

Phần 15
QUẢN LÝ MỆT MỎI¹

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 chuyển sân:** 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

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.

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.

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 khởi 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 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 thăng: 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 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY³

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

³ Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục XI 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 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

15.008 THỂ TRẠNG SỨC KHỎE PHÙ HỢP ĐỂ NHẬN NHIỆM VỤ⁴

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 MỎI⁵

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.

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

⁶Người 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 TRỮ HỒ SƠ⁷

a. Người có AOC phải đảm bảo rằng các hồ sơ cần thiết cho việc theo dõi thời gian

⁴ 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.

⁵ 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.

⁶ 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.

⁷ Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục XI 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 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

làm nhiệm vụ, thời gian bay và thời gian nghỉ ngơi của thành viên tổ bay được lưu giữ, cập nhật và sẵn sàng cung cấp cho thành viên tổ bay trước khi bắt đầu thực hiện nhiệm vụ hoặc trước khi thực hiện chuyến bay đầu tiên trong ngày.

b. Tất cả các cá nhân có trách nhiệm tuân thủ các quy định về thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ tối đa và khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu do Bộ quy chế an toàn hàng không này quy định và phải đảm bảo rằng các hồ sơ cần thiết phải được cập nhật cho tới ngày họ thực hiện nhiệm vụ. c. Người khai thác tàu bay phải lưu trữ trong vòng 24 tháng:

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

- (i) Thời gian bay;
- (ii) Thời điểm bắt đầu, thời gian và thời điểm kết thúc của từng khoảng thời gian làm nhiệm vụ và khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay;
- (iii) Khoảng thời gian nghỉ và các ngày miễn hoàn toàn khỏi mọi nhiệm vụ;
- (iv) Việc chỉ định căn cứ chính của thành viên tổ bay.

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

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

- 1. Thành viên tổ bay liên quan;
- 2. Người khai thác tàu bay mà thành viên tổ bay đã hoặc sẽ chuyển sang.

CHƯƠNG B: CÁC QUY ĐỊNH VỀ THỜI GIAN BAY, THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ VÀ THỜI GIAN NGHỈ NGƠI⁸

15.020 PHƯƠNG PHÁP TÍNH TOÁN THỜI GIAN BAY

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

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

15.023 CHỈ ĐỊNH CĂN CỨ CHÍNH

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

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

15.025 KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY – FDP

a. Người khai thác tàu bay phải:

⁸ Chương này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XI 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 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

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

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

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

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

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

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

Thời gian bắt đầu FDP theo giờ tham chiếu	1-2 chặng	3 chặng	4 chặng	5 chặng	6 chặng	7 chặng	8 chặng	9 chặng	10 chặng
Từ 06h00 đến 13h29	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
Từ 13h30 đến 13h59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
Từ 14h00 đến 14h29	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
Từ 14h30 đến 14h59	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
Từ 15h00 đến 15h29	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
Từ 15h30 đến 15h59	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
Từ 16h00 đến 16h29	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
Từ 16h30 đến 16h59	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
Từ 17h00 đến 04h59	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
Từ 05h00 đến 05h14	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
Từ 05h15 đến 05h29	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00

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

Từ 05h30 đến 05h44	12:30	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
Từ 05h45 đến 05h59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (i) 05 chặng khi FDP không nằm trong khung giờ nhịp sinh học thấp (WOCL);
- (ii) 04 chặng khi FDP nằm trong khung giờ nhịp sinh học thấp (WOCL) trong vòng 02 giờ hoặc ít hơn;
- (iii) 02 chặng khi FDP nằm trong khung giờ nhịp sinh học thấp (WOCL) nhiều hơn 02 giờ.

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

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

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

1. Số chặng bay;
2. Thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay tối thiểu của từng thành viên tổ bay;
3. Loại trang thiết bị nghỉ ngơi trên chuyến bay;
4. Thành phần tổ bay tăng cường.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

g. Đối với các tình huống không lường trước, Người khai thác tàu bay phải xây dựng quy trình trong Tài liệu hướng dẫn khai thác đối với việc hoãn thời gian có mặt

nhận nhiệm vụ trong tình huống không lường trước tuân thủ loại hình khai thác được phê chuẩn.

