

Phần 15
QUẢN LÝ MỆT MỎI¹

CHƯƠNG A : QUY ĐỊNH CHUNG.....	3
15.001 PHẠM VI ÁP DỤNG	3
15.003 CÁC ĐỊNH NGHĨA.....	3
15.005 CÁC TỪ VIẾT TẮT	4
15.007 NHẬN BIẾT HOẶC NGHI NGỜ SỰ MỆT MỎI CỦA TỔ BAY	4
15.008 THỂ TRẠNG SỨC KHỎE PHÙ HỢP ĐỂ NHẬN NHIỆM VỤ	5
15.010 QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI.....	5
15.013 TRÁCH NHIỆM LƯU GIỮ HỒ SƠ.....	6
CHƯƠNG B: THỜI GIAN BAY THEO QUY ĐỊNH.....	6
15.020 THỜI GIAN BAY TỐI ĐA.	6
15.023 THỜI GIAN BAY VƯỢT TRỘI TRONG NHỮNG TRƯỜNG HỢP KHÔNG LƯỜNG TRƯỚC ĐƯỢC	7
15.025 (được bãi bỏ).....	7
CHƯƠNG C: KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ THEO QUY ĐỊNH	7
15.030 KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ THEO LỊCH.....	7
15.033 KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY.	8
15.035 TĂNG KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY ĐỐI VỚI TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG.....	8
15.037 NHIỆM VỤ NGẮT QUẲNG	9
15.040 TỔ LÁI ĐƯỢC TĂNG CƯỜNG.....	9
15.043 KHAI THÁC BAY HỖN HỢP.....	10
15.045 NHIỆM VỤ DỰ BỊ.....	10
15.047 CHÊNH LỆCH MÚI GIỜ.....	11
CHƯƠNG D: THỜI GIAN NGHỈ NGOI THEO QUY ĐỊNH.....	11
15.050 KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ NGOI TỐI THIỂU: KHÁI QUÁT CHUNG.....	11
15.053 KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ NGOI TỐI THIỂU.....	12
CÁC PHỤ LỤC	14
PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 15.020 THỜI GIAN BAY TỐI ĐA LIÊN TỤC	14
PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 15.033 KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY CHO PHÉP-KHAI THÁC NHIỀU NGƯỜI LÁI	14

¹ Tiêu đề Phần này được sửa đổi theo quy định tại Mục 1 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 15

PHỤ LỤC 2 CỦA ĐIỀU 15.033 KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY CHO PHÉP - KHAI THÁC MỘT NGƯỜI LÁI.....	14
PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 15.037 TĂNG KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY CHO PHÉP BẰNG NHIỆM VỤ NGẮT QUẲNG.....	15
PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 15.045 CÁC GIỚI HẠN DỰ BỊ.....	15

CHƯƠNG A : QUY ĐỊNH CHUNG

15.001 PHẠM VI ÁP DỤNG²

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.

15.003 CÁC ĐỊNH NGHĨA.

(a) Các định nghĩa dưới đây sẽ được sử dụng trong Phần này:

Ghi chú: Ngoài ra còn dùng các định nghĩa về hàng không trong Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

- (1) **Nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn:** Một nơi thoải mái và yên lặng;
- (2) **Tổ lái tăng cường:** Một tổ lái có nhiều hơn số thành viên tối thiểu theo yêu cầu khai thác của tàu bay và trên tàu bay đó mỗi thành viên tổ lái có thể rời chỗ của mình và được thành viên khác của tổ lái có năng định thích hợp thay thế;
- (3) **Giải lao:** Quãng thời gian không làm nhiệm vụ nhưng được tính là thời gian làm việc, ít hơn thời gian nghỉ;
- (4) **Ngày theo lịch:** Là khoảng thời gian dự tính, sử dụng giờ quốc tế hoặc giờ địa phương, bắt đầu từ 0 giờ đến 24 giờ;
- (5) **Thời gian bay chuyên sâu:** Là thời gian thành viên tổ bay di chuyển bằng máy bay giữa địa điểm xác định của người khai thác và căn cứ chính của thành viên tổ bay;
- (6) **Thời gian làm nhiệm vụ:** Tổng thời gian từ khi thành viên tổ bay được Người khai thác yêu cầu có mặt làm nhiệm vụ và kết thúc khi thành viên tổ bay không phải làm bất kỳ nhiệm vụ nào nữa;
- (7) **Chuyến bay:** khoảng thời gian từ khi cất cánh đến khi hạ cánh, đôi khi được hiểu là “Chặng bay”;
- (8) **Thời gian làm nhiệm vụ bay:** Tổng thời gian từ khi một thành viên tổ bay có mặt nhận nhiệm vụ bay và kết thúc khi hoàn thành chuyến bay cuối mà người đó là thành viên làm việc trên chuyến bay đó;
- (9) **Thời gian bay:** Thời gian tính từ khi tàu bay bắt đầu chuyển động khỏi nơi đỗ, bằng lực đẩy của tàu bay, đến khi nó dừng tại một điểm đỗ đã được xác định với các động cơ đều tắt:
 - (i) Thời gian bay – tàu bay: Thời gian tính từ khi máy bay bắt đầu chuyển

² Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 2 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

động khởi nơi đỗ để cất cánh đến khi nó dừng để nghỉ ngơi tại điểm kết thúc chuyến bay;

- (ii) Thời gian bay – Trục thẳng: Thời gian tính từ khi các cánh quay bắt đầu quay đến khi nó dừng để nghỉ ngơi tại điểm kết thúc chuyến bay, và các cánh quay dừng hẳn.

Ghi chú: Định nghĩa về thời gian bay ở trên là quy định chung nhưng trong mục nội dung về giới hạn giờ bay dùng để áp dụng cho các thành viên tổ lái trong sự phù hợp liên quan tới định nghĩa một thành viên tổ lái. Theo định nghĩa đó thì, người có giấy phép thành viên tổ bay di chuyển như một hành khách không được xem như thành viên tổ lái, mặc dù được tính vào khoảng thời gian chuẩn bị nghỉ ngơi.

- (10) **Căn cứ chính:** Một nơi được Người khai thác chỉ định cho thành viên tổ bay thường xuyên từ địa điểm này bắt đầu và kết thúc một khoảng thời gian làm nhiệm vụ và tại nơi này, trong các điều kiện bình thường, Người khai thác không phải chịu trách nhiệm về điều kiện ăn ở của thành viên tổ bay nói trên;
- (11) **Thời gian thông báo:** Khoảng thời gian mà Người khai thác cho phép giữa thời điểm một thành viên tổ bay dự bị nhận được yêu cầu của Người khai thác và thời điểm có mặt để làm nhiệm vụ;
- (12) **Thời gian nghỉ:** Một khoảng thời gian không bị ngắt quãng và được xác định mà trong khoảng thời gian này thành viên tổ lái không phải làm nhiệm vụ hoặc có trách nhiệm đối với người khai thác tàu bay khai thác vận tải thương mại;
- (13) **Thời gian có mặt nhận nhiệm vụ:** Thời gian mà tại đó một thành viên tổ bay được Người khai thác yêu cầu có mặt nhận nhiệm vụ. Thời gian này được tính theo giờ địa phương tại nơi có mặt nhận nhiệm vụ;
- (14) **Nhiệm vụ ngắt quãng:** Một khoảng thời gian làm hai nhiệm vụ bay bị ngắt quãng bằng một lần giải lao ở giữa;
- (15) **Thời gian dự bị:** Một khoảng thời gian xác định mà trong khoảng thời gian đó một thành viên tổ bay không được giao bất kỳ nhiệm vụ nào, nhưng phải sẵn sàng có mặt nhận nhiệm vụ mà không có quãng thời gian nghỉ xen giữa;
- (16) **Nơi ở thích hợp:** Phòng ngủ một người được trang bị thích hợp, yên tĩnh, căn phòng cần thoáng khí và có trang thiết bị để điều khiển nhiệt độ và ánh sáng.

15.005 CÁC TỪ VIẾT TẮT

- (a) Các từ viết tắt dưới đây được sử dụng trong Phần này:
- (1) AOC – Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay;
 - (2) FPD – Khoảng thời gian làm nhiệm vụ.

15.007 NHẬN BIẾT HOẶC NGHI NGỜ SỰ MỆT MỎI CỦA TỔ BAY

- (a) Không ai được phép thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay vận tải hàng

không thương mại khi biết chắc chắn hoặc cảm thấy tình trạng mệt mỏi của bản thân có thể ảnh hưởng đến an toàn chuyến bay.

