PHẦN I. VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

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

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

(Tiếp theo Công báo số 145 + 146)

Phần 12
PHÊ CHUẨN VÀ GIÁM SÁT NGƯỜI KHAI THÁC

Chương A: TỔNG QUÁT

12.001. Phạm vi áp dụng

12.003. Định nghĩa

12.005. Chữ viết tắt

Chương B: GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY (AOC)

12.010. Tuân thủ giấy chứng nhận người khai thác tàu bay

12.013. Hồ sơ đề nghị cấp giấy chứng nhận người khai thác tàu bay

12.015. Cấp hoặc từ chối cấp AOC

12.017. Nội dung giấy chứng nhận người khai thác tàu bay (AOC)

12.020. Thời gian có hiệu lực của AOC

12.023. Gia hạn và sửa đổi AOC

Chương C: QUÁ TRÌNH PHÊ CHUẨN AOC

12.030. Yêu cầu về cấp giấy chứng nhận lần đầu

12.033. Yêu cầu tiếp theo

12.035. Bay kiểm chứng

12.037. Khai thác tầm bay mở rộng đối với tàu bay 2 động cơ (ETOPS)

12.040. Phê chuẩn giảm phân cách cao

12.043. Cấp giấy chứng nhận chuyên chở hàng nguy hiểm

Chương D: GIÁM SÁT VÀ GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA AOC

12.050. Tiếp tục gia hạn hiệu lực giấy chứng nhận gốc theo yêu cầu

12.053. Tiếp cận để kiểm tra

12.055. Thực hiện thử nghiệm và kiểm tra

Chương E: QUẢN LÝ GIẤY CHỨNG NHẬN AOC

12.060. Các yêu cầu đối với cán bộ quản lý khai thác vận tải hàng không thương mại

12.063. Cơ sở khai thác

12.065. Trang thiết bị

12.067. Hệ thống tài liệu an toàn bay

12.070. Kế hoạch khai thác

12.073. Hệ thống chất lượng và chương trình đánh giá chất lượng

12.075. Hệ thống quản lý an toàn

12.077. Chương trình an ninh

Chương F: HỒ SƠ NGƯỜI KHAI THÁC CÓ AOC

12.080. Các yêu cầu về hồ sơ

12.083. Lưu giữ và duy trì hồ sơ nhân viên

12.085. Hồ sơ bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại của nhân viên bảo dưỡng

12.087. Hồ sơ bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại của nhân viên kiểm soát tải

12.090. Hồ sơ bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại của thành viên tổ lái

12.093. Hồ sơ bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại của tiếp viên hàng không

12.095. Hồ sơ thời gian bay và thời gian làm nhiệm vụ của thành viên tổ bay

12.097. Hồ sơ về liều lượng bức xạ vũ trụ

12.100. Hồ sơ về bằng cấp của nhân viên kiểm soát khai thác

12.103. Nhật ký hành trình/kỹ thuật tàu bay

12.105. Lý lịch máy bay, động cơ, động cơ phụ, cánh quạt và sổ ghi chép cải tiến tàu bay

12.107. Tóm tắt các hỏng hóc được phép trì hoãn sửa chữa

12.110. Hồ sơ tóm tắt trạng thái và kiểm tra tàu bay

12.113. Hồ sơ lập kế hoạch về tính tải và cân bằng trọng tải

12.115. Hồ sơ lập kế hoạch bay

12.117. Hồ sơ các thiết bị khẩn nguy và thiết bị cứu sinh của tàu bay

12.120. Lưu giữ hồ sơ thiết bị ghi dữ liệu bay và ghi âm trong buồng lái

Chương G: TÀU BAY

12.130. Tàu bay được phê chuẩn

12.133. Diễn tập thoát hiểm khẩn nguy

12.135. Chứng minh khả năng hạ cánh khẩn nguy trên mặt nước

12.137. Thuê khô tàu bay đăng ký nước ngoài

12.140. Trao đổi tàu bay

12.143. Thuê ướt tàu bay

Chương H: QUẢN LÝ KHAI THÁC BAY CỦA NGƯỜI CÓ AOC

12.150. Phạm vi áp dụng

12.153. Tài liệu hướng dẫn khai thác

12.155. Các tài liệu bắt buộc

12.157. Giới hạn thời gian bay và thời gian làm nhiệm vụ

12.160. Chương trình huấn luyện

12.163. Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay

12.165. Tài liệu hướng dẫn bay đã được phê chuẩn

12.167. Phương thức kiểm tra buồng lái

12.170. Danh mục thiết bị tối thiểu (mel) và danh mục sai lệch cấu hình (CDL)

12.173. Tài liệu hướng dẫn lập tính năng khai thác tàu bay

12.175. Hệ thống kiểm soát dữ liệu tính năng khai thác tàu bay

12.177. Tài liệu hướng dẫn vận hành và chất, xếp tải tàu bay

12.180. Hệ thống kiểm soát dữ liệu về trọng lượng và cân bằng

12.183. Tài liệu hướng dẫn tiếp viên hàng không

12.185. Bảng hướng dẫn hành khách

12.187. Hệ thống kiểm soát dữ liệu hàng không

12.190. Hướng dẫn tuyến đường bay

12.193. Các nguồn cung cấp báo cáo thời tiết

12.195. Chương trình chống đóng băng và làm tan băng

12.197. Hệ thống theo dõi và giám sát bay

12.200. Hệ thống theo dõi hoặc định vị chuyến bay

12.203. Phương tiện liên lạc

12.205. Tuyến đường bay và khu vực khai thác

12.207. Hệ thống dẫn đường chính xác

12.210. Độ cao an toàn tối thiểu

12.213. Tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay

Chương I: CÁC YÊU CẦU BẢO DƯỠNG

12.220. Phạm vi áp dụng

12.223. Trách nhiệm bảo dưỡng

12.225. Phê chuẩn và chấp thuận chương trình và hệ thống bảo dưỡng

12.227. Tài liệu điều hành bảo dưỡng

12.230. Thông tin/dữ liệu bắt buộc đối với tài liệu điều hành bảo dưỡng

12.233. Quản lý bảo dưỡng

12.235. Hệ thống chất lượng bảo dưỡng

12.237. Ghi nhật ký kỹ thuật tàu bay của người khai thác

12.240. Hồ sơ bảo dưỡng

12.243. Ký cho phép vào khai thác hoặc ghi chép sau bảo dưỡng trong nhật ký kỹ thuật

12.245. Cải tiến và sửa chữa

12.247. Chương trình bảo dưỡng tàu bay

12.250. Tài liệu tiêu chuẩn đủ điều kiện bay bắt buộc đối với chương trình bảo dưỡng tàu bay

12.253. Quyền thực hiện và phê chuẩn bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa và cải tiến

12.255. Yêu cầu đối với nhân viên kiểm tra bảo dưỡng bắt buộc

12.257. Các yêu cầu về chứng chỉ đối với kỹ thuật viên của người khai thác sử dụng hệ thống bảo dưỡng tương đương

CÁC PHỤ LỤC

Phụ lục 1 Điều 12.013. QUY ĐỊNH VỀ THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

Phụ lục 1 Điều 12.023. THỦ TỤC GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

Phụ lục 2 Điều 12.023. THỦ TỤC SỬA ĐỔI, BỔ SUNG GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

Phụ lục 1 Điều 12.033. CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN CHO NGƯỜI KHAI THÁC BAY TAXI MỘT NGƯỜI LÁI

Phụ lục 2 Điều 12.033. KHAI THÁC BAY BAN ĐÊM VÀ KHAI THÁC BAY TRONG ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG BAY BẰNG THIẾT BỊ (IMC) - LOẠI TÀU BAY 1 ĐỘNG CƠ TUỐC-BIN

Phụ lục 1 Điều 12.040. CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG CỦA HỆ THỐNG ĐỒNG HỒ KHÍ ÁP

Phụ lục 1 Điều 12.060. YÊU CẦU VỀ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI CÁN BỘ QUẢN LÝ

Phụ lục 1 Điều 12.075. NỘI DUNG BÁO CÁO VIỆC QUẢN LÝ ĐỘI TÀU BAY

Phụ lục 1 Điều 12.113. TÀI LIỆU TRỌNG LƯỢNG VÀ CÂN BẰNG

Phụ lục 1 Điều 12.115. KẾ HOẠCH KHAI THÁC BAY

Phụ lục 1 Điều 12.153. TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC

Phụ lục 1 Điều 12.170. DANH MỤC THIẾT BỊ TỐI THIỂU

Phụ lục 1 Điều 12.185. BẢNG HƯỚNG DẪN HÀNH KHÁCH

Phụ lục 1 Điều 12.187. HỆ THỐNG KIỂM SOÁT DỮ LIỆU HÀNG KHÔNG

Phụ lục 1 Điều 12.193. CÁC NGUỒN BÁO CÁO THỜI TIẾT

Phụ lục 1 Điều 12.195. CHƯƠNG TRÌNH LÀM TAN BĂNG VÀ CHỐNG ĐÓNG BĂNG

Phụ lục 1 Điều 12.227. NỘI DUNG TÀI LIỆU ĐIỀU HÀNH BẢO DƯỠNG

Phụ lục 1 Điều 12.235. YÊU CẦU BỔ SUNG VỀ HỆ THỐNG CHẤT LƯỢNG ĐỐI VỚI CÁC HOẠT ĐỘNG BẢO DƯỠNG TÀU BAY

Chương A
TỔNG QUÁT

12.001. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa ra các yêu cầu của Việt Nam về cấp lần đầu và duy trì hiệu lực Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (AOC).

(b) Phần này áp dụng đối với tất cả các cá nhân và tổ chức khai thác tàu bay vận tải hàng không thương mại không có AOC của một nước thành viên ICAO khác:

(1) Ở Việt Nam; hoặc

(2) Khai thác quốc tế sử dụng tàu bay đăng ký tại Việt Nam.

(c) Phần này cũng áp dụng đối với những người thực hiện nhiệm vụ của Người khai thác nói tại khoản (b) của Điều này.

12.003. ĐỊNH NGHĨA

(a) Chương này áp dụng các định nghĩa sau:

Ghi chú: Các thuật ngữ khác liên quan đến hàng không được định nghĩa trong Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(1) **Các nguyên tắc yếu tố con người:** Là nguyên tắc áp dụng đối với các kế hoạch, cấp phép, huấn luyện, khai thác và bảo dưỡng hàng không. Các nguyên tắc này tìm kiếm các giao diện an toàn giữa con người và các bộ phận cấu thành của hệ thống khác bằng cách xem xét một cách đầy đủ khả năng của con người;

(2) **Chịu trách nhiệm trực tiếp:** Là người được phân công vào vị trí chịu trách nhiệm các công việc tại một xưởng thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, cải tiến hay các chức năng khác có ảnh hưởng đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay;

(3) **Chương trình bảo dưỡng do nhà chế tạo ban hành (MPD):** Là chương trình trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng do nhà sản xuất tàu bay soạn thảo theo quy định đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt, cánh quay hoặc các thiết bị khẩn nguy;

(4) **Có năng lực hàng không dân dụng:** Có bằng cấp về kỹ thuật và kinh nghiệm về quản lý được Cục HKVN chấp thuận đối với một vị trí làm việc;

(5) **Hệ thống bảo dưỡng tương đương:** Người có AOC có thể thực hiện hoạt động bảo dưỡng thông qua thỏa thuận với một tổ chức bảo dưỡng tàu bay (AMO), hoặc có thể tự thực hiện công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc thay thế, với điều kiện hệ thống bảo dưỡng của người có AOC đã được Cục HKVN phê chuẩn

và tương đương với hệ thống bảo dưỡng của tổ chức AMO, ngoại trừ việc xác nhận bảo dưỡng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay phải do kỹ thuật viên bảo dưỡng hàng không được cấp giấy phép và năng định phù hợp hoặc chuyên gia sửa chữa hàng không thực hiện phù hợp với quy định trong Phần 5;

(6) **Hệ thống tài liệu an toàn bay:** Là bộ tài liệu có liên quan đến nhau do Người khai thác soạn thảo. Bộ tài liệu này biên soạn và tổ chức các thông tin cần thiết cho khai thác bay và khai thác trên mặt đất, nó tối thiểu phải bao gồm tài liệu hướng dẫn khai thác và tài liệu kiểm soát bảo dưỡng của Người khai thác;

(7) **Kiểm soát khai thác:** Là thực hiện quyền hạn đối với việc bắt đầu, tiếp tục, chuyển hướng hoặc kết thúc một chuyến bay nhằm đảm bảo an toàn cho tàu bay, tính hiệu quả và đúng luật của chuyến bay;

(8) **Kế hoạch khai thác bay:** Là kế hoạch thực hiện an toàn chuyến bay của Người khai thác dựa trên tính năng của tàu bay, các giới hạn khai thác khác và các điều kiện dự định liên quan trên tuyến đường bay và tại các sân bay;

(9) **Khả năng của con người:** Là năng lực và giới hạn của con người có ảnh hưởng đến an toàn và hiệu quả trong hoạt động hàng không;

(10) **Khai thác bay taxi cơ bản:** Là Người khai thác tàu bay không phải là tàu bay tuốc-bin phản lực có cấu hình tối đa được cấp Giấy chứng nhận là 9 ghế hành khách, Người khai thác này có không nhiều hơn:

(i) 05 tàu bay, gồm tối đa 3 loại khác nhau; và

(ii) 05 người lái;

(iii) Đại diện được ủy quyền của Cục HKVN;

(iv) Người có nhiệm vụ liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa cụ thể trên tàu bay.

(11) **Khai thác bay taxi vé tháng:** Là 1 Người khai thác tàu bay không phải là tàu bay phản lực với sức chứa tối đa là 19 ghế hành khách và/hoặc:

(i) 01 đội tàu bay có nhiều hơn 5 tàu bay, mỗi tàu bay có sức chứa tối đa 9 ghế hành khách;

(ii) 01 đội có nhiều hơn 3 loại tàu bay khác nhau, mỗi tàu bay có sức chứa tối đa là 9 ghế hành khách; và/hoặc

(iii) Khai thác 1 tàu bay hoặc nhiều hơn, mỗi tàu bay có sức chứa tối đa nhiều hơn 9 hành khách.

(12) Khai thác bay taxi một người lái: Là Người khai thác tàu bay không phải là tàu bay tuốc-bin phản lực có cấu hình được phê chuẩn tối đa là 9 ghế hành khách. Người khai thác này có không nhiều hơn:

(i) Một tàu bay; và

(ii) Một người lái chỉ huy.

(13) Người có AOC khai thác bay taxi: Thuật ngữ này áp dụng đối với các nhà khai thác tàu bay với sức chứa tối đa là 19 ghế hành khách. Với mục đích cấp AOC, chia ra làm 3 nhóm Người khai thác loại này với các yêu cầu khác nhau trên cơ sở mức độ phức tạp của loại hình khai thác. Các nhóm đó là:

(i) Khai thác bay taxi chuyên chở hàng 1 người lái;

(ii) Khai thác bay taxi cơ bản; và

(iii) Khai thác bay taxi vé tháng.

(14) Nhật ký kỹ thuật tàu bay: Là tài liệu mang theo tàu bay để ghi chép các hỏng hóc và sai lệch phát hiện trong quá trình khai thác, các chi tiết về bảo dưỡng được thực hiện khi tàu bay hoạt động giữa 2 lần bảo dưỡng tại cơ sở bảo dưỡng. Nhật ký kỹ thuật tàu bay còn chứa các thông tin liên quan đến an toàn bay và các dữ liệu bảo dưỡng mà tổ khai thác phải biết;

(15) Phục vụ trên mặt đất: Là các dịch vụ cần thiết khi tàu bay đến hoặc đi tại một sân bay, ngoài dịch vụ không lưu;

(16) Tài liệu kiểm soát bảo dưỡng: Là tài liệu miêu tả các quy trình cần thiết của nhà khai thác nhằm đảm bảo các công việc bảo dưỡng theo lịch và không theo lịch được thực hiện trên tàu bay đúng thời gian, được kiểm soát và chuẩn xác;

(17) Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng: Là tài liệu do người đứng đầu tổ chức bảo dưỡng ký và được Cục HKVN phê chuẩn nêu chi tiết cơ cấu của tổ chức bảo dưỡng, trách nhiệm quản lý, phạm vi công việc, miêu tả cơ sở nhà xưởng, các quy trình bảo dưỡng và hệ thống đảm bảo chất lượng hoặc hệ thống kiểm tra;

(18) Tàu bay chở hàng: Là bất kỳ tàu bay nào chuyên chở hàng hóa và tài sản, trừ hành khách. Trong phạm vi phần này, những người sau đây không được coi là hành khách:

(i) Thành viên tổ bay;

(ii) Nhân viên của Người khai thác được phép chuyên chở trên tàu bay phù hợp với các hướng dẫn trong tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(19) Thiết bị ghi dữ liệu bay: Là bất kỳ một loại thiết bị ghi nào được lắp đặt trên tàu bay với mục đích hỗ trợ cho việc điều tra tai nạn và sự cố;

(20) Thỏa thuận trao đổi: Là thỏa thuận cho thuê, thỏa thuận này cho phép nhà vận chuyển hàng không thuê khô và kiểm soát hoặc không kiểm soát hoạt động của tàu bay tại sân bay;

(21) Thời gian hiệu ứng: Là khoảng thời gian dự tính một chất lỏng làm tan băng/chống đóng băng sẽ ngăn chặn được sự hình thành sương giá, băng và tuyết trên các bề mặt được bảo vệ của tàu bay;

(22) Xác nhận hoàn thành bảo dưỡng: Là tài liệu chứng nhận công việc bảo dưỡng đã được thực hiện một cách chuẩn xác, phù hợp với các số liệu đã phê chuẩn và các quy trình trong Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng hoặc hệ thống tương đương.

12.005. CHỮ VIẾT TẮT

(a) Phần này sử dụng các chữ viết tắt sau đây:

(1) AOC (Air Operator Certificate) - Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay;

(2) AMO (Approved Maintenance Organization) - Tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn;

(3) ATP (Air Transport Pilot) - Người lái tàu bay vận tải thương mại;

(4) CDL (Configuration Deviation List) - Danh mục sai lệch cấu hình;

(5) IMC (Instrument Meteorological Conditions) - Điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị;

(6) MEL (Minimum Equypment List) - Danh mục thiết bị tối thiểu;

(7) TVE (Total Vertical Error) - Tổng sai số chiều cao.

Chương B
GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY (AOC)

12.010. TUÂN THỦ GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người khai thác không được khai thác tàu bay với mục đích vận tải thương mại nếu không có AOC đối với loại hình khai thác thực hiện.

(b) Người khai thác không được thực hiện các loại hình khai thác vận tải thương mại chưa được cho phép trong AOC.

(c) Người có AOC phải luôn duy trì sự tuân thủ các điều khoản, điều kiện cấp Giấy chứng nhận và các yêu cầu bảo dưỡng quy định trong AOC.

Ghi chú: Các điều kiện cấp AOC là tất cả các văn bản phê chuẩn đáp ứng các yêu cầu cấp AOC trong Phần này, bao gồm thư bổ nhiệm, thư phê chuẩn, phê chuẩn danh mục các trang hiệu lực của 1 tài liệu.

12.013. HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người khai thác tàu bay làm đơn đề nghị Cục HKVN cấp AOC phải nộp hồ sơ gồm:

(1) Đơn theo mẫu quy định của Cục HKVN;

(2) Các tài liệu chứa đựng đầy đủ các thông tin mà Cục HKVN yêu cầu; và

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.013 hướng dẫn chi tiết về hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác tàu bay.

(b) Người khai thác tàu bay phải nộp hồ sơ đề nghị cấp AOC lần đầu tối thiểu 90 ngày trước ngày dự định khai thác, tài liệu hướng dẫn khai thác và tài liệu kiểm soát bảo dưỡng có thể nộp sau nhưng không muộn hơn 60 ngày trước ngày dự định khai thác.

(c) Trong thời hạn 15 ngày, kể từ khi nhận được hồ sơ của Người khai thác, Cục HKVN sẽ thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ đề nghị cấp AOC và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị cấp AOC không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian phê chuẩn AOC sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

(d) Trong thời hạn 15 ngày, kể từ ngày thông báo về tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ đề nghị cấp AOC, Cục HKVN thực hiện việc kiểm tra nội dung các tài liệu và phối hợp với Người khai thác tàu bay để xây dựng kế hoạch kiểm tra thực tế.

(e) Trong thời hạn 60 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người đề nghị và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian phê chuẩn AOC.

(f) Người làm đơn đề nghị được khai thác bay taxi 1 người lái phải nộp hồ sơ ít nhất 30 ngày trước ngày dự định khai thác.

(g) Trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ khi nhận được hồ sơ của Người khai thác, Cục HKVN thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác bay taxi 1 người lái và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị cấp AOC cho Người khai thác bay taxi 1 người lái không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian phê chuẩn AOC cho Người khai thác bay taxi 1 người lái sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

(h) Trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN thực hiện việc kiểm tra nội dung các tài liệu và phối hợp với Người khai thác bay taxi 1 người lái để xây dựng kế hoạch kiểm tra thực tế.

(i) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người đề nghị hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận Người khai thác bay taxi 1 người lái. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người đề nghị và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian cấp AOC.

12.015. CẤP HOẶC TỪ CHỐI CẤP AOC

(a) Cục HKVN có thể cấp AOC nếu sau khi nghiên cứu và thẩm định thấy Người khai thác tàu bay:

(1) Là pháp nhân Việt Nam;

(2) Có trụ sở chính và văn phòng đăng ký ở Việt Nam;

(3) Đáp ứng các quy chế và tiêu chuẩn áp dụng đối với người có AOC và không có AOC do quốc gia thành viên khác cấp tại thời điểm đề nghị;

(4) Có đầy đủ trang, thiết bị kèm theo tài liệu hướng dẫn khai thác để khai thác vận tải thương mại và bảo dưỡng tàu bay một cách an toàn;

(5) Có giấy phép kinh doanh hoặc đăng ký kinh doanh phù hợp theo quy định của pháp luật Việt Nam; và

(6) Trả các loại phí và lệ phí theo quy định.

(b) Cục HKVN có thể từ chối hồ sơ đề nghị cấp AOC khi nhận thấy:

(1) Người khai thác tàu bay không có đầy đủ trang, thiết bị phù hợp để khai thác, bảo dưỡng tàu bay, hoặc không có khả năng thực hiện khai thác vận tải hàng không thương mại một cách an toàn;

(2) Người khai thác tàu bay trước đó đã từng có AOC nhưng đã bị thu hồi; hoặc

(3) Cá nhân được tuyển dụng vào vị trí quan trọng quy định tại Điều 12.060 là người đã góp phần gây ra quá trình thu hồi AOC có mối quan hệ mật thiết hoặc được tuyển dụng vào một vị trí theo yêu cầu của quy chế này.

12.017. NỘI DUNG GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY (AOC)

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay gồm có 2 phần:

(1) Phần 1 để niêm yết có dấu và chữ ký của Cục HKVN;

(2) Phần 2 quy định phạm vi hoạt động, bao gồm các khu vực khai thác, loại tàu bay, các năng định, các điều kiện và giới hạn của AOC; và

(b) Giấy chứng nhận AOC do Cục HKVN cấp có nội dung sau đây:

(1) Tên và địa chỉ (trụ sở chính) của người có AOC;

(2) Ngày cấp và thời hạn hiệu lực của từng trang được cấp;

(3) Miêu tả các loại hình khai thác được phép thực hiện;

(4) Các loại tàu bay được phép sử dụng;

(5) Các khu vực và/hoặc tuyến đường được phép khai thác; và

(6) Các ủy quyền, phê chuẩn và giới hạn đặc biệt khác do Cục HKVN cấp phù hợp với các tiêu chuẩn áp dụng đối với việc khai thác và bảo dưỡng do người có AOC thực hiện.

(c) Đối với mỗi đội tàu bay cùng loại và năng định, Cục HKVN sẽ cấp các tài liệu sau đây để đặt trong buồng lái của từng tàu bay do người có AOC khai thác:

(1) Một bản sao AOC được Cục HKVN xác nhận; và

(2) Một bản sao các năng định, điều kiện và giới hạn của đội tàu bay đó.

(d) Các tài liệu nêu ở khoản (c) trên đây phải có bản tiếng Anh đi kèm.

12.020. THỜI GIAN CÓ HIỆU LỰC CỦA AOC

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay hoặc một phần của Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục HKVN cấp sẽ có hiệu lực 12 tháng, trừ khi:

(1) Cục HKVN sửa đổi, đình chỉ, thu hồi hoặc kết thúc hiệu lực của Giấy chứng nhận;

(2) Người có AOC từ bỏ và nộp lại AOC cho Cục HKVN; hoặc

(3) Người có AOC ngừng khai thác trong khoảng thời gian nhiều hơn 60 ngày.

12.023. GIA HẠN VÀ SỬA ĐỔI AOC

(a) Cục HKVN có thể sửa đổi AOC trong các trường hợp:

(1) Vấn đề an toàn trong vận chuyển hàng không thương mại và lợi ích công cộng đòi hỏi phải sửa đổi; hoặc

(2) Người có AOC đề nghị sửa đổi, và Cục HKVN nhận thấy vấn đề an toàn trong vận tải hàng không thương mại và lợi ích công cộng cho phép sửa đổi.

(b) Nếu Cục HKVN thông báo bằng văn bản rằng có trường hợp uy hiếp an toàn đòi hỏi phải sửa đổi ngay lập tức vì lợi ích công cộng và để đảm bảo an toàn trong vận tải hàng không thương mại, thì những sửa đổi đó sẽ có hiệu lực ngay mà không phải chờ đến ngày người có AOC nhận được thông báo.

(c) Người có AOC có thể khiếu nại đối với sửa đổi, song vẫn phải khai thác tàu bay theo sửa đổi đó, trừ khi sửa đổi được hủy bỏ sau đó.

(d) Các sửa đổi do Cục HKVN đề xuất không phải là sửa đổi khẩn cấp sẽ có hiệu lực sau 30 ngày tính từ khi Cục HKVN thông báo cho người có AOC, trừ khi người có AOC khiếu nại bằng văn bản đối với đề xuất này trước ngày sửa đổi có hiệu lực. Khiếu nại sẽ có hiệu lực cho đến khi quá trình khiếu nại kết thúc.

(e) Các sửa đổi do người có AOC đề xuất phải được thực hiện 30 ngày trước ngày dự định khai thác theo các sửa đổi này.

(f) Đơn đề nghị gia hạn AOC phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận AOC, trừ khi có sự đồng ý của Cục HVKN.

(g) Trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ khi nhận được hồ sơ đề nghị gia hạn, sửa đổi AOC của Người khai thác, Cục HKVN sẽ thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian gia hạn, sửa đổi AOC sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

(h) Trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN thực hiện việc kiểm tra nội dung các tài liệu và phối hợp với Người khai thác tàu bay để xây dựng kế hoạch kiểm tra thực tế để gia hạn hoặc sửa đổi AOC.

(i) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người đề nghị hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp gia hạn hoặc sửa đổi AOC. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục

các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian gia hạn hoặc sửa đổi AOC.

(j) Người khai thác không được thực hiện loại hình khai thác vận tải hàng không thương mại đòi hỏi phải sửa đổi trong AOC, trừ khi Người khai thác đã được Cục HKVN phê chuẩn sửa đổi đó.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.023 hướng dẫn về sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận khai thác tàu bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 2 Điều 12.023 hướng dẫn về gia hạn Giấy chứng nhận khai thác tàu bay.

Chương C
QUÁ TRÌNH PHÊ CHUẨN AOC

12.030. YÊU CẦU VỀ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN LẦN ĐẦU

(a) Trước khi được cấp AOC, Người khai thác tàu bay phải được Cục HKVN phê chuẩn phù hợp với các quy định về khai thác, bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác tàu bay trong Bộ quy chế an toàn hàng không này.

12.033. YÊU CẦU TIẾP THEO

(a) Ngoại trừ các quy định khi cấp Giấy chứng nhận lần đầu, các yêu cầu sửa đổi tiếp theo về quyền hạn khai thác trong AOC nêu sau đây đòi hỏi phải thực hiện một cách đầy đủ quy trình phê chuẩn trước khi hoạt động:

(1) Bổ sung kiểu loại và cấu hình tàu bay mới;

(2) Khai thác trong mọi điều kiện thời tiết, bao gồm tiếp cận bằng thiết bị CAT II, CAT III và cất cánh trong tầm nhìn hạn chế;

(3) Các loại tính năng dẫn đường yêu cầu (RNP);

(4) Khai thác MNPS;

(5) Khai thác trong vùng trời giảm phân cách cao tối thiểu (RVSM);

(6) Khai thác tầm mở rộng;

(7) Khai thác ETOPS; và

(8) Khai thác tàu bay 1 người lái ban đêm và khai thác trong điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị;

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.033 hướng dẫn về cấp Giấy chứng nhận khai thác bay Taxi loại tàu bay có một người lái.

(9) Khai thác tàu bay một động cơ tuốc-bin vào ban đêm và khai thác trong điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị.

Ghi chú: Xem Phụ lục 2 Điều 12.033 hướng dẫn về cấp Giấy chứng nhận cho tàu bay một động cơ tuốc-bin.

(10) Các nội dung khác khi Cục HKVN thấy cần thiết.

12.035. BAY KIỂM CHỨNG

(a) Không ai được khai thác một loại tàu bay với mục đích vận tải hàng không thương mại khi chưa thực hiện thành công các chuyến bay kiểm chứng trên loại tàu bay đó.

(b) Không ai được khai thác tàu bay trong khu vực được xác định là đặc biệt, hoặc sử dụng hệ thống dẫn đường chuyên ngành khi chưa thực hiện thành công chuyến bay kiểm chứng.

(c) Các chuyến bay kiểm chứng quy định ở khoản (a) trên đây phải được thực hiện phù hợp với các quy định áp dụng đối với loại hình khai thác và loại tàu bay sử dụng.

(d) Cục HKVN có thể cho phép sai lệch so với quy định trong điều này nếu nhận thấy không cần phải có tình huống đặc biệt nhằm tuân thủ hoàn toàn với điều này.

(e) Không yêu cầu bay kiểm chứng đối với những Người khai thác tàu bay một người lái hoặc bay taxi cơ bản, khi những Người khai thác này đã được kiểm tra tay nghề ban đầu do người được Cục HKVN chỉ định thực hiện.

12.037. KHAI THÁC TẦM BAY MỞ RỘNG ĐỐI VỚI TÀU BAY 2 ĐỘNG CƠ (ETOPS)

(a) Không ai được thực hiện khai thác ETOPS trừ khi được Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận và phê chuẩn ngưỡng thời gian cụ thể.

(b) Trong khi đánh giá để cấp AOC, Cục HKVN phải chú ý đến tuyến đường bay, điều kiện khai thác dự tính và vị trí của sân bay dự bị đầy đủ trên đường bay. Phê chuẩn các loại hình khai thác này phải tính đến các nội dung sau:

(1) Quá trình phê chuẩn tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của loại tàu bay;

(2) Độ tin cậy của hệ thống lực đẩy;

(3) Các quy trình bảo dưỡng của Người khai thác;

(4) Hoạt động thực tế của Người khai thác;

(5) Các phương thức điều phối bay của Người khai thác;

(6) Chương trình huấn luyện tổ bay của Người khai thác;

(7) Điều kiện khai thác; và

(8) Có các sân bay dự bị trên đường bay.

12.040. PHÊ CHUẨN GIẢM PHÂN CÁCH CAO

(a) Không ai được thực hiện khai thác bay RVSM trừ khi Cục HKVN đã hoàn thành quá trình phê chuẩn đối với 1 tàu bay hoặc đội bay cụ thể.

(b) Trong khi đánh giá để phê chuẩn, Cục HKVN phải chú ý đến tuyến đường bay, điều kiện khai thác dự tính và tính phù hợp của tàu bay.

(c) Người có AOC phải đảm bảo rằng:

(1) Tính năng dẫn đường phân cách cao của tàu bay đáp ứng các yêu cầu quy định.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.040 về tiêu chuẩn yêu cầu đối với thiết bị độ cao.

(2) Phải soạn thảo các phương thức và chương trình duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay (bảo dưỡng và sửa chữa) phù hợp; và

(3) Phải soạn thảo các phương thức phù hợp cho tổ lái trong tài liệu hướng dẫn khai thác để khai thác trong vùng trời RVSM.

(d) Cục HKVN phải đảm bảo trước khi cho phép một tàu bay hoặc một đội tàu bay cụ thể thực hiện khai thác RVSM, đã quy định đầy đủ về:

(1) Việc nhận báo cáo về tính năng giữ độ cao do cơ quan theo dõi hoạt động RVSM theo từng khu vực; và

(2) Việc thực hiện ngay các biện pháp khắc phục đối với từng tàu bay, hoặc một nhóm tàu bay cùng loại đã được xác định trong các báo cáo là không tuân thủ các yêu cầu giữ độ cao khi khai thác trong vùng trời áp dụng RVSM.

Ghi chú: Trình tự, thủ tục Phê chuẩn giảm phân cách cao được thực hiện như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

12.043. CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN CHUYÊN CHỞ HÀNG NGUY HIỂM

(a) Không ai được chuyên chở hàng nguy hiểm bằng đường hàng không trừ khi quá trình cấp Giấy chứng nhận theo các yêu cầu tại Phần 18 đã được hoàn thành.

Chương D
GIÁM SÁT VÀ GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA AOC

12.050. TIẾP TỤC GIA HẠN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN GỐC THEO YÊU CẦU

(a) Người có AOC phải tuân thủ hệ thống giám sát do Cục HKVN quản lý để gia hạn Giấy chứng nhận gốc.

12.053. TIẾP CẬN ĐỂ KIỂM TRA

(a) Để Cục HKVN có thể xác định sự tuân thủ các quy định về an toàn có liên quan được quy định tại Bộ quy chế an toàn hàng không này, người có AOC phải:

(1) Tạo điều kiện để Cục HKVN tiếp cận và phối hợp với bất kỳ tổ chức, cơ sở và tàu bay nào của mình;

(2) Đảm bảo Cục HKVN được tiếp cận và phối hợp với bất kỳ tổ chức, cơ sở nào mà người có AOC đã ký hợp đồng cung cấp dịch vụ khai thác vận tải hàng không thương mại và bảo dưỡng; và

(3) Tạo điều kiện cho Cục HKVN tiếp cận một cách dễ dàng và liên tục buồng lái tàu bay trong khi khai thác bay.

(b) Người có AOC phải bố trí cho người được ủy quyền của Cục HKVN vị trí ghế phụ dễ quan sát trên mỗi tàu bay nơi các hoạt động và đối thoại của tổ lái có thể nhận biết được một cách dễ dàng.

Ghi chú: Sự phù hợp của vị trí ghế ngồi và khả năng theo dõi các hoạt động của tổ lái, các đối thoại và liên lạc vô tuyến do Cục HKVN xác định.

(c) Vị trí quan sát nói trên (chỗ ngồi, mặt nạ ô-xy và hệ thống đàm thoại nội bộ) phải luôn trong trạng thái hoạt động. Trong trường hợp vị trí quan sát được người được ủy quyền của Cục HKVN xác định là không hoạt động, người có AOC phải:

(1) Bố trí cho người được ủy quyền của Cục HKVN vị trí khác trong khoang hành khách; và

(2) Thực hiện các sửa chữa cần thiết vị trí quan sát phía trước trong vòng 3 ngày.

(d) Trường hợp Người khai thác từ chối không cho người được ủy quyền của Cục HKVN tiếp cận buồng lái, phải kịp thời có báo cáo giải trình nguyên nhân gửi lên Cục HKVN.

12.055. THỰC HIỆN THỬ NGHIỆM VÀ KIỂM TRA

(a) Cục HKVN thực hiện gia hạn AOC của Người khai thác khi Người khai thác đã nộp đủ hồ sơ theo quy định.

(b) Người có AOC có trách nhiệm tạo điều kiện cho Cục HKVN thực hiện kiểm tra và thanh tra tại mọi nơi, mọi thời điểm nhằm xác định tính tuân thủ của người có AOC với luật, quy chế áp dụng, và các điều khoản, điều kiện trong AOC.

