PHẦN VĂN BẢN KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT

Văn bản hợp nhất số 09/VBHN-BGTVT ngày 26 tháng 4 năm 2017 hợp nhất Thông tư ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

(Tiếp theo Công báo số 343 + 344)

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

14.013 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 LÁI PHỤ

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

14.042 HUẤN LUYỆN KIẾN THỨC VÀ NHẬN THỨC VỀ SỰ MỆT MỎI

14.043 HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU - HÀNG NGUY HIỂM

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

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 14

14.053 HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU VỀ TÀU BAY TRÊN MẶT ĐẤT

14.055 HUẤN LUYỆN MẶT ĐẤT VỀ NÂNG HẠNG, CHUYỂN LOẠI ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI

CHƯƠNG D: CÁC YÊU CẦU HUẤN LUYỆN BAY

14.060 HUẤN LUYỆN BAY BAN ĐẦU

14.062 HUẤN LUYỆN BAY CHUYỂN LOẠI HOẶC NÂNG HẠNG TRÊN TÀU BAY

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 CÓ GIÁM SÁT ĐỐI VỚI 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

14.115 HUẤN LUYỆN PHỤC HỒI CỦA NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG

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 ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 14

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 YÊU CẦU PHÊ CHUẨN 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

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 14.080: KIỂM TRA KỸ NĂNG VẬN HÀNH TÀU BAY VÀ TRANG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 14.087: NỘI DUNG KIỂM TRA NĂNG LỰC NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI BAY

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 14

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) [1]Nhân viên hàng không trình độ cao bao gồm: thành viên tổ lái; 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;

[1] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

(7) PIC - Người chỉ huy tàu bay;

(8)[2] Co-Pilot - 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[3]

a. 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 Co-Pilot.

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

c. Người lái tàu bay trong độ tuổi từ đủ 60 đến đủ 65 đối với nam, tuổi 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.

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

1. 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;

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

---

[2] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 2 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[3] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

14.013 YÊU CẦU VỀ GIẤY PHÉP CỦA PIC: TÀU BAY TUỐC BIN PHẢN LỰC HOẶC TÀU BAY LỚN

(a) Không người lái tàu bay nào được thực hiện nhiệm vụ PIC trên tàu bay động cơ tuốc-bin phản lực hoặc tàu bay lớn tham gia vận chuyển hàng không thương mại quốc tế trừ khi có giấy phép ATPL với năng định loại tàu bay đó.

14.015 YÊU CẦU VỀ GIẤY PHÉP CỦA PIC: TÀU BAY LOẠI NHỎ

(a) Không người lái nào được thực hiện chức năng PIC trên trực thăng loại nhỏ, hoặc máy bay tạo lực đẩy bằng cánh quạt loại nhỏ tham gia vận chuyển hàng không thương mại trong khi:

(1) Khai thác theo quy tắc IFR trừ khi người lái đó có giấy phép CPL với năng định hạng và năng định loại phù hợp với loại tàu bay khai thác cùng với năng định bay bằng thiết bị; hoặc

(2) Khai thác ban ngày theo quy tắc VFR trừ khi người lái đó có giấy phép loại CPL và năng định loại tàu bay với loại tàu bay khai thác cùng với năng định bay bằng thiết bị.

14.017 YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM HÀNG KHÔNG CỦA PIC: TÀU BAY LOẠI NHỎ

(a) Không người lái tàu bay nào được thực hiện nhiệm vụ PIC trên tàu bay loại nhỏ tàu tham gia vận chuyển hàng không thương mại trong quá trình:

(1) Khai thác chuyến bay quốc tế theo quy tắc IFR - IMC trừ khi người lái đó đã tích lũy được kinh nghiệm cần thiết để cấp giấy phép loại ATP;

(2) Khai thác các chuyến bay nội địa theo quy tắc IFR - IMC trừ khi người lái đó đã tích lũy tối thiểu được 500 giờ bay thực hiện chức năng người lái, trong đó ít nhất phải có 100 giờ khai thác theo quy tắc IFR;

(3) Khai thác trong điều kiện VMC qua không phận quốc tế trừ khi người lái đó đã tích lũy tối thiểu được 500 giờ bay, trong đó tối thiểu phải có 100 giờ bay qua các không phận quốc tế với 25 giờ khai thác vào ban đêm;

(4) Khai thác ban ngày trong điều kiện VMC trên không phận của Việt Nam trừ khi người lái đó đã tích lũy tối thiểu được 250 giờ bay trong đó tối thiểu phải có 100 giờ bay đường dài.

