chấp nhận được so với những yêu cầu quy định dựa trên quản lý rủi ro để đảm bảo rằng thành viên tổ bay, nhân viên điều phái bay, nhân viên khai thác không bị mệt mỏi khi thực hiện nhiệm vụ hàng không.

b. Phần này áp dụng cho Người khai thác tàu bay, thành viên tổ bay, nhân viên điều phái bay trong hoạt động hàng không chung và vận tải hàng không thương mại của máy bay đăng ký quốc tịch Việt Nam hoặc được Việt Nam cho phép thực hiện các hoạt động khai thác đó.”

#### 3. Bổ sung Điều 15.008 như sau:

**“15.008 THỂ TRẠNG SỨC KHỎE PHÙ HỢP ĐỂ NHẬN NHIỆM VỤ**

a. Thành viên tổ bay khi nhận nhiệm vụ bay phải báo cáo khoảng thời gian nghỉ ngơi và sự chuẩn bị để thực hiện nhiệm vụ của mình;

b. Người khai thác không được giao nhiệm vụ bay và người lái tàu bay không được nhận nhiệm vụ bay nếu người lái đó đã báo cáo khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay là quá mệt mỏi để thực hiện an toàn nhiệm vụ của mình;

c. Người khai thác tàu bay không được cho phép thành viên tổ bay tiếp tục khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay nếu thành viên tổ bay đó thông báo rằng quá mệt mỏi để tiếp tục thực hiện khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay;

d. Thành viên tổ lái phải khẳng định chắc chắn rằng mình có tình trạng sức khỏe phù hợp với nhiệm vụ trước khi bắt đầu chuyến bay như là một phần của lệnh điều phái bay.”

#### 4. Sửa đổi, bổ sung Điều 15.010 như sau:

**“15.010 QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI**

a. Người khai thác tàu bay phải tuân thủ các quy định về quản lý rủi ro mệt mỏi là một phần của toàn bộ hoạt động khai thác của mình. Trong trường hợp ngoại lệ, Cục Hàng không Việt Nam có thể phê chuẩn sự khác biệt đối với quy định này dựa trên đánh giá rủi ro mệt mỏi do Người khai thác tàu bay thực hiện. Để nhận được phê chuẩn này, những khác biệt đề xuất phải đảm bảo cung cấp mức an toàn tương đương hoặc tốt hơn mức an toàn đạt được qua việc tuân thủ các quy định về quản lý rủi ro mệt mỏi tại Bộ QCATHK.

b. Người khai thác tàu bay phải tuân thủ các yêu cầu quy định của Phần này trừ khi FRMS của Người khai thác đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn tuân thủ Điều 12.157 của Bộ QCATHK và đáp ứng các yêu cầu của Chương E Phần này.”

**5. Bổ sung Điều 15.012 như sau:**

**“15.012 TÍNH ĐỐI CHIẾU GIỮA PHÂN LỊCH TỔ LÁI VÀ TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG**

Người khai thác tàu bay có thể chọn áp dụng các yêu cầu về nhiệm vụ bay, thời gian nghỉ ngơi của thành viên tổ lái cho tiếp viên hàng không mà không cần có Phê chuẩn riêng của Cục Hàng không Việt Nam.”

**6. Sửa đổi tiêu đề Chương B như sau:**

**“CHƯƠNG B: THỜI GIAN BAY THEO QUY ĐỊNH”**

**7. Sửa đổi, bổ sung khoản a, b Điều 15.020 như sau:**

“a. Chỉ được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái nếu tổng thời gian bay của thành viên tổ lái đó không vượt quá giới hạn theo quy định.

b. Người khai thác tàu bay chỉ được phân công và thành viên tổ lái chỉ được nhận nhiệm vụ hoặc tiếp tục khoảng thời gian của nhiệm vụ bay đã giao nếu tổng thời gian bay không:

1. Vượt các giới hạn được nêu trong Phụ lục 1 Điều 15.020 của Phần này khi khai thác được thực hiện với số lượng người lái tối thiểu theo quy định;
2. Vượt 13 giờ khi khai thác được thực hiện với 03 người lái tàu bay;
3. Vượt 17 giờ khi khai thác được thực hiện với 04 người lái tàu bay.”

**8. Sửa đổi Điều 15.023 như sau:**

**“15.023 THỜI GIAN BAY VƯỢT TRỘI TRONG NHỮNG TRƯỜNG HỢP KHÔNG LƯỜNG TRƯỚC ĐƯỢC**

a. Trường hợp không lường trước được trong khai thác xuất hiện sau khi tàu bay cất cánh và ngoài tầm kiểm soát của Người khai thác tàu bay, thành viên tổ lái có thể vượt thời gian bay tối đa nêu trong Điều 15.020 và giới hạn tổng thời gian bay trong Điều 15.033 tăng lên cần thiết để hạ cánh tàu bay an toàn tại sân bay đến tiếp theo hoặc sân bay dự bị tùy trường hợp cụ thể.

b. Người khai thác phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam trong vòng 10 ngày các trường hợp thời gian bay vượt giới hạn thời gian bay tối đa cho phép nêu trong Chương B hoặc Chương C của Phần này. Báo cáo phải mô tả việc kéo dài giới hạn thời gian bay và nguyên nhân dẫn tới sự kéo dài giới hạn đó.”

**9. Bãi bỏ Điều 15.025.**

**10. Sửa đổi, bổ sung tiêu đề Chương C như sau:**

## **“CHƯƠNG C: KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ THEO QUY ĐỊNH”**

### **11. Sửa đổi khoản a Điều 15.030 như sau:**

“a. Đối với khoảng thời gian làm nhiệm vụ: chỉ được phân công nhiệm vụ bay cho thành viên tổ lái và chỉ được phép chấp nhận thực hiện nhiệm vụ thành viên tổ lái nếu thời gian làm nhiệm vụ không vượt quá:

1. 1800 giờ trong 12 tháng liên tục;
2. 190 giờ trong 28 ngày liên tục;
3. 55 giờ trong 7 ngày liên tục.”

### **12. Sửa đổi, bổ sung khoản a, d Điều 15.033**

a. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 15.033 như sau:

“a. Chỉ được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay nếu FDP không vượt quá các giới hạn được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn. Quy định thời gian làm nhiệm vụ bay cho phép đối với loại hình khai thác sử dụng nhiều người lái được quy định tại Phụ lục 1 Điều 15.033. Quy định thời gian làm nhiệm vụ bay cho phép đối với loại hình khai thác sử dụng một người lái được quy định tại Phụ lục 2 Điều 15.033.”

b. Sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 15.033 như sau:

“d. Khi được yêu cầu bay chuyển sân với thời gian bay quá 04 giờ bay, một nửa khoảng thời gian bay chuyển sân của thành viên tổ bay đó được tính vào thời gian làm nhiệm vụ bay, trừ khi thành viên tổ lái đó được bố trí nghỉ ngơi 10 giờ dưới đất trước khi được phân công thực hiện nhiệm vụ bay tiếp theo. Tổng thời gian chuyển sân được tính là thời gian làm nhiệm vụ, không được tính là thời gian nghỉ ngơi. Việc chuyển sân không được coi là chặng bay để tính thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa theo quy định tại Phụ lục 1 và Phụ lục 2 Điều 15.033 Bộ QCATHK.”

### **13. Sửa đổi điểm 4 khoản a Điều 15.037 như sau:**

“4. Có cơ sở vật chất đầy đủ;”

### **14. Sửa đổi tiêu đề Chương D như sau:**

**“CHƯƠNG D: THỜI GIAN NGHỈ NGƠI THEO QUY ĐỊNH.”**

### **15. Sửa đổi khoản a, b, d Điều 15.050**

a. Sửa đổi khoản a, b Điều 15.050 như sau:

“a. Đối với khoảng thời gian nghỉ ngơi, chỉ được phân công và chỉ được phép:

1. Thực hiện các nhiệm vụ khi người đó được nghỉ ngơi ít nhất bằng khoảng thời gian tối thiểu áp dụng cho công việc của họ được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn;

2. Chấp nhận thực hiện nhiệm vụ của Người khai thác tàu bay không nằm trong trong khoảng thời gian phải nghỉ ngơi theo quy định.



b. Người khai thác tàu bay có thể lựa chọn cách để giảm khoảng thời gian nghỉ ngơi của một thành viên tổ bay trong các giới hạn được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.”

b. Sửa đổi khoản d Điều 15.050 như sau:

“d. Thời gian di chuyển khác di chuyển nội bộ được yêu cầu bởi Người khai thác tàu bay tới hoặc từ các chuyến bay không được tính là thời gian nghỉ ngơi.”

#### **16. Sửa đổi, bổ sung khoản a, c Điều 15.053**

a. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 15.053 như sau:

“a. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo trước khi bắt đầu FDP, thành viên tổ bay phải nghỉ đủ thời gian quy định:

1. Ít nhất bằng thời gian làm nhiệm vụ trước đó; hoặc
2. 11 giờ, chọn khoảng thời gian dài hơn.”

b. Sửa đổi khoản c Điều 15.053 như sau:

“c. Người khai thác tàu bay có thể giảm thời gian nghỉ được tính theo quy định tại khoản a Điều này tối đa là 3 giờ và phải bảo đảm thời gian nghỉ tối thiểu là 11 giờ với những điều kiện sau:

1. Thời gian nghỉ trước đó đã tuân thủ theo quy định tại điểm 1 khoản a Điều này;
2. Số thời gian nghỉ bị giảm đi phải được cộng vào lần nghỉ tiếp theo và thời gian nghỉ tiếp theo này không bị giảm đi;
3. Số thời gian nghỉ bị giảm đi thì phải tính giảm thời gian làm nhiệm vụ bay cho phép sau đó.”

#### **17. Sửa đổi, bổ sung Điều 15.055 như sau:**

#### **“15.055 KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ TỐI THIỂU CHO 07 NGÀY HOẶC 10 NGÀY LIÊN TỤC**

Người khai thác tàu bay phải miễn tất cả mọi nhiệm vụ và đảm bảo thời gian nghỉ ngơi tối thiểu cho thành viên tổ bay đáp ứng một trong các điều kiện sau:

1. 36 giờ liên tục trong 07 ngày liên tục;
2. 60 giờ liên tục trong 10 ngày liên tục.”

#### **18. Bổ sung Chương E như sau:**

#### **“CHƯƠNG E: CÁC HỆ THỐNG QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI**

#### **15.060 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Chương này áp dụng với những Người khai thác tàu bay có Hệ thống quản lý rủi ro mệt mỏi (FRMS) được phê chuẩn thay thế cho hoặc cùng với những yêu cầu quy định của Phần này.

## **15.063 PHÊ CHUẨN HỆ THỐNG QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI (FRMS)**

a. Cục Hàng không Việt Nam có thể phê chuẩn hệ thống Quản lý rủi ro mệt mỏi của Người khai thác tàu bay thay thế cho các quy định về quản lý mệt mỏi. Đề thích hợp cho sự phê chuẩn này, hệ thống FRMS được đề nghị phải đảm bảo mức an toàn tương đương hoặc tốt hơn những quy định về quản lý mệt mỏi quy định tại Bộ QCATHK.

b. Để hệ thống FRMS của Người khai thác tàu bay đảm bảo mức an toàn tương đương hoặc tốt hơn những quy định về quản lý mệt mỏi, Cục Hàng không Việt Nam phải:

1. Yêu cầu Người khai thác lập giá trị lớn nhất đối với thời gian bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ và giá trị nhỏ nhất của khoảng thời gian nghỉ ngơi. Những giá trị này phải xây dựng dựa vào các nguyên lý khoa học, những kiến thức hiểu biết và dựa trên quá trình đảm bảo an toàn và được Cục Hàng không Việt Nam chấp nhận;

2. Điều chỉnh giảm giá trị tối đa và tăng giá trị tối thiểu trong trường hợp dữ liệu của Người khai thác tàu bay cho thấy các giá trị tương ứng là quá cao hoặc quá thấp;

3. Phê chuẩn việc tăng giá trị tối đa hoặc giảm giá trị tối thiểu sau khi đánh giá sự điều chỉnh của Người khai thác tàu bay đối với những thay đổi này dựa trên kinh nghiệm tích lũy của hệ thống FRMS và dữ liệu liên quan đến mệt mỏi.

c. Để thỏa mãn các điều kiện cho phê chuẩn của Cục Hàng không Việt Nam, hệ thống FRMS của Người khai thác tàu bay phải thỏa mãn ít nhất các quá trình chung dưới đây và các quy định thực hiện tại Phụ lục 1, 2, 3, 4 và Phụ lục 5 Điều 15.063:

1. Phải bao gồm các nguyên lý khoa học và những kiến thức hiểu biết trong hệ thống FRMS;

2. Phải nhận biết các nguy cơ tiềm ẩn gây mất an toàn do sự mệt mỏi và hậu quả của nó;

3. Đảm bảo rằng có hành động khắc phục cần thiết ngay lập tức để giảm thiểu rủi ro liên quan tới các nguy cơ mất an toàn tiềm ẩn;

4. Có hệ thống theo dõi liên tục và đánh giá thường xuyên những biện pháp giảm thiểu rủi ro mệt mỏi;

5. Thực hiện đánh giá năng lực và cải tiến liên tục năng lực tổng thể của hệ thống FRMS.”

### **19. Bổ sung các Phụ lục 1, 2, 3, 4, 5 Điều 15.063 như sau:**

#### **“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.063: CHÍNH SÁCH HỆ THỐNG QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI**

a. Hệ thống FRMS thiết lập theo quy định Phần này phải bao gồm các nội dung tối thiểu sau:

1. Người khai thác phải đưa ra chính sách hệ thống FRMS và tất cả các thành phần của hệ thống này phải được xác định rõ ràng.

2. Chính sách phải yêu cầu phạm vi, mục đích của hệ thống FRMS được mô tả rõ ràng trong Tài liệu hướng dẫn khai thác.

b. Chính sách phải:

1. Phản ánh việc chia sẻ trách nhiệm của các cấp quản lý, thành viên tổ lái, tổ tiếp viên hàng không và các cá nhân khác có liên quan;

2. Diễn đạt rõ ràng mục tiêu an toàn của hệ thống FRMS;

3. Được phê chuẩn bởi giám đốc điều hành của Người khai thác;

4. Được phổ biến với hồ sơ xác thực tới các bộ phận liên quan và các cấp độ quản lý của tổ chức;

5. Thể hiện cam kết của cấp quản lý về hiệu quả của báo cáo an toàn;

6. Thể hiện cam kết của cấp quản lý đảm bảo đầy đủ các nguồn lực cho hoạt động của hệ thống này;

7. Thể hiện cam kết của cấp quản lý về việc cải tiến liên tục hệ thống FRMS;

8. Quy định rõ ràng trách nhiệm của các cấp quản lý, thành viên tổ lái, tổ tiếp viên hàng không và các cá nhân có liên quan;

9. Được rà soát định kỳ nhằm đảm bảo hệ thống FRMS duy trì được tính liên kết và phù hợp với hoạt động của người khai thác.

### **PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 15.063: HỆ THỐNG TÀI LIỆU CỦA FRMS**

Người khai thác phải xây dựng và cập nhật hệ thống tài liệu của hệ thống FRMS nhằm mô tả và lưu trữ:

a. Chính sách và các mục tiêu của hệ thống FRMS;

b. Các quy trình và quá trình hoạt động của hệ thống FRMS;

c. Các thẩm quyền, trách nhiệm và nghĩa vụ đối với các quy trình và quá trình nêu trên;

d. Cơ cấu đảm bảo sự tham gia liên tục của các cấp quản lý, thành viên tổ lái, tổ tiếp viên và các cá nhân khác có liên quan;

e. Chương trình đào tạo hệ thống FRMS bao gồm các quy định về đào tạo và lưu giữ hồ sơ đào tạo;

g. Sự sai lệch lớn của các khoảng thời gian bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ, khoảng thời gian nghỉ ngơi dự kiến so với thực tế và mô tả lý do sự sai lệch này;

h. Các kết quả thu được từ hệ thống FRMS bao gồm các phát hiện không phù hợp từ các dữ liệu thu thập được, các khuyến cáo an toàn và các biện pháp khắc phục.

### **PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 15.063: QUÁ TRÌNH QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI**



a. Người khai thác phải xây dựng và duy trì hệ thống tài liệu bao gồm 03 quá trình cơ bản nhằm nhận dạng nguy cơ tiềm ẩn do mệt mỏi gây ra như sau:

1. Quá trình dự báo phải nhận dạng các nguy cơ tiềm ẩn gây ra bởi mệt mỏi thông qua việc xem xét lịch trình tổ bay và tính đến các yếu tố ảnh hưởng đến giấc ngủ, sự mệt mỏi và ảnh hưởng của chúng đến hiệu suất làm việc. Các phương pháp xem xét có thể bao gồm nhưng không hạn chế sau:

i. Các dữ liệu và kinh nghiệm khai thác của Người khai thác hoặc các tổ chức khác có loại hình hoạt động tương tự;

ii. Thực tiễn xếp lịch bay dựa trên các bằng chứng xác thực;

iii. Các mô hình sinh - toán học.

2. Quá trình thụ động phải nhận dạng được đóng góp của các nguy cơ tiềm ẩn do mệt mỏi trong các báo cáo và các sự kiện dẫn đến các hậu quả gây mất an toàn tiềm tàng nhằm xác định cách thức giảm thiểu ảnh hưởng của mệt mỏi. Quá trình phải được kích hoạt bởi một trong các yếu tố sau:

i. Các báo cáo mệt mỏi;

ii. Các báo cáo bí mật;

iii. Các báo cáo đánh giá an toàn;

iv. Các sự cố;

v. Các sự kiện dựa trên phân tích dữ liệu bay.

3. Quá trình chủ động nhận dạng, xem xét các nguy cơ tiềm ẩn do mệt mỏi gây ra trong lĩnh vực khai thác bay. Phương pháp xem xét có thể bao gồm nhưng không hạn chế sau:

i. Chủ động báo cáo về rủi ro do mệt mỏi;

ii. Khảo sát mệt mỏi tổ bay;

iii. Dữ liệu hiệu suất làm việc thành viên tổ bay liên quan;

iv. Các nghiên cứu khoa học và cơ sở dữ liệu an toàn có sẵn;

v. Phân tích thời gian làm việc theo dự kiến so với thời gian làm việc thực tế.

b. Người khai thác phải xây dựng và thực thi quy trình đánh giá rủi ro nhằm xác định khả năng xuất hiện và hậu quả tiềm tàng của các sự kiện liên quan đến mệt mỏi và nhận dạng các rủi ro cần biện pháp giảm thiểu. Các quy trình đánh giá rủi ro phải xem xét các nguy cơ tiềm ẩn đã được xác định và liên kết chúng với:

1. Các quá trình khai thác;

2. Khả năng xuất hiện của chúng;

3. Các hậu quả có thể;

4. Tính hiệu quả của việc kiểm soát và các biện pháp ngăn chặn hiện hành đảm bảo an toàn.



c. Người khai thác phải xây dựng và thực thi quy trình giảm thiểu rủi ro bằng cách:

1. Lựa chọn chiến lược giảm thiểu rủi ro thích hợp;
2. Thực thi chiến lược giảm thiểu rủi ro; và
3. Theo dõi việc thực thi các chiến lược giảm thiểu rủi ro và tính hiệu quả khi thực thi các chiến lược đó.

#### **PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 15.063: QUÁ TRÌNH ĐẢM BẢO AN TOÀN HỆ THỐNG FRMS**

a. Người khai thác phải xây dựng và duy trì các quá trình đảm bảo an toàn của hệ thống FRMS nhằm:

1. Cung cấp việc theo dõi liên tục hiệu quả hệ thống FRMS, phân tích các xu hướng và các biện pháp đo lường nhằm thông qua hiệu lực của kiểm soát rủi ro an toàn do một môi gây ra. Nguồn gốc dữ liệu có thể bao gồm nhưng không hạn chế sau:

- i. Các báo cáo về nguy cơ tiềm ẩn và điều tra;
- ii. Các khảo sát và đánh giá;
- iii. Các nghiên cứu và xem xét về một môi.

2. Cung cấp quá trình chính thức nhằm quản lý sự thay đổi đòi hỏi phải bao gồm nhưng không giới hạn sau:

i. Việc nhận dạng các thay đổi trong môi trường khai thác có thể ảnh hưởng đến hệ thống FRMS;

ii. Việc nhận dạng các thay đổi trong tổ chức có thể ảnh hưởng đến hệ thống FRMS;

iii. Xem xét các công cụ có sẵn có thể sử dụng để duy trì và cải thiện hiệu quả hệ thống FRMS trước khi thực hiện sự thay đổi.

3. Cung cấp các cải tiến liên tục của hệ thống FRMS. Các cải tiến hệ thống phải bao gồm nhưng không giới hạn sau:

i. Việc giảm thiểu và sửa đổi các biện pháp kiểm soát rủi ro nhưng đã có ảnh hưởng không lường trước hoặc không còn cần thiết do sự thay đổi của môi trường khai thác hoặc môi trường tổ chức;

ii. Việc đánh giá thường xuyên phương tiện, trang thiết bị, hệ thống tài liệu và quy trình;

iii. Việc xác định các nhu cầu phải đưa vào các quy trình và quá trình mới nhằm giảm thiểu các rủi ro nảy sinh liên quan đến một môi.

#### **PHỤ LỤC 5 ĐIỀU 15.063: QUÁ TRÌNH THỨC ĐẨY HỆ THỐNG FRMS**

a. Quá trình thúc đẩy hệ thống FRMS hỗ trợ sự phát triển liên tục hệ thống FRMS, sự cải tiến liên tục hiệu quả tổng thể hệ thống và đạt được mức an toàn tối ưu.

b. Người khai thác phải thiết lập và thực thi các nội dung sau như là một phần của hệ thống FRMS:

1. Chương trình đào tạo nhằm đảm bảo năng lực của các cấp quản lý, thành viên tổ lái, tổ tiếp viên và các cá nhân có liên quan phù hợp với vai trò và trách nhiệm của họ được quy định trong hệ thống FRMS;

2. Kế hoạch thông tin liên lạc hữu hiệu của hệ thống FRMS nhằm:

i. Giải thích các chính sách, quy trình và trách nhiệm trong hệ thống FRMS tới các cá nhân, tổ chức có liên quan;

ii. Mô tả các kênh liên lạc được sử dụng để thu thập và phổ biến các thông tin liên quan đến hệ thống FRMS.

[www.LuatVietnam.vn](http://www.LuatVietnam.vn)

## PHỤ LỤC XIV

### Sửa đổi, bổ sung Phần 16 của Bộ QCATHK

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

#### 1. Sửa đổi tiêu đề Phần 16 như sau:

**“PHẦN 16: KIỂM SOÁT KHAI THÁC CỦA NGƯỜI KHAI THÁC”**

#### 2. Sửa đổi Điều 16.001 như sau:

**“16.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

a. Phần này đưa ra các quy định về điều phái bay của Người khai thác tàu bay yêu cầu phải thực hiện kiểm soát khai thác tàu bay của mình.

b. Phần này áp dụng cho Người khai thác tàu bay và người được Người khai thác chỉ định để ban hành lệnh điều phái bay và các cá nhân thực hiện chức năng đối với chuyến bay trong phạm vi kiểm soát khai thác.”

#### 3. Sửa đổi, bổ sung Điều 16.015 như sau:

**“16.015 YÊU CẦU TRÌNH ĐỘ NGƯỜI THỰC HIỆN CÁC CHỨC NĂNG KIỂM SOÁT KHAI THÁC**

a. Người có trình độ phù hợp sẽ được Người khai thác chỉ định để thực hiện các chức năng và chịu trách nhiệm kiểm soát khai thác từng chuyến bay trong vận tải hàng không thương mại.

b. Chỉ được nhận nhiệm vụ nhân viên điều phái hoặc thực hiện chức năng kiểm soát khai thác khi người đó đã hoàn thành nội dung huấn luyện chuyên môn bao gồm những thành tố đặc trưng cho phương pháp kiểm soát và giám sát khai thác bay được phê chuẩn.

c. Đối với các chuyến bay vận chuyển hành khách thường lệ theo lịch, một người lái có trình độ phù hợp hoặc nhân viên điều phái bay sẽ phải làm nhiệm vụ ở căn cứ khai thác để thực hiện các chức năng kiểm soát khai thác.

d. Người khai thác tàu bay có AOC phải sử dụng nhân viên điều phái có giấy phép còn hiệu lực quy định tại Phần 7 và yêu cầu về trình độ quy định tại Phần 14 của Bộ QCATHK để thực hiện các chức năng điều phái bay và kiểm soát khai thác đối với tàu bay 20 ghế hành khách trở lên.

e. Đối với các chuyến bay khác, người có trình độ phù hợp quy định tại Phần 14 của Bộ QCATHK có thể thực hiện các trách nhiệm kiểm soát khai thác và đảm bảo hỗ trợ khai thác bay.

f. Đối với khai thác bay taxi 01 người lái, chỉ yêu cầu người có trình độ tương đương PIC thực hiện chức năng kiểm soát khai thác.”

**4. Sửa đổi khoản b Điều 16.017 như sau:**

“b. Chỉ được chỉ định là nhân viên điều phái bay làm nhiệm vụ 12 giờ liên tục trong 24 giờ khi người đó được nghỉ xen kẽ 10 giờ.”

**5. Sửa đổi, bổ sung điểm 5 khoản a Điều 16.023 như sau:**

“5. Trong trường hợp khẩn nguy:

i. Thực hiện các quy trình áp dụng nêu trong tài liệu hướng dẫn khai thác nhưng không được trái với quy trình kiểm soát không lưu;

ii. Cung cấp những thông tin cần thiết cho người chỉ huy tàu bay thực hiện an toàn chuyến bay bao gồm cả các sửa đổi của kế hoạch bay.”

**6. Sửa đổi khoản d Điều 16.030 như sau:**

“d. Tài liệu lệnh điều phái bay này phải được lưu giữ tại sân bay khởi hành bởi người được chỉ định của Người khai thác, trừ khi Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn địa điểm lưu trữ khác.”

**7. Sửa đổi khoản a Điều 16.040 như sau:**

“a. Chỉ được ban hành lệnh điều phái bay khi nắm rõ các báo cáo về điều kiện khí tượng và dự báo thời tiết trên đường bay và khu vực khai thác sẽ bay qua bao gồm các sân bay có thể được sử dụng.”



**PHỤ LỤC XV**  
**Sửa đổi, bổ sung Phần 17 Bộ QCATHK**

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

**1. Sửa đổi tiêu đề Phần 17 như sau:**

**“PHẦN 17: TRỌNG TẢI, CÂN BẰNG VÀ TÍNH NĂNG TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC”**

**2. Sửa đổi, bổ sung Điều 17.001 như sau:**

**“17.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

a. Phần này đưa ra các yêu cầu đối với trọng lượng, cân bằng, tính năng của tàu bay và các giới hạn khai thác tàu bay, bổ sung cho các giới hạn chung trong Phần 10 Bộ QCATHK.

b. Các yêu cầu của Phần này áp dụng đối với khai thác tàu bay:

1. Khai thác vận tải thương mại;
2. Hàng không chung được thực hiện bởi:
  - i. Tàu bay phân lục;
  - ii. Tàu bay lớn.

c. Phần này áp dụng cho các tổ chức, cá nhân khai thác tàu bay và những người thay mặt các tổ chức, cá nhân đó thực hiện công việc.”

**3. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 17.007 như sau:**

“a. Người khai thác tàu bay là đối tượng điều chỉnh của Phần này phải tuân thủ các yêu cầu tối thiểu được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận hoặc phê chuẩn theo các quy định trong Phần này.”

**4. Bổ sung Điều 17.009 như sau:**

**“17.009 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Chương này đưa ra các yêu cầu về phê chuẩn tính năng sẽ được sử dụng bởi Người khai thác tàu bay.”

**5. Sửa đổi, bổ sung Điều 17.010 như sau:**

**“17.010 PHÊ CHUẨN CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG**

a. Đối với các tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam, Người khai thác và người lái phải tuân thủ các yêu cầu đầy đủ và chi tiết về tính năng do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn cho tàu bay trong quá trình phê chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay.

b. Đối với các tàu bay đăng ký quốc tịch nước ngoài được khai thác theo AOC do Việt Nam cấp, Người khai thác phải tuân thủ các yêu cầu đầy đủ và chi tiết về tính năng được Nhà chức trách chịu trách nhiệm thiết kế và sản xuất phê chuẩn và sử dụng trong quá trình phê chuẩn cho tàu bay đó với điều kiện các yêu cầu này đáp ứng các quy định tối thiểu trong Phần này.”

**6. Bổ sung điểm 4 khoản a Điều 17.013 như sau:**

“4. Cục Hàng không dân dụng Bra-xin.”

**7. Bổ sung Điều 17.016 như sau:**

**“17.016 MIỄN TRỪ ĐỐI VỚI CÁC TIÊU CHUẨN TÍNH NĂNG ĐƯỢC QUỐC TẾ CÔNG NHẬN**

a. Khi các tiêu chuẩn quy định tại Phụ ước 8 của Công ước Chi-ca-gô thay đổi hoặc sửa đổi ảnh hưởng đến tính năng của loại tàu bay cụ thể, Nhà chức trách có thể cấp miễn trừ để cho phép tàu bay tiếp tục khai thác sau ngày các sửa đổi hoặc bổ sung có hiệu lực song song với việc tàu bay được nâng cấp để đáp ứng tiêu chuẩn mới.

b. Chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay phải đề nghị Nhà chức trách cho phép miễn trừ cùng với kế hoạch cải tạo dự kiến để đáp ứng các tiêu chuẩn với thời hạn sớm nhất.”

**8. Bổ sung Điều 17.019 như sau:**

**“17.019 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Chương này đưa ra các yêu cầu tối thiểu về giám sát và các quy trình áp dụng để tính trọng lượng và cân bằng.”

**9. Sửa đổi, bổ sung Điều 17.037 vào Chương D như sau:**

**“17.037 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Chương này đưa ra các yêu cầu tối thiểu đối với việc tính toán trọng tải và tính năng khai thác cho từng chuyến bay cụ thể.”

**10. Bổ sung Điều 17.038 như sau:**

**“17.038 NGUỒN DỮ LIỆU TÍNH NĂNG**

Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các dữ liệu được phê chuẩn về tính năng trong hướng dẫn khai thác bay được sử dụng để xác định việc tuân thủ các yêu cầu của Phần này được bổ sung với các dữ liệu được phê chuẩn bởi Cục Hàng không Việt Nam.”

**11. Bổ sung Điều 17.039 như sau:**

**“17.039 DỮ LIỆU VỀ CHƯỚNG NGẠI VẬT**

a. Người khai thác tàu bay phải sử dụng dữ liệu về chương ngại vật có sẵn áp dụng cho các giai đoạn cất cánh, lấy độ cao, tiếp cận và hạ cánh cho mục đích tính toán tính năng quy định tại Phần này.

b. Người khai thác tàu bay phải sử dụng dữ liệu về chương ngại vật được chấp thuận bởi Nhà chức trách dành cho giai đoạn cất cánh, hạ cánh và trong khi bay đối với khai thác như sau:

1. Tàu bay lớn;
2. Tàu bay tuốc-bin;
3. Trục thẳng trong khu vực đông dân cư.

c. Việc tính toán phải bao gồm các yếu tố có thể ảnh hưởng đến độ chính xác của các biểu đồ khi dùng dữ liệu độ cao.”

## **12. Sửa đổi, bổ sung các khoản c, d, e Điều 17.040 như sau:**

“c. Khi tính toán các yêu cầu về giới hạn tính năng đối với các động cơ hoạt động và đối với động cơ không hoạt động, người thực hiện tính toán phải tính toán chính xác về:

1. Các giai đoạn của chuyến bay:
  - i. Trọng lượng của tàu bay;
  - ii. Quy trình khai thác;
  - iii. Ảnh hưởng của việc tiêu thụ nhiên liệu và dầu đến trọng lượng của tàu bay;
  - iv. Ảnh hưởng của việc tiêu thụ nhiên liệu đến nhiên liệu dự phòng do phải thay đổi đường bay, gió và cấu hình tàu bay;
  - v. Tính toán ảnh hưởng của việc xả nhiên liệu trong khi bay đến trọng lượng của tàu bay và nhiên liệu dự phòng nếu được chấp thuận và áp dụng phương án xả nhiên liệu trong khi bay;
  - vi. Ảnh hưởng của các hệ thống chống đóng băng và điều kiện thời tiết bất buộc phải sử dụng hệ thống này;
  - vii. Nhiệt độ bên ngoài và gió dọc theo tuyến đường bay dự định và bay chuyển hướng theo kế hoạch;
  - viii. Đường bay và độ cao tối thiểu không có chương ngại vật.

### **2. Trong quá trình cất và hạ cánh:**

- i. Điều kiện đường cất cánh hay khu vực cất cánh bao gồm mọi chất rắn (nước, bùn loãng, tuyết, băng trên đường băng đối với tàu bay; điều kiện mặt nước đối với thủy phi cơ);
- ii. Độ dốc của đường cất hạ cánh sử dụng;

- iii. Độ dài của đường cất hạ cánh bao gồm cả khoảng trống và khoảng dừng, nếu có;
- iv. Độ cao áp suất phù hợp với độ cao tại bãi cất và hạ cánh;
- v. Nhiệt độ bên ngoài hiện tại và gió khi cất cánh;
- vi. Nhiệt độ bên ngoài theo dự báo và gió tại điểm đến và bãi hạ cánh dự bị;
- vii. Đặc điểm vận hành trên mặt đất (động tác phanh) của loại tàu bay;
- viii. Địa hình và các thiết bị trợ giúp hạ cánh có thể ảnh hưởng đến quỹ đạo cất cánh, hạ cánh và lặn sau hạ cánh.

3. Các yếu tố trên phải được tính toán trực tiếp như các thông số khai thác hoặc gián tiếp trong khoảng hoặc giới hạn cho phép và có thể được cung cấp để tính toán tính năng.

4. Ở nơi có điều kiện khác so với điều kiện sử dụng làm cơ sở để tính toán tính năng có thể xác định sự tuân thủ bằng cách suy luận hoặc ước tính ảnh hưởng của các thay đổi trong các biến số cụ thể nếu các kết quả của việc suy luận hoặc ước tính về căn bản cũng chính xác như kết quả kiểm tra trực tiếp.

d. Khi tính đến ảnh hưởng của gió, các dữ liệu cất cánh dựa vào điều kiện tĩnh không có thể điều chỉnh bằng cách đưa thêm vào không nhiều hơn 50% thành phần gió ngược theo báo cáo và không ít hơn 150% thành phần gió xuôi theo báo cáo.

e. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo có các biện pháp phòng ngừa hợp lý để đảm bảo mức độ an toàn và rủi ro liên quan đến Chương này được duy trì trong các điều kiện khai thác dự kiến bao gồm những yêu cầu không nằm trong Phần này.”

### **13. Bổ sung Điều 17.043:**

#### **“17.043 GIỚI HẠN VỀ TRỌNG TẢI**

a. Chỉ được khai thác tàu bay với trọng tải tại thời điểm bắt đầu cất cánh không vượt quá trọng tải tối đa:

1. Theo giới hạn dành cho tàu bay đó được quy định trong Tài liệu hướng dẫn bay được phê chuẩn;

2. Để đảm bảo có thể dừng an toàn trước khi đạt vận tốc cất cánh an toàn;

3. Để đảm bảo an toàn khi tàu bay rời khỏi mặt đất và lấy độ cao sau khi cất cánh;

4. Đảm bảo vượt qua các chướng ngại vật trên đường bay với khoảng cách an toàn, có tính đến yếu tố giảm trọng lượng bao gồm cả mức tiêu hao nhiên liệu;



5. Đảm bảo hạ cánh an toàn tại điểm đến hoặc sân bay dự phòng (hoặc trong trường hợp trực thăng: sân bay trực thăng, bãi đáp...) tại thời điểm hạ cánh dự kiến;

6. Tuân thủ các tiêu chuẩn về tiếng ồn đối với tàu bay tại các sân bay và khu vực khai thác.

b. Các tính toán liên quan đến việc xác định trọng tải tối đa phải bao gồm áp suất độ cao tương ứng với mức cao sân bay các yếu tố tại khu vực đó.

c. Người khai thác tàu bay chỉ được phép khai thác vượt quá giới hạn quy định tại điểm 6 khoản a Điều này tại các địa điểm khi Nhà chức trách của Quốc gia liên quan cho phép miễn trừ nếu không có ảnh hưởng tiếng ồn.”