(c) Người có AOC phải lưu giữ tại cơ sở khai thác chính các tài liệu sau đây:

(1) Tất cả các phần của AOC còn hiệu lực;

(2) Tất cả các phần của Tài liệu hướng dẫn khai thác và hướng dẫn bảo dưỡng của đơn vị mình;

(3) Một danh mục hiện hành nêu vị trí, chức vụ của các cá nhân chịu trách nhiệm từng loại hồ sơ, tài liệu và báo cáo mà Người khai thác phải lưu giữ theo quy định của luật, các quy chế và tiêu chuẩn hàng không áp dụng.

(d) Người có AOC một người lái phải gửi hồ sơ đến Cục HKVN.

(e) Việc người có AOC không trình Cục HKVN tất cả các phần của Giấy chứng nhận AOC, tài liệu hướng dẫn khai thác và hướng dẫn bảo dưỡng, các hồ sơ, tài liệu, báo cáo khi được yêu cầu có thể dẫn đến việc Cục HKVN đình chỉ một phần hoặc toàn bộ AOC.

Chương E
QUẢN LÝ GIẤY CHỨNG NHẬN AOC

12.060. CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI CÁN BỘ QUẢN LÝ KHAI THÁC VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Giám đốc điều hành phải được Cục HKVN chấp thuận và có quyền hạn nhằm đảm bảo tất cả các hoạt động khai thác bay và bảo dưỡng được cung cấp tài chính và được thực hiện với tiêu chuẩn an toàn cao nhất theo quy định của Cục HKVN.

(b) Khi thực hiện khai thác vận tải hàng không thương mại, người có AOC phải bổ nhiệm các cá nhân chịu trách nhiệm về quản lý và giám sát trong các lĩnh vực sau:

(1) Khai thác bay;

(2) Hệ thống bảo dưỡng;

(3) Huấn luyện tổ bay;

(4) Khai thác mặt đất;

(5) An toàn.

(c) Những người này phải chứng minh năng lực hàng không dân dụng và chính thức thực hiện chức năng được phân công phụ trách trong quá trình khai thác của người có AOC.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.060 về các yêu cầu bổ sung đối với cán bộ quản lý.

(d) Cục HKVN có thể phê chuẩn cho một hoặc nhiều vị trí khác với các vị trí nêu trên nếu người có AOC chứng minh được rằng có thể thực hiện khai thác với mức độ an toàn cao hơn với số lượng cán bộ quản lý ít hơn hoặc với chuyên môn khác phụ thuộc vào:

(1) Loại hình khai thác thực hiện;

(2) Số lượng tàu bay khai thác; và

(3) Khu vực khai thác.

(e) Người khai thác bay taxi 1 người lái chỉ phải có giám đốc điều hành được Cục HKVN chấp thuận.

12.063. CƠ SỞ KHAI THÁC

(a) Người có AOC không có năng lực bảo dưỡng tàu bay luôn phải đảm bảo duy trì cơ sở khai thác chính của mình và cơ sở bảo dưỡng chính thông qua việc ký hợp đồng tất cả các loại hình bảo dưỡng với các tổ chức AMO được phê chuẩn phù hợp với Phần 5 hoặc tương đương.

(b) Người có AOC được phép thực hiện bảo dưỡng theo quy định trong Phần 5 phải duy trì cơ sở khai thác và bảo dưỡng chính của mình.

(c) Người có AOC có thể thiết lập cơ sở khai thác chính và cơ sở bảo dưỡng chính tại cùng một địa điểm hoặc ở những địa điểm khác nhau.

(d) Người có AOC phải thông báo bằng văn bản cho Cục HKVN về dự định thiết lập hoặc thay đổi địa điểm của 2 cơ sở nói trên 30 ngày trước khi thực hiện dự định này.

(e) Người khai thác bay taxi 1 người lái không yêu cầu phải có cơ sở khai thác hoặc bảo dưỡng, song phải xác định vị trí và cá nhân được phân công lưu giữ các hồ sơ yêu cầu của mình, và phải sẵn sàng cung cấp cho người có thẩm quyền khi được yêu cầu.

12.065. TRANG THIẾT BỊ

(a) Người có AOC phải duy trì các trang thiết bị phục vụ cho khai thác và tiêu chuẩn đủ điều kiện bay tại cơ sở hoạt động chính. Trang thiết bị phải phù hợp với khu vực khai thác và loại hình khai thác.

(b) Người có AOC phải có đầy đủ trang thiết bị phục vụ mặt đất tại mỗi sân bay mà mình sử dụng nhằm đảm bảo phục vụ công tác cân bằng trọng tải, chất xếp tải an toàn cho tất cả các chuyến bay.

(c) Người khai thác bay taxi 1 người lái hoặc taxi cơ bản không yêu cầu phải có trang thiết bị hoặc nhân viên phục vụ, song phải có mặt tại tàu bay khi các dịch vụ đang được cung cấp cho tàu bay.

12.067. HỆ THỐNG TÀI LIỆU AN TOÀN BAY

(a) Người có AOC phải duy trì hệ thống tài liệu an toàn bay cung cấp cho nhân viên của mình các chính sách và phương thức phù hợp thông qua một hệ thống tài liệu hướng dẫn kết hợp nhằm đảm bảo mức an toàn cao nhất trong khai thác hàng không.

(b) Mỗi tài liệu hướng dẫn yêu cầu trong Phần này phải:

(1) Bao gồm các chỉ dẫn và thông tin cần thiết cho phép các nhân viên liên quan thực hiện nhiệm vụ và trách nhiệm của mình ở mức an toàn cao;

(2) Phải định dạng sao cho thuận lợi cho việc rà soát và có một hệ thống cho phép xác định được trạng thái sửa đổi hiện hành của từng tài liệu hướng dẫn;

(3) Có ghi ngày sửa đổi cuối cùng trên từng trang liên quan;

(4) Không trái với bất kỳ quy chế áp dụng nào của Việt Nam và phạm vi khai thác của người có AOC; và

(5) Mỗi tài liệu phải có hướng dẫn tham chiếu đến quy chế hàng không dân dụng liên quan.

(c) Không được bắt buộc áp dụng bất kỳ một chính sách, một phương thức khai thác bay hoặc một chức năng duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay trước khi phối hợp với Cục HKVN.

(d) Người có AOC phải trình Cục HKVN phê chuẩn các chính sách và quy trình dự kiến áp dụng tối thiểu 30 ngày trước ngày dự định thực hiện.

12.070. KẾ HOẠCH KHAI THÁC

(a) Khi thiết lập kế hoạch khai thác bay người có AOC phải:

(1) Dự tính đủ thời gian để phục vụ tàu bay một cách đầy đủ tại các điểm dừng trung gian; và

(2) Xem xét điều kiện gió hiện hành trên đường bay và tốc độ bay bằng đối với từng loại tàu bay.

(b) Tốc độ bay bằng áp dụng trong kế hoạch bay không được lớn hơn tốc độ bay bằng quy định của các động cơ tàu bay.

12.073. HỆ THỐNG CHẤT LƯỢNG VÀ CHƯƠNG TRÌNH ĐÁNH GIÁ CHẤT LƯỢNG

(a) Người có AOC phải thiết lập hệ thống chất lượng bao gồm chương trình đánh giá chất lượng, bổ nhiệm người phụ trách chất lượng để theo dõi sự tuân thủ và thực hiện đầy đủ của các quy trình yêu cầu nhằm đảm bảo thực hành khai thác an toàn và tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay. Theo dõi sự tuân thủ bao gồm hệ thống phản hồi đến giám đốc điều hành để có biện pháp khắc phục khi cần thiết.

(b) Người có AOC phải đảm bảo mỗi hệ thống chất lượng có chương trình đảm bảo chất lượng. Chương trình đảm bảo chất lượng phải có các quy trình nhằm xác định tất cả các hoạt động khai thác được thực hiện phù hợp với yêu cầu, tiêu chuẩn và phương thức áp dụng.

(c) Chương trình đánh giá chất lượng, người phụ trách chất lượng phải được Cục HKVN chấp thuận.

(d) Người có AOC phải miêu tả hệ thống đánh giá chất lượng trong các tài liệu phù hợp.

(e) Trái với quy định tại khoản (a) nói trên, Cục HKVN có thể chấp thuận việc bổ nhiệm hai cán bộ phụ trách chất lượng, một cán bộ chịu trách nhiệm về khai thác và một cán bộ chịu trách nhiệm về bảo dưỡng với điều kiện người có AOC phải chỉ định một bộ phận quản lý chất lượng để đảm bảo việc áp dụng của hệ thống chất lượng được thực hiện đồng bộ trong toàn bộ quá trình khai thác.

(f) Người có AOC khai thác bay taxi không yêu cầu phải thiết lập chương trình đánh giá chất lượng nhưng phải chịu sự giám sát của Cục HKVN hoặc người được Cục HKVN ủy quyền.

12.075. HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN

(a) Người có AOC phải thiết lập hệ thống quản lý an toàn, hệ thống này phải được Cục HKVN chấp thuận và tối thiểu phải bao gồm các nội dung sau:

(1) Nhận dạng các mối đe dọa đối với an toàn;

(2) Đảm bảo thực hiện các biện pháp khắc phục cần thiết để duy trì mức an toàn chấp nhận;

(3) Đảm bảo liên tục theo dõi và thường xuyên đánh giá mức an toàn đạt được; và

(4) Đặt ra mục tiêu cải tiến liên tục mức an toàn tổng thể.

(b) Hệ thống quản lý an toàn của người có AOC phải xác định một cách rõ ràng giới hạn trách nhiệm an toàn trong toàn bộ tổ chức của Người khai thác, bao gồm cả trách nhiệm an toàn của một bộ phận của lãnh đạo liên quan.

(c) Hệ thống quản lý an toàn của người có AOC phải bao gồm các trách nhiệm phòng ngừa tai nạn với các nội dung sau:

(1) Quản lý phương pháp báo cáo, cả báo cáo có hoặc không có danh tính, và khắc phục các vấn đề liên quan đến an toàn xảy ra và gửi phản hồi đến nhân viên khai thác;

(2) Đánh giá xu hướng hoặc mô hình bất lợi trong ngành hàng không và của người có AOC;

(3) Thực hiện giảng bình vì mục đích đảm bảo an toàn; và

(4) Phát hành các bản tin an toàn và tiêu chuẩn hóa.

(d) Người có AOC khai thác các tàu bay có trọng lượng cất cánh được cấp Giấy chứng nhận lớn hơn 20.000 kg phải thiết lập và duy trì chương trình phân tích dữ liệu bay như là một phần của hệ thống quản lý an toàn.

(1) Chương trình phân tích dữ liệu bay phải là chương trình không mang mục đích để xử lý vi phạm và phải có bộ phận bảo vệ đầy đủ nhằm bảo vệ các nguồn dữ liệu.

(2) Người có AOC có thể hợp đồng việc vận hành chương trình phân tích dữ liệu bay với bên thứ 2 song vẫn phải đảm bảo trách nhiệm tổng thể trong việc duy trì chương trình này.

(e) Người khai thác tàu bay có trách nhiệm báo cáo Cục HKVN hàng tháng về đội tàu bay khai thác theo AOC được cấp;

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.075 về nội dung báo cáo.

12.077. CHƯƠNG TRÌNH AN NINH

(a) Người có AOC phải có chương trình an ninh nhằm đảm bảo:

(1) Tất cả các nhân viên liên quan nắm vững và tuân thủ các yêu cầu liên quan trong chương trình an ninh quốc gia của Việt Nam;

(2) Các nhân viên này được làm quen với các biện pháp và kỹ thuật phòng ngừa cho hành khách, hành lý, hàng hóa, thư tín, thiết bị, thiết bị dự phòng dự định chuyên chở trên tàu bay để họ có thể tham gia vào việc phòng chống các hành động phá hoại hoặc các hình thức can thiệp bất hợp pháp khác;

(3) Các nhân viên này có thể đưa ra các hành động phù hợp để ngăn chặn các hành động can thiệp bất hợp pháp như phá hoại hoặc chiếm giữ tàu bay bất hợp pháp nhằm giảm thiểu hậu quả xấu khi chúng xảy ra;

(4) Ngay lập tức cùng với tổ bay lập báo cáo về việc can thiệp bất hợp pháp gửi cho nhà chức trách địa phương nơi xảy ra sự cố và Cục HKVN;

(5) Tất cả các tàu bay phải mang theo danh mục các phương thức tìm kiếm vũ khí, chất nổ và các vật dụng nguy hiểm khác giấu trên tàu bay, các phương thức này phải phù hợp với loại tàu bay;

(6) Danh mục các phương thức tìm kiếm nói trên phải được hỗ trợ bởi tài liệu hướng dẫn về:

(i) Tiến trình thực hiện khi phát hiện có bom hoặc đồ vật đáng ngờ trên tàu bay, và

(ii) Các thông tin về địa điểm nguy hiểm nhất cụ thể của tàu bay.

(7) Nếu có bất kỳ thứ vũ khí nào được chấp nhận chuyên chở trên tàu bay thì trong tài liệu hướng dẫn khai thác phải có quy định phương pháp chuyên chở các vũ khí này sao cho không ai có thể tiếp cận được trong suốt thời gian bay.

Chương F
HỒ SƠ NGƯỜI KHAI THÁC CÓ AOC

12.080. CÁC YÊU CẦU VỀ HỒ SƠ

(a) Người có AOC phải đảm bảo ghi đầy đủ tất cả các hồ sơ yêu cầu trong Phần này:

(1) Đối với bằng cấp và kinh nghiệm của cá nhân hoặc tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay: trước khi sử dụng cá nhân đó hoặc tàu bay, thiết bị tàu bay vào khai thác vận tải hàng không thương mại;

(2) Đối với tất cả các hồ sơ khác, phải cung cấp đầy đủ các thông tin cần thiết cho người được giao nhiệm vụ ghi hồ sơ.

(b) Người có AOC phải đảm bảo có các quy trình để cung cấp thông tin một cách kịp thời cho người được giao nhiệm vụ ghi một hồ sơ cụ thể sao cho hồ sơ được liên tục cập nhật và luôn sẵn sàng cho việc xem xét lập kế hoạch và thực hiện khai thác vận tài hàng không thương mại.

(c) Người ghi một hồ sơ cụ thể phải được giao nhiệm vụ này bằng văn bản, phải được huấn luyện và hướng dẫn cách ghi hồ sơ sao cho chính xác và kịp thời.

(d) Người được giao nhiệm vụ ghi và/hoặc ký hồ sơ yêu cầu trong Phần này phải ghi một cách chính xác và kịp thời sao cho các hồ sơ sử dụng để lập kế hoạch và thực

hiện khai thác vận tải hàng không thương mại phản ánh được chính xác hoàn cảnh tại thời điểm sử dụng.

(e) Hồ sơ sử dụng cho mục đích khai thác và bảo dưỡng phải được ghi bằng mực hoặc bút không tẩy được, trừ khi Cục HKVN có quy định khác.

12.083. LƯU GIỮ VÀ DUY TRÌ HỒ SƠ NHÂN VIÊN

(a) Người có AOC phải duy trì hồ sơ còn hiệu lực về bằng cấp và quá trình huấn luyện của tất cả các nhân viên trong công ty và của nhân viên hợp đồng liên quan đến kiểm soát khai thác, khai thác bay, khai thác trên mặt đất và bảo dưỡng.

(b) Người có AOC phải duy trì hồ sơ của thành viên tổ bay, các nhân viên thực hiện nhiệm vụ kiểm soát khai thác với đầy đủ các chi tiết nhằm xác định việc đáp ứng các yêu cầu về trình độ và kinh nghiệm để thực hiện nhiệm vụ khai thác vận tải hàng không thương mại đối với các nhân viên đó.

(c) Hồ sơ, nội dung và hình thức của hồ sơ phải được Cục HKVN phê chuẩn trước khi sử dụng trong vận tải thương mại.

(d) Hồ sơ phải có dấu hiệu nhận dạng của người có AOC và của từng cá nhân cụ thể.

(e) Hồ sơ của một cá nhân phải được người có AOC lưu giữ ở nơi an toàn tối thiểu 6 tháng sau khi cá nhân đó không còn làm việc cho người có AOC nữa.

(f) Cục HKVN sẽ xem xét việc phê chuẩn phương pháp lưu giữ một phần thông tin trong các hồ sơ nói trên bằng hệ thống máy tính. Nếu không có phê chuẩn của Cục HKVN thì các hồ sơ được lưu giữ bằng hệ thống máy tính chỉ được coi là phương án dự phòng.

12.085. HỒ SƠ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA NHÂN VIÊN BẢO DƯỠNG

(a) Người có AOC được phép thực hiện các công việc bảo dưỡng phải có hồ sơ về bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại của nhân viên bảo dưỡng trong đó khẳng định các nhân viên này có đủ bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại theo yêu cầu của các phần liên quan của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

12.087. HỒ SƠ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA NHÂN VIÊN KIỂM SOÁT TẢI

(a) Người có AOC phải có hồ sơ về bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại của nhân viên kiểm soát tải trong đó khẳng định các nhân viên này có đủ bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại theo yêu cầu của các phần liên quan của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

12.090. HỒ SƠ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA THÀNH VIÊN TỔ LÁI

(a) Người có AOC phải có hồ sơ về bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại của thành viên tổ lái trong đó khẳng định các nhân viên này có đủ bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại theo yêu cầu của các phần liên quan của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(b) Mỗi thành viên tổ lái phải được cung cấp hồ sơ tóm tắt hiện hành chứng minh các nhân viên này đã hoàn thành yêu cầu về huấn luyện ban đầu và huấn luyện định kỳ.

12.093. HỒ SƠ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

(a) Người có AOC phải có hồ sơ về bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại của tiếp viên hàng không trong đó khẳng định các nhân viên này có đủ bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại theo yêu cầu của các phần liên quan của Quy chế hàng không dân dụng.

(b) Mỗi tiếp viên hàng không phải được cung cấp hồ sơ tóm tắt hiện hành chứng minh các nhân viên này đã hoàn thành yêu cầu về huấn luyện ban đầu và huấn luyện định kỳ.

12.095. HỒ SƠ THỜI GIAN BAY VÀ THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ CỦA THÀNH VIÊN TỔ BAY

(a) Người có AOC phải có hồ sơ về thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ và thời gian nghỉ tối thiểu được phân công, và thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ và thời gian nghỉ thực tế của các thành viên tổ lái và tiếp viên hàng không theo yêu cầu tại Phần 15 đối với các nhân viên này.

12.097. HỒ SƠ VỀ LIỀU LƯỢNG BỨC XẠ VŨ TRỤ

(a) Người có AOC phải duy trì hồ sơ xác định tổng liều lượng bức xạ vũ trụ mà mỗi thành viên tổ bay bị nhiễm trong khoảng thời gian 12 tháng theo lịch trước đó.

12.100. HỒ SƠ VỀ BẰNG CẤP CỦA NHÂN VIÊN KIỂM SOÁT KHAI THÁC

(a) Người có AOC phải có hồ sơ về bằng cấp của các nhân viên kiểm soát khai thác theo yêu cầu tại các Phần 14 và 16 đối với các nhân viên này.

12.103 NHẬT KÝ HÀNH TRÌNH/KỸ THUẬT TÀU BAY

(a) Người có AOC phải có nhật ký kỹ thuật của tàu bay, trong đó ghi tất cả các chuyến bay mà tàu bay đó đã thực hiện.

(b) Nhật ký, nội dung và hình thức của nhật ký phải được Cục HKVN phê chuẩn trước khi đưa vào sử dụng trong vận tải hàng không thương mại.

(c) Mỗi trang phải có dấu hiệu nhận dạng của người có AOC, được đánh số riêng lẻ duy nhất và theo đúng thứ tự tiến dần.

(d) Mỗi quyển nhật ký kỹ thuật chỉ được dùng cho một tàu bay cụ thể cho đến hết số trang.

(e) Mỗi trang được đánh số phải có tối thiểu là ba liên: 1 liên gốc màu trắng, và các liên khác được quy định màu riêng biệt.

(f) Tài liệu này phải được người có AOC lưu giữ an toàn tối thiểu 12 tháng sau ngày cuối cùng được ghi trong tài liệu.

(g) Nếu muốn sử dụng phương pháp ghi khác, người có AOC phải trình mẫu và các phương thức lên Cục HKVN để đánh giá về mặt kỹ thuật và phê chuẩn trước khi sử dụng phương pháp này trong vận tải hàng không thương mại.

12.105. LÝ LỊCH MÁY BAY, ĐỘNG CƠ, ĐỘNG CƠ PHỤ, CÁNH QUẠT VÀ SỔ GHI CHÉP CẢI TIẾN TÀU BAY

(a) Người có AOC phải có lý lịch tàu bay, động cơ chính, động cơ phụ và sổ ghi chép cải tiến tàu bay trong đó ghi tất cả các công việc bảo dưỡng, kiểm tra, thanh tra, sửa chữa, cải tiến đối với từng tàu bay.

(b) Nội dung và hình thức của các lý lịch tàu bay, động cơ chính, động cơ phụ và sổ ghi chép cải tiến tàu bay và cách thức ghi chép phải được thực hiện theo quy định của Cục HKVN trong Phần 20.

(c) Mỗi trang phải có dấu hiệu nhận dạng của người có AOC, được đánh số riêng lẻ duy nhất và theo đúng thứ tự tiến dần.

(d) Tài liệu được đánh số duy nhất theo thứ tự tiến dần này sẽ được giao cho từng tàu bay cụ thể của người có AOC để sử dụng cho đến khi hết tất cả các trang.

(e) Tài liệu này phải được người có AOC lưu giữ an toàn trong suốt thời gian tàu bay được người có AOC đó khai thác, và trong 12 tháng sau khi tàu bay hoàn toàn ngừng khai thác hoặc bị phá hủy hoàn toàn.

(f) Nếu muốn sử dụng phương pháp khác, người có AOC phải trình mẫu và các phương thức lên Cục HKVN để đánh giá về mặt kỹ thuật và phê chuẩn trước khi sử dụng phương pháp này trong vận tải hàng không thương mại.

12.107. TÓM TẮT CÁC HỎNG HÓC ĐƯỢC PHÉP TRÌ HOÃN SỬA CHỮA

(a) Trên mỗi tàu bay của người có AOC phải có sổ ghi các hỏng hóc được phép trì hoãn sửa chữa của tàu bay đó. Quyển sổ này được đính kèm hoặc đưa vào trong nhật ký kỹ thuật tàu bay.

(b) Sổ này có thể được in vào trong nhật ký kỹ thuật tàu bay hoặc đính kèm vào bìa của nhật ký và phải có các thông tin theo quy định của Cục HKVN.

12.110. HỒ SƠ TÓM TẮT TRẠNG THÁI VÀ KIỂM TRA TÀU BAY

(a) Trên mỗi tàu bay của người có AOC khai thác bay taxi không yêu cầu phải duy trì chương trình duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay phải có hồ sơ tóm tắt về khung sườn, động cơ, cánh quạt, các thiết bị hiện có trên tàu bay và các trạng thái về:

(1) Các đợt kiểm tra yêu cầu;

(2) Các lần thay thế yêu cầu; và

(3) Sự tuân thủ các chỉ lệnh đủ điều kiện bay (AD).

(b) Hồ sơ này phải làm theo mẫu và theo phương pháp được Cục HKVN chấp thuận.

12.113. HỒ SƠ LẬP KẾ HOẠCH VỀ TÍNH TẢI VÀ CÂN BẰNG TRỌNG TẢI

(a) Người có AOC phải có bản kê trọng tải của từng tàu bay cụ thể tóm tắt việc tính toán trọng lượng, cân bằng, và tính năng cho mỗi chuyến bay vận tải hàng không thương mại.

(b) Nội dung, phương thức cân bằng trọng tải phải được liệt kê trong tài liệu hướng dẫn khai thác (OM) của Người khai thác tàu bay trước khi đưa vào sử dụng trong vận tải hàng không thương mại.

(c) Mỗi trang của bảng cân bằng trọng tải phải có dấu hiệu nhận dạng của người có AOC.

(d) Mỗi trang được đánh số phải được làm thành hai liên: một liên gốc và một liên có thể tháo ra được để lưu giữ.

(e) Người có AOC phải lưu giữ an toàn tài liệu nói trên, các thông tin về hành khách và vận đơn hàng hóa tối thiểu trong 3 tháng.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.113 để có chi tiết về nội dung lập kế hoạch về tính tải và cân bằng trọng tải.

12.115 HỒ SƠ LẬP KẾ HOẠCH BAY

(a) Người có AOC phải có tài liệu lập kế hoạch bay, trong đó ghi các thông tin về tuyến đường bay theo kế hoạch, tính toán lượng nhiên liệu tối thiểu, điều kiện thời tiết áp dụng, NOTAMs và chọn sân bay dự bị cho mỗi chuyến bay vận tải hàng không thương mại.

(b) Tài liệu lập kế hoạch bay, nội dung tài liệu, phương thức sử dụng, hình thức lưu giữ phải được liệt kê trong tài liệu hướng dẫn khai thác (OM) trước khi sử dụng phương pháp trong vận tải hàng không thương mại; Kế hoạch bay không lưu có thể được lập bằng phương thức điện tử nhưng phải đáp ứng đầy đủ các nội dung quy định của Điều này.

(c) Mỗi trang phải có dấu hiệu nhận dạng của người có AOC, được đánh số riêng lẻ duy nhất và theo đúng thứ tự tiến dần.

(d) Mỗi trang phải được đánh số duy nhất theo thứ tự tiến dần và làm thành 2 bản: 1 bản gốc và 1 bản sao không có các-bon có thể tháo ra được.

(e) Tài liệu lập kế hoạch bay được lập cho từng tàu bay cụ thể của người có AOC để sử dụng cho đến khi hết tất cả các trang.

(f) Người có AOC phải lưu giữ an toàn tài liệu nói trên và các tài liệu hỗ trợ khác tối thiểu trong 3 tháng.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.115 để có chi tiết về nội dung của kế hoạch bay.

12.117. HỒ SƠ CÁC THIẾT BỊ KHẨN NGUY VÀ THIẾT BỊ CỨU SINH CỦA TÀU BAY

(a) Người có AOC phải đảm bảo các danh mục chứa đựng các thông tin về thiết bị khẩn nguy và cứu sinh mang trên tất cả các tàu bay vận tải hàng không thương mại luôn luôn sẵn sàng để có thể liên lạc ngay lập tức với cơ sở tìm kiếm cứu nạn.

(b) Các thông tin nói trên bao gồm:

(1) Số lượng, màu sắc và loại xuồng cứu sinh và pháo hiệu;

(2) Các chi tiết về dự trữ y tế khẩn nguy;

(3) Nước dự trữ; và

(4) Loại và tần số của thiết bị vô tuyến xách tay.

12.120. LƯU GIỮ HỒ SƠ THIẾT BỊ GHI DỮ LIỆU BAY VÀ GHI ÂM TRONG BUỒNG LÁI

(a) Người có AOC khai thác các tàu bay yêu cầu phải trang bị thiết bị ghi dữ liệu bay và ghi âm trong buồng lái phải:

(1) Thực hiện kiểm tra chức năng và đánh giá dữ liệu bay ghi được của thiết bị ghi nhằm đảm bảo sự hoạt động liên tục của thiết bị ghi;

(2) Lưu giữ kết quả hiệu chuẩn thiết bị ghi dữ liệu bay lần mới nhất, kể cả môi trường ghi khi thực hiện kiểm tra; và

(3) Người có AOC phải lưu giữ sự tương quan của thiết bị ghi dữ liệu bay của 1 tàu bay trong nhóm tàu bay:

(i) Gồm các tàu bay cùng 1 loại;

(ii) Sử dụng cùng loại thiết bị ghi dữ liệu bay với cùng cách lắp đặt; và

(iii) Không có sự khác biệt trong thiết kế loại về cách lắp đặt ban đầu các thiết bị liên quan đến thiết bị ghi.

(b) Trong trường hợp tàu bay có liên quan đến tai nạn hoặc sự cố đòi hỏi phải thông báo ngay lập tức cho Cục HKVN, người có AOC phải tháo thiết bị ghi dữ liệu bay và thiết bị ghi âm ra khỏi buồng lái và bảo vệ an toàn cho đến khi sử dụng theo quy định của Cục HKVN.

Chương G
TÀU BAY

12.130. TÀU BAY ĐƯỢC PHÊ CHUẨN

(a) Không ai được khai thác tàu bay trong vận tải hàng không thương mại trừ khi tàu bay đã được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phù hợp còn hiệu lực, tàu bay trong điều kiện đủ tiêu chuẩn bay, và đáp ứng các yêu cầu đủ điều kiện bay áp dụng đối với loại hình khai thác, bao gồm cả các quy định về nhận dạng và thiết bị.

(b) Không ai được đưa vào khai thác một loại tàu bay cụ thể trong vận tải hàng không thương mại trừ khi đã hoàn thành việc phê chuẩn hoặc công nhận Giấy chứng nhận loại cho loại tàu bay đó, bao gồm cả việc bổ sung loại tàu bay mới này vào AOC.

(c) Không ai được phép khai thác một tàu bay mới bổ sung hoặc thay thế thuộc loại tàu bay đã được phê chuẩn trừ khi đã chứng minh được rằng quá trình kiểm tra tàu bay đó để bổ sung vào đội tàu bay của Người khai thác đã kết thúc đạt yêu cầu.

12.133. DIỄN TẬP THOÁT HIỂM KHẨN NGUY

(a) Không ai được khai thác một loại hoặc kiểu loại tàu bay trong khai thác chuyên chở hành khách vận tải thương mại trừ khi đã thực hiện diễn tập thoát hiểm khẩn nguy với đầy đủ khả năng thực tế của cấu hình tàu bay trong khoảng thời gian 90 giây hoặc ít hơn.

(b) Có thể không yêu cầu phải thực hiện diễn tập thoát hiểm khẩn nguy với đầy đủ khả năng thực tế nếu Người khai thác nộp đơn đề nghị Cục HKVN và chứng minh được:

(1) Diễn tập thoát hiểm khẩn nguy với đầy đủ khả năng thực tế của tàu bay đã được thực hiện chuẩn xác trong quá trình cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay hoặc trong khi cấp Giấy chứng nhận cho Người khai thác khác; và

(2) Có phân tích kỹ thuật cho thấy việc thoát hiểm trong vòng 90 giây là hoàn toàn có khả năng, nếu cấu hình tàu bay của Người khai thác khác về số lượng cửa ra vào hoặc loại cửa ra vào, hoặc số lượng hoặc vị trí phân công của tiếp viên hàng không.

(c) Nếu không yêu cầu phải thực hiện diễn tập thoát hiểm khẩn nguy với đầy đủ khả năng, Người khai thác vẫn không được sử dụng một loại hoặc một kiểu tàu bay trong khai thác chuyên chở hành khách vận tải thương mại trừ khi đã chứng minh cho Cục HKVN rằng các nhân viên, quy trình và thiết bị hiện có của mình có thể cung cấp đủ cửa mở để thoát hiểm trong vòng 15 giây hoặc ít hơn.

(d) Không yêu cầu diễn tập khẩn nguy đối với tàu bay có cấu hình tối đa là 19 ghế hành khách, trừ khi Cục HKVN thấy cần thiết.

12.135. CHỨNG MINH KHẢ NĂNG HẠ CÁNH KHẨN NGUY TRÊN MẶT NƯỚC

(a) Không ai được khai thác tàu bay trên mặt nước trừ khi tàu bay được trang bị đầy đủ xuồng cứu sinh và Người khai thác đã chứng minh cho Cục HKVN rằng tàu bay có khả năng và được trang bị thiết bị để thực hiện một cách hiệu quả các phương thức hạ cánh khẩn nguy trên mặt nước.

12.137. THUÊ KHÔ TÀU BAY ĐĂNG KÝ NƯỚC NGOÀI

(a) Người có AOC có thể thuê khô tàu bay đăng ký nước ngoài để vận chuyển hàng không thương mại khi được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Không ai được phê chuẩn để khai thác tàu bay đăng ký nước ngoài trừ khi:

(1) Cục HKVN đã xác định được năng lực duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của quốc gia đăng ký đối với loại hình khai thác;

(2) Cục HKVN được quyền tiếp cận một cách tự do và liên tục ở Việt Nam cũng như ở nước ngoài đối với:

(i) Tàu bay nói trên tại sân đỗ và trong khi bay;

(ii) Các cơ sở khai thác và bảo dưỡng;

(iii) Nhân viên khai thác và bảo dưỡng;

(iv) Các cơ sở huấn luyện và buồng lái giả định sử dụng.

(3) Tàu bay phải được khai thác phù hợp với các quy chế áp dụng đối với Người khai thác Việt Nam; và

(4) Các thỏa thuận bảo dưỡng áp dụng trên tàu bay phải luôn luôn phù hợp với các yêu cầu của quốc gia đăng ký và các yêu cầu bảo dưỡng áp dụng đối với Người khai thác Việt Nam.

(c) Khi có đề nghị, Cục HKVN sẽ xem xét thỏa thuận duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay giữa Cục HKVN và quốc gia đăng ký theo Điều 83bis Công ước về hàng không dân dụng quốc tế đối với quốc gia đăng ký nếu quốc gia này nhất trí chuyển giao quyền hạn cần thiết để:

(1) Quy chế về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của Việt Nam áp dụng đối với Người khai thác có hiệu lực; và

(2) Thỏa thuận này thừa nhận Cục HKVN có thể tiếp cận tàu bay một cách tự do và liên tục ở mọi lúc và mọi nơi.

12.140. TRAO ĐỔI TÀU BAY

(a) Không ai được trao đổi tàu bay với nhà khai thác khác nếu không có phê chuẩn của Cục HKVN.

12.143. THUÊ ƯỚT TÀU BAY

(a) Không ai được phép khai thác tàu bay thuê ướt với tư cách đại diện của Người khai thác tàu bay đó trừ khi tuân thủ luật và các quy chế áp dụng của quốc gia nơi việc khai thác tàu bay đó được thực hiện và các giới hạn do Cục HKVN quy định.

(b) Không ai được cho phép tổ chức hoặc Người khai thác khác thay mặt mình thực hiện khai thác tàu bay thuê ướt trừ khi:

(1) Người khai thác đó có AOC hoặc tương đương của quốc gia thành viên ICAO cho phép được khai thác như vậy; và

(2) Người khai thác thông báo cho Cục HKVN về việc khai thác này và cung cấp một bản sao AOC hiện hành cho Cục HKVN.

Chương H
QUẢN LÝ KHAI THÁC BAY CỦA NGƯỜI CÓ AOC

12.150. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các yêu cầu về cấp Giấy chứng nhận áp dụng trong việc quản lý nhân viên khai thác bay và các chức năng của họ.

12.153. TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC

(a) Người có AOC phải soạn thảo tài liệu hướng dẫn khai thác (OM) để nhân viên khai thác sử dụng. Tài liệu này phải được Cục HKVN chấp thuận trên cơ sở các quy định liên quan của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(b) Trong tài liệu hướng dẫn khai thác phải nêu chính sách và các phương thức khai thác bay của Người khai thác.

(c) Tài liệu hướng dẫn khai thác phải được sửa đổi và xem xét khi cần thiết nhằm đảm bảo các thông tin trong tài liệu được cập nhật kịp thời.

(d) Người có AOC phải cung cấp tài liệu khai thác, hoặc các phần thích hợp, cùng với tất cả các thay đổi và sửa đổi của tài liệu cho tất cả các nhân viên yêu cầu phải sử dụng chúng.

(e) Người có AOC không được cung cấp cho nhân viên của mình tài liệu hướng dẫn khai thác hoặc một phần của tài liệu này để sử dụng trong vận tải hàng không thương mại khi chúng chưa được xem xét và chưa được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận.

(f) Người có AOC phải đảm bảo nội dung của tài liệu hướng dẫn khai thác phải bao gồm tối thiểu các vấn đề mà Cục HKVN quy định áp dụng đối với hoạt động của Người khai thác, kể cả các tài liệu bổ sung bắt buộc.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.153 về nội dung tài liệu hướng dẫn khai thác.

(g) Người có AOC phải ban hành tài liệu hướng dẫn khai thác có các thông tin về quản lý và giám sát khai thác, chương trình an toàn bay và phòng ngừa tai nạn, huấn luyện nhân viên, giới hạn thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ và thời gian nghỉ ngơi của tiếp viên hàng không và tổ lái, khai thác bay, tính năng tàu bay, các tuyến đường, hướng dẫn và bảng biểu, độ cao bay tối thiểu, tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay, tìm kiếm và cứu nạn, hàng nguy hiểm, dẫn đường, thông tin liên lạc, an ninh, và yếu tố con người, trừ khi được Cục HKVN chấp thuận khác.

