PHẦN VĂN BẢN KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT

Văn bản hợp nhất số 08/VBHN-BGTVT ngày 19 tháng 10 năm 2015 hợp nhất Thông tư ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

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 1099 + 1100)

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.

(3)[5] Nhân viên hàng không trình độ cao bao gồm: thành viên tổ lái (phi công); nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và thiết bị tàu bay có chứng chỉ CRS mức B trở lên; nhân viên điều độ, khai thác bay.

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;

---

[5] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản 2 Điều 1 của Thông tư số 41/2015/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều trong Phần 12 và Phần 14 của Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 10 năm 2015.

(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 NGHỀ CỦA NGƯỜI LÁI TÀU BAY[6]

1. Người khai thác tàu bay khi tham gia vào khai thác tàu bay thương mại đối với tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg không được sử dụng người lái tàu bay trên 65 tuổi đối với nam và trên 60 tuổi đối với nữ để làm PIC hoặc F/O.

2. Người lái tàu bay khi tham gia vào khai thác tàu bay thương mại để làm PIC hoặc F/O đối với tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg không được vượt quá 65 tuổi đối với nam và 60 tuổi đối với nữ.

3. Người lái tàu bay trong độ tuổi từ đủ 65 tuổi đối với nam, từ đủ 55 đến đủ 60 đối với nữ khi tham gia vào khai thác tàu bay thương mại phải bay cùng với thành viên còn lại dưới 60 tuổi đối với nam hoặc dưới 55 tuổi đối với nữ.

4. Khi sử dụng người lái tàu bay có độ tuổi từ đủ 60 tuổi trở lên đối với nam, từ đủ 55 tuổi trở lên đối với nữ, người khai thác tàu bay có trách nhiệm:

a) Thành lập Hội đồng tuyển dụng để đánh giá việc đáp ứng các điều kiện quy định tại Phụ lục 1 của Công ước Chicago;

b) Yêu cầu người lái tàu bay phải bảo đảm các tiêu chuẩn sức khỏe đối với nhân viên hàng không theo quy định của pháp luật.

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:

---

[6] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Điều 1 của Thông tư số 14/2014/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung Điều 14.010 Chương B Phần 14 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, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2014.

(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 lũy 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 lũy 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 một 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.

14.169 QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG TRÌNH ĐỘ CAO[7]

1. Người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay và nhân viên hàng không trình độ cao phải thực hiện các quy định sau:

---

[7] Điều này được bổ sung theo quy định tại khoản 3 Điều 1 của Thông tư số 41/2015/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều trong Phần 12 và Phần 14 của Bộ quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 10 năm 2015.

a) Người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay và nhân viên hàng không trình độ cao phải có hợp đồng lao động hoặc hợp đồng cho thuê lại lao động (sau đây gọi chung là hợp đồng lao động) phù hợp với quy định của pháp luật về lao động và các quy định tại Thông tư này.

b) Người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay có trách nhiệm quy định về chi phí, việc bồi thường chi phí đào tạo, huấn luyện, chi phí tích lũy giờ bay; chi phí phá vỡ cam kết thời gian làm việc sau đào tạo khi đơn phương chấm dứt hợp đồng lao động trước thời hạn để làm cơ sở cho việc ký kết hợp đồng đào tạo, hợp đồng lao động với nhân viên hàng không trình độ cao.

c) Hợp đồng lao động giữa người khai thác tàu bay với nhân viên hàng không trình độ cao gồm hai bản (02 bản) chính, trong đó một bản (01 bản) người khai thác tàu bay lưu giữ, một bản (01 bản) nhân viên hàng không trình độ cao lưu giữ. Trong thời hạn bảy (07) ngày làm việc, kể từ ngày ký kết hợp đồng lao động, người khai thác tàu bay phải gửi danh sách nhân viên hàng không trình độ cao kèm theo bản sao hợp đồng lao động đã ký kết tới Cục Hàng không Việt Nam để theo dõi, quản lý. Trường hợp danh sách nhân viên hàng không trình độ cao quy định tại điểm này có sự thay đổi, trong bảy (07) ngày làm việc, kể từ ngày ký kết hợp đồng, lao động, người khai thác tàu bay có trách nhiệm thông báo với Cục Hàng không Việt Nam để cập nhật.

2. Chấm dứt hợp đồng lao động

a) Nhân viên hàng không trình độ cao có quyền đơn phương chấm dứt hợp đồng lao động trước thời hạn, nhưng phải thông báo bằng văn bản cho người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay 120 ngày trước ngày dự kiến chấm dứt hợp đồng để người khai thác tàu bay lập kế hoạch duy trì hoạt động bảo đảm khai thác tàu bay theo kế hoạch bay đã được phê duyệt.

b) Việc đơn phương chấm dứt hợp đồng lao động quy định tại điểm a khoản này nếu kết thúc vào tháng 6, tháng 7 của năm thì hợp đồng lao động sẽ kéo dài đến hết tháng 7 của năm đó. Trường hợp thời hạn kết thúc hợp đồng lao động vào tháng 01 hoặc tháng 02 của năm thì thời hạn hợp đồng lao động sẽ kéo dài đến hết tháng 02 của năm đó.

c) Nhân viên hàng không trình độ cao khi chấm dứt hợp đồng lao động trước thời hạn có trách nhiệm hoàn thành các nghĩa vụ theo hợp đồng đào tạo, hợp đồng lao động và các thỏa thuận liên quan.

d) Người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay có trách nhiệm chấm dứt hợp đồng lao động khi các bên đã hoàn thành nghĩa vụ theo hợp đồng đào tạo, hợp đồng lao động và các thỏa thuận có liên quan.

3. Nhân viên hàng không trình độ cao được chuyển đổi người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay theo quy định của pháp luật khi đáp ứng các yêu cầu sau:

a) Đã chấm dứt hợp đồng lao động và thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ (nếu có) đối với người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay hiện tại theo quy định.

b) Có hợp đồng lao động với người khai thác tàu bay hoặc tổ chức bảo dưỡng tàu bay mới.

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
15.020THỜI 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 dưới đây sẽ được sử dụng trong Phần này:

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

(1) **Nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn:** Một nơi thoải mái và yên lặng;

(2) **Tổ lái tăng cường:** Một tổ lái có nhiều hơn số thành viên tối thiểu theo yêu cầu khai thác của tàu bay và trên tàu bay đó mỗi thành viên tổ lái có thể rời chỗ của mình và được thành viên khác của tổ lái có năng định thích hợp thay thế;

(3) **Giải lao:** Quãng thời gian không làm nhiệm vụ nhưng được tính là thời gian làm việc, ít hơn thời gian nghỉ;

(4) **Ngày theo lịch:** Là khoảng thời gian dự tính, sử dụng giờ quốc tế hoặc giờ địa phương, bắt đầu từ 0 giờ đến 24 giờ;

(5) **Thời gian bay chuyển sân:** Là thời gian thành viên tổ bay di chuyển bằng máy bay giữa địa điểm xác định của người khai thác và căn cứ chính của thành viên tổ bay;

(6) **Thời gian làm nhiệm vụ:** Tổng thời gian từ khi thành viên tổ bay được Người khai thác yêu cầu có mặt làm nhiệm vụ và kết thúc khi thành viên tổ bay không phải làm bất kỳ nhiệm vụ nào nữa;

(7) **Chuyến bay:** khoảng thời gian từ khi cất cánh đến khi hạ cánh, đôi khi được hiểu là "Chặng bay";

(8) **Thời gian làm nhiệm vụ bay:** Tổng thời gian từ khi một thành viên tổ bay có mặt nhận nhiệm vụ bay và kết thúc khi hoàn thành chuyến bay cuối mà 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
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**

Phần 16
KIỂM SOÁT KHAI THÁC CỦA NGƯỜI KHAI THÁC CÓ AOC

CHƯƠNG A. QUY ĐỊNH CHUNG

16.001 ÁP DỤNG

16.003 CÁC ĐỊNH NGHĨA

16.005 CÁC TỪ VIẾT TẮT

CHƯƠNG B. KIỂM SOÁT KHAI THÁC

16.010 KIỂM SOÁT KHAI THÁC

16.013 CÁC CHỨC NĂNG CỦA KIỂM SOÁT KHAI THÁC

16.015 YÊU CẦU TRÌNH ĐỘ NGƯỜI THỰC HIỆN CÁC CHỨC NĂNG KIỂM SOÁT KHAI THÁC

16.017 NHIỆM VỤ VÀ QUYỀN HẠN CỦA NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI BAY

16.020 TRÁCH NHIỆM CỦA PIC

16.023 NHIỆM VỤ KIỂM SOÁT KHAI THÁC

16.025 CÁC PHƯƠNG THỨC GIÁM SÁT BAY

16.027 CÁC CHỈ DẪN KHAI THÁC

CHƯƠNG C. LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY

16.030 CÁC HỒ SƠ QUYẾT ĐỊNH LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY

16.033 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI TÀU BAY

16.035 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI TỔ BAY

16.037 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: CÁC THÔNG TIN NOTAM VÀ PHƯƠNG TIỆN

16.040 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: BÁO CÁO KHÍ TƯỢNG VÀ DỰ BÁO THỜI TIẾT

16.043 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY TRONG ĐIỀU KIỆN ĐÓNG BĂNG

16.045 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY THEO QUY TẮC VFR HOẶC IFR

16.047 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: CUNG CẤP NHIÊN LIỆU TỐI THIỂU

16.050 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: TÍNH NĂNG TÀU BAY VÀ XẾP TẢI

16.053 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: SỬA ĐỔI HOẶC CẤP LẠI PHÉP BAY TRÊN ĐƯỜNG BAY

16.055 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY VỚI TÀU BAY CÓ RA ĐA THỜI TIẾT

CHƯƠNG A. QUY ĐỊNH CHUNG

16.001 ÁP DỤNG

(a) Phần này quy định về việc điều phái bay đối với tàu bay của nhà khai thác tàu bay có AOC.

(b) Quy định này áp dụng cho Người khai thác tàu bay có AOC, người được nhà khai thác chỉ định là nhân viên điều phái bay, và bất kỳ người nào thực hiện một chức năng đối với chuyến bay được định nghĩa trong kiểm soát khai thác.

16.003 CÁC ĐỊNH NGHĨA

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

Ghi chú: Ngoài ra còn có các mục liên quan đến hàng không khác được định nghĩa trong Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(1) **Điều phái bay:** Người được chỉ định bởi nhà khai thác để thực hiện việc kiểm soát, hỗ trợ, chỉ dẫn và giám sát các hoạt động khai thác bay vì mục đích an toàn, có trình độ phù hợp với quy định tại Phụ ước 1 của Công ước Chi-ca-go và được Cục HKVN cấp giấy phép;

(2) **Giám sát bay theo thời gian:** Phương thức giám sát chuyến bay đảm bảo rằng các thông tin liên lạc của nơi đi và các thời gian đến, kịp thời cung cấp cho trung tâm kiểm soát của Người khai thác để kiểm soát khai thác;

(3) **Giám sát bay theo địa điểm:** Phương thức giám sát chuyến bay để đảm bảo tàu bay và tổ bay được xác định vị trí sau khi hoàn thành chuyến bay hoặc sau một thời gian tối đa nhất định không liên lạc với Người khai thác;

(4) **Kế hoạch bay:** Các thông tin quy định cụ thể được cung cấp cho các đơn vị cung cấp dịch vụ không lưu, liên quan đến một chuyến bay dự định hay một phần của một chuyến bay. Mục "Kế hoạch bay" được sử dụng để hiểu theo từng trường hợp, thông tin đầy đủ trên tất cả các mục được nêu trong bản kế hoạch bay, bao gồm toàn bộ đường bay của chuyến bay, hoặc các thông tin yêu cầu được giới hạn khi mục đích là vứt bỏ phần không cần thiết của chuyến bay như đường bay cắt, cất cánh từ, hoặc hạ cánh ở một sân bay được kiểm soát;

(5) **Lệnh điều phái bay:** Tài liệu bao gồm kế hoạch bay khai thác và các tài liệu chuẩn bị lệnh điều phái bay khác liên quan đến chuyến bay đó hoặc một loạt chuyến bay;

(6) **Theo dõi bay:** Phương thức giám sát chuyến bay đảm bảo rằng người được Người khai thác chỉ định theo dõi các điều kiện có thể ảnh hưởng đến chuyến bay và có thể liên lạc với (các) chuyến bay khi đang bay;

(7) **Kiểm soát khai thác:** Là cách của nhà chức trách thông qua điểm đầu, điểm tiếp tục, điểm quay hoặc điểm cuối của một chuyến bay để giám sát an toàn của tàu bay và tính hiệu quả, quy tắc của chuyến bay;

(8) **Kế hoạch bay khai thác:** Kế hoạch của Người khai thác để thực hiện chuyến bay an toàn dựa trên tính năng tàu bay và các giới hạn khai thác khác, và các điều kiện liên quan trên đường bay phải tuân thủ và ở các sân bay có liên quan.

16.005 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) ATC - Kiểm soát không lưu;

(3) ETA - Thời gian đến dự tính;

(4) ETOPS - Khai thác tầm bay kéo dài đối với tàu bay có 02 động cơ;

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

(6) LVTO - Cất cánh trong điều kiện tầm nhìn hạn chế;

(7) NOTAM - Thông báo hàng không;

(8) RFM - Tài liệu hướng dẫn bay trực thăng;

(9) RVR - Tầm nhìn trên đường cất hạ cánh;

(10) RVSM - Giảm phân cách cao tối thiểu;

(11) PIC - Người chỉ huy tàu bay;

(12) F/O - Lái phụ;

(13) SM - Statute Miles;

(14) VMC - Điều kiện khí tượng bay bằng mắt.

CHƯƠNG B. KIỂM SOÁT KHAI THÁC

16.010 KIỂM SOÁT KHAI THÁC

(a) Người có AOC phải thực hiện kiểm soát các hoạt động khai thác của tàu bay trong vận tải hàng không thương mại.

(b) Công việc chính của kiểm soát khai thác là đưa ra các quyết định cần thiết để cho phép, tiếp tục, đổi hành trình bay, hoặc kết thúc một chuyến bay vận tải hàng không thương mại.

(c) Trách nhiệm kiểm soát khai thác sẽ chỉ được ủy quyền cho PIC và nhân viên điều phái bay nếu Người khai thác được phê chuẩn phương pháp kiểm soát và giám sát các khai thác bay, các yêu cầu sử dụng nhân viên điều phái bay.

(d) Bất kỳ người nào tham gia ra quyết định cho bất kỳ một công việc, một chức năng kiểm soát khai thác nào đều liên quan tới một phần của việc cho phép tàu bay bay và là đối tượng yêu cầu của Phần này.

16.013 CÁC CHỨC NĂNG CỦA KIỂM SOÁT KHAI THÁC

(a) Những người có trách nhiệm kiểm soát khai thác cho người có AOC phải:

(1) Cho phép loại hình khai thác bay cụ thể;

(2) Đảm bảo rằng tàu bay đáp ứng đầy đủ tiêu chuẩn đủ điều kiện bay với trang thiết bị phù hợp sẵn sàng cho chuyến bay;

(3) Đảm bảo có đội ngũ nhân viên có trình độ phù hợp với hệ thống cơ sở vật chất đầy đủ sẵn sàng hỗ trợ việc thực hiện chuyến bay;

(4) Đảm bảo công việc chuẩn bị kế hoạch bay và các công việc chuẩn bị phù hợp cho chuyến bay đã hoàn tất;

(5) Đảm bảo rằng các quy trình Giám sát bay theo địa điểm và Giám sát bay theo thời gian đã được tuân thủ; và

(6) Đối với các chuyến bay theo lịch với số ghế hành khách từ 20 trở lên, phải đảm bảo giám sát các quá trình của chuyến bay và các thông tin cần thiết cho an toàn được cung cấp tới tổ lái.

(b) Điều phái bay được phân công thực hiện nhiệm vụ phải duy trì hiểu biết về tất cả các đặc tính khai thác liên quan đến nhiệm vụ được giao bao gồm các kiến thức, kỹ năng liên quan tới yếu tố con người.