14.020 YÊU CẦU VỀ GIẤY PHÉP CỦA PIC: TÀU BAY LOẠI NHỎ MỘT ĐỘNG CƠ

(a) Không người lái tàu bay nào được thực hiện nhiệm vụ PIC trên tàu bay loại nhỏ một động cơ tham gia vận chuyển hàng không thương mại trừ khi người đó đã tích lũy được 50 giờ bay trên hạng tàu bay đó và phải có:

1.[4] 15 giờ bay đêm trên hạng tàu bay đó đối với khai thác ban đêm trong điều kiện VMC bao gồm ít nhất 03 lần cất, hạ cánh trong khoảng thời gian 90 ngày;

2.[5] 25 giờ bay theo quy tắc IFR trên hạng tàu bay đó đối với khai thác theo quy tắc IFR bao gồm trong vòng 90 ngày cần có ít nhất 05 chuyến bay IFR và 03 chuyến bay sử dụng tiếp cận bằng IFR hoặc một chuyến bay IFR kiểm tra trang thiết bị tiếp cận IFR trên loại máy bay tương ứng.

14.023 YÊU CẦU VỀ GIẤY PHÉP CỦA LÁI PHỤ[6]

(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.

---

[4] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[5] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[6] Tiêu đề Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 5 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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) [7]Trong trường hợp Lái phụ 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.

---

[7] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 6 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(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.

(b)[8] Yêu cầu nội dung huấn luyện phải:

1. Đảm bảo các nhân viên được nắm rõ các luật lệ, quy trình, quy định của quốc gia mà tổ bay bay đến.

2. Đảm bảo người lái được huấn luyện và nắm rõ các luật lệ, quy định, quy trình liên quan tới nhiệm vụ thực hiện tại các khu vực tàu bay bay qua, các sân bay khai thác và các trang thiết bị dẫn đường tương ứng.

---

[8] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

3. Đảm bảo các thành viên tổ bay khác nắm rõ các luật lệ, quy định, quy trình liên quan tới công việc được giao trong lĩnh vực khai thác tàu bay.

(c)[9] Người khai thác phải đảm bảo các thành viên tổ bay chứng minh được việc nắm vững các nội dung trong tài liệu hướng dẫn khai thác và các chính sách, quy trình quan trọng liên quan đến chuyên môn kỹ thuật trong quá trình huấn luyện.

14.042 HUẤN LUYỆN KIẾN THỨC VÀ NHẬN THỨC VỀ SỰ MỆT MỎI[10]

a. Tổ chức, cá nhân được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện công việc của tổ bay, nhân viên điều phái hoặc nhân viên giữ trách nhiệm phân lịch bay khi người đó đã hoàn thành khóa huấn luyện về nhận thức sự mệt mỏi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

b. Chương trình huấn luyện này phải cung cấp các kiến thức, nhận thức về sự mệt mỏi cho tất cả tổ bay, nhân viên điều phái, nhân viên phân lịch bay, nhân viên điều hành khai thác và những người quản lý theo dõi trực tiếp trong các lĩnh vực đó.

c. Chương trình huấn luyện về sự mệt mỏi được xây dựng nhằm nâng cao nhận thức về:

1. Sự mệt mỏi;

2. Ảnh hưởng của sự mệt mỏi đối với hoạt động của tổ bay;

3. Các biện pháp chống mệt mỏi;

4. Quy định hàng không áp dụng đối với sự mệt mỏi.

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.

---

[9] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[10] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b)[11] Chương trình huấn luyện về hàng nguy hiểm phải phù hợp với những hướng dẫn kỹ thuật mới nhất của ICAO đối với từng cá nhân và công việc được giao.

(c)[12] Người khai thác phải đảm bảo các thành viên tổ bay có khả năng nhận biết, phân loại hàng nguy hiểm được phép hoặc không được phép mang theo trong:

1. Khoang chở hàng hóa;

2. Buồng lái;

3. Khoang hành khách.

14.045 HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU VỀ AN NINH HÀNG KHÔNG[13]

a. Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay khi người đó đã hoàn thành chương trình huấn luyện về an ninh được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

b. Chương trình huấn luyện được phê chuẩn 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 bao gồm các nội dung sau:

1. Định nghĩa các mức nghiêm trọng của các tình huống xảy ra;