(h) Tài liệu hướng dẫn khai thác phải bao gồm các nội dung nêu trên đây. Tài liệu hướng dẫn khai thác có thể được ban hành thành từng phần như những tài liệu riêng lẻ, hoặc thành từng tập. Sau đây là các nội dung cụ thể:

Các nội dung có dẫn chiếu đến một phần cụ thể nào đó phải phù hợp với các yêu cầu của phần được dẫn chiếu.

(1) Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay;

(2) Danh mục thiết bị tối thiểu và Danh mục sai lệch cấu hình;

(3) Chương trình huấn luyện;

(4) Tài liệu hướng dẫn lập kế hoạch và tính năng tàu bay;

(5) Hướng dẫn tuyến đường bay;

(6) Các phương thức vận chuyển hàng nguy hiểm;

(7) Các quy trình báo cáo tai nạn và sự cố;

(8) Các phương thức an ninh;

(9) Tài liệu hướng dẫn vận hành và chất tải tàu bay;

(10) Tài liệu hướng dẫn cho tiếp viên hàng không (nếu yêu cầu).

(i) Người khai thác bay taxi một người lái không yêu cầu phải cung cấp tất cả các nội dung tài liệu hướng dẫn khai thác, nhưng phải mang theo tàu bay trên tất cả các chuyến bay các thông tin về khai thác và bảo dưỡng và các mẫu biểu theo quy định của Cục HKVN.

12.155. CÁC TÀI LIỆU BẮT BUỘC

(a) Khi nhận được yêu cầu của Cục HKVN quy định phải đưa vào tài liệu hướng dẫn khai thác, Người khai thác phải nhanh chóng thực hiện các sửa đổi cần thiết trong tài liệu.

12.157. GIỚI HẠN THỜI GIAN BAY VÀ THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ

(a) Người có AOC phải được phê chuẩn về chính sách, phương thức, cách ghi hồ sơ và lưu giữ kế hoạch thời gian bay và thời gian làm nhiệm vụ của người lái và tiếp viên hàng không.

Ghi chú: Cục HKVN xem xét, cấp AOC cho người khai thác tàu bay là đồng thời phê chuẩn về chính sách, phương thức, cách ghi hồ sơ và lưu giữ kế hoạch thời gian bay và thời gian làm nhiệm vụ của người lái và tiếp viên hàng không. Khi có những sửa đổi, bổ sung tài liệu này của người khai thác thì áp dụng như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

12.160. CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN

(a) Người khai thác phải đảm bảo tất cả các nhân viên khai thác được huấn luyện đầy đủ về nhiệm vụ và trách nhiệm của mình và mối quan hệ của các nhiệm vụ này với các hoạt động tổng thể.

(b) Người có AOC phải thiết lập và duy trì chương trình huấn luyện bay và huấn luyện trên mặt đất, chương trình này phải được Cục HKVN phê chuẩn và đảm bảo tất cả các tiếp viên hàng không và điều phái viên được huấn luyện đầy đủ để thực hiện nhiệm vụ được phân công.

(c) Tài liệu này phải chứa đựng chính sách huấn luyện, kiểm tra và lưu giữ tài liệu nói chung và các chương trình áp dụng.

(d) Người có AOC phải được Cục HKVN phê chuẩn chương trình huấn luyện trước khi sử dụng cho mục đích huấn luyện tiếp viên hàng không, hoặc cho nhân viên thực hiện chức năng kiểm soát khai thác để họ thực hiện nhiệm vụ trong vận tải hàng không thương mại, bao gồm:

(1) Các loại tàu bay nơi thành viên tổ bay làm việc;

(2) Cơ sở vật chất phục vụ huấn luyện bay và huấn luyện trên mặt đất;

(3) Bằng cấp của giáo viên hướng dẫn; và

(4) Kiến thức và kỹ năng và năng lực của con người.

(e) Người có AOC phải trình Cục HKVN các sửa đổi đối với chương trình huấn luyện đã được phê chuẩn. Các sửa đổi này phải được Cục HKVN phê chuẩn trước khi sử dụng.

(f) Người có AOC khai thác bay taxi phải tuân thủ chương trình huấn luyện đã được Cục HKVN phê chuẩn và được người do Cục HKVN ủy quyền kiểm tra tay nghề, kiểm tra hiểu biết về tuyến đường bay áp dụng.

Ghi chú: Cục HKVN xem xét, cấp AOC cho người khai thác tàu bay là đồng thời phê chuẩn Chương trình huấn luyện bay và huấn luyện trên mặt đất. Khi có những sửa đổi, bổ sung tài liệu này của người khai thác thì áp dụng như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

12.163. TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người có AOC phải trình để Cục HKVN phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác của từng loại và kiểu tàu bay dự kiến khai thác, bao gồm các phương thức trong trường hợp bình thường, bất thường và khẩn nguy sử dụng khi khai thác tàu bay.

(b) Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay phải dựa trên các số liệu của nhà sản xuất tàu bay đối với từng loại và kiểu tàu bay cụ thể, phải bao gồm các thông số khai thác cụ thể, các chi tiết về hệ thống tàu bay, và các danh mục kiểm tra áp dụng đối với Người khai thác đã được Cục HKVN phê chuẩn.

(c) Nội dung của tài liệu hướng dẫn phải tuân theo các nguyên tắc yếu tố con người.

(d) Người có AOC phải cung cấp tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay cho các thành viên tổ lái và những người được giao thực hiện các chức năng kiểm soát khai thác.

(e) Người có AOC khai thác bay taxi có thể sử dụng bản sao tài liệu khai thác bay hiện hành của nhà sản xuất tàu bay, tài liệu này phải được Cục HKVN chấp thuận và phải mang theo tàu bay.

Ghi chú: Cục HKVN xem xét, cấp AOC cho người khai thác tàu bay là đồng thời phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác của từng loại và kiểu tàu bay dự kiến khai thác. Khi có những sửa đổi, bổ sung tài liệu này của người khai thác thì áp dụng như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

12.165. TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN BAY ĐÃ ĐƯỢC PHÊ CHUẨN

(a) Người có AOC phải cập nhật tài liệu hướng dẫn bay tàu bay (AFM) hoặc tài liệu hướng dẫn bay trực thăng (RFM) theo yêu cầu của quốc gia đăng ký.

(b) Người có AOC phải cập nhật tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay (AOM) khi bất cứ phiên bản nào của AFM hoặc RFM có ảnh hưởng đến các nội dung trong AOM.

12.167. PHƯƠNG THỨC KIỂM TRA BUỒNG LÁI

(a) Người có AOC phải cung cấp cho các thành viên tổ lái và mang theo trên tàu bay danh mục tóm tắt các nội dung, phương thức kiểm tra buồng lái. Danh mục này phải phù hợp với loại, kiểu tàu bay và phải được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Người có AOC phải đảm bảo các phương thức đã được phê chuẩn có đầy đủ các nội dung cần thiết để thành viên tổ lái kiểm tra an toàn trước khi khởi động động cơ, cất cánh, hạ cánh, và trong các trường hợp bất thường xảy ra với động cơ và các hệ thống, trong các trường hợp khẩn nguy.

(c) Người có AOC phải đảm bảo các phương thức đã được phê chuẩn này được mang theo trên buồng lái của từng tàu bay, trong trạng thái sẵn sàng sử dụng được, và tổ lái phải tuân thủ các phương thức này khi khai thác tàu bay.

(d) Người có AOC phải đảm bảo các phương thức kiểm tra được sắp xếp sao cho thành viên tổ lái không phải kiểm tra các khoản mục theo trí nhớ.

(e) Nội dung và cách sử dụng của phương thức kiểm tra phải tuân theo các nguyên tắc yếu tố con người

Ghi chú: Danh mục tóm tắt các nội dung, phương thức kiểm tra buồng lái là một trong những nội dung của Tài liệu hướng dẫn khai thác.

12.170. DANH MỤC THIẾT BỊ TỐI THIỂU (MEL) VÀ DANH MỤC SAI LỆCH CẤU HÌNH (CDL)

(a) Người có AOC phải cung cấp tài liệu MEL đã được Cục HKVN phê chuẩn cho các thành viên tổ lái, nhân viên bảo dưỡng, và cho những người được phân công thực hiện chức năng kiểm soát khai thác để họ sử dụng trong khi thực hiện nhiệm vụ của mình.

(b) Tài liệu MEL phải cụ thể đối với từng loại hoặc kiểu tàu bay, và chứa đựng các tình huống, các giới hạn và phương thức cho phép cất cánh hoặc tiếp tục chuyến bay với một số bộ phận, thiết bị không hoạt động.

(c) Khi quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam, Cục HKVN phải đảm bảo tài liệu MEL không làm ảnh hưởng đến sự tuân thủ của tàu bay đối với các yêu cầu về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng ở quốc gia đăng ký.

(d) Người có AOC có thể cung cấp danh mục sai lệch cấu hình (CDL) cụ thể của từng loại tàu bay cho các thành viên tổ lái, nhân viên bảo dưỡng và cho những người được phân công thực hiện chức năng kiểm soát khai thác để họ sử dụng trong khi thực hiện nhiệm vụ của mình nếu danh mục này được quốc gia thiết kế cung cấp và phê chuẩn. Trong tài liệu hướng dẫn khai thác (OM) của Người khai thác phải có các phương thức được Cục HKVN chấp thuận và phù hợp với các yêu cầu trong CDL.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.170 để có chi tiết về các hướng dẫn tiếp theo về cách soạn thảo tài liệu "Danh mục thiết bị tối thiểu" (MEL).

Cục HKVN xem xét, cấp AOC cho người khai thác tàu bay là đồng thời phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác (bao gồm danh mục thiết bị tối thiểu - MEL, danh mục sai lệch cấu hình - CDL...). Khi có những sửa đổi, bổ sung tài liệu này của người khai thác thì áp dụng như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

12.173. TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN LẬP TÍNH NĂNG KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người có AOC phải ban hành hướng dẫn và cung cấp các thông tin về tính năng lấy độ cao của tàu bay khi tất cả các động cơ đều hoạt động và khi một động cơ không hoạt động nhằm đảm bảo cho người chỉ huy tàu bay có thể xác định chiều dài tối thiểu của đường cất hạ cánh và góc lấy độ cao có thể đạt được ở giai đoạn khởi hành trong điều kiện cất cánh hiện hành và kỹ thuật cất cánh dự kiến.

(b) Người có AOC phải cung cấp tài liệu hướng dẫn lập tính năng khai thác tàu bay được Cục HKVN chấp thuận cho các thành viên tổ lái và những người được

phân công thực hiện chức năng kiểm soát khai thác để họ sử dụng trong khi thực hiện nhiệm vụ của mình.

(c) Tài liệu hướng dẫn lập tính năng khai thác tàu bay phải cụ thể đối với từng loại, từng kiểu tàu bay và phải có đầy đủ các thông tin về tính năng để có thể tính toán một cách chính xác tính năng khai thác bay trong tất cả các giai đoạn bay bình thường, bất thường và khẩn nguy.

(d) Người có AOC khai thác bay taxi có thể sử dụng các dữ liệu tính năng trong tài liệu khai thác bay hiện hành của người sản xuất tàu bay.

Ghi chú: Cục HKVN xem xét, cấp AOC cho người khai thác tàu bay là đồng thời phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác (bao gồm tài liệu hướng dẫn lập tính năng khai thác tàu bay...). Khi có những sửa đổi, bổ sung tài liệu này của người khai thác thì áp dụng như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

12.175. HỆ THỐNG KIỂM SOÁT DỮ LIỆU TÍNH NĂNG KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người có AOC phải có hệ thống tiếp nhận, duy trì và phân bổ các dữ liệu tính năng khai thác tàu bay hiện hành của mỗi tàu bay, tuyến đường bay và sân bay tới các nhân viên liên quan. Hệ thống này phải được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Hệ thống được phê chuẩn này phải có các dữ liệu hiện hành về chướng ngại vật, và phải có biểu đồ chính xác các chướng ngại vật đó phục vụ cho việc tính toán tính năng khai thác tàu bay tại thời điểm khởi hành và đến.

(c) Người có AOC khai thác bay taxi không yêu cầu phải có hệ thống nêu trên đây, nhưng phải thực hiện mọi tính toán trong trường hợp có chướng ngại vật cao 50 feet ở cuối đường CHC khi khởi hành cũng như khi đến.

Ghi chú: Cục HKVN xem xét, cấp AOC cho người khai thác tàu bay là đồng thời phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác (bao gồm hệ thống tiếp nhận, duy trì và phân bổ các dữ liệu tính năng khai thác tàu bay hiện hành của mỗi tàu bay, tuyến đường bay và sân bay...). Khi có những sửa đổi, bổ sung tài liệu này của người khai thác thì áp dụng như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

12.177. TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN VẬN HÀNH VÀ CHẤT, XẾP TẢI TÀU BAY

(a) Người có AOC phải cung cấp Tài liệu hướng dẫn vận hành và chất tải tàu bay được Cục HKVN chấp thuận cho các thành viên tổ lái, nhân viên vận hành trên mặt

đất và những người được phân công thực hiện chức năng kiểm soát khai thác để họ sử dụng trong khi thực hiện nhiệm vụ của mình.

(b) Tài liệu hướng dẫn nói trên phải cụ thể đối với từng loại, kiểu tàu bay, phải có các phương thức và giới hạn phục vụ và chất tải tàu bay.

(c) Người khai thác bay taxi không yêu cầu phải có tài liệu nói trên.

Ghi chú: Cục HKVN xem xét, cấp AOC cho người khai thác tàu bay là đồng thời phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác (bao gồm Tài liệu hướng dẫn vận hành và chất tải tàu bay...). Khi có những sửa đổi, bổ sung tài liệu này của người khai thác thì áp dụng như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

12.180. HỆ THỐNG KIỂM SOÁT DỮ LIỆU VỀ TRỌNG LƯỢNG VÀ CÂN BẰNG

(a) Người có AOC phải có hệ thống tiếp nhận, duy trì và phân bổ các thông tin hiện hành về trọng lượng và cân bằng của mỗi tàu bay tới các nhân viên liên quan. Hệ thống này phải được Cục HKVN phê chuẩn.

Ghi chú: Cục HKVN xem xét, cấp AOC cho người khai thác tàu bay là đồng thời phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác (bao gồm hệ thống tiếp nhận, duy trì và phân bổ các thông tin hiện hành về trọng lượng và cân bằng của mỗi tàu bay...). Khi có những sửa đổi, bổ sung tài liệu này của người khai thác thì áp dụng như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

12.183. TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

(a) Người có AOC phải cung cấp tài liệu hướng dẫn tiếp viên hàng không được Cục HKVN chấp thuận cho tiếp viên hàng không, đại lý hành khách để họ sử dụng trong khi thực hiện nhiệm vụ của mình.

(b) Trong tài liệu hướng dẫn tiếp viên hàng không phải có chính sách và các phương thức khai thác áp dụng đối với tiếp viên hàng không và đối với việc chuyên chở hành khách.

(c) Người có AOC phải cung cấp cho tiếp viên hàng không 1 tài liệu hướng dẫn cụ thể đối với từng loại, kiểu tàu bay, trong tài liệu phải có đầy đủ chi tiết các phương thức bình thường, bất bình thường và khẩn nguy, với số lượng, vị trí lắp đặt và cách vận hành các thiết bị khẩn nguy.

(d) Người khai thác bay taxi không yêu cầu phải có các tài liệu nói trên.

Ghi chú: Cục HKVN xem xét, cấp AOC cho người khai thác tàu bay là đồng thời phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác (bao gồm tài liệu hướng dẫn tiếp viên hàng không...). Khi có những sửa đổi, bổ sung tài liệu này của người khai thác thì áp dụng như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

12.185. BẢNG HƯỚNG DẪN HÀNH KHÁCH

(a) Người có AOC phải đảm bảo trên tàu bay chở khách có đầy đủ các bảng hướng dẫn bổ sung cho các hướng dẫn bằng lời đặt ở chỗ thuận tiện để từng hành khách sử dụng với các nội dung:

(1) Vị trí và cách mở các lối thoát hiểm;

(2) Cách sử dụng và thời điểm sử dụng thiết bị ô-xy (nếu yêu cầu phải mang theo ô-xy);

(3) Vị trí và cách sử dụng từng thiết bị nổi cá nhân (nếu yêu cầu phải mang theo);

(4) Các hướng dẫn cần thiết khác về cách sử dụng thiết bị khẩn nguy; và

(5) Thông tin về các giới hạn và yêu cầu đối với những người ngồi ở ghế cạnh cửa thoát hiểm.

(b) Người có AOC phải đảm bảo bảng hướng dẫn hành khách chỉ chứa đựng các thông tin thích hợp đối với loại, kiểu tàu bay sử dụng cho chuyến bay đó.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.185 các thông tin cụ thể trong bảng thông tin bằng hành động cho hành khách.

12.187. HỆ THỐNG KIỂM SOÁT DỮ LIỆU HÀNG KHÔNG

(a) Người có AOC phải có hệ thống tiếp nhận, duy trì và phân bổ các dữ liệu hàng không hiện hành của mỗi tuyến đường bay và sân bay sử dụng tới các nhân viên liên quan. Hệ thống này phải được mô tả trong tài liệu khai thác (OM).

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.187 các thông tin cụ thể về sân bay để đưa vào hệ thống kiểm soát dữ liệu hàng không.

(b) Người có AOC khai thác bay taxi phải tuân thủ các yêu cầu ở Phần 10 về các dữ liệu hàng không.

12.190. HƯỚNG DẪN TUYẾN ĐƯỜNG BAY

(a) Người có AOC phải cung cấp hướng dẫn tuyến đường bay và các bảng biểu hàng không được Cục HKVN phê chuẩn cho các thành viên tổ lái và những người

được phân công thực hiện chức năng kiểm soát khai thác để họ sử dụng trong khi thực hiện nhiệm vụ của mình.

(b) Hướng dẫn tuyến đường bay và các bảng biểu phải còn hiệu lực và phải phù hợp với khu vực khai thác, loại hình khai thác mà Người khai thác dự kiến thực hiện.

Ghi chú: Cục HKVN xem xét, cấp AOC cho người khai thác tàu bay là đồng thời phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác (bao gồm hướng dẫn tuyến đường bay và các bảng biểu hàng không...). Khi có những sửa đổi, bổ sung tài liệu này của người khai thác thì áp dụng như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

12.193. CÁC NGUỒN CUNG CẤP BÁO CÁO THỜI TIẾT

(a) Người có AOC phải sử dụng báo cáo và dự báo thời tiết từ các nguồn cung cấp do Cục HKVN phê chuẩn khi đưa ra quyết định đối với công tác chuẩn bị chuyến bay, lập đường bay và các hoạt động tại sân.

(b) Đối với khai thác chuyên chở hành khách theo lịch đã công bố, người có AOC phải có hệ thống được phê chuẩn để tiếp nhận dự báo và báo cáo các hiện tượng thời tiết bất lợi có thể ảnh hưởng đến an toàn của chuyến bay trên từng tuyến đường bay và sân bay sử dụng.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.193 các nguồn cung cấp báo cáo thời tiết thỏa mãn cho việc lập kế hoạch bay và kiểm soát tiến trình bay.

Cục HKVN xem xét, cấp AOC cho người khai thác tàu bay là đồng thời phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác (bao gồm hệ thống tiếp nhận dự báo thời tiết và các hiện tượng thời tiết...). Khi có những sửa đổi, bổ sung tài liệu này của người khai thác thì áp dụng như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

12.195. CHƯƠNG TRÌNH CHỐNG ĐÓNG BĂNG VÀ LÀM TAN BĂNG

(a) Người có AOC dự định khai thác tàu bay trong điều kiện có sương giá, băng hoặc tuyết có thể bám vào tàu bay phải:

(1) Sử dụng tàu bay được trang bị đầy đủ để đối phó với điều kiện này;

(2) Đảm bảo tổ lái được huấn luyện đầy đủ để khai thác trong điều kiện như vậy; và

(3) Có chương trình chống đóng băng và làm tan băng đã được phê chuẩn.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.195 các yêu cầu chi tiết trong chương trình làm tan băng của Người khai thác.

12.197. HỆ THỐNG THEO DÕI VÀ GIÁM SÁT BAY

(a) Đối với khai thác thường lệ tàu bay tuốc-bin phản lực có tổng khối lượng nhiều hơn 5700kg, người có AOC phải có hệ thống được Cục HKVN phê chuẩn để giám sát đầy đủ tiến trình các chuyến bay theo lịch.

(b) Hệ thống điều phái và theo dõi phải có đủ các trung tâm điều phái cho các loại hình khai thác thực hiện và nằm ở vị trí phù hợp nhằm đảm bảo công tác chuẩn bị bay, điều phái và liên lạc một cách đầy đủ trong khi bay với các hoạt động bay theo lịch.

(c) Đối với khai thác bay thường lệ, người có AOC phải có đủ nhân viên được đào tạo tại mỗi trung tâm điều phái để kiểm soát hoạt động của mỗi chuyến bay.

12.200. HỆ THỐNG THEO DÕI HOẶC ĐỊNH VỊ CHUYẾN BAY

(a) Đối với khai thác bay thuê theo chuyến, người có AOC phải có hệ thống cung cấp tài liệu phục vụ cho việc chuẩn bị chuyến bay và xác định thời gian khởi hành và thời gian đến của chuyến bay tại các sân bay đã được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Hệ thống nêu tại khoản (a) nói trên phải có phương tiện liên lạc tư nhân hoặc công cộng để theo dõi việc khởi hành và đến tại tất cả các sân bay, kể cả ở sân bay dự bị.

(c) Người khai thác bay taxi cơ bản và taxi 1 người lái không yêu cầu phải có hệ thống theo dõi bay đối với mỗi chuyến bay có kế hoạch bay và kế hoạch này vẫn có hiệu lực đến lúc máy bay tới đích.

Ghi chú: Cục HKVN xem xét, cấp AOC cho người khai thác tàu bay là đồng thời phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác (bao gồm hệ thống cung cấp tài liệu phục vụ cho việc chuẩn bị chuyến bay và xác định thời gian khởi hành và thời gian đến của chuyến bay tại các sân bay...). Khi có những sửa đổi, bổ sung tài liệu này của người khai thác thì áp dụng như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

12.203. PHƯƠNG TIỆN LIÊN LẠC

(a) Các chuyến bay của người có AOC phải có phương tiện liên lạc vô tuyến 2 chiều với tất cả cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu (ATC) dọc tuyến đường bay và sân bay dự bị.

(b) Đối với khai thác chuyên chở hành khách thường lệ, người có AOC phải có phương tiện liên lạc vô tuyến nhanh chóng và đáng tin cậy với tất cả các chuyến bay trên toàn mạng lưới tuyến đường bay của mình trong điều kiện khai thác bình thường.

(c) Việc khai thác dọc theo tuyến đường bay và ở các sân bay không có phương tiện liên lạc vô tuyến nhanh chóng và đáng tin cậy phải được Cục HKVN phê chuẩn trước khi thực hiện khai thác vận tải hàng không thương mại tới các khu vực này.

Ghi chú: Cục HKVN xem xét, cấp AOC cho người khai thác tàu bay là đồng thời phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác (bao gồm phương tiện liên lạc vô tuyến 2 chiều với tất cả cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu (ATC) dọc tuyến đường bay và sân bay dự bị...). Khi có những sửa đổi, bổ sung tài liệu này của người khai thác thì áp dụng như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

12.205. TUYẾN ĐƯỜNG BAY VÀ KHU VỰC KHAI THÁC

(a) Người có AOC chỉ được thực hiện khai thác theo các tuyến đường bay và tại các khu vực nơi:

(1) Các cơ sở mặt đất và dịch vụ, kể cả dịch vụ về khí tượng, được cung cấp một cách đầy đủ cho hoạt động khai thác bay theo kế hoạch;

(2) Tính năng của tàu bay dự định sử dụng tuân thủ các yêu cầu tối thiểu về độ cao bay;

(3) Thiết bị của tàu bay dự định sử dụng đáp ứng các yêu cầu tối thiểu cho hoạt động khai thác bay theo kế hoạch;

(4) Có đủ bản đồ và bảng biểu hiện hành phù hợp;

(5) Nếu sử dụng tàu bay 2 động cơ, phải có sân bay phù hợp với các giới hạn về thời gian và cự ly; và

(6) Nếu sử dụng tàu bay 1 động cơ, phải có các bề mặt cho phép thực hiện hạ cách bắt buộc một cách an toàn.

(b) Người có AOC không được thực hiện khai thác vận tải hàng không thương mại trên các tuyến đường hoặc tại các khu vực khai thác trừ khi việc khai thác này phù hợp với các giới hạn quy định của Cục HKVN.

12.207. HỆ THỐNG DẪN ĐƯỜNG CHÍNH XÁC

(a) Trên mỗi tuyến đường hoặc khu vực dự định khai thác, người có AOC phải có hệ thống và phương tiện dẫn đường có khả năng dẫn đường cho tàu bay:

(1) Ở mức độ chính xác yêu cầu đối với ATC; và

(2) Tới các sân bay trong kế hoạch bay ở mức chính xác cần thiết đối với loại hình khai thác.

(b) Trong hoàn cảnh không có hệ thống dẫn đường phù hợp, Cục HKVN có thể cho phép khai thác ban ngày theo quy tắc bay bằng mắt (VFR) khi việc khai thác có thể được thực hiện một cách an toàn nhờ đặc điểm của địa hình.

(c) Cục HKVN sẽ liệt kê trong tính năng khai thác của Người khai thác các thiết bị trợ giúp dẫn đường không nhìn thấy bằng mắt trên mặt đất yêu cầu đối với việc phê chuẩn các tuyến đường bay nằm ngoài vùng trời kiểm soát, ngoại trừ các phương tiện trợ giúp dẫn đường yêu cầu đối với các tuyến đường bay tới sân bay dự bị

(d) Không yêu cầu thiết bị trợ giúp dẫn đường không nhìn thấy bằng mắt trên mặt đất đối với khai thác bay ban đêm theo quy tắc VFR trên các tuyến đường mà Người khai thác có các mốc được chiếu sáng đầy đủ đảm bảo khai thác an toàn.

(e) Việc khai thác trên một chặng của tuyến đường bay nơi sử dụng các địa tiêu hoặc các phương tiện chuyên dụng khác phải được Cục HKVN phê chuẩn.

Ghi chú: Cục HKVN xem xét, cấp AOC cho người khai thác tàu bay là đồng thời phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác (bao gồm hệ thống và phương tiện dẫn đường cho tàu bay...). Khi có những sửa đổi, bổ sung tài liệu này của người khai thác thì áp dụng như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

12.210. ĐỘ CAO AN TOÀN TỐI THIỂU

(a) Người có AOC phải định rõ phương pháp xác định độ cao bay an toàn thấp nhất khi khai thác trên các tuyến đường bay không được quốc gia có trách nhiệm thiết lập độ cao bay an toàn thấp nhất.

(b) Cục HKVN chỉ phê chuẩn phương pháp nói trên sau khi đã xem xét kỹ các ảnh hưởng có thể xảy ra của các yếu tố sau đây đến an toàn trong khai thác bay:

(1) Tính chính xác và độ tin cậy để xác định vị trí của tàu bay;

(2) Sai số của thiết bị đo độ cao;

(3) Các đặc điểm địa hình (ví dụ thay đổi độ cao đột ngột);

(4) Khả năng gặp phải điều kiện khí tượng không thuận lợi (ví dụ nhiễu động mạnh và dòng thăng dáng);

(5) Khả năng thiếu tính chính xác trong các bảng biểu hàng không;

(6) Các giới hạn của vùng trời;

(7) Phần 10 của Bộ quy chế an toàn hàng không; và

(8) Quy chế không lưu của quốc gia bay qua.

12.213. TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU KHAI THÁC SÂN BAY

(a) Người có AOC phải thiết lập tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay cho mỗi sân bay sử dụng trong khai thác vận tải hàng không thương mại đối với cất cánh, tiếp cận hạ cánh và hạ cánh phù hợp với phương pháp đã được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Các tiêu chuẩn tối thiểu nói trên không được thấp hơn tiêu chuẩn do quốc gia nơi có sân bay thiết lập, trừ khi được quốc gia đó phê chuẩn.

(c) Phương pháp xác định nêu trên phải tính đến:

(1) Loại, tính năng và đặc điểm vận hành của tàu bay;

(2) Thành phần, năng lực và kinh nghiệm của tổ lái;

(3) Kích thước và đặc điểm của đường cất hạ cánh được chọn để sử dụng, đối với trực thăng, cự ly công bố;

(4) Có hoặc không có đầy đủ và hoạt động của các phương tiện trợ giúp nhìn thấy và không nhìn thấy bằng mắt;

(5) Các thiết bị dẫn đường và/hoặc kiểm soát quỹ đạo bay trên tàu bay khi tiếp cận hạ cánh và tiếp cận hụt;

(6) Chướng ngại vật trong khu vực tiếp cận và tiếp cận hụt và độ cao vượt chướng ngại vật đối với phương thức tiếp cận bằng thiết bị;

(7) Các phương tiện sử dụng để xác định và báo cáo điều kiện khí tượng; và

(8) Chướng ngại vật trên khu vực lấy độ cao và giới hạn vượt chướng ngại vật cần thiết.

Chương I
CÁC YÊU CẦU BẢO DƯỠNG

12.220. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các yêu cầu về bảo dưỡng và phê chuẩn bảo dưỡng áp dụng đối với việc thực hiện kiểm soát bảo dưỡng của người có AOC.

12.223. TRÁCH NHIỆM BẢO DƯỠNG

(a) Người có AOC căn cứ vào các quy trình được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận phải đảm bảo:

(1) Mỗi tàu bay mà mình khai thác được duy trì trong điều kiện đủ tiêu chuẩn bay;

(2) Các thiết bị khai thác và thiết bị khẩn nguy cần thiết cho chuyến bay dự định hoạt động tốt; và

(3) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay của mỗi tàu bay đang khai thác còn có giá trị hiệu lực.

(b) Người có AOC phải đảm bảo tính đủ điều kiện bay của tàu bay và khả năng hoạt động của thiết bị khai thác và thiết bị khẩn nguy bằng cách:

(1) Thực hiện kiểm tra trước khi bay;

(2) Khắc phục tất cả các sai sót và/hoặc hỏng hóc ảnh hưởng đến an toàn bay phù hợp với các tiêu chuẩn đã được phê chuẩn, có tính đến MEL và CDL (nếu có) đối với loại tàu bay;

(3) Đảm bảo các thiết bị khai thác và thiết bị khẩn nguy cần thiết cho chuyến bay dự dịnh trong điều kiện hoạt động tốt;

(4) Thực hiện tất cả các công việc bảo dưỡng phù hợp với chương trình bảo dưỡng của Người khai thác đã được phê chuẩn;

Thực hiện phân tích tính hiệu quả của chương trình bảo dưỡng đã được phê chuẩn của Người khai thác.

(5) Đảm bảo thực hiện tất cả các chỉ lệnh khai thác, chỉ lệnh kỹ thuật và tất cả các yêu cầu về duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay khác do Cục HKVN yêu cầu;

(6) Đảm bảo thực hiện cải tiến phù hợp với tiêu chuẩn phê chuẩn và, đối với các cải tiến không bắt buộc, phải thiết lập chính sách áp dụng các cải tiến này; và

(7) Thực hiện rà soát công tác bảo dưỡng 4 tháng một lần đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 2730 kg và 6 tháng một lần đối với tàu bay có tải trọng cất cánh nhỏ hơn 2730 kg và cấp Giấy chứng nhận rà soát bảo dưỡng để đưa vào hồ sơ tàu bay;

(8) Đảm bảo mức cung ứng các thiết bị, khí tài và vật tư cần thiết cho các đội tàu bay khai thác;

(9) Đảm bảo tất cả thiết bị lắp trên tàu bay, các vật tư, khí tài sử dụng cho công việc khai thác, bảo dưỡng tàu bay phải được cung cấp từ các nhà cung ứng được phê chuẩn phù hợp với các quy trình do Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận; người có AOC thông báo cho Cục HKVN danh sách các nhà cung ứng vật tư khí tài bảo dưỡng tàu bay đã được phê chuẩn.

(c) Người có AOC phải đảm bảo Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay của tàu bay đáp ứng:

(1) Các yêu cầu trong khoản (a);

(2) Thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận; và

(3) Các điều kiện bảo dưỡng khác quy định trong Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

(d) Người có AOC phải đảm bảo các yêu cầu trong khoản (a) được thực hiện phù hợp với các quy trình đã được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận.

(e) Người có AOC phải đảm bảo việc bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, và cải tiến tàu bay/các sản phẩm hàng không được thực hiện phù hợp với tài liệu kiểm soát bảo dưỡng và/hoặc các hướng dẫn hiện hành đối với việc duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, và các quy chế hàng không áp dụng.

(f) Người có AOC có thể thỏa thuận với cá nhân hoặc tổ chức khác để bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, hoặc cải tiến, nhưng người có AOC phải chịu trách nhiệm đối với tất cả các công việc được thực hiện theo thỏa thuận này.

12.225. PHÊ CHUẨN VÀ CHẤP THUẬN CHƯƠNG TRÌNH VÀ HỆ THỐNG BẢO DƯỠNG

(a) Người có AOC chỉ được khai thác tàu bay khi tàu bay và các bộ phận lắp trên tàu bay đó đã được bảo dưỡng và cho phép vào khai thác bởi tổ chức bảo dưỡng hoặc hệ thống bảo dưỡng tương đương được Cục HKVN phê chuẩn phù hợp với Phần 5, trừ công tác kiểm tra trước khi bay.

(b) Đối với tàu bay không đăng ký tại Việt Nam, hệ thống bảo dưỡng phải được quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn, và phê chuẩn này phải được Cục HKVN chấp thuận.

(c) Khi Cục HKVN hoặc quốc gia đăng ký chấp thuận hệ thống bảo dưỡng tương đương, người được chỉ định ký cho phép tàu bay vào khai thác sau bảo dưỡng phải có Giấy chứng nhận được cấp theo quy chế cấp phép cho nhân viên hoặc quy chế về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của quốc gia đăng ký phù hợp với Phụ ước 1 của Công ước Chi-ca-go.

(d) Tàu bay được cấp Giấy chứng nhận loại với cấu hình chỗ ngồi hành khách tối đa là 9 chỗ, không tính chỗ ngồi người lái, phải:

(1) Kiểm tra và bảo dưỡng phù hợp với các điều khoản tại Phần 4;

(2) Tuân thủ chương trình bảo dưỡng của nhà sản xuất đã được Cục HKVN phê chuẩn đối với tàu bay, động cơ, cánh quạt, thiết bị điều chỉnh cánh quạt, cánh quay và thiết bị khẩn nguy của tàu bay.

Ghi chú: Chương trình bảo dưỡng của nhà sản xuất nói tại Phần này là chương trình trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng hoặc trong hướng dẫn bảo dưỡng do nhà sản xuất soạn thảo theo yêu cầu của quy chế đối với tàu bay, động cơ, cánh quạt, thiết bị điều chỉnh cánh quạt, cánh quay và thiết bị khẩn nguy của tàu bay.

12.227. TÀI LIỆU ĐIỀU HÀNH BẢO DƯỠNG

(a) Người có AOC phải cung cấp cho Cục HKVN và quốc gia đăng ký, nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam, tài liệu điều hành bảo dưỡng dành cho nhân viên khai thác và nhân viên bảo dưỡng liên quan và các sửa đổi tiếp theo, trong tài liệu miêu tả chi tiết cơ cấu tổ chức bảo dưỡng, bao gồm:

(1) Giám đốc điều hành và những người được bổ nhiệm chịu trách nhiệm đối với hệ thống bảo dưỡng.

(2) Các quy trình phải tuân thủ nhằm đáp ứng trách nhiệm bảo dưỡng quy định trong Phần này, trừ khi người có AOC cũng là tổ chức bảo dưỡng tàu bay (AMO), thực hiện chức năng của hệ thống chất lượng. Các quy trình này có thể đưa vào trong tài liệu hướng dẫn quy trình của AMO.