#### **14. Sửa đổi, bổ sung Chương E như sau:**

### **“CHƯƠNG E: TÍNH NĂNG TÀU BAY VÀ GIỚI HẠN KHAI THÁC**

#### **17.049 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Chương này đưa ra các yêu cầu về tính năng tối thiểu chấp nhận được trong khai thác tàu bay là đối tượng điều chỉnh của Phần này.

#### **MỤC I: TÀU BAY VỚI TÍNH NĂNG GIỚI HẠN**

#### **17.050 TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ**

a. Trừ trường hợp được nêu tại khoản b của Điều này, chỉ được khai thác tàu bay 01 động cơ để chuyên chở hành khách trong vận tải hàng không thương mại khi tàu bay khai thác:

1. Ban ngày;
2. Trong điều kiện VMC, ngoại trừ khi bay qua đỉnh của đám mây;
3. Trên các tuyến đường bay và khi chuyển hướng bay cho phép thực hiện hạ cánh bắt buộc an toàn trong trường hợp động cơ bị hỏng.

b. Chỉ được khai thác loại tàu bay 01 động cơ tuốc-bin để chuyên chở hành khách trong vận tải hàng không thương mại ban đêm hoặc theo IFR khi đã chứng minh cho Cục Hàng không Việt Nam rằng việc khai thác này được thực hiện ở mức độ an toàn và với tính năng đảm bảo.

#### **17.053 CÁC HẠN CHẾ VỀ TÍNH NĂNG CỦA TÀU BAY NHIỀU ĐỘNG CƠ**

a. Chỉ được khai thác tàu bay nhiều động cơ với sức chứa tối đa 09 hành khách có hạn chế về tính năng để chở khách trong vận tải hàng không thương mại khi việc chuyên chở tuân thủ những giới hạn khai thác quy định trong Phần này, trừ khi tàu bay đó chỉ khai thác với trọng lượng cho phép lấy độ cao với động cơ xung yếu không hoạt động như sau:

1. Ít nhất 200 ft một phút ngay sau khi cất cánh;
2. Ít nhất 50 ft một phút khi khai thác tại độ cao bay IFR tối thiểu trên đường bay (MEAs) của tuyến đường dự định hoặc chuyển hướng theo kế hoạch hoặc tại độ cao 5000 ft MSL, chọn giá trị cao hơn;
3. Ít nhất 200 ft một phút khi lấy lại độ cao sau khi đình chỉ hạ cánh.
  - b. Nếu tính năng của tàu bay theo tính toán thấp hơn tính năng quy định tại khoản a của Điều này, Người khai thác tàu bay phải tuân thủ các giới hạn tính năng áp dụng cho tàu bay một động cơ.

## **MỤC II: TÀU BAY LỚN HOẶC TÀU BAY TUỐC-BIN**

### **17.060 GIAI ĐOẠN CẤT CÁNH VÀ LẤY ĐỘ CAO**

a. Chỉ được bắt đầu thực hiện cất cánh tàu bay trong trường hợp động cơ mất khả năng hoạt động hoặc các nguyên nhân khác tại bất kỳ thời điểm nào trong giai đoạn cất cánh với việc tính toán tính năng cho phép thực hiện:

1. Hủy cất cánh và dừng trong khoảng cách dừng khẩn cấp hoặc trong độ dài còn lại của đường cất, hạ cánh;

2. Tiếp tục cất cánh và vượt các chướng ngại vật trong đường cất cánh một cách an toàn quy định tại khoản c Điều này cho đến khi tàu bay lấy đủ độ cao để thực hiện chuyển bay an toàn.

b. Việc xác định độ dài của đường cất cánh hiện có phải tính đến trường hợp làm rút ngắn chiều dài đường băng do hoạt động của các tàu bay trước khi cất cánh.

c. Chỉ được cất cánh một tàu bay khi các yêu cầu sau đây được đáp ứng nhằm xác định khối lượng cất cánh tối đa cho phép:

1. Chiều dài chạy đà không được vượt quá chiều dài đường cất hạ cánh;

2. Đối với tàu bay cánh quạt:

- i. Độ dài đường chạy đà cất cánh không được lớn hơn độ dài của đường cất hạ cánh cộng với chiều dài của khoảng trống ngoại trừ độ dài của khoảng trống được đưa vào tính toán không lớn hơn  $\frac{1}{2}$  độ dài đường cất hạ cánh.

- ii. Khoảng dừng chạy đà cất cánh không được dài hơn độ dài của đường cất hạ cánh cộng với chiều dài của khoảng dừng tại thời điểm tàu bay đạt tốc độ V1.

3. Đối với tàu bay động cơ pit-tông: tại thời điểm tàu bay cất cánh và đạt được vận tốc V1, khoảng dừng chạy đà cất cánh không được vượt quá chiều dài đường cất hạ cánh.

4. Nếu động cơ xung yếu bị hỏng tại thời điểm sau khi tàu bay đạt vận tốc V1 thì tàu bay tiếp tục cất cánh và vượt chướng ngại vật:

i. Tại độ cao tối thiểu là 9,1 m (35 ft) theo phương thẳng đứng đối với máy bay động cơ tuốc-bin hoặc 15,2 m (50 ft) đối với máy bay động cơ pit-tông;

ii. Tại độ cao tối thiểu là 60 m (200 ft) theo phương nằm ngang trong ranh giới của sân bay và tại độ cao tối thiểu 90 m (300 ft) theo phương nằm ngang sau khi vượt qua ranh giới sân bay mà không phải nghiêng tàu bay lớn hơn 15 độ tại mọi điểm trên vết cất cánh.

5. Khi xác định khu vực cất cánh vượt chướng ngại vật, các điều kiện khai thác như gió ngang và dẫn đường chính xác phải được đưa vào

### **17.063 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG VỚI TẤT CẢ CÁC ĐỘNG CƠ HOẠT ĐỘNG**

Chỉ được thực hiện cất cánh máy bay động cơ pit-tông khi trọng tải cho phép tàu bay lấy độ cao với tỷ lệ tối thiểu là  $6,9 V_{SO}$ , với tất cả các động cơ đều hoạt động tại độ cao tối thiểu là 300 m (1000 ft) so với địa hình và chướng ngại vật trong vòng 10 dặm về mỗi bên của vết bay dự định.

### **17.065 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG VỚI MỘT ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG**

a. Trong trường hợp 01 động cơ xung yếu không hoạt động tại bất kỳ thời điểm nào trên đường bay hoặc chuyển hướng theo kế hoạch sau đó, chỉ được phép cất cánh tàu bay khi các tính toán tính năng chứng tỏ rằng tàu bay có thể tiếp tục bay đến sân bay mà ở đó cho phép tàu bay hạ cánh an toàn theo quy định tại Điều 17.070 mà không phải bay dưới độ cao an toàn tối thiểu tại bất kỳ điểm nào;

b. Trong trường hợp bị hỏng một động cơ tại thời điểm quan trọng nhất của tuyến đường bay có thể tiếp tục chuyển bay đến sân bay thích hợp để hạ cánh, chỉ được thực hiện cất cánh máy bay hai động cơ sử dụng trong vận tải hàng không thương mại khi tàu bay có thể:

1. Đối với máy bay động cơ pit-tông:

i. Lấy độ cao với tốc độ tối thiểu là  $0,079 (0,106/\text{số động cơ lắp trên máy bay}) \times V_{SO}$  ( $V_{SO}$  được tính bằng knots) tại độ cao 300 m (1,000 ft) so với mọi loại địa hình và chướng ngại vật trong phạm vi 9,3 km (5 sm) về mỗi bên của vết bay dự định;

ii. Đường dốc lên tại độ cao tối thiểu là 450 m (1500 ft) so với sân bay nơi máy bay dự định hạ cánh.

2. Đối với loại máy bay vận tải động cơ tuốc-bin:

i. Đường dốc lên tại độ cao tối thiểu là 300 m (1000 ft) so với mọi loại địa hình và chướng ngại vật trong phạm vi tối thiểu 9,3 km (5 sm) về mỗi bên của vết bay dự định;



ii. Đường bay thực từ độ cao bay bằng đến sân bay dự định hạ cánh có độ cao vượt chướng ngại vật tối thiểu là 600 m (2000 ft) so với mọi loại địa hình và chướng ngại vật trong phạm vi 9,3 km (5 sm) về mỗi bên của vệt bay dự định;

iii. Đường dốc lên tại độ cao tối thiểu là 450 m (1500 ft) so với sân bay nơi máy bay dự định hạ cánh.

c. Tốc độ lấy độ cao quy định tại tiết i điểm 1 khoản a Điều này có thể được thay thế bằng 0.026 V đối với các tàu bay vận tải lớn được cấp Giấy chứng nhận loại trước năm 1953.

d. Phạm vi tối thiểu 9,3 km (5 sm) về mỗi bên của vệt bay quy định tại khoản a Điều này phải tăng lên thành 18.5 km (10 sm) nếu độ chính xác dẫn đường không đạt được 95% mức quy định.

e. Người khai thác có AOC phải thực hiện việc tính toán này khi xây dựng các dữ liệu tính năng ban đầu và phải đảm bảo đưa kết quả tính toán vào phần tính năng trong kế hoạch khai thác bay.

## **17.067 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG VỚI HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG**

a. Chỉ được phép cất cánh một tàu bay có 03 hoặc nhiều hơn 03 động cơ khi không có sân bay hạ cánh phù hợp trong vòng 90 phút tại bất kỳ điểm nào dọc theo đường bay dự định (với tất cả các động cơ hoạt động ở công suất bay) trong trường hợp mất đồng thời hai động cơ xung yếu tại điểm xung yếu nhất dọc theo đường bay đó và tiếp tục đến một sân bay hạ cánh phù hợp khi:

### **1. Đối với tàu bay động cơ tuốc-bin:**

i. Đường bay thực (có xem xét nhiệt độ dọc đường bay) có độ cao vượt chướng ngại vật tối thiểu là 2.000 ft so với mọi loại địa hình và chướng ngại vật trong phạm vi 5 sm (4.34 NM) về mỗi bên của vệt bay dự định;

ii. Đường dốc lên tại độ cao tối thiểu là 1.500 ft so với sân bay nơi máy bay dự định hạ cánh;

iii. Có đủ nhiên liệu để tiếp tục đến độ cao tối thiểu là 1.500 ft so với mức cao sân bay dự định hạ cánh và 15 phút bay sau đó với công suất bay bằng.

### **2. Đối với tàu bay động cơ pit-tông:**

i. Tốc độ lấy độ cao tại  $0,013 \times V_{SO}^2$  so ft/phút tại độ cao 1.000 ft so với mặt đất hoặc chướng ngại vật cao nhất trong vòng 10 dặm về mỗi bên của vệt bay dự định, hoặc tại độ cao 5.000 feet, chọn giá trị cao hơn;

ii. Có đủ nhiên liệu để tiếp tục đến độ cao tối thiểu là 300 m (1.000 ft) so với mực cao sân bay dự định hạ cánh.



b. Việc tính toán tính năng phải bao gồm tính toán lượng nhiên liệu và dầu tiêu thụ sau khi động cơ không hoạt động với lượng tiêu thụ cho phép theo quy định tại AFM.

c. Khi hai động cơ của máy bay động cơ pit-tông được dự đoán sẽ hỏng tại độ cao trên độ cao tối thiểu quy định thì không cần phải tuân thủ tốc độ lấy độ cao theo quy định trong suốt quá trình giảm độ cao từ độ cao bay bằng xuống độ cao tối thiểu yêu cầu nếu có thể đáp ứng các yêu cầu này khi đạt đến độ cao tối thiểu yêu cầu và giả thiết rằng việc giảm độ cao trên đường bay thực và tốc độ giảm độ cao lớn hơn  $0,013 \times V^2_{SO}$  lần so với tốc độ trong dữ liệu tính năng được phê chuẩn.

d. Nếu được phép xả nhiên liệu trong khi bay hoặc theo kế hoạch, trọng lượng của máy bay tại điểm hai động cơ bị hỏng được coi như không nhỏ hơn trọng lượng của tàu bay khi đầy đủ nhiên liệu để bay đến sân bay và đến tại độ cao tối thiểu là 300 m (1.000 ft) so với mức cao sân bay đó.

#### **17.070 GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH**

a. Người khai thác phải đánh giá tính năng để đảm bảo tàu bay tại sân bay dự định hạ cánh và tại các sân bay dự bị sau khi vượt qua tất cả các chướng ngại vật với biên độ an toàn có thể hạ cánh để đảm bảo rằng tàu bay có thể dừng lại trong độ dài đường hạ cánh sẵn có hoặc đối với thủy phi cơ thì đạt tốc độ tối thiểu cho phép tuân thủ các quy định của Phần này.

b. Người khai thác tàu bay phải tính đến các khác biệt về kỹ thuật tiếp cận và hạ cánh nếu các khác biệt chưa được đề cập trong dữ liệu tính năng của nhà sản xuất tàu bay.

c. Chỉ được thực hiện cất cánh máy bay vận tải hàng không thương mại khi trọng lượng của máy bay khi đến sân bay dự định đến hoặc đến bất kỳ sân bay dự bị nào trong kế hoạch đều cho phép máy bay hạ cánh dừng hẳn từ điểm ở độ cao 50 ft so với chỗ giao nhau của mặt phẳng vượt chướng ngại vật với đường cất hạ cánh và trong khoảng:

1. 60% của độ dài quy định của mỗi đường cất hạ cánh đối với máy bay động cơ tuốc-bin;

2. 70% của độ dài quy định của mỗi đường cất hạ cánh đối với máy bay động cơ pit-tông.

d. Với mục đích xác định trọng lượng hạ cánh cho phép tại sân bay dự định đến, người xác định giới hạn hạ cánh phải đảm bảo:

1. Máy bay sẽ hạ cánh trên đường cất hạ cánh thích hợp nhất và ở hướng thích hợp nhất khi máy bay vẫn đang bay;

2. Máy bay hạ cánh trên đường cất hạ cánh thích hợp nhất có tính đến tốc độ gió và hướng gió, điều kiện đường cất hạ cánh, đặc điểm vận hành trên

mặt đất của máy bay và các điều kiện khác như thiết bị trợ giúp hạ cánh và địa hình.

e. Nếu đường cất hạ cánh tại sân bay hạ cánh được báo cáo hay dự đoán là ướt hoặc trơn, cự ly có thể hạ cánh ít nhất phải bằng 115% cự ly hạ cánh yêu cầu trừ khi trên cơ sở chứng minh kỹ thuật hạ cánh thực tế trên đường cất hạ cánh ướt hoặc trơn, cự ly hạ cánh ngắn hơn (nhưng được không ngắn hơn cự ly quy định trong khoản a Điều này) đã được phê chuẩn cho loại và kiểu máy bay cụ thể và thông tin này đã được đưa vào tài liệu AFM.

g. Máy bay vận tải động cơ tuốc-bin bị cấm cất cánh khi không đáp ứng các yêu cầu tại điểm 2 khoản d của Điều này có thể cất cánh nếu sân bay dự bị được xác định là đáp ứng các yêu cầu trong khoản d của Điều này.”

#### **15. Sửa đổi, bổ sung Chương F như sau:**

### **“CHƯƠNG F: TÍNH NĂNG VÀ GIỚI HẠN KHAI THÁC TRỰC THĂNG**

#### **17.080 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Phần này đưa ra các yêu cầu tối thiểu về tính năng đối với khai thác trực thăng là đối tượng điều chỉnh của Phần này.

#### **MỤC I: QUY ĐỊNH CHUNG VỀ TRỰC THĂNG**

#### **17.083 YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG DỰA TRÊN SỐ LƯỢNG HÀNH KHÁCH**

a. Chỉ được khai thác trực thăng với số hành khách:

1. Lớn hơn 19 khi trực thăng khai thác tuân thủ các yêu cầu khai thác của trực thăng hạng 1.

2. Từ 09 đến 19 hành khách khi trực thăng khai thác tuân thủ các yêu cầu khai thác của trực thăng hạng 1 hoặc 2.

3. 09 hành khách hoặc ít hơn khi trực thăng khai thác tuân thủ các yêu cầu khai thác của trực thăng hạng 1, 2 hoặc 3.

b. Các hạn chế chặt chẽ hơn liên quan đến khai thác trực thăng hạng 2 và 3 trong khu vực đông dân cư quy định tại Điều 10.344.

c. Nhà chức trách có thể cấp một hoặc nhiều hơn miễn trừ dựa trên đánh giá rủi ro các yếu tố giảm nhẹ hiện có với điều kiện mức độ an toàn nhất định được duy trì bao gồm:

1. Loại hình khai thác và đặc tính của chuyến bay;
2. Địa hình trên đó chuyến bay được thực hiện;
3. Khả năng động cơ xung yếu không hoạt động và tần suất xảy ra;
4. Quy trình duy trì độ tin cậy của động cơ;

5. Huấn luyện và quy trình khai thác để giảm thiểu tần suất hỏng động cơ;
6. Cài đặt và đưa vào sử dụng hệ thống theo dõi.

### **17.085 TÍNH TOÁN GIÓ**

Để xác định tính năng của trực thăng khi hạ và cất cánh ngoài các quy định tại Chương C, D của Phần này, tốc độ gió cho phép không được lớn hơn 50% tốc độ gió ngược khi tốc độ gió từ 5 dặm trở lên hoặc:

1. Khi cất và hạ cánh với gió xuôi cho phép trong AFM không ít hơn 150% tốc độ gió cạnh được phép;
2. Trường hợp thiết bị đo gió cho phép đo chính xác về vận tốc gió trên các điểm cất và hạ cánh, các giá trị này có thể thay đổi.

### **17.087 XÁC ĐỊNH VÙNG CHƯỚNG NGẠI VẬT**

a. Đối với các yêu cầu về giới hạn bề mặt chướng ngại vật, một vật thể được coi là chướng ngại vật nếu khoảng cách nằm ngang từ vật thể này tới điểm gần nhất của bề mặt dưới vệt bay không lớn hơn:

1. Đối với khai thác VFR: một nửa của bề ngang FATO tối thiểu (hoặc chỉ số tương đương sử dụng trong hướng dẫn bay của trực thăng) được xác định trong hướng dẫn bay trực thăng (hoặc khi bề ngang không được xác định thì 0,75D) cộng với 0,25D (hoặc 3 m, tùy điều kiện nào lớn hơn), cộng với:

- i. 0,10 DR đối với khai thác VFR ban ngày;
- ii. 0,15 DR đối với khai thác VFR ban đêm;

2. Đối với khai thác IFR: 1,5D (hoặc 30 m, tùy điều kiện nào lớn hơn), cộng với:

- i. 0,10 DR đối với khai thác IFR dẫn đường chính xác;
- ii. 0,15 DR đối với khai thác IFR dẫn đường tiêu chuẩn;
- iii. 0,30 DR đối với khai thác IFR không dẫn đường.

b. Đối với khai thác cất cánh bằng mắt thường và chuyển sang IFR/IMC tại điểm chuyển giao:

1. Các yêu cầu của điểm 1 khoản a Điều này sẽ được áp dụng cho đến khi trực thăng tiếp cận điểm chuyển giao;

2. Các yêu cầu tại điểm 2 khoản a Điều này áp dụng sau điểm chuyển giao.

c. Đối với cất cánh sử dụng quy trình cất cánh dự phòng hoặc với chuyển động theo phương ngang nhằm mục đích giới hạn tĩnh không tại điểm 4 khoản d dưới đây, chướng ngại vật nằm dưới vệt bay dự phòng (vệt bay ngang) phải được đưa vào tính toán với khoảng cách ngang không lớn hơn một nửa của bề ngang FATO tối thiểu (hoặc thuật ngữ tương đương sử dụng trong AFM của trực thăng) được xác định trong AFM của trực thăng (trong trường hợp không



bề ngang được xác định  $0,75D$  cộng với  $0,25$  lần  $D$  hoặc  $3$  m tùy điều kiện nào lớn hơn) cộng với:

1.  $0,10$  khoảng cách từ cạnh sau của FATO đối với khai thác VFR ban ngày;

2.  $0,15$  khoảng cách từ cạnh sau của FATO đối với khai thác VFR ban đêm.

d. Chương ngại vật có thể được bỏ qua nếu nằm trước:

1.  $7$  R đối với khai thác ban ngày nếu đảm bảo rằng độ dẫn đường chính xác có thể đạt được bằng cách tham khảo các dấu hiệu trực quan thích hợp trong quá trình lấy độ cao;

2.  $10$  R đối với khai thác ban đêm nếu đảm bảo rằng độ dẫn đường chính xác có thể đạt được bằng cách tham khảo các dấu hiệu trực quan thích hợp trong quá trình lấy độ cao;

3.  $300$  m nếu độ dẫn đường chính xác có thể đạt được nếu sử dụng công cụ dẫn đường;

4.  $900$  m trong các trường hợp khác.

5. Dẫn đường tiêu chuẩn bao gồm ADF và VOR. Dẫn đường chính xác bao gồm ILS, MLS hoặc các biện pháp dẫn đường chính xác khác.

e. Điểm chuyển giao không được phép nằm trước điểm cuối của khoảng cách cất cánh yêu cầu (TODRH) đối với trực thăng hạng 1 và trước điểm xác định sau cất cánh (DPATO) đối với trực thăng hạng 2.

f. Khi xác định vật bay tiếp cận hệt, sự khác biệt của vùng chương ngại vật xác định chỉ được áp dụng sau khoảng kết thúc của độ dài đường cất cánh hiện có.

## **17.090 KHU VỰC KHAI THÁC FATO**

a. Đối với khai thác trực thăng hạng 1, kích cỡ của vùng cất cánh và tiếp cận chót (FATO) ít nhất phải bằng kích cỡ quy định tại hướng dẫn bay của trực thăng.

b. FATO có kích thước nhỏ hơn kích thước quy định tại hướng dẫn bay trực thăng có thể được chấp nhận nếu trực thăng có khả năng treo với 01 động cơ không hoạt động.

## **MỤC II: KHAI THÁC TRỰC THĂNG HẠNG 1**

### **17.093 GIAI ĐOẠN CẤT CÁNH VÀ LẤY ĐỘ CAO CỦA TRỰC THĂNG HẠNG 1**

a. Trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động trước hoặc tại thời điểm quyết định cất cánh, trực thăng phải:



1. Có khả năng hủy cất cánh và dừng lại trong khu vực đình chỉ cất cánh;

2. Tiếp tục cất cánh và vượt qua tất cả chướng ngại vật nằm trong vệt bay cho đến khi trực thăng đạt được độ cao tuân thủ các quy định tại Điều 17.095 trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động tại hoặc sau thời điểm quyết định cất cánh.

b. Để đáp ứng các yêu cầu của điểm 1 khoản a Điều này, trọng lượng cất cánh phải tính toán phải chỉ rõ độ dài yêu cầu hủy cất cánh phải lớn hơn độ dài cất cánh sẵn có.

c. Để đáp ứng các yêu cầu của điểm 2 khoản a Điều này, trọng lượng cất cánh tính toán phải chỉ rõ độ dài đường cất cánh yêu cầu không được lớn hơn độ dài đường cất cánh sẵn có.

d. Trọng lượng cất cánh tính toán phải chỉ rõ trọng lượng cất cánh tối đa không được vượt quá quy định tại Tài liệu hướng dẫn bay trực thăng để có thể đạt tốc độ lấy độ cao 100 ft/phút tại độ cao 60 m (200 ft) và 150 ft/phút tại độ cao 300 m (1.000 ft) trên bề mặt sân bay trực thăng với 01 động cơ xung yếu không hoạt động và động cơ còn lại khai thác với cường độ phù hợp. Thuyết minh bằng đồ họa cho các yêu cầu của Điều này được nêu tại Phụ lục 1 Điều 17.093.

e. Các yêu cầu nêu trên có thể được bỏ qua với điều kiện trực thăng với 01 động cơ xung yếu không hoạt động tại điểm quyết định cất cánh (TDP) có thể tiếp tục cất cánh vượt qua các chướng ngại vật từ cuối độ dài đường cất cánh có sẵn đến cuối độ dài đường cất cánh yêu cầu bởi biên độ 10.7 m (35 ft). Thuyết minh bằng đồ họa cho các yêu cầu của Điều này được nêu tại Phụ lục 1 Điều 17.093.

g. Đối với sân bay trực thăng trên cao, độ cao vượt chướng ngại vật thích hợp tính từ góc sân bay trực thăng trên cao phải được xem xét khi tính toán tính năng. Thuyết minh bằng đồ họa cho các yêu cầu của Điều này được nêu tại Phụ lục 1 Điều 17.093.

### **17.095 VỆT CẤT CÁNH ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 1**

a. Từ cuối độ dài cất cánh yêu cầu với động cơ xung yếu không hoạt động, trọng lượng cất cánh tính toán phải chỉ rõ vệt lấy độ cao có phân cách tối thiểu so với chướng ngại vật nằm trên vệt lấy độ cao và không thấp hơn:

1. 10,7 m (35 ft) đối với khai thác VFR;

2. 10,7 m (35 ft) cộng với 0.01 DR đối với khai thác IFR.

b. Bất kỳ chướng ngại vật nào quy định tại Điều 17.085 cũng phải được tính đến.

c. Trong trường hợp hướng cất cánh thay đổi hơn 15 độ, độ cao tối thiểu so với chướng ngại vật cũng phải được tăng lên 5 m (15 ft) từ điểm chuyển hướng.

d. Việc chuyển hướng nêu tại khoản c Điều này không được thực hiện trước khi đạt độ cao 60 m (200 ft) trên bề mặt đất cánh trừ khi được cho phép trong tài liệu hướng dẫn bay được phê chuẩn.

#### **17.097 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 1**

a. Khi động cơ xung yếu bị hỏng tại bất kỳ điểm nào trong khi bay bằng, trực thăng phải:

1. Có thể tiếp tục chuyển bay đến bãi hạ cánh đáp ứng các yêu cầu của Điều 17.103;

2. Không bay dưới độ cao bay tối thiểu tại mọi thời điểm.

b. Trọng lượng cất cánh tính toán phải cho phép khi động cơ xung yếu bị hỏng tại bất kỳ điểm nào trong đường bay dự định có thể tiếp tục chuyển bay đến bãi hạ cánh thích hợp với độ cao bay tối thiểu tại mọi thời điểm.

c. Người khai thác trực thăng không được phép bay bằng qua khu vực đông dân cư nếu thời gian bay đến bãi hạ cánh dự bị thích hợp vượt quá 120 phút trừ khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

#### **17.100 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG**

Chỉ được thực hiện cất cánh trực thăng hạng 1 được lắp đặt ba động cơ trở lên trong trường hợp 02 động cơ xung yếu cùng bị hỏng tại bất kỳ điểm nào trong giai đoạn bay bằng khi trực thăng có thể tiếp tục chuyển bay đến bãi hạ cánh phù hợp.

#### **17.103 GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 1**

a. Trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động tại bất kỳ thời điểm nào trong giai đoạn tiếp cận và hạ cánh, trước điểm quyết định hạ cánh trực thăng phải có thể:

1. Đến sân bay đến hoặc sân bay dự bị;

2. Vượt qua chướng ngại vật trên đường tiếp cận;

3. Hạ cánh và dừng lại trong cự ly có thể hạ cánh;

4. Đình chỉ hạ cánh và vượt mọi chướng ngại vật trên đường bay với khoảng cách an toàn được quy định tại Điều 17.095.

b. Trong trường hợp hỏng động cơ sau điểm quyết định hạ cánh, trực thăng phải có khả năng hạ cánh và dừng trong cự ly có thể hạ cánh.

c. Chỉ được thực hiện cất cánh trực thăng khi trọng lượng hạ cánh tính toán tại sân bay đến hoặc sân bay dự bị cho phép:

1. Trực thăng không được phép vượt quá trọng lượng cất cánh tối đa quy

định trong Tài liệu hướng dẫn bay đối với quy trình khai thác cho phép sử dụng và đạt tốc độ lấy độ cao 100 ft/phút tại độ cao 60 m (200 ft) và 150 ft/phút tại độ cao 300 m (1.000 ft) trên bề mặt sân bay trực thăng với động cơ xung yếu không hoạt động và động cơ còn lại hoạt động với công suất thích hợp;

2. Cự ly hạ cánh yêu cầu không vượt quá cự ly có thể hạ cánh trừ khi trực thăng với động cơ xung yếu không hoạt động tại điểm quyết định hạ cánh có thể vượt các chướng ngại vật trên đường tiếp cận khi hạ cánh;

3. Trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động tại bất kỳ điểm nào sau điểm quyết định hạ cánh có thể hạ cánh và dừng lại hãm trong phạm vi FATO;

4. Trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động tại điểm quyết định hạ cánh hoặc bất kỳ điểm nào trước điểm quyết định hạ cánh có thể cho phép hạ cánh hoặc dừng hãm lại trong phạm vi FATO hoặc vượt qua khi tuân thủ các quy định của Điều 17.095. Thuyết minh đồ họa các quy định đối với hạ cánh tại sân bay trực thăng và sân bay trực thăng trên cao được nêu tại Phụ lục 1 và Phụ lục 2 Điều 17.103.

### **MỤC III: KHAI THÁC TRỰC THĂNG HẠNG 2**

#### **17.105 GIAI ĐOẠN CẮT CÁNH VÀ LẤY ĐỘ CAO ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 2**

a. Trực thăng phải có thể tiếp tục cắt cánh và vượt qua tất cả chướng ngại vật nằm trong đường bay với khoảng cách an toàn cho đến khi trực thăng đạt được độ cao tuân thủ các quy định tại Điều 17.107 trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động tại bất kỳ thời điểm nào sau khi đạt DPATO.

b. Trước khi đạt DPATO, động cơ xung yếu không hoạt động có thể dẫn đến trực thăng phải hạ cánh bắt buộc, vì vậy hoạt động khai thác của trực thăng phải được thực hiện hợp lý để cho phép hạ cánh bắt buộc an toàn.

c. Tải trọng cắt cánh tính toán phải chỉ rõ trọng lượng cắt cánh tối đa không được vượt quá quy định tại Tài liệu hướng dẫn bay trực thăng để có thể đạt tốc độ lấy độ cao 150 ft/phút tại độ cao 300 m (1.000 ft) trên bề mặt sân bay trực thăng với 01 động cơ xung yếu không hoạt động và động cơ còn lại khai thác với cường độ phù hợp. Thuyết minh đồ họa đối với các quy định của Điều này được nêu tại Phụ lục 1 và Phụ lục 2 Điều 17.105.

d. Sau khi đạt DPATO hoặc điểm tương đương không thấp hơn 60 m (200 ft) trên bề mặt cắt cánh với động cơ xung yếu không hoạt động:

1. Trong trường hợp hướng cắt cánh thay đổi hơn 15 độ, độ cao tối thiểu so với chướng ngại vật cũng phải được tăng lên 5 m (15 ft) từ điểm chuyển hướng;

2. Việc chuyển hướng nêu tại điểm 1 khoản d Điều này không được thực hiện trước khi đạt độ cao 60 m (200 ft) trên bề mặt cắt cánh trừ khi được cho phép trong tài liệu hướng dẫn bay được phê chuẩn.



## **17.107 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 2**

a. Khi động cơ xung yếu bị hỏng tại bất kỳ điểm nào trong khi bay bằng, trực thăng phải đảm bảo:

1. Có thể tiếp tục chuyển bay đến bãi hạ cánh đáp ứng các yêu cầu của Điều 17.113;
2. Không bay dưới độ cao bay tối thiểu tại mọi thời điểm.

## **17.110 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG**

Chỉ được thực hiện cất cánh trực thăng hạng 2 được lắp đặt 03 động cơ trở lên trong trường hợp 02 động cơ xung yếu cùng bị hỏng tại thời điểm trong giai đoạn bay bằng khi trực thăng có thể tiếp tục chuyển bay đến bãi hạ cánh phù hợp.

## **17.113 GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 2**

a. Trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động trước điểm xác định trước khi hạ cánh (DPBL), việc tính toán trọng lượng cho phép trực thăng có thể:

1. Đến sân bay hoặc sân bay dự bị;
2. Vượt qua chướng ngại vật trên đường tiếp cận;
3. Hạ cánh và dừng lại trong cự ly có thể hạ cánh;
4. Đình chỉ hạ cánh và vượt mọi chướng ngại vật trên đường bay với khoảng cách an toàn được quy định tại Điều 17.105. Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều này được nêu tại Phụ lục 1 và Phụ lục 2 Điều 17.113.

b. Sau khi đạt DPBL, việc động cơ xung yếu không hoạt động có thể dẫn đến việc trực thăng phải hạ cánh bắt buộc; vì vậy hoạt động khai thác của trực thăng phải được thực hiện hợp lý để cho phép hạ cánh bắt buộc an toàn.

## **MỤC IV: KHAI THÁC TRỰC THĂNG HẠNG 3**

### **17.115 CÁC HẠN CHẾ ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3**

a. Trừ khi được phép bởi Nhà chức trách, tất cả hoạt động khai thác trực thăng hạng 3 phải được thực hiện ngoài khu vực đông dân cư.

b. Trừ khi được Nhà chức trách phê chuẩn, không được phép thực hiện vận chuyển hàng không thương mại bằng trực thăng hạng 3:

1. Ngoài tầm nhìn từ mặt đất;
2. Ban đêm;
3. Khi trần mây thấp hơn 180 m (600 ft);



4. Khi tầm nhìn cất cánh và trên đường bay thấp hơn 800 m;
5. Trong điều kiện khí tượng yêu cầu bay bằng thiết bị.

### **17.117 GIAI ĐOẠN CẤT CÁNH VÀ LẤY ĐỘ CAO ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3**

a. Động cơ không hoạt động trong giai đoạn cất cánh và lấy độ cao có thể dẫn đến trực thăng phải hạ cánh bắt buộc, vì vậy hoạt động khai thác của trực thăng phải được thực hiện hợp lý để cho phép hạ cánh bắt buộc an toàn.

b. Ngoại trừ quy định tại khoản c Điều này, trọng lượng cất cánh không được vượt quá quy định tại Tài liệu hướng dẫn bay trực thăng cho phép trực thăng treo trên mặt đất với tất cả các động khai thác với công suất cất cánh.

c. Trong điều kiện mà việc treo trên mặt đất không thiết lập được, trọng lượng cất cánh không được phép lớn hơn trọng lượng cất cánh tối đa cho phép treo trực thăng với tất cả các động cơ hoạt động với công suất cất cánh.

d. Trọng lượng cất cánh tính toán phải chỉ rõ vật bay lấy độ cao có độ cao thích hợp so với mọi chướng ngại vật nằm trên vật lấy độ cao trong điều kiện tất cả các động cơ hoạt động.

### **17.120 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3**

a. Trực thăng phải có thể tiếp tục thực hiện đường bay dự định hoặc chuyển hướng đến sân bay dự bị theo kế hoạch mà không bay dưới độ cao tối thiểu thích hợp với tất cả các động cơ hoạt động.

b. Trên đường bay dự định, việc hỏng động cơ có thể khiến trực thăng phải hạ cánh khẩn cấp, vì vậy hoạt động khai thác của trực thăng phải được thực hiện hợp lý để cho phép hạ cánh bắt buộc an toàn.

c. Trọng lượng cất cánh tính toán phải chỉ rõ để đạt được độ cao thích tối thiểu trên đường bay dự định trong điều kiện tất cả các động cơ hoạt động.