16.015 YÊU CẦU TRÌNH ĐỘ NGƯỜI THỰC HIỆN CÁC CHỨC NĂNG KIỂM SOÁT KHAI THÁC

(a) Người có trình độ phù hợp sẽ được Người khai thác chỉ định để thực hiện các chức năng và chịu trách nhiệm kiểm soát khai thác từng chuyến bay trong vận tải hàng không thương mại.

(b) Đối với các chuyến bay vận chuyển hành khách thường lệ theo lịch, một người lái có trình độ phù hợp hoặc nhân viên điều phái bay sẽ phải làm nhiệm vụ ở căn cứ khai thác để thực hiện các chức năng kiểm soát khai thác.

(c) Người có AOC phải sử dụng nhân viên điều phái có giấy phép còn hiệu lực quy định tại Phần 7 và yêu cầu về trình độ quy định tại Phần 14 để thực hiện các chức năng điều phái bay và kiểm soát khai thác hoặc các chuyến bay theo lịch của tàu bay có 20 ghế hành khách trở lên.

(d) Đối với tất cả các chuyến bay khác, người có trình độ phù hợp quy định tại Phần 14 có thể thực hiện các trách nhiệm giám sát khai thác.

(e) Đối với khai thác bay taxi một người lái, chỉ yêu cầu người có trình độ tương đương PIC thực hiện chức năng kiểm soát khai thác.

16.017 NHIỆM VỤ VÀ QUYỀN HẠN CỦA NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI BAY

(a) Một nhân viên điều phái bay có giấy phép theo quy định được phép thực hiện các năng định của giấy phép bao gồm giám sát hoặc điều phái tàu bay trong hệ thống theo dõi bay của chuyến bay của người vận chuyển theo lịch.

(b) Không ai được chỉ định là nhân viên điều phái bay làm nhiệm vụ 10 giờ liên tục trong 24 giờ trừ khi người đó được nghỉ xen kẽ 8 giờ.

(c) Không ai được phân công nhân viên điều phái bay thực hiện nhiệm vụ sau 12 tháng người đó không làm nhiệm vụ trừ trường hợp đã hoàn thành chương trình huấn luyện phục hồi.

16.020 TRÁCH NHIỆM CỦA PIC

(a) Đối với tất cả các chuyến bay, PIC cùng chịu trách nhiệm kiểm soát khai thác tàu bay, tuy nhiên trong từng điều kiện cụ thể có quyền ra quyết định kiểm soát khai thác trong khi bay.

(b) Khi quyết định của PIC khác với các yêu cầu trước đó, người ra yêu cầu sẽ lập một hồ sơ báo cáo theo thực tế.

(c) PIC có thể chỉ định một người khác để thực hiện kiểm soát khai thác khi Người khai thác sử dụng Giám sát theo địa điểm như một phương thức chính để giám sát chuyến bay.

16.023 NHIỆM VỤ KIỂM SOÁT KHAI THÁC

(a) Đối với các chuyến bay vận chuyển hành khách thường kỳ theo lịch, người kiểm soát khai thác có trình độ phù hợp thực hiện các nhiệm vụ sau:

(1) Trợ giúp PIC trong việc chuẩn bị chuyến bay và cung cấp các thông tin liên quan được yêu cầu;

(2) Trợ giúp PIC chuẩn bị các kế hoạch bay khai thác và kế hoạch bay ATC;

(3) Ký vào bản sao điều phái của phép bay;

(4) Trong khi bay, bằng cách thức phù hợp cung cấp cho PIC những thông tin cần thiết để thực hiện chuyến bay an toàn; và

(5) Trong những vụ việc khẩn nguy, thực hiện các quy trình áp dụng cần thiết nêu trong tài liệu hướng dẫn khai thác bay của Người khai thác.

(b) Người có trình độ phù hợp thực hiện các nhiệm vụ kiểm soát khai thác phải tránh làm bất kỳ hành động nào đối lập với các phương thức được ban hành bởi:

(1) Kiểm soát không lưu;

(2) Cơ quan dịch vụ khí tượng;

(3) Cơ quan dịch vụ thông tin liên lạc; hoặc

(4) Người có AOC.

(c) Trong trường hợp điều phái viên bay có được thông tin về tình huống nguy hiểm đến an toàn tàu bay hoặc con người thì phải thông báo tới các nhà chức trách ở nơi xảy ra tình huống ngay lập tức và đưa ra các yêu cầu trợ giúp nếu cần.

16.025 CÁC PHƯƠNG THỨC GIÁM SÁT BAY

(a) Ba phương thức giám sát bay theo kinh nghiệm của Người khai thác là:

(1) Giám sát bay theo địa điểm;

(2) Giám sát bay theo thời gian;

(3) Theo dõi bay.

(b) Người có AOC đang khai thác loại tàu bay không phải tàu bay tuốc-bin phản lực có trọng lượng nhỏ hơn 5700Kg và chuyên chở ít hơn 9 hành khách trên các chuyến bay không thường lệ có thể được cho phép sử dụng Giám sát bay theo địa điểm là phương thức chính của giám sát bay.

(c) Tất cả các tàu bay khác được khai thác bởi người có AOC sẽ phải sử dụng phương thức Giám sát bay theo thời gian là phương thức chính của giám sát bay.

(d) Người có AOC đang khai thác tàu bay tuốc-bin phản lực trọng lượng lớn hơn 5700 kg và số lượng hành khách chuyên chở từ 20 hành khách trở lên sẽ phải sử dụng phương thức Theo dõi bay, hoặc kết hợp Theo dõi bay và Giám sát bay theo địa điểm được Cục HKVN phê chuẩn.

16.027 CÁC CHỈ DẪN KHAI THÁC

(a) Người đưa ra các chỉ dẫn khai thác tới một tàu bay liên quan đến sự thay đổi kế hoạch bay phải hiệp đồng với cơ sở ATS trước khi thông báo cho tổ bay.

CHƯƠNG C. LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY

16.030 CÁC HỒ SƠ QUYẾT ĐỊNH LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY

(a) Không ai được cấp phép bay đối với vận tải hàng không thương mại trừ khi các tài liệu yêu cầu chuẩn bị cho chuyến bay đã được kiểm tra và được xác định đã hoàn thành và chính xác.

(b) Quyết định lệnh điều phái bay đối với một tàu bay trong khai thác vận tải hàng không thương mại phải được lưu giữ trong khoảng thời gian 3 tháng sau chuyến bay.

(c) Kế hoạch bay với chữ ký của PIC và bất kỳ người nào được yêu cầu sẽ là tài liệu gốc để lưu giữ.

(d) Tài liệu lệnh điều phái bay này phải được để lại ở điểm đến bởi người được chỉ định của Người khai thác, trừ khi có sự phê chuẩn khác của Cục HKVN.

16.033 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI TÀU BAY

(a) Không ai được cấp phép bay đối với khai thác vận tải hàng không thương mại trừ khi tàu bay đó đáp ứng tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và trang bị phù hợp cho khai thác bay.

(b) Không ai được cấp phép bay đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, sử dụng một tàu bay với các thiết bị không hoạt động được lắp đặt, ngoại trừ trong danh mục thiết bị cất cánh tối thiểu được phê chuẩn cho Người khai thác đối với tàu bay đó.

16.035 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI TỔ BAY

(a) Không ai được cấp phép bay đối với khai thác vận tải hàng không thương mại trừ khi tổ bay có trình độ phù hợp với các yêu cầu của Phần 14 và 15.

16.037 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: CÁC THÔNG TIN NOTAM VÀ PHƯƠNG TIỆN

(a) Không ai được phép cho tàu bay bay qua đường bay hoặc đoạn đường bay trừ khi có các phương tiện thông tin và dẫn đường phù hợp với điều kiện khai thác cần thiết để đảm bảo an toàn chuyến bay.

(b) Người kiểm soát khai thác phải đảm bảo rằng PIC được cung cấp tất cả các hồ sơ hoặc các thông tin hiện thời về điều kiện sân bay và các phương tiện dẫn đường không theo quy tắc có thể ảnh hưởng đến an toàn chuyến bay.

Ghi chú: Đối với việc xem xét lại kế hoạch bay khai thác, PIC sẽ được cung cấp tất cả các NOTAM hiện thời với các lưu ý trên hành trình, các phương tiện và các sân bay.

16.040 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: BÁO CÁO KHÍ TƯỢNG VÀ DỰ BÁO THỜI TIẾT

(a) Không ai được lệnh điều phái bay trừ khi nắm rõ các báo cáo về điều kiện khí tượng và dự báo thời tiết trên đường bay qua.

(b) Không ai được lệnh điều phái bay trừ khi có được tất cả các thông tin liên lạc và thông báo trước cho PIC về các báo cáo khí tượng và dự báo thời tiết.

16.043 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY TRONG ĐIỀU KIỆN ĐÓNG BĂNG

(a) Không ai được phép cho một tàu bay vào khai thác, khi nhận thấy hoặc được thông báo bởi PIC rằng điều kiện đóng băng có thể xảy ra hoặc vượt quá giới hạn của tàu bay hoặc quá khả năng phá băng của thiết bị chống đóng băng đã được phê chuẩn sử dụng.

(b) Không ai được phép cho một tàu bay vào khai thác trong mọi điều kiện thời gian đông giá, đóng băng, hoặc tuyết bám vào tàu bay, trừ khi sẵn có các thiết bị và phương tiện phù hợp ở sân bay khởi hành cho PIC để thực hiện các quy trình phá băng và chống đóng băng của Người khai thác được Cục HKVN phê chuẩn.

16.045 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY THEO QUY TẮC VFR HOẶC IFR

(a) Không ai được lệnh điều phái bay theo quy tắc VFR hoặc IFR trừ khi các báo cáo về khí tượng và dự báo thời tiết chỉ ra rằng chuyến bay có thể phù hợp để hoàn thành chuyến bay trong lệnh điều phái bay.

16.047 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: CUNG CẤP NHIÊN LIỆU TỐI THIỂU

(a) Không ai được điều phái bay đối với khai thác bay vận tải hàng không thương mại trừ khi lượng nhiên liệu cung cấp bằng hoặc nhiều hơn lượng nhiên liệu theo yêu cầu tối thiểu đã tính toán trong tài liệu kế hoạch bay như quy định trong Phần 10 bao gồm cả nhiên liệu dự phòng cho các trường hợp bất thường đã lường trước.

16.050 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: TÍNH NĂNG TÀU BAY VÀ XẾP TẢI

(a) Không ai được lệnh điều phái bay trừ khi biết được các thông tin về tải của tàu bay và loại hình khai thác đề xuất, không vượt quá:

(1) Giới hạn về trọng tâm;

(2) Giới hạn về khai thác tàu bay; và

(3) Các yêu cầu tính năng tối thiểu.

16.053 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: SỬA ĐỔI HOẶC CẤP LẠI PHÉP BAY TRÊN ĐƯỜNG BAY

(a) Người sửa đổi, bổ sung lệnh điều phái bay trong khi bay phải lưu giữ các hồ sơ sửa đổi.

(b) Không ai được phép sửa đổi lệnh điều phái bay gốc để thay đổi sân bay đến hoặc sân bay dự bị trong khi tàu bay đang bay, trừ khi chuyến bay chuẩn bị các yêu cầu cho hành trình, sự lựa chọn sân bay và cung cấp nhiên liệu tối thiểu phù hợp tại thời gian sửa đổi hoặc lệnh điều phái bay sửa đổi.

(c) Không ai được cho phép chuyến bay tiếp tục tới sân bay đã điều phái bay nếu các báo cáo khí tượng và dự báo thời tiết thay đổi chỉ ra rằng sân bay đó không phù hợp với lệnh điều phái bay gốc.

16.055 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY VỚI TÀU BAY CÓ RA ĐA THỜI TIẾT

(a) Không ai được phép cho máy bay có trọng tải cất cánh lớn hơn 5700 kg thực hiện chuyên chở khách bay theo quy tắc IFR hoặc bay đêm theo quy tắc VFR khi các báo cáo khí tượng tại thời điểm đó chỉ ra rằng có mây giông, hoặc các điều kiện thời tiết nguy hiểm có thể được phát hiện bằng ra đa thời tiết trên dọc đường bay, trừ khi máy bay được trang bị ra đa thời tiết phù hợp với điều kiện khai thác.

Phần 17
TRỌNG TẢI, CÂN BẰNG VÀ TÍNH NĂNG TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC CÓ AOC

CHƯƠNG A. TỔNG QUÁT

17.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

17.003 ĐỊNH NGHĨA

17.005 TỪ VIẾT TẮT

17.007 CÁC YÊU CẦU TỐI THIỂU

CHƯƠNG B. CÁC QUY ĐỊNH TÍNH NĂNG ÁP DỤNG

17.010 PHÊ CHUẨN CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG

17.013 THỪA NHẬN CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG

17.015 XEM XÉT CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG KHÁC

CHƯƠNG C. TRỌNG LƯỢNG VÀ CÂN BẰNG

17. 020 GIÁM SÁT VIỆC CHẤT TẢI

17.023 PHƯƠNG PHÁP ĐƯỢC PHÊ CHUẨN

17.025 CHỮ KÝ BẮT BUỘC

17.027 CÁC THAY ĐỔI Ở PHÚT CHÓT

17.030 XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG KHAI THÁC RỖNG CỦA TÀU BAY

17.033 XÁC ĐỊNH TRỊ SỐ TRỌNG LƯỢNG TỔ BAY

17.035 XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG THỰC TẾ CỦA HÀNH KHÁCH

17.037 XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG TRUNG BÌNH CỦA HÀNH KHÁCH

CHƯƠNG D. TÍNH TOÁN TRỌNG LƯỢNG ÁP DỤNG VÀ TÍNH NĂNG

17.040 TÍNH TOÁN TÍNH NĂNG TÀU BAY

CHƯƠNG E. TÀU BAY CÓ HẠN CHẾ VỀ TÍNH NĂNG

17.050 TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ

17.053 CÁC HẠN CHẾ VỀ TÍNH NĂNG CỦA TÀU BAY NHIỀU ĐỘNG CƠ

CHƯƠNG F. CÁC GIỚI HẠN KHI CẤT CÁNH

17.060 TÀU BAY

17.063 TRỰC THĂNG

CHƯƠNG G. CÁC GIỚI HẠN TRÊN ĐƯỜNG BAY

17.070 CÁC GIỚI HẠN TRÊN ĐƯỜNG BAY - TẤT CẢ CÁC ĐỘNG CƠ ĐỀU HOẠT ĐỘNG

17.073 MÁY BAY - MỘT ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

17.075 TRỰC THĂNG - MỘT ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

17.077 MÁY BAY - HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

17.080 TRỰC THĂNG - HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

CHƯƠNG H. CÁC GIỚI HẠN HẠ CÁNH

17.090 MÁY BAY

17.093 TRỰC THĂNG

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.035: XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG HÀNH KHÁCH QUA KHAI BÁO

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.035: BẢNG TRỊ SỐ TRỌNG LƯỢNG TIÊU CHUẨN DÙNG ĐỂ XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG HÀNH KHÁCH

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 17.035: BẢNG TRỊ SỐ TRỌNG LƯỢNG HÀNH LÝ TIÊU CHUẨN

PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 17.035 PHƯƠNG THỨC THIẾT LẬP SỬA ĐỔI TRỊ SỐ TRỌNG LƯỢNG TIÊU CHUẨN HÀNH KHÁCH VÀ HÀNH LÝ

PHỤ LỤC 5 ĐIỀU 17.035: ĐIỀU CHỈNH TRỌNG LƯỢNG TIÊU CHUẨN

CHƯƠNG A. TỔNG QUÁT

17.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa ra các yêu cầu của Việt Nam đối với trọng lượng, cân bằng và tính năng của tàu bay và các giới hạn khai thác tàu bay của người có AOC do Cục HKVN cấp. Các quy định này bổ sung cho các giới hạn chung trong Phần 10.

(b) Phần này áp dụng cho 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.