(3) Quy trình báo cáo hỏng hóc theo yêu cầu tại Phần 4 tới Cục HKVN, quốc gia đăng ký và quốc gia thiết kế, chế tạo tàu bay trong vòng 72 giờ kể từ khi phát hiện hỏng hóc. Các hỏng hóc yêu cầu phải thông báo ngay lập tức cho Cục HKVN bằng điện thoại/telex/fax và sau đó gửi báo cáo bằng văn bản trong thời gian nhanh nhất nhưng không được chậm hơn 72 giờ kể từ khi phát hiện, bao gồm:

(i) Hỏng hóc cấu trúc cơ bản;

(ii) Hỏng hệ thống điều khiển;

(iii) Cháy trên tàu bay;

(iv) Hỏng cấu trúc động cơ; và

(v) Các mối đe dọa mất an toàn được coi là có thể xảy ra.

(b) Nội dung của tài liệu phải tuân thủ nguyên tắc yếu tố con người.

(c) Tài liệu phải được xem xét hoặc sửa đổi khi cần nhằm đảm bảo các thông tin trong tài liệu được cập nhật kịp thời.

(d) Người có AOC phải kịp thời trang bị tài liệu điều hành bảo dưỡng hoặc các phần cần thiết của tài liệu cùng với các sửa đổi cho tất cả các cá nhân và tổ chức yêu cầu phải sử dụng tài liệu này.

(e) Người có AOC không được cung cấp cho nhân viên của mình sử dụng trong vận tải hàng không thương mại tài liệu điều hành bảo dưỡng hoặc các phần của tài liệu khi chưa được Cục HKVN xem xét và phê chuẩn.

(f) Người có AOC phải cung cấp cho Cục HKVN và quốc gia đăng ký, nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam, bản sao tài liệu điều hành bảo dưỡng, các sửa đổi của tài liệu trước khi đưa vào sử dụng.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.227 về nội dung tài liệu điều hành bảo dưỡng.

12.230. THÔNG TIN/DỮ LIỆU BẮT BUỘC ĐỐI VỚI TÀI LIỆU ĐIỀU HÀNH BẢO DƯỠNG

(a) Người có AOC phải đưa các thông tin bắt buộc sửa đổi của Cục HKVN hoặc của quốc gia đăng ký, nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam, vào tài liệu điều hành bảo dưỡng càng sớm càng tốt, nhưng không chậm hơn 30 ngày ngay sau khi nhận được các thông tin bắt buộc này, và trình Cục HKVN để phê chuẩn.

(b) Người có AOC phải kịp thời thông báo và cung cấp cho Cục HKVN bản sao các thông tin bắt buộc nhận được từ quốc gia đăng ký hoặc từ nhà sản xuất.

12.233. QUẢN LÝ BẢO DƯỠNG

(a) Người có AOC đồng thời là tổ chức bảo dưỡng tàu bay có thể thực hiện các yêu cầu bảo dưỡng quy định tại điểm (2), (3), (5), và (6) của khoản (b) của Điều 12.223.

(b) Người có AOC không đồng thời là tổ chức bảo dưỡng phải thực hiện các trách nhiệm quy định tại điểm (2), (3), (5) và (6), khoản (b) của Điều 12.223 bằng cách áp dụng:

(1) Hệ thống bảo dưỡng tương đương được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận; hoặc

(2) Hợp đồng bảo dưỡng bằng văn bản với tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn, trong đó nêu chi tiết các chức năng bảo dưỡng yêu cầu và xác định trách nhiệm quản lý chất lượng và được Cục HKVN chấp thuận hoặc phê chuẩn.

(c) Người có AOC phải tuyển dụng một hoặc nhiều nhân viên được Cục HKVN chấp thuận nhằm đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng được thực hiện theo tiêu chuẩn phê chuẩn, đáp ứng các yêu cầu bảo dưỡng nêu tại Điều 12.223 và thỏa mãn các yêu cầu trong tài liệu điều hành bảo dưỡng của Người khai thác và đảm bảo thực hiện các chức năng của hệ thống chất lượng.

(d) Người có AOC phải cung cấp tiện nghi văn phòng phù hợp tại vị trí phù hợp cho các nhân viên nêu tại khoản (c) nói trên.

(e) Người khai thác bay taxi cơ bản và taxi 1 người lái không yêu cầu phải tuyển dụng nhân viên bảo dưỡng, nhưng phải ký hợp đồng với các nhân viên và cơ sở bảo dưỡng được Cục HKVN chấp thuận.

12.235. HỆ THỐNG CHẤT LƯỢNG BẢO DƯỠNG

(a) Hệ thống chất lượng bảo dưỡng của người có AOC phải bao gồm tối thiểu các chức năng sau đây:

(1) Theo dõi các hoạt động đang được thực hiện phù hợp với các quy trình đã được chấp thuận;

(2) Đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng theo hợp đồng, nếu có, được thực hiện phù hợp với hợp đồng;

(3) Theo dõi tính liên tục tuân thủ với các yêu cầu bảo dưỡng; và

(4) Theo dõi sự tuân thủ và đầy đủ của các quy trình yêu cầu nhằm đảm bảo thực hành bảo dưỡng an toàn, tàu bay và các sản phẩm tàu bay đủ điều kiện bay.

Ghi chú: Theo dõi việc tuân thủ phải bao gồm cả hệ thống phản hồi đến giám đốc điều hành nhằm đảm bảo biện pháp khắc phục khi cần thiết.

(b) Hệ thống chất lượng bảo dưỡng của người có AOC phải có chương trình đảm bảo chất lượng bao gồm các quy trình để xác minh tất cả các hoạt động bảo dưỡng được thực hiện phù hợp với các yêu cầu, tiêu chuẩn và quy trình áp dụng.

(c) Hệ thống quản lý chất lượng bảo dưỡng của Người khai thác đồng thời là tổ chức bảo dưỡng tàu bay có thể kết hợp với các yêu cầu của tổ chức bảo dưỡng và trình Cục HKVN để phê chuẩn hoặc chấp thuận và trình quốc gia đăng ký đối với các tàu bay không đăng ký tại Việt Nam.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.235 các yêu cầu bổ sung về hệ thống chất lượng đối với các hoạt động bảo dưỡng.

(d) Người khai thác bay taxi cơ bản và Người khai thác bay taxi 1 người lái không yêu cầu phải có hệ thống chất lượng bảo dưỡng, nhưng phải sử dụng phương pháp quản lý chất lượng bảo dưỡng tương đương được quy định tại Điều này.

12.237. GHI NHẬT KÝ KỸ THUẬT TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC

(a) Người thực hiện công việc bảo dưỡng nhằm khắc phục các hỏng hóc tàu bay/sản phẩm tàu bay đe dọa tới an toàn của chuyến bay phải ghi các công việc thực hiện vào phần bảo dưỡng trong nhật ký kỹ thuật tàu bay.

(b) Người có AOC phải có quy trình giữ đầy đủ các bản sao nhật ký kỹ thuật trên tàu bay tại nơi mà mỗi thành viên tổ lái có thể sử dụng dễ dàng và phải đưa quy trình này vào tài liệu khai thác của Người khai thác.

12.240. HỒ SƠ BẢO DƯỠNG

(a) Người có AOC phải thiết lập hệ thống lưu giữ các tài liệu sau đây theo mẫu được Cục HKVN chấp thuận:

(1) Tổng thời gian khai thác (giờ, thời gian theo lịch và số lần cất hạ cánh) của tàu bay và các thiết bị có thọ mệnh;

(2) Tình trạng tuân thủ tất cả các yêu cầu về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay bắt buộc hiện hành;

(3) Các chi tiết phù hợp về cải tiến và sửa chữa tàu bay và các thiết bị chính của tàu bay;

(4) Thời gian khai thác (giờ, thời gian theo lịch và số lần cất hạ cánh) của tàu bay và các thiết bị có quy định thời gian đại tu;

(5) Tình trạng tuân thủ chương trình bảo dưỡng hiện thời của tàu bay; và

(6) Hồ sơ bảo dưỡng chi tiết cho thấy các yêu cầu về ký cho phép tàu bay vào khai thác sau bảo dưỡng được tuân thủ.

(b) Người có AOC phải đảm bảo lưu giữ các tài liệu trên:

(1) Tối thiểu 12 tháng sau khi tàu bay và các thiết bị có liên quan nêu tại điểm (1), (2), (3), (4), (5), khoản (a) của Điều này không còn được sử dụng; hoặc

(2) Tối thiểu 12 tháng đối với các nội dung nêu tại điểm (6), khoản (a) của Điều này sau khi ký hoàn thành bảo dưỡng; hoặc

(3) Khoảng thời gian tối thiểu khác theo quy định của Cục HKVN, chọn giá trị cao hơn.

(c) Người có AOC phải đảm bảo trong trường hợp tạm thời thay đổi Người khai thác các hồ sơ quy định tại khoản (a) của Điều này phải được chuyển cho Người khai thác mới.

(d) Người có AOC phải đảm bảo khi tàu bay được chuyển giao vĩnh viễn từ Người khai thác này sang cho Người khai thác khác, các hồ sơ nói tại khoản (a) của Điều này cũng được chuyển theo.

(e) Mẫu nhật ký kỹ thuật tàu bay và các sửa đổi tiếp theo phải được Cục HKVN phê chuẩn.

12.243. KÝ CHO PHÉP VÀO KHAI THÁC HOẶC GHI CHÉP SAU BẢO DƯỠNG TRONG NHẬT KÝ KỸ THUẬT

(a) Người có AOC không được khai thác tàu bay trừ khi tàu bay được bảo dưỡng và cho phép vào khai thác bởi tổ chức được phê chuẩn theo quy định tại Phần 5 hoặc bởi hệ thống tương đương, tổ chức bảo dưỡng hoặc hệ thống tương đương này phải được:

(1) Được Cục HKVN phê chuẩn; và

(2) Được quốc gia đăng ký chấp thuận (nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam).

(b) Người có AOC sử dụng hệ thống tương đương không được khai thác tàu bay sau khi ký cho phép vào khai thác như nói tại khoản (a) của Điều này trừ khi việc ký cho phép vào khai thác do cá nhân được cấp Giấy chứng nhận và năng định phù hợp với các phần liên quan thực hiện. Việc ký sau bảo dưỡng và/hoặc ký xác nhận đủ điều kiện bay phải được thực hiện phù hợp với các quy trình của tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng.

(c) Người có AOC sử dụng tổ chức AMO không được khai thác tàu bay sau khi ký cho phép vào khai thác như nói tại khoản (a) của Điều này trừ khi đã ghi đầy đủ các nội dung liên quan phù hợp với các quy trình được Cục HKVN chấp thuận trong tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng.

(d) Người có AOC phải cung cấp cho người chỉ huy tàu bay một bản sao xác nhận hoàn thành bảo dưỡng cho phép tàu bay vào khai thác, và phải đảm bảo việc cho phép này đã được ghi vào mục bảo dưỡng trong nhật ký kỹ thuật.

12.245. CẢI TIẾN VÀ SỬA CHỮA

(a) Tất cả các hoạt động cải tiến và sửa chữa phải tuân thủ các yêu cầu đủ điều kiện bay đã được Cục HKVN hoặc quốc gia đăng ký, nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam, chấp thuận và phải đáp ứng các yêu cầu sau:

(1) Phải thiết lập phương thức nhằm đảm bảo lưu giữ các dữ liệu chứng minh hỗ trợ cho việc tuân thủ các yêu cầu tiêu chuẩn đủ điều kiện bay.

(2) Trường hợp sửa chữa hoặc cải tiến lớn, các công việc phải được thực hiện theo các dữ liệu kỹ thuật đã được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Người có AOC đã được phép thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, và cải tiến đối với tàu bay, khung sườn, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị theo các phạm vi khai thác được phê chuẩn, khi ký cho phép một tàu bay đăng ký tại Việt Nam vào khai thác sau sửa chữa hoặc cải tiến lớn phải sử dụng AMT có Giấy chứng nhận còn hiệu lực với năng định về khung sườn và động cơ tàu bay và phải được huấn luyện theo Phần 4.

(c) Người có AOC phải báo cáo về các sửa chữa, cải tiến lớn đối với tàu bay, khung sườn, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị ngay sau khi hoàn thành các công việc này.

(d) Người có AOC phải nộp bản sao báo cáo của từng công việc sửa chữa, cải tiến lớn cho Cục HKVN và phải lưu giữ các báo cáo sửa chữa lớn phục vụ cho công việc kiểm tra.

12.247. CHƯƠNG TRÌNH BẢO DƯỠNG TÀU BAY

(a) Người có AOC đề nghị phê chuẩn cho phép khai thác tàu bay lớn hoặc tàu bay động cơ tuốc-bin phản lực hoặc tàu bay được cấp Giấy chứng nhận loại với nhiều hơn 10 ghế hành khách phải cung cấp chương trình bảo dưỡng được quốc gia đăng ký phê chuẩn cho nhân viên khai thác và bảo dưỡng sử dụng. Chương trình bảo dưỡng phải chứa đựng đầy đủ các thông tin quy định của Cục HKVN.

(b) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của người có AOC và các sửa đổi tiếp theo phải được Cục HKVN phê chuẩn trước khi sử dụng. Nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam, việc chấp thuận của Cục HKVN sẽ là điều kiện trước khi quốc gia đăng ký phê chuẩn, hoặc khi người có AOC tuân thủ các khuyến cáo của quốc gia đăng ký, nếu phù hợp.

(c) Chương trình bảo dưỡng phải được xây dựng trên cơ sở các thông tin bảo dưỡng do quốc gia thiết kế hoặc tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế loại cấp và các kinh nghiệm áp dụng khác.

(d) Việc soạn thảo và áp dụng chương trình bảo dưỡng phải tuân thủ các nguyên tắc yếu tố con người.

(e) Người có AOC phải đảm bảo tàu bay được bảo dưỡng phù hợp với chương trình bảo dưỡng đã phê chuẩn, bao gồm các nội dung:

(1) Các công việc bảo dưỡng và thời hạn thực hiện chúng, có tính đến kế hoạch khai thác tàu bay;

(2) Chương trình duy trì tính toàn vẹn cấu trúc, nếu áp dụng;

(3) Các quy trình áp dụng khi có sự thay đổi và sai lệch so với các quy định tại điểm (1) và (2), khoản (e) và (e)(2) của Điều này; và

(4) Chương trình độ tin cậy và theo dõi trạng thái, miêu tả hệ thống tàu bay, thiết bị và hệ thống tạo lực đẩy.

(f) Xác định các công việc bảo dưỡng và thời gian thực hiện bắt buộc quy định trong thiết kế loại.

(g) Xác định các công việc bảo dưỡng lặp lại thực hiện trong thời gian bắt buộc theo yêu cầu thiết kế loại.

Ghi chú: Chương trình bảo dưỡng phải dựa trên cơ sở các thông tin bảo dưỡng do quốc gia thiết kế hoặc tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế loại cấp và các kinh nghiệm áp dụng khác.

(h) Phê chuẩn chương trình bảo dưỡng và các sửa đổi tiếp theo do Cục HKVN cấp phải được đưa vào phần năng định khai thác của Người khai thác.

(i) Người có AOC phải cung cấp bản sao chương trình bảo dưỡng và tất cả các sửa đổi tiếp theo cho các nhân viên và các tổ chức thực hiện công việc bảo dưỡng trên tàu bay.

(j) Người có AOC phải kịp thời cung cấp bản sao tất cả các sửa đổi của chương trình bảo dưỡng cho các tổ chức và cá nhân đã được nhận chương trình bảo dưỡng.

(k) Người có AOC không được để nhân viên của mình sử dụng trong vận tải hàng không thương mại chương trình bảo dưỡng hoặc các phần của chương trình khi chưa được Cục HKVN xem xét và phê chuẩn.

(l) Cục HKVN sẽ yêu cầu người có AOC phải đưa chương trình độ tin cậy vào chương trình bảo dưỡng khi thấy cần thiết. Khi được Cục HKVN yêu cầu, người có AOC phải đưa các quy trình và thông tin nói trên vào tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng.

(m) Người có AOC phải có chương trình kiểm tra và chương trình bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, và cải tiến nhằm đảm bảo:

(1) Công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, và cải tiến đã thực hiện phù hợp với tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng của Người khai thác;

(2) Tàu bay được ký cho phép vào khai thác đủ điều kiện bay.

(n) Cục HKVN có thể sửa đổi bất cứ đặc điểm kỹ thuật nào đã phê chuẩn theo quy định của chương này nhằm cho phép ký hoàn thành bảo dưỡng và sử dụng các thiết bị khung sườn, hệ thống tạo lực đẩy, thiết bị, thiết bị dự trữ được những người thuê ở nước ngoài không có Giấy chứng nhận kỹ thuật viên Việt Nam bảo dưỡng, thay thế, hoặc kiểm tra.

(o) Người có AOC đã được cho phép như nêu tại khoản (n) trên đây phải thực hiện giám sát cơ sở vật chất và thực hành nhằm đảm bảo các công việc thực hiện trên thiết bị nói trên phù hợp với tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng.

12.250. TÀI LIỆU TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY BẮT BUỘC ĐỐI VỚI CHƯƠNG TRÌNH BẢO DƯỠNG TÀU BAY

(a) Người có AOC phải đưa các tài liệu bắt buộc sửa đổi của Cục HKVN vào chương trình bảo dưỡng càng sớm càng tốt nhưng không chậm hơn 30 ngày kể từ khi nhận được các thông tin bắt buộc này, và trình tài liệu đã sửa đổi lên Cục HKVN để phê chuẩn.

12.253 QUYỀN THỰC HIỆN VÀ PHÊ CHUẨN BẢO DƯỠNG, BẢO DƯỠNG PHÒNG NGỪA VÀ CẢI TIẾN

(a) Người có AOC không được phê chuẩn là tổ chức bảo dưỡng có thể thực hiện và phê chuẩn các công việc bảo dưỡng thường lệ và không thường lệ, bảo dưỡng phòng ngừa hoặc kiểm tra để ký hoàn thành bảo dưỡng nếu được cho phép trong phần phạm vi khai thác của Người khai thác và quy định trong tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng hoặc chương trình bảo dưỡng.

(b) Người có AOC có thể ký thỏa thuận với 1 tổ chức bảo dưỡng tàu bay có năng định phù hợp về việc thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa hoặc cải tiến tàu bay, khung sườn tàu bay, động cơ, cánh quạt, thiết bị hoặc các bộ phận của chúng như quy định trong tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng hoặc chương trình bảo dưỡng.

(c) Người có AOC không được phê chuẩn là tổ chức bảo dưỡng phải sử dụng các cá nhân có năng định và Giấy chứng nhận phù hợp theo các quy định liên quan trong Phần 4 và Phần 7 để ký xác nhận bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa sau khi thực hiện hoặc giám sát bảo dưỡng theo các dữ liệu bảo dưỡng đã được Cục HKVN phê chuẩn.

12.255. YÊU CẦU ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KIỂM TRA BẢO DƯỠNG BẮT BUỘC

(a) Người khai thác không được cho phép nhân viên thực hiện công việc kiểm tra bảo dưỡng trừ khi người đó đã được huấn luyện đầy đủ, được cấp Giấy chứng nhận phù hợp và được ủy quyền thực hiện công việc kiểm tra.

(b) Người khai thác không được cho phép nhân viên thực hiện công việc kiểm tra bảo dưỡng theo yêu cầu trừ khi người thực hiện công việc kiểm tra tuân thủ quy trình và các yêu cầu quy định của hệ thống chất lượng hoặc hệ thống quản lý chất lượng đã phê chuẩn.

(c) Không ai được thực hiện kiểm tra bảo dưỡng theo yêu cầu đối với công việc bảo dưỡng mà mình đã thực hiện.

(d) Người có AOC phải duy trì, hoặc phải xác định rằng mỗi tổ chức AMO mà mình ký thỏa thuận thực hiện kiểm tra có danh sách những người đã được huấn luyện, có đủ khả năng và được ủy quyền để thực hiện công việc kiểm tra yêu cầu:

(1) Phải nêu tên, chức danh, và công việc kiểm tra mà những người nêu trên được phép thực hiện.

(2) Người khai thác (hoặc tổ chức AMO đã ký thỏa thuận thực hiện kiểm tra) phải có ủy quyền bằng văn bản cho từng người được ủy quyền, trong đó nêu phạm vi trách nhiệm, quyền hạn và giới hạn kiểm tra.

(3) Phải nộp danh sách người được ủy quyền kiểm tra cho Cục HKVN khi được yêu cầu.

12.257. CÁC YÊU CẦU VỀ CHỨNG CHỈ ĐỐI VỚI KỸ THUẬT VIÊN CỦA NGƯỜI KHAI THÁC SỬ DỤNG HỆ THỐNG BẢO DƯỠNG TƯƠNG ĐƯƠNG

(a) Người chịu trách nhiệm trực tiếp đối với công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, hoặc cải tiến đối với tàu bay, khung sườn tàu bay, động cơ, cánh quạt, thiết bị hoặc các phụ tùng của tàu bay, và người thực hiện công việc kiểm tra theo yêu cầu và ký cho phép vào khai thác sau bảo dưỡng, phải được cấp Giấy chứng nhận và năng định kỹ thuật viên hoặc chuyên gia sửa chữa phù hợp theo các quy định liên quan trong Phần 5 và Phần 7, và phải được Cục HKVN chấp thuận.

(b) Người chịu trách nhiệm trực tiếp phải có mặt tại nơi bảo dưỡng, không phải theo dõi và chỉ đạo từng công nhân một cách liên tục song phải có mặt để trao đổi ý kiến và ra quyết định đối với các vấn đề đòi hỏi phải có hướng dẫn hoặc quyết định của cấp cao hơn.

Chú ý: Người "chịu trách nhiệm trực tiếp" là người được phân công ở vị trí chịu trách nhiệm đối với các công việc trong xưởng hoặc tại các trạm thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, cải tiến hoặc các chức năng khác có ảnh hưởng đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay.

Cục HKVN xem xét, cấp AOC cho người khai thác tàu bay là đồng thời phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác (bao gồm các yêu cầu về chứng chỉ đối với kỹ thuật viên của Người khai thác sử dụng hệ thống bảo dưỡng tương đương...). Khi có những sửa đổi, bổ sung tài liệu này của người khai thác thì áp dụng như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.013 QUY ĐỊNH VỀ THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Đối với tài liệu liên quan đến khai thác tàu bay, người đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay vận tải hàng không thương mại gửi 01 bộ hồ sơ

trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay vận tải hàng không thương mại bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay; phải bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật (giám đốc điều hành); loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác; loại hình khai thác; loại, kiểu tàu bay khai thác.

(2) Tài liệu miêu tả tổ chức quản lý;

(3) Họ tên của các cán bộ quản lý chính, bao gồm những người chịu trách nhiệm về khai thác bay, về hệ thống bảo dưỡng, về huấn luyện tổ bay và các hoạt động khai thác trên mặt đất cùng với kinh nghiệm và khả năng chuyên môn của họ;

(4) Tài liệu hướng dẫn khai thác.

(b) Đối với hệ thống bảo dưỡng tàu bay, người đề nghị phải cung cấp các tài liệu cùng với hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác lần đầu tiên, và trong trường hợp cần thiết, hồ sơ đề nghị sửa đổi hoặc gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác đối với từng loại máy bay mới được đưa vào khai thác:

(1) Giải trình quản lý tổ chức bảo dưỡng;

(2) Chương trình bảo dưỡng máy bay của Người khai thác;

(3) Nhật ký kỹ thuật máy bay;

(4) Kiểu loại và số lượng tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam;

(5) Ngoài quy định tại điểm (4), khoản (b) của Phụ lục này, Người khai thác có thể khai thác máy bay được đăng ký tại quốc gia khác khi có sự thỏa thuận chuyển giao trách nhiệm (chức năng) giám sát an toàn giữa Cục HKVN với nhà chức trách của quốc gia đăng ký theo quy định của điều 83bis Công ước Chi-ca-go;

(6) Hợp đồng bảo dưỡng giữa Người khai thác với các tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với Phần 5.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.023 THỦ TỤC GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người khai thác nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phải gửi về Cục HKVN ít nhất 30 ngày trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật (giám đốc điều hành); loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác; loại hình khai thác; loại, kiểu tàu bay khai thác;

(2) Báo cáo về những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.023 THỦ TỤC SỬA ĐỔI, BỔ SUNG GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người khai thác phải gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN nêu rõ nội dung đề nghị sửa đổi, bổ sung. Hồ sơ đề nghị sửa đổi, bổ sung phải được gửi ít nhất 30 ngày trước ngày Giấy chứng nhận khai thác tàu bay sửa đổi, bổ sung dự kiến sẽ có hiệu lực. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị sửa đổi, bổ sung năng định khai thác, loại tàu bay hoặc tàu bay của Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay. Trong đơn nêu rõ nội dung đề nghị sửa đổi, bổ sung;

(2) Các tài liệu sửa đổi, bổ sung có liên quan.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.033 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN CHO NGƯỜI KHAI THÁC BAY TAXI MỘT NGƯỜI LÁI

(a) Quy trình cấp Giấy chứng nhận đầy đủ lần đầu phải được Cục HKVN thực hiện đối với người xin cấp AOC tàu bay một động cơ.

(b) Các trường hợp miễn trừ trong Phần 12 đối với khai thác bay taxi 1 người lái có thể coi là dành cho những Người khai thác có đội ngũ người lái ít hơn 3 người chỉ huy tàu bay được huấn luyện đầy đủ.

(c) Tàu bay phải có khả năng duy trì các yêu cầu tính năng đối với loại hình khai thác này.

(d) Không Người khai thác nào được phép khai thác tàu bay theo quy tắc bay bằng thiết bị (IFR) hoặc bay đêm với 1 người lái trừ khi:

(1) Tài liệu hướng dẫn bay không yêu cầu tổ lái phải có nhiều hơn 1 người lái;

(2) Tàu bay là loại tàu bay cánh quạt;

(3) Cấu hình số ghế hành khách tối đa được phê chuẩn là 9 ghế;

(4) Trọng lượng cất cánh tối đa được cấp Giấy chứng nhận không quá 5700kg;

(5) Đối với khai thác theo quy tắc IFR và khai thác bay đêm 1 người lái tàu bay phải được trang bị như quy định tại Phần 6; và

(6) Người lái chỉ huy thỏa mãn các yêu cầu về kinh nghiệm, huấn luyện, kiểm tra và kinh nghiệm hiện tại quy định trong Phần 14, kể cả thực hiện hướng dẫn thoát hiểm khẩn nguy, sử dụng tự động lái khi khai thác theo quy tắc IFR, và sử dụng tài liệu dẫn đường tóm tắt.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.033 KHAI THÁC BAY BAN ĐÊM VÀ KHAI THÁC BAY TRONG ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG BAY BẰNG THIẾT BỊ (IMC) - LOẠI TÀU BAY 1 ĐỘNG CƠ TUỐC-BIN

(a) Các yêu cầu về khai thác và tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được nêu sau đây là nhằm mục đích đảm bảo tính hiệu lực của hồ sơ người đề nghị cấp AOC để khai thác loại tàu bay một động cơ tuốc-bin trong vận tải hàng không thương mại ban đêm và trong điều kiện IMC:

1. Độ tin cậy của động cơ tuốc-bin

(a) Độ tin cậy của động cơ tuốc-bin phải được chứng minh là có tỷ lệ mất công suất nhỏ hơn một trên 100 000 giờ động cơ.

Ghi chú: Khái niệm "Mất công suất" được sử dụng trong Phần này có nghĩa là mất công suất do nguyên nhân hỏng động cơ, sai sót trong thiết kế hoặc lắp đặt thiết bị động cơ, kể cả thiết kế và lắp đặt hệ thống nhiên liệu và hệ thống kiểm soát động cơ.

(b) Người khai thác phải chịu trách nhiệm theo dõi xu hướng tiến triển của động cơ.

(c) Để giảm thiểu khả năng hỏng động cơ trong khi bay, động cơ phải được trang bị:

(1) Hệ thống đánh lửa tự động kích hoạt, hoặc kích hoạt bằng tay khi cất cánh và hạ cánh, trong khi bay, trong điều kiện độ ẩm cao;

(2) Hệ thống phát hiện mùn kim thuộc hoặc hệ thống tương đương theo dõi động cơ, hộp truyền động, hộp giảm chấn, hệ thống này bao gồm cả đồng hồ cảnh báo trong buồng lái; và

(3) Thiết bị kiểm soát động cơ khẩn nguy cho phép duy trì hoạt động của động cơ trong phạm vi công suất đủ để hoàn tất chuyến bay một cách an toàn trong trường hợp có thể xảy ra hỏng hóc bộ phận kiểm soát nhiên liệu.

2. Các hệ thống và thiết bị

(a) Loại tàu bay một động cơ tuốc-bin được phê chuẩn khai thác đêm và/hoặc trong điều kiện IMC phải được trang bị các thiết bị và hệ thống sau đây nhằm đảm bảo bay an toàn và trợ giúp hạ cánh bắt buộc an toàn khi hỏng động cơ trong tất cả các điều kiện khai thác cho phép.

(b) Hai hệ thống phát điện riêng biệt, mỗi hệ thống phải có khả năng kết hợp liên tục các phụ tải điện trong khi bay cho các đồng hồ, thiết bị và hệ thống sử dụng khi bay đêm và/hoặc bay trong điều kiện IMC:

(1) Một đồng hồ khí áp vô tuyến;

(2) Một hệ thống cung cấp điện khẩn nguy cung cấp đủ công suất trong khoảng thời gian cần thiết sau khi mất tất cả các nguồn công suất nhằm đảm bảo tối thiểu:

(i) Duy trì hoạt động của các thiết bị thiết yếu của chuyến bay, hệ thống liên lạc và dẫn đường trong khi giảm thấp từ độ cao tối đa được cấp Giấy chứng nhận trong thế bay liệng cho đến khi kết thúc hạ cánh;

(ii) Hạ thấp cánh tà trước và càng, nếu áp dụng;

(iii) Cung cấp nguồn điện cho bộ phận sưởi ấm của một phi công, nguồn điện này phải phục vụ việc làm cho đồng hồ tốc độ của phi công đó ở trạng thái dễ nhìn.

(iv) Cung cấp công suất cho đèn hạ cánh quy định ở 2 (i);

(v) Cung cấp công suất cho để khởi động 1 động cơ, nếu áp dụng; và

(vi) Cung cấp công suất cho đồng hồ khí áp vô tuyến.

(3) 2 đồng hồ chỉ thế bay được cung cấp công suất từ 2 nguồn độc lập;

(4) Phương tiện để khởi động lại động cơ ít nhất 1 lần;

(5) Ra đa thời tiết trên tàu bay;

(6) Một hệ thống dẫn đường khu vực được cấp Giấy chứng nhận có khả năng lập chương trình vị trí các sân bay và các khu vực hạ cánh bắt buộc an toàn, và ngay lập tức đưa ra các thông tin về vệt bay và khoảng cách tới các sân bay đó.

(7) Đối với khai thác chở khách, phải trang bị chỗ ngồi hành khách và khung ghế đáp ứng các tiêu chuẩn tính năng kiểm tra động học và được trang bị dây quàng vai, hoặc đai an toàn với dây quàng chéo qua vai cho tất cả những người ngồi trên

tàu bay để giảm độ cao sau khi động cơ hỏng tại thời điểm tàu bay dạt xuống tối đa từ độ cao tối đa được cấp Giấy chứng nhận xuống tới độ cao không cần phải sử dụng ô-xy bổ sung;

(8) Một đèn hạ cánh độc lập so với càng cung cấp đủ ánh sáng cho khu vực chạm bánh khi hạ cánh bắt buộc ban đêm; và

(9) Một hệ thống cảnh báo cháy động cơ.

3. Danh mục thiết bị tối thiểu

(a) Danh mục thiết bị tối thiểu của Người khai thác phải được Cục HKVN phê chuẩn để xác định các thiết bị khai thác yêu cầu đối với bay đêm hoặc bay trong điều kiện IMC, và bay ngày/trong điều kiện VMC.

4. Các thông tin trong tài liệu hướng dẫn bay

(a) Tài liệu hướng dẫn bay phải bao gồm các giới hạn, phương thức, tình trạng phê chuẩn và các thông tin khác liên quan đến hoạt động khai thác của tàu bay một động cơ tuốc-bin ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC.

5. Báo cáo sự cố

(a) Người khai thác được phê chuẩn khai thác tàu bay một động cơ tuốc-bin ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC phải báo cáo Cục HKVN các hỏng hóc lớn, các hoạt động sai chức năng hoặc sai sót để Cục HKVN thông báo cho quốc gia thiết kế về các sự cố này.

(b) Cục HKVN sẽ xem xét các dữ liệu an toàn và theo dõi các thông tin độ tin cậy để có thể đưa ra các biện pháp cần thiết nhằm đảm bảo đạt được mức an toàn dự định.

(c) Cục HKVN sẽ thông báo các sự cố lớn và xu hướng tiến triển của các vấn đề cụ thể cho chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại và quốc gia thiết kế.

6. Lập kế hoạch khai thác

(a) Khi lập kế hoạch tuyến đường bay Người khai thác phải chú ý đến các thông tin đánh giá tuyến đường và khu vực khai thác dự định liên quan, bao gồm các nội dung sau:

(1) Thực tế địa hình sẽ bay qua, địa hình tiềm tàng nơi có thể thực hiện hạ cánh bắt buộc an toàn trong trường hợp xảy ra hỏng động cơ hoặc các hỏng hóc lớn khác;

(2) Các thông tin thời tiết, bao gồm cả các ảnh hưởng khí tượng theo mùa hoặc các ảnh hưởng khí tượng bất lợi khác có thể tác động đến chuyến bay; và

(3) Các tiêu chí và giới hạn khác theo quy định của Cục HKVN.

(b) Người khai thác phải xác định các sân bay hoặc khu vực hạ cánh bắt buộc an toàn sử dụng trong trường hợp hỏng động cơ, và vị trí của các sân bay, khu vực này phải được lập chương trình trong hệ thống dẫn đường khu vực.

Ghi chú 1: Hạ cánh bắt buộc "an toàn" trong văn cảnh này nghĩa là hạ cánh tại 1 khu vực nơi có thể chắc chắn không dẫn đến chết người hoặc bị thương nặng, mặc dù tàu bay có thể bị nhiều thiệt hại.

Ghi chú 2: Việc khai thác trên các tuyến đường bay trong điều kiện thời tiết cho phép hạ cánh bắt buộc an toàn trong trường hợp 1 động cơ hỏng không phải là tiêu chí cho loại tàu bay này, các khu vực hạ cánh bắt buộc tại các điểm dọc theo tuyến đường bay cũng không được quy định đối với những tàu bay này vì đã có các quy định rất chặt chẽ về độ tin cậy động cơ, các hệ thống bổ sung và phương thức, thiết bị khai thác trong Phụ lục này.

7. Yêu cầu về kinh nghiệm, huấn luyện và kiểm tra đối với tổ lái

(a) Cục HKVN sẽ quy định kinh nghiệm tối thiểu đối với tổ lái thực hiện khai thác ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC bằng tàu bay một động cơ tuốc-bin.

(b) Việc huấn luyện và kiểm tra đối với tổ lái của Người khai thác phải phù hợp với khai thác ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC bằng tàu bay một động cơ tuốc-bin, bao gồm các phương thức bình thường, bất thường và khẩn nguy, và cụ thể phương thức giảm thấp để hạ cánh bắt buộc ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC khi hỏng động cơ.

8. Các giới hạn đối với tuyến đường bay trên biển

(a) Cục HKVN sẽ đánh giá và áp dụng các tiêu chí giới hạn tuyến đường bay đối với tàu bay một động cơ tuốc-bin khai thác ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC trên biển nếu quá cự ly bay dạt từ khu vực có thể hạ cánh bắt buộc an toàn/hạ cánh khẩn nguy an toàn trên biển về:

(1) Các đặc điểm của máy bay;

(2) Ảnh hưởng của thời tiết theo mùa, bao gồm cả trạng thái và nhiệt độ nước biển; và

(3) Các dịch vụ tìm kiếm cứu nạn hiện có.