### **17.123 GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3**

a. Tại bất kỳ điểm nào của vật bay tiếp cận và hạ cánh, việc động cơ không hoạt động có thể dẫn đến việc trực thăng phải hạ cánh bắt buộc, vì vậy hoạt động khai thác của trực thăng phải được thực hiện hợp lý để cho phép hạ cánh bắt buộc an toàn.

b. Trọng lượng hạ cánh tính toán tại sân bay đến hoặc dự bị phải:

1. Không vượt quá trọng lượng hạ cánh quy định tại tài liệu hướng dẫn bay cho phép trực thăng treo với tất cả các động cơ hoạt động với công suất cất cánh.

2. Trong điều kiện mà việc treo trên mặt đất không thiết lập được, trọng lượng cất cánh không được phép lớn hơn trọng lượng cất cánh tối đa cho phép treo trực thăng với tất cả các động cơ hoạt động với công suất cất cánh.

3. Có khả năng đình chỉ hạ cánh với tất cả các động cơ hoạt động tại bất kỳ điểm nào trên đường bay và vượt mọi chướng ngại vật với khoảng cách an toàn.”

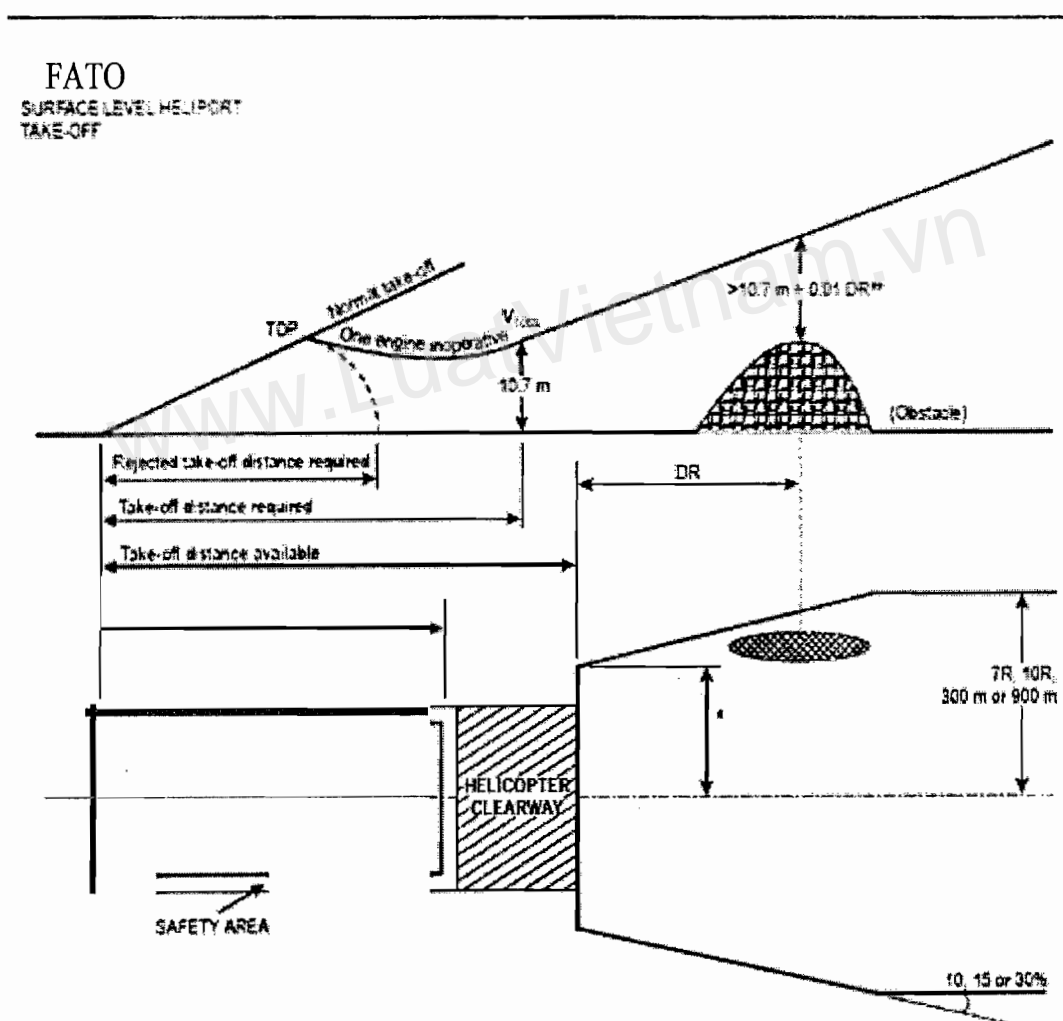
16. Bãi bỏ Chương G.

17. Bãi bỏ Chương H.

18. Bổ sung các Phụ lục 1, 2, 3 Điều 17.093 như sau:

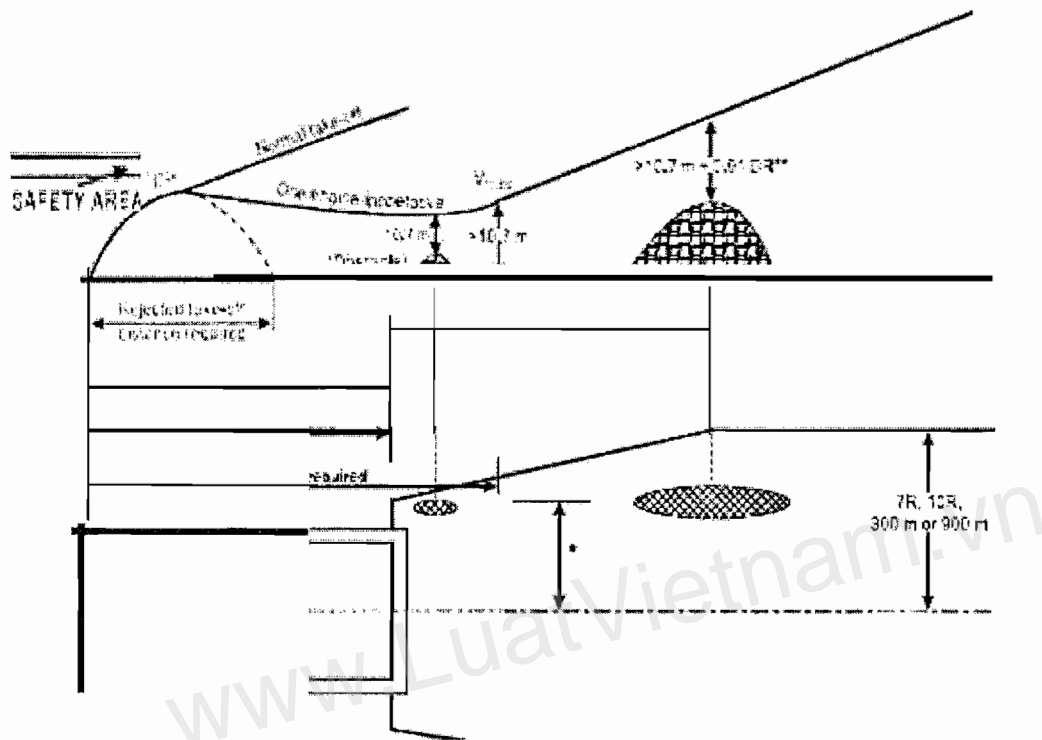
### “PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.093: CÁT CÁNH TỪ MẶT ĐẤT – TRỰC THĂNG HẠNG 1

*Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.093*



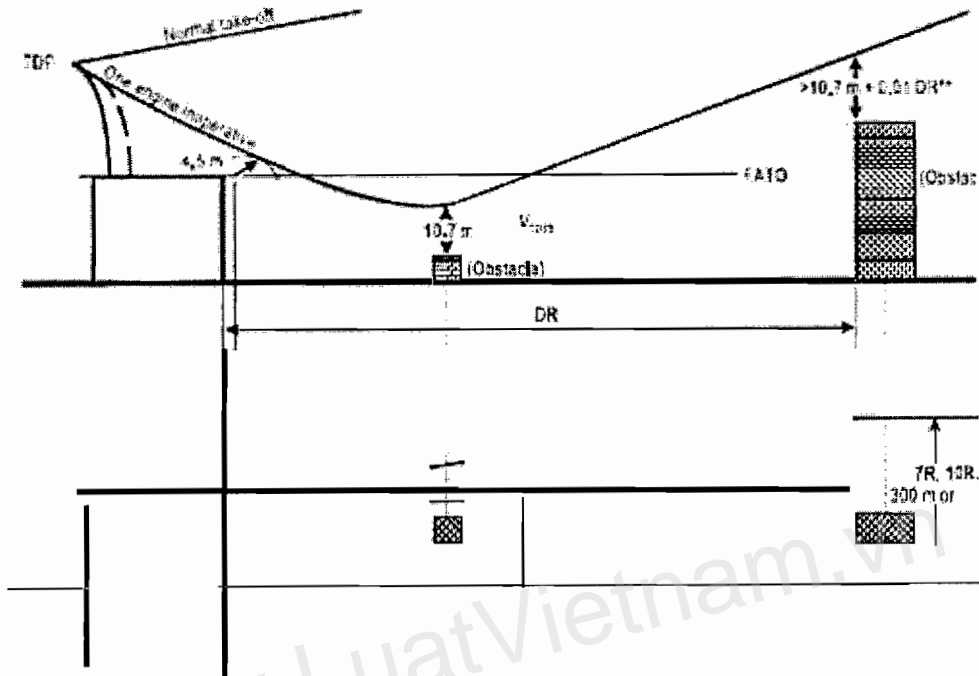
## PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.093: CẮT CẢNH TỪ MẶT ĐẤT (PHƯƠNG ÁN DỰ PHÒNG) – TRỰC THĂNG HẠNG 1

*Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.093*



# PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 17.093: CÁT CÁNH TỪ ĐỘ CAO – TRỰC THẲNG HẠNG 1

Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.093

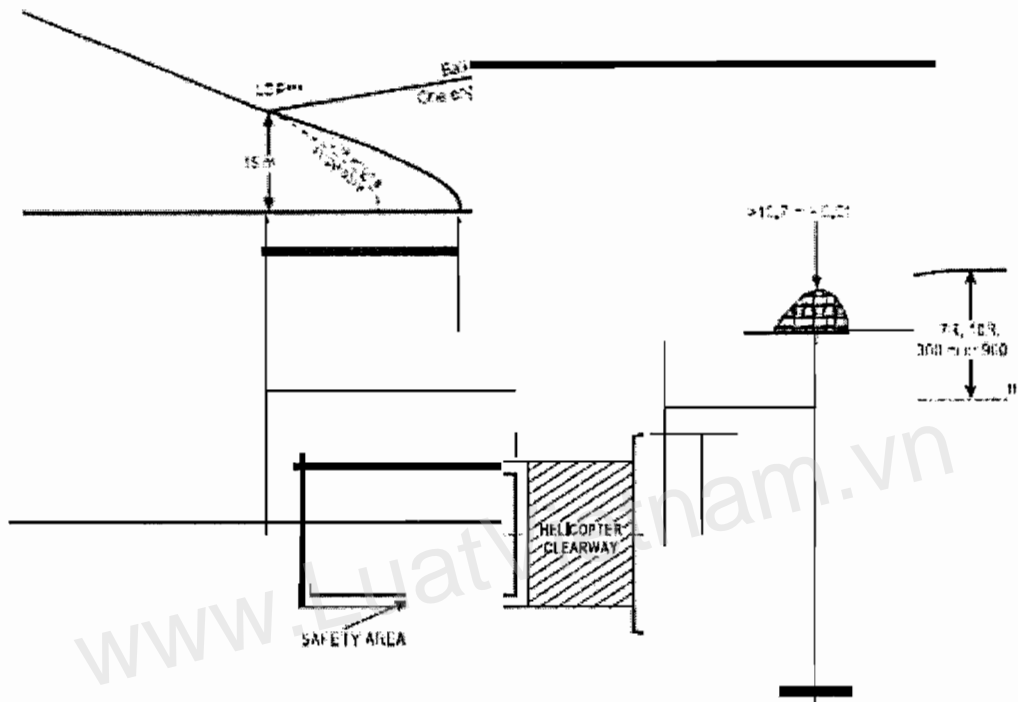




19. Bổ sung các Phụ lục 1, 2 Điều 17.103 như sau:

**“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.103: HẠ CẢNH TRÊN MẶT ĐẤT – TRỰC THĂNG HẠNG 1**

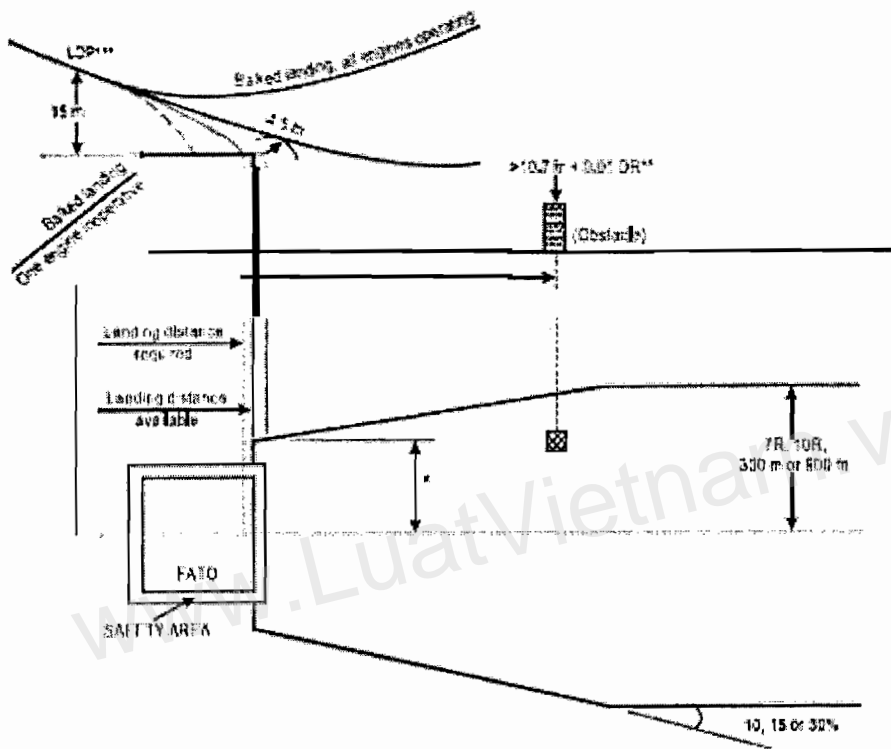
Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.103



# PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.103: HẠ CÁNH TRÊN ĐỘ CAO – TRỰC THẲNG

## HẠNG 1

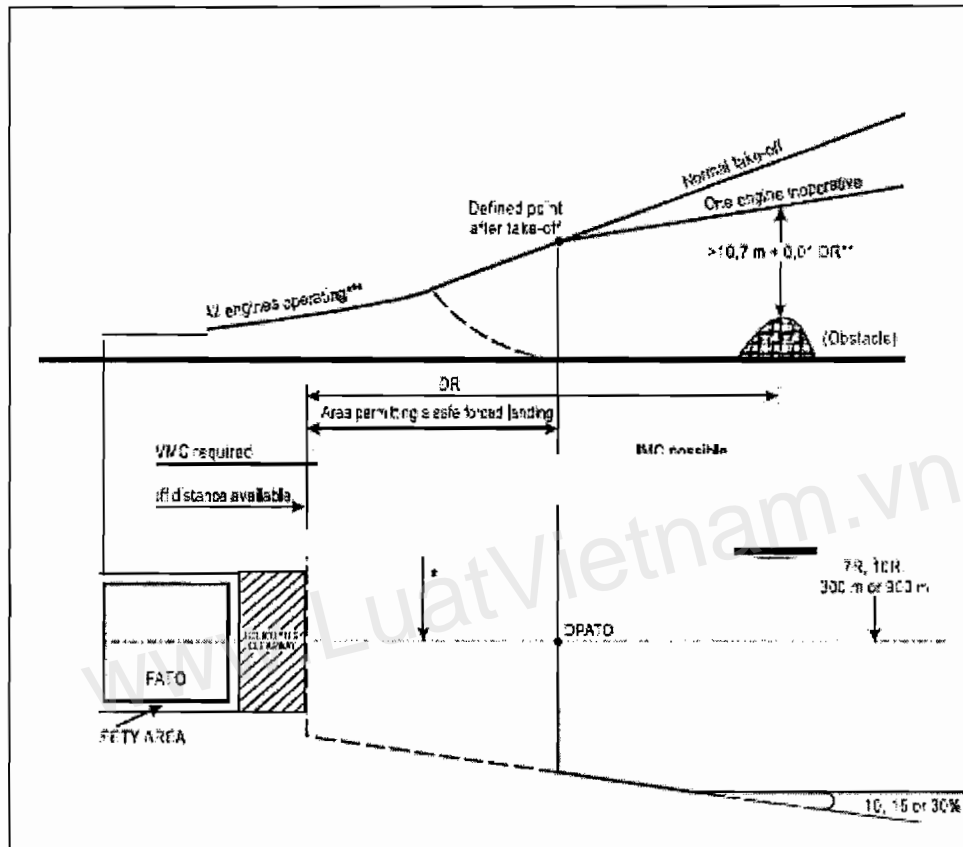
Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.103



20. Bổ sung các Phụ lục 1,2 Điều 17.105 như sau:

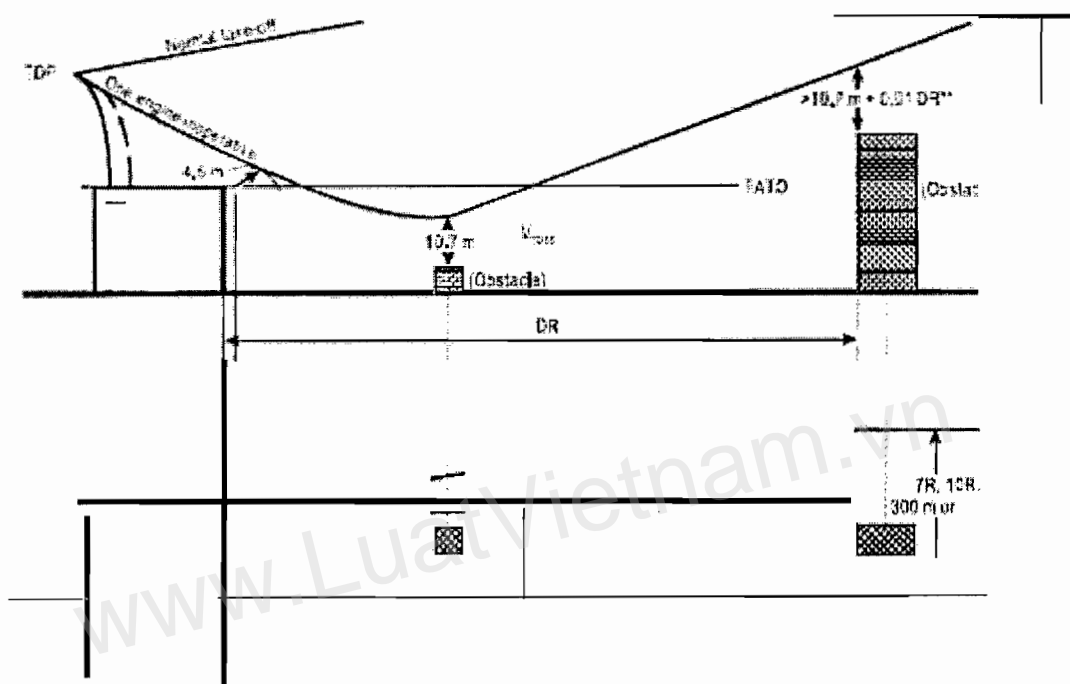
**“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.105: CÁT CẢNH TỪ MẶT ĐẤT – TRỰC THĂNG HẠNG 2**

Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.105



## PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.105: CÁT CÁNH TỪ ĐỘ CAO – TRỰC THẲNG HẠNG 2

Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.105

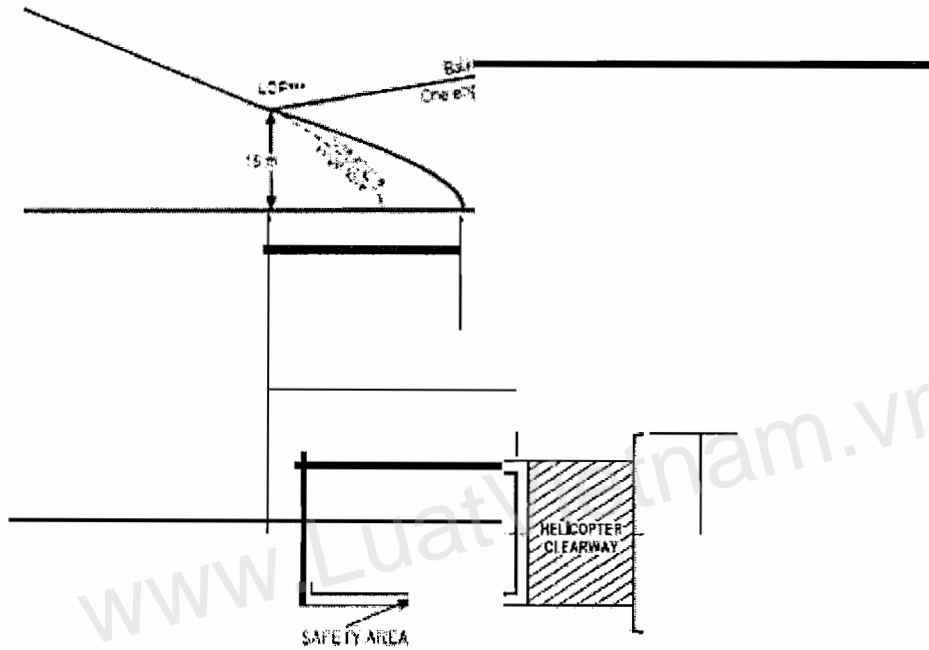




21. Bổ sung các Phụ lục 1, 2 Điều 17.113 như sau:

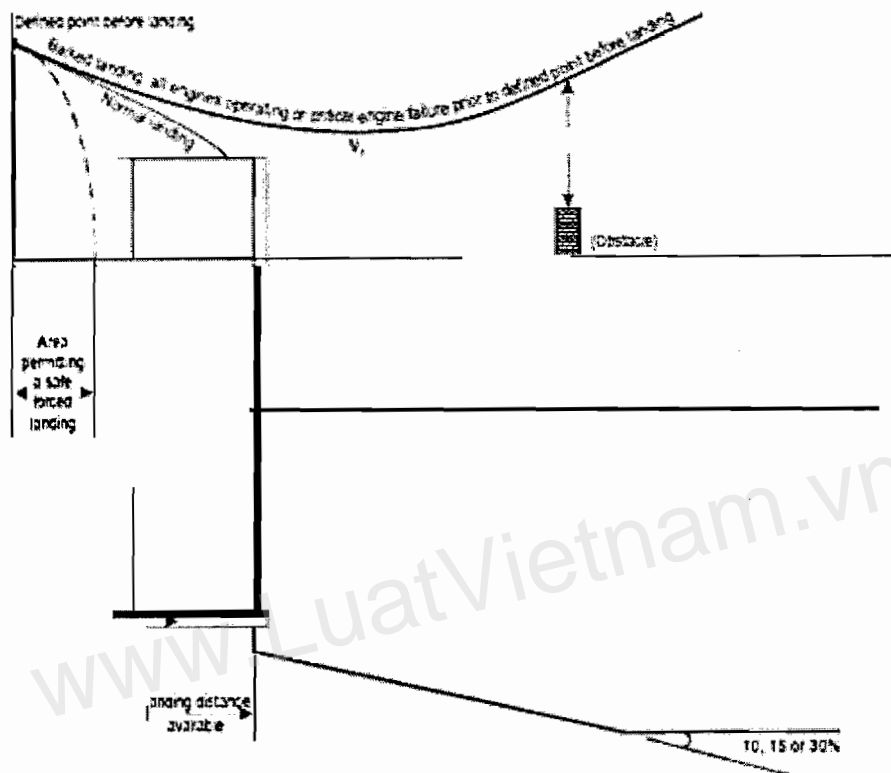
**“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.113: HẠ CÁNH TRÊN MẶT ĐẤT – TRỰC THĂNG HẠNG 2**

Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.113



## PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.113: HẠ CÁNH TRÊN ĐỘ CAO – TRỰC THĂNG HẠNG 2

Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.113



99

**PHỤ LỤC XVI**  
**Sửa đổi, bổ sung Phần 18 Bộ QCATHK**

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

**1. Sửa đổi, bổ sung Phần 18 như sau:**

**“PHẦN 18**

**VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG**

**CHƯƠNG A: KHÁI QUÁT**

**18.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

a. Phần này đưa ra các yêu cầu của Việt Nam áp dụng đối với việc chuyên chở hàng nguy hiểm bằng đường hàng không theo quy định tại:

1. tài liệu hướng dẫn kỹ thuật việc chuyên chở an toàn hàng nguy hiểm bằng đường hàng không của ICAO và tất cả các sửa đổi, bổ sung;

2. Quy định về vận chuyển hàng nguy hiểm của IATA.

b. Phần này áp dụng đối các công việc sau của Người khai thác tàu bay:

1. Công việc trên không;

2. Vận tải hàng không thương mại;

3. Hàng không chung.

c. Phần này áp dụng đối với các tổ chức và cá nhân tham gia gửi hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.

d. Bất kỳ hướng dẫn hoặc hạn chế quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật đối với việc vận chuyển hàng nguy hiểm trên tàu bay chở khách hoặc tàu bay chở hàng được xác định tại Phần này phải được hiểu là cũng áp dụng đối với hàng nguy hiểm treo dưới tàu bay chở khách và chở hàng.

**18.003 ĐỊNH NGHĨA**

a. Phần này áp dụng các định nghĩa sau:

1. Bảng kiểm tra chấp nhận vận chuyển hàng nguy hiểm: là tài liệu sử dụng để trợ giúp việc thực hiện kiểm tra bên ngoài kiện hàng nguy hiểm và các tài liệu liên quan của nó nhằm xác định các yêu cầu phù hợp đã được đáp ứng.

2. Bao bì: là bộ phận hoặc vật liệu cần thiết để thực hiện chức năng đựng hàng và đảm bảo tuân thủ các yêu cầu về đóng gói;

3. Chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm: là các loại giấy tờ được quy định trong hướng dẫn kỹ thuật về việc chuyên chở an toàn hàng nguy hiểm bằng đường hàng không của ICAO. Tài liệu này được thực hiện bởi người gửi hàng nguy hiểm và chứa đựng các thông tin về hàng nguy hiểm đó;

4. Công-ten-nơ vận chuyển: là thiết bị chuyên dụng để vận chuyển chất phóng xạ được thiết kế phù hợp cho một hay nhiều loại phương tiện vận tải;

5. Đại lý phục vụ: là đại lý thay mặt Người khai thác thực hiện một hoặc toàn bộ chức năng của Người khai thác bao gồm tiếp nhận, xếp, dỡ, chuyên chở hoặc giải quyết các vấn đề xảy ra với hành khách hoặc hàng hoá;

6. Hàng nguy hiểm: là vật phẩm hoặc vật chất có thể gây rủi ro đối với sức khỏe, an toàn, tài sản của con người hoặc môi trường nêu tại danh mục hàng nguy hiểm trong tài liệu hướng dẫn kỹ thuật hoặc được phân loại theo các hướng dẫn này;

7. Không tương hợp: là tình trạng hàng nguy hiểm nêu trộn lẫn với nhau hoặc để cạnh nhau có thể gây nguy hiểm hoặc sinh nhiệt hoặc sinh ra khí ga hoặc sinh ra chất ăn mòn;

8. Kiện hàng đóng chung: là bao hàng do một người gửi hàng dùng để chứa một hay nhiều kiện hàng và để tạo ra một đơn vị hàng gửi nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyên chở và lưu kho (dụng cụ chở hàng không thuộc định nghĩa này);

9. Kiện hàng: là sản phẩm hoàn thiện của quá trình đóng gói bao gồm bao bì và hàng hoá chuẩn bị cho việc vận chuyển;

10. Lô hàng: là một kiện hàng nguy hiểm hoặc nhiều hơn một kiện hàng nguy hiểm của người gửi được Người khai thác chấp nhận chuyên chở một lần tại một địa chỉ, được nhận thành một lô và chuyển đến cho một người nhận tại một địa chỉ đến;

11. Mã số UN: là một số gồm 04 chữ số do Hội đồng chuyên gia về vận chuyển hàng nguy hiểm của Liên hiệp quốc quy định để nhận biết một chất hoặc một nhóm chất cụ thể nào đó;

12. Người khai thác bưu điện được chỉ định: là cơ quan chính phủ hoặc phi chính phủ được chỉ định chính thức bởi quốc gia thành viên của Liên minh Bưu chính (UPU) để hoạt động dịch vụ bưu chính và thực hiện các nghĩa vụ liên quan của Công ước UPU trên lãnh thổ của mình.

13. quốc gia xuất phát: là quốc gia mà tại lãnh thổ nước đó hàng nguy hiểm được xếp lên tàu bay đầu tiên;

14. Quy định về vận chuyển hàng nguy hiểm của IATA: là Quy định về vận chuyển hàng nguy hiểm xuất bản có hiệu lực mới nhất của Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) dựa trên các yêu cầu và quy định của Phụ ước 18 Công ước Chi-ca-gô và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật. Phụ ước 18 Công ước Chi-ca-gô và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật được công nhận là cơ sở pháp lý xác thực duy nhất trong vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không, do đó, bất kỳ giải thích hoặc bổ sung bởi IATA khác với tài liệu hướng dẫn kỹ thuật sẽ không có hiệu lực pháp lý tương đương;

15. Sự cố do hàng nguy hiểm gây ra: là vụ việc khác với tai nạn do hàng nguy hiểm gây ra do hoặc liên quan đến vận chuyển hàng hoá nguy hiểm không nhất thiết xảy ra trên tàu bay. Sự cố này làm cho người bị thương, tài sản bị hư hỏng, bị cháy, vỡ, tràn hoặc rò rỉ chất lỏng, chất phóng xạ hoặc có các bằng chứng khác cho thấy tình trạng nguyên vẹn của kiện hàng không được duy trì. Mọi sự cố liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm đe dọa nghiêm trọng đến tàu bay và người trên tàu bay được coi là sự cố do hàng nguy hiểm gây ra;



16. tài liệu hướng dẫn kỹ thuật: là tài liệu hướng dẫn kỹ thuật về vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường không (Tài liệu ICAO 9284-AN/905) có hiệu lực mới nhất bao gồm các văn bản bổ sung và các phụ lục kèm theo đã được phê chuẩn, ban hành theo quyết định của Hội đồng ICAO. Trong Phần này sử dụng cụm từ “tài liệu hướng dẫn kỹ thuật”;

17. Tai nạn do hàng nguy hiểm gây ra: là một vụ việc xảy ra do hoặc liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm dẫn đến chết người, bị thương nặng hoặc bị tổn thất lớn về tài sản;

18. Tàu bay chở hàng: là bất kỳ tàu bay nào dùng để chuyên chở hàng hóa hoặc tài sản mà không chở hành khách;

19. Tên hàng gửi: là tên được dùng để mô tả một vật hoặc chất cụ thể trong tất cả các chứng từ gửi hàng và các thông báo. Tên hàng có thể được ghi trên bao bì nếu phù hợp;

20. Thiết bị chất xếp: là các loại công-ten-nơ, giá nâng hàng có lưới của tàu bay (lô hàng không thuộc định nghĩa này).

### **18.007 CÁC HÀNH VI KHÔNG ĐƯỢC THỰC HIỆN**

a. Không được phép chuyên chở trên tàu bay các vật và chất được xác định bởi tên hoặc được mô tả tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật cấm vận chuyển bằng đường hàng không dưới bất kỳ hình thức nào.

b. Không được phép chuyên chở trên tàu bay các vật và chất được xác định bởi tên hoặc được mô tả tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật bị cấm vận chuyển trong điều kiện bình thường hoặc động vật sống nhiễm bệnh.

c. Không được phép chuyên chở trên tàu bay các vật và chất được phân loại là hàng nguy hiểm trừ khi tuân thủ các quy định của Phần này và các quy trình, đặc điểm kỹ thuật của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

d. Đối với vật phẩm mà cá nhân biết, phải biết hoặc nghi ngờ là hàng nguy hiểm, người đó sẽ không được phép thực hiện các công việc sau khi không xác định và tuân thủ các hạn chế liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không:

1. Mang lên hoặc bắt người khác mang lên tàu bay;
2. Treo hoặc bắt người khác treo dưới tàu bay;
3. Giao hoặc bắt người khác giao để chất hoặc treo dưới tàu bay.

### **CHƯƠNG B: PHÊ CHUẨN VÀ GIÁM SÁT**

#### **18.010 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Chương này đưa ra các yêu cầu phê chuẩn đối với vận chuyển hàng nguy hiểm ngoại trừ các miễn trừ tại Phần này.

#### **18.011 YÊU CẦU PHÊ CHUẨN**

a. Chỉ được phép khai thác tàu bay với hàng nguy hiểm trong hoặc treo dưới tàu bay khi hàng nguy hiểm đó được chuyên chở, chất xếp hoặc treo tuân thủ các quy định sau:

1. Được phê chuẩn bằng văn bản của Cục Hàng không Việt Nam và tuân thủ các điều kiện trong phê chuẩn;

2. Tuân thủ các quy định và điều kiện của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Cục Hàng không Việt Nam và quốc gia liên quan có thể phê chuẩn việc vận chuyển hàng nguy hiểm với điều kiện mức độ an toàn tương đương với các quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật được tuân thủ. Quốc gia liên quan là các quốc gia xuất phát và quốc gia của Người khai thác tàu bay trừ khi được quy định khác tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

### **18.013 CẤP PHÉP BAN ĐẦU VÀ PHÊ CHUẨN**

a. Người khai thác tàu bay, người gửi hàng hoặc tổ chức chỉ được phép thực hiện các công việc liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không khi họ đáp ứng các quy định tại Phần này và được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn để thực hiện chức năng đó.

b. Người khai thác tàu bay, người gửi hàng hoặc tổ chức phải chứng minh sự tuân thủ tuyệt đối các quy định của Phần này trước khi được cấp phép và phê chuẩn để thực hiện các công việc liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.

### **18.015 GIÁM SÁT**

a. Người khai thác tàu bay, người gửi hàng, tổ chức và cá nhân thực hiện các công việc liên quan đến việc vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không là đối tượng của Chương trình giám sát an toàn liên tục của Cục Hàng không Việt Nam trong khi thực hiện các công việc này.

b. Theo quy định tại Phần 1 của Bộ QCATHK, Người khai thác tàu bay, người gửi hàng, tổ chức và cá nhân thực hiện các công việc liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không phải đảm bảo Cục Hàng không Việt Nam được tiếp cận tự do và không gián đoạn đối với cơ sở vật chất, tàu bay và các khu vực khác liên quan đến hàng nguy hiểm với mục đích:

1. Kiểm tra việc chuẩn bị, bàn giao và chấp nhận các kiện hàng nguy hiểm;

2. Kiểm tra quy trình và thủ tục;

3. Kiểm tra việc lưu trữ hồ sơ tài liệu;

4. Điều tra tai nạn, sự cố và các vi phạm;

5. Các công việc giám sát an toàn khác liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm.

### **18.017 YÊU CẦU TUÂN THỦ HOÀN TOÀN**

a. Người khai thác tàu bay, tổ chức và cá nhân khi thực hiện các công việc liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không phải tuân thủ hoàn toàn các quy định tại Phần này và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Người khai thác tàu bay, người gửi hàng, tổ chức hoặc cá nhân thực hiện các công việc liên quan đến việc vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không vi phạm các quy định của Phần này là đối tượng bị xử lý theo quy định của pháp luật.

c. Người khai thác tàu bay, Người gửi hàng, cá nhân hoặc tổ chức của Việt Nam thực hiện công việc liên quan đến việc vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không khi bị phát hiện không tuân thủ các quy định của tài liệu

hướng dẫn kỹ thuật hoặc Phụ ước 18 của Công ước Chi-ca-go bởi Nhà chức trách hàng không quốc gia khác cũng sẽ chịu các hình thức xử lý theo quy định của pháp luật Việt Nam không bị chi phối bởi các hành động và quyết định của quốc gia khác.