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

15.027 THỜI GIAN BAY VÀ KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ

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

1. 60 giờ làm nhiệm vụ trong 07 ngày liên tục bất kỳ;
2. 110 giờ làm nhiệm vụ trong 14 ngày liên tục bất kỳ;
3. 190 giờ làm nhiệm vụ trong 28 ngày liên tục bất kỳ, được phân bổ đều đến mức có thể trong khoảng thời gian này.

mức có thể trong khoảng thời gian này.

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

1. 100 giờ bay trong 28 ngày liên tục bất kỳ;
2. 1000 giờ bay trong 12 tháng liên tục bất kỳ.

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

15.029 CHUYỂN SÂN

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

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

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

15.031 NHIỆM VỤ NGẮT QUĂNG

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

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

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

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

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

15.033 NHIỆM VỤ DỰ BỊ VÀ NHIỆM VỤ TẠI SÂN BAY

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

a. Nhiệm vụ dự bị và tất cả các nhiệm vụ tại sân bay phải được phân lịch. Thời

điểm bắt đầu và kết thúc của nhiệm vụ dự bị phải được xác định và thông báo trước một khoảng thời gian thích hợp để thành viên tổ bay có thể lên kế hoạch nghỉ ngơi phù hợp.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

15.035 NHIỆM VỤ DỰ PHÒNG

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

a. Phải xếp lịch dự phòng.

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

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

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

15.037 KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ NGƠI

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

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

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

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

Khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu trước khi bắt đầu làm nhiệm vụ bay ngoài căn cứ chính phải bằng với thời gian làm nhiệm vụ trước đó hoặc không nhỏ hơn 10 giờ,

chọn giá trị lớn hơn. Khoảng thời gian nghỉ ngơi này phải bao gồm 08 giờ ngủ cộng thêm với thời gian di chuyển và thời gian cho nhu cầu sinh lý cá nhân khác.

c. Giảm thời gian nghỉ ngơi

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

1. Khoảng thời gian nghỉ ngơi đã được giảm thấp nhất có thể;
2. Tăng khoảng thời gian nghỉ ngơi tiếp theo;
3. Rút ngắn FDP sau khoảng thời gian nghỉ rút ngắn.

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

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

1. Ảnh hưởng của lệch múi giờ và kéo dài FDP;
2. Mệt mỏi tích lũy bổ sung do gián đoạn lịch bay;
3. Việc thay đổi căn cứ chính.

15.039 DINH DƯỠNG CỦA THÀNH VIÊN TỔ BAY

a. Người khai thác tàu bay phải bố trí thời gian để thành viên tổ bay dùng bữa ăn và nước uống nhằm mục đích tránh gây ảnh hưởng bất lợi đến khả năng thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay trong khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay, đặc biệt khi FDP lớn hơn 06 giờ.

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

15.041 HUẤN LUYỆN QUẢN LÝ MỆT MỎI

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

15.043 KHAI THÁC BAY HỖN HỢP

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

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

CHƯƠNG C: (được bãi bỏ)⁹
CHƯƠNG D: (được bãi bỏ)¹⁰

CHƯƠNG C: CÁC HỆ THỐNG QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI¹¹

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:

⁹ Chương này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XI 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 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

¹⁰ Chương này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XI 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 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

¹¹ Tên Chương này được đổi theo quy định tại Mục 5 Phụ lục XI 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 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

Nội dung 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.

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.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 15.020: (được bãi bỏ)¹²

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.025: KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY¹³

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

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

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

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

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

Bảng 04 - FDP tối đa hàng ngày được kéo dài

Thời gian bắt đầu FDP	01-02 chặng	03 chặng	04 chặng	05 chặng
Từ 0600 đến 0614	không được phép	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 0615 đến 0629	13:15	12:45	12:15	11:45
Từ 0630 đến 0644	13:30	13:00	12:30	12:00
Từ 0645 đến 0659	13:45	13:15	12:45	12:15
Từ 0700 đến 1329	14:00	13:30	13:00	12:30
Từ 1400 đến 1429	13:30	13:00	12:30	không được phép
Từ 1430 đến 1459	13:15	12:45	12:15	không được phép
Từ 1500 đến 1529	13:00	12:30	12:00	không được phép
Từ 1530 đến 1559	12:45	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1600 đến 1629	12:30	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1630 đến 1659	12:15	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1700 đến 1729	12:00	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1730 đến 1759	11:45	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1800 đến 1829	11:30	không được phép	không được phép	không được phép