9. Cấp Giấy chứng nhận hoặc phê chuẩn Người khai thác

Người khai thác phải chứng minh khả năng thực hiện khai thác tàu bay một động cơ tuốc-bin cơ ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC trong suốt quá trình cấp Giấy chứng nhận và phê chuẩn theo quy định của Cục HKVN.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.040 CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG CỦA HỆ THỐNG ĐỒNG HỒ KHÍ ÁP

(a) Các nhóm tàu bay mà các chi tiết có thể ảnh hưởng đến tính chính xác của tính năng giữ độ cao, đến khả năng giữ độ cao giống nhau hoàn toàn về thiết kế và cấu trúc, phải có tổng sai sót theo chiều thẳng đứng (TVE) với biên độ trung bình không lớn hơn 25m (80ft), và các sai lệch so với tiêu chuẩn không lớn hơn 28 - 0.013z2 đối với $0 \leq z \leq 25$, trong đó z là biên độ TVE trung bình tính bằng mét, hoặc 92 - 0.00422 for $0 \leq z \leq 80$, trong đó z được tính bằng feet. Ngoài ra, các thiết bị VTE phải có các đặc điểm sau:

(1) Sai số trung bình của hệ thống đồng hồ khí áp (ASE) của nhóm tàu bay không được vượt quá biên độ 25 m (80 feet);

(2) Tổng giá trị tuyệt đối của ASE trung bình và 3 sai lệch so với tiêu chuẩn của ASE không được vượt quá 75 m (245 feet); và

(3) Sự khác biệt giữa mực bay cho phép và độ cao khí áp thực tế phải cân bằng nhau trong khoảng 0 m, sai lệch so với tiêu chuẩn không được lớn hơn 13,3 m (43,7 feet); và

(4) Ngoài ra việc giảm tần số của các sự khác biệt với độ lớn của sự khác biệt gia tăng sẽ tạo ra sự gia tăng nhỏ nhất.

(a) Đối với các tàu bay có đặc điểm khung sườn và cách lắp đặt hệ thống đồng hồ khí áp khác thường không thuộc nhóm tàu bay nói trong khoản (1) trên đây, khả năng tính năng giữ độ cao phải sao cho các thiết bị VTE của tàu bay có các đặc điểm sau đây:

(1) Biên độ ASE của tàu bay không vượt quá 60 m (200 feet) trong tất cả các điều kiện bay; và sự khác biệt giữa mực bay cho phép và độ cao khí áp thực tế phải cân bằng nhau trong khoảng 0 m, sai lệch so với tiêu chuẩn không được lớn hơn 13,3 m (43,7 feet); và

(2) Ngoài ra việc giảm tần số của các sự khác biệt với độ lớn của sự khác biệt gia tăng sẽ tạo ra sự gia tăng nhỏ nhất.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.060 YÊU CẦU VỀ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI CÁN BỘ QUẢN LÝ

(a) Người có AOC phải sắp xếp nhằm đảm bảo duy trì giám sát nếu việc khai thác được thực hiện trong điều kiện thiếu vắng một vị trí quản lý yêu cầu nào đó.

(b) Các cán bộ quản lý yêu cầu phải ký giao ước làm việc đủ thời gian đảm bảo hoàn thành các chức năng quản lý.

(c) Người đảm đương một vị trí quản lý của Người khai thác này không được giữ vị trí tương tự của Người khai thác khác, trừ khi được Cục HKVN phê chuẩn.

(d) Tiêu chuẩn tối thiểu ban đầu đối với người chịu trách nhiệm về quản lý và giám sát khai thác là:

(1) Bằng lái ATP; và

(2) 3 năm kinh nghiệm với chức năng người chỉ huy tàu bay trong khai thác vận tải hàng không thương mại tàu bay lớn.

(e) Tiêu chuẩn tối thiểu đối với người chịu trách nhiệm về quản lý và giám sát huấn luyện tổ bay là:

(1) Bằng lái ATL với các năng định phù hợp đối với tối thiểu một tàu bay của Người khai thác; và

(2) Ba năm kinh nghiệm với chức năng người chỉ huy tàu bay trong khai thác vận tải hàng không thương mại.

Ghi chú: Cục HKVN có thể chấp nhận bằng lái thương mại (CPL) với năng định bay bằng thiết bị nếu các yêu cầu đối với PIC đối với loại hình khai thác thực hiện chỉ đòi hỏi giấy phép thương mại.

(f) Tiêu chuẩn tối thiểu ban đầu đối với người chịu trách nhiệm về hệ thống bảo dưỡng là:

(1) Đã được huấn luyện phù hợp với Phần 5 và Phần 7 hoặc hệ thống tương đương; và

(2) Đã có tối thiểu 3 năm làm việc trong công tác bảo dưỡng tàu bay hoặc có bằng kỹ sư hàng không.

(g) Người có AOC có thể tuyển dụng người không đáp ứng các yêu cầu về bằng cấp và kinh nghiệm hàng không phù hợp nếu Cục HKVN thấy rằng người đó kinh nghiệm tương đương và có thể thực hiện một cách hiệu quả các chức năng quản lý yêu cầu.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.075: NỘI DUNG BÁO CÁO VIỆC QUẢN LÝ ĐỘI TÀU BAY

(a) Nội dung báo cáo hàng tháng của Người khai thác tàu bay về việc khai thác đội tàu bay theo AOC được cấp bao gồm:

(1) Tổng số giờ khai thác giờ khai thác thực tế của từng tàu bay;

(2) Tổng số lần thực hiện các dạng bảo dưỡng theo kế hoạch (Scheduled) và tổng số ngày dừng khai thác tàu bay thực tế để thực hiện các công việc bảo dưỡng đó trên từng tàu bay Người khai thác đang khai thác;

(3) Tổng số lần thực hiện các dạng định kỳ bảo dưỡng ngoài kế hoạch (Unscheduled) và tổng số ngày dừng khai thác tàu bay thực tế để thực hiện các công việc bảo dưỡng đó trên từng tàu bay Người khai thác đang khai thác;

(4) Tổng số lần và tổng số ngày tàu bay bị dừng bay (Aircraft On Ground - AOG) vì lý do kỹ thuật trên từng tàu bay Người khai thác đang khai thác;

(5) Tổng số nhân nhượng kéo dài thời hạn bảo dưỡng (Variation) áp dụng cho từng tàu bay Người khai thác đang khai thác và các thiết bị lắp trên loại tàu bay đó;

(b) Báo cáo cho từng tháng phải được thực hiện trước ngày 05 của tháng tiếp theo.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.113 TÀI LIỆU TRỌNG LƯỢNG VÀ CÂN BẰNG

(a) Người khai thác phải hoàn thành tài liệu trọng lượng và cân bằng trước mỗi chuyến bay để sắp xếp và phân bổ hàng hóa. Tài liệu trọng lượng và cân bằng phải tạo ra khả năng cho phép người chỉ huy máy bay xác định việc kiểm tra xếp tải và phân bổ hàng hóa không được vượt quá giới hạn về trọng lượng và cân bằng của máy bay. Người tính trọng tâm và trọng tải phải ký tên vào tài liệu này. Người giám sát việc chất xếp hàng lên máy bay phải ký nhận để đảm bảo rằng hàng hóa đã được sắp xếp đúng quy định của tài liệu trọng lượng và cân bằng. Tài liệu này phải được người chỉ huy máy bay chấp thuận. Sự chấp thuận được thể hiện bằng chữ ký hoặc hình thức khác tương đương.

(b) Người khai thác phải quy định các phương thức đối với việc thay đổi xếp tải vào phút chót.

(c) Theo phê chuẩn của Cục HKVN, Người khai thác có thể áp dụng phương thức dự phòng cho các phương thức nêu trong khoản (a) và (b) trên đây.

(d) Tài liệu trọng lượng và cân bằng phải chứa đựng những nội dung sau:

(1) Loại và đăng ký máy bay;

(2) Tên số hiệu chuyến bay và ngày tháng;

(3) Tên người chỉ huy máy bay;

(4) Tên người chuẩn bị tài liệu;

(5) Trọng lượng khai thác rỗng và trọng tâm tương ứng của máy bay;

(6) Trọng lượng nhiên liệu khi cất cánh và trong quá trình bay đường dài;

(7) Trọng lượng chất lỏng tiêu hao khác ngoài nhiên liệu;

(8) Trọng lượng hành khách, hành lý, hàng hóa và các tải điều chỉnh trọng tâm máy bay;

(9) Trọng lượng cất cánh, trọng lượng hạ cánh và trọng lượng không nhiên liệu;

(10) Sự phân bố tải;

(11) Vị trí trọng tâm máy bay;

(12) Giới hạn trọng tải và các giá trị trọng tâm.

(e) Theo phê chuẩn của Cục HKVN, Người khai thác có thể bỏ một số dữ liệu trong tài liệu trọng lượng và cân bằng.

(f) Thay đổi vào phút chót: nếu có bất kỳ thay đổi nào vào phút chót, sau khi đã lập xong tài liệu về trọng lượng và cân bằng, người chỉ huy máy bay phải chú ý đến những yếu tố thay đổi để bổ sung vào tài liệu. Những thay đổi tối đa cho phép về số lượng hành khách hoặc về toàn bộ trọng tải khi có sự thay đổi vào phút chót phải được quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác. Nếu con số này vượt quá quy định, phải lập tài liệu cân bằng và trọng lượng mới.

(g) Hệ thống tính bằng máy: tài liệu trọng lượng và cân bằng được lập bằng hệ thống vi tính Người khai thác phải xác định các dữ liệu đầu ra, Người khai thác phải xây dựng một hệ thống kiểm tra các sửa đổi của dữ kiện đưa vào hệ thống và sự hoạt động chính xác liên tục của hệ thống bằng sự kiểm tra định kỳ không quá 6 tháng các dữ kiện đầu ra.

(h) Hệ thống trọng lượng và cân bằng trên máy bay: Người khai thác phải xin phê chuẩn của Cục HKVN nếu muốn sử dụng một hệ thống máy tính trên máy bay để xác định trọng lượng và cân bằng máy bay như là hệ thống chính cho việc điều hành máy bay.

(i) Đường truyền dữ liệu: tài liệu trọng lượng và cân bằng được truyền tới máy bay theo đường truyền dữ liệu, một bản hồ sơ về tài liệu trọng lượng và cân bằng cuối cùng được người chỉ huy máy bay chấp thuận phải có sẵn trên mặt đất.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.115 KẾ HOẠCH KHAI THÁC BAY

(a) Người khai thác phải đảm bảo kế hoạch bay và những thông tin ghi vào kế hoạch bay trong thời gian bay phải chứa đựng các nội dung sau:

(1) Số đăng ký máy bay;

(2) Loại và kiểu máy bay;

(3) Ngày, tháng, năm của chuyến bay;

(4) Số hiệu chuyến bay;

(5) Họ tên các thành viên tổ lái;

(6) Nhiệm vụ của từng thành viên tổ lái;

(7) Sân bay đi;

(8) Giờ cất cánh;

(9) Sân bay đến (theo kế hoạch và thực tế);

(10) Giờ hạ cánh;

(11) Loại hình khai thác (ETOPS, VFR, bay chuyển sân...);

(12) Đường bay, các chặng bay và các điểm kiểm tra/lộ điểm, khoảng cách, thời gian và các vệt bay;

(13) Tốc độ bay bằng dự tính và thời gian bay giữa các điểm kiểm tra/lộ điểm, thời gian dự tính và thời gian thực tế;

(14) Độ cao an toàn và mực bay tối thiểu;

(15) Độ cao/mực bay theo kế hoạch;

(16) Tính toán nhiên liệu (các ghi chép về những lần kiểm tra nhiên liệu trong khi bay);

(17) Lượng nhiên liệu trên máy bay vào thời điểm khởi động động cơ;

(18) Các sân bay dự bị cho sân bay hạ cánh, và nếu có thể, sân bay dự bị cho sân bay cất cánh và trên đường bay, bao gồm các thông tin quy định tại điểm (12), (13), (14) và (15) nêu trên;

(19) Kế hoạch bay có dịch vụ không lưu ATS và các kế hoạch bổ sung;

(20) Sửa đổi kế hoạch bay trong khi bay;

(21) Các thông tin khí tượng liên quan.

(b) Các mục đã nêu trong các tài liệu khác hoặc được lấy từ các nguồn tài liệu khác, các thông tin không liên quan tới loại hình khai thác này có thể được bỏ đi trong kế hoạch bay.

(c) Người khai thác phải đảm bảo kế hoạch bay và việc sử dụng kế hoạch bay được nêu trong tài liệu hướng dẫn khai thác.

(d) Người khai thác phải đảm bảo ghi đầy đủ và chính xác các nội dung trong kế hoạch bay.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.153 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC

(a) Người có AOC phải đảm bảo nội dung và cấu trúc của tài liệu hướng dẫn khai thác phù hợp với các quy tắc và quy chế của Cục HKVN, và phù hợp với khu vực khai thác và loại hình khai thác.

(b) Người có AOC có thể soạn thảo tài liệu hướng dẫn với các yêu cầu chặt chẽ hơn sơ với yêu cầu do Cục HKVN ban hành.

(c) Người có AOC phải đảm bảo tài liệu hướng dẫn khai thác, để đáp ứng các yêu cầu quy định, phải có các nội dung sau đây. Tài liệu hướng dẫn có thể chia thành 2 phần hoặc nhiều hơn, chứa đựng các thông tin đã nêu với hình thức và phương pháp nêu tại khoản (d) dưới đây. Mỗi phần của tài liệu hướng dẫn khai thác phải chứa đựng các thông tin yêu cầu đối với từng nhóm nhân viên nói đến trong phần đó.

(d) Tài liệu hướng dẫn khai thác có thể ban hành riêng rẽ từng phần theo từng lĩnh vực hoạt động cụ thể và phải được tổ chức theo cấu trúc như sau:

(1) Tổng quát;

(2) Các thông tin khai thác tàu bay;

(3) Tuyến đường bay và sân bay; và

(4) Huấn luyện.

A. Phần tổng quát bao gồm các nội dung như sau:

(1) Các hướng dẫn về trách nhiệm của nhân viên khai thác liên quan đến việc thực hiện khai thác bay.

(2) Các nguyên tắc giới hạn thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ bay và thời gian nghỉ đối với thành viên tổ lái và tiếp viên hàng không.

(3) Danh mục các thiết bị dẫn đường phải mang theo tàu bay, kể cả các yêu cầu liên quan đến khai thác trong vùng trời RNP.

(4) Các phương thức dẫn đường tầm xa, các phương thức khi hỏng động cơ trong khai thác ETOPS và việc chỉ định, sử dụng các sân bay dự bị, nếu phù hợp với loại hình khai thác.

(5) Các tình huống phải duy trì canh nghe vô tuyến.

(6) Phương pháp xác định độ cao bay tối thiểu.

(7) Phương pháp xác định tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay.

(8) Các lưu ý an toàn khi nạp nhiên liệu có hành khách trên tàu bay.

(9) Các phương thức vận hành trên mặt đất.

(10) Các phương thức báo cáo sự cố, tai nạn tàu bay quy định tại Phần 19 đối với người chỉ huy tàu bay khi xảy ra tai nạn.

(11) Tổ lái cho từng loại hình khai thác và chỉ định người chỉ huy tiếp theo.

(12) Các hướng dẫn cụ thể về cách dự tính số lượng nhiên liệu và dầu nhớt mang theo tàu bay, có tính đến tất cả các tính huống có thể xẩy ra, kể cả tình huống hỏng 1 hay nhiều động cơ trong khi bay.

(13) Các tình huống phải sử dụng ô-xy và lượng ô-xy phải mang theo tàu bay theo quy định trong Phần 6.

(14) Các hướng dẫn kiểm soát trọng lượng và cân bằng.

(15) Hướng dẫn thực hiện và kiểm soát hoạt động làm tan băng, chống đóng băng trên mặt đất.

(16) Các đặc điểm kỹ thuật phục vụ cho lập kế hoạch bay.

(17) Các phương thức khai thác tiêu chuẩn (SOP) đối với từng giai đoạn bay.

(18) Hướng dẫn sử dụng danh mục kiểm tra thông thường và thời điểm sử dụng danh mục.

(19) Các phương thức khởi hành bất thường.

(20) Hướng dẫn duy trì cảnh báo độ cao và sử dụng hệ thống tự động thông báo độ cao bằng âm thanh cho tổ lái.

(21) Hướng dẫn sử dụng tự động lái và tự động lực đẩy trong điều kiện IMC.

(22) Hướng dẫn cách hiểu và nhận huấn lệnh không lưu, đặc biệt khi có liên quan đến huấn lệnh địa hình.

(23) Hội ý trước khi khởi hành và tiếp cận.

(24) Các phương thức làm quen với khu vực, tuyến đường bay và sân bay.

(25) Phương thức tiếp cận ổn định.

(26) Giới hạn về tỷ lệ độ cao khi giảm thấp gần mặt đất.

(27) Các điều kiện yêu cầu để được bắt đầu hoặc tiếp tục tiếp cận bằng thiết bị.

(28) Hướng dẫn thực hiện các phương thức tiếp cận chính xác và không chính xác bằng thiết bị.

(29) Phân công nhiệm vụ tổ lái và các phương thức quản lý khối lượng công việc của tổ bay khi thực hiện tiếp cận và hạ cánh bằng thiết bị ban đêm và trong điều kiện khí tượng IMC.

(30) Hướng dẫn và các yêu cầu về huấn luyện tránh bay có kiểm soát vào địa hình, và chính sách sử dụng hệ thống cảnh báo gần đất (GPWS).

(31) Chính sách, hướng dẫn, phương thức và các yêu cầu về huấn luyện tránh va chạm và cách sử dụng hệ thống tránh va chạm trên không (ACAS).

(32) Các thông tin và hướng dẫn liên quan đến việc bay chặn tàu bay dân dụng, bao gồm:

(i) Các phương thức quy định trong Phần 10 đối với người chỉ huy của tàu bay bị bay chặn; và

(ii) Các tín hiệu nhìn thấy bằng mắt mà tàu bay bay chặn và tàu bay bị bay chặn sử dụng theo quy định trong Phần 10.

(33) Đối với các tàu bay dự định khai thác tại độ cao trên 15 000m (49000 feet):

(i) Các thông tin giúp người lái xác định các biện pháp tốt nhất áp dụng trong trường hợp có nguy cơ nhiễm bức xạ mặt trời; và

(ii) Các phương thức trong trường hợp phải ra quyết định giảm độ cao, bao gồm:

(A) Sự cần thiết phải cảnh báo trước cho cơ quan kiểm soát không lưu phù hợp về tình hình và nhận huấn lệnh giảm thấp tạm thời; và

(B) Các biện pháp áp dụng trong trường hợp việc liên lạc với cơ quan kiểm soát không lưu không thể thiết lập được hoặc bị ngắt quãng.

(34) Nội dung chi tiết chương trình an toàn bay và phòng ngừa tai nạn, bao gồm cả tuyên bố về chính sách an toàn và trách nhiệm của cán bộ, nhân viên.

(35) Các thông tin và hướng dẫn việc chuyên chở hàng nguy hiểm, bao gồm cả các biện pháp thực hiện trong trường hợp khẩn nguy.

(36) Các hướng dẫn về an ninh.

(37) Danh mục các phương thức tìm bom.

(38) Các yếu tố con người.

B. Phần thông tin khai thác tàu bay bao gồm các nội dung sau:

(1) Các giới hạn cấp Giấy chứng nhận và giới hạn khai thác.

(2) Các phương thức thông thường, bất thường và khẩn nguy để tổ lái sử dụng và các danh mục kiểm tra liên quan.

(3) Các hướng dẫn khai thác và thông tin về tính năng lấy độ cao với tất cả các động cơ hoạt động.

(4) Các dữ liệu để lập kế hoạch bay trước khi bay và trong khi bay với các chế độ lực đẩy/công suất và tốc độ khác nhau.

(5) Thành phần gió xuôi và gió cạnh tối đa đối với từng loại tàu bay khai thác, giảm các giá trị này trong điều kiện có gió giật, tầm nhìn hạn chế, điều kiện mặt đường CHC, kinh nghiệm tổ bay, sử dụng tự động lái.

(6) Các hướng dẫn và dữ liệu sử dụng để tính trọng tải và cân bằng.

(7) Hướng dẫn chất tải và cố định hàng hóa.

(8) Các hệ thống tàu bay, các hệ thống kiểm soát liên quan và hướng dẫn cách sử dụng.

(9) Danh mục thiết bị tối thiểu và danh mục sai lệch cấu hình đối với từng loại tàu bay khai thác và các loại hình khai thác được phép, bao gồm cả các yêu cầu liên quan đến việc khai thác trong vùng trời RVSM.

(10) Danh mục kiểm tra các thiết bị an toàn và khẩn nguy và hướng dẫn sử dụng.

(11) Các phương thức thoát hiểm khẩn nguy, kể các các phương thức cụ thể đối với từng loại tàu bay, hiệp đồng tổ bay, phân công vị trí và nhiệm vụ cho tổ bay trong trường hợp khẩn nguy.

(12) Các phương thức thông thường, bất thường và khẩn nguy để tiếp viên hàng không sử dụng, các danh mục kiểm tra liên quan và các thông tin về hệ thống tàu bay yêu cầu, công bố liên quan đến các phương thức cần thiết để thực hiện hiệp đồng tổ lái và tiếp viên hàng không.

(13) Thiết bị cứu sinh và thiết bị khẩn nguy sử dụng trên các tuyến đường khác nhau và các phương thức cần thiết để xác định các thiết bị này hoạt động bình thường trước khi cất cánh, kể cả các phương thức xác định lượng ô-xy yêu cầu và lượng ô-xy đang có.

(14) Mã tín hiệu không - địa nhìn thấy bằng mắt để những người sóng sót sau tai nạn sử dụng.

C. Tuyến đường bay và sân bay bao gồm các nội dung sau:

(1) Phải có hướng dẫn tuyến đường bay nhằm đảm bảo trên mỗi chuyến bay tổ lái có thông tin liên quan đến điều kiện thông tin liên lạc, trợ giúp dẫn đường, sân bay, tiếp cận bằng thiết bị, đến và khởi hành bằng thiết bị áp dụng đối với loại hình khai thác, và các thông tin khác mà Người khai thác thấy cần thiết nhằm thực hiện tốt khai thác bay.

(2) Đồng hồ độ cao bay tối thiểu cho mỗi tuyến đường bay.

(3) Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của từng sân bay dự định sử dụng làm sân bay đến hoặc sân bay dự bị.

(4) Tăng tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay trong trường hợp điều kiện phục vụ tiếp cận hoặc điều kiện trang thiết bị sân bay bị giảm.

(5) Các thông tin cần thiết để tuân thủ phạm vi phương thức bay bao gồm nhưng không hạn chế ở việc xác định:

(i) Các yêu cầu về chiều dài đường cất cánh trong điều kiện đường CHC khô, ướt và bẩn, bao gồm cả các quy định khi xẩy ra hỏng hóc hệ thống tàu bay ảnh hưởng đến cự ly cất cánh;

(ii) Các giới hạn lấy độ cao khi cất cánh;

(iii) Các giới hạn lấy độ cao trên đường bay;

(iv) Các giới hạn lấy độ cao khi tiếp cận và các giới hạn lấy độ cao khi hạ cánh;

(v) Các yêu cầu về chiều dài đường CHC trong điều kiện đường CHC khô, ướt và bẩn, bao gồm cả các quy định khi xảy ra hỏng hóc hệ thống tàu bay ảnh hưởng đến cự ly hạ cánh; và

(vi) Các thông tin bổ sung khác, ví dụ giới hạn tốc độ của lốp.

D. Huấn luyện phải bao gồm các nội dung sau:

(1) Nội dung chi tiết chương trình huấn luyện tổ lái.

(2) Nội dung chi tiết chương trình huấn luyện nhiệm vụ của tiếp viên hàng không.

(3) Nội dung chi tiết chương trình huấn luyện nhân viên khai thác bay/điều phái viên bay.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.153 QUY ĐỊNH TRÌNH TỰ, THỦ TỤC PHÊ CHUẨN SỬA ĐỔI, BỔ SUNG TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC CỦA NGƯỜI KHAI THÁC

(a) Khi có những thay đổi trong tài liệu hướng dẫn khai thác, Người khai thác phải làm thủ tục sửa đổi, bổ sung 20 ngày trước ngày tài liệu sửa đổi dự định được áp dụng. Hồ sơ đề nghị phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác bao gồm:

(1) Công văn đề nghị sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác với bảng tóm tắt các nội dung sửa đổi so với tài liệu được phê chuẩn trước đó;

(2) Tài liệu liên quan đến nội dung sửa đổi, bổ sung của tài liệu hướng dẫn khai thác đã được phê chuẩn khi cấp AOC lần đầu;

(b) Người đề nghị sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp đến Cục HKVN hoặc thông qua bưu điện.

(c) Cục HKVN kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người đề nghị nếu hồ sơ bị từ chối.

(d) Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN xem xét nội dung hồ sơ, thống nhất và thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tại cơ sở của người đề nghị.

(e) Trong thời hạn 10 ngày, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN quyết định phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác nếu thấy rằng các nội dung sửa đổi đáp ứng đầy đủ các quy định của Phần này, hoặc thông báo từ chối sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.170 DANH MỤC THIẾT BỊ TỐI THIỂU

(a) Tàu bay không được phép bay nếu trong Giấy chứng nhận tàu bay không cho phép có sai lệch so với yêu cầu, trừ khi tất cả các thiết bị và hệ thống hoạt động tốt. Kinh nghiệm đã chứng minh rằng một số thiết bị không hoạt động vẫn có thể được chấp nhận trong một thời gian ngắn khi các hệ thống và thiết bị còn lại đảm bảo duy trì hoạt động khai thác an toàn.

(b) Cục HKVN thực hiện phê chuẩn danh mục thiết bị tối thiểu (MEL) cho Người khai thác, trong danh mục chỉ ra các hệ thống và thiết bị có thể không hoạt động trong những điều kiện bay nhất định, với ý nghĩa không chuyến bay nào được thực hiện với các hệ thống và thiết bị không hoạt động ngoài những chuyến bay đã được xác định.

(c) Danh mục thiết bị tối thiểu được xây dựng dựa trên cơ sở danh mục thiết bị tối thiểu gốc (MMEL) được tổ chức thiết kế loại kết hợp với quốc gia thiết kế soạn thảo cho từng loại tàu bay. Danh mục thiết bị tối thiểu phải quy định cụ thể và chặt chẽ hơn so với Danh mục thiết bị tối thiểu gốc.

(d) Người có AOC trong quá trình cấp Giấy chứng nhận phải chuẩn bị danh mục thiết bị tối thiểu cho phép khai thác tàu bay với một số hệ thống và thiết bị nhất định không hoạt động với điều kiện vẫn duy trì được mức an toàn chấp nhận.

(e) Mục đích của danh mục thiết bị tối thiểu không phải là để khai thác tàu bay với các hệ thống và thiết bị không hoạt động trong khoảng thời gian không giới hạn. Mục đích cơ bản của danh mục là cho phép khai thác tàu bay một cách an toàn với các hệ thống và thiết bị không hoạt động trong khuôn khổ một chương trình sửa chữa và thay thế thiết bị có kiểm soát và hợp lý.

(f) Người có AOC phải đảm bảo không chuyến bay nào được bắt đầu với nhiều khoản mục trong danh mục thiết bị tối thiểu không hoạt động khi chưa xác định rằng bất kỳ mối quan hệ qua lại nào giữa các hệ thống hoặc thiết bị không hoạt động cũng không dẫn đến giảm sút mức an toàn một cách không chấp nhận được và/hoặc tăng quá mức khối lượng công việc của tổ lái.

(g) Nguy cơ xảy ra hỏng hóc bổ sung khi khai thác với các thiết bị và hệ thống không hoạt động cũng cần được xem xét nhằm xác định mức an toàn chấp nhận được duy trì. Danh mục thiết bị tối thiểu không được quy định khác so với các yêu cầu trong phần các giới hạn của tài liệu hướng dẫn bay, các phương thức khẩn nguy, hoặc các yêu cầu về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay khác của quốc gia đăng ký hoặc quốc gia Người khai thác, trừ khi nhà chức trách tiêu chuẩn đủ điều kiện bay phù hợp hoặc tài liệu hướng dẫn bay có quy định khác.

(h) Các hệ thống hoặc thiết bị không hoạt động chấp nhận cho chuyến bay phải được đánh dấu hoặc dán nhãn nếu phù hợp và phải được ghi trong nhật ký kỹ thuật tàu bay để thông báo cho tổ lái và nhân viên bảo dưỡng về hệ thống và thiết bị không hoạt động.

(i) Trên cơ sở MMEL của nhà sản xuất, đối với các hệ thống hoặc thiết bị được chấp nhận không hoạt động khi khai thác bay có thể cần phải thiết lập một quy trình bảo dưỡng nhằm làm cho hệ thống hoặc thiết bị này không hoạt động trở lại trong khi bay, hoặc cách ly chúng, trước khi thực hiện chuyến bay.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.185 BẢNG HƯỚNG DẪN HÀNH KHÁCH

(a) Người có AOC phải cung cấp bảng thông tin cho hành khách tại mỗi ghế ngồi hành khách. Bảng hướng dẫn chứa đựng các thông tin sau đây bằng ngôn ngữ mà tổ bay sử dụng để ra lệnh trong trường hợp khẩn nguy:

(1) Các chức năng đối với 1 hành khách trong trường hợp khẩn nguy mà không có thành viên tổ bay trợ giúp:

(i) Vị trí cửa khẩn nguy;

(ii) Nhận biết cơ cấu mở lối thoát khẩn nguy;

(iii) Hiểu các hướng dẫn vận hành lối thoát khẩn nguy;

(iv) Vận hành lối thoát khẩn nguy;

(v) Đánh giá xem việc mở lối thoát khẩn nguy có tăng khả năng rủi ro cho hành khách không;

(vi) Tuân thủ các hướng dẫn bằng lời và tín hiệu bằng tay của tổ bay;

(vii) Xếp gọn hoặc cố định cửa lối thoát khẩn nguy để chúng không cản trở việc sử dụng lối thoát;

(viii) Đánh giá tình trạng của xuồng thoát hiểm, kích hoạt và giữ thăng bằng xuồng thoát hiểm sau khi xuồng được triển khai để giúp mọi người trượt ra khỏi xuồng;

(ix) Nhanh chóng vượt qua lối thoát hiểm; và

(x) Đánh giá, chọn lựa và đi theo lối an toàn sau khi ra khỏi lối thoát khẩn nguy.

(2) Yêu cầu 1 hành khách ngồi lại tại chỗ nếu hành khách đó:

(i) Không thể thực hiện các chức năng khẩn nguy trong bảng hướng dẫn;

(ii) Ở trong điều kiện không cho phép thực hiện các chức năng khẩn nguy;

(iii) Có thể bị thiệt hại đến cơ thể nếu thực hiện 1 hoặc nhiều chức năng nêu trên; hoặc

(iv) Không muốn thực hiện các chức năng này;

(v) Không có khả năng đọc, nói hoặc hiểu ngôn ngữ hoặc các đồ thị minh họa trong hướng dẫn của Người khai thác.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.187: HỆ THỐNG KIỂM SOÁT DỮ LIỆU HÀNG KHÔNG

(a) Người có AOC phải cung cấp dữ liệu hàng không của các sân bay sử dụng với các nội dung sau:

(1) Các sân bay:

(i) Cơ sở vật chất;

(ii) Thiết bị trợ giúp liên lạc và dẫn đường;

(iii) Các công trình xây dựng có ảnh hưởng đến cất cánh, hạ cánh hoặc các hoạt động trên mặt đất;

(iv) Các phương tiện không lưu.

(2) Đường cất hạ cánh, đoạn bảo hiểm đầu và đoạn dừng:

(i) Kích thước;

(ii) Mặt phẳng;

(iii) Hệ thống đánh dấu và chiếu sáng;

(iv) Độ cao (so với mặt biển) và độ dốc.

(3) Thay đổi vị trí ngưỡng đường cất hạ cánh:

(i) Vị trí;

(ii) Kích thước;

(iii) Cất cánh hoặc hạ cánh hoặc cả hai.

(4) Chướng ngại vật:

(i) Chướng ngại vật có ảnh hưởng đến việc tính toán tính năng cất cánh và hạ cánh;

(ii) Kiểm soát chướng ngại vật;

(iii) Các phương thức bay bằng thiết bị;

(iv) Phương thức khởi hành;

(v) Phương thức tiếp cận;

(vi) Phương thức tiếp cận hụt.

(5) Các thông tin đặc biệt:

(i) Thiết bị đo tầm nhìn đường cất hạ cánh;

(ii) Gió thường gặp trong điều kiện tầm nhìn hạn chế.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.193 CÁC NGUỒN BÁO CÁO THỜI TIẾT

(a) Cục HKVN sẽ xem xét và phê chuẩn các nguồn báo cáo thời tiết sau đây đáp ứng nhu cầu lập kế hoạch bay hoặc kiểm soát hoạt động bay:

(1) Trung tâm dự báo khí tượng quốc gia;

(2) Các trạm tự động quan sát trên bề mặt do Việt Nam vận hành;

Ghi chú: một số hệ thống tự động không thể báo cáo tất cả các nội dung yêu cầu đối với một bản báo cáo thời tiết hàng không trên bề mặt hoàn chỉnh.

(3) Các trạm báo cáo thời tiết hàng không bổ sung do Việt Nam vận hành;

(4) Kết quả quan trắc của đài kiểm soát hoạt động trên sân bay;

(5) Các đài thiên văn mà Việt Nam ký hợp đồng;

(6) Bất kỳ cơ quan khí tượng nào của nước ngoài tuân thủ các tiêu chuẩn và thực hành trong các công ước của ICAO;

Ghi chú: Các cơ quan khí tượng nói trên thường được nêu tại các bảng MET trong Kế hoạch dẫn đường hàng không khu vực của ICAO.

(7) Bất cứ nguồn báo cáo thời tiết nào của quân sự được Cục HKVN chấp thuận;

Ghi chú: Việc sử dụng các nguồn báo cáo của quân sự chỉ giới hạn ở các hoạt động khai thác bay sử dụng sân bay quân sự làm sân bay đi, sân bay đến, sân bay dự bị hoặc sân bay chuyển hướng.

(8) Các báo cáo gần với thực tại như báo cáo của người lái, báo cáo ra đa, các đồ thị ra đa tóm tắt, các báo cáo bằng hình ảnh từ vệ tinh do các nguồn dự báo thời tiết thương mại hoặc các nguồn khác được Cục HKVN chấp thuận;

(9) Người khai thác vận hành và duy trì hệ thống báo cáo thời tiết do Cục HKVN phê chuẩn.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.195 CHƯƠNG TRÌNH LÀM TAN BĂNG VÀ CHỐNG ĐÓNG BĂNG

(a) Chương trình chống đóng băng và làm tan băng của người có AOC phải bao gồm các nội dung chi tiết sau đây:

(1) Cách xác định trước khả năng sẽ có sương giá, băng hoặc tuyết bám vào tàu bay và các phương thức làm tan băng, chống đóng băng trên mặt đất một cách hiệu quả;

(2) Người chịu trách nhiệm quyết định thực hiện các phương thức chống đóng băng và làm tan băng trên mặt đất;

(3) Các quy trình thực hiện phương thức chống đóng băng và làm tan băng; và

(4) Các nhiệm vụ và trách nhiệm cụ thể của một hoặc nhóm nhân viên chịu trách nhiệm đảm bảo tàu bay cất cánh an toàn khi các phương thức làm tan băng và chống đóng băng trên mặt đất phát huy tác dụng.

(b) Chương trình chống đóng băng và làm tan băng của người có AOC phải bao gồm các phương thức để các thành viên tổ lái có thể tăng hoặc giảm thời gian hiệu ứng của các chất làm tan băng hoặc chống đóng băng trong trạng thái thay đổi. Thời gian hiệu ứng phải được chứng minh bằng các số liệu được Cục HKVN chấp thuận. Nếu thời gian hiệu ứng bị vượt quá quy định, tàu bay không được phép cất cánh trừ khi đáp ứng các điều kiện sau đây:

(1) Việc kiểm tra nhiễm bẩn bên ngoài tàu bay được thực hiện trước khi cất cánh (trong vòng 5 phút trước khi bắt đầu cất cánh) để xác định cánh, các mặt điều khiển, và các bề mặt xung yếu khác như quy định trong chương trình của Người khai thác, không có sương giá, băng, hoặc tuyết;

(2) Có quy định phương thức thay thế được Cục HKVN phê chuẩn và phù hợp với chương trình đã được phê chuẩn của Người khai thác nhằm xác định cánh, các mặt điều khiển, và các bề mặt xung yếu khác không có sương giá, băng, hoặc tuyết; hoặc

(3) Cánh, các mặt điều khiển, và các bề mặt xung yếu khác được làm tan băng lại và xác định thời gian hiệu ứng mới.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.227: NỘI DUNG TÀI LIỆU ĐIỀU HÀNH BẢO DƯỠNG

(a) Tài liệu điều hành bảo dưỡng của người có AOC phải có các nội dung sau đây. Các nội dung này có thể ban hành thành những phần riêng rẽ.