## **CHƯƠNG C: NGOẠI TRỪ VÀ MIỄN TRỪ**

### **18.020 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Phần này cung cấp cơ sở cho việc ngoại trừ và miễn trừ theo quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật của ICAO.

### **18.023 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ NGOẠI TRỪ**

Những yêu cầu của Chương này không áp dụng đối với hàng nguy hiểm được phân loại tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật với điều kiện hàng nguy hiểm không vượt quá số lượng hạn chế và các quy định khác của Chương này.

### **18.025 ĐỒ VẬT CỦA HÀNH KHÁCH VÀ TỔ BAY**

Các vật và chất được mang theo bởi hành khách hoặc tổ bay sẽ được ngoại trừ khỏi các quy định của Phần này với điều kiện tuân thủ các quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

### **18.027 THEO YÊU CẦU KHAI THÁC TÀU BAY**

a. Vật và chất được phân loại là hàng nguy hiểm sẽ được miễn trừ khỏi các quy định của Phần này nếu bắt buộc phải đem lên tàu bay:

1. Theo yêu cầu kỹ thuật hoặc khai thác;
2. Vì mục đích được liệt kê trong tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Các vật và chất được phân loại là hàng nguy hiểm sau cũng được miễn trừ khỏi các quy định của Phần này và các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, với điều kiện:

1. Được chuyên chở để bảo quản suất ăn và phục vụ khoang khách;
2. Được chuyên chở để sử dụng trên chuyến bay như là thuốc thú y hoặc như thuốc gây mê cho động vật;
3. Được chuyên chở để sử dụng trên chuyến bay như thiết bị y tế dành cho bệnh nhân với điều kiện:
  - i. Bình gas được sản xuất đặc biệt cho mục đích chứa và vận chuyển khí gas chứa trong bình;
  - ii. Thuốc, dược phẩm và các đồ dùng y tế được kiểm soát bởi người được huấn luyện trong suốt thời gian chúng được sử dụng trên tàu bay;
  - iii. Thiết bị chứa các viên pin ược giữ và khi cần thiết cố định theo chiều thẳng đứng để ngăn chặn rò rỉ điện phân;
  - iv. Các biện pháp thích hợp được thực hiện để cố định các thiết bị trong giai đoạn cất, hạ cánh và theo yêu cầu của Người chỉ huy tàu bay vì mục đích an toàn.

c. Khi những vật và chất được chuyên chở với mục đích thay thế các vật và chất được quy định tại khoản a và b của Điều này hoặc được gỡ khỏi tàu bay,



chúng phải được vận chuyển tuân thủ hoàn toàn các quy định của Phần này cũng như tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

### **18.030 MIỄN TRỪ HÀNG NGUY HIỂM CẨM CHUYÊN CHỜ BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG**

Chỉ được phép giao hoặc vận chuyển trên tàu bay hàng nguy hiểm cấm chuyên chở được liệt kê tại khoản a và b của Điều 18.007 khi được miễn trừ bởi các quốc gia liên quan theo quy định tương tự như quy định tại Điều 18.033 của Phần này hoặc theo quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, chúng được vận chuyển với phê chuẩn của quốc gia xuất phát.

#### **18.033 MIỄN TRỪ**

a. Trong trường hợp khẩn cấp hoặc khi các loại hình vận tải khách không phù hợp hoặc trái với lợi ích cộng đồng, Cục Hàng không Việt Nam và các quốc gia liên quan có thể xem xét miễn trừ việc áp dụng các quy định của Phụ ước 18 của ICAO với điều kiện đã nỗ lực để đạt được mức độ an toàn tương đương với các quy định của Phần này và Phụ ước 18 của ICAO.

b. Với mục đích miễn trừ, các quốc gia liên quan được hiểu là quốc gia xuất phát, quốc gia của Người khai thác tàu bay, quốc gia quá cảnh, quốc gia bay qua và quốc gia đến.

c. Khi Việt Nam là quốc gia bay qua, nếu không có điều kiện nào thích hợp để xem xét việc miễn trừ, miễn trừ có thể được cấp với đường bay cụ thể và các giới hạn khác hoàn toàn dựa trên đánh giá của Cục Hàng không Việt Nam rằng mức độ an toàn tương đương được tuân thủ.

#### **18.035 VẬN CHUYỂN MẶT ĐẤT**

a. Hàng nguy hiểm đã được phân loại, đóng gói, dán nhãn và chấp nhận vận chuyển tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật để vận chuyển bằng đường hàng không tại địa điểm ngoài phạm vi sân bay có thể được chuyên chở từ địa điểm đó đến sân bay với điều kiện tuân thủ các quy định của Phần này:

1. Phương tiện vận chuyển được dán cảnh báo rõ ràng bên ngoài;
2. Người tham gia vận chuyển mặt đất được huấn luyện nhận biết về mọi nguy hiểm của các vật và chất họ vận chuyển và có khả năng hạn chế, giảm thiểu mọi nguy hiểm trong trường hợp tai nạn xảy ra trong quá trình vận chuyển;
3. Số lượng, loại hàng nguy hiểm chuyên chở trên mỗi phương tiện không gây mối nguy hại cho cộng đồng hoặc phải phối hợp với nhà chức trách có thẩm quyền trên trục đường về các biện pháp xử lý sự cố và đường đi dự kiến trong quá trình vận chuyển mặt đất.

### **CHƯƠNG D: TRÁCH NHIỆM**

#### **18.040 ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG**

Chương này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân có trách nhiệm trong chuẩn bị và vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.



### **18.043 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI GỬI HÀNG**

a. Người gửi hàng phải đảm bảo nhân viên của họ tuân thủ các yêu cầu của Phần này và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật khi thực hiện nhiệm vụ.

b. Người gửi hàng phải đảm bảo từng nhân viên hoàn thành các yêu cầu huấn luyện và hồ sơ huấn luyện được cập nhật trước khi được giao nhiệm vụ liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.

c. Để đảm bảo việc thực hiện tuân thủ khi thực hiện công việc được giao, Người gửi hàng phải cung cấp cho nhân viên:

1. Quy trình và hướng dẫn gửi hàng;
2. Tài liệu tham chiếu;
3. Tài liệu gửi hàng;
4. Bao bì, nhãn và mác phù hợp.

d. Trước khi gửi bất kỳ kiện hàng hoặc kiện hàng đóng chung chứa hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không, Người gửi hàng phải đảm bảo:

1. Vật và chất bên trong không thuộc nhóm và loại bị cấm vận chuyển bằng đường hàng không theo quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;
2. Vật và chất được đóng gói và sử dụng bao bì tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật áp dụng cho vật và chất đó;
3. Bao bì được đánh dấu và dán nhãn tuân thủ các quy định về dán nhãn và đánh dấu của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;
4. Bao bì đóng gói phù hợp để vận chuyển bằng đường hàng không;
5. Các tài liệu vận chuyển được hoàn thành và tờ khai của Người gửi hàng được lập.

e. Người gửi hàng phải thiết lập, triển khai và cập nhật Chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm dành cho nhân viên của mình theo yêu cầu của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật và Cục Hàng không Việt Nam.

f. Người gửi hàng phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam theo mẫu, cách thức quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật các vụ việc sau liên quan đến hàng nguy hiểm dự định vận chuyển bằng đường hàng không:

1. Hàng nguy hiểm không khai báo;
2. Hàng nguy hiểm khai báo sai;
3. Lỗi trong phân loại, dán nhãn, đóng gói hoặc lưu kho;
4. Hư hại hoặc rò rỉ dẫn đến nhiễm bẩn;
5. Hành động khắc phục sự cố.

g. Người gửi hàng phải tuân thủ các biện pháp an ninh hàng nguy hiểm để giảm thiểu mất mát và lạm dụng hàng nguy hiểm dẫn đến nguy cơ gây nguy hiểm cho người, tài sản hoặc môi trường, đảm bảo nhân viên của mình tuân thủ các yêu cầu về an ninh.

### **18.044 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHUẨN BỊ GỬI HÀNG**

a. Người chuẩn bị gửi hàng chỉ được phép chuẩn bị hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi họ tuân thủ các quy định của:

1. Hướng dẫn công việc của Người gửi hàng;

2. Phần này;

3. tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Chỉ được thực hiện các nhiệm vụ của người gửi hàng liên quan đến chuẩn bị hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi họ hoàn thành khóa huấn luyện hàng nguy hiểm ban đầu và định kỳ.

#### **18.045 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI KHAI THÁC**

a. Người khai thác tàu bay chỉ được phép vận chuyển hàng nguy hiểm theo các quy định của Phần này khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

b. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo nhân viên của mình tuân thủ các quy định của Phần này và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật khi thực hiện nhiệm vụ theo trách nhiệm và chức trách của họ

c. Trong mọi trường hợp hàng nguy hiểm được vận chuyển không liên quan đến việc chuyến bay được thực hiện toàn bộ hay một phần trong hoặc ngoài lãnh thổ Việt Nam, Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các nhân viên của họ đọc và tuân thủ các quy định khác biệt của các quốc gia thành viên ICAO tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

d. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo từng nhân viên hoàn thành các yêu cầu về huấn luyện và hồ sơ huấn luyện của họ được cập nhật trước khi thực hiện nhiệm vụ liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.

e. Để đảm bảo việc hoàn thành nhiệm vụ, Người khai thác phải cung cấp cho nhân viên của mình:

1. Hướng dẫn khai thác hàng nguy hiểm được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận;

2. Tài liệu tham chiếu;

3. Tài liệu gửi hàng;

4. Nhãn và mác phù hợp.

f. Người khai thác tàu bay được phép chấp nhận hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi các tài liệu kèm theo lô hàng được điền và hoàn thành ngoại trừ tài liệu hướng dẫn kỹ thuật không yêu cầu.

g. Người khai thác tàu bay được phép chấp nhận vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không chỉ khi kiện hàng, kiện hàng đóng chung hoặc thùng chứa hàng nguy hiểm được kiểm tra theo quy trình tiếp nhận được quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

h. Người khai thác tàu bay phải xây dựng và đảm bảo bảng kiểm tra chấp nhận hàng nguy hiểm được sử dụng khi tiếp nhận hàng nguy hiểm để hỗ trợ việc tuân thủ các quy định của Phần này và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật ngoại trừ tài liệu hướng dẫn kỹ thuật không yêu cầu. Bảng kiểm tra hàng nguy hiểm phải nêu rõ các yêu cầu chặt chẽ hơn các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

i. Người khai thác tàu bay được phép chất, xếp và cố định hàng nguy hiểm là đối tượng điều chỉnh của Phần này và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật khi chúng được thực hiện tuân thủ các quy định tại Hướng dẫn khai thác hàng nguy hiểm được chấp thuận bởi Cục Hàng không Việt Nam.

j. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo rằng hàng nguy hiểm được chất, phân cách, xếp và cố định trên tàu bay tuân thủ các quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

k. Người khai thác tàu bay phải có biện pháp để đảm bảo hàng nguy hiểm không được vận chuyển trong khoang khách đang chuyên chở hành khách hoặc trong buồng lái khi điều đó được cho phép tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

l. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các kiện hàng chứa hàng nguy hiểm mang nhãn “Chỉ dành cho tàu bay chở hàng” chỉ được chuyên chở trên tàu bay chở hàng và được chất theo quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

m. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo có nhân viên đủ trình độ giám sát trực tiếp quá trình chất, phân cách và cố định hàng nguy hiểm.

n. Người khai thác tàu bay phải thiết lập, áp dụng và cập nhật Chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm dành cho nhân viên của mình theo yêu cầu của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật của ICAO và yêu cầu Cục Hàng không Việt Nam.

o. Vận chuyển hàng nguy hiểm phải được đưa vào Chương trình giám sát an toàn của Người khai thác tàu bay.

p. Người khai thác tàu bay phải có Chương trình đảm bảo chất lượng được chấp thuận bởi Cục Hàng không Việt Nam bao gồm việc đánh giá nội bộ và đánh giá Người cung cấp dịch vụ, cá nhân liên quan đối với các quy định trong vận chuyển hàng nguy hiểm.

q. Người khai thác tàu bay phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam theo mẫu, cách thức quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật các vụ việc sau liên quan đến hàng nguy hiểm dự định vận chuyển bằng đường hàng không:

1. Hàng nguy hiểm không khai báo;

2. Hàng nguy hiểm khai báo sai;

3. Sai sót trong lưu kho và chất xếp;

4. Sai sót trong chất xếp và phân cách tại tàu bay;

5. Hư hỏng và rò rỉ dẫn đến nhiễm bẩn;

6. Hàng nguy hiểm được vận chuyển trên tàu bay mà không thông báo cho Người chỉ huy tàu bay;

7. Bất kỳ sự cố liên quan đến hàng nguy hiểm trong khi bay;

8. Hành động khắc phục sự cố, vụ việc.

r. Người khai thác tàu bay phải tuân thủ các biện pháp an ninh hàng nguy hiểm để giảm thiểu mất mát và lạm dụng hàng nguy hiểm dẫn đến nguy cơ gây nguy hiểm cho người, tài sản hoặc môi trường, đảm bảo nhân viên của mình tuân thủ các yêu cầu về an ninh.

s. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các nhân viên bao gồm cả nhân viên của bên thứ 3 tham gia vào quá trình tiếp nhận, phục vụ, chất và bốc dỡ hàng hoá được thông báo về các yêu cầu phê chuẩn và các giới hạn vận chuyển hàng nguy hiểm của mình.

#### **18.047 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CUNG CẤP DỊCH VỤ**

a. Tổ chức được phép thực hiện các nghĩa vụ và trách nhiệm thay mặt Người khai thác tàu bay liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không khi họ tuân thủ các quy định tại:



1. Tài liệu hướng dẫn khai thác của Người khai thác tàu bay;
2. Phần này;
3. tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Chỉ được thực hiện các nghĩa vụ và trách nhiệm thay mặt Người khai thác tàu bay liên quan đến chuẩn bị hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi họ hoàn tất các khóa huấn luyện hàng nguy hiểm ban đầu hoặc định kỳ thích hợp.

c. Người cung cấp dịch vụ phải thiết lập, triển khai và cập nhật Chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm dành cho nhân viên của mình theo yêu cầu của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật của ICAO và hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam.

d. Người cung cấp dịch vụ phải xây dựng quy trình báo cáo Cục Hàng không Việt Nam các sự cố hàng nguy hiểm vận chuyển bằng đường hàng không theo mẫu, cách thức quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật:

1. Hàng nguy hiểm không khai báo;
2. Hàng nguy hiểm khai báo sai;
3. Sai sót trong phân loại, đánh dấu, dán nhãn hoặc lưu kho;
4. Sai sót trong chất xếp và phân cách tại tàu bay;
5. Hư hỏng hoặc rò rỉ dẫn đến nhiễm bẩn;
6. Hành động khắc phục.

e. Người cung cấp dịch vụ phải xây dựng các biện pháp an ninh hàng nguy hiểm nhằm mục đích giảm thiểu thất thoát hoặc lạm dụng hàng nguy hiểm gây hại đến con người, tài sản và môi trường và đảm bảo nhân viên của họ tuân thủ các biện pháp trên.

### **18.053 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHẤP NHẬN HÀNG**

a. Người chấp nhận hàng chỉ được chấp nhận hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi họ sử dụng bảng kiểm tra chấp nhận vận chuyển hàng nguy hiểm của Người khai thác tàu bay tuân thủ quy trình được cung cấp bởi Người khai thác tàu bay và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Chỉ được chuẩn bị hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi Người chấp nhận hàng tuân thủ yêu cầu của:

1. Hướng dẫn khai thác của Người khai thác tàu bay;
2. Phần này;
3. tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

c. Chỉ được thực hiện chức năng của Người khai thác tàu bay liên quan đến chấp nhận vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không khi Người chấp nhận hàng hoàn thành chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm ban đầu và định kỳ.

### **18.055 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI PHỤC VỤ VÀ CHẤT XẾP**

a. Chỉ được phục vụ, chất, xếp, phân cách hoặc cố định hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi họ tuân thủ các yêu cầu của:

1. Hướng dẫn khai thác của Người khai thác tàu bay;
2. Phần này;



3. tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Chỉ được thực hiện chức năng của Người khai thác tàu bay liên quan đến phục vụ, chất, xếp, phân cách và cố định hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi họ hoàn thành chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm ban đầu và định kỳ.

### **18.057 TRÁCH NHIỆM CỦA CƠ TRƯỞNG**

a. Chỉ được thực hiện nhiệm vụ của Người chỉ huy tàu bay liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không khi tuân thủ các yêu cầu của:

1. Hướng dẫn khai thác của Người khai thác tàu bay;
2. Phần này;
3. Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Chỉ được thực hiện chức năng của Người khai thác tàu bay liên quan đến trách nhiệm của Người chỉ huy tàu bay trong vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không khi hoàn thành chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm ban đầu và định kỳ.

### **18.060 TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC THÀNH VIÊN TỔ BAY KHÁC**

a. Chỉ được thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không khi tuân thủ các yêu cầu của:

1. Hướng dẫn khai thác của Người khai thác tàu bay;
2. Phần này;
3. tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Chỉ được thực hiện chức năng của Người khai thác tàu bay liên quan đến trách nhiệm của thành viên tổ bay trong vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không khi hoàn thành chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm ban đầu và định kỳ.

### **18.063 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI KHAI THÁC HÀNG BƯU CHÍNH ĐƯỢC CHỈ ĐỊNH**

a. Người khai thác hàng bưu chính được chỉ định phải áp dụng các quy trình của Liên minh bưu chính thế giới để kiểm soát việc vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không qua hệ thống bưu điện.

b. Quy trình của Người khai thác hàng bưu chính được chỉ định để kiểm soát việc vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không qua hệ thống bưu điện phải được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn trước khi đưa vào áp dụng.

c. Chỉ được thực hiện chức năng của Người khai thác hàng bưu chính được chỉ định liên quan đến hàng nguy hiểm vận chuyển bằng đường hàng không khi hoàn thành Chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm ban đầu và định kỳ.

## **CHƯƠNG E: CHUẨN BỊ GỬI HÀNG**

### **18.070 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

a. Chương này đưa ra các yêu cầu của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật liên quan đến chuẩn bị gửi hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.

### **18.073 PHÊ CHUẨN CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN HÀNG NGUY HIỂM**

a. Người khai thác tàu bay, Người gửi hàng hoặc tổ chức thực hiện các công việc liên quan đến việc vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không theo quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật phải:

1. Xây dựng Chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm ban đầu và định kỳ dành cho tất cả nhân viên tham gia vào quá trình vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không;

2. Duy trì và cập nhật Chương trình huấn luyện;

3. Được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn trước khi tiến hành huấn luyện.

### **18.075 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ CHUẨN BỊ GỬI HÀNG**

a. Chỉ được gửi kiện hàng hoặc kiện hàng đóng chung chứa hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi người đó đảm bảo theo quy định của Phần này và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật rằng hàng nguy hiểm:

1. Không bị cấm vận chuyển bằng đường hàng không;

2. Được phân loại, đóng gói, đánh dấu và dán nhãn;

3. Đi cùng với tài liệu vận chuyển được điền đầy đủ theo quy định.

b. Mỗi kiện hàng chứa hàng nguy hiểm nhận qua đường bưu điện để vận chuyển bằng đường hàng không phải được đóng gói lại trước khi được Người khai thác tàu bay chấp nhận vận chuyển.

### **18.077 NGÔN NGỮ SỬ DỤNG ĐỂ ĐÁNH DẤU VÀ HỆ THỐNG TÀI LIỆU**

a. Ngôn ngữ sử dụng trong đánh dấu và tài liệu vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không phải bằng tiếng Anh.

b. Đánh dấu, ngoài yêu cầu của mục a điều này có thể sử dụng ngôn ngữ:

1. Theo yêu cầu của quốc gia xuất phát;

2. Bất kỳ ngôn ngữ phổ thông theo hướng dẫn của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

### **18.080 PHÂN LOẠI**

Việc phân loại vật và chất là hàng nguy hiểm phải tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

### **18.083 CÁC YÊU CẦU ĐÓNG GÓI**

a. Chỉ được đóng gói hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi bao bì tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Bao bì phải:

1. Đáp ứng các yêu cầu về chất liệu và hình dạng theo quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;
2. Vừa với hàng hóa bên trong.
- c. Bao bì tiếp xúc trực tiếp với hàng nguy hiểm phải ngăn ngừa được các loại hóa chất hoặc các phản ứng của các chất bên trong.

#### **18.085 NGĂN NGỪA RÒ RỈ**

- a. Bao bì sử dụng để vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không phải có chất lượng tốt và được thiết kế, dán kín để ngăn ngừa rò rỉ trong trường hợp vận chuyển bình thường, thay đổi nhiệt độ, độ ẩm hoặc áp suất hoặc va đập.
- b. Bao bì chứa chất lỏng, phải chịu được điều kiện áp suất trong tài liệu hướng dẫn kỹ thuật mà không để xảy ra rò rỉ.
- c. Bao bì bên trong phải được đóng gói, cố định và chèn để ngăn chặn vỡ hoặc rò rỉ và kiểm soát được rung lắc trong phạm vi bao bì đóng gói ngoài trong điều kiện vận chuyển bằng đường hàng không bình thường.
- d. Vật và chất dùng để chèn và chống thấm phải không phản ứng với các chất bên trong.

#### **18.087 KIỂM TRA VÀ THỬ NGHIỆM**

Bao bì không đáp ứng các quy định tại khoản b và c của Điều 18.097 về đánh dấu phải được thử nghiệm tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật bởi cơ quan có thẩm quyền.

#### **18.090 SỬ DỤNG LẠI BAO BÌ**

- a. Chỉ được sử dụng lại bao bì khi chúng được kiểm tra và phát hiện không bị rò rỉ hoặc các hư hại khác.
- b. Khi bao bì được sử dụng lại, người sử dụng lại bao bì phải tiến hành các biện pháp thích hợp để ngăn chặn nhiễm bẩn của các chất đóng gói tiếp theo.

#### **18.093 NGĂN CHẶN NGUY CƠ**

- a. Nếu tính chất của các chất cũ trong bao bì, bao bì chưa làm sạch có thể chứa độ nguy hiểm nhất định, chúng phải được gói kín và xử lý như hàng nguy hiểm theo cấp độ nguy hiểm của chúng.
- b. Không sử dụng bao bì nếu số lượng các chất nguy hiểm đủ để gây hại bị thấm thấu ra ngoài.

#### **18.095 DÁN NHÃN**

Khi được quy định khác tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, mỗi bao bì, kiện hàng đóng chung và thùng chứa hàng nguy hiểm phải được dán nhãn phù hợp và tuân thủ quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

#### **18.097 ĐÁNH DẤU**

- a. Khi được quy định khác tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, mỗi kiện hàng nguy hiểm phải được:
  1. Đánh dấu với tên vận chuyển thích hợp của hàng hóa bên trong;



2. Số UN và các ký hiệu đánh dấu khác nếu được quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật khi cần thiết.

b. Khi được quy định khác tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, mỗi bao bì được sản xuất để chứa các chất bên trong phải được đánh dấu tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

c. Không bao bì nào được đánh dấu nếu không đáp ứng được các yêu cầu về đánh dấu quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

### **18.103 TÀI LIỆU VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM**

a. Chỉ được đề nghị gửi hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi hoàn thành, ký và cung cấp cho Người khai thác tàu bay Tài liệu vận chuyển hàng nguy hiểm, bao gồm những thông tin theo yêu cầu của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật trừ khi được quy định khác tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Tài liệu vận chuyển phải có tuyên bố sau được ký bởi Người gửi hàng về hàng nguy hiểm chuyên chở:

1. Có đầy đủ và chính xác diễn tả tên vận chuyển thích hợp;
2. Được phân loại, đóng gói, đánh dấu và dán nhãn;
3. Trong tình trạng phù hợp để vận chuyển bằng đường hàng không, tuân thủ các quy định liên quan.

c. Tài liệu vận chuyển phải được hoàn thành với bản sao.

### **CHƯƠNG F: CHẤP NHẬN, PHỤC VỤ, CHẤT VÀ XẾP**

#### **18.110 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Chương này cung cấp các quy định cơ bản tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật liên quan đến chấp nhận, phục vụ, chất và xếp hàng nguy hiểm vận chuyển bằng đường hàng không.

#### **18.113 QUY TRÌNH CHẤP NHẬN HÀNG**

a. Người khai thác tàu bay khi chấp nhận hàng nguy hiểm phải tiến hành kiểm tra kiện hàng dự định được vận chuyển bằng đường hàng không.

b. Chỉ được chấp nhận hàng nguy hiểm để vận chuyển khi tuân thủ:

1. Bảng kiểm tra chấp nhận vận chuyển;
2. tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

c. Người thực hiện nhiệm vụ kiểm tra thay mặt Người khai thác tàu bay phải hoàn thành bảng kiểm tra chấp nhận vận chuyển được thiết kế cho mục đích này.

d. Chỉ được chấp nhận hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không sử dụng dịch vụ bưu điện khi kiện hàng được nhận từ Người khai thác bưu điện được chỉ định và sử dụng quy trình được phê chuẩn bởi Cục Hàng không Việt Nam.

#### **18.115 LƯU TRỮ HỒ SƠ**

a. Người khai thác tàu bay phải lưu trữ tối thiểu 06 tháng sau ngày vận chuyển:



1. Tài liệu vận chuyển hàng nguy hiểm được nộp cho Người khai thác tàu bay theo quy định;
  2. Bảng kiểm tra chấp nhận vận chuyển hàng nguy hiểm.
- b. Người khai thác tàu bay có AOC phải lưu trữ trong vòng 12 tháng sau ngày vận chuyển các tài liệu sau:
1. Tên và địa chỉ của mỗi người gửi hàng nguy hiểm;
  2. Tên và địa chỉ của người:
    - i. Chấp nhận vận chuyển mỗi kiện hàng nguy hiểm hoặc giám sát trực tiếp việc chấp nhận vận chuyển hàng nguy hiểm;
    - ii. Chất xếp và cố định hàng nguy hiểm hoặc trực tiếp giám sát việc chất và cố định hàng nguy hiểm;
  3. Ngày dự kiến vận chuyển;
  4. Địa điểm vận chuyển đi và đến của hàng nguy hiểm;
  5. Tên hàng, số UN, nhóm và số lượng hàng nguy hiểm được vận chuyển.
- c. Người khai thác tàu bay phải trình các bản lưu, cáo thị và báo cáo theo yêu cầu của Chương này trong vòng 10 ngày sau khi nhận được yêu cầu bằng văn bản của Cục Hàng không Việt Nam.

### **18.117 HẠN CHẾ CHẤT LÊN KHOANG HÀNH KHÁCH HOẶC TRÊN BUỒNG LÁI**

Hàng nguy hiểm không được phép chuyên chở trên khoang hành khách đang thực hiện chuyên chở hành khách hoặc trên buồng lái trừ trường hợp được cho phép theo quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

### **18.120 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ CHẤT XẾP, TÁCH, PHÂN CÁCH VÀ CỐ ĐỊNH**

- a. Bao bì và kiện hàng đóng chung chứa hàng nguy hiểm phải được chất và xếp trên tàu bay tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.
- b. Bao bì chứa hàng nguy hiểm có thể gây phản ứng nguy hiểm với bao bì khác sẽ không được chất:
  1. Cạnh nhau trên tàu bay;
  2. Ở vị trí có thể dẫn đến phản ứng với nhau trong trường hợp rò rỉ.
- c. Khi hàng nguy hiểm thuộc phạm vi điều chỉnh của Phần này và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật được chất lên tàu bay, Người khai thác tàu bay phải:
  1. Bảo vệ hàng nguy hiểm khỏi nguy cơ hư hỏng;
  2. Cố định hàng nguy hiểm trên tàu bay bằng các biện pháp thích hợp để ngăn chặn bất kỳ dịch chuyển nào trong khi bay có thể dẫn đến thay đổi hướng đặt của kiện hàng.

### **18.123 XẾP CHẤT ĐỘC VÀ CHẤT LÂY NHIỄM**

Các kiện hàng chứa chất độc và chất lây nhiễm được xếp lên tàu bay phải tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

### **18.125 CHẤT XÉP VÀ CỐ ĐỊNH CHẤT PHÓNG XẠ**

a. Thùng chứa chất phóng xạ phải được chằng buộc và xếp lên tàu bay tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Kiện hàng chứa chất phóng xạ phải được xếp lên tàu bay đảm bảo cách ly với người, động vật sống và phim chưa tráng tuân thủ các yêu cầu của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

c. Kiện hàng chứa chất phóng xạ phải được cố định đảm bảo các yêu cầu về phân cách được tuân thủ.

### **18.127 CÁC KIỆN HÀNG CHỈ ĐƯỢC PHÉP VẬN CHUYỂN TRÊN TÀU BAY CHỖ HÀNG**

a. Trừ khi được quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, chỉ được phép chất các kiện hàng nguy hiểm mang nhãn “Chỉ dành cho tàu bay chở hàng” lên tàu bay khi chúng được chất theo cách để thành viên tổ bay hoặc người được ủy quyền có thể:

1. Nhìn thấy;

2. Phục vụ;

3. Khi kích cỡ và trọng lượng cho phép, tách biệt những kiện hàng này khỏi những kiện khác trong khi bay.

### **18.130 RÒ RỈ HOẶC HƯ HẠI**

Tổ chức, cá nhân không được phép chất kiện hàng, kiện hàng đóng chung hoặc thùng chứa nguy hiểm bị rò rỉ hoặc hư hại lên tàu bay.

### **18.133 CÁC YÊU CẦU CHUNG VỀ KIỂM TRA**

a. Chỉ được phép chất kiện hàng, kiện hàng đóng chung chứa hàng nguy hiểm và thùng chứa chất phóng xạ hoặc các hàng nguy hiểm khác khi đã hoàn thành kiểm tra rò rỉ hoặc hư hỏng trước khi:

1. Chất lên tàu bay;

2. Chất vào thiết bị chất xếp.

b. Chỉ được chất thiết bị chất xếp lên tàu bay khi thiết bị chất xếp này được kiểm tra và phát hiện không bị rò rỉ, hư hỏng bất kỳ hàng nguy hiểm nào chứa trong đó.

c. Chỉ được phép vận chuyển mặt đất hoặc chất lại các kiện hàng và kiện hàng đóng chung hoặc thùng chứa chất phóng xạ khi chúng được kiểm tra dấu hiệu hư hỏng hoặc rò rỉ trước khi chúng được dỡ khỏi:

1. Tàu bay;

2. Thiết bị chất xếp.

### **18.135 HÀNH ĐỘNG KHI PHÁT HIỆN KHẢ NĂNG RÒ RỈ HOẶC HƯ HỎNG**

a. Khi kiện hàng chứa hàng nguy hiểm được chất lên tàu bay có dấu hiệu cho thấy bị hư hỏng hoặc rò rỉ, người phát hiện ra dấu hiệu này phải tuân thủ các quy trình khắc phục của Người khai thác tàu bay áp dụng cho các trường hợp này.

b. Khi phát hiện hư hỏng hoặc rò rỉ của kiện hàng, Người khai thác tàu bay phải:

1. Gỡ kiện hàng trên ra khỏi tàu bay;
2. Thu xếp để chúng được gỡ bởi Nhà chức trách hoặc tổ chức thích hợp.

c. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo:

1. Phần còn lại của lô hàng trong tình trạng thích hợp để vận chuyển bằng đường hàng không;
2. Không kiện hàng nào khác bị nhiễm bẩn.

d. Nếu bằng chứng về việc rò rỉ hoặc hư hỏng được phát hiện, Người khai thác tàu bay phải kiểm tra toàn bộ khu vực hàng nguy hiểm hoặc thiết bị chất xếp được xếp trên tàu bay để đảm bảo không có hư hỏng hoặc nhiễm bẩn trước khi chất các kiện hàng khác lên khu vực đó. Nếu hư hỏng được phát hiện, Người khai thác tàu bay phải sửa chữa các hư hỏng tuân thủ các quy định của Nhà sản xuất tàu bay. Nếu nhiễm bẩn được phát hiện, Người khai thác tàu bay và nhân sự được chỉ định phải tiến hành các biện pháp khắc phục, tuân thủ các yêu cầu của Điều 18.137.

### **18.137 TẨY BẨN**

a. Người chỉ huy tàu bay và Người khai thác tàu bay phải đảm bảo bất kỳ nhiễm bẩn nào được tìm thấy trên tàu bay do rò rỉ hoặc hư hỏng phải được tẩy rửa nhanh nhất có thể.

b. Người chỉ huy tàu bay và Người khai thác tàu bay phải đảm bảo rằng tàu bay bị nhiễm bẩn bởi chất phóng xạ phải được dừng khai thác ngay lập tức.

c. Chỉ được đưa tàu bay đã bị nhiễm bẩn chất phóng xạ trở lại khai thác khi lượng phóng xạ trên bất kỳ bề mặt và nhiễm bẩn không cố định nằm trong chỉ số cho phép được quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật và được cơ quan có thẩm quyền cho phép.

## **CHƯƠNG G: CUNG CẤP THÔNG TIN**

### **18.140 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Chương này quy định về cung cấp thông tin liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.

### **18.143 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO NHÂN VIÊN MẶT ĐẤT VÀ CÁC NHÂN VIÊN KHÁC**

a. Người khai thác tàu bay, Người gửi hàng và các tổ chức tham gia vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không phải cung cấp hướng dẫn thực hiện, tài liệu và các hướng dẫn cho nhân viên của mình đảm bảo các nhân viên thực hiện chức trách và nhiệm vụ trong vận chuyển hàng nguy hiểm.

b. Các tài liệu và hướng dẫn quy định tại khoản a Điều này phải bao gồm cả hướng dẫn về các hành động cần thực hiện trong trường hợp khẩn nguy liên quan đến hàng nguy hiểm.

c. Các tài liệu và hướng dẫn này cũng phải được cung cấp cho Công ty phục vụ khi áp dụng.



### **18.145 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO HÀNH KHÁCH**

Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các thông tin được công bố theo yêu cầu của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật để cho hành khách được cảnh báo về những loại hàng nguy hiểm bị cấm vận chuyển trên tàu bay.

### **18.147 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO NHÂN VIÊN TẠI ĐIỂM CHẤP NHẬN HÀNG**

Người khai thác tàu bay, công ty phục vụ phải đảm bảo các thông báo về vận chuyển hàng nguy hiểm được cung cấp tại điểm chấp nhận hàng.

### **18.150 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO TỔ BAY**

a. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo thông tin được cung cấp trong Hướng dẫn khai thác cho phép thành viên tổ bay thực hiện chức trách và nhiệm vụ liên quan đến hàng nguy hiểm.

b. Tài liệu và hướng dẫn thực hiện theo yêu cầu của khoản a cũng phải cung cấp các hướng dẫn cần thiết trong trường hợp khẩn nguy liên quan đến hàng nguy hiểm.