¹² Phụ lục này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 6 Phụ lục XI 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 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

¹³ Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 7 Phụ lục XI 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 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

		phép	phép	phép
Từ 1830 đến 1859	11:15	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1900 đến 0559	Không được phép	không được phép	không được phép	không được phép

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

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

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

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

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

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

(i) Không quá 03 chặng cho 01 FDP;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bảng 05 - Quy định chi tiết về kéo dài FDP

FDP kéo dài tối đa	Khoảng thời gian nghỉ trên chuyến bay tối thiểu		
	Trang thiết bị nghỉ loại 01	Trang thiết bị nghỉ loại 02	Trang thiết bị nghỉ loại 03
đến 14:30 giờ	01:30	01:30	01:30
Từ 14:31 đến 15:00 giờ	01:45	02:00	02:20
Từ 15:01 đến 15:30 giờ	02:00	02:20	02:40
Từ 15:31 đến	02:15	02:40	03:00

16:00 giờ			
Từ 16:01 đến 16:30 giờ	02:35	03:00	không được phép
Từ 16:31 đến 17:00 giờ	03:00	03:25	không được phép
Từ 17:01 đến 17:30 giờ	03:25	không được phép	không được phép
Từ 17:31 đến 18:00 giờ	03:50	không được phép	không được phép

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (i) Quy định cụ thể hình thức thông báo;
- (ii) Quy định thời gian thông báo tối thiểu và tối đa;
- (iii) Tránh thông báo trong thời gian ngủ khi có thể.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 15.025 KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY CHO PHÉP - KHAI THÁC MỘT NGƯỜI LÁI¹⁴

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

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

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

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.031: NHIỆM VỤ NGẮT QUĂNG¹⁵

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

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

b. Khoảng thời gian nghỉ giải lao này không bao gồm thời gian thực hiện nhiệm vụ trước và sau chuyến bay, thời gian di chuyển. Thời gian tối thiểu để thực hiện nhiệm vụ trước và sau chuyến bay, thời gian di chuyển phải từ 30 phút trở lên. Người khai thác tàu bay phải quy định cụ thể thời gian thực tế trong Tài liệu hướng dẫn khai thác có tính đến các yếu tố: loại tàu bay, loại hình khai thác và điều kiện của sân bay.

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

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

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

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

e. Nhiệm vụ ngắn quăng không được kết hợp với khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay.

¹⁴ Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 7 Phụ lục XI 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 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

¹⁵ Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục XI 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 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.033: NHIỆM VỤ DỰ BỊ¹⁶