17.003 ĐỊNH NGHĨA

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

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) Giai đoạn tiếp cận và hạ cánh - trực thăng*:* Là giai đoạn của chuyến bay từ độ cao 300 m (1000 ft) so với độ cao của FATO, nếu chuyến bay được lập kế hoạch bay quá độ cao này, hoặc từ điểm bắt đầu giảm độ cao trong các trường hợp khác để hạ cánh hoặc đến điểm đình chỉ hạ cánh;

(2) Động cơ xung yếu: Là động cơ mà nếu bị hỏng sẽ gây ảnh hưởng bất lợi nhất đến tính năng hoặc chất lượng vận hành tàu bay;

(3) Điểm xác định sau cất cánh: Là điểm trong giai đoạn cất cánh và bắt đầu lấy độ cao, trước điểm này khả năng để trực thăng hạng 2 tiếp tục chuyến bay an toàn với một động cơ không hoạt động là không đảm bảo và có thể phải hạ cánh bắt buộc;

(4) Điểm xác định trước khi hạ cánh: Là điểm trong giai đoạn tiếp cận và hạ cánh, sau điểm này khả năng để trực thăng hạng 2 tiếp tục chuyến bay an toàn với một động cơ không hoạt động là không đảm bảo và có thể phải hạ cánh bắt buộc;

(5) Độ dài phù hợp của đường cất hạ cánh: Là cự ly hạ cánh tính từ điểm mà tại đó mặt phẳng vượt chướng ngại vật kết hợp với điểm cuối của giai đoạn tiếp cận của đường cất hạ cánh cắt ngang đường tâm đầu kia của đường cất hạ cánh;

(6) Sàn cất hạ trực thăng trên cao: Là khu vực dành cho trực thăng được đặt trên một công trình trên mặt đất;

(7) Giai đoạn bay bằng: Là phần của chuyến bay tính từ khi kết thúc giai đoạn cất cánh và lấy độ cao cho đến giai đoạn bắt đầu tiếp cận và hạ cánh;

Ghi chú: Khi độ cao vượt chướng ngại vật không thể ước lượng bằng mắt, chuyến bay phải được lập kế hoạch sao cho có thể vượt chướng ngại vật ở khoảng cách phù hợp. Trong trường hợp hỏng động cơ xung yếu, Người khai thác phải có các phương thức thay thế.

(8) Khu vực tiếp cận chót và hạ cánh (FATO): Là một khu vực xác định, nơi kết thúc các hoạt động của giai đoạn tiếp cận chót để bay treo hoặc hạ cánh, và là nơi bắt dầu các hoạt động cất cánh. Khi FATO được trực thăng hạng 2 sử dụng, khu vực xác định này bao gồm cả khu vực đình chỉ cất cánh;

(9) Kế hoạch bay không lưu: Là kế hoạch bay được người lái hoặc một đại diện được chỉ định đệ trình cho đơn vị ATS mà không có bất cứ thay đổi bổ sung nào;

(10) Sàn cất hạ cánh trực thăng: Là sân bay dành cho trực thăng trên kết cấu nổi hoặc cố định ngoài khơi;

(11) Sân bay trực thăng: Là sân bay hoặc một khu vực xác định trên một kết cấu sử dụng toàn bộ hoặc một phần cho việc đến, khởi hành và di chuyển của trực thăng;

(12) Điểm quyết định hạ cánh: Là điểm sử dụng để xác định việc thực hiện hạ cánh, nếu một động cơ bị hỏng từ điểm này thì có thể tiếp tục hạ cánh một cách an toàn, hoặc phải đình chỉ hạ cánh;

(13) Máy bay lớn: Là máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa được cấp Giấy chứng nhận lớn hơn 5700kg;

(14) Trọng lượng tối đa: Là trọng lượng cất cánh tối đa được cấp Giấy chứng nhận;

(15) Độ cao tuyệt đối vượt chướng ngại vật (OCA) hoặc độ cao tương đối vượt chướng ngại vật (OCH): Là độ cao tuyệt đối hoặc độ cao tương đối nhỏ nhất so với độ cao của ngưỡng đường cất hạ cánh liên quan hay độ cao của sân bay áp dụng, được sử dụng để thiết lập sự phù hợp với các tiêu chí về vượt chướng ngại vật;

Ghi chú 1: Độ cao tuyệt đối vượt chướng ngại vật có liên quan tới mực nước biển trung bình và độ cao tương đối vượt chướng ngại vật có liên quan tới độ cao ngưỡng đường cất hạ cánh, hay trong trường hợp tiếp cận không chính xác xuống độ cao sân bay hoặc độ cao ngưỡng đường cất hạ cánh nếu độ cao này nhỏ hơn 2 m (7 ft) so với độ cao của sân bay. Độ cao tương đối vượt chướng ngại vật đối với tiếp cận vòng lượn có liên quan đến độ cao của sân bay.

Ghi chú 2: Để thuận tiện khi sử dụng cả hai cách diễn đạt, có thể viết "độ cao tuyệt đối/tương đối vượt chướng ngại vật" hay viết tắt là "OCA/H".

(16) Mặt phẳng vượt chướng ngại vật: Một mặt phẳng dốc lên từ đường cất hạ cánh với độ dốc 1:20 so với đường thẳng theo phương nằm ngang, và tạo thành tiếp tuyến hoặc vượt qua mọi chướng ngại vật trong khu vực xác định xung quanh đường cất hạ cánh như trong hình cắt nghiêng của khu vực đó.

(i) Trong tầm nhìn phẳng, đường tâm của vùng xác định trùng khớp với đường trung tâm của đường cất hạ cánh, bắt đầu tại điểm mà mặt phẳng vượt chướng ngại vật cắt ngang đường tâm của đường cất hạ cánh và tiến đến điểm cách điểm đầu ít nhất là 1500 ft;

(ii) Sau đó, đường tâm trùng với đường cất cánh trên đường cất hạ cánh (trong trường hợp cất cánh) hoặc với phần tiếp cận bằng thiết bị (cho hạ cánh), hoặc nơi không thiết lập một trong các đường đã nêu, đường tâm tiếp tục phát triển phù hợp với đường vòng với bán kính tối thiểu là 4000 ft cho đến khi đạt điểm mà mặt phẳng vượt chướng ngại vật vượt qua hết các chướng ngại vật;

(iii) Khu vực này mở rộng sang mỗi bên 200 ft so với đường tâm tại điểm mà mặt phẳng vượt chướng ngại vật cắt ngang đường cất hạ cánh và giữ nguyên độ rộng này cho đến cuối đường cất hạ cánh; sau đó mở rộng 500 ft về mỗi bên của đường tâm tại điểm cách điểm giao nhau của mặt phẳng vượt chướng ngại vật và đường cất hạ cánh 1500 ft;

(iv) Sau đó, khu vực nói trên mở rộng tiếp 500 feet sang hai bên của đường tâm.

(17) Giai đoạn cất cánh và bắt đầu lấy độ cao: Phần này của chuyến bay được tính từ điểm khởi đầu của quá trình cất cánh lên đến độ cao 300m (1000 ft) so với độ cao FATO, nếu chuyến bay được lập kế hoạch bay vượt quá độ cao này, hoặc lên đến điểm cuối của giai đoạn lấy độ cao trong các trường hợp khác;

(18) Hạ cánh bắt buộc an toàn: Là việc hạ cánh không thể tránh khỏi trên đất liền hoặc trên mặt nước với hy vọng không gây thương tích cho người trên tàu bay hoặc dưới mặt đất;

(19) Điểm quyết định cất cánh (TDP): Là điểm sử dụng để xác định việc thực hiện cất cánh, nếu một động cơ bị hỏng từ điểm này thì có thể đình chỉ cất cánh hoặc tiếp tục cất cánh một cách an toàn.

(b) Các định nghĩa chỉ áp dụng cho trực thăng tính năng hạng 1:

(1) Cự ly hạ cánh yêu cầu (LDRH): Là cự ly theo phương nằm ngang yêu cầu để hạ cánh và dừng hẳn tính từ điểm cách mặt phẳng hạ cánh 10,7 m (35 ft);

(2) Cự ly đình chỉ cất cánh yêu cầu (RTODR): Là cự ly theo phương nằm ngang yêu cầu tính từ điểm bắt đầu cất cánh đến điểm trực thăng dừng hẳn sau khi hỏng một động cơ và đình chỉ cất cánh tại điểm quyết định cất cánh;

(3) Cự ly cất cánh yêu cầu (TODRH): Là cự ly theo phương nằm ngang theo quy định tính từ khi trực thăng bắt đầu cất cánh đến điểm đạt Vtoss, ở độ cao 10,7m (35 ft) trên bề mặt cất cánh, và đạt độ dốc lên, sau khi hỏng 1 động cơ tại TDP, động cơ còn lại vẫn có khả năng hoạt động trong giới hạn đã được phê chuẩn.

(c) Các định nghĩa được áp dụng cho tất cả các hạng tính năng của trực thăng:

(1) Cự ly DR: là khoảng cách theo phương nằm ngang mà trực thăng đã di chuyển tính từ điểm cuối của cự ly chạy đà cất cánh công bố;

(2) Cự ly hạ cánh công bố (LDAH): Là chiều dài của khu vực tiếp cận chót và khu vực cất cánh cộng với khu vực bổ sung công bố thích hợp cho việc hoàn thành hoạt động hạ cánh từ độ cao xác định của trực thăng;

(3) Cự ly cất cánh công bố (TODAH): Là chiều dài của khu vực tiếp cận chót và khu vực cất cánh cộng với chiều dài của khoảng trống công bố (nếu có) cho trực thăng, thích hợp cho việc hoàn tất quá trình cất cánh của trực thăng;

(4) Khu vực tiếp đất và nhấc bánh (TLOF): Là khu vực chịu tải nơi trực thăng tiếp đất khi hạ cánh và nhấc bánh khi cất cánh;

(5) Vy: Tỷ lệ tốc độ lấy độ cao tốt nhất.

17.005 TỪ VIẾT TẮT

(1) AFM (Aeroplane Flight Manual) - Tài liệu hướng dẫn khai thác máy bay;

(2) AGL (Above Ground Level) - Độ cao so với mặt đất;

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

(4) AOM (Aircraft Operating Manual) - Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay;

(5) C.G (Center of Gravity) - Trọng tâm;

(6) MEA (Minimum En Route Altitude) - Độ cao bay bằng tối thiểu;

(7) MOCA (Minimum Obstruction Clearance Altitude) - Độ cao tối thiểu vượt chướng ngại vật;

(8) MSL (Mean Sea Level) - Mực nước biển trung bình;

(9) RFM (Rotorcraft Flight Manual) - Tài liệu hướng dẫn bay trực thăng;

(10) PIC (Pilot In Command) - Người chỉ huy tàu bay;

(11) F/O (First Officer) - Lái phụ;

(12) SM (Statute Miles) - Dặm bộ;

(13) V1 (Takeoff decision speed) - Tốc độ quyết định cất cánh;

(14) V_{MO} (Maximum operating speed) - Tốc độ khai thác tối đa;

(15) V_{SO} - Tốc độ thất tốc hoặc tốc độ bay đều tối thiểu với cấu hình hạ cánh;

(16) Vy (Best rate of climb speed) - Tỷ lệ lấy độ cao tốt nhất.

17.007 CÁC YÊU CẦU TỐI THIỂU

(a) Người khai thác tàu bay vận tải hàng không thương mại phải tuân thủ các yêu cầu tối thiểu được Cục HKVN chấp thuận hoặc phê chuẩn theo các quy định trong phần này.

(b) Cục HKVN có thể cho phép sai lệch so với các yêu cầu trong phần này trong các trường hợp cụ thể trên cơ sở xem xét và đánh giá đảm bảo mức độ an toàn.

(c) Khi không thể tuân thủ đầy đủ các yêu cầu của phần này do các đặc điểm thiết kế riêng biệt (ví dụ như thủy phi cơ, khí cầu hay tàu bay vượt âm), Người khai thác phải áp dụng các tiêu chuẩn tính năng đã được phê chuẩn đảm bảo mức an toàn tương đương với các yêu cầu liên quan trong phần này. Các tiêu chuẩn này phải được Cục HKVN chấp thuận.

CHƯƠNG B. CÁC QUY ĐỊNH TÍNH NĂNG ÁP DỤNG

17.010 PHÊ CHUẨN CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG

(a) Đối với các tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam, Người khai thác phải tuân thủ các yêu cầu đầy đủ và chi tiết về tính năng do Cục HKVN phê chuẩn cho tàu bay đó trong quá trình phê chuẩn tàu bay.

(b) Đối với các tàu bay đăng ký quốc tịch nước ngoài được khai thác theo AOC do Việt Nam cấp, Người khai thác phải tuân thủ các yêu cầu đầy đủ và chi tiết về tính năng được Cục HKVN công nhận và sử dụng trong quá trình phê chuẩn cho tàu bay đó, với điều kiện các yêu cầu này đáp ứng các quy định tối thiểu trong Phần này.

17.013 THỪA NHẬN CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG

(a) Cục HKVN có thể áp dụng đối với khai thác vận tải hàng không thương mại đối với hạng và loại tàu bay các yêu cầu về tính năng tàu bay của các nhà chức trách hàng không sau đây:

(1) Cục Hàng không liên bang Hoa Kỳ (FAA);

(2) Các nhà chức trách hàng không châu Âu (EASA);

(3) Bộ Giao thông vận tải Ca-na-đa.

17.015 XEM XÉT CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG KHÁC

(a) Để có đủ điều kiện để được Cục HKVN phê chuẩn hoặc thừa nhận, các yêu cầu toàn diện và chi tiết về tính năng do quốc gia thành viên ICAO ban hành áp dụng đối với vận tải hàng không thương mại có thể được xem xét với điều kiện:

(1) Các yêu cầu này phải phù hợp với các tiêu chuẩn áp dụng trong Phụ ước 6 và 8 của Công ước Chi-ca-go về hàng không dân dụng;

(2) Các yêu cầu này phải đáp ứng các quy định tối thiểu trong phần này;

(3) Các yêu cầu này được viết bằng tiếng Anh hoặc dịch sang tiếng Anh;

(4) Bản sao các yêu cầu này được nộp kèm theo hồ sơ đề nghị bổ sung tàu bay vào AOC; và

(5) Phải có phương pháp hợp lý để cập nhật bản sao Bộ quy chế an toàn hàng không đã cung cấp cho Cục HKVN trong suốt quá trình tàu bay được đăng ký quốc tịch Việt Nam.

CHƯƠNG C. TRỌNG LƯỢNG VÀ CÂN BẰNG

17. 020 GIÁM SÁT VIỆC CHẤT TẢI

(a) Người khai thác có AOC phải ghi rõ trong tài liệu chất xếp tải về người đảm nhiệm các chức năng:

(1) Giám sát việc xếp tải tàu bay;

(2) Tính toán trọng tải để xếp tải tàu bay và trọng tâm của tàu bay; và

(3) Xác định khả năng đáp ứng các yêu cầu về tính năng áp dụng của tàu bay.

(b) Những người được phân công thực hiện các chức năng nói trên phải được huấn luyện để thực hiện thành thạo các nhiệm vụ của mình trên mỗi loại và kiểu tàu bay trước khi được kí vào bản kê khai trọng tải.

(c) Người có nhiệm vụ giám sát việc xếp tải và tính toán trọng tải, trọng tâm và hoạt động của tàu bay phải được cung cấp các số liệu trọng lượng hiện hành liên quan và các giới hạn của tàu bay có ảnh hưởng đến tính năng của tàu bay đó.

17.023 PHƯƠNG PHÁP ĐƯỢC PHÊ CHUẨN

(a) Không ai được sử dụng bất kỳ phương pháp, chính sách hay thông tin nào khác để tính toán bản kê khai trọng tải, ngoại trừ các phương pháp được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận đối với loại tàu bay, tài liệu xếp tải bổ sung, kế hoạch khai thác theo mùa, hành khách không tiêu chuẩn và loại hình khai thác thực hiện.

17.025 CHỮ KÝ BẮT BUỘC

(a) Người chuẩn bị bản kê khai trọng tải phải ghi tên của mình vào bản kê.

(b) Người giám sát việc xếp tải lên tàu bay phải xác nhận bằng chữ ký rằng trọng tải và việc sắp xếp tải phù hợp với bản kê khai trọng tải.

17.027 CÁC THAY ĐỔI Ở PHÚT CHÓT

(a) Các thay đổi ở phút chót về việc xếp chất hàng lên tàu bay phải được cung cấp cho PIC và những người có trách nhiệm trong việc tính toán trọng tải và trọng tâm của tàu bay.

(b) Trừ khi có phương pháp được phê chuẩn cho việc xem xét các thay đổi ở phút chót đối với trọng tải hành khách hoặc hàng hóa, người có trách nhiệm tính toán phải tính toán lại tất cả các yếu tố.