(1) Mô tả các quy trình bảo dưỡng yêu cầu, bao gồm:

(i) Nêu các thỏa thuận hành chính giữa Người khai thác và tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn;

(ii) Nêu các quy trình bảo dưỡng và quy trình hoàn tất và ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng khi công việc bảo dưỡng do một hệ thống khác không phải là tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn thực hiện;

(iii) Quy trình và tài liệu cho việc thực hiện và ký xác nhận hoàn thành công việc định kỳ của tàu bay (CRS-SMI), Giấy chứng nhận rà soát bảo dưỡng (CMR) và chứng chỉ cho phép tàu bay vào khai thác (CRS).

(2) Họ tên và nhiệm vụ của những người có trách nhiệm đảm bảo công việc bảo dưỡng được thực hiện phù hợp với tài liệu kiểm soát bảo dưỡng.

(3) Dẫn chiếu đến các chương trình bảo dưỡng yêu cầu.

(4) Nêu các phương pháp ghi và lưu giữ các hồ sơ bảo dưỡng của Người khai thác theo yêu cầu.

(5) Mô tả việc thiết lập, duy trì hệ thống phân tích và theo dõi hoặc hoạt động và hiệu quả của chương trình bảo dưỡng nhằm chỉnh sửa các thiếu sót trong chương trình.

(6) Mô tả các phương thức nhận và đánh giá các thông tin tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và thực hiện các hành động tiếp theo sau đánh giá đối với tất cả các tàu bay

có trọng lượng cất cánh tối đa được cấp Giấy chứng nhận lớn hơn 5.700kg từ tổ chức thiết kế, và phải thực hiện các hành động mà quốc gia đăng ký thấy cần thiết.

(7) Mô tả phương thức đánh giá thông tin duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và thực hiện các hành động tiếp theo sau đánh giá.

(8) Mô tả phương thức thực hiện các hành động tiếp theo sau khi nhận được thông tin về duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay bắt buộc.

(9) Mô tả các phương thức theo dõi, đánh giá, báo cáo công việc và kinh nghiệm bảo dưỡng đối với tất cả các tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa được cấp Giấy chứng nhận lớn hơn 5.700kg.

(10) Mô tả loại và mẫu mã tàu bay nói trong tài liệu hướng dẫn.

(11) Mô tả các phương thức đảm bảo các thiết bị không hoạt động ảnh hưởng đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay theo quy định tại danh mục thiết bị tối thiểu (MEL) được ghi lại và khắc phục. Mô tả phương thức xác định sự độc lập (không có các tác động tương tác) với nhau của các hỏng hóc được trì hoãn theo danh mục thiết bị tối thiểu và số lượng các hỏng hóc tối đa được phép áp dụng trên từng tàu bay.

(12) Mô tả các phương thức thông báo cho quốc gia đăng ký về các vụ việc lớn xẩy ra trong khi khai thác.

(13) Mô tả các phương thức đảm bảo mỗi tàu bay đang khai thác trong trạng thái đủ điều kiện bay.

(14) Mô tả các phương thức đảm bảo các thiết bị khẩn nguy trang bị cho mỗi chuyến bay hoạt động bình thường.

(15) Mô tả các phương thức đưa một tàu bay mới vào đội tàu bay.

(16) Mô tả các phương thức đánh giá năng lực của nhà thầu cung cập dịch vụ bảo dưỡng nội trường và ngoại trường của tàu bay, kể cả khả năng làm tan băng.

(17) Mô tả các phương thức kiểm soát và phê chuẩn sửa chữa và cải tiến lớn.

(18) Tài liệu hướng dẫn của người có AOC phải có các chương trình cần tuân thủ trong khi thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, và cải tiến tàu bay của Người khai thác, bao gồm bảo dưỡng khung sườn, động cơ tàu bay, cánh quạt, cánh quay, thiết bị, thiết bị khẩn nguy và các bộ phận, và phải có tối thiểu các nội dung sau.

(i) Phương pháp thực hiện công việc bảo dưỡng thường lệ và không thường lệ (khác với kiểm tra theo yêu cầu, bảo dưỡng dự phòng, và cải tiến);

(ii) Quy định các thiết bị bảo dưỡng và cải tiến phải kiểm tra (kiểm tra theo yêu cầu), bao gồm tối thiểu các thiết bị có thể dẫn đến hỏng hóc đe doạ an toàn trong khai

thác do không thực hiện đúng các quy trình bảo dưỡng hoặc sử dụng các bộ phận và vật liệu không phù hợp;

(iii) Phương pháp thực hiện công việc kiểm tra theo yêu cầu và việc chỉ định chức danh hoặc người được phép thực hiện công việc kiểm tra này;

(iv) Các quy trình kiểm tra lại công việc đã thực hiện để khắc phục các khiếm khuyết phát hiện ra trong lần kiểm tra trước;

(v) Các phương thức, tiêu chuẩn và giới hạn cần thiết đối với việc kiểm tra theo yêu cầu, việc chấp nhận hoặc không chấp nhận các thiết bị yêu cầu phải kiểm tra, đối với kiểm tra định kỳ và hiệu chuẩn các dụng cụ chính xác, phải có dụng cụ đo và thiết bị kiểm tra;

(vi) Các hướng dẫn nhằm ngăn ngừa người đã thực hiện một công việc nào đó lại tiến hành kiểm tra theo yêu cầu chính công việc mà mình đã thực hiện;

(vii) Các hướng dẫn và quy trình nhằm ngăn ngừa người không phải là nhân viên giám sát của cơ quan kiểm tra, hoặc người không có trách nhiệm tổng thể trong việc quản lý chức năng kiểm tra theo yêu cầu và chức năng bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, và cải tiến khác, hủy bỏ bất kỳ quyết định nào của kiểm tra viên về việc kiểm tra theo yêu cầu;

(viii) Các phương thức nhằm đảm bảo việc kiểm tra theo yêu cầu, công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, và cải tiến khác chưa được hoàn tất do thay ca hoặc do bị gián đoạn được hoàn thành trước khi đưa tàu bay vào khai thác;

(ix) Mô tả quy trình chuẩn bị cho tàu bay và khai thác và các điều kiện quy định đối với việc ký cho phép vào khai thác;

(x) Danh sách những người được ủy quyền ký cho phép vào khai thác và phạm vi được ủy quyền.

Ghi chú: Có thể soạn thảo Tài liệu hướng dẫn theo thứ tự bất kỳ của chủ đề và có thể kết hợp các chủ đề với nhau, miễn sao tất cả các chủ đề áp dụng được nêu đầy đủ trong tài liệu.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.235 YÊU CẦU BỔ SUNG VỀ HỆ THỐNG CHẤT LƯỢNG ĐỐI VỚI CÁC HOẠT ĐỘNG BẢO DƯỠNG TÀU BAY

(a) Người có AOC phải thiết lập kế hoạch được Cục HKVN chấp thuận về phương pháp và tần suất theo dõi các hoạt động theo yêu cầu. Ngoài ra, sau khi kết thúc mỗi đợt điều tra theo dõi phải có báo cáo chi tiết về các sai lệch và không tuân thủ các quy trình và yêu cầu.

(b) Phần phản hồi của hệ thống phải gửi cho người được yêu cầu khắc phục các sai lệch và không tuân thủ trong từng trường hợp cụ thể, phải có các quy trình áp dụng trong trường hợp việc khắc phục không được thực hiện trong khoảng thời gian phù hợp.

(c) Để đảm bảo tuân thủ một cách hiệu quả, Người khai thác có giấy phép AOC hoặc người đề nghị cấp giấy phép AOC phải sử dụng các yếu tố sau:

(1) Mẫu sản phẩm - kiểm tra từng phần mẫu đại diện của cả đội tàu bay;

(2) Mẫu hỏng hóc - theo dõi việc thực hiện khắc phục hỏng hóc;

(3) Mẫu nhân nhượng - theo dõi các nhân nhượng cho phép không thực hiện bảo dưỡng đúng thời gian;

(4) Mẫu thời gian bảo dưỡng đúng - theo dõi thời gian (số giờ bay/thời gian theo lịch/số lần cất hạ cánh...) tàu bay và thiết bị tàu bay được đưa vào bảo dưỡng.

(5) Mẫu báo cáo về các điều kiện không đủ tiêu chuẩn bay và các sai sót trong.

Ghi chú: Mục đích chủ yếu của hệ thống chất lượng bảo dưỡng là theo dõi sự tuân thủ với các phương thức đã được phê chuẩn quy định trong tài liệu kiểm soát bảo dưỡng của người khai thác nhằm đảm bảo sự tuân thủ và từ đó đảm bảo các khía cạnh hoạt động an toàn của tàu bay. Cụ thể, phần này của hệ thống chất lượng thực hiện theo dõi tính hiệu quả của bảo dưỡng, và phải bao gồm cả hệ thống phản hồi nhằm đảm bảo các hành động khắc phục được xác định và thực hiện đúng thời gian.

Phần 13

CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI VIỆC CHUYÊN CHỞ HÀNH KHÁCH CỦA NGƯỜI KHAI THÁC CÓ GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY (AOC)

13.001. Phạm vi áp dụng

13.003. Định nghĩa

13.005. Từ viết tắt

13.007. Các yêu cầu áp dụng đối với chuyên chở hành khách

Chương B: TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

13.010. Quy định về số lượng tiếp viên

13.013. Quyền hạn của tiếp viên hàng không

13.015. Tiếp viên tại vị trí quy định

Chương C: HÀNH KHÁCH

13.020. Từ chối chuyên chở

13.023. Cấm chuyên chở vũ khí

13.025. Việc chuyên chở các hành khách có tình trạng đặc biệt

13.027. Ô-xy dùng cho mục đích chữa bệnh của hành khách

13.030. Chuyên chở hành khách hạn chế khả năng di chuyển

13.033. Dây an toàn của hành khách

13.035. Chỗ ngồi tại dãy ghế gần lối thoát hiểm

13.037. Các tín hiệu thông tin cho hành khách

13.040. Sự tuân thủ các hướng dẫn của hành khách

13.043. Yêu cầu hướng dẫn cho hành khách

13.045. Hướng dẫn cho hành khách: khai thác trên biển

Chương D: CỐ ĐỊNH HÀNH LÝ VÀ XE PHỤC VỤ TRONG KHOANG KHÁCH

13.050. Cố định hành lý trong khoang hành khách

13.053. Hành lý xách tay

13.055. Chuyên chở hàng hóa trong khoang hành khách

Chương E: CHUẨN BỊ CHO TÌNH HUỐNG KHẨN NGUY

13.060. Khả năng tiếp cận các thiết bị và lối thoát hiểm

13.063. Trạng thái sẵn sàng của cửa thoát hiểm tự động

13.065. Các điểm dừng khi hành khách vẫn ngồi trên tàu bay

13.067. Lưng ghế ngồi của hành khách

13.070. Xếp gọn đồ ăn và thức uống

CÁC PHỤ ĐÍNH

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 13.035. CHỖ NGỒI TẠI DÃY GHẾ GẦN CỬA THOÁT HIỂM

PHỤ ĐÍNH 1 CỦA 13.055. CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA TRONG KHOANG HÀNH KHÁCH

Chương A
TỔNG QUÁT

13.001. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa ra các yêu cầu về chuyên chở hành khách của Việt Nam đối với tàu bay có số ghế ngồi hành khách nhiều hơn 19 chỗ, bổ sung cho các yêu cầu về chuyên chở hành khách ở Phần 10.

(b) Phần này áp dụng đối với các cá nhân và tổ chức khai thác tàu bay và những người thay mặt các tổ chức, cá nhân đó thực hiện công việc của họ.

13.003. ĐỊNH NGHĨA

(a) Phần này áp dụng các định nghĩa sau đây:

Ghi chú: Các thuật ngữ có liên quan đến hàng không được định nghĩa trong Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(1) Khai thác trên mặt nước:

(i) Đối với tàu bay không phải là trực thăng, khai thác trên mặt nước được tính từ vị trí cách bờ hơn 30 phút bay (tại vận tốc bay hành trình) hoặc 100 hải lý; và

(ii) Đối với trực thăng, khai thác trên mặt nước được tính từ khoảng cách từ bờ gần nhất 50 hải lý và cách sàn cất hạ cánh trực thăng ngoài khơi hơn 50 hải lý.

(2) Chỗ ngồi hành khách gần lối thoát hiểm: là những chỗ ngồi gần lối thoát hiểm, và những chỗ ngồi trong một dãy ghế mà hành khách cần vượt qua mới đến được cửa ra, từ chỗ ngồi đầu tiên ở phía trong cửa ra đến lối đi đầu tiên giữa các dãy ghế phía trong cửa ra. Một chỗ ngồi hành khách có chỗ ngồi "ngay cửa" có nghĩa là hành khách ngồi chỗ đó có thể trực tiếp đi đến cửa ra mà không cần đi qua lối đi giữa các dãy ghế hay đi vòng qua các chướng ngại vật.

13.005. TỪ VIẾT TẮT

(a) Các từ viết tắt sau được sử dụng trong mục này:

(1) AOC (Air Operator Certificate) - Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay;

(2) OM (Operation Manual) - Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay;

(3) PBE (Protective Breathing Equypment) - Thiết bị trợ giúp thở;

(4) PIC (Pilot In Command) - Người chỉ huy tàu bay;

(5) F/O (First Officer) - Lái phụ;

(6) SCA (Senior Cabin Crew Member/Purser) - Tiếp viên trưởng;

13.007. CÁC YÊU CẦU ÁP DỤNG ĐỐI VỚI CHUYÊN CHỞ HÀNH KHÁCH

(a) Không ai có thể được chuyên chở như là hành khách trên chuyến bay trừ khi đáp ứng các yêu cầu sau đây:

(1) Đảm bảo chỗ ngồi với dây an toàn được phê chuẩn phù hợp;

(2) Vị trí chỗ ngồi của người được chuyên chở không làm ảnh hưởng đến việc thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái;

(3) Đảm bảo đường tiếp cận từ vị trí chỗ ngồi của người được chuyên chở đến buồng lái hay lối thoát hiểm không bị cản trở;

(4) Đảm bảo phương tiện thông báo cho người được chuyên chở việc cấm hút thuốc lá khi đèn thắt dây an toàn được bật sáng; và

(5) Người được chuyên chở đã được thành viên tổ bay hướng dẫn cách sử dụng của các thiết bị khẩn nguy và lối thoát hiểm.

Ghi chú: tham chiếu Phụ đính 1 của Điều 13.007 để có thêm chi tiết về các thiết bị an toàn cần phải được hướng dẫn như yêu cầu tại điểm (5), khoản (b), Điều 13.007.

(b) Các quy định tại khoản (a) của Điều này không áp dụng khi vận chuyển::

(1) Thành viên tổ bay không phục vụ trong chuyến bay;

(2) Đại diện của Cục HKVN đang thực thi nhiệm vụ;

(3) Các cá nhân đi theo đảm bảo sự an toàn và an ninh của hàng hóa và động vật; hoặc

(4) Các cá nhân được ủy quyền trong tài liệu hướng dẫn khai thác của người có AOC.

Chương B
TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

13.010. QUY ĐỊNH VỀ SỐ LƯỢNG TIẾP VIÊN

(a) Người có AOC phải lập kế hoạch và người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo có đủ số lượng tối thiểu các tiếp viên hàng không được cấp chứng chỉ trên các chuyến bay chuyên chở hành khách.

(b) Số lượng tiếp viên hàng không không được ít hơn số lượng tối thiểu theo quy định của Cục HKVN trong năng định khai thác của người có AOC hoặc trong các trường hợp sau, chọn giá trị lớn hơn:

(1) Đối với tàu bay có số chỗ ngồi hành khách từ 20 đến 50 người: 01 tiếp viên hàng không;

(2) Thêm 01 tiếp viên hàng không cho mỗi nhóm 50 hành khách;

(3) Trong bất kỳ trường hợp nào số lượng tiếp viên hàng không cũng không được ít hơn số lượng xuồng cứu sinh mang theo tàu bay.

(c) Khi hành khách đang ở trên tàu bay tại sân đỗ, số lượng tiếp viên hàng không tối thiểu phải là:

(1) Một nửa số lượng yêu cầu khi khai thác bay;

(2) Không ít hơn một tiếp viên hàng không (hoặc một người khác được huấn luyện các phương thức thoát hiểm trên tàu bay); và

(3) Khi một nửa số lượng yêu cầu là phân số, có thể làm tròn xuống số nguyên đứng ngay sau đó.

(d) Trong các trường hợp không thể lường trước, số lượng tiếp viên hàng không tối thiểu theo yêu cầu có thể giảm, với điều kiện:

(1) Số hành khách được giảm phù hợp với các phương thức quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác; và

(2) Người có AOC báo cáo bằng văn bản về Cục HKVN sau khi kết thúc chuyến bay.

13.013. QUYỀN HẠN CỦA TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

(a) Tiếp viên hàng không được cấp phép phù hợp với Phần 7 được thực hiện các dịch vụ an toàn khoang khách trên tàu bay chở khách khi được yêu cầu theo quy định ở Điều 13.010 với điều kiện:

(1) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, khi tiếp viên hàng không được huấn luyện theo các quy định trong Phần 14;

(2) Đối với hàng không chung, sau khi tiếp viên hàng không được huấn luyện ban đầu và định kỳ các kỹ năng sử dụng trong trường hợp khẩn nguy đối với từng tàu bay cụ thể.

(b) Trong khi khai thác bay, tiếp viên hàng không phải có Giấy chứng nhận sức khỏe loại 2 được cấp trong vòng 12 tháng trước đó.

13.015. TIẾP VIÊN TẠI VỊ TRÍ QUY ĐỊNH

(a) Khi tàu bay đang lăn, tiếp viên hàng không phải ngồi tại vị trí quy định với dây an toàn và dây quàng vai được thắt chặt trừ trường hợp thực hiện công việc liên quan đến sự an toàn của tàu bay và người trên tàu bay.

(b) Khi tàu bay cất cánh và hạ cánh, tiếp viên hàng không phải ngồi tại vị trí quy định với dây an toàn và dây quàng vai thắt chặt.

(c) Trong giai đoạn bay bằng, khi có lệnh của người chỉ huy tàu bay, tiếp viên hàng không phải ngồi tại vị trí quy định với dây an toàn và dây quàng vai thắt chặt.

Ghi chú: Điều này không hạn chế PIC trong việc chỉ đạo thắt dây an toàn trong các trường hợp khác ngoài trường hợp cất cánh và hạ cánh.

(d) Trong quá trình cất, hạ cánh, tiếp viên hàng không phải được phân bổ đồng đều trong toàn bộ khoang khách và gần các cửa thoát hiểm mức sàn để đảm bảo việc thoát hiểm nhanh nhất cho hành khách trong trường hợp khẩn cấp.

(e) Khi hành khách ở trên một tàu bay đang đỗ, tiếp viên hàng không (hoặc một người khác được huấn luyện các phương thức thoát hiểm) phải được phân công ở các vị trí sau:

(1) Trong trường hợp chỉ yêu cầu một người đã được huấn luyện, người đó phải ở vị trí phù hợp với quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác của người có AOC;

(2) Trong trường hợp yêu cầu nhiều hơn một người đã được huấn luyện, những người này phải được phân bổ đều trong khoang khách để có thể trợ giúp hiệu quả nhất khi trong trường hợp thoát hiểm.

Chương C
HÀNH KHÁCH

13.020. TỪ CHỐI CHUYÊN CHỞ

(a) Thực hiện quy định trong Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, Điều 146, Khoản 3, người có AOC có thể từ chối chuyên chở khi hành khách:

(1) Từ chối tuân thủ các hướng dẫn về giới hạn đối với chỗ ngồi gần lối thoát hiểm do Cục HKVN quy định; hoặc

(2) Có trở ngại về cơ thể và chỉ có thể ngồi được ở hàng ghế gần lối thoát hiểm.

(b) Các quy định sau đây tại Điều 146 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam được áp dụng trong từ chối vận chuyển hành khách có vé và đã được xác nhận chỗ trên chuyến bay hoặc đang trong hành trình:

(1) Do tình trạng sức khỏe của hành khách mà người vận chuyển nhận thấy việc vận chuyển hoặc vận chuyển tiếp sẽ gây nguy hại cho hành khách đó, cho những người khác trong tàu bay hoặc gây nguy hại cho chuyến bay;

(2) Để ngăn ngừa lây lan dịch bệnh;

(3) Hành khách không chấp hành quy định về bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không, khai thác vận chuyển hàng không;

(4) Hành khách có hành vi làm mất trật tự công cộng, uy hiếp an toàn bay hoặc gây ảnh hưởng đến tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác;

(5) Hành khách trong tình trạng say rượu, bia hoặc các chất kích thích khác mà không làm chủ được hành vi;

(6) Vì lý do an ninh;

(7) Theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

13.023. CẤM CHUYÊN CHỞ VŨ KHÍ

(a) Không ai được mang theo vũ khí đe dọa nguy hiểm hoặc có thể gây chết người một cách giấu diếm hay công khai trên tàu bay khai thác vận tải hàng không thương mại, trừ khi tuân thủ các quy định tại Phần 18.

Ghi chú: Điều này không áp dụng đối với công chức, nhân viên của nhà nước người được quyền mang theo vũ khí hay các thành viên tổ bay và các cá nhân được người có AOC cho phép.

13.025. VIỆC CHUYÊN CHỞ CÁC HÀNH KHÁCH CÓ TÌNH TRẠNG ĐẶC BIỆT

(a) Người có AOC không được cho phép chuyên chở các hành khách có tình trạng đặc biệt trừ khi:

(1) Có quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác của người có AOC; và

(2) Đã thông báo cho PIC và được PIC đồng ý.

(b) Hành khách có tình trạng đặc biệt bao gồm:

(1) Người mù;

(2) Người bị liệt (không đi lại được);

(3) Người có khả năng di chuyển hạn chế;

(4) Người phải sử dụng Ô-xy để thở;

(5) Người không thể sử dụng được dây an toàn; và

(6) Tù nhân đang bị quản thúc.

13.027. Ô-XY DÙNG CHO MỤC ĐÍCH CHỮA BỆNH CỦA HÀNH KHÁCH

(a) Người có AOC chỉ được cho phép hành khách mang theo và sử dụng các thiết bị cất giữ, sản xuất và pha chế Ô-xy dùng cho mục đích chữa bệnh theo quy định của Cục HKVN.

(b) Không ai được phép hút thuốc và không thành viên tổ bay nào được cho phép hút thuốc trong vòng bán kính 10 ft xung quanh chỗ có thiết bị lưu trữ và pha chế Ô-xy dùng cho mục đích chữa bệnh của hành khách.

(c) Không thành viên tổ bay nào được cho phép bất kì người nào nối hoặc ngắt thiết bị pha chế Ô-xy từ bình Ô-xy đang sử dụng cho hành khách trên tàu bay.

13.030. CHUYÊN CHỞ HÀNH KHÁCH HẠN CHẾ KHẢ NĂNG DI CHUYỂN

(a) Không được phép bố trí hành khách là người có khả năng di chuyển hạn chế ngồi ở vị trí:

(1) Gây cản trở cho việc thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay;

(2) Làm cản trở việc tiếp cận với thiết bị khẩn nguy; hoặc

(3) Làm cản trở việc thoát hiểm.

13.033. DÂY AN TOÀN CỦA HÀNH KHÁCH

(a) Mỗi hành khách khi ngồi ở ghế hoặc nằm ở giường phải thắt chặt dây an toàn khi đèn hiệu "Thắt dây an toàn" được bật sáng hoặc khi được PIC yêu cầu nếu tàu bay không được trang bị đèn hiệu này.

(b) Một dây an toàn không được dùng cho hơn một hành khách trong quá trình cất và hạ cánh.

(c) Tại mỗi vị trí không có người ngồi, dây an toàn và dây quàng vai, nếu được lắp đặt, phải được đảm bảo là không gây trở ngại cho việc thi hành nhiệm vụ của thành viên tổ bay hay gây trở ngại cho việc di chuyển của hành khách trong trường hợp khẩn nguy.

Ghi chú: Hành khách dưới hai tuổi có thể ngồi trong lòng người lớn có chỗ ngồi hay giường nằm.

Ghi chú: Giường nằm như ghế dài hay đi văng, có thể dùng cho hai người với điều kiện được trang bị dây an toàn cho cả 2 người và chỉ sử dụng khi bay bằng.

13.035. CHỖ NGỒI TẠI DÃY GHẾ GẦN LỐI THOÁT HIỂM

(a) PIC hay tiếp viên trưởng không được cho phép hành khách ngồi tại dãy ghế gần lối thoát hiểm nếu thấy rằng hành khách đó có thể sẽ không hiểu và không thực hiện được các trách nhiệm cần thiết để mở cửa và nhanh chóng thoát ra khỏi tàu bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 13.035 để nắm rõ các yêu cầu liên quan đến chỗ ngồi tại dãy ghế ở lối ra.

13.037. CÁC TÍN HIỆU THÔNG TIN CHO HÀNH KHÁCH

(a) Người chỉ huy tàu bay phải bật các tín hiệu thông tin cho hành khách khi tàu bay chuyển động trên mặt đất, khi cất và hạ cánh và trong các trường hợp cần thiết khác.

13.040. SỰ TUÂN THỦ CÁC HƯỚNG DẪN CỦA HÀNH KHÁCH

(a) Hành khách trên chuyến bay vận tải thương mại phải tuân thủ hướng dẫn của thành viên tổ bay theo quy định tại Phần này.

13.043. YÊU CẦU HƯỚNG DẪN CHO HÀNH KHÁCH

(a) Tàu bay không được phép cất cánh trừ khi hành khách đã được hướng dẫn phù hợp với các phương thức quy định trong OM của người có AOC về các nội dung sau đây:

(1) Cấm và hạn chế hút thuốc;

(2) Vị trí và cách sử dụng các lối thoát hiểm;

(3) Sử dụng dây an toàn;

(4) Vị trí và cách sử dụng phương tiện nổi trong trường hợp khẩn nguy;

(5) Cách đưa lưng ghế về vị trí thẳng đứng;

(6) Việc sử dụng Ô-xy trong trường hợp bình thường và khẩn nguy trong trường hợp chuyến bay cao hơn 12,000 ft so với mặt nước biển trung bình (MSL); và

(7) Bảng hướng dẫn sử dụng các thiết bị an toàn trên tàu bay.

(b) Ngay trước khi hoặc ngay sau khi tắt tín hiệu thắt dây an toàn, PIC hay tiếp viên trưởng phải đảm bảo rằng hành khách đã được thông báo để duy trì việc thắt dây an toàn trong khi ngồi, kể cả khi dấu hiệu dây an toàn tắt.

(c) Trước khi cất cánh, PIC hay tiếp viên trưởng phải đảm bảo rằng những người có khả năng di chuyển hạn chế đã được thông báo về:

(1) Lối thoát hiểm phù hợp nhất; và

(2) Thời điểm bắt đầu di chuyển đến lối thoát hiểm trong trường hợp khẩn nguy.

13.045. HƯỚNG DẪN CHO HÀNH KHÁCH: KHAI THÁC TRÊN BIỂN

(a) Không ai được khai thác tầm mở rộng trên biển trừ khi tất cả hành khách đã được hướng dẫn về vị trí và hoạt động của áo phao, xuồng phao và các phương tiện nổi khác, kể cả hướng dẫn cách mặc và làm phồng áo phao.

Chương D
CỐ ĐỊNH HÀNH LÝ VÀ XE PHỤC VỤ TRONG KHOANG KHÁCH

13.050. CỐ ĐỊNH HÀNH LÝ TRONG KHOANG HÀNH KHÁCH

(a) Không ai được phép cho tàu bay cất hoặc hạ cánh trừ khi hành lý trong khoang khách đã được cố định nhằm đảm bảo chúng không trở thành mối đe dọa khi tàu bay lăn trên đất, khi cất cánh và hạ cánh và trong điều kiện thời tiết nhiễu động.

(b) Không ai được phép cho tàu bay chuyển động trên mặt đất, cất hoặc hạ cánh trừ khi xe phục vụ thức ăn cho hành khách đã được cố định vào đúng vị trí.

13.053. HÀNH LÝ XÁCH TAY

(a) Không ai được cho phép mang theo hành lý xách tay lên tàu bay trừ khi hành lý được xếp gọn gàng theo quy định trong OM của người có AOC.

(b) Tàu bay chở khách không được phép đóng cửa để chuẩn bị lăn hoặc đẩy lùi tàu bay trừ khi có ít nhất một thành viên tổ bay theo quy định xác nhận mọi hành lý xếp gọn trên giá phía trên đầu có thiết bị giữ hoặc có cửa đóng, hoặc được đặt ở vị trí thích hợp.

(c) Không được xếp hành lý xách tay quá tải trọng quy định đối với từng vị trí trong khoang hành khách.

Ghi chú: Nơi xếp hành lý phải có khả năng giữ các gói hàng khỏi bị va chạm mạnh có thể gây ra một lực quán tính lớn khi hạ cánh khẩn cấp theo quy định khi cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay.

13.055. CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA TRONG KHOANG HÀNH KHÁCH

(a) Không ai được phép chuyên chở hàng hóa trong khoang hành khách của tàu bay trừ khi được Cục HKVN cho phép.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 13.055 để biết các yêu cầu cụ thể liên quan tới việc chuyên chở hàng hóa trong khoang hành khách.

Chương E
CHUẨN BỊ CHO TÌNH HUỐNG KHẨN NGUY

13.060. KHẢ NĂNG TIẾP CẬN CÁC THIẾT BỊ VÀ LỐI THOÁT HIỂM

(a) Không ai được phép để hành lý xách tay hoặc các vật khác làm cản trở việc tiếp cận lối thoát hiểm khi tàu bay đang chuyển động trên mặt đất, trong suốt quá trình cất và hạ cánh hay trong khi hành khách vẫn đang ở trên tàu bay.

13.063. TRẠNG THÁI SẴN SÀNG CỦA CỬA THOÁT HIỂM TỰ ĐỘNG

(a) Không ai được cho phép tàu bay chở khách chuyển động trên mặt đất, cất và hạ cánh trừ khi các phương tiện trợ giúp thoát hiểm tự động triển khai được trang bị trên tàu bay đã ở trạng thái sẵn sàng cho việc thoát hiểm này.

13.065. CÁC ĐIỂM DỪNG KHI HÀNH KHÁCH VẪN NGỒI TRÊN TÀU BAY

(a) Tại các điểm dừng khi hành khách vẫn ngồi trên tàu bay, người chỉ huy tàu bay, tiếp viên trưởng hoặc cả hai phải đảm bảo:

(1) Tất cả các động cơ đều được tắt;

(2) Ít nhất một cửa ra mức sàn đang mở để hành khách có thể rời khỏi tàu bay; và

(3) Ít nhất phải có một người được huấn luyện các phương thức thoát hiểm của tàu bay và được hành khách nhận biết là người chịu trách nhiệm cho an toàn của hành khách.

(b) Nếu thực hiện tiếp nhiên liệu khi hành khách vẫn ngồi trong tàu bay, người chỉ huy hoặc người được chỉ định làm đại diện của người có AOC phải đảm bảo các phương thức quy định trong OM được tuân thủ.

13.067. LƯNG GHẾ NGỒI CỦA HÀNH KHÁCH

(a) Người chỉ huy tàu bay hay tiếp viên trưởng không được cho tàu bay cất hoặc hạ cánh trừ khi lưng ghế ngồi của hành khách đã ở vị trí thẳng đứng.

(b) Chỉ có thể có các trường hợp ngoại lệ khi nó phù hợp với các phương thức quy định trong OM của người có AOC, với điều kiện lưng ghế không gây trở ngại cho bất kì hành khách nào trong việc tiếp cận lối đi hoặc cửa thoát hiểm.

13.070. XẾP GỌN ĐỒ ĂN VÀ THỨC UỐNG

(a) Người chỉ huy tàu bay hay tiếp viên trưởng không được cho phép tàu bay chuyển động trên mặt đất, cất hoặc hạ cánh khi:

(1) Đồ ăn, thức uống, bộ đồ ăn do người có AOC trang bị đang đặt tại ghế hành khách; và

(2) Khay đồ ăn, thức uống và bàn để thức ăn sau lưng ghế chưa được xếp gọn.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 13.007: HƯỚNG DẪN HÀNH KHÁCH

(a) Tổng quát:

(1) Hành khách được hướng dẫn về các vấn đề an toàn. Một phần của thông báo này có thể được thực hiện thông qua hình ảnh dưới dạng phim có âm thanh.

(2) Hành khách phải được cung cấp bảng thông báo an toàn dưới dạng ảnh chỉ rõ sự hoạt động của các thiết bị an toàn và cửa thoát hiểm cho hành khách sử dụng trong trường hợp khẩn cấp.

(b) Trước khi cất cánh:

(1) Hành khách phải được thông báo các mục sau đây nếu áp dụng:

(i) Quy định về hút thuốc lá;

(ii) Lưng ghế phải tư thế thẳng đứng và bàn ăn phải được đóng lại;

(iii) Vị trí của các cửa thoát hiểm;

(iv) Vị trí và việc sử dụng của đèn chỉ lối thoát hiểm trên sàn máy bay;

(v) Xếp đặt hành lý xách tay;

(vi) Việc hạn chế sử dụng các thiết bị điện tử xách tay;

(vii) Vị trí và nội dung của bảng hướng dẫn an toàn.

(2) Hành khách phải được xem các trình diễn sau đây:

(i) Sử dụng dây an toàn và đai an toàn bảo gồm cả việc cài và mở dây và/hoặc đai an toàn;

(ii) Vị trí và cách sử dụng các thiết bị Ô-xy khi được yêu cầu. Hành khách còn phải được thông báo về cách dập tất cả các chất khói khi thiết bị Ô-xy được sử dụng;

(iii) Vị trí và cách sử dụng của áo phao khi được yêu cầu.

(c) Sau khi cất cánh.

(1) Hành khách phải được nhắc nhở các mục sau nếu áp dụng:

(i) Quy định về hút thuốc lá;

(ii) Sử dụng dây an toàn và/hoặc đai an toàn bao gồm cả lợi ích an toàn của việc thắt dây an toàn trong khi ngồi bất kể trạng thái của đèn tín hiệu thắt dây an toàn.

(d) Trước khi hạ cánh:

(1) Hành khách phải được nhắc nhở các mục sau nếu áp dụng;

(i) Quy định về hút thuốc lá;

(ii) Sử dụng dây an toàn và/hoặc đai an toàn;

(iii) Lưng ghế ở vị trí thẳng đứng và bàn ăn được gấp lại;

(iv) Sắp xếp lại hành lý xách tay; và

(v) Hạn chế sử dụng thiết bị điện tử xách tay.

(e) Sau khi hạ cánh:

(1) Hành khách phải được nhắc nhở các mục sau:

(i) Quy định về hút thuốc lá;

(ii) Sử dụng dây an toàn và/hoặc đai an toàn.

(f) Trong trường hợp khẩn cấp trong khi bay, hành khách phải được hướng dẫn các hành động khẩn nguy thích hợp với tình huống.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 13.035: CHỖ NGỒI TẠI DÃY GHẾ GẦN CỬA THOÁT HIỂM

(a) Không ai được xếp hành khách ngồi ở ghế gần cửa thoát hiểm nếu người đó không thể thực hiện một trong các chức năng được liệt kê sau đây:

(1) Người không đủ khả năng vận động, không đủ sức khỏe hay sự khéo léo ở cả 2 cánh tay và 2 bàn tay hay cả hai chân:

(i) Để với lên trên, sang hai bên hoặc xuống dưới tới vị trí cửa thoát hiểm và cơ cấu vận hành cửa trượt;

(ii) Để nắm và đẩy kéo xoay hay vận hành các cơ cấu này;

(iii) Để đẩy, xô, kéo hoặc mở các cửa thoát hiểm;

(iv) Để nâng, giữ, đặt xuống các ghế gần đó hay bê qua các lưng ghế đến dãy sau các đồ vật có kích thước và trọng lượng tương tự như của các cánh cửa qua cánh tàu bay;

(v) Để di chuyển vật cản có kích thước và trọng lượng tương tự như các cánh cửa lối ra qua cánh tàu bay;

(vi) Để duy trì cân bằng khi di chuyển các vật cản;

(vii) Để thoát ra nhanh chóng;

(viii) Để giữ ổn định xuồng trượt thoát hiểm sau khi bung ra; hoặc

(ix) Để giúp đỡ những người khác thoát ra bằng xuồng trượt.