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

- a. Trong trường hợp thực hiện nhiệm vụ dự bị tại sân bay:
 1. Nếu không được yêu cầu thực hiện FDP, Người khai thác tàu bay phải bố trí khoảng thời gian nghỉ ngơi cho thành viên tổ bay phù hợp theo quy định tại Điều 15.037;
 2. Nếu được yêu cầu thực hiện FDP:
 - (i) FDP được tính từ thời điểm bắt đầu khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay. Nếu nhiệm vụ dự bị kết thúc vượt quá 04 giờ đầu tiên, FDP tối đa được rút ngắn một khoảng thời gian bằng khoảng thời gian vượt quá 04 giờ;
 - (ii) Tổng của FDP theo quy định tại khoản b và d điều 15.025 và khoảng thời gian thực hiện nhiệm vụ dự bị tại sân bay không vượt quá 16 giờ.
- b. Các trường hợp nhiệm vụ dự bị không thực hiện tại sân bay:
 1. Tổng thời gian thực hiện nhiệm vụ dự bị không được quá 16 giờ;
 2. Người khai thác tàu bay phải có quy trình đảm bảo tổng thời gian thực hiện nhiệm vụ dự bị và FDP không vượt quá 18 giờ;
 3. 25% thời gian thực hiện nhiệm vụ dự bị khác với nhiệm vụ dự bị tại sân bay được tính là thời gian thực hiện nhiệm vụ theo quy định tại Điều 15.027;
 4. Sau khi thực hiện nhiệm vụ dự bị, Người khai thác tàu bay phải bố trí khoảng thời gian nghỉ ngơi cho thành viên tổ bay theo quy định tại Điều 15.037;
 5. Nhiệm vụ dự bị được coi là kết thúc vào thời điểm thành viên tổ bay có mặt để nhận nhiệm vụ tại địa điểm được chỉ định;
 6. Nếu nhiệm vụ dự bị kết thúc trong vòng 06 giờ đầu tiên, FDP tối đa được tính từ thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ;
 7. Nếu nhiệm vụ dự bị kết thúc vượt quá 06 giờ đầu tiên, FDP tối đa phải rút ngắn một khoảng thời gian bằng khoảng thời gian vượt quá 06 giờ;
 8. Nếu tăng FDP do được cung cấp khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay theo quy định tại khoản c Phụ lục 1 Điều 15.025 hoặc nhiệm vụ ngắt quãng theo quy định tại Phụ lục 1 Điều 15.031, khoảng thời gian 06 giờ tại khoản 6 và 7 nêu trên được nâng lên 08 giờ;
 9. Nếu thời điểm bắt đầu nhiệm vụ dự bị nằm trong khoảng thời gian từ 23:00 đến 07:00, khoảng thời gian nằm trong khoảng 23:00 và 07:00 không được tính để giảm FDP theo quy định tại khoản 6, 7 và 8 nêu trên cho đến khi thành viên tổ bay được Người khai thác tàu bay liên hệ;
 10. Người khai thác tàu bay phải xác định thời gian phù hợp giữa thời điểm của cuộc gọi yêu cầu có mặt nhận nhiệm vụ và thời điểm có mặt để nhận nhiệm vụ đảm bảo cho phép thành viên tổ bay di chuyển từ chỗ nghỉ của họ đến địa điểm họ được yêu cầu có mặt để nhận nhiệm vụ trong khoảng thời gian phù hợp.

¹⁶ Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục XI 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 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

PHỤ LỤC 2 CỦA ĐIỀU 15.033: (được bãi bỏ)¹⁷

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.035: NHIỆM VỤ DỰ PHÒNG¹⁸

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

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

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

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

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.037: KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ NGOI¹⁹

a. Lịch bay gián đoạn

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

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

b. Chênh lệch múi giờ

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

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

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

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

Bảng 07 - Bảng số lượng đêm nghỉ tối thiểu theo giờ địa phương tại căn cứ

¹⁷ Phụ lục này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 10 Phụ lục XI 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 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

¹⁸ Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 11 Phụ lục XI 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 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

¹⁹ Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục XI 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 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

chính để bù ảnh hưởng của chênh lệch múi giờ

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

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

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

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

c. Giảm khoảng thời gian nghỉ ngơi

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

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

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

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

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

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 15.045: (được bãi bỏ)²⁰

²⁰ Phụ lục này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 13 Phụ lục XI 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 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.063: CHÍNH SÁCH HỆ THỐNG QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI²¹

a. Hệ thống FRMS thiết lập theo quy định Phần này phải bao gồm các nội dung tối thiểu sau:

1. Người khai thác phải đưa ra chính sách hệ thống FRMS và tất cả các thành phần của hệ thống này phải được xác định rõ ràng.

2. Chính sách phải yêu cầu phạm vi, mục đích của hệ thống FRMS được mô tả rõ ràng trong Tài liệu hướng dẫn khai thác.

b. Chính sách phải:

1. Phản ánh việc chia sẻ trách nhiệm của các cấp quản lý, thành viên tổ lái, tổ tiếp viên hàng không và các cá nhân khác có liên quan;

2. Diễn đạt rõ ràng mục tiêu an toàn của hệ thống FRMS;

3. Được phê chuẩn bởi giám đốc điều hành của Người khai thác;

4. Được phổ biến với hồ sơ xác thực tới các bộ phận liên quan và các cấp độ quản lý của tổ chức;

5. Thể hiện cam kết của cấp quản lý về hiệu quả của báo cáo an toàn;

6. Thể hiện cam kết của cấp quản lý đảm bảo đầy đủ các nguồn lực cho hoạt động của hệ thống này;

7. Thể hiện cam kết của cấp quản lý về việc cải tiến liên tục hệ thống FRMS;

8. Quy định rõ ràng trách nhiệm của các cấp quản lý, thành viên tổ lái, tổ tiếp viên hàng không và các cá nhân có liên quan;

9. Được rà soát định kỳ nhằm đảm bảo hệ thống FRMS duy trì được tính liên kết và phù hợp với hoạt động của người khai thác.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 15.063: HỆ THỐNG TÀI LIỆU CỦA FRMS²²

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

²¹ 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.