(c) Ảnh hưởng của những thay đổi ở phút chót phải được thông báo cho PIC và những người có trách nhiệm trong việc tính toán trọng tải và trọng tâm tàu bay.

(d) Thông tin về những thay đổi này phải được ghi trong bản kê khai trọng tải được lưu giữ ở sân bay khởi hành.

17.030 XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG KHAI THÁC RỖNG CỦA TÀU BAY

(a) Người khai thác phải xây dựng quy định về trọng tải và trọng tâm của từng loại máy bay bằng cách cân thực tế trước khi đưa vào khai thác và sau đó thực hiện 4 năm công bố một lần nếu sử dụng một máy bay, 9 năm nếu sử dụng cả đội máy bay. Những thay đổi cộng dồn do quá trình bảo dưỡng và sửa chữa có ảnh hưởng đến trọng tâm và trọng tải phải được tính toán và lưu trữ một cách thích hợp. Ngoài ra, các máy bay phải được cân lại nếu có những thay đổi ảnh hưởng đến trọng lượng và cân bằng mà không thể tính chính xác những thay đổi này.

(b) Thông tin về trọng lượng nói trên phải được cung cấp cho người chịu trách nhiệm tính toán trọng lượng, cân bằng và trọng tâm tàu bay.

XÁC ĐỊNH TRỊ SỐ TRỌNG LƯỢNG TỔ BAY

(a) Người khai thác phải sử dụng một trong những trị số trọng lượng sau đây để xác định trọng lượng khai thác rỗng của máy bay:

(1) Trọng lượng thực tế của bất kỳ hành lý nào của tổ bay;

(2) Trọng lượng tiêu chuẩn, tính cả hành lý xách tay là 85 kg đối với các thành viên tổ lái và 75 kg đối với tiếp viên hàng không;

(3) Các tiêu chuẩn trọng lượng khác được Cục HKVN chấp thuận.

(b) Người khai thác phải điều chỉnh trọng lượng khai thác rỗng để tính cho bất kỳ hành lý bổ sung nào. Số hành lý bổ sung này phải được tính khi thiết lập trọng tâm máy bay.

17.035 XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG THỰC TẾ CỦA HÀNH KHÁCH

(a) Người khai thác phải tính trọng lượng hành khách và hành lý bằng cách cân trọng lượng từng người, từng hành lý hoặc tính theo trị số trọng lượng tiêu chuẩn nêu trong bảng từ 1 đến 3 thuộc Phụ lục 2 và 3 của Điều 17.035, trừ khi số lượng ghế ngồi của hành khách ít hơn 10 hoặc khi trọng lượng hành khách có thể được xác định qua khai báo của từng hành khách cộng với hành lý xách tay và quần áo theo quy định. Phương pháp xác định trọng lượng theo trọng lượng thực hoặc theo trọng lượng tiêu chuẩn và các quy định phải tuân thủ khi xác định trọng lượng hành khách qua khai báo phải được công bố trong tài liệu hướng dẫn khai thác (OM).

Ghi chú: Phụ lục 1 Điều 17.035 quy định về xác định trọng lượng hành khách qua khai báo của từng hành khách cộng với hành lý xách tay và quần áo.

(b) Nếu xác định trọng lượng thực bằng cách cân, Người khai thác phải tính cả tư trang cá nhân và hành lý xách tay. Việc cân đo phải được tiến hành ngay trước khi lên máy bay và tại vị trí cạnh đó.

(c) Nếu xác định trọng lượng hành khách theo trị số trọng lượng tiêu chuẩn, phải sử dụng bảng trị số trọng lượng tiêu chuẩn. Trọng lượng tiêu chuẩn này gồm trọng lượng hành lý xách tay và trọng lượng của em bé ngồi chung ghế với người lớn. Em bé ngồi riêng ghế phải được coi như trẻ em.

Ghi chú: Phụ lục 2 Điều 17.035 quy định bảng trị số trọng lượng tiêu chuẩn dùng để xác định trọng lượng hành khách.

Ghi chú: Phụ lục 3 Điều 17.035 quy định bảng trị số trọng lượng hành lý tiêu chuẩn.

(d) Nếu Người khai thác muốn sử dụng cách tính ngoài quy định trong bảng 1, 2 và 3 của Phụ lục 2 và 3 của Điều 17.035, Người khai thác phải báo cáo Cục HKVN về nguyên nhân và chỉ được áp dụng biện pháp thay thế khi đã được Cục HKVN chấp thuận hoặc phê chuẩn. Chỉ được áp dụng tiêu chuẩn trọng lượng thay thế trong các tình huống phù hợp với mục đích cuộc khảo sát. Khi tiêu chuẩn trọng lượng thay thế vượt quá tiêu chuẩn trong bảng 1, 2 và 3 của Phụ lục 2 và 3 của Điều 17.035 thì sử dụng tiêu chuẩn trọng lượng cao hơn.

Ghi chú: Phụ lục 4 Điều 17.035 quy định phương thức thiết lập sửa đổi trị số trọng lượng tiêu chuẩn hành khách và hành lý.

(e) Bất kỳ chuyến bay nào khi nhận thấy nhiều hành khách có hành lý xách tay vượt quá trọng lượng tiêu chuẩn, Người khai thác phải xác định trọng lượng thật bằng cách cân hoặc cộng thêm gia lượng.

Ghi chú: Phụ lục 5 Điều 17.035 về điều chỉnh trọng lượng tiêu chuẩn.

(f) Nếu trị số trọng lượng tiêu chuẩn đối với hàng hóa ký gửi được sử dụng và có một số hành lý của hành khách vượt quá trọng lượng tiêu chuẩn, Người khai thác phải xác định trọng lượng thật của những hành lý này bằng cách cân hoặc cộng thêm gia lượng.

Ghi chú: Phụ lục 5 Điều 17.035 về điều chỉnh trọng lượng tiêu chuẩn.

(g) Người khai thác phải đảm bảo người chỉ huy máy bay phải được thông báo khi sử dụng phương pháp không tiêu chuẩn để xác định tải chuyên chở và phương pháp này phải được công bố trong tài liệu trọng lượng và cân bằng.

(h) Việc cân hành khách và các vật dụng mang theo phải được thực hiện ngay trước khi lên tàu bay tại các địa điểm gần kề.

17.037 XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG TRUNG BÌNH CỦA HÀNH KHÁCH

(a) Không ai được sử dụng trọng lượng trung bình của hành khách để tính toán trọng tải và trọng tâm tàu bay, trừ khi đã xác định được mối quan hệ giữa trọng lượng thực trên tàu bay và trọng lượng trung bình được lựa chọn để xác định tính giá trị của chúng.

(b) Phương pháp xác định mối quan hệ nói trên phải được thiết lập trên cơ sở phương pháp quy định của Cục HKVN.

CHƯƠNG D. TÍNH TOÁN TRỌNG LƯỢNG ÁP DỤNG VÀ TÍNH NĂNG

17.040 TÍNH TOÁN TÍNH NĂNG TÀU BAY

(a) Không ai được thực hiện chuyến bay vận tải hàng không thương mại khi không đảm bảo rằng các giới hạn về khai thác và tính năng yêu cầu trong Phần này có thể được tính toán chính xác dựa trên cơ sở các tài liệu AFM, RFM, hoặc các nguồn dữ liệu khác được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Người tính toán các giới hạn về khai thác và tính năng cho tàu bay sử dụng trong vận tải hàng không thương mại phải đảm bảo rằng trong bất kỳ giai đoạn nào của chuyến bay, các dữ liệu tính năng sử dụng để xác định sự tuân thủ với Phần này, có thể coi là chính xác trong các trường hợp:

(1) Các điều kiện khai thác bất lợi có thể ảnh hưởng đến tính năng của tàu bay;

(2) Khi tàu bay hai động cơ có một động cơ bị hỏng; và

(3) Khi tàu bay có nhiều hơn ba động cơ có hai động cơ bị hỏng.

(c) Khi tính toán các yêu cầu về giới hạn tính năng đối với tất cả các động cơ hoạt động và đối với động cơ không hoạt động, người thực hiện tính toán phải tính toán chính xác về:

(1) Trong tất cả các giai đoạn của chuyến bay:

(i) Ảnh hưởng của việc tiêu thụ nhiên liệu và dầu đến trọng lượng của tàu bay;

(ii) Ảnh hưởng của việc tiêu thụ nhiên liệu đến nhiên liệu dự phòng do phải thay đổi đường bay, gió và cấu hình tàu bay;

(iii) Ảnh hưởng của việc xả nhiên liệu trong khi bay đến trọng lượng của tàu bay và nhiên liệu dự phòng, nếu áp dụng và được chấp thuận;

(iv) Ảnh hưởng của bất kỳ hệ thống chống đóng băng nào, nếu áp dụng và khi điều kiện thời tiết bắt buộc phải sử dụng hệ thống này;

(v) Nhiệt độ bên ngoài và gió dọc theo tuyến đường bay dự định, và bay chuyển hướng theo kế hoạch;

(vi) Đường bay và độ cao tối thiểu không có chướng ngại vật.

(2) Trong quá trình cất và hạ cánh:

(i) Điều kiện đường cất cánh hay khu vực cất cánh, bao gồm tất cả mọi chất bẩn (ví dụ nước, bùn loãng, tuyết, băng);

(ii) Độ dốc của đường cất hạ cánh sử dụng;

(iii) Độ dài của đường cất hạ cánh bao gồm cả khoảng trống và khoảng dừng, nếu có;

(iv) Độ cao áp suất tại bãi cất và hạ cánh;

(v) Nhiệt độ bên ngoài hiện tại và gió khi cất cánh;

(vi) Nhiệt độ bên ngoài theo dự báo và gió tại điểm đến và bãi hạ cánh dự bị;

(vii) Đặc điểm vận hành trên mặt đất (ví dụ động tác phanh) của loại tàu bay; và

(viii) Địa hình và các thiết bị trợ giúp hạ cánh có thể ảnh hưởng đến quỹ đạo cất cánh, hạ cánh và lăn sau hạ cánh.

(d) Ở nơi có điều kiện khác so với điều kiện sử dụng làm cơ sở để tính toán tính năng, có thể xác định sự tuân thủ bằng cách suy luận hoặc ước tính ảnh hưởng của các thay đổi trong các biến số cụ thể, nếu các kết quả của việc suy luận hoặc ước tính về căn bản cũng chính xác như kết quả kiểm tra trực tiếp.

(e) Khi tính đến ảnh hưởng của gió, các dữ liệu cất cánh dựa vào điều kiện tĩnh không có thể điều chỉnh bằng cách đưa thêm vào không nhiều hơn 50% thành phần gió ngược theo báo cáo và không ít hơn 150% thành phần gió xuôi theo báo cáo.

CHƯƠNG E. TÀU BAY CÓ HẠN CHẾ VỀ TÍNH NĂNG

17.050 TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ

(a) Trừ trường hợp nói tại khoản (b) của Điều này, không ai được khai thác tàu bay một động cơ để chuyên chở hành khách trong vận tải hàng không thương mại trừ khi tàu bay đó chỉ được khai thác:

(1) Ban ngày;

(2) Trong điều kiện VMC, ngoại trừ khi bay qua đỉnh của đám mây; và

(3) Trên các tuyến đường bay và khi chuyển hướng bay cho phép thực hiện hạ cánh bắt buộc an toàn trong trường hợp động cơ bị hỏng.

(b) Không ai được khai thác loại tàu bay một động cơ tuốc-bin để chuyên chở hành khách trong vận tải hàng không thương mại ban đêm hoặc theo IFR, trừ khi đã chứng minh cho Cục HKVN rằng việc khai thác này chỉ được thực hiện ở mức độ an toàn và với tính năng đảm bảo.

17.053 CÁC HẠN CHẾ VỀ TÍNH NĂNG CỦA TÀU BAY NHIỀU ĐỘNG CƠ

(a) Không ai được khai thác tàu bay nhiều động cơ với sức chứa tối đa 9 hành khách, có hạn chế về tính năng, để chở khách trong vận tải hàng không thương mại, khi việc chuyên chở không thể tuân thủ những giới hạn khai thác quy định trong phần này, trừ khi tàu bay đó chỉ khai thác với trọng lượng cho phép lấy độ cao với động cơ xung yếu không hoạt động:

(1) Ít nhất 200 ft một phút ngay sau khi cất cánh;

(2) Ít nhất 50 ft một phút khi khai thác tại độ cao bay IFR tối thiểu trên đường bay (MEAs) của tuyến đường dự định hoặc chuyển hướng theo kế hoạch, hoặc tại độ cao 5000 ft MSL, chọn giá trị cao hơn; và

(3) Ít nhất 200 ft một phút khi lấy lại độ cao sau khi đình chỉ hạ cánh.

(b) Nếu tính năng của tàu bay theo tính toán thấp hơn tính năng quy định tại khoản (a) của Điều này, Người khai thác tàu bay đó phải tuân thủ các giới hạn tính năng áp dụng cho tàu bay một động cơ.

CHƯƠNG F. CÁC GIỚI HẠN KHI CẤT CÁNH

17.060 TÀU BAY

(a) Không ai được thực hiện cất cánh tàu bay sử dụng trong vận tải hàng không thương mại trừ khi đáp ứng được các yêu cầu sau đây khi xác định trọng tải cất cánh tối đa cho phép:

(1) Khoảng chạy đà cất cánh không được lớn hơn độ dài của đường cất hạ cánh;

(2) Đối với tàu bay động cơ tuốc-bin:

(i) Cự ly cất cánh không được vượt quá chiều dài của đường cất hạ cánh cộng với chiều dài của khoảng trống, trừ trường hợp chiều dài của khoảng trống không vượt quá 1/2 chiều dài của đường cất hạ cánh; và

(ii) Tại bất kỳ thời điểm nào trong khi cất cánh cho đến khi đạt được vận tốc V1, khoảng chạy đà thủ tiêu cất cánh không được vượt quá chiều dài đường cất hạ cánh cộng với chiều dài của khoảng dừng.

(3) Đối với máy bay động cơ pit-tông:

(i) Tại bất kỳ thời điểm nào trong khi cất cánh cho đến khi đạt được vận tốc V1, khoảng chạy đà thủ tiêu cất cánh không được vượt quá chiều dài đường cất hạ cánh.

(4) Nếu động cơ xung yếu bị hỏng tại bất kỳ thời điểm nào sau khi tàu bay đạt vận tốc V1, tiếp tục cất cánh và vượt chướng ngại vật:

(i) Tại độ cao tối thiểu là 9,1 m (35 ft) theo phương thẳng đứng đối với máy bay động cơ tuốc-bin hoặc 15,2 m (50 ft) đối với máy bay động cơ pit-tông; và

(ii) Tại độ cao tối thiểu là 60 m (200 ft) theo phương nằm ngang trong ranh giới của sân bay và tại độ cao tối thiểu 90 m (300 ft) theo phương nằm ngang sau khi vượt qua ranh giới sân bay mà không phải nghiêng tàu bay lớn hơn 15 độ tại mọi điểm trên vệt cất cánh.

17.063 TRỰC THĂNG

(a) Không ai được thực hiện cất cánh trực thăng trong vận tải hàng không thương mại, mà trong trường hợp động cơ xung yếu bị hỏng, tàu bay trực thăng đó không thể:

(1) Đối với trực thăng hạng 1:

(i) Tại hoặc trước điểm quyết định cất cánh, đình chỉ cất cánh và dừng lại trong khu vực đình chỉ cất cánh; hoặc

(ii) Sau điểm quyết định cất cánh, tiếp tục cất cánh và sau đó lấy độ cao, vượt tất cả các chướng ngại vật dọc vệt bay, cho đến khi tìm được bãi hạ cánh thích hợp.

(2) Đối với trực thăng hạng 2:

(i) Trước khi đạt tới điểm xác định sau cất cánh, thực hiện hạ cánh bắt buộc an toàn trong khu vực đình chỉ cất cánh; hoặc

(ii) Tại bất kỳ điểm nào sau khi đạt tới điểm xác định sau cất cánh, tiếp tục cất cánh sau đó lấy độ cao, vượt qua các chướng ngại vật dọc vệt bay, cho đến khi tìm được bãi hạ cánh thích hợp.