### **18.153 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO CƠ TRƯỞNG**

Người khai thác tàu bay trong trường hợp tàu bay chuyên chở hàng nguy hiểm phải cung cấp cho Người chỉ huy tàu bay trong thời gian sớm nhất trước khi cất cánh thông tin bằng văn bản theo quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

### **18.155 CUNG CẤP THÔNG TIN TỪ CƠ TRƯỞNG ĐẾN NHÀ CHỨC TRÁCH SÂN BAY**

Trong trường hợp khẩn nguy khi bay, ngay khi có thể, Người chỉ huy tàu bay thông báo cho Nhà chức trách sân bay qua cơ quan không lưu thông tin về hàng nguy hiểm trên tàu bay theo quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

### **18.157 CUNG CẤP THÔNG TIN TRONG TRƯỜNG HỢP SỰ CỐ HOẶC TAI NẠN TÀU BAY**

a. Trong trường hợp xảy ra sự cố hoặc tai nạn tàu bay, người chỉ huy tàu bay và Người khai thác tàu bay của tàu bay chuyên chở hàng nguy hiểm phải ngay lập tức tuân thủ các yêu cầu báo cáo của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật như sau:

1. Thông báo đến Nhà chức trách liên quan của quốc gia nơi xảy ra sự cố liên quan đến hàng nguy hiểm bất kỳ chuyên chở trên tàu bay được thể hiện trên Thông báo cho Người chỉ huy tàu bay;

2. Cung cấp thông tin bất kỳ nhằm hạn chế mọi nguy hiểm tạo ra bởi hàng nguy hiểm được chuyên chở cho các đơn vị ứng phó khẩn nguy;

3. Thông báo Cục Hàng không Việt Nam về vụ việc.

b. Khi hàng nguy hiểm được nghi là nguyên nhân hoặc là nguyên nhân hoặc là yếu tố chính gây ra tai nạn hoặc sự cố nghiêm trọng, Người chỉ huy tàu



bay và Người khai thác tàu bay phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam trong vòng 10 ngày làm việc theo mẫu và cách thức các chi tiết, thông số và đánh giá ban đầu về các biện pháp có thể thực hiện để ngăn chặn sự việc.

1. Báo cáo này là yêu cầu bắt buộc đối với tất cả Người khai thác tàu bay Việt Nam hoặc tàu bay đăng ký tại Việt Nam trong trường hợp sự việc xảy ra trên lãnh thổ Việt Nam hoặc lãnh thổ nước khác.

2. Báo cáo này phải được coi là báo cáo bổ sung cho các báo cáo khác theo quy định trong trường hợp xảy ra tai nạn hoặc sự cố.

## **CHƯƠNG H: CÁC YÊU CẦU ĐẶC BIỆT**

### **18.160 ĐỐI TƯỢNG ĐIỀU CHỈNH**

Chương này áp dụng đối với các yêu cầu liên quan đến loại hình khai thác cụ thể có tham gia chuyên chở hàng nguy hiểm.

### **18.163 HÀNG KHÔNG CHUNG**

a. Cá nhân có thể phục vụ hoặc vận chuyển hàng nguy hiểm trong lãnh thổ Việt Nam bằng tàu bay nhỏ hoặc trực thăng tham gia vào khai thác hàng không chung với điều kiện:

1. Không khai thác với mục đích thương mại;
2. Không bị cấm vận chuyển theo các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

### **18.165 CÔNG VIỆC TRÊN KHÔNG**

a. Tổ chức, cá nhân có thể vận chuyển hàng nguy hiểm bằng tàu bay trong lãnh thổ Việt Nam nếu hàng nguy hiểm được sử dụng tại những địa điểm thực hiện công việc trên không cho những mục đích:

1. Cứu hỏa;
2. Cấy giống;
3. Đốt lửa;
4. Nông nghiệp;
5. Lâm nghiệp;
6. Trồng trọt;
7. Thăm dò và đo đạc;
8. Kiểm soát ô nhiễm.

b. Hàng nguy hiểm phải được chứa trong các hình thức đóng gói:

1. Thùng phi, thùng chứa hoặc thiết bị là một phần của tàu bay hoặc gắn vào tàu bay theo Chứng chỉ đủ điều kiện bay;
2. Thùng chứa bằng cao su được vận chuyển trong hoặc treo trên tàu bay với điều kiện chúng được sản xuất, thử nghiệm, kiểm tra và sử dụng tuân thủ các điều kiện được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận;
3. Thùng thả nước treo dưới trực thăng được sản xuất từ chất liệu và kết nối tuân thủ các yêu cầu về kỹ thuật được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận;

4. Các bao bì chứa nhỏ được thiết kế, sản xuất, làm đầy, đóng, cố định và bảo trì để trong trường hợp vận chuyển bình thường bao gồm cả khi phục vụ không làm thoát hàng nguy hiểm ngoài ý muốn, đe dọa an toàn cộng đồng.

#### **18.167 CỨU THƯƠNG**

a. Tổ chức, cá nhân có thể vận chuyển hàng nguy hiểm trong Việt Nam bằng tàu bay cứu thương hoặc chuyển đổi cấu hình để vận chuyển bệnh nhân, người đi cùng và nhân viên y tế nếu:

1. Hàng nguy hiểm không bị cấm vận chuyển theo tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

2. Hàng nguy hiểm được chứa trong các thiết bị chứa:

i. Phải được đánh dấu và dán nhãn theo yêu cầu của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

ii. Nếu là ống xy lanh, bình khí phải tuân thủ các yêu cầu đóng gói;

iii. Được cố định để ngăn chặn dịch chuyển trong quá trình vận chuyển.”

www.LuatVietnam.vn

## PHỤ LỤC XVII

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

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

#### 1. Sửa đổi, bổ sung Phần 19 như sau:

#### “Phần 19

### BÁO CÁO VÀ ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

#### CHƯƠNG A: NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

##### 19.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

a. Phần này đưa ra các quy định đối với:

1. Công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay mà Cục Hàng không Việt Nam được ủy quyền thực hiện;

2. Thông báo ban đầu, điều tra, phân tích và báo cáo sự cố, tai nạn tàu bay và một số sự cố khác trong quá trình khai thác tàu bay:

i. Mang đăng ký quốc tịch Việt Nam xảy ra tại bất kỳ nơi nào;

i. Mang đăng ký nước ngoài xảy ra trên lãnh thổ Việt Nam.

3. Bảo vệ hiện trường, bưu kiện, hàng hóa và các hồ sơ liên quan đến các tai nạn tàu bay dân dụng và công vụ trên lãnh thổ Việt Nam;

4. Tuân thủ với các tiêu chuẩn quốc tế về báo cáo tai nạn và sự cố.

b. Phần này áp dụng đối với:

1. Các tổ chức và Người khai thác thực hiện khai thác tàu bay hoặc cung cấp dịch vụ đảm bảo khai thác an toàn của tàu bay;

2. Các tổ chức Chính phủ cần thiết để đảm bảo việc báo cáo và điều tra tai nạn tàu bay được thực hiện kịp thời và đúng quy định.

c. Phần này còn áp dụng đối với:

1. Các cá nhân có liên quan tới việc khai thác an toàn của tàu bay;

2. Cộng đồng dân cư nơi có thông tin liên quan đến việc điều tra sự cố, tai nạn tàu bay;

3. Các nhân viên kỹ thuật tham gia vào công tác điều tra.

##### 19.002 MỤC ĐÍCH ĐIỀU TRA

a. Mục đích của công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay là ngăn ngừa sự cố, tai nạn tàu bay.

b. Việc điều tra sự cố, tai nạn tàu bay không nhằm mục đích xác định lỗi hoặc quy trách nhiệm pháp lý đối với cá nhân.

#### CHƯƠNG B: TRÁCH NHIỆM TỔ CHỨC VÀ CÁ NHÂN VỀ BÁO CÁO SỰ CỐ NGHIÊM TRỌNG VÀ TAI NẠN TÀU BAY

##### 19.009 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

Chương này áp dụng đối với Người khai thác tàu bay và cá nhân liên quan có thông tin về sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay xảy ra trong không phận Việt

Nam hoặc tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam hoặc do Người khai thác tàu bay Việt Nam khai thác.

### **19.010 THÔNG BÁO BAN ĐẦU**

a. Người khai thác tàu bay dân dụng đăng ký quốc tịch Việt Nam hoặc tàu bay công vụ không vì mục đích quân sự hoặc tàu bay đăng ký quốc tịch nước ngoài khi khai thác trên lãnh thổ Việt Nam phải thông báo ngay lập tức bằng các phương tiện nhanh nhất cho Cục Hàng không Việt Nam về tai nạn, sự cố nghiêm trọng.

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

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

d. Danh mục các sự cố nghiêm trọng được quy định tại Phụ lục 1 Điều 19.010.

### **19.013 CÁC THÔNG TIN TRONG THÔNG BÁO**

Thông báo được yêu cầu phải bao gồm các thông tin sau:

1. Loại tàu bay, quốc tịch tàu bay và số đăng ký của tàu bay;
2. Tên chủ sở hữu và Người khai thác tàu bay;
3. Tên của người chỉ huy tàu bay;
4. Ngày, giờ xảy ra tai nạn;
5. Điểm khởi hành cuối cùng và điểm dự kiến hạ cánh tiếp theo của tàu bay;
6. Vị trí của tàu bay với tham chiếu tới một vài địa điểm địa lý xác định;
7. Số người trên tàu bay, số người tử vong và số người bị thương nặng;
8. Tính chất của tai nạn, thời tiết và mức độ hư hỏng của tàu bay cũng như những thông tin khác;
9. Mô tả về bất kỳ các chất nổ, các vật liệu phóng xạ hoặc hàng nguy hiểm khác vận chuyển theo tàu.

### **19.014 LƯU TRỮ VÀ BẢO VỆ CÁC MẢNH VỠ TÀU BAY VÀ HIỆN TRƯỜNG TAI NẠN**

a. Người khai thác và người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo rằng các mảnh vỡ tàu bay và hiện trường tai nạn được bảo vệ và lưu trữ phù hợp với các quy định tại Chương D của Phần này.

b. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo trong phạm vi có thể lưu trữ dữ liệu của các thiết bị tự ghi liên quan và duy trì sự canh giữ an toàn trong thời gian chờ xử lý theo quy định của Phần này trong trường hợp tàu bay lâm nạn.

### **19.015 LẬP BÁO CÁO SƠ BỘ SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY**

Người khai thác tàu bay phải lập báo cáo sơ bộ về sự cố, tai nạn và trình Cục Hàng không Việt Nam theo nội dung và thời gian được quy định như sau:

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



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

#### **19.016 GIẢI TRÌNH CỦA TỔ BAY**

a. Thành viên tổ bay có mặt tại thời điểm báo cáo chính thức được đề trình phải có kèm theo giải trình lại các diễn biến, điều kiện và tình huống của tai nạn hoặc sự cố đã được chứng kiến.

b. Trong trường hợp thành viên tổ bay chưa thực hiện giải trình được tại thời điểm báo cáo, các giải trình phải được thực hiện ngay khi có thể.

#### **19.017 ĐỀ TRÌNH BÁO CÁO**

Người khai thác tàu bay có trách nhiệm đề trình báo cáo điều tra nội bộ đối với sự cố nghiêm trọng và tai nạn tàu bay theo quy định như sau:

1. Trong thời gian 10 ngày sau khi xảy ra tai nạn hoặc sự cố nghiêm trọng;

2. Trong thời gian 07 ngày trong trường hợp tàu bay vẫn mất tích.

### **CHƯƠNG C: BÁO CÁO VỤ VIỆC, SỰ CỐ BẮT BUỘC VÀ TỰ NGUYỆN**

#### **19.020 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

a. Chương này quy định các yêu cầu và nguyên tắc chung cho việc thực hiện và quản lý diễn biến của quá trình báo cáo vụ việc, sự cố tự nguyện và bắt buộc khi việc thực hiện các báo cáo này được quy định tại Bộ QCATHK.

b. Các yêu cầu chung của Chương này áp dụng cho các báo cáo vụ việc, sự cố được quy định trong các Phần của Bộ Quy chế này.

c. Các yêu cầu báo cáo của Chương này là bắt buộc cho các tổ chức, cá nhân có liên quan tới vụ việc, sự cố xảy ra đối với:

1. Tàu bay khai thác theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp;

2. Tàu bay có động cơ tuốc-bin có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp.

d. Tổ chức cung cấp dịch vụ hoặc cơ sở vật chất cho việc khai thác tàu bay bay qua hoặc trên lãnh thổ Việt Nam có trách nhiệm báo cáo vụ việc, sự cố xảy ra đối với tàu bay do tổ chức đó phục vụ không phụ thuộc vào quốc tịch đăng ký của tàu bay.

#### **19.023 ÁP DỤNG CHO CÁ NHÂN VÀ TỔ CHỨC LIÊN QUAN**

a. Các yêu cầu báo cáo bắt buộc của Chương này áp dụng cho các tổ chức, cá nhân tham gia vào công tác:

1. Khai thác, bảo dưỡng và hỗ trợ khai thác tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam trên các khu vực mà tàu bay bay tới;

2. Khai thác, bảo dưỡng và hỗ trợ khai thác tàu bay hoạt động tại Việt Nam;

3. Cung cấp dịch vụ cho tàu bay và tổ bay trong không phận do Việt Nam

kiểm soát và các cảng hàng không, sân bay trên lãnh thổ Việt Nam.

b. Tổ chức, cá nhân trong phạm vi điều chỉnh của Chương này bao gồm:

1. Người khai thác và tổ lái của tàu bay động cơ tuốc-bin có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp;

2. Người khai thác và tổ lái của tàu bay khai thác theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp;

3. Tổ chức, cá nhân thực hiện công việc chế tạo tàu bay động cơ tuốc-bin hoặc các thiết bị của tàu bay động cơ tuốc-bin được sử dụng cho mục đích vận tải hàng không thương mại tại Việt Nam;

4. Tổ chức, cá nhân thực hiện công tác bảo dưỡng, cải tiến kỹ thuật đối với tàu bay động cơ tuốc-bin, thiết bị tàu bay trên tàu bay động cơ tuốc-bin có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp;

5. Tổ chức, cá nhân thực hiện công việc bảo dưỡng hoặc cải tiến kỹ thuật tàu bay, thiết bị lắp trên tàu bay được khai thác theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp;

6. Cá nhân ký Chứng chỉ rà soát bảo dưỡng hoặc ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng quy định tại Phần 20 của Bộ QCATHK đối với tàu bay động cơ tuốc-bin có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp; người ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng đối với các thiết bị tàu bay của loại tàu bay động cơ tuốc-bin có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp;

7. Cá nhân ký Chứng chỉ rà soát bảo dưỡng hoặc ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng quy định tại Phần 20 của Bộ QCATHK này đối với tàu bay động cơ tuốc-bin hoạt động theo Giấy chứng nhận khai thác tàu bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp; người ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng đối với các thiết bị tàu bay của loại tàu bay động cơ tuốc-bin hoạt động theo Giấy chứng nhận khai thác tàu bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp;

8. Cá nhân thực hiện chức năng được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép hoặc ủy quyền;

9. Người được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép hoặc cán bộ quản lý các cảng hàng không, sân bay được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép;

10. Cá nhân thực hiện chức năng lắp đặt, cải tiến kỹ thuật, bảo dưỡng, sửa chữa, đại tu, hiệu chuẩn các phương tiện dẫn đường hàng không được sử dụng để cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn;

11. Cá nhân thực hiện chức năng liên quan tới dịch vụ khai thác mặt đất đối với tàu bay bao gồm nạp dầu, vệ sinh, tính toán tải trọng khai thác, chất xếp tải và dỡ tải, phá băng và kéo, dắt tàu bay tại sân bay;

c. Các tổ chức, cá nhân được quy định trong Phần này có trách nhiệm thực hiện báo cáo theo quy định, tuy nhiên mọi tổ chức, cá nhân đều có thể lập báo cáo nếu thấy cần thiết hoặc vì mục đích an toàn hàng không. Mẫu Báo cáo vụ việc, sự cố tàu bay được quy định tại Phụ lục 1 Điều 19.023.

## **19.025 MỤC ĐÍCH CỦA CÁC YÊU CẦU BÁO CÁO**

a. Mục đích của báo cáo sự cố là nhằm ngăn ngừa tai nạn và sự cố thông qua hoạt động thu thập và phổ biến các thông tin an toàn tương ứng và không nhằm mục đích quy kết trách nhiệm và đổ lỗi.

b. Các yêu cầu báo cáo bắt buộc góp phần nâng cao an toàn hàng không bằng cách đảm bảo việc báo cáo đầy đủ và tự do các thông tin liên quan đến an toàn được thu thập, lưu giữ, bảo vệ và phân bổ đến đúng nơi quy định.

c. Báo cáo tự nguyện của các cá nhân đóng góp vào sự cải tiến an toàn hàng không liên quan tới an toàn chuyến bay thông qua các tiến trình và chính sách áp dụng cho các yêu cầu báo cáo bắt buộc.

## **19.027 DANH MỤC SỰ CỐ, VỤ VIỆC PHẢI BÁO CÁO**

a. Cục Hàng không Việt Nam quy định chi tiết các sự cố, vụ việc bắt buộc phải báo cáo theo quy định tại Chương này.

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

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

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

3. Điều hành bay và các dịch vụ mặt đất (Phụ lục III Điều 19.027).

c. Báo cáo vụ việc liên quan đến tàu bay có thể là sự cố gây uy hiếp hoặc nếu không được khắc phục có thể gây uy hiếp đến tàu bay, người trên tàu bay hoặc bất kỳ người nào khác.

d. Người được yêu cầu thực hiện báo cáo sự cố bắt buộc có trách nhiệm thực hiện báo cáo vụ việc mà người đó biết rõ và có thể không trực tiếp liên quan trừ khi người đó có lý do hợp lý để tin rằng thông tin về vụ việc đã được báo cáo bởi người khác.

e. Báo cáo được lập đối với sự cố có liên quan đến hành động hoặc quy trình thiếu sót hoặc không đảm bảo tuy nhiên sự việc này không gây nguy hiểm ngay lập tức cho tàu bay nhưng nếu sự việc tiếp tục tái diễn thì có thể dẫn đến uy hiếp an toàn tàu bay.

## **19.029 PHÂN LOẠI VỤ VIỆC, SỰ CỐ AN TOÀN HÀNG KHÔNG**

a. Cục Hàng không Việt Nam phân loại vụ việc, sự cố an toàn hàng không theo các mức phụ thuộc vào tính chất, mức độ quy định cụ thể tại Phụ lục 1 của Điều này phù hợp với quy định của Tổ chức hàng không dân dụng thế giới (ICAO) tại Tài liệu Doc 9156 Phụ ước 13.

b. Phân loại vụ việc, sự cố an toàn hàng không quy định tại Phụ lục 1 Điều 19.029.

## **19.030 BÁO CÁO TỰ NGUYỆN**

a. Các tổ chức, cá nhân được khuyến khích và tạo điều kiện thực hiện báo cáo tự nguyện trong toàn bộ các hoạt động khai thác hàng không dân dụng vì mục đích an toàn.

b. Không có sự phân biệt lớn về cách thức tổ chức và quy trình xử lý, lưu



giữ giữa các báo cáo tự nguyện và báo cáo bắt buộc.

c. Báo cáo sự cố tự nguyện là báo cáo được thực hiện do tổ chức hoặc cá nhân không yêu cầu phải thực hiện báo cáo theo quy định của Chương này.

d. Các sự cố được báo cáo tự nguyện ban đầu và các bản phân tích tiếp theo sẽ được lưu giữ dưới dạng hạn chế với các thông tin liên quan tới người thực hiện báo cáo.

e. Cục Hàng không Việt Nam sẽ đảm bảo tính bảo mật của những báo cáo tự nguyện và thông tin được đề cập trong những báo cáo này sẽ không được dùng để làm ảnh hưởng tới người thực hiện báo cáo.

### **19.033. TỰ BÁO CÁO CÁC VI PHẠM**

a. Việc tự báo cáo các hành vi vi phạm các quy định được khuyến khích và sẽ không áp dụng các biện pháp chế tài nếu người báo cáo được coi là đã thực hiện tuân thủ với các điều kiện được quy định của khoản b của Điều này.

b. Để đánh giá một sự việc vi phạm đã rõ ràng nằm trong phạm vi điều chỉnh của Chương này, Cục Hàng không Việt Nam phải đảm bảo các điều kiện sau đã được đáp ứng:

1. Các đối tượng điều chỉnh đã thông báo ngay lập tức cho Cục Hàng không Việt Nam các vi phạm đã rõ ràng sau khi được phát hiện trước khi Cục Hàng không Việt Nam nhận biết được chúng thông qua các kênh liên lạc khác.

2. Việc thông báo không được thực hiện trong quá trình điều tra hoặc kiểm tra của Cục Hàng không Việt Nam hoặc liên quan tới tai nạn hoặc sự cố tàu bay.

3. Sự vi phạm quy chế an toàn đã xảy ra ngoài ý muốn.

4. Việc vi phạm quy chế an toàn xảy ra không phải do thiếu kiến thức, kinh nghiệm của các chủ thể bị điều chỉnh.

5. Có hành động kịp thời và đáp ứng các yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam sau khi phát hiện ra vi phạm nhằm chấm dứt các nguyên nhân gây ra các vi phạm đó.

6. Các đối tượng điều chỉnh đã lập kế hoạch hoặc đang lập kế hoạch thực hiện khắc phục triệt để các vi phạm nhằm đáp ứng các quy định của Cục Hàng không Việt Nam.

7. Việc khắc phục triệt để bao gồm hoạt động tự đánh giá để đảm bảo việc khắc phục các vi phạm đã được thực hiện một cách phù hợp.

8. Việc tự đánh giá sẽ hỗ trợ cho các đợt kiểm tra do Cục Hàng không Việt Nam thực hiện.

### **19.035 TÍNH BẢO MẬT CỦA BÁO CÁO**

a. Tên của người báo cáo hoặc tên của người liên quan trong báo cáo sẽ không bị tiết lộ trừ khi luật pháp yêu cầu hoặc cá nhân có liên quan ủy quyền cho phép tiết lộ.

b. Cục Hàng không Việt Nam phải thực hiện các biện pháp thích hợp để tránh việc nêu danh tính của người thực hiện báo cáo hoặc của các cá nhân liên quan đến báo cáo trong trường hợp các biện pháp kiểm tra, giám sát an toàn



được cho là cần thiết phải thực hiện xuất phát từ báo cáo tự nguyện này.

### **19.037 SỰ CAM ĐOAN VỀ PHÁP LUẬT**

Cục Hàng không Việt Nam sẽ không tiến hành khởi kiện các vi phạm không cố ý trong trường hợp chúng được báo cáo theo các điều khoản báo cáo tự nguyện và bắt buộc của Chương này trừ các trường hợp do xao nhãng nhiệm vụ dẫn đến sơ suất lớn.

### **19.040 BIỆN PHÁP ĐỐI VỚI GIẤY PHÉP VÀ CHỨNG CHỈ**

a. Trong trường hợp cần thiết, Cục Hàng không Việt Nam có thẩm quyền theo các Điều ước quốc tế và luật pháp Việt Nam để sửa đổi, thu hồi hoặc đình chỉ giấy phép nếu nhận thấy người giữ giấy phép hoặc chứng chỉ không còn năng lực, điều kiện sức khỏe để thực hiện các quyền hạn và năng định của giấy phép.

b. Nếu báo cáo sự cố chỉ ra rằng người nắm giữ giấy phép không tiếp tục đáp ứng các tiêu chuẩn cấp giấy phép, Cục Hàng không Việt Nam phải thực hiện các biện pháp cần thiết để kiểm tra lại người giữ giấy phép. Mục đích của việc kiểm tra này chỉ phục vụ mục tiêu duy nhất là an toàn và không vì mục đích áp dụng chế tài với người giữ giấy phép.

### **19.043 CÁC BIỆN PHÁP CỦA CƠ QUAN CHỦ QUẢN**

a. Khi sự cố được báo cáo chỉ ra sự sai sót không cố ý của nhân viên, cơ quan chủ quản phải phản ứng có trách nhiệm và chia sẻ quan điểm về việc báo cáo đầy đủ và trung thực là mục đích chính và thực hiện mọi nỗ lực để tránh các hành động có thể ngăn cản việc báo cáo sự cố sau này.

b. Cơ quan chủ quản cần hạn chế việc kỷ luật hoặc trừng phạt có thể dẫn tới việc ngăn cản nhân viên báo cáo các sự cố mà họ được biết, ngoại trừ trường hợp các hành động này là cần thiết để đảm bảo an toàn và tình huống vi phạm là rõ ràng.

## **CHƯƠNG D: BẢO VỆ CÁC MẢNH VỠ TÀU BAY VÀ CÁC HỒ SƠ**

### **19.050 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Chương này áp dụng đối với các cá nhân và tổ chức tiếp cận các mảnh vỡ tàu bay và hồ sơ có liên quan mật thiết đến quá trình điều tra tai nạn hoặc sự cố nghiêm trọng.

### **19.053 LƯU GIỮ VÀ BẢO VỆ HIỆN TRƯỜNG**

a. Các cá nhân tham gia vào công tác tìm kiếm, cứu nạn và điều tra tai nạn tàu bay phải thực hiện các biện pháp thích hợp sau để bảo vệ bằng chứng và duy trì sự canh giữ an toàn đối với tàu bay và nội dung bên trong tàu bay trong khoảng thời gian được xác định là cần thiết cho mục đích điều tra:

1. Bảo vệ hiện vật phải bao gồm cả việc lưu giữ bằng chứng bằng phương pháp chụp ảnh hoặc sử dụng các phương tiện khác trong trường hợp các bằng chứng này có thể dễ bị lấy đi, xóa bỏ, mất mát hoặc bị tiêu hủy;

2. Việc bảo vệ an toàn phải bao gồm công tác bảo vệ không cho phép

người không có thẩm quyền tiếp cận, tiếp tục gây hỏng hóc, ăn cắp đồ và gây hư hỏng thêm đối với tàu bay và các nội dung bên trong tàu bay.

b. Người khai thác tàu bay liên quan trong tai nạn, sự cố được thông báo phải chịu trách nhiệm về bảo vệ hiện trường, mảnh vỡ tàu bay, hàng hóa, thư từ trên tàu và tất cả các hồ sơ bao gồm hồ sơ giữa chuyến bay, hồ sơ bảo dưỡng, các thiết bị ghi âm liên quan đến khai thác, bảo dưỡng tàu bay và các nhân viên hàng không cho đến khi bàn giao cho nhà chức trách thực hiện điều tra hoặc khi có lệnh giải phóng hiện trường.

c. Người khai thác tàu bay có liên quan đến tai nạn, sự cố tàu bay phải lưu giữ hồ sơ, báo cáo, tài liệu nội bộ và các biên bản ghi nhớ liên quan đến sự cố, tai nạn tàu bay cho tới khi được cơ quan điều tra có thẩm quyền cho phép việc tái sử dụng.

### **19.055. DI CHUYỂN MẢNH VỠ**

a. Việc di dời hoặc xáo trộn các mảnh vỡ của tàu bay, hàng hóa, thư tín trước khi cơ quan điều tra có thẩm quyền hoặc người được ủy quyền tiếp nhận hiện trường được phép thực hiện khi:

1. Vì mục đích di chuyển người bị thương hoặc bị kẹt;
2. Bảo vệ các mảnh vỡ khỏi bị hư hỏng;
3. Bảo vệ cho cộng đồng khỏi bị thương.

b. Khi cần thiết phải di dời các mảnh vỡ tàu bay, thư từ, hàng hóa phải phác thảo, ghi chép và chụp ảnh để đánh dấu các vị trí và tình trạng ban đầu của các mảnh vỡ và những gì quan trọng khác nếu có thể.

c. Trong trường hợp người đại diện chính thức của quốc gia đăng ký tàu bay, quốc gia Người khai thác tàu bay, quốc gia thiết kế hoặc quốc gia sản xuất tàu bay yêu cầu giữ nguyên một phần nào đó của hiện trường vì mục đích điều tra, điều tra viên chính phải thực hiện tất cả các biện pháp cần thiết và hợp lý để đáp ứng yêu cầu đó nhằm giúp đỡ công tác điều tra với điều kiện tàu bay có thể được phép di chuyển:

1. Tới phạm vi cần thiết để tách người, động vật, thư tín và các tài sản có giá trị;
2. Để ngăn chặn bị phá hủy do hỏa hoạn hoặc các nguyên nhân khác;
3. Để loại trừ các nguy cơ hoặc chướng ngại vật ảnh hưởng tới dẫn đường hàng không, vận tải khác hoặc cộng đồng;
4. Nếu không dẫn tới việc trì hoãn quá mức cho việc đưa tàu bay trở lại khai thác khi có thể.

### **19.057 CHẤM DỨT LƯU GIỮ TÀU BAY**

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

b. Để thực hiện việc này, điều tra viên chính sẽ cho phép tiếp cận tàu bay

hoặc các bộ phận của tàu bay với điều kiện nếu tàu bay hoặc các bộ phận của tàu bay nằm trong khu vực mà điều tra viên chính thấy không thể thực hiện việc tiếp cận thì tàu bay hoặc các bộ phận tàu bay sẽ được di dời đến địa điểm có thể tiếp cận dễ dàng.

## **CHƯƠNG E: ĐIỀU TRA TAI NẠN, SỰ CỐ**

### **19.060 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Chương này quy định về việc tiến hành điều tra tai nạn, sự cố tàu bay đối với các cá nhân và tổ chức thực hiện việc điều tra hoặc cá nhân có những thông tin hay hồ sơ liên quan phù hợp cho việc điều tra.

### **19.063 TRÁCH NHIỆM ĐIỀU TRA.**

a. Cơ quan điều tra tai nạn và sự cố tiến hành điều tra phù hợp với điều khoản quy định tại Phụ ước 13 của Công ước Chi-ca-go về hàng không dân dụng và pháp luật hiện hành của Việt Nam được quy định tại Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng.

b. Trong trường hợp tai nạn, sự cố xảy ra tại nước ngoài đối với tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam và quốc gia nơi xảy ra tai nạn, sự cố là thành viên ICAO thì quốc gia đó chịu trách nhiệm điều tra.

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

d. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức điều tra hoặc phân cấp công tác điều tra sự cố có ảnh hưởng đến an toàn hàng không nhưng không thuộc phạm vi điều tra nêu tại khoản a của Điều này; triển khai thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn cần thiết nhằm ngăn ngừa các tai nạn, sự cố tương tự xảy ra.

### **19.065 TÍNH CHẤT CỦA CUỘC ĐIỀU TRA.**

a. Điều tra tai nạn, sự cố được tiến hành bởi nhà chức trách để xác định tình hình thực tế, các chi tiết liên quan tới vụ tai nạn, sự cố và các nguyên nhân có thể.

b. Những kết quả này sau đó được sử dụng để xác định biện pháp phòng ngừa sự tái diễn của những tai nạn, sự cố tương tự trong tương lai.

c. Công tác điều tra bao gồm: điều tra hiện trường (quang cảnh vụ tai nạn, xét nghiệm, phân rã...), chuẩn bị báo cáo, công bố thông tin.

d. Kết luận điều tra của nhà chức trách được ban hành theo dạng mẫu báo cáo hoặc các tóm tắt kết quả điều tra tai nạn, sự cố.

e. Điều tra tai nạn, sự cố là việc thu thập, xử lý các thông tin khách quan trong quá trình điều tra.

g. Việc điều tra này không nhằm phục đích xác định lỗi hay trách nhiệm pháp lý của bất kỳ người nào.



### **19.067 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI ĐẠI DIỆN.**

Người được phỏng vấn bởi người được nhà chức trách điều tra ủy quyền trong quá trình điều tra không để ý tới hình thức của cuộc phỏng vấn (bị ràng buộc, không bị ràng buộc, được ghi lại, không được ghi lại), có quyền được giám hộ, được đại diện hoặc được tham vấn luật sư.

### **19.070 CƠ QUAN ĐIỀU TRA.**

a. Thẩm quyền tổ chức điều tra sự cố, tai nạn tàu bay được quy định như sau: Cục Hàng không Việt Nam được Bộ Giao thông vận tải ủy quyền tổ chức điều tra sự cố, tai nạn tàu bay quy định tại khoản 1, 2 điểm b Điều 104 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 5.700 kg, tàu bay có sức chuyên chở từ 10 hành khách trở lên.

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

1. Đảm bảo tiến hành công tác điều tra đúng nguyên tắc và minh bạch;
2. Xác định các bằng chứng và các nguyên nhân có thể;
3. Dự thảo các khuyến cáo an toàn căn cứ vào các bằng chứng đã được phát hiện;
4. Hoàn thiện và công bố kết quả điều tra.

c. Để thực hiện được các trách nhiệm tại khoản b Điều này trong suốt quá trình điều tra, cơ quan điều tra được phép trưng dụng người có đủ năng lực, trình độ của các tổ chức của Việt Nam sau đây để phục vụ hoạt động điều tra sự cố, tai nạn tàu bay bao gồm:

1. Người khai thác tàu bay;
2. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu;
3. Cơ sở thiết kế, sản xuất, bảo dưỡng và thử nghiệm tàu bay;
4. Tổ chức xã hội nghề nghiệp về hàng không;
5. Các chuyên gia kỹ thuật để tiếp cận các thông tin, phỏng vấn, hồ sơ và báo cáo;
6. Nhân chứng thẩm vấn và các chuyên gia kỹ thuật.

d. Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay được bố trí nơi làm việc thích hợp gần khu vực hiện trường xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay được trang bị phương tiện đi lại; trang bị thiết bị cần thiết phục vụ cho việc điều tra sự cố, tai nạn tàu bay. Nơi làm việc do cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay quyết định tùy thuộc vào từng vụ việc cụ thể.

e. Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay có trách nhiệm lưu giữ hồ sơ điều tra tai nạn, sự cố tàu bay sau khi kết thúc việc điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay.

### **19.073 CHỈ ĐỊNH NGƯỜI ĐIỀU TRA CHÍNH**

a. Cục Hàng không Việt Nam sẽ chỉ định điều tra viên chính cho việc điều tra và sẽ bắt đầu việc điều tra ngay sau đó.

b. Sau khi cơ quan điều tra đã được bổ nhiệm, điều tra viên chính sẽ được giải phóng tất cả các nhiệm vụ khác và được cắt cử tại cơ quan điều tra cho đến khi báo cáo cuối được ban hành.



c. Cơ quan điều tra sau khi bổ nhiệm có thể thay thế điều tra viên chính cho phù hợp với việc điều tra.

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

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

### **19.077. NGƯỜI ĐIỀU TRA CHÍNH**

a. Điều tra viên chính (IIC) tổ chức, thực hiện kiểm soát và quản lý các giai đoạn điều tra. Phân công nhiệm vụ cho các thành viên của cơ quan điều tra để thực hiện các nhiệm vụ và quyền hạn theo quy định.

b. IIC có trách nhiệm và quyền hạn để giám sát các nguồn lực và hành động của mọi cá nhân thuộc Chính phủ cũng như dân thường liên quan trong hiện trường điều tra.

c. IIC duy trì trách nhiệm quản lý và tổ chức đến giai đoạn cuối cùng của công tác điều tra cho đến khi nhà chức trách báo cáo nguyên nhân có thể gây nên tai nạn, sự cố.

### **19.080 QUYỀN HẠN CỦA THÀNH VIÊN ĐIỀU TRA**

a. Với sự trình diện thẻ ủy quyền thích hợp, đại diện được ủy quyền của Cục Hàng không Việt Nam có quyền hạn sau đây:

1. Đến hiện trường vụ tai nạn, sự cố tàu bay;
2. Tiếp cận các mảnh vỡ tàu bay;
3. Làm những việc được coi là phù hợp cho điều tra.

b. Sau khi được ủy quyền của cơ quan điều tra có thẩm quyền của Việt Nam, có thể yêu cầu các tổ chức, cá nhân có quyền kiểm soát hoặc sở hữu đối với phương tiện vận tải, các bộ phận hoặc trang thiết bị điều khiển liên quan đến cuộc điều tra hoặc bất kỳ hồ sơ hoặc bản ghi nhớ bao gồm cả các tài liệu, hồ sơ bệnh viện và thư tín trao đổi sau khi sự cố, tai nạn xảy ra cho phép kiểm tra, chụp ảnh hoặc sao chép ngay lập tức để phục vụ công tác điều tra.

c. Đại diện Cục Hàng không Việt Nam có thể yêu cầu khởi tố để có được lời khai hoặc các chứng cứ khác.

d. Đại diện Cục Hàng không Việt Nam có thể thẩm vấn nhân chứng hoặc bất kỳ ai có thông tin liên quan tới sự cố, tai nạn.

e. Đại diện Cục Hàng không Việt Nam có quyền hạn quyết định phương thức kiểm tra được thực hiện bao gồm cả người thực hiện kiểm tra, loại kiểm tra sẽ được thực hiện và người làm chứng cho việc kiểm tra cần thiết để phục vụ công tác điều tra sự cố, tai nạn.

g. Đại diện Cục Hàng không Việt Nam có quyền hạn kiểm tra và thử nghiệm bất kỳ tàu bay dân dụng, động cơ, cánh quạt, các bộ phận khác của tàu bay có khả năng liên quan đến sự cố, tai nạn trong quá trình điều tra.