(2) Người dưới 15 tuổi hoặc không có khả năng thực hiện một trong các chức năng nêu trên nếu không có sự giúp đỡ của người lớn, cha mẹ hoặc những người thân khác.

(3) Người không có khả năng đọc và hiểu các hướng dẫn yêu cầu trong Phần này và các hướng dẫn liên quan tới thoát hiểm trong bản in hoặc trong bản hướng dẫn do người có AOC cung cấp, hay người không có khả năng hiểu được khẩu lệnh của thành viên tổ bay.

(4) Người không đủ khả năng thị giác để thực hiện một trong các chức năng nêu trên nếu không có sự trợ giúp của các phương tiện thị giác, ngoại trừ kính hoặc kính áp tròng.

(5) Người không đủ khả năng thính giác để nghe và hiểu các hướng dẫn của tiếp viên hàng không nếu không có sự trợ giúp ngoại trừ dụng cụ trợ thính.

(6) Người không đủ khả năng truyền đạt lại thông tin bằng lời; hay

(7) Người có hoàn cảnh hoặc trách nhiệm khác, như đi cùng trẻ em, có thể gây cản trở việc thực hiện một trong các chức năng nêu trên; hoặc ở trong tình trạng có thể gây ra tổn hại nếu người đó thực hiện các chức năng nêu ở trên.

(b) Việc chỉ định người thích hợp ngồi ở ghế gần cửa thoát hiểm phải do người được quy định trong OM của người có AOC thực hiện.

(c) Trong trường hợp tiếp viên hàng không thấy rằng người ngồi ở ghế gần cửa thoát hiểm không có khả năng thực hiện các chức năng hỗ trợ thoát hiểm, hoặc khi hành khách từ chối vị trí ngồi gần cửa thoát hiểm và đề nghị đổi chỗ, tiếp viên hàng không phải nhanh chóng đổi chỗ ngồi cho hành khách vào ghế không gần cửa thoát hiểm.

(d) Trong trường hợp không còn chỗ ngồi xa cửa thoát hiểm và nếu cần phải cung cấp chỗ ngồi cho hành khách phải di chuyển khỏi chỗ ngồi gần cửa thoát hiểm, tiếp viên hàng không phải di chuyển hành khách sẵn lòng và có khả năng đảm nhận nhiệm vụ thoát hiểm, vào chỗ ngồi gần cửa thoát hiểm.

(e) Mỗi đại lý bán vé của người có AOC trước khi xuất vé có thể ấn định chỗ ngồi phù hợp nhất trong phạm vi có thể với tiêu chuẩn lựa chọn hành khách có khả năng đảm nhận nhiệm vụ thoát hiểm trong tình huống khẩn nguy.

(f) Trong khi hướng dẫn cho hành khách, mỗi tiếp viên hàng không phải yêu cầu hành khách tự đánh giá mình để có thể xếp lại chỗ ngồi nếu hành khách ngồi ở lối thoát hiểm:

(1) Không đáp ứng các tiêu chí lựa chọn;

(2) Thể trạng của hành khách cản trở việc thực hiện các nhiệm vụ thoát hiểm;

(3) Có thể gây tổn thương cho cơ thể nếu thực hiện một hoặc nhiều hơn các nhiệm vụ này; hoặc

(4) Không muốn thực hiện nhiệm vụ thoát hiểm trong trường hợp khẩn nguy.

(g) Trong khi hướng dẫn cho hành khách, mỗi tiếp viên hàng không phải chỉ dẫn hành khách xem bảng thông tin cho hành khách và các nhiệm vụ cần thực hiện ở cửa thoát hiểm.

(h) Mỗi hành khách phải tuân thủ các hướng dẫn của thành viên tổ bay hoặc của các nhân viên được người có AOC ủy quyền trong việc thực hiện các hạn chế đối với chỗ ngồi gần cửa thoát hiểm.

(i) Người chỉ huy tàu bay không được cho phép tàu bay lăn hoặc đẩy tàu bay lùi ra phía sau trừ khi có ít nhất một thành viên tổ bay xác nhận rằng tất cả các dãy ghế gần lối ra và lối thoát hiểm không có chướng ngại vật và không có hành khách mà tiếp viên hàng không xác định là không đủ khả năng thực hiện nhiệm vụ thoát hiểm.

PHỤ ĐÍNH 1 CỦA 13.055 CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA TRONG KHOANG HÀNH KHÁCH

(a) Hàng hóa có thể được chuyên chở tại mọi vị trí trong khoang hành khách nếu được xếp trong thùng chứa hàng đáp ứng các yêu cầu sau:

(1) Thùng hàng phải chịu được các hệ số quá tải và các tải trọng áp dụng trong trường hợp hạ cánh khẩn cấp đối với ghế nhân với 1,15; đồng thời chịu được trọng lượng của chính thùng chứa hàng và trọng lượng tối đa của hành lý;

(2) Trọng lượng tối đa của hàng hóa mà thùng chứa hàng được phép mang và mọi hướng dẫn cần thiết để đảm bảo sự phân phối trọng lượng thích hợp cần được ghi rõ ràng trên thùng hàng;

(3) Thùng hàng không được làm sàn tàu bay hoặc các kết cấu trong tàu bay phải chịu tải vượt quá giới hạn trọng tải của kết cấu đó;

(4) Thùng hàng phải được gắn chặt với các rãnh ghế hoặc kết cấu sàn của tàu bay và việc gắn chặt này phải chịu được các hệ số quá tải và các tải trọng áp dụng trong trường hợp hạ cánh khẩn cấp đối với ghế nhân với 1,15 hoặc hệ số gắn chặt được quy định đối với tàu bay, chọn giá trị nào cao hơn đồng thời chịu được trọng lượng của chính thùng chứa hàng và trọng lượng tối đa của hành lý;

(5) Sử dụng kết hợp trọng lượng của thùng đựng hàng và trọng lượng tối đa của hàng hóa có thể chuyên chở trong thùng đựng hàng;

(6) Thùng hàng không được đặt ở vị trí gây cản trở cho việc tiếp cận hoặc sử dụng lối thoát hiểm, hoặc lối đi trong khoang hành khách;

(7) Thùng hàng phải được đóng chặt và được làm từ vật liệu ít nhất là chống được lửa;

(8) Cần có bộ phận an toàn phù hợp trong thùng hàng để bảo vệ thùng hàng khỏi bị trượt trong điều kiện hạ cánh khẩn cấp; và

(9) Thùng hàng không được đặt ở vị trí che khuất tầm nhìn của hành khách đối với các tín hiệu "dây an toàn", "cấm hút thuốc", hoặc các đèn hiệu của lối ra, trừ khi có dấu hiệu phụ trợ hoặc các phương tiện thông báo thích hợp khác.

(b) Hàng hóa, gồm cả hành lý mang theo người, có thể được chuyên chở tại mọi vị trí trong khoang hành khách của tàu bay loại nhỏ (Nhóm B) nếu được xếp trong một giá để hàng thích hợp, trong thùng hàng hoặc trong ngăn riêng trên tàu bay, nếu nó được cố định bằng phương tiện thích hợp hoặc nếu nó được chuyên chở phù hợp với một trong các quy định sau:

(1) Đối với hàng hóa: hàng hóa được cố định phù hợp bởi đai an toàn hoặc các dây buộc đủ chắc để ngăn ngừa hàng hóa bị trượt trong điều kiện thông thường trong khi bay hay trên mặt đất; đối với hành lý mang theo cần được giữ sao cho không bị dịch chuyển khi có nhiễu động;

(2) Hàng hóa phải được đóng gói và bọc cẩn thận để không gây thương tích cho người trên tàu bay;

(3) Hàng hóa không được làm cho cấu trúc sàn tàu bay hoặc các chỗ ngồi phải chịu tải vượt quá giới hạn trọng tải cho phép;

(4) Thùng hàng không được đặt ở vị trí làm ngăn cản việc tiếp cận hoặc sử dụng mọi lối ra khẩn cấp hoặc thông thường, hoặc sử dụng lối đi giữa tiếp viên hàng không và hành khách, không được đặt ở vị trí che khuất tầm nhìn của hành khách đối với các tín hiệu "dây an toàn", "cấm hút thuốc", hoặc các dấu hiệu của lối ra, trừ khi có dấu hiệu phụ trợ hoặc các phương tiện thông báo thích hợp khác.

(5) Không được đặt trực tiếp lên trên ghế ngồi của hành khách.

(6) Phải được được xếp gọn phù hợp với các giới trong quá trình cất và hạ cánh.

(7) Với trường hợp chỉ chở hàng hóa, hàng hóa phải được chất xếp sao cho có sẵn sàng ít nhất một lối ra khẩn nguy hoặc lối ra thông thường để tất cả thành viên tổ bay sử dụng khi xảy ra tình huống khẩn cấp.

Phần 14

YÊU CẦU VỀ TRÌNH ĐỘ ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG CỦA NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY CÓ GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY (AOC)

Chương A: QUY ĐỊNH CHUNG

14.001. Phạm vi áp dụng

14.003. Định nghĩa

14.005 Chữ viết tắt

Chương B: TRÌNH ĐỘ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG

14.010. Giới hạn tuổi 60

14.013. Yêu cầu về giấy phép của pic: tàu bay tuốc bin phản lực hoặc tàu bay lớn

14.015. Yêu cầu về giấy phép của pic: tàu bay loại nhỏ

14.017. Yêu cầu về kinh nghiệm hàng không của pic: tàu bay loại nhỏ

14.020. Yêu cầu về giấy phép của pic: tàu bay loại nhỏ một động cơ

14.023. Yêu cầu về giấy phép của F/O

14.025. Yêu cầu về giấy phép đối với thành viên tổ lái khác

14.027. Người lái có năng lực thực hiện chức năng cơ giới trên không

14.030. Yêu cầu đối với người cấp phép điều phái bay

14.033. Khai thác tàu bay cùng với người lái thiếu kinh nghiệm

14.035. Khả năng về ngôn ngữ

Chương C: CÁC YÊU CẦU HUẤN LUYỆN MẶT ĐẤT

14.040. Huấn luyện các quy trình khai thác cụ thể của người khai thác

14.043. Huấn luyện ban đầu - hàng nguy hiểm

14.045. Huấn luyện ban đầu - an ninh

14.047. Huấn luyện ban đầu - quản lý nguồn nhân lực tổ bay

14.050. Huấn luyện ban đầu - sử dụng thiết bị khẩn nguy

14.053. Huấn luyện ban đầu về tàu bay trên mặt đất

Chương D: CÁC YÊU CẦU HUẤN LUYỆN BAY

14.060. Huấn luyện bay ban đầu

14.063. Huấn luyện ban đầu về loại hình khai thác đặc biệt

14.065. Sự khác biệt tàu bay

14.067. Sử dụng thiết bị huấn luyện giả định

14.070. Đưa thiết bị và quy trình mới vào sử dụng

Chương E: KIỂM TRA KỸ NĂNG VÀ NĂNG LỰC

14.080. Kiểm tra kỹ năng điều khiển tàu bay và khả năng bay bằng thiết bị

14.083. Kiểm tra kỹ năng của các thành viên tổ lái khác

14.085. Kiểm tra năng lực của tiếp viên hàng không

14.087. Kiểm tra năng lực của nhân viên điều phái

Chương F: BAY ĐƯỜNG DÀI DƯỚI SỰ GIÁM SÁT

14.090. Bay khai thác đường dài có giám sát: người lái tàu bay

14.093. Bay đường dài có giám sát đối với các thành viên tổ lái khác

14.095. Phục vụ trên chuyến bay có giám sát: tiếp viên hàng không

14.097. Bay quan sát: nhân viên điều phái

Chương G: DUY TRÌ TRÌNH ĐỘ VÀ TIÊU CHUẨN

14.100. Trình độ về đường bay và sân bay

14.103. Trình độ của PIC về đường bay và khu vực khai thác

14.105. Trình độ của pic đối với khai thác điều kiện tối thiểu thấp

14.107. Trình độ của pic đối với sân bay hoặc bãi đáp trực thăng được sử dụng với điều kiện đặc biệt

14.110. Kinh nghiệm hiện tại

14.113. Xác lập lại kinh nghiệm hiện tại áp dụng đối với phi công

Chương H: HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ

14.120. Huấn luyện định kỳ: thành viên tổ lái

14.123. Huấn luyện định kỳ: tiếp viên

14.125. Huấn luyện định kỳ: nhân viên điều phái

Chương I: TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN VÀ KIỂM TRA VIÊN

14.130. Huấn luyện kiểm tra viên

14.133. Huấn luyện giáo viên bay

14.135. Trình độ giáo viên buồng lái mô phỏng

14.137. Trình độ giáo viên loại tàu bay

14.140. Trình độ kiểm tra viên

14.143. Bổ nhiệm kiểm tra viên

14.145. Giới hạn của kiểm tra viên

Chương J: CÁC QUY ĐỊNH VỀ HÀNH CHÍNH

14.150. Cơ sở, vật chất phục vụ huấn luyện

14.153. Hợp đồng huấn luyện

14.155. Thuê thiết bị huấn luyện mô phỏng

14.157. Kết thúc việc kiểm tra

14.160. Hồ sơ về trình độ của thành viên tổ lái

14.163. Giám sát hoạt động huấn luyện và kiểm tra

14.165. Thời hạn hiệu lực

14.167. Miễn giảm áp dụng các quy định

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.033. XẾP THÀNH VIÊN TỔ BAY THIẾU KINH NGHIỆM - VẬN TẢI THƯƠNG MẠI

Chương A
QUY ĐỊNH CHUNG

14.001. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này quy định các yêu cầu tối thiểu của Việt Nam về trình độ và kinh nghiệm đối với các nhân viên phục vụ hoạt động khai thác tàu bay thương mại hoặc làm việc cho Người khai thác được Cục HKVN cấp AOC khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại.

(b) Phần này được áp dụng cho các cá nhân, tổ chức tham gia hoạt động khai thác tàu bay vận tải thương mại và hàng không chung vì mục đích thương mại.

14.003. ĐỊNH NGHĨA

(a) Các định nghĩa sau đây được sử dụng trong phần này:

Ghi chú: Các thuật ngữ khác liên quan đến hàng không được sử dụng trong Phần 1.

(1) Kiểm tra viên (tàu bay): Là giáo viên huấn luyện bay được Cục HKVN ủy quyền để thực hiện việc đánh giá kỹ năng bay trên tàu bay, buồng lái mô phỏng hoặc trên thiết bị huấn luyện đối với một loại tàu bay cụ thể;

(2) Kiểm tra viên (thiết bị mô phỏng): Là giáo viên huấn luyện bay được Cục HKVN ủy quyền để chỉ thực hiện việc đánh giá kỹ năng bay trên buồng lái mô phỏng hoặc trên thiết bị huấn luyện đối với một loại tàu bay cụ thể.

14.005. CHỮ VIẾT TẮT

(a) Các chữ viết tắt sau đây được sử dụng trong phần này:

(1) AOC - Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay;

(2) CRM - Chương trình phối hợp tổ bay;

(3) FE - Cơ giới trên không;

(4) IMC - Điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị;

(5) LVTO - Cất cánh trong điều kiện tầm nhìn hạn chế;

(6) RVR- Tầm nhìn trên đường cất hạ cánh;

(7) PIC - Người chỉ huy tàu bay;

(8) F/O - Lái phụ;

(9) VMC - Điều kiện khí tượng bay bằng mắt;

(10) CPL - Giấy phép người lái tàu bay thương mại;

(11) ATPL - Giấy phép người lái tàu bay vận tải hàng không;

Chương B
TRÌNH ĐỘ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG

14.010. GIỚI HẠN TUỔI 60

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của người lái tàu bay và Người khai thác tàu bay không được phép sử dụng người lái khi người lái đó trên 60 tuổi để làm PIC hoặc F/O trên tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg tham gia vào khai thác tàu bay thương mại.

(b) Kiểm tra viên trên 60 tuổi hoặc không có Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe phù hợp có thể tiếp tục thực hiện chức năng kiểm tra viên với điều kiện không ngồi ở vị trí của thành viên tổ lái quy định cho chuyến bay hoặc trên chuyến bay vận chuyển hàng không thương mại.

14.013. YÊU CẦU VỀ GIẤY PHÉP CỦA PIC: TÀU BAY TUỐC BIN PHẢN LỰC HOẶC TÀU BAY LỚN

(a) Không người lái tàu bay nào được thực hiện nhiệm vụ PIC trên tàu bay động cơ tuốc-bin phản lực hoặc tàu bay lớn tham gia vận chuyển hàng không thương mại quốc tế trừ khi có giấy phép ATPL với năng định loại tàu bay đó.

14.015. YÊU CẦU VỀ GIẤY PHÉP CỦA PIC: TÀU BAY LOẠI NHỎ

(a) Không người lái nào được thực hiện chức năng PIC trên trực thăng loại nhỏ, hoặc máy bay tạo lực đẩy bằng cánh quạt loại nhỏ tham gia vận chuyển hàng không thương mại trong khi:

(1) Khai thác theo quy tắc IFR trừ khi người lái đó có giấy phép CPL với năng định hạng và năng định loại phù hợp với loại tàu bay khai thác cùng với năng định bay bằng thiết bị; hoặc

(2) Khai thác ban ngày theo quy tắc VFR trừ khi người lái đó có giấy phép loại CPL và năng định loại tàu bay với loại tàu bay khai thác cùng với năng định bay bằng thiết bị.

14.017. YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM HÀNG KHÔNG CỦA PIC: TÀU BAY LOẠI NHỎ

(a) Không người lái tàu bay nào được thực hiện nhiệm vụ PIC trên tàu bay loại nhỏ tàu tham gia vận chuyển hàng không thương mại trong quá trình:

(1) Khai thác chuyến bay quốc tế theo quy tắc IFR - IMC trừ khi người lái đó đã tích lũy được kinh nghiệm cần thiết để cấp giấy phép loại ATP;

(2) Khai thác các chuyến bay nội địa theo quy tắc IFR - IMC trừ khi người lái đó đã tích lũy tối thiểu được 500 giờ bay thực hiện chức năng người lái, trong đó ít nhất phải có 100 giờ khai thác theo quy tắc IFR;

(3) Khai thác trong điều kiện VMC qua không phận quốc tế trừ khi người lái đó đã tích lũy tối thiểu được 500 giờ bay, trong đó tối thiểu phải có 100 giờ bay qua các không phận quốc tế với 25 giờ khai thác vào ban đêm;

(4) Khai thác ban ngày trong điều kiện VMC trên không phận của Việt Nam trừ khi người lái đó đã tích lũy tối thiểu được 250 giờ bay trong đó tối thiểu phải có 100 giờ bay đường dài.

14.020. YÊU CẦU VỀ GIẤY PHÉP CỦA PIC: TÀU BAY LOẠI NHỎ MỘT ĐỘNG CƠ

(a) Không người lái tàu bay nào được thực hiện nhiệm vụ PIC trên tàu bay loại nhỏ một động cơ tham gia vận chuyển hàng không thương mại trừ khi người đó đã tích luỹ được 50 giờ bay trên hạng tàu bay đó và phải có:

(1) 15 giờ bay đêm trên hạng tàu bay đó đối với khai thác ban đêm trong điều kiện VMC;

(2) 25 giờ bay theo quy tắc IFR trên hạng tàu bay đó đối với khai thác theo quy tắc IFR.

14.023. YÊU CẦU VỀ GIẤY PHÉP CỦA F/O

(a) Không người lái tàu bay nào được thực hiện nhiệm vụ như F/O trên tàu bay vận tải hàng không thương mại trừ khi người đó có:

(1) CPL với năng định chủng loại và hạng tàu bay phù hợp với tàu bay được khai thác;

(2) Năng định bay bằng thiết bị.

14.025. YÊU CẦU VỀ GIẤY PHÉP ĐỐI VỚI THÀNH VIÊN TỔ LÁI KHÁC

(a) Không người nào được thực hiện nhiệm vụ cơ giới trên không trên tàu bay trừ khi người đó có giấy phép cơ giới trên không với năng định hạng tàu bay phù hợp.

(b) Không người nào được thực hiện nhiệm vụ dẫn đường trên không trên tàu bay trừ khi người đó có giấy phép dẫn đường trên không phù hợp.

14.027. NGƯỜI LÁI CÓ NĂNG LỰC THỰC HIỆN CHỨC NĂNG CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG

(a) Trên các chuyến bay yêu cầu phải có cơ giới trên không, người có AOC phải chỉ định tối thiểu một người lái có năng lực thực hiện chức năng cơ giới trên không đề phòng trường hợp cơ giới trên không bị mất khả năng làm việc.

14.030. YÊU CẦU ĐỐI VỚI NGƯỜI CẤP PHÉP ĐIỀU PHÁI BAY

(a) Không người nào được cấp phép điều phái bay đối với tàu bay trên 20 hành khách thực hiện chuyến bay theo lịch vận chuyển hành khách thương mại, trừ khi người đó:

(1) Có giấy phép nhân viên điều phái hoặc giấy phép ATPL;

(2) Hiện tại đang được người có AOC phê chuẩn, theo quy định của phần này, đối với loại tàu bay đang sử dụng.

(b) Không người nào, ngoài PIC, được cho phép tàu bay thực hiện chuyến bay vận chuyển hành khách thương mại trừ khi người đó:

(1) Có giấy phép ATPL;

(2) Hiện tại đang được người có AOC phê chuẩn, theo quy định của phần này, đối với loại tàu bay đang sử dụng.

14.033. KHAI THÁC TÀU BAY CÙNG VỚI NGƯỜI LÁI THIẾU KINH NGHIỆM

(a) Trong trường hợp F/O có số giờ bay trên loại tàu bay lớn hơn 5700 kg và hơn 19 ghế hành khách là 50 giờ bay và PIC không phải là giáo viên kiểm tra thì giai đoạn cất, hạ cánh và tại các giai đoạn trọng yếu khác của chuyến bay phải được thực hiện bởi PIC.

(b) Cục HKVN có thể cho phép miễn áp dụng quy định của khoản (a) của Điều này, phụ thuộc vào đề nghị của người có AOC, thông qua việc sửa đổi năng định phê chuẩn của AOC.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 14.033 để có thông tin về các giai đoạn được Cục HKVN xác định là trọng yếu và các trường hợp Cục HKVN có thể miễn áp dụng các yêu cầu của khoản (a) của Điều này.

14.035. KHẢ NĂNG VỀ NGÔN NGỮ

(a) Người có AOC có trách nhiệm đánh giá khả năng nói và hiểu ngôn ngữ được sử dụng trong đàm thoại vô tuyến đối với người lái tàu bay và dẫn đường trên không có sử dụng liên lạc điện đài trên tàu bay trong khai thác bay.

(1) Việc đánh giá phải được thực hiện trước khi giao nhiệm vụ lần đầu và theo định kỳ được quy định tại khoản (b) của Điều này;

(2) Yêu cầu về trình độ ngoại ngữ quy định tại Phần 7 phải được sử dụng để thực hiện việc đánh giá;

(3) Ngôn ngữ được đánh giá đối với hoạt động khai thác bay quốc tế là tiếng Anh;

(4) Kết quả đánh giá phải được ghi chép và lưu trữ.

(b) Người chưa đạt thông thạo ngôn ngữ mức 6 (EL) sẽ phải kiểm tra định kỳ theo các thời hạn như sau:

(1) 03 năm/lần đối với mức 4 (OL);

(2) 06 năm/lần đối với mức 5 (EL).

(c) Những người lái tàu bay được phân công trong cùng các tổ bay phải được đánh giá để đảm bảo khả năng đối thoại với nhau ở mức 4 trong ngôn ngữ thông thường được dùng khi khai thác.

Chương C
CÁC YÊU CẦU HUẤN LUYỆN MẶT ĐẤT

14.040. HUẤN LUYỆN CÁC QUY TRÌNH KHAI THÁC CỤ THỂ CỦA NGƯỜI KHAI THÁC

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay, nhân viên điều phái bay trừ khi người đó đã hoàn thành chương trình huấn luyện về các quy trình khai thác cụ thể của Người khai thác do Cục HKVN phê chuẩn bao gồm toàn bộ các quy trình trong tài liệu khai thác có liên quan đến nhiệm vụ của các thành viên tổ lái và nhân viên khai thác bay.

14.043. HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU - HÀNG NGUY HIỂM

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay trừ khi người đó đã hoàn thành chương trình huấn luyện về hàng nguy hiểm do Cục HKVN phê chuẩn.

14.045. HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU - AN NINH

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay trừ khi người đó đã hoàn thành giáo trình huấn luyện về an ninh do Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Chương trình huấn luyện phải bảo đảm hướng dẫn cho thành viên tổ bay cách ứng xử phù hợp nhất để giảm thiểu hậu quả do các hành động can thiệp bất hợp pháp gây ra.

(c) Chương trình huấn luyện phải cho người học làm quen với các biện pháp và kỹ thuật phòng ngừa sẽ hỗ trợ họ trong việc ngăn chặn hành vi phá hoại hoặc các dạng can thiệp bất hợp pháp khác.

14.047. HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU - QUẢN LÝ NGUỒN NHÂN LỰC TỔ BAY

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay trừ khi người đó đã hoàn thành chương trình huấn luyện CRM do Cục HKVN phê chuẩn bao gồm năng lực con người, quản lý những mối đe dọa và sai sót.

14.050. HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU - SỬ DỤNG THIẾT BỊ KHẨN NGUY

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay trừ khi người đó hoàn thành khóa huấn luyện ban đầu được Cục HKVN phê chuẩn về thiết bị khẩn nguy có trên loại tàu bay khai thác và được luyện tập về việc sử dụng thiết bị đó phù hợp với các vị trí của thành viên tổ bay.

14.053. HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU VỀ TÀU BAY TRÊN MẶT ĐẤT

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay, nhân viên điều phái bay trừ khi người đó đã hoàn thành khóa huấn luyện trên mặt đất do Cục HKVN phê chuẩn về loại tàu bay được khai thác.

(b) Khóa huấn luyện ban đầu trên mặt đất đối với thành viên tổ lái phải bao gồm các phần liên quan của tài liệu hướng dẫn khai thác liên quan đến tính năng của tàu bay, trọng tải và cân bằng, chính sách khai thác, giới hạn của các hệ thống, các quy trình được sử dụng trong điều kiện bình thường, bất bình thường và khẩn cấp trên loại tàu bay được khai thác.

Ghi chú: Người có AOC có thể có chương trình huấn luyện ban đầu trên mặt đất về tàu bay riêng biệt với độ dài và các chủ đề nhấn mạnh khác nhau để nhận biết được các mức kinh nghiệm của thành viên tổ bay do Cục HKVN phê chuẩn.

(c) Đối với tiếp viên hàng không, khóa huấn luyện ban đầu trên mặt đất về tàu bay phải bao gồm các phần liên quan của tài liệu hướng dẫn khai thác liên quan đến cấu hình cụ thể của tàu bay, thiết bị tàu bay, quy trình khai thác bình thường và khẩn cấp được sử dụng trên các loại tàu bay của đội tàu bay.

(d) Đối với nhân viên điều phái bay, khóa huấn luyện ban đầu trên mặt đất về tàu bay phải bao gồm các phần liên quan của tài liệu hướng dẫn khai thác liên quan đến quy trình chuẩn bị bay, tính năng của tàu bay, trọng tải và cân bằng, chính sách khai thác, các hệ thống, các giới hạn đối với loại tàu bay của đội tàu bay.

Chương D
CÁC YÊU CẦU HUẤN LUYỆN BAY

14.060. HUẤN LUYỆN BAY BAN ĐẦU

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay trừ khi người đó đã hoàn thành khóa huấn luyện bay ban đầu được Cục HKVN phê chuẩn về loại tàu bay khai thác.

(b) Khóa huấn luyện bay ban đầu phải tập trung vào các cơ động và khai thác an toàn của tàu bay tuân thủ các quy trình bình thường, bất thường và khẩn cấp do người có AOC quy định, bao gồm cả việc sử dụng các thiết bị được lắp trên tàu bay như tự động lái và thiết bị quản lý dữ liệu bay.

(c) Người có AOC có thể xây dựng giáo trình huấn luyện bay ban đầu riêng rẽ để nhận biết mức độ kinh nghiệm của thành viên tổ lái được Cục HKVN phê chuẩn.

14.063. HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU VỀ LOẠI HÌNH KHAI THÁC ĐẶC BIỆT

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay trừ khi người đó đã hoàn thành khóa huấn luyện ban đầu về loại hình khai thác đặc biệt được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Các loại hình khai thác đặc biệt cần phải xây dựng giáo trình huấn luyện ban đầu bao gồm:

(1) Khai thác với điều kiện tối thiểu thấp, bao gồm cất cánh trong điều kiện tầm nhìn thấp và khai thác CAT II và CAT III;

(2) Khai thác với tầm bay kéo dài (ETOPS);

(3) Các phương thức dẫn đường đặc biệt;

(4) Trình độ để PIC ngồi ghế bên phải;

(5) Trình độ để F/O ngồi ghế trái.

14.065. SỰ KHÁC BIỆT TÀU BAY

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay, nhân viên điều phái hoặc sử dụng thành viên tổ bay hoặc nhân viên điều phái đối với loại máy bay mà người có AOC đã đưa giáo trình khác biệt vào trong chương trình huấn luyện đã được Cục HKVN phê chuẩn, trừ khi người đó đã hoàn thành chương trình đó cả về vị trí của thành viên tổ bay và về cấu hình cụ thể của tàu bay.

(b) Để đạt được mục đích đối với các yêu cầu huấn luyện khác biệt của tàu bay, không người nào được phép kết hợp các cấu hình khác nhau của cùng một loại tàu

bay với những đặc tính tương tự về mặt quy trình khai thác, các hệ thống và tính điều khiển ngoại trừ trong các điều kiện được Cục HKVN phê chuẩn.

14.067. SỬ DỤNG THIẾT BỊ HUẤN LUYỆN GIẢ ĐỊNH

(a) Mỗi buồng lái tàu bay mô phỏng và các thiết bị huấn luyện giả định khác được sử dụng để phê chuẩn thành viên tổ lái phải:

(1) Được Cục HKVN phê chuẩn cụ thể cho:

(i) Người có AOC;

(ii) Loại tàu bay, bao gồm cả các cấu hình khác nhau của kiểu tàu bay đó, và loại hình huấn luyện và kiểm tra sẽ được thực hiện;

(iii) Những động tác cơ động, quy trình đặc thù hoặc chức năng của thành viên tổ lái liên quan.

(2) Duy trì được các tính năng, chức năng và các đặc tính khác cần thiết cho việc phê chuẩn;

(3) Được cải tiến phù hợp với mọi thay đổi áp dụng cho loại tàu bay được mô phỏng dẫn đến những thay đổi về các tính năng, chức năng hoặc các đặc tính hoạt động khác được phê chuẩn;

(4) Tiến hành kiểm tra chức năng hàng ngày trước khi sử dụng;

(5) Có sổ ghi chép các sai lệch hàng ngày do giáo viên hoặc kiểm tra viên phù hợp thực hiện ghi chép mỗi khi kết thúc việc huấn luyện hoặc kiểm tra.

14.070. ĐƯA THIẾT BỊ VÀ QUY TRÌNH MỚI VÀO SỬ DỤNG

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay khi nhiệm vụ đó yêu cầu kiến thức chuyên môn để sử dụng một thiết bị hoặc quy trình mới cần phải huấn luyện theo giáo trình huấn luyện nằm trong chương trình huấn luyện của người có AOC đã được phê chuẩn, trừ khi người đó đã hoàn thành chương trình huấn luyện đó cả về vị trí của thành viên tổ bay và về cấu hình cụ thể của tàu bay.

Chương E
KIỂM TRA KỸ NĂNG VÀ NĂNG LỰC

14.080. KIỂM TRA KỸ NĂNG ĐIỀU KHIỂN TÀU BAY VÀ KHẢ NĂNG BAY BẰNG THIẾT BỊ

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái trừ khi trong thời gian 12 tháng trước khi thực hiện nhiệm vụ người đó phải đạt yêu cầu về kiểm tra kỹ năng theo quy định của Cục HKVN về kiểu loại tàu bay được sử dụng.

(b) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái trong khai thác theo quy tắc IFR trừ khi trong vòng 06 tháng trước khi thực hiện nhiệm vụ người đó phải đạt yêu cầu về kiểm tra khả năng bay bằng thiết bị theo quy định của Cục HKVN.

(c) Người lái tàu bay có thể thực hiện một cách đồng thời các yêu cầu của khoản (a) và (b) của Điều này trên một loại tàu bay cụ thể.

(d) Việc thực hiện bất kỳ 02 bài kiểm tra cùng nội dung trong khoảng thời gian 04 tháng sẽ không đáp ứng yêu cầu của khoản (b) của Điều này.

14.083. KIỂM TRA KỸ NĂNG CỦA CÁC THÀNH VIÊN TỔ LÁI KHÁC

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của cơ giới trên không hoặc sử dụng cơ giới trên không trên máy bay trừ khi trong thời gian 6 tháng trước khi thực hiện nhiệm vụ người đó đạt yêu cầu về kiểm tra kỹ năng theo quy định của Cục HKVN.

(b) Quy định về kiểm tra kỹ năng tại khoản (a) của Điều này không áp dụng khi cơ giới trên không có 50 giờ bay làm nhiệm vụ cơ giới trên không cho người có AOC đối với loại máy bay đó trong thời gian 6 tháng trước.

(c) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của dẫn đường trên không hoặc cơ giới trên không trừ khi trong thời gian 6 tháng trước khi thực hiện nhiệm vụ người đó đạt yêu cầu về kiểm tra kỹ năng theo quy định của Cục HKVN.

14.085. KIỂM TRA NĂNG LỰC CỦA TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của tiếp viên hàng không trừ khi trong thời gian 12 tháng trước khi thực hiện nhiệm vụ người đó đáp ứng được các yêu cầu kiểm tra năng lực theo quy định của Cục HKVN về thực hiện nhiệm vụ trong tình huống khẩn nguy đối với phạm vi công việc được phân công.

14.087, KIỂM TRA NĂNG LỰC CỦA NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của nhân viên điều phái trừ khi trong thời gian 12 tháng trước khi thực hiện nhiệm vụ người đó đáp ứng được các yêu cầu về kiểm tra năng lực theo quy định của

Cục HKVN về thực hiện nhiệm vụ chuẩn bị bay và các nhiệm vụ tiếp theo đối với phạm vi công việc được phân công.

Chương F
BAY ĐƯỜNG DÀI DƯỚI SỰ GIÁM SÁT

14.090. BAY KHAI THÁC ĐƯỜNG DÀI CÓ GIÁM SÁT: NGƯỜI LÁI TÀU BAY

(a) Người lái tàu bay lần đầu tiên được bổ nhiệm là PIC trên loại tàu bay tuốc-bin phản lực hoặc có tải trọng trên 5700 kg phải hoàn thành tối thiểu 10 chuyến bay thực hiện nhiệm vụ của PIC dưới sự giám sát của kiểm tra viên.

(b) Mỗi PIC khi chuyển loại tàu bay mới phải hoàn thành tối thiểu 5 chuyến bay thực hiện nhiệm vụ của PIC trên loại tàu bay đó dưới sự giám sát của kiểm tra viên.

(c) Người lái tàu bay đang được phê chuẩn cho các nhiệm vụ khác với PIC phải có tối thiểu 5 chuyến bay thực hiện các nhiệm vụ đó dưới sự giám sát của kiểm tra viên.

(d) Trong khoảng thời gian người lái được phê chuẩn PIC bay tích luỹ kinh nghiệm khai thác, kiểm tra viên đang đảm nhận vị trí PIC phải ngồi ở ghế của người lái tàu bay.

(e) Trong trường hợp PIC đang chuyển loại tàu bay mới, kiểm tra viên đảm nhận vị trí PIC trên chuyến bay có thể ngồi ở ghế quan sát nếu PIC đang chuyển loại đã thực hiện được tối thiểu là 2 lần cất cánh và hạ cánh loại tàu bay đó và chứng tỏ một cách thành công với kiểm tra viên khả năng nhiệm vụ của PIC trên loại tàu bay đó.