(3) Đối với trực thăng hạng 3:

(i) Khi tất cả động cơ đều hoạt động, trực thăng phải có khả năng vượt tất cả các chướng ngại vật trên đường bay với khoảng cách phù hợp cho đến khi đạt được độ cao chuyển tiếp sang giai đoạn bay bằng.

(ii) Tại bất kỳ điểm nào trên vệt bay, việc hỏng động cơ sẽ dẫn đến trực thăng phải hạ cánh bắt buộc, vì vậy, phải áp dụng các giới hạn nói tại Điều 17.050.

CHƯƠNG G. CÁC GIỚI HẠN TRÊN ĐƯỜNG BAY

17.070 CÁC GIỚI HẠN TRÊN ĐƯỜNG BAY - TẤT CẢ CÁC ĐỘNG CƠ ĐỀU HOẠT ĐỘNG

(a) Không ai được thực hiện cất cánh máy bay động cơ pit-tông trong vận tải hàng không thương mại với trọng tải không cho phép tàu bay lấy độ cao với tỷ lệ tối thiểu là 6,9 V_{SO} (nghĩa là, số ft/phút bằng vận tốc tối thiểu của chuyến bay nhân với 6.9) với tất cả các động cơ đều hoạt động, tại độ cao tối thiểu là 300 m (1000 ft) so với địa hình và chướng ngại vật trong vòng mười dặm về mỗi bên của vệt bay dự định.

17.073 MÁY BAY- MỘT ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

(a) Không ai được thực hiện cất cánh máy bay hai động cơ sử dụng trong vận tải hàng không thương mại trừ khi tàu bay, trong trường hợp bị hỏng một động cơ tại thời điểm quan trọng nhất của tuyến đường bay có thể tiếp tục chuyến bay đến sân bay thích hợp để hạ cánh, có thể cho phép:

(1) Đối với máy bay động cơ pit-tông:

(i) Lấy độ cao với tốc độ tối thiểu là 0,079 (0,106/số động cơ lắp trên máy bay) x V_{SO} (V_{SO} được tính bằng knots) tại độ cao 300 m (1,000 ft) so với mọi loại địa hình và chướng ngại vật trong phạm vi 9,3 km (5 sm) về mỗi bên của vệt bay dự định; và

(ii) Đường dốc lên tại độ cao tối thiểu là 450 m (1500 ft) so với sân bay nơi máy bay dự định hạ cánh.

(2) Đối với loại máy bay vận tải động cơ tuốc-bin:

(i) Đường dốc lên tại độ cao tối thiểu là 300 m (1000 ft) so với mọi loại địa hình và chướng ngại vật trong phạm vi tối thiểu 9,3 km (5 sm), về mỗi bên của vệt bay dự định;

(ii) Đường bay thực từ độ cao bay bằng đến sân bay dự định hạ cánh có độ cao vượt chướng ngại vật tối thiểu là 600 m (2000 ft) so với mọi loại địa hình và chướng ngại vật trong phạm vi 9,3 km (5 sm) về mỗi bên của vệt bay dự định; và

(iii) Đường dốc lên tại độ cao tối thiểu là 450 m (1500 ft) so với sân bay nơi máy bay dự định hạ cánh;

Ghi chú: Tốc độ lấy độ cao quy định tại điểm (1)(i), khoản (a) có thể được thay thế bằng $0.026 \times V_{SO}^2$ đối với các tàu bay vận tải lớn được cấp Giấy chứng nhận loại trước năm 1953.

Ghi chú: Phạm vi tối thiểu 9,3 km (5 sm) về mỗi bên của vệt bay dự định nói trên phải tăng lên thành 18.5 km (10 sm) nếu độ chính xác dẫn đường không đạt được 95% mức quy định.

(b) Người khai thác có AOC phải thực hiện việc tính toán này khi xây dựng các dữ liệu tính năng ban đầu và phải đảm bảo đưa kết quả tính toán vào phần tính năng trong kế hoạch khai thác bay.

17.075 TRỰC THĂNG - MỘT ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

(a) Đối với trực thăng tính năng loại 1 hoặc loại 2, không ai được thực hiện cất cánh trực thăng hai động cơ trong vận tải hàng không thương mại trừ khi trực thăng đó khi động cơ xung yếu bị hỏng tại bất kỳ điểm nào trong khi bay bằng có thể tiếp tục chuyến bay đến sân bay đến hoặc đến bãi hạ cánh dự bị mà không cần bay dưới độ cao bay tối thiểu tại mọi thời điểm và vượt chướng ngại vật khi tiếp cận với một khoảng cách an toàn.

(b) Đối với trực thăng tính năng loại 3, không ai được thực hiện cất cánh trực thăng trong vận tải hàng không thương mại trừ khi trực thăng đó khi tất cả các động cơ hoạt động có khả năng tiếp tục tuyến đường bay dự định hoặc bay chuyển hướng theo kế hoạch mà không phải bay dưới độ cao bay tối thiểu phù hợp. Tại bất kỳ điểm nào trên đường bay, việc hỏng hóc động cơ dẫn đến trực thăng phải hạ cánh bắt buộc, phải áp dụng các giới hạn nêu tại Điều 17.050.

17.077 MÁY BAY - HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

(a) Không ai được thực hiện cất cánh tàu bay có ba động cơ trở lên trong vận tải hàng không thương mại với trọng lượng tàu bay mà trong khoảng thời gian 90 phút tại bất cứ điểm nào trên tuyến đường bay dự định (tất cả các động cơ hoạt động với công suất bay bằng) sẽ không có sân bay dự bị thích hợp để hạ cánh, trừ khi tàu bay đó trong trường hợp giả định hỏng hai động cơ xung yếu tại điểm xung yếu nhất dọc tuyến đường bay, có thể tiếp tục bay đến sân bay hạ cánh thích hợp mà vẫn đảm bảo:

(1) Đối với máy bay động cơ tuốc-bin:

(i) Đường bay thực (có tính đến nhiệt độ bên ngoài dọc đường bay) có độ cao tối thiểu là 600 m (2000 ft) so với mọi loại địa hình và chướng ngại vật trong phạm vi 9,3 km (5 sm) về mỗi bên của vệt bay dự định; và

(ii) Đường dốc lên tại độ cao 1500 ft so với sân bay dự định hạ cánh; và

(iii) Có đủ nhiên liệu để tiếp tục đến độ cao tối thiểu là 1500 ft ngay phía trên của sân bay dự định hạ cánh và 15 phút bay sau đó với công suất bay bằng.

Ghi chú: Mức tiêu thụ nhiên liệu và dầu sau khi động cơ hỏng cũng bằng mức tiêu thụ nhiên liệu và dầu cho phép trong dữ liệu đường bay thực trong AFM.

(2) Đối với máy bay động cơ pit-tông:

(i) Tốc độ lấy độ cao tại $0{,}013 \times V_{SO}^2$ ft/phút (tức là số ft/phút tính bằng tích của số knots bình phương nhân với 0,013) tại độ cao 1000 ft so với mặt đất hoặc chướng ngại vật cao nhất trong vòng 10 dặm về mỗi bên của vệt bay dự định, hoặc tại độ cao 5000 feet, chọn giá trị cao hơn; và

(ii) Có đủ nhiên liệu để tiếp tục đến độ cao tối thiểu là 300 m (1000 ft) ngay phía trên của sân bay dự định hạ cánh.

Ghi chú: Khi hai động cơ của máy bay động cơ pit-tông được dự đoán là sẽ hỏng tại độ cao trên độ cao tối thiểu quy định, không cần phải tuân thủ tốc độ lấy độ cao theo quy định trong suốt quá trình giảm thấp từ độ cao bay bằng xuống độ cao tối thiểu yêu cầu, nếu có thể đáp ứng các yêu cầu này khi đạt đến độ cao tối thiểu yêu cầu, và giả thiết rằng việc giảm thấp trên đường bay thực và tốc độ giảm thấp lớn hơn $0.013 \times V_{SO}^2$ lần so với tốc độ trong dữ liệu tính năng được phê chuẩn.

Ghi chú: Nếu được phép xả nhiên liệu trong khi bay (hoặc theo kế hoạch), trọng lượng của máy bay tại điểm hai động cơ bị hỏng được coi như không nhỏ hơn trọng lượng của tàu bay khi đầy đủ nhiên liệu để bay đến sân bay và đến tại độ cao tối thiểu là 300 m (1000 ft) ngay trên sân bay đó.

17.080 TRỰC THĂNG - HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

(a) Không ai được thực hiện cất cánh trực thăng hạng 1 và hạng 2 được lắp đặt ba động cơ trở lên trong vận tải hàng không thương mại, trừ khi trong trường hợp hai động cơ xung yếu cùng bị hỏng tại bất kỳ điểm nào trong giai đoạn bay bằng, trực thăng có thể tiếp tục chuyến bay đến bãi hạ cánh phù hợp.

CHƯƠNG H. CÁC GIỚI HẠN HẠ CÁNH

17.090 MÁY BAY

(a) Không ai được thực hiện cất cánh máy bay sử dụng trong vận tải hàng không thương mại trừ khi trọng lượng của máy bay khi đến sân bay dự định đến hoặc đến bất kỳ sân bay dự bị nào trong kế hoạch đều cho phép máy bay hạ cánh dừng hẳn từ điểm ở độ cao 50 ft so với chỗ giao nhau của mặt phẳng vượt chướng ngại vật, đường cất hạ cánh và trong khoảng:

(1) Đối với máy bay động cơ tuốc-bin, 60% của độ dài quy định của mỗi đường cất hạ cánh;

(2) Đối với máy bay động cơ pit-tông, 70% của độ dài quy định của mỗi đường cất hạ cánh.

(b) Với mục đích xác định trọng lượng hạ cánh cho phép tại sân bay dự định đến, người xác định giới hạn hạ cánh phải đảm bảo:

(1) Máy bay hạ cánh trên đường cất hạ cánh thích hợp nhất và ở hướng thích hợp nhất, trong không gian lặng gió; hoặc

(2) Máy bay hạ cánh trên đường cất hạ cánh thích hợp nhất, có tính đến tốc độ gió và hướng gió, điều kiện đường cất hạ cánh, đặc điểm vận hành trên mặt đất của máy bay, và các điều kiện khác như thiết bị trợ giúp hạ cánh và địa hình.

Ghi chú: Nếu đường cất hạ cánh tại sân bay hạ cánh được báo cáo hay dự đoán là ướt hay trơn, cự ly có thể hạ cánh ít nhất phải bằng 115% cự ly hạ cánh yêu cầu, trừ khi, trên cơ sở chứng minh kỹ thuật hạ cánh thực tế trên đường cất hạ cánh ướt và trơn, cự ly hạ cánh ngắn hơn (nhưng được không ngắn hơn cự ly quy định trong khoản (a) nói trên) đã được phê chuẩn cho loại và kiểu máy bay cụ thể và thông tin này đã được đưa vào tài liệu AFM.

(c) Máy bay vận tải động cơ tuốc-bin bị cấm cất cánh vì không đáp ứng các yêu cầu tại điểm (1), khoản (a) của Điều này, có thể cất cánh tại sân bay dự bị được xác định là đáp ứng các yêu cầu trong khoản (a) của Điều này.

17.093 TRỰC THĂNG

(a) Không ai được thực hiện cất cánh trực thăng sử dụng trong vận tải hàng không thương mại trừ khi, với tất cả các động cơ hoạt động khi đến bãi hạ cánh đích dự định hoặc bãi hạ cánh dự bị theo kế hoạch, trực thăng có thể vượt qua mọi chướng ngại vật trên đường tiếp cận và có thể hạ cánh và dừng trong cự ly có thể hạ cánh.

(b) Không ai được thực hiện cất cánh trực thăng sử dụng trong vận tải hàng không thương mại trừ khi, trong trường hợp một động cơ không hoạt động trong giai đoạn tiếp cận và hạ cánh tại bãi hạ cánh đích dự định hoặc bãi hạ cánh dự bị theo kế hoạch, trực thăng đó có thể:

(1) Đối với trực thăng tính năng loại 1: Trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động tại bất kỳ thời điểm nào trong giai đoạn tiếp cận và hạ cánh, trước điểm quyết định hạ cánh tại sân bay dự định đến hoặc sân bay dự bị; trực thăng phải có khả năng hạ cánh và dừng trong cự ly có thể hạ cánh sau khi vượt chướng ngại vật trên đường tiếp cận với khoảng cách an toàn; hoặc đình chỉ hạ cánh và vượt mọi chướng ngại vật trên đường bay với khoảng cách an toàn tương đương với khoảng cách yêu cầu cho cất cánh, hoặc trong trường hợp hỏng động cơ sau điểm quyết định hạ cánh, trực thăng phải có khả năng hạ cánh và dừng trong cự ly có thể hạ cánh;

(2) Đối với trực thăng tính năng loại 2: Với tất cả các động cơ làm việc, tại sân bay dự định đến hoặc sân bay dự bị trực thăng phải có khả năng hạ cánh và dừng trong cự ly có thể hạ cánh sau khi vượt chướng ngại vật trên đường tiếp cận với khoảng cách an toàn; hoặc đình chỉ hạ cánh và vượt mọi chướng ngại vật trên đường bay với khoảng cách an toàn tương đương với khoảng cách yêu cầu cho cất cánh, hoặc trong trường hợp hỏng động cơ xung yếu hỏng trước điểm xác định trước hạ cánh, áp dụng các đặc điểm kỹ thuật tương tự. Sau điểm xác định, việc hỏng động cơ có thể dẫn đến việc trực thăng phải hạ cánh bắt buộc, trong trường hợp này áp dụng các giới hạn quy định tại Điều 17.050;

(3) Đối với trực thăng tính năng loại 3: Với tất cả các động cơ làm việc, tại sân bay dự định đến hoặc sân bay dự bị, trực thăng phải có khả năng hạ cánh và dừng trong cự ly có thể hạ cánh sau khi vượt chướng ngại vật trên đường tiếp cận với khoảng cách an toàn; hoặc đình chỉ hạ cánh và vượt mọi chướng ngại vật trên đường bay với khoảng cách an toàn tương đương với khoảng cách yêu cầu cho cất cánh, hoặc tại bất kỳ điểm nào trên đường bay, việc hỏng động cơ có thể dẫn đến việc trực thăng phải hạ cánh bắt buộc, trong trường hợp này áp dụng các giới hạn quy định tại Điều 17.050.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.035: XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG HÀNH KHÁCH QUA KHAI BÁO

(a) Đối với máy bay có tổng số chỗ ngồi hành khách dưới 10, khi lấy trọng lượng của hành khách qua khai báo, cần cộng thêm trọng lượng quần áo và hành lý xách tay. Trọng lượng này là 1 hằng số và phải được Người khai thác xác định sau khi đã nghiên cứu các tuyến đường cụ thể. Trọng lượng này không được ít hơn:

(1) Đối với quần áo: 4 kg; và

(2) Đối với hành lý xách tay: 6kg.

(b) Nhân viên đón hành khách lên trực thăng cần đánh giá trọng lượng theo khai báo của hành khách và trọng lượng quần áo của hành khách để kiểm tra tính hợp lý của chúng. Các nhân viên này cần được huấn luyện cách đánh giá trị số trọng lượng. Khi cần thiết, trọng lượng khai báo và các hằng số cụ thể cần được tăng lên để tránh khai báo không chính xác.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.035: BẢNG TRỊ SỐ TRỌNG LƯỢNG TIÊU CHUẨN DÙNG ĐỂ XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG HÀNH KHÁCH

(a) Trị số trọng lượng hành khách - máy bay có ≥ 20 ghế:

(1) Khi tổng số ghế ngồi hành khách trên máy bay ≥ 20 ghế, áp dụng cột trọng lượng tiêu chuẩn cho nam và nữ trong bảng 1 dưới đây. Trong trường hợp số ghế hành khách ≥ 30, áp dụng cột "tất cả là người lớn" trong bảng 1 dưới đây.

(2) Trị số trọng lượng thuê chuyến sẽ được áp dụng với điều kiện không nhiều hơn 5% số ghế hành khách trên máy bay được sử dụng để chuyên chở miễn phí một số loại hành khách nhất định.