- (b) Không ai được cho phép thành viên tổ bay thực hiện chuyến bay vận tải hàng không thương mại khi biết hoặc nghi ngờ thành viên tổ bay đang ở trong tình trạng mệt mỏi có thể ảnh hưởng đến an toàn chuyến bay.

15.008 THỂ TRẠNG SỨC KHỎE PHÙ HỢP ĐỂ NHẬN NHIỆM VỤ³

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.

15.010 QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI⁴

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.

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

⁴ Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

15.012 TÍNH ĐỐI CHIẾU GIỮA PHÂN LỊCH TỔ LÁI VÀ TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

⁵Người 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.

15.013 TRÁCH NHIỆM LƯU GIỮ HỒ SƠ

- (a) Người có AOC phải đảm bảo rằng các hồ sơ cần thiết cho việc theo dõi thời gian làm nhiệm vụ, thời gian bay và thời gian nghỉ ngơi của thành viên tổ bay được lưu giữ, cập nhật và sẵn sàng cung cấp cho thành viên tổ bay trước khi bắt đầu thực hiện nhiệm vụ hoặc trước khi thực hiện chuyến bay đầu tiên trong ngày.
- (b) Tất cả các cá nhân có trách nhiệm tuân thủ các quy định về thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ tối đa và khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu do Bộ quy chế an toàn hàng không này quy định phải đảm bảo rằng các hồ sơ cần thiết phải được cập nhật cho tới ngày họ thực hiện nhiệm vụ.

CHƯƠNG B: THỜI GIAN BAY THEO QUY ĐỊNH⁶

15.020 THỜI GIAN BAY TỐI ĐA.

- (a) ⁷Chỉ 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) ⁸Người 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.
- (c) Không ai được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái vận tải thương mại nếu tổng thời gian bay vượt quá 100 giờ trong khoảng thời gian 28 ngày liên tục.
- (d) Không ai được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành

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

⁶ Tiêu đề Chương này được sửa đổi theo quy định tại Mục 6 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

⁷ Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

⁸ Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

viên tổ lái vận tải thương mại nếu tổng thời gian bay vượt quá 1000 giờ trong khoảng thời gian 12 tháng liên tục theo lịch.

- (e) Không ai được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái vận tải thương mại nếu tổng thời gian bay, tổng số chuyến bay hoặc thời gian làm nhiệm vụ vượt quá giới hạn cho phép của Cục HKVN.

15.023 THỜI GIAN BAY VƯỢT TRỘI TRONG NHỮNG TRƯỜNG HỢP KHÔNG LƯỜNG TRƯỚC ĐƯỢC⁹

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.

15.025 (được bãi bỏ)¹⁰.

CHƯƠNG C: KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ THEO QUY ĐỊNH¹¹

15.030 KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ THEO LỊCH.

- (a) ¹²Đối 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.

- (b) Đối với thời gian làm nhiệm vụ tích lũy, thời gian nghỉ ngơi của một nhiệm vụ ngắt quãng sẽ được tính như sau:

- (1) Nếu thời gian nghỉ ít hơn 8 giờ, thì toàn bộ thời gian nghỉ được tính;

⁹ Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 8 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

¹⁰ Điều này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 9 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

¹¹ Tiêu đề Chương này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

¹² Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 11 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

- (2) Nếu thời gian nghỉ nhiều hơn hoặc bằng 8 giờ thì 50% thời gian nghỉ sẽ được tính.

15.033 KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY.

- (a) ¹³ 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) Một người được coi là trong thời gian làm nhiệm vụ nếu họ đang thực hiện bất kỳ công việc nào đại diện cho người khai thác có AOC, bất kể công việc đó là theo kế hoạch, được yêu cầu hay chủ động thực hiện.
- (c) Tất cả khoảng thời gian trên một tàu bay một người được chỉ định là thành viên tổ lái hoặc thành viên tổ lái trợ giúp, dù đang nghỉ ngơi hay đang thực hiện nhiệm vụ sẽ được tính là thời gian làm nhiệm vụ bay.
- (d) ¹⁴ 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 QCATK.
- (e) Cục HKVN sẽ xem xét từng trường hợp vượt mức các giới hạn thời gian làm nhiệm vụ bay cụ thể trong trường hợp khẩn cấp hoặc các tình huống bất lợi vượt quá sự kiểm soát của người khai thác có AOC.

15.035 TĂNG KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY ĐỐI VỚI TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG.