## **19.083 KHÁM NGHIỆM TỬ THI VÀ GIÁM ĐỊNH Y TẾ**

a. Điều tra viên chính đại diện cho Cục Hàng không Việt Nam tiến hành điều tra tai nạn có người tử vong có trách nhiệm trung cầu khám nghiệm tử thi đối với thành viên tổ lái, thành viên tổ tiếp viên hoặc hành khách tùy thuộc vào điều kiện cụ thể bởi các bác sĩ giải phẫu học kinh nghiệm trong điều tra tai nạn.

b. Đại diện của Cục Hàng không Việt Nam được quyền có bản báo cáo giám định pháp y của bất cứ người nào tử vong trong tai nạn tàu bay trong quyền thực thi pháp lý của Cục Hàng không Việt Nam.

c. Điều tra viên chính đại diện cho Cục Hàng không Việt Nam có thể yêu cầu khám nghiệm tử thi hoặc các xét nghiệm khác đối với những cá nhân được xem là cần thiết cho quá trình điều tra trong phạm vi phù hợp theo yêu cầu của điều tra tai nạn, với điều kiện tôn trọng các quy định của tín ngưỡng tôn giáo liên quan đến việc khám nghiệm tử thi.

d. Trong trường hợp cần thiết, việc giám định y tế có thể tiến hành đối với thành viên tổ bay, hành khách hoặc nhân viên hàng không liên quan đến tai nạn để phục vụ công tác điều tra.

e. Điều tra viên chính đảm bảo những việc giám định này được tiến hành nhanh chóng và đầy đủ.

## **19.085 THÀNH PHẦN ĐIỀU TRA**

a. Cơ quan điều tra chỉ định các thành phần để tiến hành điều tra. Các thành phần sẽ được giới hạn trong những tổ chức, cá nhân sau: các cơ quan của Chính phủ, các công ty và các tổ chức có liên quan đến con người, chức năng, hành động hoặc sản phẩm trong vụ tai nạn, sự cố và những người có năng lực chuyên môn kỹ thuật trợ giúp trong điều tra. Chỉ được phép tham gia điều tra tai nạn khi được phép của nhà chức trách.

b. Người tham gia điều tra (đại diện các quốc gia liên quan, các thành phần phối hợp, thành phần của tổ chức thiết kế, chế tạo hoặc Người khai thác) được điều hành trực tiếp bởi người đại diện của nhà chức trách và có thể bị miễn nhiệm nếu họ không tuân thủ trách nhiệm được chỉ định, không tích cực hoặc không tuân thủ các chỉ dẫn hoặc nếu họ tự ý thực hiện gây tổn hại cho cuộc điều tra.

c. Tổ chức tham gia điều tra và đại diện trong một lĩnh vực chuyên môn của cơ quan điều tra không được cử người đại diện đồng thời là đại diện cho cơ quan bảo hiểm hoặc bên khởi kiện. Không thành viên nào thuộc cơ quan điều tra được phép đồng thời đại diện về pháp lý cho bên liên quan.

d. Ngoài ra để phù hợp với khoản a Điều này và để trợ giúp đảm bảo phù hợp với các yêu cầu và giới hạn về thành phần tham gia điều tra, các thành phần đại diện trong các cuộc điều tra hàng không phải ký xác nhận bản cam kết về các yêu cầu và giới hạn ở trên.

## **19.087 SỬ DỤNG VÀ DI DỜI CÁC MẢNH VỠ, CÁC HỒ SƠ, THƯ TỬ VÀ HÀNG HÓA.**

a. Chỉ có người điều tra tai nạn của nhà chức trách và những người được

phép của cơ quan điều tra tiến hành công việc điều tra, kiểm tra, thử nghiệm mới được phép kiểm tra các mảnh vỡ, các hồ sơ, thư từ hoặc hàng hóa trong sự giám sát của nhà chức trách.

b. Các mảnh vỡ, các hồ sơ, thư từ hoặc hàng hóa trong sự giám sát của nhà chức trách sẽ được di dời khi nhà chức trách thấy nó không cần thiết.

#### **19.090 THÔNG BÁO CÁC QUỐC GIA LIÊN QUAN**

a. Khi nhận được thông báo về sự cố hoặc tai nạn tàu bay quy định tại Điều 3 Nghị định số 75/2007/NĐ-CP của Chính phủ về Điều tra tai nạn, sự cố tàu bay dân dụng ban hành ngày 09 tháng 5 năm 2007, Cục Hàng không Việt Nam xác nhận thông tin và báo cáo Bộ Giao thông vận tải để thông báo cho các quốc gia liên quan và cho Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

b. Việc thu thập và ghi chép thông tin không bị trì hoãn để chờ đợi sự có mặt của các đại diện được chỉ định.

#### **19.093 GIẢI MÃ THIẾT BỊ TỰ GHI**

a. Khi thực hiện điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, cơ quan điều tra phải giải mã thông tin trong các máy tự ghi lắp đặt trên tàu bay.

b. Việc chọn cơ sở giải mã thông tin của máy tự ghi phải đáp ứng các yêu cầu sau đây:

1. Mức độ khách quan và chính xác của đơn vị, người tiến hành giải mã;
2. Thời gian ít nhất dành cho việc giải mã đủ để có các thông tin cần thiết;
3. Vị trí địa lý của nơi giải mã phải gần cơ quan điều tra tai nạn.

#### **19.095 SỰ HỖ TRỢ, PHỐI HỢP CỦA CƠ QUAN PHÁP LUẬT**

a. Các cơ quan pháp luật của Việt Nam đảm bảo hỗ trợ, phối hợp và tiếp cận của điều tra viên chính hoặc người đại diện được chỉ định trong quá trình điều tra tai nạn tàu bay.

b. Sự phối hợp và hỗ trợ này bao gồm cả những hồ sơ, phân tích nhanh chóng phục vụ cho việc điều tra như: kiểm tra và xác định các nạn nhân của tai nạn, giải mã các dữ liệu của thiết bị tự ghi của tàu bay.

#### **19.097 THÔNG BÁO CHO CƠ QUAN AN NINH HÀNG KHÔNG**

Trong quá trình điều tra nếu phát hiện hoặc nghi ngờ có sự can thiệp trái pháp luật, điều tra viên chính phải thông tin ngay lập tức cho cơ quan an ninh hàng không của các quốc gia liên quan.

#### **19.100 CÔNG BỐ CÁC THÔNG TIN VỀ TAI NẠN HOẶC SỰ CỐ.**

a. Đưa ra các thông tin trong vụ việc điều tra, quang cảnh tai nạn phải được theo đúng sự thực và được thực hiện bởi người được chỉ định đại diện cho Chính phủ Việt Nam.

b. Các thông tin liên quan đến tai nạn, sự cố từ bất kỳ tổ chức, cá nhân tham gia công tác điều tra phải được ban hành bởi IIC thông qua kênh phù hợp trước khi cung cấp cho người ngoài cơ quan điều tra.

c. Các thành phần tham gia điều tra có thể truyền các thông tin cần thiết từ



các tổ chức của họ nhằm mục đích phòng ngừa hoặc khắc phục.

d. Thông tin liên quan tới tai nạn, sự cố không được đưa ra cho người không phải là đại diện của cơ quan điều tra trước khi thông tin ban đầu đưa ra bởi nhà chức trách mà không hỏi ý kiến và được sự cho phép của IIC.

e. Cục Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm thực hiện việc báo cáo ICAO và chia sẻ với các quốc gia thành viên ICAO về các thông tin liên quan nhằm mục đích đảm bảo an toàn hàng không.

### **19.103 THÔNG TIN ĐỀ XUẤT**

a. Tổ chức, cá nhân, cơ quan Chính phủ, công ty hoặc các hiệp hội có chức năng hoạt động hoặc có các sản phẩm liên quan tới tai nạn, sự cố tàu bay đang được điều tra có thể cung cấp cho nhà chức trách các thông tin phát hiện từ các bằng chứng trong khi tiến hành điều tra, nguyên nhân có thể và các khuyến cáo an toàn nhằm mục đích phòng ngừa tai nạn xảy ra.

b. Thời gian đưa ra đề xuất phải được biết trước cuộc họp được chủ trì bởi cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay. Tất cả các nội dung đề xuất được viết ra phải được trình bày, cung cấp cho các thành viên tham dự cuộc họp. Thủ tục này để đảm bảo tuân thủ và xem xét, cân nhắc kỹ lưỡng.

### **19.105 LƯU GIỮ THÔNG TIN, HỒ SƠ**

a. Được phép lấy những thông tin, hồ sơ đang phục vụ cho mục đích điều tra sau đây trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay khi người có thẩm quyền xác định việc công khai thông tin có nhiều tác dụng hơn so với những bất lợi có thể xảy ra:

1. Những báo cáo của thành viên cơ quan điều tra trong quá trình điều tra;
2. Những thông tin liên lạc giữa những người liên quan đến hoạt động khai thác tàu bay;
3. Thông tin y tế hoặc thông tin cá nhân của những người liên quan đến tai nạn, sự cố tàu bay;
4. Bản ghi âm và bản diễn giải lời ghi âm buồng lái;
5. Bản ghi âm và bản diễn giải lời ghi âm của cơ quan điều khiển không lưu;
6. Báo cáo phân tích dữ liệu các thiết bị tự ghi của tàu bay;

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

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

### **19.107 ĐIỀU TRA LẠI**

a. Sau khi kết thúc điều tra, trong trường hợp phát hiện chứng cứ mới quan trọng thuộc quyền hạn xét xử của Việt Nam, cơ quan điều tra sẽ thực hiện điều tra lại đối với sự cố, tai nạn tàu bay.

b. Trong trường hợp chứng cứ mới quan trọng này thuộc tai nạn xảy ra bên ngoài lãnh thổ Việt Nam, chứng cứ này được giao cho cơ quan chức trách nước sở tại tiến hành điều tra ban đầu.



c. Thẩm quyền tổ chức điều tra và thủ tục mở lại điều tra sự cố, tai nạn tàu bay áp dụng như đối với việc tổ chức điều tra lần đầu.

## **CHƯƠNG F: TRÁCH NHIỆM CỦA QUỐC GIA ĐIỀU TRA**

### **19.110 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Chương này quy định các nghĩa vụ quốc tế trong trường hợp điều tra sự cố, tai nạn tàu bay mà Việt Nam là quốc gia xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay hoặc quốc gia điều tra.

### **19.113 THÔNG BÁO CÁC QUỐC GIA LIÊN QUAN**

a. Khi xảy ra sự cố tàu bay trong lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý thì tùy theo tính chất của vụ việc, Bộ Giao thông vận tải thực hiện trách nhiệm báo cáo theo quy định của điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

b. Khi xảy ra tai nạn tàu bay trong lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, Bộ Giao thông vận tải bằng các phương tiện thích hợp nhất và nhanh nhất có thể để tiến hành thông báo cho:

1. Quốc gia đăng ký tàu bay;
2. Quốc gia của người khai thác tàu bay;
3. Quốc gia thiết kế tàu bay;
4. Quốc gia sản xuất tàu bay;
5. Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế đối với tàu bay có trọng tải lớn hơn 2.250 kg.

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

d. Trong trường hợp Việt Nam là quốc gia đăng ký quốc tịch hoặc quốc gia của Nhà khai thác tàu bay nếu như Nhà chức trách hàng không nơi xảy ra sự cố, tai nạn hàng không chưa có thông tin về vụ việc, Cục Hàng không Việt Nam xác minh, thu thập thông tin báo cáo Bộ Giao thông vận tải để thông báo đến các Quốc gia sau:

1. Quốc gia thiết kế;
2. Quốc gia nhà sản xuất tàu bay;
3. Quốc gia nơi xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay.

### **19.115 THỂ THỨC VÀ NỘI DUNG CỦA THÔNG BÁO SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY**

Thông báo được thể hiện bằng ngôn ngữ rõ ràng, dễ hiểu và chứa đựng các thông tin sau:

- a. Sử dụng ký hiệu ACCID đối với tai nạn và INCID đối với sự cố;
- b. Nhà sản xuất, loại tàu bay, quốc tịch và số đăng ký, số xuất xưởng tàu bay;

- c. Chủ sở hữu, người khai thác, người cho thuê nếu có;
- d. Người chỉ huy tàu bay, quốc tịch của tổ bay và hành khách;
- e. Thời gian (giờ địa phương hoặc giờ UTC) xảy ra tai nạn, sự cố tàu bay;
- g. Nơi cất cánh và nơi dự định hạ cánh của tàu bay;
- h. Vị trí địa lý (vĩ độ và kinh độ) của tàu bay;
- i. Số lượng tổ bay và hành khách ở trên tàu bay tử vong và bị thương nặng; ở vị trí khác tử vong và bị thương nặng;
- k. Mô tả sự cố nghiêm trọng, tai nạn và đánh giá mức độ hỏng hóc của tàu bay;
- l. Phạm vi của việc điều tra hoặc việc ủy quyền điều tra cho quốc gia nơi xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay;
- m. Đặc điểm khu vực hiện trường sự cố, tai nạn và những khó khăn hoặc yêu cầu đặc biệt cho việc tiếp cận hiện trường;
- n. Cách thức liên lạc với điều tra viên chính và nhà chức trách điều tra của quốc gia nơi xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay;
- o. Thông tin về hàng hóa nguy hiểm chuyên chở trên tàu bay.

#### **19.117 NGÔN NGỮ SỬ DỤNG TRONG THÔNG BÁO**

Thông báo được thể hiện bằng ngôn ngữ tiếng Anh, bằng ngôn ngữ của người nhận trong trường hợp cần thiết.

#### **19.120 BỔ SUNG THÔNG TIN LIÊN QUAN**

Trong trường hợp phát hiện việc thiếu sót thông tin trong thông báo hoặc những thông tin khác liên quan, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện việc thông báo những thông tin này trong thời gian sớm nhất có thể.

#### **19.123 HỢP TÁC QUỐC TẾ CỦA CÁC QUỐC GIA LIÊN QUAN**

a. Nếu không nhận được phản hồi của của các quốc gia đăng ký, quốc gia người khai thác tàu bay, quốc gia thiết kế và quốc gia sản xuất tàu bay, Cục Hàng không Việt Nam liên lạc với Nhà chức trách hàng không của các quốc gia này bằng những phương thức không chính thức hoặc quan hệ cá nhân để thông báo về sự cố, tai nạn tàu bay.

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

#### **19.127 TIẾN HÀNH ĐIỀU TRA**

Cục Hàng không Việt Nam tiến hành điều tra theo thẩm quyền và quyền hạn được quy định trong Chương E của Phần này.

#### **19.130 PHỐI HỢP THAM GIA VỚI CÁC QUỐC GIA LIÊN QUAN**

Cục Hàng không Việt Nam tiến hành tham gia và phối hợp đầy đủ với các đại diện, các cố vấn, chuyên gia kỹ thuật theo quy định với các điều khoản của Chương H và Chương I.

### **19.133. HOÀN THÀNH BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ VÀ KỊP THỜI**

Cục Hàng không Việt Nam hoàn thành các báo cáo đầy đủ và kịp thời theo quy định tại Chương K.

## **CHƯƠNG G: THAM GIA ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN XẢY RA NGOÀI LÃNH THỔ VIỆT NAM**

### **19.140 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Chương này quy định các nghĩa vụ quốc tế của Việt Nam trong công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay xảy ra ngoài lãnh thổ Việt Nam khi Việt Nam là một trong những quốc gia sau đây:

- a. Quốc gia đăng ký tàu bay;
- b. Quốc gia Người khai thác tàu bay;
- c. Quốc gia sản xuất;
- d. Quốc gia thiết kế tàu bay.

### **19.143 SAU KHI NHẬN ĐƯỢC THÔNG BÁO VỀ SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY**

a. Cục Hàng không Việt Nam khi nhận được thông báo tai nạn, sự cố nghiêm trọng từ quốc gia nơi xảy ra tai nạn có trách nhiệm báo cáo Bộ Giao thông vận tải để thực hiện phản hồi thông tin.

b. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo cho quốc gia nơi xảy ra tai nạn:

1. Về khả năng chỉ định người đại diện ủy quyền hay không;
2. Tên, địa chỉ liên hệ và thời gian dự kiến có mặt để tham gia công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay của đại diện ủy quyền chỉ định nếu có.

### **19.145 TRÁCH NHIỆM CUNG CẤP THÔNG TIN LIÊN QUAN**

a. Sau khi nhận được thông báo, Cục Hàng không Việt Nam tiến hành cung cấp cho quốc gia xảy ra tai nạn, sự cố trong thời gian sớm nhất có thể các thông tin liên quan đến tàu bay, tổ lái của chuyến bay gặp tai nạn, sự cố.

b. Sau khi nhận được thông báo, Cục Hàng không Việt Nam bằng cách nhanh nhất và sớm nhất cung cấp cho quốc gia xảy ra tai nạn, sự cố thông tin về hàng hóa nguy hiểm chuyên chở trên tàu bay.

### **19.147 BỔ SUNG THÔNG TIN LIÊN QUAN**

a. Sau khi nhận được yêu cầu của quốc gia tiến hành điều tra, Cục Hàng không Việt Nam đảm bảo việc cung cấp đầy đủ thông tin liên quan.

b. Trong trường hợp cơ sở vật chất hoặc dịch vụ tại Việt Nam sử dụng tàu bay được đánh giá tốt trước khi xảy ra tai nạn, sự cố và thông tin này có ích cho việc điều tra thì Cục Hàng không Việt Nam tiến hành cung cấp thông tin này cho quốc gia điều tra sự cố, tai nạn tàu bay.

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

Trong trường hợp tàu bay xảy ra tai nạn, sự cố nghiêm trọng hạ cánh



xuống Việt Nam, sau khi nhận được yêu cầu của quốc gia tiến hành điều tra, Cục Hàng không Việt Nam cung cấp cho quốc gia đó:

- a. Dữ liệu các thiết bị tự ghi;
- b. Các thiết bị tự ghi trong trường hợp cần thiết.

### **19.153 CUNG CẤP THÔNG TIN VỀ TỔ CHỨC LIÊN QUAN**

Sau khi nhận được yêu cầu của quốc gia tiến hành điều tra, Cục Hàng không Việt Nam cung cấp cho quốc gia đó thông tin liên quan về các tổ chức, cơ sở có hoạt động trực tiếp hoặc gián tiếp đối với hoạt động khai thác của tàu bay.

### **19.155 CHỈ ĐỊNH NGƯỜI ĐẠI DIỆN ỦY QUYỀN**

Trong trường hợp quốc gia tiến hành điều tra tai nạn tàu bay có tải trọng lớn hơn 2.250 kg yêu cầu sự tham gia của Việt Nam, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm chỉ định người đại diện ủy quyền.

### **19.157 THỰC HIỆN KHUYẾN CÁO AN TOÀN**

a. Khi nhận được khuyến cáo an toàn từ quốc gia điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dựa trên kết quả điều tra, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét và đánh giá các khuyến cáo trên.

b. Sau khi đánh giá, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo cho quốc gia đưa ra khuyến cáo an toàn về hoạt động phòng ngừa hoặc lý do khi không đưa ra bất kỳ hành động tương ứng nào hoặc đề xuất thay thế cho các hoạt động phòng ngừa không phải là các khuyến nghị an toàn ban đầu.

## **CHƯƠNG H: QUYỀN THAM GIA ĐIỀU TRA**

### **19.160 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

a. Chương này quy định các yêu cầu đối với việc tham gia của các đại diện ủy quyền, các cố vấn và chuyên gia khác để phục vụ quá trình điều tra, báo cáo và ban hành các khuyến cáo an toàn.

b. Điều tra viên chính đảm bảo các thành viên này tham gia điều tra theo phạm vi quyền hạn của họ.

### **19.163 CÁC QUỐC GIA ĐƯỢC QUYỀN CHỈ ĐỊNH NGƯỜI ĐẠI DIỆN**

a. Những quốc gia sau được quyền chỉ định người đại diện ủy quyền để tham gia vào quá trình điều tra tai nạn, sự cố tàu bay tiến hành bởi Cục Hàng không Việt Nam:

1. Quốc gia đăng ký;
2. Quốc gia người khai thác;
3. Quốc gia thiết kế;
4. Quốc gia sản xuất.

b. Quốc gia thiết kế hoặc sản xuất hệ thống sinh lực hoặc thiết bị lớn của tàu bay có thể được mời để giám gia vào quá trình điều tra.

c. Các quốc gia khi được yêu cầu cung cấp thông tin, cơ sở vật chất hoặc chuyên gia cho Cục Hàng không Việt Nam có quyền chỉ định đại diện ủy quyền



để tham gia vào quá trình điều tra.

d. Các quốc gia cung cấp căn cứ hoạt động cho việc điều tra hoặc tham gia vào quá trình tìm kiếm, cứu nạn hoặc khôi phục các mảnh vỡ tàu bay hoặc là quốc gia có liên danh với nhà khai thác tàu bay có thể được mời chỉ định người đại diện ủy quyền để tham gia vào quá trình điều tra.

#### **19.165 THÀNH PHẦN THAM GIA ĐIỀU TRA KHÁC**

a. Trong trường hợp Quốc gia đăng ký, Quốc gia Người khai thác không chỉ định người đại diện ủy quyền, Cục Hàng không Việt Nam tiến hành mời Người khai thác tham gia theo quy trình của Quốc gia tiến hành điều tra.

b. Trong trường hợp Quốc gia thiết kế, Quốc gia sản xuất không chỉ định người đại diện ủy quyền, Cục Hàng không Việt Nam tiến hành mời tổ chức có trách nhiệm đối với thiết kế loại và quá trình lắp ráp cuối cùng của tàu bay để tham gia theo quy trình của Cục Hàng không Việt Nam.

#### **19.167 CHỈ ĐỊNH CỔ VẤN CHO NGƯỜI ĐẠI DIỆN ỦY QUYỀN**

a. Quốc gia đăng ký hoặc Quốc gia Người khai thác có thể chỉ định một hoặc nhiều cổ vấn được đề nghị bởi người khai thác để hỗ trợ người đại diện ủy quyền.

b. Quốc gia thiết kế và Quốc gia sản xuất có thể chỉ định một hoặc nhiều cổ vấn được đề nghị bởi tổ chức có trách nhiệm đối với chứng chỉ loại và quá trình lắp ráp cuối cùng của tàu bay để hỗ trợ người đại diện ủy quyền.

#### **19.170 QUỐC GIA CÓ CÔNG DÂN TỬ VONG HOẶC BỊ CHẤN THƯƠNG NGHIÊM TRỌNG**

Quốc gia có sự quan tâm đặc biệt đối với tai nạn do có công dân tử vong hoặc bị chấn thương nghiêm trọng có thể đề nghị Cục Hàng không Việt Nam để chỉ định chuyên gia có những quyền hạn sau đây:

- a. Tiếp cận hiện trường tai nạn;
- b. Tiếp cận thông tin về sự thật liên quan;
- c. Tham gia xác định nạn nhân;
- d. Hỗ trợ thăm vấn công dân của quốc gia đó được cứu sống;
- e. Nhận bản sao chép của báo cáo cuối kết quả điều tra.

#### **CHƯƠNG I: QUYỀN HẠN CỦA CÁC ĐẠI DIỆN ỦY QUYỀN**

##### **19.180 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

a. Chương này quy định các yêu cầu áp dụng đối với các đại diện ủy quyền tham gia vào quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay tại Việt Nam.

b. Điều tra viên chính phải đảm bảo các đại diện ủy quyền này chấp thuận các quyền hạn thích hợp.

##### **19.183 CÁC ĐẠI DIỆN ỦY QUYỀN VÀ CỔ VẤN**

a. Quốc gia có quyền chỉ định người đại diện ủy quyền đồng thời có quyền chỉ định một hoặc nhiều cổ vấn để hỗ trợ người đại diện trong quá trình

điều tra.

b. Quốc gia tham gia điều tra có quyền chỉ định những chuyên gia kỹ thuật tốt nhất để thực hiện cố vấn cho người đại diện ủy quyền.

c. Các cố vấn dưới sự giám sát của người đại diện ủy quyền có thể được phép tham gia điều tra trong phạm vi cần thiết để hỗ trợ hiệu quả người đại diện ủy quyền.

### **19.185 SỰ THAM GIA**

Người đại diện ủy quyền, cố vấn và những thành phần khác có thể tham gia mọi khía cạnh của việc điều tra dưới sự giám sát của điều tra viên chính, cụ thể như sau:

- a. Tiếp cận hiện trường tai nạn;
- b. Kiểm tra các mảnh vỡ tàu bay;
- c. Thu thập thông tin từ các nhân chứng và đề xuất khu vực thẩm vấn;
- d. Nhận bản sao chép các tài liệu thích hợp;
- e. Tham gia giải mã các bản ghi âm;
- g. Tham gia các hoạt động không tại hiện trường như kiểm tra các thiết bị, thảo luận kỹ thuật, thử nghiệm và mô phỏng;
- h. Đề xuất các ý kiến liên quan đến các vấn đề khác nhau của việc điều tra;
- i. Sự tham gia của các quốc gia không phải quốc gia đăng ký, quốc gia Người khai thác, quốc gia thiết kế và quốc gia sản xuất có thể bị giới hạn đối với những quyền của các quốc gia này theo quy định Điều 19.115 của Phần này.

### **19.187 QUY TRÌNH**

Người tham gia vào quá trình điều tra tai nạn, sự cố tàu bay phải tuân theo những giới hạn và quy trình của Việt Nam với sự quản lý của điều tra viên chính.

### **19.190 PHẠM VI QUYỀN HẠN**

- a. Cục Hàng không Việt Nam có quyền báo cáo Bộ GTVT cho phép mở rộng sự tham gia điều tra ngoài những điều quyền liệt kê trong Phần này.
- b. Những tài liệu nêu trong Chương K bao gồm cả những tài liệu như báo cáo kiểm tra thiết bị, những nghiên cứu diễn ra trong phạm vi điều tra.

### **19.193 TRÁCH NHIỆM**

- a. Đối với người đại diện ủy quyền và các cố vấn của họ:
  1. Cung cấp cho quốc gia điều tra tất cả các thông tin liên quan;
  2. Không được tiết lộ thông tin trong quá trình điều tra mà không có sự chấp thuận của Cục Hàng không Việt Nam đang tiến hành điều tra.
- b. Những trách nhiệm quy định trong khoản a Điều này không cản trở việc phát hành tức thời các sự việc khi được ủy quyền bởi IIC cũng không cản trở việc các đại diện ủy quyền báo cáo cho quốc gia của họ để thực hiện các hành động khắc phục an toàn tương ứng.

## **CHƯƠNG K: BÁO CÁO TAI NẠN**

### **19.200 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

a. Chương này quy định việc hoàn thiện, biên soạn và phân phát đối với những báo cáo yêu cầu trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay.

b. Chương này áp dụng đối với các nhân viên điều tra tai nạn và những điều tra viên được chỉ định và nhân viên của Cục Hàng không Việt Nam hỗ trợ điều tra.

### **MỤC I: THÔNG TIN CHUNG**

#### **19.203 THÔNG BÁO AN TOÀN BAY**

Trong trường hợp những vấn đề ảnh hưởng đến an toàn xác định liên quan đến tai nạn, sự cố tàu bay, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo đến các quốc gia tương ứng và ICAO:

- a. Trong thời gian sớm nhất có thể;
- b. Bằng phương tiện nhanh nhất và thích hợp nhất có thể.

#### **19.205 NGÔN NGỮ**

Tất cả thông báo và báo cáo thực hiện bởi Cục Hàng không Việt Nam trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay được gửi đến các quốc gia liên quan và ICAO bằng ngôn ngữ tiếng Anh.

#### **19.207 CÔNG BỐ THÔNG TIN SAU KHI CHẤP THUẬN**

Không được phép lan truyền, công bố hoặc tiếp cận vào dự thảo báo cáo hoặc một phần hoặc bất cứ tài liệu thu được trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay mà không có sự chấp thuận của Cục Hàng không Việt Nam khi những tài liệu này chưa được ban hành hoặc công bố bởi Chính phủ Việt Nam.

### **MỤC II: BÁO CÁO SƠ BỘ**

#### **19.210 BÁO CÁO ĐƯỢC YÊU CẦU**

Trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm hoàn thành báo cáo sơ bộ tóm tắt những sự kiện, những quan sát và kết luận điều tra tại thời điểm báo cáo.

#### **19.213 TAI NẠN TÀU BAY CÓ TẢI TRỌNG TRÊN 2.250 KG**

Trong trường hợp tai nạn xảy ra với tàu bay có tải trọng tối đa trên 2.250 kg, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi báo cáo sơ bộ đến:

- a. Quốc gia đăng ký hoặc quốc gia xảy ra tai nạn;
- b. Quốc gia Người khai thác;
- c. Quốc gia thiết kế;
- d. Quốc gia sản xuất;
- e. Bất kỳ quốc gia cung cấp thông tin liên quan, cơ sở vật chất quan trọng hoặc các chuyên gia;
- g. Tổ chức Hàng không dân dụng thế giới (ICAO).



### **19.215 TAI NẠN TÀU BAY CÓ TẢI TRỌNG DƯỚI 2.250 KG**

Trong trường hợp tai nạn xảy ra với tàu bay có tải trọng tối đa 2.250 kg, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi báo cáo sơ bộ đến:

- a. Quốc gia đăng ký hoặc quốc gia xảy ra tai nạn;
- b. Quốc gia Người khai thác;
- c. Quốc gia thiết kế;
- d. Quốc gia sản xuất;
- e. Quốc gia cung cấp thông tin liên quan, cơ sở vật chất quan trọng hoặc các chuyên gia.

### **19.217 GỬI BÁO CÁO ĐÚNG THỜI HẠN**

Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi báo cáo sơ bộ bằng fax, địa chỉ thư điện tử hoặc gửi bưu điện trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn trừ trường hợp báo cáo tai nạn, sự cố tàu bay đã được gửi vào thời gian đó.

## **MỤC III: BÁO CÁO DỮ LIỆU SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY**

### **19.220 BÁO CÁO YÊU CẦU**

Trong quá trình điều tra tai nạn, sự cố tàu bay, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm hoàn thành báo cáo dữ liệu sự cố, tai nạn tàu bay theo thể thức và cách thức quy định bởi Tổ chức Hàng không dân dụng thế giới.

### **19.223 TAI NẠN TÀU BAY CÓ TẢI TRỌNG TRÊN 2.250 KG**

Trong trường hợp tai nạn xảy ra với tàu bay có tải trọng tối đa trên 2.250 kg, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi báo cáo dữ liệu tai nạn tàu bay cho Tổ chức Hàng không dân dụng thế giới trong thời gian sớm nhất có thể sau khi hoàn thành điều tra.

### **19.225 THÔNG TIN BỔ SUNG**

Trong trường hợp được yêu cầu, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm cung cấp cho các quốc gia khác thông tin phù hợp bổ sung cho báo cáo dữ liệu tai nạn, sự cố tàu bay.

### **19.227 SỰ CỐ TÀU BAY CÓ TẢI TRỌNG TRÊN 5700 KG**

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

## **MỤC IV: BÁO CÁO CHÍNH THỨC**

### **19.230 BÁO CÁO ĐƯỢC YÊU CẦU**

Trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, điều tra viên chính có trách nhiệm dự thảo, phối hợp và hoàn thành báo cáo chính thức của quá trình điều tra với đầy đủ thông tin sau khi được phân tích bởi Cục Hàng không Việt Nam, các



quốc gia khác và Tổ chức Hàng không dân dụng thế giới.

### **19.233 THAM KHẢO Ý KIẾN CÁC QUỐC GIA KHÁC**

a. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi dự thảo báo cáo chính thức cho quốc gia khởi nguồn điều tra và cho tất cả quốc gia tham gia điều tra và đề nghị sự đóng góp ý kiến trong thời gian sớm nhất.

b. Bản dự thảo báo cáo chính thức kết quả điều tra được gửi để đề nghị đóng góp ý kiến đến:

1. Quốc gia đăng ký;
2. Quốc gia Người khai thác;
3. Quốc gia thiết kế;
4. Quốc gia sản xuất.

c. Cục Hàng không Việt Nam sử dụng các phương tiện thích hợp và nhanh nhất có thể như fax, thư điện tử, thư chuyển phát nhanh để gửi bản dự thảo đến các quốc gia này.

### **19.235 ĐỀ NGHỊ ĐÓNG GÓP Ý KIẾN TỪ CÁC TỔ CHỨC KHÁC**

a. Cục Hàng không Việt Nam đồng thời thông qua quốc gia Người khai thác gửi bản dự thảo báo cáo chính thức đến nhà khai thác tàu bay để đề nghị nhà khai thác tàu bay đóng góp ý kiến cho bản dự thảo.

b. Cục Hàng không Việt Nam đồng thời thông qua quốc gia thiết kế và quốc gia sản xuất gửi bản dự thảo báo cáo chính thức đến các tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế loại và quá trình lắp ráp cuối cùng để đề nghị đóng góp ý kiến cho dự thảo báo cáo chính thức.

### **19.237 TIẾP THU CÁC Ý KIẾN ĐÓNG GÓP**

a. Trong trường hợp Cục Hàng không Việt Nam nhận được ý kiến đóng góp trong 60 ngày kể từ ngày gửi thư, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm sửa đổi bản dự thảo báo cáo chính thức để bổ sung nội dung căn bản của ý kiến đóng góp hoặc viết thêm ý kiến đóng góp theo yêu cầu của quốc gia đóng góp ý kiến.

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

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

d. Những ý kiến đóng góp bổ sung vào báo cáo chính thức bị giới hạn ngoài các ý kiến kỹ thuật không được phép biên soạn trong báo cáo cuối mà không có bất kỳ thỏa thuận nào đạt được.

### **19.240 CÁC QUỐC GIA NHẬN BÁO CÁO CHÍNH THỨC**

Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi báo cáo cuối kết quả điều tra tai nạn trong thời gian sớm nhất có thể tới các quốc gia sau:

- a. Quốc gia khởi nguồn điều tra;

- b. Quốc gia đăng ký;
- c. Quốc gia Người khai thác;
- d. Quốc gia thiết kế;
- e. Quốc gia sản xuất;
- g. Quốc gia có công dân tử vong hoặc bị thương nghiêm trọng;
- h. Quốc gia cung cấp các thông tin liên quan, cơ sở vật chất quan trọng hoặc chuyên gia.

### **19.243 CÔNG BỐ BÁO CÁO CHÍNH THỨC**

a. Nhằm mục đích ngăn ngừa sự tái diễn tai nạn, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm công bố báo cáo chính thức kết quả điều tra sự cố, tai nạn tàu bay trong thời gian sớm nhất.

b. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm công bố báo cáo chính thức sớm nhất trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay.

c. Trong trường hợp báo cáo không thể công bố trong 12 tháng, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm công bố báo cáo tạm thời vào thời gian xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay các năm sau đó và nêu tóm tắt quá trình điều tra và các khuyến cáo an toàn nếu có.

d. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi một bản báo cáo chính thức cho ICAO đối với sự cố, tai nạn tàu bay có tải trọng tối đa trên 5700 kg.

### **19.245 KHUYẾN CÁO AN TOÀN**

a. Trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, điều tra viên chính có trách nhiệm đề nghị các nhà chức trách liên quan thực hiện kịp thời các hành động ngăn ngừa cần thiết để tăng cường an toàn hàng không.

b. Trong trường hợp cần thiết, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm đề xuất các khuyến cáo an toàn nằm ngoài phạm vi điều tra đến các quốc gia liên quan.