Bảng 1

Số ghế hành khách	20 ghế trở lên		30 ghế trở lên (tất cả là người lớn)
	Nam	Nữ	
Tất cả các chuyến bay trừ thuê chuyến	88 kg	70 kg	75 kg
Thuê chuyến	83 kg	69 kg	76 kg
Trẻ em	35 kg	35 kg	35 kg

(b) Trị số trọng lượng hành khách - máy bay có ≤ 19 ghế:

(1) Khi tổng số ghế ngồi hành khách trên máy bay ≤ 19 ghế, áp dụng trọng lượng tiêu chuẩn trong bảng 2;

(2) Các chuyến bay không có hành lý xách tay hoặc hành lý xách tay được tính riêng, có thể giảm 6kg trọng lượng nam và nữ nói trên. Các vật dụng cá nhân như áo khoác, ô, túi xách tay nhỏ hoặc túi trang điểm phụ nữ, sách báo để đọc hoặc máy ảnh nhỏ không được tính là hành lý xách tay cho mục đích của khoản này.

Bảng 2

Số ghế hành khách	1 - 5	6 - 9	10 - 19
Nam	104 kg	96 kg	92 kg
Nữ	86 kg	78 kg	74 kg
Trẻ em	35 kg	35 kg	35 kg

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 17.035: BẢNG TRỊ SỐ TRỌNG LƯỢNG HÀNH LÝ TIÊU CHUẨN

(a) Số ghế trên máy bay ≥ 20 ghế hành khách, áp dụng trọng lượng tiêu chuẩn trong bảng 3 cho từng loại hành lý. Đối với máy bay ≤ 19 ghế, phải xác định trọng lượng thật của hành lý bằng cách cân.

Bảng 3

Loại chuyến bay	Trọng lượng tiêu chuẩn hành lý
Trong nước	11 kg
Quốc tế	15 kg

PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 17.035 PHƯƠNG THỨC THIẾT LẬP SỬA ĐỔI TRỊ SỐ TRỌNG LƯỢNG TIÊU CHUẨN HÀNH KHÁCH VÀ HÀNH LÝ

(a) Hành khách:

(1) Phương pháp cân mẫu: Trọng lượng trung bình của hành khách và hành lý của họ phải được xác định bằng cách cân qua các lần mẫu. Việc chọn những lần thử phải ngẫu nhiên và đại diện cho nhóm hành khách và có xem xét đến loại hình khai thác, tần xuất bay trên các đường bay khác nhau, chuyến bay vào, bay ra, khả năng thực hiện theo mùa và ghế cung ứng của máy bay.

(2) Cân mẫu chuẩn: Số khách cần phải cân tối thiểu là số lớn nhất của :

(i) Số lượng hành khách được tính từ một lần cân thử bằng phương pháp thống kê thông thường và dựa trên cơ sở một sai số cho phép (chính xác) 1% đối với người lớn và 2% đối với trọng lượng trung bình nam và nữ riêng biệt được hoàn tất trong lần cân mẫu để xác định số lượng khách tối thiểu cần có và trọng lượng trung bình;

(ii) Đối với máy bay có ghế cung ứng ≥ 40 ghế thì số lượng cần cân mẫu là 2000 hành khách;

(iii) Đối với máy bay có ghế cung ứng ≤ 40 ghế thì tổng số hành khách cần cân mẫu là 50 nhân với số ghế cung ứng trên máy bay.

(3) Trọng lượng hành khách: Trọng lượng hành khách phải gồm cả tư trang cá nhân mà họ mang theo lên máy bay. Khi lấy mẫu ngẫu nhiên trọng lượng hành khách, em bé phải được cân cùng với người lớn đi kèm;

(4) Vị trí tiến hành cân: Vị trí chọn để cân trọng lượng hành khách càng gần máy bay càng tốt, nơi mà sự thay đổi về trọng lượng hành khách bằng cách thêm hoặc bớt tư trang không xảy ra trước khi lên máy bay;

(5) Máy cân: Máy cân dùng để cân hành khách phải có khả năng cân ít nhất là 150 kg. Trọng lượng phải được thể hiện tối thiểu từng 500g. Cân máy phải có độ chính xác trong vòng 0,5% hoặc 200 g, chọn giá trị lớn hơn;

(6) Lưu trữ trị số trọng lượng: Trọng lượng hành khách, tùy theo việc phân loại hành khách (nam, nữ, trẻ em) của từng chuyến bay và số chuyến bay phải được lưu trữ.

(b) Hành lý ký gửi: Phương pháp thống kê để xác định việc sửa lại giá trị trọng lượng hành lý dựa trên cơ sở trọng lượng hành lý trung bình của cân đo mẫu tối thiểu đối với hành khách. Đối với hành lý, sai số cho phép (chính xác) là 1%. Mức tối thiểu phải cân là 2000 đơn vị hành lý;

(c) Xác định trị số trọng lượng tiêu chuẩn sửa đổi của hành khách và hành lý.

(1) Khi xác định trọng lượng thực bằng phương pháp cân, để đảm bảo việc sử dụng giá trị trọng lượng tiêu chuẩn sửa đổi của hành khách và hành lý không có ảnh hưởng xấu đến khai thác an toàn, phải áp dụng phương pháp thống kê. Phương pháp thống kê sẽ là cơ sở để xác định giá trị trọng lượng trung bình cho hành khách và hành lý cũng như các dữ liệu khác;

(2) Máy bay ≥ 20 ghế hành khách, trị số trọng lượng tiêu chuẩn sửa đổi áp dụng cho nam và nữ;

(3) Đối với các loại máy bay nhỏ hơn, phải cộng thêm gia lượng vào trị số trọng lượng trung bình để có được trị số trọng lượng tiêu chuẩn như sau:

Số ghế hành khách	Trọng lượng cần thêm
1 - 5	16 kg
6 - 9	8 kg
10 - 19	4 kg

Ngoài ra, có thể áp dụng các trị số trọng lượng tiêu chuẩn người lớn sửa đổi (mức trung bình) cho loại máy bay 30 ghế ngồi trở lên. Có thể áp dụng các trị số trọng lượng hành lý ký gửi tiêu chuẩn sửa đổi (mức trung bình) cho loại máy bay 20 ghế ngồi trở lên;

(4) Người khai thác lựa chọn một kế hoạch khảo sát chi tiết đệ trình lên Cục HKVN để xin phê chuẩn và sau đó đưa ra một giá trị sai số của trị số trọng lượng tiêu chuẩn sửa đổi sử dụng phương pháp nêu trong phần phụ lục này. Phải xem xét lại các giá trị sai số này theo trình tự một khoảng thời gian không quá 5 năm một lần;

(5) Trị số trọng lượng tiêu chuẩn người lớn phải dựa vào cơ sở tỷ lệ nam/nữ là 80/20 cho tất cả các chuyến bay, ngoài trừ các chuyến bay thuê chuyến tỷ lệ này là 50/50. Nếu Người khai thác muốn sử dụng tỉ lệ nam/nữ khác cho các đường bay riêng hoặc các chuyến bay đặc biệt thì phải xin phê chuẩn của Cục HKVN, với điều kiện tỷ lệ nam/nữ khác này phải đạt ít nhất 84% tỷ lệ nam/ nữ thực tế của việc khảo sát 100 chuyến bay trở lên;

(6) Giá trị trọng lượng trung bình được làm tròn số theo số kg sát đó. Giá trị trọng lượng hành lý ký gửi được làm tròn số đến 0,5 kg khi cần thiết.

PHỤ LỤC 5 ĐIỀU 17.035: ĐIỀU CHỈNH TRỌNG LƯỢNG TIÊU CHUẨN

(a) Khi trị số tiêu chuẩn trọng lượng được sử dụng, khoản (e) và (f) của Điều 17.035 yêu cầu Người khai thác thống nhất và hiệu chỉnh trọng lượng hành khách và hành lý ký gửi trong những trường hợp có số lượng hành khách đáng kể hoặc có số lượng túi xách tay dự kiến vượt quá trọng lượng tiêu chuẩn. Yêu cầu này có nghĩa là Tài liệu hướng dẫn khai thác (OM) phải có nội dung hướng dẫn để đảm bảo:

(1) Thủ tục kiểm tra, khai thác, tiếp viên hàng không và nhân viên bốc xếp hàng ghi chép hoặc có những hành động thích hợp khi chở số lượng lớn hành khách và hành lý xách tay của họ vượt quá giới hạn cho phép về trọng lượng hành khách tiêu chuẩn và các nhóm hành khách mang hành lý nặng (như bộ đội hoặc các đội thể thao); và

(2) Trên các máy bay nhỏ, khi có nguy cơ quá tải hoặc sai lệch trọng tâm nhiều, người chỉ huy máy bay phải quan tâm đặc biệt tới trọng tải và việc phân bố chúng đồng thời phải hiệu chỉnh thích đáng.

Phần 18
VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

CHƯƠNG A. KHÁI QUÁT
18.001 PHẠM VI ÁP DỤNG
18.003 ĐỊNH NGHĨA
18.005 CHỮ VIẾT TẮT
18.007 BẤT KỲ VỊ TRÍ NÀO TRÊN TÀU BAY
18.010 CÁC HÀNH VI NGHIÊM CẤM
18.013 YÊU CẦU VỀ GIẤY PHÉP VÀ TÀI LIỆU LIÊN QUAN
18.015 PHÂN LOẠI VÀ NHẬN DẠNG
CHƯƠNG B. CHUẨN BỊ GỬI HÀNG
18.020 PHẠM VI ÁP DỤNG
18.023 ĐÓNG GÓI
18.025 DÁN NHÃN VÀ ĐÁNH DẤU
CHƯƠNG C. CUNG CẤP THÔNG TIN
18.030 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO NHÂN VIÊN MẶT ĐẤT
18.033 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO HÀNH KHÁCH
18.035 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO TỔ LÁI
18.037 TRƯỜNG HỢP KHẨN NGUY TRONG KHI BAY
18.040 BÁO CÁO TAI NẠN VÀ SỰ CỐ DO HÀNG NGUY HIỂM GÂY RA
18.043 HUẤN LUYỆN NHÂN VIÊN
CHƯƠNG D. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI GỬI HÀNG
18.050 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI GỬI HÀNG
18.053 CHỨNG TỪ VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM
18.055 CÁCH GHI VÀ NỘI DUNG CHỨNG TỪ
CHƯƠNG E. CÁC YÊU CẦU VÀ TRÁCH NHIỆM ĐỐI VỚI NGƯỜI KHAI THÁC
18.060 PHÊ CHUẨN VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM
18.063 PHẠM VI ÁP DỤNG
18.065 CÁC HẠN CHẾ ĐỐI VỚI VIỆC VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM
18.067 CÁC CHỨNG TỪ VẬN CHUYỂN YÊU CẦU CỦA NGƯỜI GỬI
18.073 CHẤP NHẬN CHUYÊN CHỞ HÀNG NGUY HIỂM
18.075 KIỂM TRA TRƯỚC KHI BAY ĐỂ PHÁT HIỆN HƯ HỎNG, RÒ RỈ HOẶC NHIỄM BẨN
18.077 KIỂM TRA SAU CHUYẾN BAY ĐỂ PHÁT HIỆN HƯ HỎNG RÒ RỈ HOẶC NHIỄM BẨN

18.080 TẨY BẨN

18.083 LÀM SẠCH CHẤT PHÓNG XẠ

18.085 NHỮNG HẠN CHẾ VỀ XẾP HÀNG NGUY HIỂM

18.087 CỐ ĐỊNH HÀNG NGUY HIỂM

18.090 HÀNG NGUY HIỂM CHỈ ĐƯỢC CHUYÊN CHỞ TRÊN TÀU BAY CHỞ HÀNG

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 18.043: NỘI DUNG CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN VỀ HÀNG NGUY HIỂM

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 18.060 VỀ THỦ TỤC CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM CỦA HÃNG HÀNG KHÔNG NƯỚC NGOÀI

CHƯƠNG A. KHÁI QUÁT

18.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa ra các yêu cầu của Việt Nam áp dụng đối với việc chuyên chở hàng nguy hiểm bằng đường hàng không theo quy định trong tài liệu hướng dẫn của Tổ chức hàng không dân dụng Quốc tế (ICAO) *"Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air" (Hướng dẫn kỹ thuật việc chuyên chở an toàn hàng nguy hiểm bằng đường hàng không),* dù cho việc chuyên chở này có liên quan đến khai thác nội địa hay quốc tế theo các quy định đối với hàng không chung, công việc trên không hay vận tải hàng không thương mại;

(b) Phần này áp dụng đối với các cá nhân, tổ chức đóng gói, dán nhãn và gửi hàng nguy hiểm, đối với Người khai thác tàu bay để chuyên chở hàng nguy hiểm và những người thay mặt các cá nhân, tổ chức thực hiện nhiệm vụ của họ;

(c) Các yêu cầu này không áp dụng đối với hàng nguy hiểm được phân loại trong Chương 2.5 của Phần 1 Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, với điều kiện:

(1) Hàng nguy hiểm không vượt quá giới hạn về khối lượng quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật; và

(2) Các điều kiện khác quy định trong tài liệu nói trên phải được tuân thủ.

(d) Các yêu cầu này, trong giới hạn đã được quy định tại Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, sẽ không áp dụng đối với hàng nguy hiểm được chuyên chở, lắp đặt, hoặc treo dưới tàu bay:

(1) Vì mục đích đảm bảo dẫn đường chính xác hoặc an toàn của tàu bay; hoặc

(2) Chỉ sử dụng cho cá nhân hành khách hoặc tổ bay trên tàu bay.

18.003 ĐỊNH NGHĨA

(a) Phần 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) **Bảng kiểm tra chấp nhận vận chuyển hàng nguy hiểm:** Là tài liệu sử dụng để trợ giúp việc thực hiện kiểm tra bên ngoài kiện hàng nguy hiểm và các tài liệu liên quan của nó nhằm xác định tất cả các yêu cầu phù hợp đã được đáp ứng;

(2) **Tàu bay chở hàng:** Là bất kỳ tàu bay nào, dùng để chuyên chở hàng hóa hoặc tài sản mà không chở hành khách;

(3) **Lô hàng:** Là một kiện hàng nguy hiểm hoặc nhiều hơn của người gửi được Người khai thác chấp nhận chuyên chở một lần, tại một địa chỉ, được nhận thành một lô và chuyển đến cho một người nhận tại một địa chỉ đến;

(4) **Hàng nguy hiểm:** Là các vật phẩm hoặc vật chất có thể gây rủi ro đối với sức khỏe, an toàn, của cải hoặc môi trường nêu trong danh mục hàng nguy hiểm trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, hoặc được phân loại theo các hướng dẫn này;

(5) **Tai nạn do hàng nguy hiểm gây ra:** Là một vụ việc xảy ra do, hoặc liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm dẫn đến chết người, bị thương nặng, hoặc bị tổn thất lớn về tài sản;

(6) **Sự cố do hàng nguy hiểm gây ra:** Khác với tai nạn do hàng nguy hiểm gây ra, sự cố là 1 vụ việc xảy ra do, hoặc liên quan đến vận chuyển hàng hóa nguy hiểm, không nhất thiết xẩy ra trên tàu bay, sự cố này làm cho người bị thương, tài sản bị hư hỏng, bị cháy, vỡ, tràn hoặc rò rỉ chất lỏng, chất phóng xạ, hoặc có các bằng chứng khác cho thấy tình trạng nguyên vẹn của kiện hàng không được duy trì. Mọi sự cố liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm đe dọa nghiêm trọng đến tàu bay và người trên tàu bay được coi là sự cố do hàng nguy hiểm gây ra;

(7) **Chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm:** Là các loại giấy tờ được quy định trong Hướng dẫn kỹ thuật về việc chuyên chở an toàn hàng nguy hiểm bằng đường hàng không của ICAO. Tài liệu này được thực hiện bởi người gửi hàng nguy hiểm và chứa đựng các thông tin về hàng nguy hiểm đó;

(8) **Trường hợp ngoại lệ:** Là một điều khoản trong Phần này loại trừ một khoản mục cụ thể trong hàng nguy hiểm khỏi các yêu cầu thường áp dụng cho khoản mục đó;

(9) **Trường hợp miễn trừ:** Là sự cho phép do nhà chức trách cấp nhằm cho phép không thực hiện các yêu cầu trong Phần này;