- (a) Không ai được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của tiếp viên hàng không liên quan đến việc kéo dài FDP tối đa tới 18 giờ, trừ khi:
- (1) Không quá 2 lần cất hạ cánh được thực hiện trong FDP;
 - (2) Có chỗ nghỉ ngơi trên tàu bay cho tiếp viên nghỉ; và
 - (3) Tiếp viên đã được nghỉ ngơi hoàn toàn trong điều kiện miễn tất cả các nhiệm vụ của chuyến bay.

¹³ Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 12 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

¹⁴ Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 12 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

15.037 NHIỆM VỤ NGẮT QUĂNG

- (a) Người khai thác có thể tăng FPD theo kế hoạch cho phép thông qua việc áp dụng chính sách nhiệm vụ ngắn quãng được mô tả ở Phụ lục 1 của Điều này nếu thỏa mãn các điều kiện sau:

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 15.037 quy định về tăng khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay

- (1) FDP phải không vượt quá 2 khoảng thời gian làm nhiệm vụ;
 - (2) Có một khoảng thời gian nghỉ giải lao đủ dài;
 - (3) Thành viên tổ bay được thông báo trước;
 - (4) **¹⁵Có cơ sở vật chất đầy đủ;**
 - (5) Cung cấp nơi nghỉ ngơi thích hợp khi:
 - (i) Thời gian nghỉ ngơi là 6 giờ hoặc lớn hơn;
 - (ii) Thời gian nghỉ ngơi là 3 giờ hoặc hơn trong khoảng thời gian từ 2200 – 0600 giờ địa phương tại nơi nghỉ.
- (b) Theo các điều kiện tại khoản (a) của Điều này, không ai được phân công nhiệm vụ bay cho thành viên tổ bay và không ai được phép chấp nhận thực hiện nhiệm vụ thành viên tổ bay ngắn quãng, trừ khi:
- (1) Các khoảng thời gian làm nhiệm vụ trước và sau khi giải lao không vượt quá 10 giờ; và
 - (2) Tổng FPD không vượt quá 20 giờ.
- (c) Nếu tổng số thời gian đi lại giữa nơi làm nhiệm vụ và nơi đủ tiêu chuẩn hoặc nơi ở thích hợp vượt quá 1 giờ, khoảng thời gian vượt quá 1 giờ sẽ được tính giảm vào thời gian giải lao để tính tăng khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay.
- (d) Nhiệm vụ ngắn quãng không được tính đến trong trường hợp có tổ lái tăng cường hoặc, đối với tiếp viên không tính đến trường hợp kéo dài khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay cho phép.

15.040 TỔ LÁI ĐƯỢC TĂNG CƯỜNG

- (a) Không ai được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái vận tải thương mại khi sử dụng tổ lái tăng cường nhằm mục đích tăng FPD:
- (1) Trên 18 giờ, trong đó mỗi thành viên tổ lái có thể rời vị trí của mình ít nhất 50% tổng thời gian bay của các chuyến bay trong khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay này; hoặc
 - (2) Trên 16 giờ, trong đó mỗi thành viên tổ lái có thể rời vị trí của mình ít nhất 25% tổng thời gian bay của các chuyến bay trong khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay.

¹⁵ Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 13 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

- (b) Không ai được phân công nhiệm vụ bay cho thành viên tổ lái và không ai được phép chấp nhận thực hiện nhiệm vụ thành viên tổ lái vận tải thương mại khi sử dụng tổ lái tăng cường để tăng FPD trừ khi lịch bay của tổ lái đó không thực hiện lớn hơn:
- (1) 2 lần hạ cánh trong FPD; hoặc
 - (2) 3 lần hạ cánh khi các điều kiện sau đây được đáp ứng:
 - (i) Tổng thời gian bay cho một chặng bay là 3 giờ hoặc ít hơn; và
 - (ii) Thời gian nghỉ ngay sau khi hoàn thành khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay được tăng lên 6 giờ.
- (c) Không ai được phân công nhiệm vụ bay cho thành viên tổ lái và không ai được phép chấp nhận thực hiện nhiệm vụ thành viên tổ lái vận tải thương mại khi sử dụng tổ lái tăng cường để tăng FPD trừ khi trên tàu bay phải có chỗ nghỉ ngơi thích hợp được Cục HKVN phê chuẩn cho các thành viên tổ lái.