### **19.247 TRƯỜNG HỢP LIÊN QUAN ĐẾN TÀI LIỆU ICAO**

a. Trong trường hợp cần thiết, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm đề xuất các khuyến cáo an toàn đến ICAO nếu liên quan đến các tài liệu của ICAO.

b. Trong trường hợp báo cáo chính thức có các khuyến cáo an toàn đến ICAO do liên quan đến các tài liệu ICAO, ngoài báo cáo chính thức Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm đính kèm thư tóm tắt các hành động cụ thể đề xuất.

## **PHỤ LỤC 1: ĐIỀU 19.010 DANH MỤC CÁC SỰ CỐ NGHIÊM TRỌNG**

a. Tàu bay gần va chạm với nhau phải thực hiện thao tác tránh nhau nên không bị va chạm hoặc tránh được tình huống nguy hiểm; phân cách thực tế giữa các tàu bay nhỏ hơn 50% giá trị phân cách tối thiểu.

- b. Tàu bay va chạm với nhau hoặc va chạm với các phương tiện, trang thiết bị mặt đất hoặc chướng ngại vật nhưng chưa phải là tai nạn.
- c. Điều khiển tàu bay vào khu vực địa hình vượt quá giới hạn an toàn tối thiểu và phải thực hiện thao tác để tránh.
- d. Hủy việc thực hiện cất cánh trên đường CHC đang đóng; đường CHC đang bị chiếm dụng; trên đường lăn hoặc không đúng đường CHC được chỉ định.
- e. Cất cánh trên đường CHC đang đóng; đường CHC đang bị chiếm dụng; trên đường lăn; hoặc không đúng đường CHC được chỉ định.
- g. Hạ cánh hoặc phải hủy bỏ hạ cánh trên đường CHC đang đóng; đường CHC đang bị chiếm dụng; trên đường lăn; hoặc không đúng đường CHC được chỉ định.
- h. Hạ cánh quá đường CHC hoặc xông ra ngoài đường CHC.
- i. Hồng hóc dẫn đến tàu bay không đạt tính năng dự kiến trong quá trình cất cánh hoặc lấy độ cao ban đầu.
- k. Cháy hoặc có khói trong buồng lái, khoang hành khách, buồng hàng hoặc cháy động cơ kể cả trường hợp đã được dập tắt bằng chất dập lửa.
- l. Vụ việc khẩn nguy buộc tổ lái phải sử dụng ô-xy khẩn nguy.
- m. Hư hỏng cấu trúc phải sửa chữa lớn hoặc động cơ bị tách rời nhưng chưa đến mức tai nạn.
- n. Nhiều hư hỏng xảy ra với một hoặc nhiều hệ thống của tàu bay ảnh hưởng nghiêm trọng đến điều khiển tàu bay.
- o. Tổ lái mất khả năng làm việc trong thời gian tàu bay đang bay.
- p. Không đủ nhiên liệu buộc tổ lái tuyên bố tình trạng khẩn nguy.
- q. Tàu bay gần va chạm với nhau, với các phương tiện hoặc con người trên đường CHC.
- u. Hồng hóc các hệ thống, các hiện tượng thời tiết khác thường hoặc khai thác tàu bay vượt giới hạn được phê chuẩn hoặc các tình huống gây khó khăn cho điều khiển tàu bay.

# PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 19.023. MẪU BÁO CÁO SỰ CỐ TÀU BAY

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI  
CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**

**CAAV Form 14B**  
Số đăng ký của Cục HKVN:  
Nhập số báo cáo



## BÁO CÁO SỰ CỐ

Phòng Tiêu chuẩn An toàn bay,  
Cục Hàng không Việt Nam,  
Tổ ASICA,  
119 Nguyễn Sơn, Long Biên, Hà Nội, Việt Nam.  
Email: asica@caa.gov.vn  
Fax: 04.38271933 Tel: 04.38272291  
Vui lòng hoàn thành và báo cáo trực tuyến hoặc gửi bản in tới địa chỉ trên.

Bạn đang quan tâm về tính bảo mật của báo cáo này và muốn được liên lạc trước khi nó được xử lý? Nếu vậy, hãy đảm bảo bạn cung cấp cho chúng tôi liên lạc của bạn chi tiết.

Giữ bí mật: Có  Không

LOẠI TÀU BAY VÀ MÃ MÃ Nhập loại tàu bay mẫu mã	SỐ ĐĂNG KÝ Số đăng ký	NGÀY XẢY RA (d/m/yy)	THỜI GIAN UTC (HH:MM) 00:00	NGÀY <input type="checkbox"/>
NHÀ KHAI THÁC Tên nhà khai thác	ĐỊA ĐIỂM XẢY RA SỰ CỐ Nơi xảy ra vụ việc, sự cố	ĐÊM <input type="checkbox"/>		
		CHẶNG VẠNG TỐI <input type="checkbox"/>		

SỐ CHUYẾN BAY	NƠI XUẤT PHÁT	NƠI ĐẾN	ĐỘ CAO BAY (FT)	TỐC ĐỘ BAY (KTS)	IFR <input type="checkbox"/>	TCAS RA		ETOPS	
					VFR <input type="checkbox"/>	CÓ <input type="checkbox"/>	KHÔNG <input type="checkbox"/>	CÓ <input type="checkbox"/>	KHÔNG <input type="checkbox"/>

MỤC ĐÍCH CHUYẾN BAY LỰA CHỌN	GIẢI ĐOẠN BAY LỰA CHỌN
---------------------------------	---------------------------

CHI TIẾT VỀ MÔI TRƯỜNG										
GIÓ		MÂY		LƯỢNG MƯA	ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG KHÁC				TÌNH TRẠNG ĐƯỜNG BĂNG	
HƯỚNG	TỐC ĐỘ (Kt)	DẠNG	CAO (ft)	LỰA CHỌN	TÁM NHÌN	BĂNG	NHIỀU ĐỘNG	OAT (°C)	LỰA CHỌN	
				LỰA CHỌN	KM <input type="checkbox"/> NM <input type="checkbox"/>	LỰA CHỌN	LỰA CHỌN		CAT	LỰA CHỌN

TÓM TẮT VỤ VIỆC, SỰ CỐ Tóm tắt vụ việc sự cố

MÔ TẢ CHI TIẾT

Các quy trình, tài liệu liên quan (AMM, AD, SB...) liên quan trực tiếp đến sự cố và tình trạng trước thù của tàu bay, thiết bị hoặc tài liệu của tàu bay.




BÁO CÁO CỦA NHÂN VIÊN MẶT ĐẤT	
-------------------------------	--

SỐ XUẤT XƯƠNG CỦA TÀU BAY	LOẠI ĐỘNG CƠ VÀ SỐ XUẤT XƯƠNG	PHÊ CHUẨN ETOPS		TÌNH TRẠNG TÀU BAY			TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG
		CÓ	KHÔNG	BẢO DƯỠNG			
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PHỤC VỤ TÀU BAY <input type="checkbox"/>		
				KHÔNG CÓ NGƯỜI <input type="checkbox"/>		DIỆN THOẠI:	

THIẾT BỊ/ BỘ PHẬN	NHÀ SẢN XUẤT	SỐ QUY CÁCH (P/N)	SỐ XUẤT XƯƠNG (S/N)
TÀI LIỆU THAM CHIẾU		TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG SỬA CHỮA/ ĐẠI TU THIẾT BỊ	

TỔ CHỨC, NGƯỜI BÁO CÁO VÀ SỐ PHÊ CHUẨN	HỌ & TÊN	CHỨC VỤ
--	----------	---------

NGÀY (dd/mm/yyyy)			
Nếu báo cáo mang tính chất tự nguyện (hoặc không phải báo cáo bắt buộc) các thông tin có thể được ông bỏ vì mục đích an toàn?	CÓ <input type="checkbox"/>	Địa chỉ và số điện thoại (nếu người báo cáo muốn được liên hệ cá nhân)	Ghi chú 1: Đề nghị bổ sung thông tin như phần dưới nếu có. Ghi chú 2: Nếu sự cố có liên quan đến thiếu sót thiết kế và chế tạo, thì nhà chế tạo cũng phải được thông báo kịp thời. Ghi chú 3: Trong trường hợp được quy định, báo cáo của sự cố còn phải được gửi trực tiếp tới nhà chức trách sân bay hoặc các cơ quan hữu quan khác có liên quan như sân bay, điều hành bay.....
	KHÔNG <input type="checkbox"/>		

<b>DÁNH GIÁ CỦA TỔ CHỨC BÁO CÁO</b> TỔ CHỨC BÁO CÁO NHẬN XÉT, ĐÁNH GIÁ, PHÂN LOẠI MỨC ĐỘ/ BIỆN PHÁP KHÁC PHỤC/KIỂM NGHIỆM ĐỀ NGĂN NGỪA	
	

KHAI THÁC TÀU BAY				SỐ LIỆU ĐỘNG CƠ THIẾT BỊ				Ý KIẾN NHÀ CHẾ TẠO			
	TỔNG	GIỜ TỬ ĐẠI TU	TỬ ĐỊNH KỲ LẦN CUỐI		TỔNG	GIỜ TỬ ĐẠI TU	TỬ ĐỊNH KỲ LẦN CUỐI	CÓ	KHÔNG		
GIỜ CHU TRÌNH LẦN CÁT/THẠ CẢNH				GIỜ CHU TRÌNH LẦN CÁT/THẠ CẢNH				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
TỔ CHỨC			DIỆN THOẠI:	SỐ BÁO CÁO	BÁO CÁO		ĐIỀU TRA SỰ CỐ		SỐ LIỆU BAY TỬ HỘP ĐEN		
EMAIL:			FAX:		MỚI <input type="checkbox"/>	BỔ SUNG <input type="checkbox"/>	KHÔNG <input type="checkbox"/>	ĐÃ KẾT THÚC <input type="checkbox"/>	CHƯA KẾT THÚC <input type="checkbox"/>	KHÔNG <input type="checkbox"/>	CÓ <input type="checkbox"/>
HỌ & TÊN				CHỨC VỤ				DIỆN THOẠI			
EMAIL:								NGÀY BÁO CÁO (dd/mm/yyyy)			

## **PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 19.027. BÁO CÁO BẮT BUỘC KHAI THÁC BAY**

- a. Sự cố, vụ việc xảy ra trong quá trình khai thác tàu bay bao gồm:
1. Nguy cơ va chạm:
    - i. Nguy cơ va chạm với tàu bay khác, mặt đất hoặc các phương tiện khác hoặc trong tình huống không an toàn cần áp dụng các biện pháp tránh va chạm;
    - ii. Khi bắt buộc phải thực hiện các cơ động cần thiết để tránh va chạm với tàu bay, mặt đất hoặc với các phương tiện khác;
    - iii. Các động tác để tránh các tình huống mất an toàn.
  2. Sự cố, vụ việc trong quá trình cất, hạ cánh bao gồm hạ cánh theo kế hoạch hoặc hạ cánh bắt buộc như:
    - i. Sự cố xông quá đường băng;
    - ii. Cất cánh, hủy bỏ cất cánh hoặc hạ cánh vào đường băng không được sử dụng hoặc đang sử dụng bởi tàu bay khác hoặc hạ cánh nhầm đường băng;
    - iii. Sự cố xông ra ngoài đường băng.
  3. Không đạt được tính năng dự kiến trong quá trình cất cánh hoặc lấy độ cao.
  4. Lượng nhiên liệu còn ít hoặc không có khả năng chuyển nhiên liệu hoặc không thể sử dụng hết được lượng nhiên liệu có thể sử dụng.
  5. Mất điều khiển một phần hoặc tạm thời vì bất kỳ lý do nào.
  6. Sự cố, vụ việc xảy ra tại thời điểm bằng hoặc lớn hơn vận tốc V1 gây ra hoặc có thể dẫn đến tình huống nguy hiểm hoặc nguy hiểm tiềm ẩn như hủy bỏ cất cánh, đập đuôi, mất công suất động cơ...
  7. Có thể gây ra tình huống nguy hiểm hoặc nguy hiểm tiềm ẩn trong khi bay lại vòng hai.
  8. Sai lệch ngoài ý muốn về tốc độ bay, hướng bay hoặc độ cao bay (lớn hơn 300ft) vì bất kỳ nguyên nhân nào.
  9. Hạ độ cao thấp hơn độ cao quyết định (DH) hoặc độ cao hạ cánh tối đa cho phép mà không phát hiện được điểm tham chiếu chuẩn bằng mắt quy định.
  10. Không xác định được vị trí thực của tàu bay hoặc vị trí của tàu bay so với các tàu bay khác.
  11. Gián đoạn liên lạc giữa các thành viên tổ lái hoặc giữa tổ lái và các bộ phận khác như tiếp viên, kiểm soát không lưu, nhân viên kỹ thuật.
  12. Hạ cánh thô hoặc hạ cánh mà sau đó việc tiến hành kiểm tra sau khi hạ cánh thô là cần thiết.
  13. Lệch nhiên liệu vượt quá giới hạn cho phép.
  14. Đặt sai mã của ra-da giám sát thứ cấp hoặc bảng chia độ của đồng hồ đo cao.
  15. Lập chương trình sai, cập nhật sai các tham số hoặc sử dụng các tham số không chính xác cho các thiết bị của hệ thống dẫn đường hoặc tính toán đặc tính hoạt động.
  16. Tiếp nhận hoặc diễn giải không chính xác các tin nhắn qua hệ thống vô tuyến.

17. Hồng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của hệ thống nhiên liệu có ảnh hưởng đến việc cung cấp và phân phối nhiên liệu.

18. Tàu bay có xu hướng lệch ra ngoài đường cất hạ cánh hoặc đường lăn ngoài ý muốn trong quá trình cất, hạ cánh và khi lăn trên mặt đất.

19. Va chạm giữa tàu bay với tàu bay khác, phương tiện và các vật thể khác trên mặt đất.

20. Hoạt động không chính xác hoặc ngoài ý muốn của hệ thống điều khiển.

21. Không đạt được tính năng của tàu bay theo tính toán trong bất cứ giai đoạn nào của hành trình bay.

22. Nguy hiểm hoặc nguy hiểm tiềm ẩn xảy ra như là hậu quả của việc tạo tình huống hồng hóc trong quá trình huấn luyện, kiểm tra hệ thống hoặc cho mục đích huấn luyện.

23. Hiện tượng rung lắc bất bình thường.

24. Hoạt động của các hệ thống cảnh báo quan trọng dẫn đến phải thực hiện các cơ động tương ứng của tàu bay, trừ khi:

i. Tổ lái đưa ra khẳng định các cảnh báo đó là cảnh báo giả (ghi trong nhật ký chuyến bay) và cảnh báo giả đó không gây ra khó khăn hoặc nguy hiểm cho tổ bay trong quá trình xử lý các hồng hóc đó;

ii. Cảnh báo được tạo giả nhằm mục đích huấn luyện hoặc kiểm tra hệ thống.

25. Có hiện tượng cảnh báo của hệ thống cảnh báo địa hình, cảnh báo gần mặt đất (EGPWS/TAWS) khi:

i. Tàu bay tiếp cận mặt đất thấp hơn kế hoạch bay đã định sẵn hoặc theo tính toán;

ii. Cảnh báo xuất hiện trong điều kiện bay bằng thiết bị (IMC) hoặc khi trời tối và cảnh báo này được gây ra do tốc độ hạ độ cao quá lớn (Mode 1);

iii. Cảnh báo xuất hiện từ việc càng hoặc cánh tà chưa thả theo chế độ tương ứng tại điểm cần thiết trong quá trình tiếp cận hạ cánh (Mode 4);

iv. Mọi khó khăn hoặc nguy hiểm xảy ra hoặc đã có thể xảy ra (không duy trì được dẫn cách ngang theo quy định đối với đường bay khác) do tổ lái phải xử lý các loại cảnh báo có thể là cảnh báo thật, cảnh báo giả hoặc cảnh báo gây khó chịu cho tổ lái.

26. Có khó khăn hoặc nguy hiểm xuất hiện hoặc có thể xuất hiện sau khi tổ lái có hành động phản ứng cảnh báo EGPWS/TAWS.

27. Báo động tránh va chạm trên không.

28. Sự cố nổ do phản lực và lực đẩy gây ra hồng hóc nghiêm trọng hoặc thương tích nguy hiểm.

29. Hạ cánh nhầm sân bay.

b. Các trường hợp khẩn cấp bao gồm:

1. Cháy, nổ, khói hoặc khói độc kể cả khi lửa đã được dập tắt.

2. Việc người lái hoặc tiếp viên phải sử dụng các quy trình ngoại lệ để đối phó trường hợp khẩn cấp khi:

i. Có quy trình nhưng không được sử dụng;



- ii. Không có quy trình;
  - iii. Có quy trình nhưng chưa hoàn thiện hoặc không phù hợp;
  - iv. Quy trình không đúng;
  - v. Quy trình đúng nhưng không được tuân thủ.
3. Quy trình không được thiết lập đầy đủ để áp dụng trong trường hợp khẩn cấp, kể cả khi được sử dụng trong trường hợp bảo dưỡng, huấn luyện và mục đích kiểm tra.
4. Trường hợp dẫn đến phải thoát hiểm khẩn cấp.
5. Mất hệ thống điều chỉnh áp suất trong khoang khách.
6. Việc sử dụng thiết bị khẩn cấp hoặc các quy trình khẩn cấp cần thiết để đối phó với tình huống xảy ra trong khi bay.
7. Các tình huống dẫn tới việc phải công bố tình trạng khẩn cấp (MAYDAY hoặc PAN).
8. Hỏng hóc của hệ thống hoặc thiết bị khẩn cấp kể cả các cửa và đèn thoát hiểm được phát hiện trong quá trình khai thác, bảo dưỡng và kể cả khi được dùng vào mục đích kiểm tra huấn luyện.
9. Tình huống yêu cầu tổ lái phải sử dụng khẩn cấp các thiết bị ô-xy.
- c. Các trường hợp tổ bay mất khả năng làm việc bao gồm:
- 1. Sự mất khả năng làm việc của thành viên tổ lái kể cả những vấn đề xảy ra trước khi khởi hành nếu có nguy cơ gây mất khả năng làm việc của tổ bay trong quá trình bay sau đó.
  - 2. Tiếp viên mất khả năng làm việc và không thể thực hiện được chức năng thoát hiểm quan trọng.
- d. Các trường hợp có người bị thương tích bao gồm các sự cố, vụ việc đã hoặc có thể gây ra thương tích cho hành khách hoặc tổ bay nhưng chưa đến mức được coi là tai nạn.
- e. Các trường hợp do nguyên nhân thời tiết:
- 1. Bị sét đánh gây ra hỏng hóc cho tàu bay, mất hoặc hoạt động không đúng chức năng của các hệ thống chính (hiển thị tham số bay, điều khiển, động cơ, thông tin liên lạc, dẫn đường...).
  - 2. Khi gặp mưa đá và gây ra hỏng hóc cho tàu bay, mất hoặc hoạt động không đúng chức năng của các hệ thống chính.
  - 3. Vào vùng nhiễu động mạnh và gây ra thương tích cho người tham gia chuyến bay hoặc phải thực hiện công việc kiểm tra tàu bay sau khi vào vùng nhiễu động mạnh.
  - 4. Vào khu vực có gió cạnh mạnh.
  - 5. Vào khu vực có băng gây khó khăn cho việc điều khiển, hỏng hóc của tàu bay, mất hoặc hoạt động sai chức năng của các chức năng chính.
- g. Các trường hợp vì lý do an ninh bao gồm:
- 1. Can thiệp bất hợp pháp vào tàu bay kể cả việc đe dọa dùng bom hoặc cướp tàu bay;
  - 2. Có khó khăn trong việc kiểm soát người say rượu, bạo lực hoặc hành khách không chấp hành quy định;
  - 3. Phát hiện người đi bất hợp pháp trên tàu bay.



h. Các trường hợp khác bao gồm:

1. Các sự cố, vụ việc cụ thể cùng hiện tượng lặp lại nhiều lần, tuy không được coi là sự cố cần phải báo cáo nhưng vì hiện tượng lặp lại nhiều lần và có thể gây ra khả năng uy hiếp an toàn bay;

2. Bị chim va đập và gây ra hỏng hóc cho tàu bay, mất hoặc hoạt động sai chức năng của các hệ thống, thiết bị chính;

3. Các sự cố, vụ việc khác được coi là đã gây mất an toàn hoặc có thể gây ra mất an toàn cho tàu bay, người trên tàu bay hoặc trên mặt đất.

## **PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 19.027: BÁO CÁO BẮT BUỘC KỸ THUẬT TÀU BAY**

a. Các sự cố, vụ việc liên quan đến cấu trúc tàu bay bao gồm:

1. Hỏng hóc của các chi tiết thuộc cấu trúc chính không được coi là cấu trúc có khả năng chịu đựng hỏng hóc. Chi tiết thuộc cấu trúc chính là các cấu trúc chịu tải chính trong khi bay, trên mặt đất và tải chênh lệch áp suất do việc tăng áp buồng kín gây ra. Hỏng hóc của các chi tiết này có thể dẫn đến tai nạn của tàu bay;

2. Hỏng hóc vượt quá giới hạn cho phép của chi tiết thuộc cấu trúc chính được coi là cấu trúc có khả năng chịu đựng hỏng hóc;

3. Hư hại hoặc hỏng hóc của các chi tiết kết cấu vượt quá các giới hạn cho phép và có thể làm giảm độ bền của kết cấu làm mất khả năng triệt tiêu rung mạnh, khuyết tán hoặc mất các giới hạn điều khiển dự phòng;

4. Hỏng hóc cấu trúc của các chi tiết kết cấu có thể dẫn đến việc tách rời các bộ phận nặng gây thương tích cho người tham gia chuyến bay;

5. Hỏng hóc cấu trúc của các chi tiết kết cấu làm ảnh hưởng đến hoạt động bình thường của các hệ thống khác;

6. Mất một số chi tiết thuộc cấu trúc tàu bay trong quá trình bay.

b. Các sự cố, vụ việc liên quan đến hệ thống của tàu bay bao gồm:

1. Mất, hoạt động sai chức năng nghiêm trọng hoặc hỏng hóc của hệ thống hoặc hệ thống phụ hoặc một số thiết bị dẫn đến việc không thể thực hiện được các quy trình theo SOP.

2. Tổ lái mất khả năng điều khiển hệ thống:

i. Hoạt động không tuân theo điều khiển của tổ lái;

ii. Phản hồi sai hoặc không hoàn toàn theo điều khiển, bao gồm cả các giới hạn chuyển động hoặc bị kẹt cứng;

iii. Chuyển động các bánh lái, cánh tà (trước và sau), tấm cản lưng, mảnh điều chỉnh lớn hơn so với tín hiệu điều khiển;

iv. Bị ngắt cơ học hoặc hỏng hóc.

3. Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của một hay nhiều chức năng đặc biệt của hệ thống (một hệ thống có thể đảm nhiệm nhiều chức năng).

4. Có sự tác động ảnh hưởng trong hoặc giữa các hệ thống.

5. Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của các thiết bị bảo vệ hoặc hệ thống khẩn cấp liên quan đến hệ thống.

6. Mất chức năng dự phòng của hệ thống.

7. Sự cố dẫn đến các hoạt động ngoài chế độ tính toán của hệ thống.
8. Đối với các loại tàu bay mà các hệ thống chính, hệ thống thứ cấp chính hoặc các thiết bị chính chỉ có duy nhất một bộ: mất hoặc hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của một trong những hệ thống chính, hệ thống thứ cấp chính hoặc bộ thiết bị đó.
9. Đối với dạng tàu bay có nhiều hệ thống chính độc lập, hệ thống thứ cấp chính hoặc nhiều bộ thiết bị (có cùng chức năng): mất hoặc hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của từ 02 hệ thống chính, hệ thống thứ cấp chính hoặc bộ thiết bị trở lên.
10. Hoạt động của các hệ thống cảnh báo mức 1 (Warning - mức 1, Cautionary - mức 2, Advisory - mức 3) liên quan đến các hệ thống của tàu bay hoặc thiết bị, trừ khi có kết luận chính thức của tổ lái về cảnh báo là giả và khẳng định cảnh báo giả đó không gây khó khăn hoặc không có nguy hiểm cho tổ lái trong việc đối phó với tình huống.
11. Chảy dầu thủy lực, dầu đốt, dầu nhớt hoặc các loại chất lỏng khác có thể gây nguy cơ cháy hoặc nguy cơ hỏng hóc cấu trúc tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị, hoặc nguy hại cho hành khách và thành viên tổ bay.
12. Hoạt động sai chức năng của hệ thống hiển thị tham số bay dẫn đến khả năng cung cấp tham số bay không chính xác cho người lái.
13. Tất cả các hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng xảy ra trong các giai đoạn chính của chuyến bay (chạy đà, cất hạ cánh, lượn và giảm độ cao hoặc khi tiếp cận hạ cánh) và liên quan đến hoạt động của hệ thống.
14. Sự thiếu hụt quan trọng về tính năng thực tế của hệ thống so với tính năng đã được phê chuẩn, có thể gây ra tình huống nguy hiểm (kể cả độ chính xác của phương pháp tính toán các tính năng đó) bao gồm cả trong quá trình sử dụng hệ thống phanh, tiêu hao nhiên liệu...
15. Mất đồng bộ của hệ thống điều khiển, như hệ thống cánh tà trước, cánh tà sau ...

### **PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 19.027: BÁO CÁO BẮT BUỘC ĐỐI VỚI ĐIỀU HÀNH BAY VÀ CÁC DỊCH VỤ MẶT ĐẤT**

- a. Sự cố gần va chạm (bao gồm các trường hợp tàu bay và một tàu bay khác, mặt đất, phương tiện, con người, vật thể được thấy ở vị trí quá gần nhau):
  1. Vi phạm tiêu chuẩn phân cách tối thiểu;
  2. Không đủ giãn cách theo quy định;
  3. Điều khiển tàu bay gần với mặt đất;
  4. Xâm nhập đường băng trong trường hợp cần thiết áp dụng thao tác tránh nhau.
- b. Nguy cơ va chạm hoặc gần va chạm (bao gồm các trường hợp có nguy cơ xảy ra tai nạn hoặc gần va chạm, khi tàu bay khác đang ở gần):
  1. Xâm nhập đường băng trong trường hợp không cần thiết áp dụng thao tác tránh nhau;
  2. Tàu bay xông ra ngoài đường băng;
  3. Tàu bay sai lệch so với huấn lệnh của cơ sở điều hành bay;

4. Tàu bay sai lệch so với quy tắc điều hành bay:
  - i. Sai lệch so với phương thức điều hành bay đã công bố;
  - ii. Đi vào không phận khi chưa được phép;
  - iii. Sai lệch của thiết bị liên quan ATM, theo quy định phù hợp.
- c. Sự cố, vụ việc liên quan đến trang thiết bị hệ thống quản lý bay (bao gồm các trường hợp khả năng cung cấp an toàn dịch vụ điều hành bay bị ảnh hưởng, bao gồm cả trường hợp hoạt động khai thác an toàn tàu bay không bị nguy hại). Bao gồm các tình huống sau:
  1. Không có khả năng cung cấp dịch vụ quản lý bay:
    - i. Dịch vụ điều hành bay;
    - ii. Dịch vụ quản lý không phận;
    - iii. Dịch vụ quản lý luồng giao thông không phận.
  2. Hư hỏng hệ thống thông thoại vô tuyến;
  3. Hư hỏng hệ thống giám sát;
  4. Hư hỏng chức năng truyền và phân phối dữ liệu;
  5. Hư hỏng chức năng điều hành bay;
  6. An ninh hệ thống quản lý bay;
  7. Một số trường hợp cụ thể như sau:
    - i. Cung cấp không đủ, không chính xác hoặc có nhầm lẫn thông tin từ các nguồn từ mặt đất như kiểm soát không lưu, dịch vụ thông tin sân bay tự động (ATIS), thông tin thời tiết, cơ sở dữ liệu dẫn đường, bản đồ, đồ thị và các tài liệu hướng dẫn...);
    - ii. Cung cấp giãn cách so với mặt đất thấp hơn quy định;
    - iii. Cung cấp không chính xác số liệu khí áp tham chiếu (như đặt độ cao khí áp);
    - iv. Truyền, nhận và hiểu sai các huấn luyện quan trọng dẫn đến tình huống nguy hiểm;
    - v. Vi phạm phân cách tối thiểu;
    - vi. Đi vào không phận khi chưa được phép;
    - vii. Truyền thông thoại vô tuyến trái pháp luật;
    - viii. Hỏng hóc của các trang thiết bị thuộc hệ thống dẫn đường trên mặt đất hoặc vệ tinh;
    - ix. Hư hỏng nghiêm trọng của hệ thống kiểm soát, quản lý không lưu hoặc khi có sự xuống cấp nghiêm trọng của cơ sở hạ tầng của sân bay;
    - x. Khu vực sân bay, đường lăn, đường cất hạ cánh bị tắc nghẽn do tàu bay, phương tiện xe cơ giới, động vật hoặc các vật ngoại lai có thể gây tình trạng mất an toàn;
    - xi. Lỗi cảnh báo hoặc cảnh báo chưa đầy đủ về vật cản hoặc nguy hiểm trên khu vực sân bay, đường lăn, đường cất hạ cánh có thể gây tình trạng mất an toàn;
    - xii. Hư hỏng hoặc hoạt động sai chức năng của hệ thống chiếu sáng sân bay, hoặc không có hệ thống chiếu sáng sân.
- d. Hư hỏng nghiêm trọng của hệ thống dẫn đường và thông thoại thuộc hệ thống kiểm soát không lưu.



- e. Tàu bay đã hoặc có thể bị nguy hiểm do nhân viên mặt đất (kiểm soát không lưu, điều phái viên, nhân viên bảo dưỡng...) gây hư hỏng.
- g. Hệ thống kiểm soát không lưu bị quá tải.
- h. Sự hư hỏng hoặc bị tắt đột ngột của hệ thống máy tính chính kiểm soát không lưu, dẫn đến việc chuyển thủ công qua nguồn dự phòng và làm gián đoạn tình trạng lưu thông bình thường của các tàu bay.
- i. Trào quá nhiều dầu đốt (nhiên liệu) trong quá trình nạp dầu.
- k. Nạp không đúng lượng dầu đốt (nhiên liệu) có thể gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến khả năng chịu tải, đặc tính, cân bằng hoặc độ bền kết cấu của tàu bay.
- l. Quy trình phá băng, phòng chống đóng băng trên mặt đất không đạt yêu cầu.
- m. Sự ô nhiễm, làm bẩn nghiêm trọng kết cấu khung sườn, các hệ thống hoặc thiết bị của tàu bay trong quá trình vận chuyển hành lý hoặc hàng hoá.
- n. Việc sắp xếp tải (hành khách, hành lý hoặc hàng hoá) sai có ảnh hưởng quan trọng đến trọng tâm, trọng tải của tàu bay.
- o. Việc sắp xếp sai hành lý hoặc hàng hoá (kể cả hành lý xách tay) có thể gây mất an toàn cho tàu bay, thiết bị tàu bay, hành khách và thành viên tổ bay hoặc cản trở việc thoát hiểm trong trường hợp khẩn cấp.
- p. Sắp xếp các công-ten-nơ hàng hoá hoặc các hàng hoá lớn, cồng kềnh không đúng quy định.
- q. Sự cố do vận chuyển hàng nguy hiểm trái với quy định khai thác.
- r. Hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất được sử dụng để kiểm tra chức năng hoạt động của các hệ thống và thiết bị của tàu bay nhằm phát hiện các vấn đề mà quy trình kiểm tra và thử nghiệm thông thường không phát hiện được, khi chúng (các hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất) có thể gây ra mất an toàn cho tàu bay.
- s. Không tuân thủ hoặc có lỗi trong việc tuân thủ với các quy trình phục vụ mặt đất.
- x. Nạp lên tàu bay dầu đốt hoặc các loại chất lỏng khác không đúng chủng loại hoặc bị nhiễm bẩn.

## **PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 19.029: PHÂN LOẠI VỤ VIỆC, SỰ CỐ AN TOÀN HÀNG KHÔNG**

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

1. Có người chết hoặc bị thương tích nặng do đang ở trong tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của bất kỳ bộ phận nào của tàu bay, kể cả những bộ phận bị văng ra từ tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của luồng khí phản lực thoát ra từ động cơ tàu bay, trừ trường hợp thương tổn xuất phát từ nguyên nhân tự nhiên hoặc do tự gây ra hoặc do người khác gây ra và thương tổn của hành khách không có vé trốn ở bên ngoài khu vực dành cho hành khách hoặc tổ bay.



Để thống nhất trong công tác thống kê, thương tích dẫn tới tử vong trong vòng 30 ngày, kể từ ngày tai nạn được coi là thương tích chết người.

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

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

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

1. Sự cố nghiêm trọng (Mức B):

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B. Khoảng cách thực tế giữa tàu bay và mặt đất hoặc chướng ngại vật bị vi phạm nhưng lớn hơn hoặc bằng 50% và nhỏ hơn 80% giá trị khoảng cách an toàn;

C. Phân cách giữa các tàu bay (không có xu hướng đối đầu) bị vi phạm nhưng lớn hơn hoặc bằng 50% và nhỏ hơn 80% giá trị phân cách tối thiểu;

D. Nguyên nhân của vụ việc cần phải kiểm tra, xác minh và cần phải áp dụng các biện pháp xử lý và biện pháp tăng cường an toàn.

iii. Trong lĩnh vực cảng hàng không sân bay: gây hư hỏng kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay hoặc gây uy hiếp an toàn cho người, phương tiện hoạt động trên khu bay, ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn khai thác tàu bay.

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

i. Trong hoạt động khai thác, bảo dưỡng tàu bay, sự cố mức D bao gồm một trong các sự cố sau:

A. Vụ việc có ảnh hưởng đến an toàn bay nhưng chưa đến mức độ uy hiếp an toàn cao, mọi hành động xử lý tình huống đều nằm trong khả năng của tổ bay;

B. Vụ việc này có thể làm giảm mức độ an toàn bay hoặc khả năng hoạt động của một số chức năng và có làm tăng (không nhiều) khối lượng công việc của tổ bay như phải thay đổi kế hoạch hoặc phương thức bay;

C. Vụ việc có thể gây khó chịu cho tổ bay, hành khách hoặc hỏng hóc nhỏ cho tàu bay. Tuy nhiên, sau khi xảy ra sự cố hậu quả hỏng hóc gây ra đối với tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị tàu bay được khắc phục bằng các quy trình khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa nằm trong hệ thống tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và tàu bay có thể được tiếp tục khai thác bình thường;

ii. Trong lĩnh vực hoạt động bay, sự cố mức D bao gồm một trong các sự cố sau:

A. Khoảng cách thực tế giữa tàu bay và mặt đất hoặc chướng ngại vật bị vi phạm nhưng lớn hơn hoặc bằng 80% giá trị khoảng cách an toàn;

B. Phân cách giữa các tàu bay (không có xu hướng đối đầu) bị vi phạm nhưng lớn hơn hoặc bằng 80% giá trị phân cách tối thiểu;

C. Có ảnh hưởng đến hoạt động bay và an toàn bay nhưng chưa đến mức độ theo phân loại mức C, các hành động xử lý tình huống đều nằm trong khả năng kiểm soát của cơ sở điều hành bay và tổ lái. Hoạt động bay, công tác điều hành bay được tiến hành bình thường nhưng cần phải tiến hành, đánh giá rủi ro an toàn;

iii. Trong lĩnh vực cảng hàng không sân bay: vụ việc phương tiện va chạm với phương tiện hoặc với người; sự cố làm ảnh hưởng đến kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay có khả năng ảnh hưởng đến an toàn hàng không.