(10) **Công-ten-nơ vận chuyển:** Công-ten-nơ vận chuyển sử dụng trong Phần này là một thiết bị chuyên dụng để vận chuyển chất phóng xạ, được thiết kế phù hợp cho một hay nhiều loại phương tiện vận tải;

(11) **Đại lý phục vụ:** Là một đại lý thay mặt Người khai thác thực hiện một số hoặc toàn bộ các chức năng của Người khai thác bao gồm tiếp nhận, xếp, dỡ, chuyên chở hoặc giải quyết các vấn đề xẩy ra với hành khách hoặc hàng hóa;

(12) **Không tương hợp:** Là tình trạng hàng nguy hiểm nếu trộn lẫn với nhau hoặc để cạnh nhau có thể gây nguy hiểm, sinh nhiệt hoặc khí ga hoặc sinh ra chất ăn mòn;

(13) **Dụng cụ chứa hàng:** Là bao hàng do một người gửi hàng dùng để chứa một hay nhiều kiện hàng và để tạo ra một đơn vị hàng gửi nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyên chở và lưu kho (dụng cụ chở hàng không thuộc định nghĩa này);

(14) **Kiện hàng:** Là sản phẩm hoàn thiện của quá trình đóng gói bao gồm bao bì và hàng hóa chuẩn bị cho việc vận chuyển;

(15) **Bao bì:** Chỗ chứa, bộ phận hoặc vật liệu cần thiết để thực hiện chức năng đựng hàng và đảm bảo tuân thủ các yêu cầu về đóng gói;

(16) **Tên hàng gửi:** Là tên được dùng để mô tả một vật hoặc chất cụ thể trong tất cả các chứng từ gửi hàng và các thông báo. Tên hàng có thể được ghi trên bao bì nếu phù hợp;

(17) **Quốc gia xuất phát:** Là quốc gia mà tại lãnh thổ nước đó hàng nguy hiểm được xếp lên tàu bay đầu tiên;

(18) **Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật:** Lần xuất bản có hiệu lực mới nhất của Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật về vận chuyển an toàn hàng nguy hiểm bằng đường không (Tài liệu ICAO 9284-AN/905), bao gồm các văn bản bổ sung và các phụ lục kèm theo đã được phê chuẩn và ban hành theo quyết định của Hội đồng ICAO. Trong Phần này sử dụng cụm từ "Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật";

(19) **Mã số UN:** Là một số gồm 4 chữ số do Hội đồng chuyên gia về vận chuyển hàng nguy hiểm của Liên hiệp quốc quy định để nhận biết một chất hoặc một nhóm chất cụ thể nào đó;

(20) **Dụng cụ chở hàng:** Là bất kỳ loại công-ten-nơ, giá nâng hàng có lưới nào của tàu bay (lô hàng không thuộc định nghĩa này).

18.005 CHỮ VIẾT TẮT

(để trống)

18.007 BẤT KỲ VỊ TRÍ NÀO TRÊN TÀU BAY

(a) Tất cả các hướng dẫn và giới hạn trong *Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật* đối với việc chuyên chở hàng nguy hiểm trên tàu bay chở khách hoặc chở hàng trong Phần này được áp dụng đối với cả việc chuyên chở các hàng hóa này ở bất kỳ vị trí nào trên tàu bay, kể cả ở phần dưới của tàu bay chở khách hoặc chở hàng.

18.010 CÁC HÀNH VI NGHIÊM CẤM

(a) Không ai được cho phép chuyên chở bằng đường hàng không các loại hàng hóa mà mình biết, phải biết hoặc nghi ngờ là hàng nguy hiểm bằng một trong các cách sau đây, trừ khi đáp ứng các quy định nêu tại Điều 18.013:

(1) Mang lên hoặc bắt người khác mang lên tàu bay;

(2) Treo hoặc bắt người khác treo dưới tàu bay; hoặc

(3) Giao hoặc bắt người khác giao để chất lên hoặc treo dưới tàu bay.

(b) Không ai được bắt buộc, cho phép người khác hoặc tự mình tham gia vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không trừ khi tuân thủ các quy định trong Phần này và các quy trình, đặc điểm kỹ thuật trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

(c) Không ai được bắt buộc, cho phép người khác hoặc tự mình tham gia vận chuyển hàng nguy hiểm sau đây bằng đường hàng không, trừ khi được tất cả các quốc gia liên quan cho phép như một trường hợp ngoại lệ, hoặc các điều khoản trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật cho biết các hàng hóa này có thể được vận chuyển khi có sự phê chuẩn của quốc gia xuất phát:

(1) Các vật và chất mà trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật xác định là cấm vận chuyển trong điều kiện thông thường; và

(2) Động vật sống bị nhiễm bệnh.

(d) Không ai được bắt buộc, cho phép người khác hoặc tự mình tham gia vận chuyển bằng đường hàng không bất cứ vật hoặc chất nào được xác định cụ thể qua tên gọi hoặc qua mô tả trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật là vật hoặc chất bị cấm vận chuyển bằng đường hàng không trong bất cứ điều kiện nào.

18.013 YÊU CẦU VỀ GIẤY PHÉP VÀ TÀI LIỆU LIÊN QUAN

(a) Không được chuyên chở hoặc chất lên hoặc treo trên tàu bay bất kỳ hàng nguy hiểm nào, trừ khi:

(1) Có Giấy chứng nhận đủ điều kiện vận chuyển hàng nguy hiểm do Cục HKVN cấp hoặc công nhận;

(2) Có Giấy chứng nhận đủ điều kiện vận chuyển hàng nguy hiểm của nhà chức trách hàng không liên quan đối với hãng hàng không nước ngoài;

(3) Phù hợp với Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật và các điều kiện quy định trong tài liệu.

18.015 PHÂN LOẠI VÀ NHẬN DẠNG

(a) Không ai được chuẩn bị, chấp nhận, hoặc chất hàng nguy hiểm để chuyên chở bằng đường hàng không trừ khi đã áp dụng tất cả các biện pháp hợp lý nhằm đảm bảo rằng các vật và chất đã được phân loại và nhận dạng là hàng nguy hiểm theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

CHƯƠNG B. CHUẨN BỊ GỬI HÀNG

18.020 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Các yêu cầu trong Chương này áp dụng đối với tất cả mọi người tham gia bằng bất kỳ hình thức nào vào việc chuẩn bị hoặc chấp nhận hàng nguy hiểm để chuyên chở bằng đường hàng không.

18.023 ĐÓNG GÓI

(a) Bao bì dùng để vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không phải có chất lượng tốt, phải được làm chắc và đóng gói an toàn nhằm chống rò rỉ có thể xảy ra trong điều kiện vận chuyển bình thường;

(b) Bao bì phải phù hợp với hàng đựng bên trong. Bao bì tiếp xúc trực tiếp với hàng nguy hiểm phải là loại chịu đựng được bất kỳ loại hóa chất nào hoặc bất kỳ tác động nào của hàng nguy hiểm;

(c) Bao bì phải tuân thủ các yêu cầu về chất liệu và cấu trúc trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

(d) Bao bì phải được kiểm tra phù hợp với các quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

(e) Bao bì chuyên dụng để đựng các chất lỏng phải có khả năng chịu được áp suất theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật mà không gây rò rỉ;

(f) Bao bì bên trong phải được đóng gói, buộc hoặc chèn chặt nhằm chống bị vỡ hoặc rò rỉ và để hạn chế sự dịch chuyển của gói hàng trong quá trình vận chuyển trong điều kiện bình thường. Các vật liệu dùng để chèn và chống ẩm phải không được tác động nguy hiểm trở lại hàng trong bao bì;

(g) Không được sử dụng lại bao bì trừ khi bao bì đã được kiểm tra và thấy rằng nó không bị mòn và hỏng. Khi sử dụng lại bao bì, phải áp dụng tất cả các biện pháp cần thiết để tránh nhiễm bẩn hàng chứa bên trong;

(h) Bao bì bị nhiễm bẩn do chứa đựng hàng nguy hiểm trước đó phải được xem như hàng nguy hiểm;

(i) Không được để một số lượng hàng nguy hiểm có thể gây hại bám vào ngoài bao bì.

18.025 DÁN NHÃN VÀ ĐÁNH DẤU

(a) Trừ khi có quy định khác trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, mỗi kiện hàng nguy hiểm phải được dán các nhãn phù hợp với các quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

(b) Trừ khi có quy định khác trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, mỗi kiện hàng nguy hiểm phải được ghi đúng tên hàng bên trong, số UN (liên hợp quốc) và các dấu hiệu khác theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

(c) Trừ khi có quy định khác trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, các dấu hiệu về đặc điểm kỹ thuật ghi trên bao bì phải:

(1) Mỗi bao bì sản xuất theo đặc điểm kỹ thuật quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật phải được đánh dấu phù hợp với các điều khoản trong tài liệu này; và

(2) Không được đánh dấu bao bì bằng các đặc điểm kỹ thuật trừ khi bao bì đó đáp ứng các đặc điểm kỹ thuật phù hợp quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

(d) Ngoài ngôn ngữ yêu cầu của quốc gia xuất phát, việc đánh dấu hàng nguy hiểm phải sử dụng tiếng Anh.

CHƯƠNG C. CUNG CẤP THÔNG TIN

18.030 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO NHÂN VIÊN MẶT ĐẤT

(a) Người gửi hàng hoặc Người khai thác phải cung cấp:

(1) Các thông tin cho nhân viên của mình để họ thực hiện nhiệm vụ có liên quan đến chuyên chở hàng nguy hiểm;

(2) Hướng dẫn các biện pháp thực hiện khi xảy ra trường hợp khẩn nguy liên quan đến hàng nguy hiểm.

(b) Người khai thác và đại lý phục vụ, nếu có, phải đảm bảo có thông báo về việc chuyên chở hàng nguy hiểm tại các điểm tiếp nhận hàng.

18.033 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO HÀNH KHÁCH

(a) Người khai thác phải đảm bảo công bố cho hành khách các thông tin về những loại hàng nguy hiểm cấm chuyên chở trên tàu bay theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.035 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO TỔ LÁI

(a) Người khai thác phải đảm bảo trong Tài liệu hướng dẫn khai thác có các thông tin cho phép các thành viên tổ lái thực hiện trách nhiệm của mình liên quan đến việc chuyên chở hàng nguy hiểm, kể cả hướng dẫn các biện pháp cần tiến hành trong các tình huống khẩn nguy liên quan đến hàng nguy hiểm.

(b) Người khai thác tàu bay chuyên chở hàng nguy hiểm phải đảm bảo người chỉ huy tàu bay được cung cấp thông tin bằng văn bản theo các quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật càng sớm càng tốt trước khi tàu bay khởi hành.

18.037 TRƯỜNG HỢP KHẨN NGUY TRONG KHI BAY

(a) Khi xảy ra trường hợp khẩn nguy trong khi bay, người chỉ huy tàu bay phải thông báo cho cơ quan cung cấp dịch vụ không lưu phù hợp càng nhanh càng tốt về hàng nguy hiểm trên tàu bay theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.040 BÁO CÁO TAI NẠN VÀ SỰ CỐ DO HÀNG NGUY HIỂM GÂY RA

(a) Trong trường hợp xẩy ra tai nạn hoặc sự cố tàu bay, người khai thác tàu bay chuyên chở hàng nguy hiểm phải ngay lập tức cung cấp các thông tin tới cơ quan dịch vụ khẩn nguy để có phản ứng nhanh đối với tai nạn hoặc sự cố nghiêm trọng về hàng nguy hiểm trên tàu bay như đã thông tin bằng văn bản cho người chỉ huy tàu bay.

(b) Người khai thác phải cung cấp mọi thông tin cần thiết theo yêu cầu nhằm giảm đến mức tối đa các mối nguy hiểm do hàng nguy hiểm gây ra.

(c) Người khai thác phải cung cấp càng nhanh càng tốt mọi thông tin này tới các nhà chức trách thích hợp của quốc gia Người khai thác và quốc gia nơi xẩy ra tai nạn hoặc sự cố.

(d) Người khai thác phải báo cáo về tai nạn và sự cố do hàng nguy hiểm gây ra cho Cục HKVN trong vòng 72 giờ kể từ khi xảy ra tai nạn, sự cố trừ khi hoàn cảnh không cho phép.

18.043 HUẤN LUYỆN NHÂN VIÊN

(a) Huấn luyện. Người khai thác phải thiết lập, duy trì và được Cục HKVN phê chuẩn chương trình huấn luyện cho nhân viên theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 của Điều 18.043 về các yêu cầu đối với chương trình huấn luyện phù hợp với chuyên môn của nhân viên.

CHƯƠNG D. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI GỬI HÀNG

18.050 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI GỬI HÀNG

(a) Không ai được ủy thác bất kỳ kiện hàng nào có chứa hàng nguy hiểm để chuyên chở bằng đường hàng không nếu không đáp ứng các yêu cầu sau đây:

(1) Hàng hóa không thuộc loại bị cấm chuyên chở bằng đường hàng không quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

(2) Hàng được phân loại, nhận dạng và đóng gói phù hợp với Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, bao bì sử dụng để đựng hàng phù hợp với tài liệu này;

(3) Bao bì được đánh dấu và dán nhãn phù hợp với quy định về đánh dấu và dán nhãn trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật và trong Phần này;

(4) Bao bì trong điều kiện phù hợp để chuyên chở bằng đường hàng không; và

(5) Chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm được ghi đúng và khai báo đầy đủ các loại hàng chứa trong bao bì.

18.053 CHỨNG TỪ VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM

(a) Không ai được gửi 1 kiện hoặc 1 lô hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không trừ khi người đó đảm bảo hàng nguy hiểm:

(1) Không bị cấm vận chuyển bằng đường hàng không;

(2) Được phân loại, đóng gói, đánh dấu đúng quy định;

(3) Có chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm đúng thủ tục theo quy định trong Phần này và trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

(b) Trừ khi có quy định khác trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, không ai được gửi hàng nguy hiểm bằng đường hàng không nếu chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm chưa được hoàn thành, ký tên và cung cấp cho Người khai thác.

18.055 CÁCH GHI VÀ NỘI DUNG CHỨNG TỪ

(a) Chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm phải lập thành 2 bản và phải:

(1) Miêu tả hàng nguy hiểm và chứa đựng các thông tin theo yêu cầu trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

(2) Có lời tuyên bố cam kết tuân thủ Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, và hàng nguy hiểm:

(i) Đã được miêu tả một cách cẩn thận và đầy đủ; và

(ii) Đã được phân loại, đóng gói, đánh dấu và dán nhãn đúng quy định; và

(iii) Trong điều kiện phù hợp để vận chuyển bằng đường hàng không.

(b) Ngoài ngôn ngữ được yêu cầu của quốc gia khác có liên quan, phải dùng tiếng Anh trong chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm.

CHƯƠNG E. CÁC YÊU CẦU VÀ TRÁCH NHIỆM ĐỐI VỚI NGƯỜI KHAI THÁC

18.060 PHÊ CHUẨN VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM

(a) Không ai được vận chuyển hàng nguy hiểm khi chưa được sự phê chuẩn của Cục HKVN;

(b) Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận vận chuyển hàng nguy hiểm là các tổ chức, cá nhân Việt Nam phải thực hiện theo quy trình, thủ tục cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (AOC) được quy định tại Phần 12 Bộ quy chế an toàn hàng không.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 18.060 về thủ tục công nhận Giấy chứng nhận vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không của hãng hàng không nước ngoài.