15.043 KHAI THÁC BAY HỖN HỢP.

- (a) Không ai được phân công nhiệm vụ bay cho thành viên tổ lái và không ai được phép chấp nhận thực hiện nhiệm vụ thành viên tổ lái đối với loại hình khai thác bay hỗn hợp như bay trên buồng lái giả định, các chuyến bay huấn luyện định kỳ/chuyên loại với bay vận tải thương mại trong khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay, ngoại trừ có quy định cụ thể của Cục HKVN.
- (b) Khoảng thời gian một thành viên tổ lái thực hiện các chuyến bay huấn luyện hoặc các chuyến bay trên buồng lái giả định phải được nhân đôi để tính giới hạn khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay.

Ghi chú: Số lần hạ cánh trong buồng lái giả định và trên các chuyến bay huấn luyện không được tính.

15.045 NHIỆM VỤ DỰ BỊ

- (a) Khi chọn thành viên tổ bay dự bị, Người khai thác phải :
- (1) Áp dụng các giới hạn về các khoảng thời gian dự bị đối với các thành viên tổ bay;
 - (2) Bảo đảm được cung cấp nơi ở thích hợp nếu:
 - (i) Thành viên tổ bay được yêu cầu dự bị ở xa căn cứ chính;
 - (ii) Nhiệm vụ dự bị được tiến hành tại sân bay.
 - (3) Phải đảm bảo các mục dưới đây được tính trong tổng thời gian làm nhiệm vụ qui định tại Phần này:
 - (i) 50% thời gian dự bị (không kể 4 giờ đầu tiên của thời gian dự bị thực hiện tại nhà);
 - (ii) Nếu được thông báo nhận nhiệm vụ, tính 50% thời gian thông báo nếu thời gian thông báo ít hơn 10 giờ.
 - (4) Đảm bảo khi một thành viên tổ bay đã hoàn tất thời gian dự bị mà không

phải nhận nhiệm vụ, thành viên tổ bay này có một thời gian nghỉ ít nhất là 10 giờ trước khi bắt đầu nhiệm vụ hoặc bắt đầu nhiệm vụ dự bị tiếp theo.

15.047 CHÊNH LỆCH MÚI GIỜ

- (a) Người khai thác phải đảm bảo khi chênh lệch múi giờ giữa thời điểm bắt đầu và kết thúc của một khoảng thời gian làm nhiệm vụ từ 4 giờ trở lên, và các điều kiện về thời gian sau đây:
- (1) Thời gian khác nhau giữa các nơi mà tại đó khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay bắt đầu và kết thúc là 6 giờ hoặc ít hơn, thời gian nghỉ tiếp theo đó ít nhất là phải bằng quãng thời gian làm nhiệm vụ trước đó hoặc là 14 giờ, chọn khoảng thời gian nào dài hơn; hoặc
 - (2) Thời gian khác nhau giữa các nơi mà tại đó khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay bắt đầu và kết thúc nhiều hơn 6 giờ, thời gian nghỉ tiếp theo đó ít nhất là phải bằng khoảng thời gian làm nhiệm vụ trước đó hoặc là 16 giờ, chọn khoảng thời gian nào dài hơn.

CHƯƠNG D: THỜI GIAN NGHỈ NGƠI THEO QUY ĐỊNH¹⁶

15.050 KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ NGƠI TỐI THIỂU: KHÁI QUÁT CHUNG

- (a) ¹⁷Đối 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 khoảng thời gian phải nghỉ ngơi theo quy định.
- (b) Người khai thác có AOC có thể lựa chọn cách để giảm khoảng thời gian nghỉ ngơi của một thành viên tổ bay với các giới hạn quy định tại Điều 15.053.
- Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 15.040 để thực hiện phương pháp giảm khoảng thời gian nghỉ ngơi.*
- (c) Thời gian di chuyển nội bộ quá 30 phút sẽ không được tính là một phần thời gian nghỉ ngơi của thành viên tổ bay.
- (d) ¹⁸Thời 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.
- (e) Thời gian di chuyển trên tàu bay tới hoặc từ căn cứ chính của một thành viên tổ

¹⁶ Tiêu đề Chương này được sửa đổi theo quy định tại Mục 14 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

¹⁷ Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 15 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

¹⁸ Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 15 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

bay không được tính là một phần của thời gian nghỉ ngơi.