(f) Người lái tàu bay có từ 9 ghế khách trở xuống không cần phải thực hiện quy định bay dưới sự giám sát trước khi thực hiện khai thác chở khách thương mại nếu đáp ứng được yêu cầu về trình độ trên đường bay chính thức đối với loại tàu bay đó dưới sự giám sát của người được Cục HKVN cho phép.

14.093. BAY ĐƯỜNG DÀI CÓ GIÁM SÁT ĐỐI VỚI CÁC THÀNH VIÊN TỔ LÁI KHÁC

(a) Người được phê chuẩn thực hiện nhiệm vụ cơ giới trên không phải hoàn thành tối thiểu 5 chuyến bay thực hiện nhiệm vụ cơ giới trên không cho loại tàu bay đó dưới sự giám sát của kiểm tra viên hoặc của nhân viên cơ giới trên không đã được phê chuẩn.

(b) Người được phê chuẩn thực hiện nhiệm vụ dẫn đường trên không phải hoàn thành tối thiểu 5 chuyến bay thực hiện nhiệm vụ cơ giới trên không cho loại tàu bay đó dưới sự giám sát của kiểm tra viên hoặc của nhân viên dẫn đường trên không đã được phê chuẩn.

14.095. PHỤC VỤ TRÊN CHUYẾN BAY CÓ GIÁM SÁT: TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

(a) Người được phê chuẩn thực hiện nhiệm vụ tiếp viên hàng không phải hoàn thành tối thiểu 2 chuyến bay thực hiện các nhiệm vụ đó dưới sự giám sát của tiếp viên trưởng hoặc người có trình độ phù hợp được phê chuẩn.

Ghi chú: Trong quá trình phê chuẩn, người này có thể không nhất thiết phải là thành viên bắt buộc của tổ bay.

14.097. BAY QUAN SÁT: NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ nhân viên điều phái bay hoặc sử dụng nhân viên điều phái trừ khi trong thời gian 12 tháng trước người đó đã hoàn thành tối thiểu 2 lần quan sát, trên buồng lái, việc thực hiện chuyến bay trên các chặng bay liên quan đến các đường bay người đó được phân công điều phái.

Chương G
DUY TRÌ TRÌNH ĐỘ VÀ TIÊU CHUẨN

14.100. TRÌNH ĐỘ VỀ ĐƯỜNG BAY VÀ SÂN BAY

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của PIC hoặc sử dụng PIC trên đường bay hoặc chặng bay mà người đó không được Người khai thác phê chuẩn.

(b) Người lái tàu bay nêu tại khoản (a) của Điều này phải cho người có AOC thấy mình có đầy đủ kiến thức về:

(1) Đường bay qua và các sân bay được sử dụng trong chuyến bay, bao gồm các kiến thức sau:

(i) Địa hình và các độ cao an toàn tối thiểu;

(ii) Điều kiện khí tượng theo mùa;

(iii) Các trang thiết bị, dịch vụ và quy trình về khí tượng, thông tin liên lạc và không lưu;

(iv) Quy trình tìm kiếm cứu nạn;

(v) Quy trình và trang thiết bị dẫn đường bao gồm quy trình dẫn đường đường dài kết hợp với đường bay mà chuyến bay được thực hiện.

(2) Quy trình áp dụng cho các đường bay qua khu vực đông dân cư, khu vực có mật độ không lưu cao, khu vực có chướng ngại vật, địa hình phức tạp, đèn, các trang thiết bị phù trợ tiếp cận, đi, đến, bay chờ, các chỉ dẫn tiêp cận và các tiêu chuẩn khai thác tối thiểu áp dụng.

14.103. TRÌNH ĐỘ CỦA PIC VỀ ĐƯỜNG BAY VÀ KHU VỰC KHAI THÁC

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của người lái tàu bay trừ khi trong thời gian 12 tháng trước người đó đã hoàn thành một chuyến bay kiểm tra khai thác bay đường dài và thực hiện tốt nhiệm vụ được phân công trên một loại tàu bay thuộc năng định đã được phê chuẩn (trong giấy phép lái tàu bay).

(b) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của PIC trên đường bay hoặc trên khu vực mà quy trình áp dụng cho đường bay hoặc cho khu vực các sân bay được sử dụng cho việc cất cánh và hạ cánh đòi hỏi phải sử dụng kỹ năng và kiến thức đặc biệt, trừ khi trong thời gian 12 tháng trước người đó thực hiện ít nhất một chuyến bay thực hiện chức năng:

(1) Thành viên tổ lái;

(2) Kiểm tra viên;

(3) Bay quan sát trên buồng lái.

(c) Với mục đích huấn luyện phục hồi vì lý do quá thời hạn 12 tháng mà người lái tàu bay không đáp ứng được các điều kiện tại khoản (b) Điều này, người lái tàu bay phải:

(1) Thực hiện các yêu cầu nêu tại khoản (b); hoặc

(2) Người lái phải hoàn thành việc huấn luyện các quy trình trên thiết bị huấn luyện do Cục HKVN phê chuẩn để đáp ứng yêu cầu này.

14.105. TRÌNH ĐỘ CỦA PIC ĐỐI VỚI KHAI THÁC ĐIỀU KIỆN TỐI THIỂU THẤP

(a) Sau khi được phê chuẩn lần đầu cho khai thác tiếp cận tối thiểu theo CAT II, PIC không được lập kế hoạch hoặc thực hiện phương thức tiếp cận bằng thiết bị khi trần mây nhỏ hơn 300 ft và tầm nhìn thấp hơn 1 dặm (mile) cho tới khi đã hoàn thành 15 chuyến bay thực hiện nhiệm vụ PIC trên loại tàu bay đó và trong đó có 5 lần tiếp cận hạ cánh sử dụng các phương thức CAT II.

(b) Sau khi được phê chuẩn lần đầu cho khai thác tiếp cận tối thiểu theo CAT III, PIC không được lập kế hoạch hoặc thực hiện phương thức tiếp cận bằng thiết bị khi trần mây nhỏ hơn 100 ft và tầm nhìn thấp 1200 RVR cho tới khi đã hoàn thành 20 chuyến bay thực hiện nhiệm vụ PIC trên loại tàu bay đó và trong đó có 5 lần tiếp cận hạ cánh sử dụng các quy trình CAT III.

14.107. TRÌNH ĐỘ CỦA PIC ĐỐI VỚI SÂN BAY HOẶC BÃI ĐÁP TRỰC THĂNG ĐƯỢC SỬ DỤNG VỚI ĐIỀU KIỆN ĐẶC BIỆT

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của PIC trong việc khai thác tới một sân bay hoặc bãi đáp trực thăng được coi là đặc biệt trừ khi trong thời gian 12 tháng trước:

(1) PIC được người có AOC đánh giá đạt trình độ bằng phương pháp sử dụng hình ảnh về sân bay đó được Cục HKVN chấp thuận;

(2) PIC hoặc F/O được phân công đã thực hiện việc cất, hạ cánh tại sân bay đó trong thời gian phục vụ cho người có AOC.

Ghi chú: Nếu được Cục HKVN chấp thuận, phần chứng minh bao gồm bay đến, bay vòng chờ, tiếp cận và cất cánh có thể được thực hiện trong buồng lái giả định hoặc thiết bị huấn luyện để đạt được mục đích được chấp thuận.

(b) Những giới hạn về sân bay và bãi đáp trực thăng được coi là đặc biệt sẽ không được áp dụng nếu hoạt động khai thác được thực hiện:

(1) Trong thời gian ban ngày;

(2) Khi tầm nhìn thấp nhất là 3 dặm (mile);

(3) Khi trần mây tại sân bay đó lớn hơn độ cao tiếp cận ban đầu thấp nhất được quy định cho quy trình tiếp cận bằng thiết bị là 1000 ft.

14.110. KINH NGHIỆM HIỆN TẠI

(a) Không người nào được phép phân công hoặc thực hiện nhiệm vụ của PIC hoặc F/O để vận hành hệ thống điều khiển bay của một loại hoặc mẫu mã cùng loại tàu bay trong quá trình cất hạ cánh trừ khi người đó đã vận hành hệ thống điều khiển bay trong 3 quá trình cất, hạ cánh trong thời gian 90 ngày trước đó trên cùng loại tàu bay hoặc trên buồng lái mô phỏng được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Không người nào được phép hoặc chỉ định người lái tàu bay thực hiện nhiệm vụ của người lái thay thế trong tổ bay tăng cường trong giai đoạn bay bằng trên một loại hoặc kiểu cùng loại tàu bay hoặc trừ khi người đó đã thực hiện bay khai thác trong thời gian 90 ngày trước trên cùng loại tàu bay ở vị trí PIC, F/O hoặc người lái thay thế trong tổ bay tăng cường trong giai đoạn bay bằng.

(c) Nhằm đáp ứng mục đích của quy định về kinh nghiệm hiện tại, không người nào được phép kết hợp các kiểu khác nhau của cùng loại tàu bay hoặc các loại tàu bay có những đặc điểm tương tự khi xét về mặt quy trình khai thác, các hệ thống và tính năng điều khiển, ngoại trừ trong các điều kiện được Cục HKVN phê chuẩn.

(d) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của PIC trong việc bay khai thác trên một loại tàu bay một động cơ trừ khi trong thời gian 90 ngày trước đó:

(1) Đối với hoạt động khai thác ban đêm, người đó đã thực hiện 3 lần cất hạ cánh vào ban đêm trên cùng một loại tàu bay;

(2) Đối với khai thác theo quy tắc IFR, người đó phải:

(i) thực hiện 3 lần tiếp cận bằng thiết bị trên hạng tàu bay một người lái; hoặc

(ii) hoàn thành việc kiểm tra tiếp cận bằng thiết bị trên hạng tàu bay đó.

14.113. XÁC LẬP LẠI KINH NGHIỆM HIỆN TẠI ÁP DỤNG ĐỐI VỚI PHI CÔNG

(a) Ngoài việc đáp ứng tất cả các yêu cầu áp dụng về huấn luyện và kiểm tra, thành viên tổ lái trong thời gian 90 ngày trước đó không thực hiện ít nhất 3 lần cất hạ cánh trên một loại tàu bay hoặc các kiểu cùng loại tàu bay mà người đó khai thác phải xác lập lại kinh nghiệm khai thác dưới sự giám sát của kiểm tra viên như sau:

(1) Thực hiện ít nhất 3 lần cất hạ cánh trên loại tàu bay khai thác hoặc buồng lái mô phỏng được phê chuẩn;

(2) Thực hiện ít nhất một lần cất cánh với tình huống giả định hỏng động cơ chính, một lần hạ cánh từ độ cao quyết định thấp nhất đã được phê chuẩn đối với người có AOC, và một lần hạ cánh cho đến khi dừng hẳn.

(b) Kinh nghiệm của người lái thay thế trong tổ bay tăng cường được xác lập lại bằng việc huấn luyện phục hồi bao gồm:

(1) Các quy trình khai thác bình thường, bất thường và khẩn nguy cụ thể áp dụng trong giai đoạn bay bằng trên loại tàu bay;

(2) Thực hiện cất hạ cánh với vai trò của người lái không điều khiển.

(c) Khi sử dụng buồng lái mô phỏng để thực hiện bất kỳ yêu cầu huấn luyện cất, hạ cánh cần thiết nào nhằm xác lập lại kinh nghiệm hiện tại, mỗi một vị trí của thành viên tổ bay theo quy định phải do một người được phê chuẩn thích hợp đảm nhận và buồng lái mô phỏng phải được vận hành như trong điều kiện khai thác thông thường với việc không sử dụng đặc tính thay thế của buồng lái mô phỏng.

(d) Kiểm tra viên giám sát số lần cất, hạ cánh của người lái xác lập lại kinh nghiệm hiện tại sẽ xác nhận kỹ năng và trình độ cần thiết cho việc thực hiện nhiệm vụ của người lái đó và có thể yêu cầu thực hiện một số thao tác khác mà kiểm tra viên cho là cần thiết cho việc xác nhận này.

Chương H
HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ

14.120. HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ: THÀNH VIÊN TỔ LÁI

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái hoặc sử dụng thành viên tổ lái trừ khi trong thời gian 12 tháng trước người đó đã hoàn thành khóa huấn luyện định kỳ mặt đất và định kỳ bay được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Nội dung huấn luyện định kỳ mặt đất bao gồm:

(1) Các hệ thống và giới hạn của tàu bay, các quy trình thông thường, bất thường và khẩn nguy;

(2) Trang thiết bị khẩn nguy và việc sử dụng trang thiết bị khẩn nguy;

(3) Chương trình phối hợp tổ bay (CRM) bao gồm năng lực con người và quản lý các mối đe dọa và sai sót;

(4) Nhận biết hoặc vận chuyển hàng nguy hiểm;

(5) Huấn luyện phương thức an ninh.

(c) Nội dung giáo trình huấn luyện định kỳ bay bao gồm:

(1) Các cơ động hoặc điều khiển và khai thác an toàn của tàu bay theo các quy trình của Người khai thác tàu bay có AOC trong điều kiện bình thường, bất thường và khẩn cấp;

(2) Các cơ động và quy trình cần thiết cho việc tránh các mối nguy hiểm trong khi bay;

(3) Đối với người lái được phê chuẩn, phải thực hiện ít nhất một lần cất cánh tầm nhìn hạn chế với LVTO tối thiểu thấp nhất được áp dụng; và 2 lần tiếp cận tới giá trị tối thiểu thấp nhất được phê chuẩn cho người có AOC đó, trong đó có môt lần tiếp cận hụt.

Ghi chú: Hoàn thành tốt kiểm tra kỹ năng đối với loại tàu bay và loại hình khai thác do người có AOC thực hiện có thể thay thế cho huấn luyện định kỳ.

14.123. HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ: TIẾP VIÊN

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của tiếp viên hàng không hoặc sử dụng tiếp viên hàng không trừ khi trong thời gian 12 tháng trước người đó đã hoàn thành chương trình huấn luyện định kỳ mặt đất được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Nội dung huấn luyện định kỳ mặt đất bao gồm:

(1) Cấu hình, trang thiết bị và các quy trình của loại tàu bay cụ thể;

(2) Thiết bị khẩn nguy, sơ cứu và sử dụng trang thiết đó;

(3) Chương trình phối hợp tổ bay (CRM) và năng lực con người;

(4) Nhận biết hoặc vận chuyển hàng nguy hiểm;

(5) Huấn luyện về phương thức an ninh.

14.125. HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ: NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của nhân viên điều phái hoặc sử dụng nhân viên điều phái trừ khi trong thời gian 36 tháng trước nhân viên điều phái đó đã hoàn thành chương trình huấn luyện định kỳ mặt đất được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Nội dung huấn luyện định kỳ mặt đất bao gồm:

(1) Chuẩn bị bay cho loại tàu bay cụ thể bao gồm kế hoạch bay, xếp tải, trọng tâm và cân bằng, tính năng tàu bay;

(2) Thời tiết bao gồm cả ảnh hưởng theo mùa của thời tiết đối với chuyến bay và thu tín hiệu vô tuyến;

(3) Chương trình phối hợp tổ bay (CRM);

(4) Nhận biết hoặc vận chuyển hàng nguy hiểm (24 tháng).

Chương I
TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN VÀ KIỂM TRA VIÊN

14.130. HUẤN LUYỆN KIỂM TRA VIÊN

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của kiểm tra viên hoặc sử dụng kiểm tra viên cho người có AOC trừ khi đã hoàn thành chương trình huấn luyện được Cục HKVN phê chuẩn theo phạm vi nhiệm vụ thực hiện.

14.133. HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN BAY

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của giáo viên bay hoặc sử dụng giáo viên bay cho người có AOC trừ khi đã hoàn thành chương trình huấn luyện được Cục HKVN phê chuẩn theo phạm vi nhiệm vụ thực hiện.

14.135. TRÌNH ĐỘ GIÁO VIÊN BUỒNG LÁI MÔ PHỎNG

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của giáo viên buồng lái mô phỏng hoặc sử dụng giáo viên buồng lái mô phỏng đối với loại tàu bay liên quan trừ khi người đó:

(1) Có giấy phép và năng định phù hợp để thực hiện nhiệm vụ của PIC hoặc FE cho loại tàu bay đó, tùy theo trường hợp áp dụng;

(2) Hoàn thành tốt yêu cầu huấn luyện phù hợp cho loại tàu bay đó, bao gồm cả huấn luyện định kỳ cần thiết cho việc thực hiện nhiệm vụ của PIC hoặc FE, tùy theo trường hợp áp dụng;

(3) Hoàn thành tốt các kỳ kiểm tra kỹ năng, năng lực và kinh nghiệm hiện tại theo quy định để thực hiện nhiệm vụ của PIC hoặc FE, tùy theo trường hợp áp dụng;

(4) Hoàn thành tốt các yêu cầu về huấn luyện áp dụng đối với giáo viên buồng lái mô phỏng.

14.137. TRÌNH ĐỘ GIÁO VIÊN LOẠI TÀU BAY

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của giáo viên bay hoặc sử dụng giáo viên bay đối với loại tàu bay liên quan trừ khi người đó:

(1) Có giấy phép và năng định phù hợp để thực hiện nhiệm vụ của PIC hoặc FE cho loại tàu bay đó, tùy theo trường hợp áp dụng;

(2) Hoàn thành tốt yêu cầu huấn luyện phù hợp cho loại tàu bay đó, bao gồm cả huấn luyện định kỳ cần thiết cho việc thực hiện nhiệm vụ của PIC hoặc FE, tùy theo trường hợp áp dụng;

(3) Hoàn thành tốt các kỳ kiểm tra kỹ năng, năng lực và kinh nghiệm hiện tại theo quy định để thực hiện nhiệm vụ của PIC hoặc FE, tùy theo trường hợp áp dụng;

(4) Hoàn thành tốt các yêu cầu huấn luyện ban đầu hoặc huấn luyện chuyển loại;

(5) Có xác nhận sức khỏe loại II, trừ khi thực hiện nhiệm vụ như thành viên tổ lái yêu cầu cần phải có sức khỏe loại I

14.140. TRÌNH ĐỘ KIỂM TRA VIÊN

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của kiểm tra viên hoặc sử dụng kiểm tra viên đối với loại tàu bay liên quan trừ khi người đó:

(1) Có giấy phép và năng định phù hợp để thực hiện nhiệm vụ của PIC hoặc FE cho loại tàu bay đó, tùy theo trường hợp áp dụng;

(2) Hoàn thành tốt yêu cầu huấn luyện phù hợp cho loại tàu bay đó, bao gồm cả huấn luyện định kỳ cần thiết cho việc thực hiện nhiệm vụ của PIC hoặc FE, tùy theo trường hợp áp dụng;

(3) Hoàn thành tốt các kỳ kiểm tra kỹ năng, năng lực và kinh nghiệm hiện tại theo quy định để thực hiện nhiệm vụ của PIC hoặc FE, tùy theo trường hợp áp dụng;

(4) Có xác nhận sức khỏe loại II, trừ khi thực hiện nhiệm vụ như thành viên tổ lái yêu cầu cần phải có sức khỏe loại I;

(5) Được Cục HKVN ủy quyền thực hiện nhiệm vụ kiểm tra.

14.143. BỔ NHIỆM KIỂM TRA VIÊN

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của kiểm tra viên và người có AOC không được sử dụng kiểm tra viên để thực hiện công việc kiểm tra trên chuyến bay trừ khi được Cục HKVN có quyết định ủy quyền với tên và nhiệm vụ cụ thể trong thời gian 12 tháng trước đó.

14.145. GIỚI HẠN CỦA KIỂM TRA VIÊN

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của kiểm tra viên và người có AOC không được sử dụng kiểm tra viên đối với bất kỳ loại hình kiểm tra:

(1) Trên tàu bay với tư cách là thành viên tổ bay, trừ khi kiểm tra viên đó có giấy phép và năng định phù hợp; và hoàn thành tốt các yêu cầu về huấn luyện, phê chuẩn và kinh nghiệm hiện tại theo quy định tại phần này đối với vị trí của tổ lái và loại hình khai thác bay được kiểm tra;

(2) Trên tàu bay với tư cách kiểm tra viên quan sát, trừ khi kiểm tra viên đó có giấy phép và năng định phù hợp; và hoàn thành tốt các yêu cầu về huấn luyện, phê chuẩn và quan sát bay thực hành theo quy định tại phần này đối với vị trí của tổ lái và loại hình khai thác bay được kiểm tra;

(3) Trong buồng lái mô phỏng, trừ khi kiểm tra viên đó hoàn thành tốt hoặc quan sát tất cả các yêu cầu về huấn luyện phê chuẩn, và quan sát bay thực hành theo quy định của phần này đối với vị trí của thành viên tổ lái và hoạt động khai thác bay được kiểm tra.

Chương J
CÁC QUY ĐỊNH VỀ HÀNH CHÍNH

14.150. CƠ SỞ, VẬT CHẤT PHỤC VỤ HUẤN LUYỆN

(a) Người có AOC phải nêu cụ thể các thiết bị huấn luyện mặt đất và huấn luyện bay vào chương trình huấn luyện.

(b) Không người có AOC nào được phép sử dụng cơ sở vật chất cho công tác huấn luyện mà chưa được sự chấp thuận của Cục HKVN.

14.153. HỢP ĐỒNG HUẤN LUYỆN

(a) Người có AOC phải nêu cụ thể các hợp đồng huấn luyện trong chương trình huấn luyện.

(b) Người có AOC không sử dụng hợp đồng huấn luyện không phù hợp với các quy định liên quan của Cục HKVN.

14.155. THUÊ THIẾT BỊ HUẤN LUYỆN MÔ PHỎNG

(a) Không người có AOC nào được phép sử dụng thiết bị huấn luyện mô phỏng cho công việc huấn luyện và kiểm tra, trừ khi thiết bị đó được Cục HKVN phê chuẩn bằng văn bản cụ thể cho người có AOC.

(b) Không người có AOC nào được phép sử dụng thiết bị huấn luyện bay mô phỏng cho với mục đích trái với phạm vi được Cục HKVN phê chuẩn.

14.157. KẾT THÚC VIỆC KIỂM TRA

(a) Trong trường hợp phải kết thúc công việc kiểm tra vì bất cứ lý do gì, người có AOC không được sử dụng người lái hoặc nhân viên điều phái bay trong vận tải hàng không thương mại cho đến khi hoàn thành lần kiểm tra lại sau đó.

14.160. HỒ SƠ VỀ TRÌNH ĐỘ CỦA THÀNH VIÊN TỔ LÁI

(a) Người có AOC phải có trách nhiệm lập và lưu trữ hồ sơ cho mỗi thành viên tổ bay và nhân viên điều phái bay ngay sau khi hoàn thành tốt mỗi việc phê chuẩn theo quy định của phần này.

(b) Thành viên tổ lái có thể hoàn thành chương trình huấn luyện theo yêu cầu của phần này một cách riêng rẽ hoặc toàn phần, nhưng hồ sơ kết thúc mỗi chương trình huấn luyện phải được lưu trữ.

14.163. GIÁM SÁT HOẠT ĐỘNG HUẤN LUYỆN VÀ KIỂM TRA

(a) Để đáp ứng được các yêu cầu về giám sát các hoạt động huấn luyện và kiểm

tra, người có AOC sẽ thông báo Cục HKVN chậm nhất 24 giờ trước khi thực hiện kế hoạch kiểm tra với các thông tin về ngày, giờ, địa điểm kiểm tra đối với:

(1) Tham chiếu đến quy trình huấn luyện trong chương trình huấn luyện đã được phê chuẩn của người có AOC;

(2) Tất cả các kiểm tra về kỹ năng, năng lực và bay thực hành đường dài.

(b) Trong trường hợp không thực hiện các quy định tại khoản (a) Cục HKVN có thể sẽ không công nhận kết quả huấn luyện, kiểm tra và yêu cầu thực hiện lại cho mục đích giám sát của Cục HKVN.

14.165. THỜI HẠN HIỆU LỰC

(a) Thành viên tổ bay phải thực hiện các yêu cầu kiểm tra kỹ năng, năng lực và huấn luyện định kỳ để duy trì trình độ trong khai thác vận tải hàng không thương mại được phép thực hiện các yêu cầu về huấn luyện và kiểm tra tại bất kỳ thời điểm nào trong khoảng thời gian được phép.

(b) Khoảng thời gian được phép là 3 tháng trước tháng hết hạn.

(c) Việc hoàn thành các yêu cầu về huấn luyện và kiểm tra trong thời hạn này sẽ được coi như vào tháng đến hạn cho việc tính hiệu lực tiếp theo.

14.167. MIỄN GIẢM ÁP DỤNG CÁC QUY ĐỊNH

(a) Cục HKVN được quyền miễn giám việc áp dụng một phần nhất định của các yêu cầu huấn luyện quy định tại Chương này trên cơ sở xem xét kinh nghiệm đã có của thành viên tổ bay.

(b) Người có AOC đề nghị miễn giảm áp dụng các quy định phải lập hồ sơ đề nghị Cục HKVN trong đó nêu ra các căn cứ cho việc đề nghị đó.

(c) Trong trường hợp đề nghị miễn giảm nêu trên được áp dụng cho một thành viên tổ bay cụ thể thì người có AOC phải lưu giữ văn bản cho phép của Cục HKVN và các căn cứ cho phép miễn giảm trong hồ sơ của thành viên tổ bay đó.

(d) Trong trường hợp được Cục HKVN phê chuẩn, các khóa học từ xa hoặc bài kiểm tra viết được phép sử dụng để giảm thời gian của các môn học trên lớp trong huấn luyện mặt đất.

(e) Người có thành tích tốt trong quá trình huấn luyện bay, được giáo viên hoặc kiểm tra viên đề nghị, và đã hoàn thành tốt bài kiểm tra bay phù hợp hoặc được Cục HKVN cho phép hoàn thành khóa học trong khoảng thời gian ngắn hơn dự kiến sẽ không phải hoàn thành số giờ bay huấn luyện theo như chương trình đề ra đối với một loại trong tàu bay cụ thể.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 14.033. XẾP THÀNH VIÊN TỔ BAY THIẾU KINH NGHIỆM - VẬN TẢI THƯƠNG MẠI

(a) Các tình huống trọng yếu tại các sân bay đặc biệt do Cục HKVN xác định hoặc tại sân bay đặc biệt do người có AOC xác định bao gồm:

(1) Tầm nhìn phổ biến trong báo cáo thời tiết gần nhất tại sân bay thấp hơn hoặc bằng 3/4 dặm;

(2) Tầm nhìn đường cất hạ cánh trên đường cất hạ cánh sử dụng thấp hơn hoặc bằng 4000 ft;

(3) Đường cất hạ cánh được sử dụng có nước, tuyết, tuyết tan hoặc các điều kiện tương tự có thể ảnh hưởng xấu tới tính năng tàu bay;

(4) Việc phanh trên đường cất hạ cánh được báo cáo ở dưới tình trạng "tốt";

(5) Gió cạnh trên đường bay được sử dụng vượt quá vận tốc 15 knot;

(6) Có báo cáo về gió giật ở khu vực lân cận sân bay;

(7) Các điều kiện khác mà PIC xác định phải cẩn trọng khi thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của mình.

(b) Việc áp dụng các sai lệnh so với yêu cầu tối thiểu về giờ bay khai thác cần phải được cân nhắc kỹ trong các trường hợp sau:

(1) Người khai thác mới được cấp AOC không sử dụng người lái tàu bay đạt yêu cầu tối thiểu về giờ bay;

(2) Người có AOC bổ sung loại tàu bay mới vào đội tàu bay đang được khai thác;

(3) Người có AOC lập một đường bay mới và chỉ định người lái phải đạt được trình độ khai thác trên loại tàu bay đi và đến.

Phần 15

QUY ĐỊNH VỀ THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ, THỜI GIAN BAY VÀ THỜI GIAN NGHỈ NGƠI CHO THÀNH VIÊN TỔ BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC CÓ AOC

Chương A: QUY ĐỊNH CHUNG

15.001. Phạm vi áp dụng

15.003. Các định nghĩa

15.005. Các từ viết tắt

15.007. Nhận biết hoặc nghi ngờ sự mệt mỏi của tổ bay

15.010. Quy định về thời gian thực hiện nhiệm vụ bay

15.013. Trách nhiệm lưu giữ hồ sơ

Chương B: THỜI GIAN BAY

15.020. Thời gian bay tối đa

15.023. Thời gian bay vượt trội

15.025. Các trường hợp không lường trước được trong khai thác bay thực tế

Chương C: KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ

15.030. Khoảng thời gian làm nhiệm vụ theo lịch

15.033. Khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay

15.035. Tăng khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay đối với tiếp viên hàng không

15.037. Nhiệm vụ ngắt quãng

15.040. Tổ lái được tăng cường

15.043. Khai thác bay hỗn hợp

15.045. Nhiệm vụ dự bị

15.047. Chênh lệch múi giờ

Chương D: KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ NGƠI

15.050. Khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu: khái quát chung

15.053. Khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu

15.055. Khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu cho bảy ngày hoặc 10 ngày liên tục

CÁC PHỤ LỤC

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

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

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

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

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 15.045. CÁC GIỚI HẠN DỰ BỊ

Chương A
QUY ĐỊNH CHUNG

15.001. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này quy định về khoảng thời gian làm nhiệm vụ tối đa, thời gian bay tối đa và khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu cho các thành viên tổ lái, tiếp viên hàng không để đảm bảo rằng họ không bị mệt mỏi khi thực hiện nhiệm vụ của Người khai thác.

(b) Phần này áp dụng cho người khai thác tàu bay được Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay, người lái tàu bay, cơ giới trên không, giáo viên huấn luyện bay, dẫn đường trên không và tiếp viên hàng không của người khai thác tàu bay.

15.003. CÁC ĐỊNH NGHĨA

(a) Các định nghĩa đưới 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 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 động khỏi nơi đỗ để cất cánh đến khi nó dừng để nghỉ ngơi tại điểm kết thúc chuyến bay;

(ii) Thời gian bay - Trực 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. 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.

15.010. QUY ĐỊNH VỀ THỜI GIAN THỰC HIỆN NHIỆM VỤ BAY

(a) Các quy định về thời gian thực hiện nhiệm vụ bay sẽ phải được nêu rõ trong các phần của tài liệu hướng dẫn khai thác áp dụng đối với từng vị trí công việc.

(b) Cục HKVN có thể phê chuẩn thời gian thực hiện nhiệm vụ bay đặc biệt cho người khai thác tàu bay có AOC.

(c) Người khai thác tàu bay có AOC phải quy định về thời gian làm nhiệm vụ bay và yêu cầu nghỉ ngơi đối với tiếp viên hàng không.

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

15.020. THỜI GIAN BAY TỐI ĐA

(a) Không ai được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái đối với chuyến bay vận tải thương mại nếu tổng thời gian bay của thành viên tổ lái đó vượt quá bảng quy định thời gian bay ở Phụ lục 1 Điều 15.020.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 15.020 các giới hạn thời gian đối với tổ bay 2 người hoặc ít hơn.

(b) Không ai được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái quá 07 chuyến bay vận tải thương mại trong khoảng thời gian thực hiện nhiệm vụ hoặc trong 18 giờ liên tục, tùy theo cái nào đến trước.

(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 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

(a) Cục HKVN sẽ xem xét từng trường hợp đề nghị vượt mức so với các quy định về giới hạn thời gian bay nêu tại Điều 15.020 khi:

(1) Chuyến bay đã được lập kế hoạch và kết thúc trong phạm vi của các giới hạn đã nêu;

(2) Các lý do vượt quá khả năng kiểm soát của người có AOC (ví dụ như do điều kiện thời tiết xấu bất ngờ ập tới sân bay đến trong khoảng thời gian bay theo kế hoạch).

15.025. CÁC TRƯỜNG HỢP KHÔNG LƯỜNG TRƯỚC ĐƯỢC TRONG KHAI THÁC BAY THỰC TẾ

(a) Trong khai thác bay thực tế bắt đầu từ thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ, các giới hạn về nhiệm vụ bay, tổng thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ và thời gian nghỉ được quy định trong Phần này có thể bị vượt quá trong những trường hợp không lường trước được. Bất kỳ vi phạm nào như vậy phải được người chỉ huy máy bay chấp thuận sau khi đã hội ý với các thành viên khác của tổ bay và người chỉ huy máy bay phải báo cáo Người khai thác khi khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay bị tăng lên hoặc khi khoảng thời gian nghỉ bị giảm xuống trong khai thác thực tế.

(b) Khi tăng thời gian làm nhiệm vụ bay hoặc giảm thời gian nghỉ quá 1 giờ, báo cáo có ý kiến của Người khai thác phải được trình lên Cục HKVN không muộn quá 28 ngày kể từ khi sự việc xảy ra.

Chương C
KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ

15.030. KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ THEO LỊCH

(a) Đối với khoảng thời gian làm nhiệm vụ, 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 nếu thời gian làm nhiệm vụ vượt quá:

(1) 1800 giờ trong 12 tháng liên tục;

(2) 190 giờ trong 28 ngày liên tục; và

(3) 60 giờ trong 7 ngày liên tục, nhưng có thể tăng lên 63 giờ trong trường hợp nhiệm vụ được phân công bao gồm nhiều khoảng thời gian làm nhiệm vụ được bắt đầu hoặc bị hoãn do những nguyên nhân không lường trước được.

(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;

(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) Không ai được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay vận tải thương mại nếu FPD vượt quá các giới hạn quy định trong các bảng ở Phụ lục 1 và 2 của Điều này.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 15.033 quy định thời gian làm nhiệm vụ bay cho phép đối với loại hình khai thác sử dụng nhiều người lái.

Ghi chú: Xem Phụ lục 2 Điều 15.033 quy định thời gian làm nhiệm vụ bay cho phép đối với loại hình khai thác sử dụng một người lái.

(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) Khi được yêu cầu bay chuyển sân với thời gian bay quá 4 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.

(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 các các nhiệm vụ của chuyến bay.

15.037. NHIỆM VỤ NGẮT QUÃNG

(a) Người khai thác có thể tăng FPD theo kế hoạch cho phép thông qua việc áp dụng chính sách nhiệm vụ ngắt 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) Cung cấp nơi nghỉ ngơi đủ tiêu chuẩn;

(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 ngắt 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 ngắt 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.

(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/chuyển 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 quy 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
KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ NGƠI

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

(a) Đối với khoảng thời gian nghỉ ngơi, không ai được phân công và không ai được phép:

(1) Thực hiện các nhiệm vụ trong chuyến bay vận tải thương mại trừ khi người đó được nghỉ ngơi bằng khoảng thời gian tối thiểu áp dụng cho công việc của họ được quy định tại Phần này; hoặc

(2) Chấp nhận thực hiện bất kỳ nhiệm vụ nào của người khai thác có AOC 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) Thời gian di chuyển khác di chuyển nội bộ được yêu cầu bởi người khai thác có AOC 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 bay không được tính là một phần của thời gian nghỉ ngơi.

15.053. KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ NGƠI TỐI THIỂU

(a) Người khai thác phải đảm bảo trước khi bắt đầu FPD, 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) Người khai thác có thể giảm thời gian nghỉ được tính theo quy định trong khoản (a) trên đây 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 trong điểm (1), khoản (a) nêu trên;

(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; và

(3) Số thời gian nghỉ bị giảm đi thì cũng phải tính giảm thời gian làm nhiệm vụ bay cho phép sau đó.

15.055. KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ NGƠI TỐI THIỂU CHO BẢY NGÀY HOẶC 10 NGÀY LIÊN TỤC

(a) Người khai thác phải miễn tất cả mọi nhiệm vụ cho thành viên tổ bay và đảm bảo thời gian nghỉ tối thiểu là:

(1) 36 giờ trong 7 ngày liên tục; hoặc

(2) 60 giờ trong 10 ngày liên tục.

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

Thời gian có mặt làm nhiệm vụ	Số lần hạ cánh khi là thành viên tổ lái đang khai thác		
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 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 ngắt 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

(Xem tiếp Công báo số 149 + 150)

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN
Điện thoại: 080.44597 - 04.38231182
Fax : 080.44517
Địa chỉ: 1 Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, HN
Email: congbaovpcp@cpt.gov.vn
In tại Xí nghiệp Bản đồ 1 - Bộ Quốc phòng

Giá: 10.000 đồng