4. Vụ việc (mức E): các vụ việc không uy hiếp trực tiếp đến an toàn được liệt kê trong Phụ lục 1, Phụ lục 2, Phụ lục 3 Điều 19.027 của Phần này, có tính chất như sau:

i. Không ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn hoặc không gây khó khăn cho tổ bay trong quá trình bay tiếp theo sau khi xảy ra sự cố. Sau khi xảy ra sự cố, hậu quả hỏng hóc gây ra đối với tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị tàu bay được khắc

phục bằng các quy trình khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa nằm trong hệ thống tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và tàu bay có thể được tiếp tục khai thác bình thường;

ii. Có ảnh hưởng đến hoạt động bay và chưa ảnh hưởng đến an toàn bay hoặc là kết quả sau khi xem xét đánh giá, giảm mức độ của sự cố loại mức D;

iii. Có ảnh hưởng đến quá trình cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay nhưng không ảnh hưởng đến an toàn hàng không;

iii. Các báo cáo vụ việc này mang tính chất cung cấp thông tin thống kê, nhằm đánh giá rủi ro tiềm ẩn, đưa ra các khuyến cáo an toàn mang tính chất phòng ngừa.”

www.LuatVietnam.vn



## PHỤ LỤC XVIII

### Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 20 Bộ QCATHK

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

#### 1. Sửa đổi khoản b, c và bổ sung khoản d Điều 20.045

a. Sửa đổi khoản b, c Điều 20.045 như sau:

“b. Nội dung kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay được thực hiện theo danh mục quy định tại Phần này.

c. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm duy trì cập nhật các tài liệu khai thác, bảo dưỡng tàu bay theo quy định; cung cấp đầy đủ cho Cục Hàng không Việt Nam khi được yêu cầu. Cục Hàng không Việt Nam có thể yêu cầu người khai thác tàu bay cung cấp các thông tin hoặc giải trình trực tiếp trong quá trình kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay và thông báo cho người làm đơn các vấn đề thiếu sót phát hiện được sau quá trình kiểm tra theo mẫu được quy định tại Phần này.”

b. Bổ sung khoản d Điều 20.045 như sau:

“d. Mẫu báo cáo không phù hợp được quy định tại Phụ lục 1 Điều 20.045.”

#### 2. Sửa đổi khoản b Điều 20.103 như sau:

“b. Chứng chỉ rà soát bảo dưỡng của tàu bay được thực hiện đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 2.730 kg với thời hạn 6 tháng/lần và đối với tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa nhỏ hơn 2.730 kg không quá 12 tháng/lần trừ khi được sự chấp thuận của Cục Hàng không Việt Nam bằng văn bản đối với miễn trừ việc cấp chứng chỉ rà soát bảo dưỡng.”

#### 3. Sửa đổi khoản b Điều 20.105 như sau:

“b. Nhân viên rà soát bảo dưỡng tàu bay được Cục Hàng không Việt Nam ủy quyền phải đáp ứng các yêu cầu sau:

1. Được huấn luyện phù hợp với Phần 7 với loại tàu bay liên quan;
2. Hoàn thành khoá huấn luyện chuyển loại đối với loại tàu bay liên quan;
3. Đã có tối thiểu 5 năm kinh nghiệm thực tế trong công tác bảo dưỡng tàu bay;
4. Được huấn luyện các quy trình bảo dưỡng nêu trong tài liệu điều hành bảo dưỡng của Người khai thác (MCM);
5. Được huấn luyện về quy trình bảo dưỡng của tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với Phần 5 Bộ QCATHK;
6. Được Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra và cấp Giấy ủy quyền thực hiện rà soát bảo dưỡng.”

#### 4. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 2 Điều 20.045 như sau:

**“PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 20.045: BÁO CÁO KHÔNG PHÙ HỢP (CAAV/FSSD-AIR 029)**



**BÁO CÁO KHÔNG PHÙ HỢP**  
**NON-CONFORMANCE REPORT**

1. Tên tổ chức/Company	2. Địa điểm/Location	3. Số tham chiếu/File Ref.
4. Nội dung kiểm tra Area to be inspected		
5. Không phù hợp với Non-conformity with		
6. Lỗi không phù hợp/Non-conformance description		
7. Tên, chữ ký giám sát viên/ Name and signature of inspector(s)	8. Phân loại/ Level	9. Ngày báo cáo/ Reported date / /
10. Hạn thực hiện/ Action taken must be done before / /	Giã hạn/ Extension / /	Giã hạn/ Extension / /
11. Biện pháp khắc phục/Proposed corrective action		
12. Tên, chữ ký của đại diện tổ chức/ Name and signature of company representative	13. Dự kiến ngày khắc phục/ Proposed completion date / /	
14. Theo dõi việc khắc phục của CAAV/CAAV corrective action follow-up		
15. Ngày kết thúc công việc khắc phục/Date of completion of corrective action / /	16. Số báo cáo khắc phục / Corrective action report Ref.	17. Tên và chữ ký CAAV Name and signature of inspector

Mẫu: CAAV/FSSD-AIR 029

”

**5. Sửa đổi bổ sung Phụ lục 1 Điều 20.055 như sau:**  
**“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 20.055: GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN  
BAY (CAAV/FSSD-AIR 021)**

Số/ Number ref :

**GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY**  
**CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS**

<b>Quốc tịch và dấu hiệu đăng ký</b> Nationality and Registration Mark	<b>Nhà sản xuất và Kiểu loại tàu bay</b> Manufacturer and manufacturer's designation of Aircraft	<b>Số xuất xưởng</b> Aircraft S/N
<b>Loại tàu bay:</b> Categories:	<b>Chở khách, chở hàng</b> Passenger and Cargo	
<p>Giấy chứng nhận này được cấp phù hợp với Công ước Quốc tế về Hàng không dân dụng ngày 07 tháng 12 năm 1944 và Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. Tàu bay mang dấu hiệu đăng ký nói trên có giá trị sử dụng trong điều kiện khai thác và bảo dưỡng phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật hiện hành.</p> <p>This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, and the Law on Civil Aviation of Vietnam in respect of above mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitation.</p>		
Ngày cấp / Date of issue: Ngày cấp lại / Date of re-issue: Có giá trị đến / Valid until:		<b>CỤC TRƯỞNG</b> <b>DIRECTOR GENERAL</b>

”

## **PHỤ LỤC XIX**

### **Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 22 Bộ QCATHK**

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

#### **1. Sửa đổi điểm 2, 4 khoản a Điều 22.010**

a. Sửa đổi điểm 2 khoản a Điều 22.010 như sau:

“2. AFM – Tài liệu hướng dẫn bay;”

b. Sửa đổi điểm 4 khoản a Điều 22.010 như sau:

4. AOM – Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay;”

#### **2. Sửa đổi khoản c Điều 22.050 như sau:**

“c. Nếu phải áp dụng chế tài xử lý các vấn đề liên quan đến các tiêu chuẩn an toàn mà Người khai thác phải tuân thủ, Cục Hàng không Việt Nam liên hệ tham vấn với nhà chức trách hàng không của quốc gia người khai thác tàu bay hoặc Quốc gia đăng ký tàu bay trong trường hợp cần thiết.”

#### **3. Sửa đổi điểm 3 khoản a Điều 22.095 như sau:**

“3. Các Phần 6, 10 và 23 của Bộ QCATHK tùy theo lựa chọn của Người khai thác tàu bay.”

#### **4. Sửa đổi, bổ sung điểm 1 khoản a Điều 22.100 như sau:**

“1. Phạm vi năng định khai thác do Cục Hàng không Việt Nam cấp;”

#### **5. Sửa đổi khoản b Điều 22.105 như sau:**

“b. Tổ chức, cá nhân Người khai thác nước ngoài chỉ được phép thực hiện vận chuyển hàng không thương mại đến và đi từ một sân bay Việt Nam khi được Cục Hàng không Việt Nam cho phép và phù hợp với Thương quyền 5 được nêu trong thoả thuận trung chuyển hàng không quốc tế hoặc như đã được nêu trong các thoả thuận song phương được áp dụng.”

#### **6. Sửa đổi tiêu đề khoản a Điều 22.115 như sau:**

“a. Tổ chức, cá nhân nước ngoài được phép thực hiện khai thác tàu bay tại Việt Nam mà không tuân thủ hoặc có những khác biệt so với tiêu chuẩn khuyến cáo thực hành của ICAO khi:”

#### **7. Sửa đổi, bổ sung điểm 2, 4 khoản a Điều 22.140**

a. Sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản a Điều 22.140 như sau:

“2. Danh sách hành khách, nơi hành khách lên tàu bay và nơi đến, nếu áp dụng; “

b. Sửa đổi, bổ sung điểm 4 khoản a Điều 22.140 như sau:

“4. Các loại giấy tờ khác được yêu cầu bởi Cục Hàng không Việt Nam hoặc Quốc gia khác có liên quan tới chuyến bay đó.”

**8. Sửa đổi điểm 11, 12, 13 khoản a Điều 22.145 như sau:**

“11. Danh mục tìm kiếm bom;

12. Hướng dẫn xác định vị trí có mức độ nguy hiểm tối thiểu trong trường hợp tìm thấy bom;

13. Các mẫu biểu báo cáo phù hợp với yêu cầu báo cáo của quốc gia khai thác tàu bay và Người khai thác tàu bay có AOC.”

**9. Sửa đổi khoản g Điều 22.165 như sau:**

“g. Cục Hàng không Việt Nam quyết định phê chuẩn năng định cho Người khai thác tàu bay nước ngoài trong thời hạn 20 ngày kể từ ngày thông báo kế hoạch kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay đáp ứng theo các tiêu chuẩn khuyến cáo thực hành quy định tại Phụ ước 6 của Công ước Chi-ca-go về hàng không dân dụng.”

**10. Sửa đổi điểm 4, 5, 6 khoản c và khoản d Điều 22.175**

a. Sửa đổi điểm 4, 5, 6 khoản c Điều 22.175 như sau:

“4. Giấy phép sân bay và giới hạn;

5. Danh sách tàu bay được cấp phép;

6. Các giới hạn khai thác khác tại Việt Nam do Cục Hàng không Việt Nam quy định.”

b. Sửa đổi khoản d Điều 22.175 như sau:

“d. Năng định khai thác được ban hành cho người khai thác tàu bay nước ngoài bởi Cục Hàng không Việt Nam sẽ bổ sung cho các yêu cầu của Phần này.”

**11. Sửa đổi, bổ sung điểm 3 khoản a Điều 22.190 như sau:**

“3. Khi có hoạt động can thiệp bất hợp pháp trên tàu bay, người chỉ huy tàu bay hoặc người khai thác trong trường hợp người chỉ huy tàu bay không có mặt) phải gửi ngay lập tức báo cáo về các hoạt động can thiệp bất hợp pháp đó tới nhà chức trách địa phương có thẩm quyền hoặc nhà chức trách hàng không dân dụng của quốc gia khai thác tàu bay.”



**PHỤ LỤC XX**  
**Bổ sung Phần 23 Bộ QCATHK**

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

**1. Bổ sung Phần 23 như sau:**

**“Phần 23**

**MÁY BAY ĐỘNG CƠ TUA BIN PHẦN LỰC VÀ MÁY BAY THÂN RỘNG HOẠT ĐỘNG TRONG LĨNH VỰC HÀNG KHÔNG CHUNG**

**CHƯƠNG A: NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG**

**23.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

a. Phần này nêu các yêu cầu bổ sung cho Phần 10 Bộ QCATHK áp dụng cho hoạt động khai thác hàng không chung đối với:

1. Máy bay thân rộng;
2. Máy bay có động cơ phản lực;
3. Các loại máy bay khác có cấu hình chuyên chở nhiều hơn 09 hành khách.

b. Các tổ chức thực hiện khai thác hàng không được điều hành và khai thác bởi người lái phải tuân thủ các quy định của phần này khi khai thác 03 tàu bay hoặc nhiều hơn mà trong đó có ít nhất 01 máy bay.

c. Phần này áp dụng cho những Người khai thác tàu bay nêu tại khoản a và khoản b của Điều này bao gồm cả những người quản lý, các nhân viên được cấp phép và các đơn vị cung cấp dịch vụ liên quan đến bảo dưỡng, đào tạo, điều phái và khai thác bay.

**23.005 CÁC ĐỊNH NGHĨA**

Hoạt động hàng không nội bộ: là hoạt động khai thác phi thương mại hoặc sử dụng tàu bay bởi người lái máy bay chuyên nghiệp để vận chuyển hành khách, hàng hoá như một hình thức hỗ trợ hoạt động kinh doanh của công ty.

**23.010 TRÁCH NHIỆM CỦA NHÀ KHAI THÁC**

a. Người khai thác tàu bay là đối tượng chịu sự điều chỉnh của các quy định trong Phần này phải đảm bảo các nhân viên khai thác, bảo dưỡng của mình:

1. Hoàn thành các khóa đào tạo theo quy định trước khi được giao chức năng, nhiệm vụ cụ thể;
2. Có đủ năng lực thực hiện nhiệm vụ, trách nhiệm và chức năng được phân công;

3. Tuân thủ luật pháp, quy định, trình tự và các thủ tục theo nhiệm vụ được giao.

b. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo nhân viên của mình được cung cấp đầy đủ các tài liệu hướng dẫn cần thiết để thực hiện nhiệm vụ và trách nhiệm được giao.

c. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo trách nhiệm chủ sở hữu liên quan đến bảo dưỡng, hồ sơ bảo dưỡng quy định tại Phần 4 và Phần này của Bộ QCATHK phù hợp với loại máy bay được khai thác.

d. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo việc hoàn thiện và lưu giữ hồ sơ đối với các hoạt động khai thác đề cập tại Phần này được tuân thủ theo các quy định hiện hành.

e. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo việc hoàn thiện, đệ trình và lưu giữ các báo cáo quy định đối với các hoạt động khai thác đề cập tại Phần này.

### **23.015 CƠ SỞ KHAI THÁC**

Người khai thác tàu bay là đối tượng chịu sự điều chỉnh của các quy định trong Phần này phải:

a. Cung cấp cho nhà chức trách các thông tin liên quan tới các cơ sở khai thác của mình;

b. Thông báo cho nhà chức trách hàng không dân dụng của quốc gia mà tại đó có đặt cơ sở bảo dưỡng và khai thác.

## **CHƯƠNG B: HỆ THỐNG TÀI LIỆU CỦA NGƯỜI KHAI THÁC**

### **23.020 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Chương này đưa ra các yêu cầu về hệ thống tài liệu hướng dẫn của Người khai thác tàu bay chịu sự điều chỉnh của Phần này.

### **23.025 NỘI DUNG HỆ THỐNG TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN**

a. Người khai thác tàu bay phải cung cấp các tài liệu hướng dẫn, chương trình, danh mục sau:

1. Tài liệu hướng dẫn khai thác;
2. Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay;
3. Danh mục kiểm tra thông thường, bất thường và khẩn nguy đối với các giai đoạn của chuyến bay;
4. Danh mục thiết bị tối thiểu;
5. Chương trình đào tạo;
6. Tài liệu điều hành bảo dưỡng;
7. Chương trình bảo dưỡng;
8. Thẻ công việc bảo dưỡng.

b. Người khai thác tàu bay phải cung cấp ngay bản sao những sửa đổi của tài liệu hướng dẫn, danh mục kiểm tra cho tất cả các tổ chức, cá nhân sử dụng liên quan.

### **23.030 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC**

a. Người khai thác tàu bay cần cung cấp tài liệu hướng dẫn khai thác có chứa các thông tin và hướng dẫn cần thiết cho nhân viên khai thác để thực hiện nhiệm vụ.

b. Tài liệu hướng dẫn khai thác phải chứa đựng các nội dung tối thiểu theo các quy định tại Phụ lục 1 Điều 23.030 và có thể tham chiếu các quy định của nhà sản xuất đã được công nhận làm cơ sở để xây dựng tài liệu hướng dẫn khai thác, được nhận dạng bởi Người khai thác tàu bay và Nhà chức trách hàng không.

c. Tài liệu hướng dẫn khai thác phải được bổ sung hoặc sửa đổi khi cần thiết để đảm bảo các thông tin luôn được cập nhật kịp thời.

d. Các bản sửa đổi và bổ sung của tài liệu hướng dẫn khai thác phải được cung cấp tới tất cả các nhân viên có liên quan.

### **23.035 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC TÀU BAY**

a. Người khai thác tàu bay được quy định tại Phần này phải cung cấp tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay của từng loại tàu bay bao gồm các quy trình khẩn nguy, bất thường và thông thường liên quan tới hoạt động khai thác của tàu bay cho tất cả nhân viên khai thác và tổ bay.

b. Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay phải thống nhất với tài liệu hướng dẫn bay (AFM) và danh mục kiểm tra được sử dụng.

c. Thiết kế nội dung tài liệu hướng dẫn phải tính toán các yếu tố con người.

d. Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay phải bao gồm các chỉ dẫn khai thác và cung cấp các thông tin về khả năng lấy độ cao của tàu bay để cơ trưởng xác định biên độ cao có thể đạt được trong giai đoạn cất cánh đối với các điều kiện cất cánh hiện thời và phương thức cất cánh dự định sử dụng.

e. Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay phải nêu những quy trình thực hiện tiếp cận bằng thiết bị.

### **23.040 DANH MỤC THIẾT BỊ TỐI THIỂU**

Trong trường hợp danh mục thiết bị tối thiểu gốc (MMEL) cho loại tàu bay khai thác được thiết lập, người khai thác tàu bay được quy định tại Phần này phải đưa vào Tài liệu hướng dẫn khai thác danh mục thiết bị tối thiểu (MEL) được phê chuẩn bởi Quốc gia đăng ký tàu bay nhằm giúp người chỉ huy tàu bay xác định sẽ thực hiện hoặc tiếp tục thực hiện chuyến bay trong trường hợp trang thiết bị hoặc hệ thống trên tàu bay bị hỏng.



## **23.045 TÀI LIỆU QUẢN LÝ BẢO DƯỠNG CỦA NGƯỜI KHAI THÁC**

a. Người khai thác tàu bay phải cung cấp tài liệu quản lý bảo dưỡng cho nhân viên bảo dưỡng, nhân viên khai thác của mình.

b. Tài liệu quản lý bảo dưỡng của người khai thác có thể được ban hành thành các phần riêng biệt phải được xây dựng dựa trên quy định của nhà sản xuất và phải bao gồm tối thiểu các thông tin tối thiểu:

1. Cách thức tuân thủ quy trình theo trách nhiệm bảo dưỡng của Người khai thác tàu bay;

2. Cách thức lưu giữ tên, công việc của cá nhân, tập thể theo trách nhiệm bảo dưỡng của Người khai thác tàu bay;

3. Chương trình bảo dưỡng đã được phê chuẩn của Người khai thác tàu bay;

4. Phương thức hoàn thiện, lưu giữ hồ sơ bảo dưỡng của Người khai thác tàu bay;

5. Quy trình tuân thủ yêu cầu về báo cáo thông tin dịch vụ;

6. Quy trình thực hiện công việc theo thông tin duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay;

7. Hệ thống phân tích và giám sát liên tục việc thực hiện và hiệu quả của chương trình bảo dưỡng để khắc phục các thiếu sót của chương trình bảo dưỡng;

8. Loại và chủng loại máy bay trong tài liệu;

9. Quy trình ghi nhận, sửa chữa hỏng hóc ảnh hưởng đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay;

10. Quy trình thông báo cho quốc gia đăng ký tàu bay những vấn đề nghiêm trọng trong quá trình khai thác.

## **CHƯƠNG C: CHƯƠNG TRÌNH CHÍNH THỨC**

### **23.050 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Chương này đưa ra những yêu cầu của chương trình chính thức cho Người khai thác tàu bay được quy định tại Phần này.

### **23.060 HỆ THỐNG ĐIỀU HÀNH KHAI THÁC**

a. Người khai thác tàu bay được quy định tại Phần này phải mô tả hệ thống điều hành khai thác trong tài liệu hướng dẫn khai thác của mình có quy định vai trò, trách nhiệm của những người liên quan.

b. Người khai thác tàu bay phải lưu lại bản sao những tài liệu điều hành khai thác gốc của những chuyến bay cụ thể, riêng biệt quy định tại Phần này trong thời gian 03 tháng kể từ thời điểm thực hiện chuyến bay bao gồm:



1. Kế hoạch bay ATS đã thực hiện;
2. Tài liệu kế hoạch trước chuyến bay, tính toán yêu cầu nhiên liệu;
3. Tính toán trọng lượng, cân bằng, tính năng;
4. Nhật ký hành trình, nhật ký kỹ thuật bao gồm các trì hoãn, khắc phục hỏng hóc đã biết hoặc nghi ngờ.

### **23.060 HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN**

a. Người khai thác tàu bay được quy định tại Phần này cần thiết lập và duy trì một hệ thống quản lý an toàn phù hợp với quy mô và độ phức tạp của hoạt động khai thác.

b. Hệ thống quản lý an toàn phải bao gồm tối thiểu:

1. Quy trình nhận diện các nguy cơ thực tế, tiềm ẩn và đánh giá rủi ro;
2. Quy trình phát triển và triển khai các hành động khắc phục để duy trì mức an toàn được chấp nhận (ALoS);
3. Duy trì giám sát liên tục, đánh giá thường xuyên sự phù hợp và hiệu quả hoạt động quản lý an toàn.

### **23.065 ĐÀO TẠO VÀ ĐÁNH GIÁ TRÌNH ĐỘ NHÂN VIÊN**

a. Người khai thác tàu bay phải thiết lập, triển khai và duy trì trình độ và chương trình đào tạo cho toàn bộ nhân viên liên quan đến hoạt động khai thác, bảo dưỡng tàu bay, đảm bảo mọi nhân viên được đào tạo đầy đủ năng lực để đảm nhiệm công việc được giao.

b. Chương trình đào tạo chứa nội dung đào tạo cụ thể như sau:

1. Trong tài liệu hướng dẫn khai thác đối với tổ bay;
2. Trong tài liệu hướng dẫn khai thác hoặc tài liệu hướng dẫn tiếp viên đối với tổ tiếp viên;
3. Trong tài liệu hướng dẫn khai thác hoặc tài liệu hướng dẫn điều phái đối với nhân viên điều phái;
4. Trong tài liệu điều hành bảo dưỡng đối với nhân viên bảo dưỡng.

c. Chương trình đào tạo phải bao gồm việc bảo quản và lưu giữ hồ sơ của từng nhân viên và bao gồm các thông tin về:

1. Công việc được chỉ định;
2. Tình trạng chứng chỉ, bằng cấp;
3. Hoàn thành khóa đào tạo mặt đất ban đầu bao gồm:
  - i. Chính sách và quy trình của công ty;
  - ii. Đào tạo về yếu tố con người, quy trình phối hợp với nhân viên các khai thác khác và tổ bay;

- iii. Quản lý sai sót và các mối đe dọa;
- iv. Đào tạo hàng hóa nguy hiểm;
- v. Thực hành sử dụng trang thiết bị khẩn nguy;
- vi. Các hệ thống của máy bay, khai thác và bảo dưỡng tàu bay (nếu cần).

4. Hoàn thành huấn luyện bay ban đầu với các loại tàu bay khác nhau trong đội bay;

- 5. Hoàn thành huấn luyện đặc biệt;
- 6. Hoàn thành quá trình tích lũy kinh nghiệm;
- 7. Hoàn thành huấn luyện liên tục và định kỳ;
- 8. Hoàn thành việc kiểm tra trình độ, năng lực.

d. Người khai thác tàu bay cần cung cấp chương trình huấn luyện mặt đất, huấn luyện bay theo chương trình nội bộ, theo chương trình của các tổ chức huấn luyện hoặc cả hai và phải nêu cụ thể, rõ ràng trong chương trình huấn luyện đang áp dụng.

e. Chương trình và phương pháp đào tạo phải được Nhà chức trách hàng không chấp thuận.

### **23.070 CHƯƠNG TRÌNH QUẢN LÝ SỰ MỆT MỎI**

a. Người khai thác tàu bay phải thiết lập, triển khai chương trình quản lý sự mệt mỏi đảm bảo các nhân viên khai thác, bảo dưỡng tàu bay không làm nhiệm vụ trong tình trạng quá sức.

b. Chương trình quản lý sự mệt mỏi phải quy định thời gian bay, thời gian làm việc và thời gian nghỉ ngơi bắt buộc.

### **23.075 CHƯƠNG TRÌNH BẢO DƯỠNG**

a. Người khai thác tàu bay phải triển khai chương trình bảo dưỡng tương ứng với từng loại tàu bay được chấp thuận bởi Nhà chức trách để sử dụng, hướng dẫn cho nhân viên bảo dưỡng, khai thác liên quan.

b. Việc thiết lập, triển khai hoạt động bảo dưỡng của Người khai thác tàu bay phải tính toán phù hợp các nguyên tắc yêu tố con người.

c. Chương trình bảo dưỡng cho từng loại tàu bay phải chứa những thông tin về:

1. Công việc bảo dưỡng và khoảng thời gian thực hiện, có tính toán trước việc sử dụng tàu bay;

2. Chương trình bảo đảm toàn vẹn, liên tục của cấu trúc khi áp dụng;

3. Quy trình thay đổi hoặc sai lệch so với yêu cầu của điểm 1 và 2 khoản này theo phê chuẩn của Cục Hàng không Việt Nam;

4. Việc triển khai áp dụng chương trình giám sát tình trạng và chương trình độ tin cậy của các hệ thống tàu bay, các bộ phận và động cơ tàu bay được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

d. Công việc bảo dưỡng và khoảng thời gian thực hiện bảo dưỡng bắt buộc phải chỉ rõ trong phê chuẩn thiết kế kiểu loại hoặc phê chuẩn các thay đổi trong Chương trình bảo dưỡng.

e. Chương trình bảo dưỡng phải được xây dựng trên cơ sở các thông tin từ quốc gia thiết kế, tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế kiểu, loại, hoặc kinh nghiệm được chấp thuận bởi Nhà chức trách hàng không.

g. Người khai thác tàu bay phải cung cấp bản sao tất cả các thay đổi, bổ sung của chương trình bảo dưỡng tàu bay cho các tổ chức, cá nhân đã được triển khai chương trình bảo dưỡng này.

### **23.080 CHƯƠNG TRÌNH QUẢN LÝ DỮ LIỆU DẪN ĐƯỜNG ĐIỆN TỬ**

Người khai thác tàu bay phải được Nhà chức trách phê chuẩn chương trình sử dụng dữ liệu dẫn đường điện tử khi tàu bay trên không hoặc trên mặt đất bao gồm:

a. Quy trình giám sát đối với các quá trình sử dụng dữ liệu dẫn đường điện tử và sản phẩm.

b. Quy trình đảm bảo phân phối dữ liệu dẫn đường điện tử đến tất cả các tàu bay theo yêu cầu.

### **23.085 CHƯƠNG TRÌNH AN NINH**

Người khai thác tàu bay phải thiết lập, triển khai và duy trì chương trình an ninh của Người khai thác tàu bay tuân thủ theo yêu cầu của chương trình an ninh của Nhà chức trách hàng không dân dụng Việt Nam.

### **23.090 GIỚI HẠN KHAI THÁC CỦA SÂN BAY VÀ GIỚI HẠN ĐỘ CAO TỐI THIỂU**

a. Tàu bay được khai thác đến, đi từ sân bay có giới hạn khai thác thấp hơn giới hạn khai thác của sân bay do quốc gia có sân bay đó thiết lập khi có những phê chuẩn riêng của quốc gia đó.

b. Người khai thác tàu bay phải chỉ rõ những chuyến bay được thực hiện phù hợp với quy tắc bay bằng thiết bị, các cách thức thiết lập độ cao địa hình thông thoáng.

### **23.095 THIẾT BỊ GHI THAM SỐ BAY**

a. Để đảm bảo tính năng ghi dữ liệu hoạt động liên tục, Người khai thác tàu bay phải thực hiện chương trình kiểm tra hoạt động và đánh giá tính năng ghi dữ liệu đối với cả thiết bị ghi tham số bay và hệ thống ghi âm buồng lái.

b. Chương trình bao gồm các quy trình đảm bảo thiết bị ghi tham số:



1. Không tắt trong thời gian bay;
2. Ngừng hoạt động sau khi hoàn thành thời gian bay sau tai nạn, sự cố;
3. Không bị phản ứng hoá học trước khi vị trí của nó được xác định tuân thủ quy định của Phần 19 Bộ QCATHK.

c. Chủ sở hữu tàu bay hoặc người thuê tàu bay phải đảm bảo khi tàu bay xảy ra sự cố, tai nạn phải:

1. Lưu giữ tất cả các hồ sơ liên quan của thiết bị ghi tham số bay;
2. Lưu giữ thiết bị ghi tham số bay liên quan;
3. Đảm bảo lưu giữ an toàn hồ sơ và thiết bị ghi cho đến khi vị trí của nó được xác định tuân thủ theo quy định Phần 19 Bộ QCATHK.

## **CHƯƠNG D: YÊU CẦU VỀ ĐÀO TẠO VÀ TRÌNH ĐỘ NHÂN VIÊN**

### **23.100 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

Chương này nêu những yêu cầu về đào tạo và trình độ nhân viên của Người khai thác tàu bay được quy định tại Phần này.

### **23.105 ĐÀO TẠO, HƯỚNG DẪN KHAI THÁC**

Người khai thác tàu bay phải đảm bảo tất cả các nhân viên khai thác, nhân viên bảo dưỡng của mình được hướng dẫn đầy đủ, cụ thể về nhiệm vụ, trách nhiệm và mối tương quan giữa các nhiệm vụ đó khi thực hiện toàn bộ công việc được giao.

### **23.110 ỨNG PHÓ KHẨN NGUY CỦA TỔ BAY**

a. Đối với mỗi loại tàu bay, Người khai thác tàu bay phải phân công chức năng nhiệm vụ cần thiết cho tất cả thành viên tổ bay để thực hiện trong trường hợp khẩn nguy hoặc sơ tán khẩn cấp.

b. Các khóa đào tạo liên tục, đào tạo định kỳ nhằm hoàn thiện kỹ năng cần quy định trong chương trình đào tạo của Người khai thác tàu bay và phải bao gồm:

1. Hướng dẫn sử dụng thiết bị cấp cứu, thiết bị khẩn nguy trang bị trên tàu bay;
2. Kỹ năng sơ tán khẩn cấp.

### **23.115 ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN TỔ BAY**

a. Người khai thác tàu bay phải thiết lập và duy trì chương trình đào tạo, huấn luyện tổ bay để đảm bảo các nhân viên của mình có đủ năng lực thực hiện nhiệm vụ được giao.

b. Chương trình huấn luyện phải bao gồm việc trang bị năng lực vận hành các trang thiết bị trên tàu bay.



c. Sử dụng buồng lái mô phỏng cho các chương trình đào tạo ban đầu và định kỳ hàng năm.

d. Chương trình đào tạo phải có nội dung phù hợp với nội dung Điều 10.840 Phần 10 Bộ QCATHK.

### **23.120 KIỂM TRA NĂNG LỰC NGƯỜI LÁI**

a. Năng lực người lái phải được kiểm tra định kỳ bởi Người khai thác tàu bay thông qua kết quả đánh giá việc thực hiện kỹ thuật điều khiển tàu bay và khả năng triển khai quy trình ứng phó khẩn nguy.

b. Năng lực người lái có thể được kiểm tra bởi Người khai thác tàu bay, Nhà chức trách hàng không và phải đảm bảo phù hợp, đáp ứng những yêu cầu đề ra trong trường hợp khai thác tàu bay có sử dụng phương tiện, trang thiết bị điều khiển.

c. Tần suất kiểm tra năng lực người lái theo kế hoạch phù hợp với thực tế nhưng không ít hơn tần suất được nêu tại Chương C Phần 10 Bộ QCATHK.

### **23.125 ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN TIẾP VIÊN**

a. Người khai thác tàu bay đảm bảo tất cả các tiếp viên của mình phải:

1. Hoàn thành khóa huấn luyện ban đầu và huấn luyện liên tục với nội dung phù hợp với hoạt động khai thác và công việc được giao;

2. Duy trì năng lực hoàn thành công việc được giao.

b. Khóa đào tạo, huấn luyện tiếp viên phải có nội dung phù hợp với nội dung Điều 23.065 Phần này.

### **23.130 ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI**

a. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo tất cả nhân viên điều phái và nhân viên liên quan đến điều hành khai thác phải:

1. Hoàn thành khóa huấn luyện ban đầu và huấn luyện liên tục với nội dung phù hợp với hoạt động khai thác và công việc được giao;

2. Duy trì năng lực hoàn thành công việc được giao.

b. Khóa đào tạo, huấn luyện nhân viên điều phái phải có nội dung phù hợp với nội dung Điều 23.065 Phần này.

### **23.140 ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN NHÂN VIÊN BẢO DƯỠNG**

a. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo tất cả nhân viên bảo dưỡng:

1. Hoàn thành khóa huấn luyện ban đầu và huấn luyện liên tục với nội dung phù hợp với hoạt động bảo dưỡng và công việc được giao;

2. Duy trì năng lực hoàn thành công việc được giao.

b. Khóa đào tạo, huấn luyện nhân viên bảo dưỡng phải có nội dung phù hợp nêu tại Điều 23.065 Phần này.

## **PHỤ LỤC 1 CỦA MỤC 23.030: NỘI DUNG TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC**

a. Tài liệu hướng dẫn khai thác phải bao gồm các chính sách, quy trình đảm bảo:

1. Cung cấp chi tiết chương trình quản lý sự mệt mỏi;
2. Cung cấp thông tin hướng dẫn cho hoạt động của tàu bay bao gồm chiều dài đường cất hạ cánh, biên độ cất hạ cánh, kỹ năng cất cánh;
3. Có quy trình kiểm tra đảm bảo chuyên bay và chỉ được thực hiện khi:
  - i. Tàu bay đủ điều kiện bay, đăng ký hợp lệ, có các chứng chỉ cần thiết mang theo tàu bay;
  - ii. Các phương tiện, trang thiết bị được lắp đặt đầy đủ và hoạt động ổn định trong điều kiện bình thường;
  - iii. Các hoạt động bảo dưỡng được thực hiện phải tuân thủ các quy định đề cập tại Phần 4 Bộ QCATHK;
  - iv. Tải trọng, cân bằng phải được tính toán để đảm bảo tàu bay hoạt động an toàn trong điều kiện bình thường;
  - v. Tải phải được phân bố phù hợp và chằng buộc an toàn;
  - vi. Không được vượt quá những giới hạn khai thác được quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác bay hoặc các tài liệu tương đương.
4. Mô tả hệ thống quản lý khai thác, xác định vai trò, trách nhiệm các cá nhân tham gia hệ thống.
5. Xây dựng kế hoạch bay trên cơ sở tính toán hoạt động của tàu bay, các giới hạn, các điều kiện mong muốn trên đường bay và tại các sân bay liên quan.
6. Quy trình sử dụng hệ thống cung cấp ô-xy.
7. Đảm bảo nguồn cấp ô-xy ở mức tối thiểu cho phép cho tổ bay và hành khách.
8. Quy trình tra nạp nhiên liệu an toàn khi có hành khách trên khoang.
9. Quy trình thực hiện tiếp cận bằng trang thiết bị.
10. Quy trình sử dụng và kiểm tra các thiết bị ghi tham số bay.
11. Quy trình lưu giữ hồ sơ thông tin thiết bị ghi tham số bay trong trường hợp có tai nạn, sự cố.
12. Phương thức thiết lập độ cao so với mặt địa hình trong trường hợp bay bằng thiết bị đối với chuyên bay theo quy tắc bay bằng thiết bị.
13. Các quy định chung liên quan đến các giới hạn khai thác của sân bay. Không được khai thác với các giới hạn khai thác nhỏ hơn giới hạn khai thác của

sân bay quy định bởi quốc gia có sân bay khai thác trừ khi có quy định riêng của quốc gia đó.

14. Quy trình đảm bảo hành lý xách tay hoặc ký gửi của hành khách được vận chuyển riêng biệt và an toàn trong suốt chuyến bay.

15. Không được thực hiện mô phỏng bay bằng thiết bị, mô phỏng tình huống bất thường hoặc khẩn nguy trên chuyến bay, khi hành khách đang ở trên tàu bay.

16. Có quy trình hướng dẫn hành khách như quy định tại Điều 10.300 Phần 10 Bộ QCATK.”

[www.LuatVietnam.vn](http://www.LuatVietnam.vn)