2. Giao tiếp và phối hợp của tổ bay;

3. Hành động tự bảo vệ;

4. Cách thức sử dụng các phương tiện bảo vệ không gây nguy hiểm đến tính mạng được chỉ định sử dụng cho tổ bay và được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận;

5. Nhận thức được hành vi khủng bố, không tặc để có phương án phối hợp cùng hành khách xử lý tình huống thích hợp;

---

[11] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[12] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[13] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

6. Thực hiện các bài diễn tập trực tiếp với các mối đe dọa khác nhau;

7. Quy trình bảo vệ tàu bay đối với tổ bay;

8. Quy trình khám xét tàu bay và các chỉ dẫn xác định vị trí đặt bom trong các tình huống cần thiết;

9. Phương án và kỹ thuật bảo vệ hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu kiện, trang thiết bị, vật tư được vận chuyển trên tàu bay đối với các hành vi phá hoại và can thiệp bất hợp pháp trên chuyến bay.

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.

(b)[14] Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các thành viên tổ bay, nhân viên điều phái bay nắm rõ những hiểu biết về yếu tố con người liên quan đến an toàn bao gồm cả sự phối hợp giữa các thành viên tổ bay và nhân viên điều phái.

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.

(b)[15] Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các thành viên tổ bay trong quá trình huấn luyện phải:

---

[14] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 11 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[15] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

1. Có khả năng triển khai những phương án ứng phó khẩn nguy thích hợp với năng lực được giao;

2. Nhận thức được nhiệm vụ và chức năng của những thành viên tổ bay khác để triển khai tốt các phương án ứng phó khẩn nguy;

3. Với những tàu bay khai thác ở độ cao trên 3.000 m (10.000 ft), tổ bay cần nhận thức được ảnh hưởng của việc thiếu ô-xy, những hiện tượng sinh lý xuất hiện trong trường hợp mất áp suất cũng như khi thực hiện tăng áp khoang khách;

(c)[16] Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các thành viên tổ bay trong quá trình thực hiện huấn luyện ứng phó khẩn nguy phải chứng minh khả năng sử dụng những trang thiết bị cứu hộ như: áo phao, thuyền phao, máng trượt thoát hiểm, cửa thoát hiểm, bình cứu hỏa, thiết bị cung cấp ô-xy, hộp sơ cứu ban đầu, máy trợ tim.

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)[17] 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, 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.

(c)[18] 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

---

[16] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[17] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 13 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[18] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 13 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

đến cấu hình cụ thể, thiết bị tàu bay, quy trình khai thác bình thường và khẩn cấp được sử dụng trên các loại tàu bay được khai thác.

(d)[19] 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 được khai thác.

(e)[20] Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các thành viên tổ bay trong quá trình huấn luyện phải nắm rõ các giới hạn khai thác tàu bay, các quy trình hệ thống, các quy trình xử lý tình huống thông thường, bất thường, khẩn nguy theo chuyên môn kỹ thuật phù hợp.

14.055 HUẤN LUYỆN MẶT ĐẤT VỀ NÂNG HẠNG, CHUYỂN LOẠI ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI[21]

Người có AOC có thể đề nghị phê chuẩn việc tách riêng khóa huấn luyện ban đầu về tàu bay trên mặt đất với mục đích:

a. Huấn luyện nâng hạng khi thay đổi từ một vị trí này sang vị trí khác trên cùng loại tàu bay;

b. Huấn luyện chuyển loại với vị trí cố định từ một loại tàu bay này sang loại tàu bay khác

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.

---

[19] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 13 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[20] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 13 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[21] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 14 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b)[22] Khóa huấn luyện bay ban đầu phải tập trung vào việc điều khiển 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. Khóa huấn luyện này bao gồm cả việc thực hành:

1. Sử dụng các trang thiết bị được cài, lắp đặt trên tàu bay như hệ thống tự lái, thiết bị quản lý dữ liệu bay;

2. Sự phối hợp nhuần nhuyễn của tổ bay trong việc xử lý những tình huống khẩn nguy, không bình thường bắt nguồn từ động cơ, kết cấu khung sườn, sự cố đối với hệ thống, hỏa hoạn…;

3. Nắm vững và triển khai các quy trình bay bằng mắt hoặc trang thiết bị trong khu vực khai thác được chỉ định;

4. Nắm vững các quy trình bảo vệ môi trường tại các khu vực khai thác được chỉ định;

5. Nắm vững chức năng, nhiệm vụ của những thành viên khác trong tổ bay để giúp cho việc triển khai các phương án ứng phó trong trường hợp bất thường hoặc khẩn nguy.