18.063 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Người khai thác phải tuân thủ các điều khoản trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, và các sửa đổi tiếp theo, trong mọi trường hợp chuyên chở hàng nguy hiểm, bất kể việc chuyên chở đó được tiến hành trên một phần hoặc toàn bộ lãnh thổ hoặc ngoài lãnh thổ Việt Nam;

(b) Khi hàng nguy hiểm được chuyên chở ngoài lãnh thổ Việt Nam, Người khai thác phải tuân thủ các quy định khác nhau phù hợp của các nước thành viên ICAO ghi trong tài liệu Hướng dẫn kỹ thuật;

(c) Các vật phẩm và chất được phân loại là hàng nguy hiểm nhưng không phải áp dụng các yêu cầu trong Phần này, trong giới hạn đã được quy định tại Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, với điều kiện các vật phẩm, chất này:

(1) Bắt buộc phải đưa lên tàu bay vì lý do khai thác;

(2) Được chuyên chở như hàng cung ứng suất ăn hoặc hàng phục vụ khoang khách;

(3) Được chuyên chở để sử dụng trên chuyến bay như là các trợ giúp thú y hoặc thuốc giết nhân đạo đối với động vật; hoặc

(4) Được chuyên chở để sử dụng trên chuyến bay như là các trợ giúp về y tế cho bệnh nhân với điều kiện:

(i) Bình đựng ga được chế tạo đặc biệt dùng để chứa và vận chuyển một loại ga đặc biệt;

(ii) Thuốc tân dược và các vật, chất sử dụng trong y tế có sự giám sát của những người đã được huấn luyện trong thời gian thuốc được sử dụng trên chuyến bay;

(iii) Thiết bị đựng ắc quy nước cần để ở tư thế thẳng đứng để ngăn ngừa dung dịch điện phân tràn ra ngoài, nếu cần thiết phải được cố định; và

(iv) Có quy định cụ thể về xếp gọn và cố định tất cả các dụng cụ trong khi cất cánh và hạ cánh và những lúc người chỉ huy tàu bay nhận thấy cần thiết vì sự an toàn; hoặc

(v) Hàng nguy hiểm của hành khách hoặc tổ bay mang theo.

(d) Các vật, chất dự định để thay thế cho những vật, chất nêu tại điểm (1), khoản (c) của Điều này phải được chuyên chở trên tàu bay theo các quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.065 CÁC HẠN CHẾ ĐỐI VỚI VIỆC VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM

(a) Người khai thác phải có mọi biện pháp hợp lý để đảm bảo các vật, chất được xác định là hàng cấm qua tên gọi, hoặc qua mô tả trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, không được chuyên chở trên tàu bay trong bất kỳ tình huống nào;

(b) Người khai thác phải có mọi biện pháp hợp lý để đảm bảo các vật, chất hoặc các hàng hóa khác được xác định là hàng cấm chuyên chở trong điều kiện bình thường theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật chỉ được chuyên chở khi:

(1) Hàng hóa này được các quốc gia có liên quan miễn trừ theo các quy định của Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật; hoặc

(2) Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật chỉ ra rằng chúng có thể được chuyên chở theo phê chuẩn của Quốc gia xuất phát.

(c) Khi hàng nguy hiểm được vận chuyển trên chuyến bay mà một phần hoặc toàn bộ chuyến bay đó được thực hiện ngoài lãnh thổ Việt Nam, các nhãn và dấu hiệu trên kiện hàng nguy hiểm phải sử dụng tiếng Anh và ngôn ngữ khác theo yêu cầu.

18.067 CÁC CHỨNG TỪ VẬN CHUYỂN YÊU CẦU CỦA NGƯỜI GỬI

(a) Không ai được cho phép chuyên chở hoặc bắt buộc phải chuyên chở bằng đường hàng không hàng nguy hiểm trừ khi người gửi hàng đã cung cấp cho Người khai thác tàu bay đầy đủ các chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm, trừ khi các chứng từ nói trên không yêu cầu đối với loại hàng nguy hiểm như quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật là hàng hóa không yêu cầu phải có chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm.

18.070 LƯU GIỮ CHỨNG TỪ VẬN CHUYỂN

(a) Người khai thác tàu bay phải lưu giữ chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm đã được cung cấp không ít hơn 6 tháng phù hợp với quy định này.

18.073 CHẤP NHẬN CHUYÊN CHỞ HÀNG NGUY HIỂM

(a) Người khai thác chỉ được chấp nhận chuyên chở hàng nguy hiểm khi các kiện hàng, lô hàng, hoặc công-ten-nơ vận chuyển đã được kiểm tra theo các quy định về thủ tục chấp nhận hàng nguy hiểm trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

(b) Người thay mặt Người khai thác thực hiện kiểm tra hàng nguy hiểm phải hoàn thiện Bảng kiểm tra chấp nhận chuyên chở cho mục đích này. Bảng kiểm tra chấp nhận chuyên chở phải:

(1) Cho phép kiểm tra tất cả các chi tiết có liên quan; và

(2) Làm theo mẫu để có thể ghi lại kết quả kiểm tra bằng tay, bằng máy hay bằng máy tính.

18.075 KIỂM TRA TRƯỚC KHI BAY ĐỂ PHÁT HIỆN HƯ HỎNG, RÒ RỈ HOẶC NHIỄM BẨN

(a) Người khai thác phải đảm bảo:

(1) Các kiện hàng, lô hàng chứa hàng nguy hiểm và các công-ten-nơ vận chuyển chất phóng xạ phải được kiểm tra để phát hiện những rò rỉ, hư hỏng ngay trước khi xếp hàng lên tàu bay hoặc vào các thiết bị chứa hàng theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

(2) Chỉ được đưa lên tàu bay thiết bị chứa hàng khi các thiết bị này đã được kiểm tra và được khẳng định là không có rò rỉ hoặc hư hỏng hàng nguy hiểm chứa bên trong;

(3) Không xếp lên tàu bay các lô hàng, kiện hàng và các công-ten-nơ vận chuyển bị rò rỉ hoặc hư hỏng;

(4) Chuyển khỏi tàu bay hoặc dàn xếp để nhà chức trách hoặc tổ chức liên quan chuyển khỏi tàu bay những kiện hàng nguy hiểm bị hư hỏng, rò rỉ;

(5) Sau khi chuyển khỏi tàu bay các kiện hàng, hoặc công-ten-nơ bị rò rỉ hoặc hư hỏng, phần còn lại của lô hàng phải được kiểm tra để bảo đảm chúng còn trong điều kiện thích hợp cho việc chuyên chở và không làm hỏng, hoặc làm bẩn tàu bay hoặc các hàng hóa khác.

18.077 KIỂM TRA SAU CHUYẾN BAY ĐỂ PHÁT HIỆN HƯ HỎNG RÒ RỈ HOẶC NHIỄM BẨN

(a) Người khai thác phải đảm bảo:

(1) Các kiện hàng, lô hàng chứa hàng nguy hiểm và các công-ten-nơ vận chuyển chất phóng xạ phải được kiểm tra để phát hiện dấu hiệu rò rỉ, hư hỏng khi dỡ hàng khỏi tàu bay hoặc khỏi các thiết bị chứa hàng; và

(2) Nếu có bằng chứng cho thấy có hư hỏng hoặc rò rỉ, phải kiểm tra khu vực chứa hàng này để phát hiện hư hỏng hoặc nhiễm bẩn.

18.080 TẨY BẨN

(a) Người khai thác phải đảm bảo mọi nhiễm bẩn được phát hiện do kết quả của sự rò rỉ hoặc hư hỏng hàng nguy hiểm phải được tẩy rửa ngay.

18.083 LÀM SẠCH CHẤT PHÓNG XẠ

(a) Phải ngay lập tức đình chỉ việc khai thác các tàu bay bị nhiễm chất phóng xạ;

(b) Chỉ được đưa tàu bay vào khai thác khi mức độ nhiễm xạ tại các bề mặt tiếp xúc và những nhiễm bẩn nhỏ hơn các trị số quy định tại Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.085 NHỮNG HẠN CHẾ VỀ XẾP HÀNG NGUY HIỂM

(a) Khoang hành khách và buồng lái: Người khai thác phải đảm bảo không chở hàng nguy hiểm trong buồng hành khách và buồng lái, trừ khi có quy định khác trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

(b) Khoang hàng hóa: Người khai thác phải đảm bảo hàng nguy hiểm được đưa lên, để riêng biệt, xếp gọn và cố định trên tàu bay theo các quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

(1) Các kiện chứa hàng nguy hiểm có thể ảnh hưởng nguy hiểm lẫn nhau không được để cạnh nhau, cũng không được để ở vị trí có thể gây tác động qua lại giữa chúng trong trường hợp có rò rỉ;

(2) Các kiện hàng có chất độc và chất lây nhiễm phải được chuyên chở trên tàu bay theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

(3) Các kiện hàng chứa vật liệu phóng xạ phải chuyên chở trên tàu bay ở vị trí cách ly khỏi người, động vật sống và phim chưa rửa theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.087 CỐ ĐỊNH HÀNG NGUY HIỂM

(a) Khi chuyên chở hàng nguy hiểm trên tàu bay, Người khai thác phải bảo vệ chúng khỏi hỏng hóc và phải cố định chúng trên tàu bay sao cho các kiện hàng này không thể dịch chuyển trong khi bay và không thay đổi hướng đặt của nó.

(b) Đối với các kiện hàng chứa chất phóng xạ, việc cố định phải đầy đủ đảm bảo các yêu cầu về cách ly khỏi người, động vật sống và phim chưa rửa luôn được đáp ứng.

18.090 HÀNG NGUY HIỂM CHỈ ĐƯỢC CHUYÊN CHỞ TRÊN TÀU BAY CHỞ HÀNG

(a) Người khai thác phải đảm bảo các kiện hàng nguy hiểm có nhãn "Chỉ chuyên chở trên tàu bay chở hàng":

(1) Chỉ được chuyên chở trên tàu bay chở hàng và xếp chất theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

(2) Được xếp chất sao cho một thành viên tổ bay hoặc người được ủy quyền có thể nhìn thấy, điều khiển, và khi kích cỡ và trọng lượng cho phép, có thể dịch chuyển các kiện hàng này khỏi hàng hóa khác trong khi bay.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 18.043: NỘI DUNG CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN VỀ HÀNG NGUY HIỂM

(a) Người khai thác không có giấy phép chuyên chở hàng nguy hiểm dài hạn phải đảm bảo:

(1) Nhân viên làm công tác vận chuyển hàng hóa và hành lý nói chung phải được huấn luyện để thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến hàng nguy hiểm. Chương trình huấn luyện phải bao gồm tối thiểu các nội dung nêu tại cột 1 Bảng 1 ở mức độ hợp lý để đảm bảo biết được mối nguy hiểm liên quan đến hàng nguy hiểm, cách nhận biết chúng. và các yêu cầu áp dụng khi hành khách mang theo loại hàng này;

(2) Các thành viên tổ bay, các nhân viên thương vụ và các nhân viên an ninh soi chiếu làm việc cho Người khai thác phải được huấn luyện tối thiểu các nội dung nêu tại cột 2 Bảng 1 ở mức độ hợp lý để biết được những mối nguy hiểm liên quan đến hàng nguy hiểm, cách nhận biết những hàng hóa này và các yêu cầu áp dụng đối với những hàng nguy hiểm do hành khách mang theo.

Bảng 1

Nội dung huấn luyện	1	2
Kiến thức chung	X	X
Các giới hạn về hàng nguy hiểm khi vận chuyển bằng đường hàng không	X	X
Dán nhãn và đánh dấu hàng	X	X
Hàng hóa nguy hiểm trong hành lý của hành khách		X
Các phương thức khẩn nguy	X	X

Ghi chú: "X" đánh dấu nội dung phải đưa vào chương trình huấn luyện.

(b) Người khai thác được phê chuẩn chuyên chở hàng nguy hiểm dài hạn phải đảm bảo:

(1) Nhân viên tiếp nhận hàng nguy hiểm được huấn luyện và đủ trình độ thực hiện nhiệm vụ của mình. Chương trình huấn luyện phải có tối thiểu các nội dung nêu tại cột 1 Bảng 2 ở mức độ hợp lý đảm bảo cho nhân viên có thể ra quyết định tiếp nhận hoặc từ chối các hàng nguy hiểm chuyên chở bằng đường hàng không;

(2) Nhân viên làm việc ở mặt đất, nhà kho và bốc xếp hàng nguy hiểm được huấn luyện để có thể thực hiện nhiệm vụ liên quan đến hàng nguy hiểm. Chương trình huấn luyện tối thiểu phải bao gồm các nội dung nêu tại cột 2 Bảng 2 ở mức độ hợp lý đảm bảo biết được những mối nguy hiểm liên quan đến hàng nguy hiểm, cách nhận biết những hàng này và cách xử lý, bốc xếp chúng;

(3) Nhân viên làm công tác vận chuyển hàng hóa nói chung được huấn luyện để thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến hàng nguy hiểm. Chương trình huấn luyện tối thiểu phải bao gồm các nội dung nêu ở cột 3 Bảng 2 ở mức độ hợp lý đảm bảo biết được mối nguy hiểm liên quan đến hàng nguy hiểm, cách nhận biết những hàng hóa này, cách xử lý, bốc xếp chúng;

(4) Các thành viên tổ lái tối thiểu được huấn luyện những nội dung nêu tại cột 4 Bảng 2. Việc huấn luyện phải ở mức độ hợp lý để đảm bảo biết được mối nguy hiểm liên quan đến hàng nguy hiểm và cách chuyên chở những hàng hóa này trên tàu bay;

(5) Các nhân viên thương vụ, nhân viên an ninh soi chiếu làm việc cho Người khai thác và các thành viên khác của tổ bay trừ thành viên tổ lái phải được huấn luyện tối thiểu các nội dung nêu tại cột 5 Bảng 2. Việc huấn luyện phải ở mức độ hợp lý để đảm bảo nhận biết được mối nguy hiểm liên quan đến hàng nguy hiểm và các yêu cầu áp dụng đối với hàng nguy hiểm do hành khách mang theo, hoặc nói chung là đối với những hành lý của hành khách trên tàu bay.

(c) Người khai thác phải đảm bảo tất cả các nhân viên cần được huấn luyện về hàng nguy hiểm được huấn luyện định kỳ không quá 2 năm 1 lần;

(d) Người khai thác phải đảm bảo lưu giữ hồ sơ huấn luyện hàng nguy hiểm của những nhân viên đã qua huấn luyện theo quy định tại khoản (c) trên đây;

(e) Người khai thác phải đảm bảo nhân viên của đại lý phục vụ được huấn luyện theo nội dung các cột áp dụng ở Bảng 1 và 2.

Bảng 2

Nội dung huấn luyện	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Kiến thức chung	X	X	X	X	X
Các giới hạn về hàng nguy hiểm khi vận chuyển bằng đường hàng không	X	X	X	X	X
Phân loại và danh mục hàng nguy hiểm	X	X		X	
Các yêu cầu chung về đóng gói và hướng dẫn đóng gói	X				
Đặc điểm kỹ thuật của bao bì	X				
Đánh dấu và dán nhãn kiện hàng	X	X	X	X	X
Chứng từ của đại lý vận chuyển	X				
Chấp nhận hàng nguy hiểm, sử dụng danh mục kiểm tra	X				
Chất xếp, các giới hạn chất xếp và cách ly	X	X	X	X	
Kiểm tra hư hỏng, rò rỉ và các quy trình tẩy bẩn	X	X			
Cung cấp thông tin cho người chỉ huy tàu bay	X	X		X	
Hàng nguy hiểm trong hành lý của hành khách	X			X	X
Phương thức khẩn nguy	X	X		X	X

Ghi chú: "X" đánh dấu nội dung phải đưa vào chương trình huấn luyện.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 18.060 VỀ THỦ TỤC CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM CỦA HÃNG HÀNG KHÔNG NƯỚC NGOÀI

(a) Hãng hàng không nước ngoài đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện vận chuyển hàng nguy hiểm thường lệ bằng đường hàng không gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN, bao gồm các tài liệu sau đây:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện vận chuyển hàng nguy hiểm thường lệ bằng đường hàng không;

(2) Bản sao Giấy chứng nhận đủ điều kiện vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không do Quốc gia của hãng hàng không liên quan cấp;

(3) Bản sao Chứng chỉ chuyên môn của nhân viên chịu trách nhiệm về khai thác vận chuyển hàng nguy hiểm được cấp bởi cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ đã được Cục HKVN cấp hoặc công nhận, tại cảng hàng không, sân bay liên quan của Việt Nam;

(4) Hãng hàng không đề nghị cấp Giấy chứng nhận vận chuyển hàng nguy hiểm phải nộp lệ phí theo quy định của pháp luật Việt Nam.

(Xem tiếp Công báo số 1103 + 1104)

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Địa chỉ:	Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại liên hệ:	
- Nội dung:	080.44417; Fax: 080.44517
- Phát hành:	080.48543
Email:	congbao@chinhphu.vn
Website:	http://congbao.chinhphu.vn
In tại:	Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng

Giá: 10.000 đồng