²² 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.

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 MỎI²³

a. Người khai thác phải xây dựng và duy trì hệ thống tài liệu bao gồm 03 quá trình cơ bản nhằm nhận dạng nguy cơ tiềm ẩn do mệt mỏi gây ra như sau:

1. Quá trình dự báo phải nhận dạng các nguy cơ tiềm ẩn gây ra bởi mệt mỏi thông qua việc xem xét lịch trình tổ bay và tính đến các yếu tố ảnh hưởng đến giấc ngủ, sự mệt mỏi và ảnh hưởng của chúng đến hiệu suất làm việc. Các phương pháp xem xét có thể bao gồm nhưng không hạn chế sau:

i. Các dữ liệu và kinh nghiệm khai thác của Người khai thác hoặc các tổ chức khác có loại hình hoạt động tương tự;

ii. Thực tiễn xếp lịch bay dựa trên các bằng chứng xác thực;

iii. Các mô hình sinh - toán học.

2. Quá trình thụ động phải nhận dạng được đóng góp của các nguy cơ tiềm ẩn do mệt mỏi trong các báo cáo và các sự kiện dẫn đến các hậu quả gây mất an toàn tiềm tàng nhằm xác định cách thức giảm thiểu ảnh hưởng của mệt mỏi. Quá trình phải được kích hoạt bởi một trong các yếu tố sau:

i. Các báo cáo mệt mỏi;

ii. Các báo cáo bí mật;

iii. Các báo cáo đánh giá an toàn;

iv. Các sự cố;

v. Các sự kiện dựa trên phân tích dữ liệu bay.

3. Quá trình chủ động nhận dạng, xem xét các nguy cơ tiềm ẩn do mệt mỏi gây ra trong lĩnh vực khai thác bay. Phương pháp xem xét có thể bao gồm nhưng không hạn chế sau:

i. Chủ động báo cáo về rủi ro do mệt mỏi;

ii. Khảo sát mệt mỏi tổ bay;

iii. Dữ liệu hiệu suất làm việc thành viên tổ bay liên quan;

iv. Các nghiên cứu khoa học và cơ sở dữ liệu an toàn có sẵn;

v. Phân tích thời gian làm việc theo dự kiến so với thời gian làm việc thực tế.

b. Người khai thác phải xây dựng và thực thi quy trình đánh giá rủi ro nhằm xác định khả năng xuất hiện và hậu quả tiềm tàng của các sự kiện liên quan đến mệt mỏi và nhận dạng các rủi ro cần biện pháp giảm thiểu. Các quy trình đánh giá rủi ro phải xem xét

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.

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 FRMS²⁴

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 mệt mỏi 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 mệt mỏi.

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

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.

giảm thiểu các rủi ro nảy sinh liên quan đến mệt mỏi.

PHỤ LỤC 5 ĐIỀU 15.063: QUÁ TRÌNH THỨC ĐẨY HỆ THỐNG FRMS²⁵

a. Quá trình thức đẩy hệ thống FRMS hỗ trợ sự phát triển liên tục hệ thống FRMS, sự cải tiến liên tục hiệu quả tổng thể hệ thống và đạt được mức an toàn tối ưu.

b. Người khai thác phải thiết lập và thực thi các nội dung sau như là một phần của hệ thống FRMS:

1. Chương trình đào tạo nhằm đảm bảo năng lực của các cấp quản lý, thành viên tổ lái, tổ tiếp viên và các cá nhân có liên quan phù hợp với vai trò và trách nhiệm của họ được quy định trong hệ thống FRMS;

2. Kế hoạch thông tin liên lạc hữu hiệu của hệ thống FRMS nhằm:

i. Giải thích các chính sách, quy trình và trách nhiệm trong hệ thống FRMS tới các cá nhân, tổ chức có liên quan;

ii. Mô tả các kênh liên lạc được sử dụng để thu thập và phổ biến các thông tin liên quan đến hệ thống FRMS.

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.