

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, tai 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 QCATHK.”

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 chuyến 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 CẮT CÁNH ĐỐI VỚI KHAI THÁC VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

a. Người khai thác, Người chỉ huy tàu bay chỉ được thực hiện chuyển 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 chuyển 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 chuyển bay khi đã tính toán lượng nhiên liệu, dầu nhớt và lượng ôxy cần thiết để đảm bảo thực hiện chuyển 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

để (có tính đến tốc độ gió, các điều kiện thời tiết dự báo và các trường hợp xảy ra ngoài kế hoạch):

1. Bay đến điểm dự định hạ cánh đầu tiên;

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

53. Bổ sung Điều 10.266 như sau:

“10.266 YÊU CẦU NHIÊN LIỆU CHO CHUYỂN BAY BẰNG THIẾT BỊ ĐỔI VỚI TRỰC THĂNG

a. Trực thăng được thực hiện chuyển bay bằng thiết bị khi lượng nhiên liệu cho phép thực hiện chuyển 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 hợt tại sân bay hoặc khu vực hạ cánh theo kế hoạch, lượng nhiên liệu phải đảm bảo:

i. Thực hiện chuyển 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 CHUYỂN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ ĐỔI VỚI MÁY BAY ĐỘNG CƠ PISTON HÀNG KHÔNG CHUNG

a. Chỉ được thực hiện chuyển 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 hệt 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 tài liệu hướng dẫn bay hoặc các tài liệu tương

đương. Những thông tin này phải dựa trên dữ liệu của Nhà sản xuất hoặc các dữ liệu được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận và được quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác.

c. 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 PHÁI 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 chuyến 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 lẫn 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. Sân 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 chuyến bay hoặc các giai đoạn chuyến 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 TẦM 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 chuyến bay theo kế hoạch bay đã định tới đài dẫn đường hoặc đài điểm của sân bay hạ cánh. Khi cần giảm độ cao theo quy định nêu tại khoản 1 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 1 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 MỤC BAY TRONG VÙNG TRỜI KIỂM SOÁT

a. Người khai thác tàu bay theo IFR ở mục bay bằng trong vùng trời kiểm soát phải duy trì độ cao hoặc mục 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 mục 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 MỤC 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 mục bay bằng theo IMC tại độ cao từ 900 m (3000ft) tới mục bay FL290 đối với mặt đất hoặc mặt biển, phải duy trì:

1. Hướng từ từ 0 độ tới 179 độ, mục bay lẻ;
2. Hướng từ từ 180 độ tới 359 độ, mục 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 chuyến 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 chuyến bay với những thông tin sau:

1. Số hiệu đăng ký, quốc tịch tàu bay;
2. Ngày tháng;
3. Thông tin tổ bay, nhiệm vụ được giao;
4. Địa điểm khởi hành, kết thúc và thời gian bay;
5. Mục đích chuyến bay;
6. Tham số chuyến bay;
7. Ký xác nhận của người chỉ huy tàu bay.”

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

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

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.*