15.053 KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ NGƠI TỐI THIỂU

- (a) ¹⁹Người 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) Thời gian nghỉ tối thiểu tiếp sau khoảng thời gian FDP, tính cả thời gian làm nhiệm vụ ngắt quãng chuyển đổi:
 - (1) Tối thiểu phải bằng tổng của khoảng thời gian FDP và thời gian giải lao;
 - (2) Trừ khi được bố trí nơi ở thích hợp, thời gian giải lao sẽ không được tính vào thời gian nghỉ;
- (c) ²⁰Người 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.

15.055 KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ TỐI THIỂU CHO 07 NGÀY HOẶC 10 NGÀY LIÊN TỤC²¹

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.

¹⁹ Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 16 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

²⁰ Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 16 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

²¹ Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 17 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

CHƯƠNG E: CÁC HỆ THỐNG QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI²²

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. Để 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.

²² Chương này được bổ sung theo quy định tại Mục 18 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 15.020 THỜI GIAN BAY TỐI ĐA LIÊN TỤC

(a) Tổng thời gian bay tối đa - Tổ bay có một hoặc hai người lái:

Thời gian có mặt làm nhiệm vụ	Tổng thời gian bay tối đa liên tục
0700 - 1359	11 giờ
1400 - 1759	10 giờ
1800 - 0459	9 giờ
0500 - 0659	10 giờ

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 15.033 KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY CHO PHÉP-KHAI THÁC NHIỀU NGƯỜI LÁI.

(a) Khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa cho phép có thể được tăng lên khi khai thác nhiều người lái được thực hiện theo bảng dưới đây:

Thời gian có mặt làm nhiệm vụ	Số lần hạ cánh khi là thành viên tổ lái đang khai thác				
	1 - 2	3	4	5	≥ 6
0700 - 1759	1300	1200	1130	1100	1000
1800 - 2159	1230	1200	1130	1100	1000
2200 - 0459	1200	1130	1100	1000	0900
0500 - 0659	1230	1200	1130	1030	0930

PHỤ LỤC 2 CỦA ĐIỀU 15.033 KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY CHO PHÉP - KHAI THÁC MỘT NGƯỜI LÁI.

(a) Khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa cho phép có thể được tăng lên khi khai thác một người lái được thực hiện theo bảng dưới đây:

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

(b) Đối với những chuyến bay khai thác một người lái và hoàn toàn theo qui tắc bay bằng mắt (VFR), khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay được phép phải theo đúng

cột thứ nhất (cột 1- 4 lần hạ cánh).

- (1) Tuy nhiên, trong trường hợp này không có giới hạn về số lần hạ cánh;
- (2) Khi số lần hạ cánh bình quân vượt quá 4 lần mỗi giờ, phải có một thời gian giải lao ít nhất là 30 phút trong 3 giờ liên tục;

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 15.037 TĂNG KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY CHO PHÉP BẰNG NHIỆM VỤ NGẮT QUÃNG

- (a) Bảng dưới đây sử dụng để tăng khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa cho phép sử dụng nhiệm vụ ngắn quãng theo các điều kiện của Điều 15.037:

Khoảng thời gian nghỉ	Tăng khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay
0 – 2 giờ 59 phút	Không tăng
3 – 6 giờ 59 phút	2/3 khoảng thời gian nghỉ
7 - 10 giờ 59 phút	2/3 khoảng thời gian giải lao hoặc 1,5 lần khoảng thời gian giải lao nếu có ít nhất là 8 giờ giải lao bắt đầu giữa khoảng thời gian từ 2000-0800 giờ địa phương nơi tiến hành thời gian giải lao

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 15.045 CÁC GIỚI HẠN DỰ BỊ

Thời gian thông báo	Thời gian làm dự bị tối đa
0 - 5 giờ 59	12 giờ
Từ 6 giờ trở đi	18 giờ

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.063: CHÍNH SÁCH HỆ THỐNG QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI²³

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.

²³ Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

b. 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 FRMS²⁴

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 MỎI²⁵

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:

²⁴ Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

²⁵ Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

1. 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 FRMS²⁶

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 mối 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 mối.

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 mối.

PHỤ LỤC 5 ĐIỀU 15.063: QUÁ TRÌNH THỨC ĐẨY HỆ THỐNG FRMS²⁷

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:

²⁶ Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

²⁷ Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

i. 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.