(c)[23] *(được bãi bỏ).*

14.061 HUẤN LUYỆN BAY BAN ĐẦU ĐỐI VỚI TÀU BAY 01 NGƯỜI LÁI[24]

Tổ chức, cá nhân được thực hiện hoặc yêu cầu người khác thực hiện chức năng của người lái trên các chuyến bay yêu cầu 01 người lái khi người đó đã hoàn thành khóa huấn luyện ban đầu được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn bao gồm những yêu cầu tại Điều 14.060 và thực hành:

---

[22] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 15 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[23] Khoản này được bãi bỏ theo quy định tại khoản b Mục 15 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[24] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 16 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

a. Quản lý chức năng tự lái;

b. Sử dụng tài liệu hướng dẫn bay rút gọn trên chuyến bay;

c. Hướng dẫn thoát hiểm khẩn nguy cho hành khách.

14.062 HUẤN LUYỆN BAY CHUYỂN LOẠI HOẶC NÂNG HẠNG TRÊN TÀU BAY[25]

Người có AOC có thể đề nghị phê chuẩn việc tách riêng khóa huấn luyện bay ban đầu với mục đích:

a. Huấn luyện nâng hạng từ vị trí này sang vị trí khác trên cùng loại tàu bay;

b. Huấn luyện chuyển loại cùng vị trí từ loại tàu bay này sang loại tàu bay khác.

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)[26] Các loại hình khai thác đặc biệt cần phải xây dựng giáo trình huấn luyện ban đầu bao gồm:

1. Trình độ để PIC ngồi ghế bên phải;

2. Trình độ để Co-Pilot ngồi ghế trái;

3. Khai thác với mọi điều kiện thời tiết bao gồm cất cánh trong điều kiện tầm nhìn hạn chế và khai thác CAT II, CAT III;

4. Loại hình khai thác HUD, NVIS và EVS;

5. Loại hình khai thác ETDO;

6. Khai thác PBN;

7. Loại hình khai thác RNP-APRCH;

8. Loại hình khai thác CPDLC;

---

[25] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 17 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[26] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 18 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

9. Loại hình khai thác ADS-B Out;

10. Loại hình khai thác NORPAC;

11. Loại hình khai thác MNPS;

12. Khai thác vùng cực;

13. Loại hình khai thác ACAS;

14. Loại hình khai thác EFB;

15. Các loại hình khai thác đặc biệt khác theo quy định.

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)[27] Nếu người lái được phê chuẩn để:

1. Thực hiện bay bằng mắt (VFR) đối với các chuyến bay vận tải thương mại, việc kiểm tra kỹ năng theo khoản a Điều này yêu cầu đối với:

i. Từng kiểu loại của trực thăng hoặc máy bay loại lớn hoặc máy bay động cơ tuốc bin;

ii. Từng kiểu máy bay của máy bay loại nhỏ một động cơ.

2. Thực hiện bay bằng thiết bị (IFR) đối với các chuyến bay vận tải thương mại, việc kiểm tra kỹ năng theo yêu cầu tại khoản a và b của Điều này.

---

[27] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 19 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

3. Thực hiện bay kiểm tra kỹ năng theo khoản b bằng thiết bị đối với chủng loại và hạng tàu bay một người lái phải được thực hiện trong môi trường tương tự như hoạt động khai thác bao gồm cả việc sử dụng hệ thống lái tự động và tài liệu hướng dẫn bay rút gọn trên chuyến bay.

(d)[28] Người lái tàu bay có thể thực hiện đồng thời các yêu cầu của khoản a và b của Điều này trên một loại tàu bay cụ thể.

(e)[29] Người khai thác tàu bay được xếp lịch cho tổ lái khai thác với nhiều kiểu của cùng một loại tàu bay hoặc của loại tàu bay khác có cùng đặc tính về quy trình khai thác, hệ thống và cách thức vận hành khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn trên cơ sở tuân thủ khoản a và b Điều này đối với từng kiểu tàu bay hoặc từng loại tàu bay.

(g)[30] Đối với tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa 5700 kg yêu cầu 01 người lái, PIC phải hoàn thành việc kiểm tra kỹ năng theo quy định tại khoản b Điều này với vai trò một người lái trên loại máy bay tương ứng.

(h)[31] Tổ chức, cá nhân được phép sử dụng thiết bị huấn luyện bay mô phỏng để kiểm tra kỹ năng theo khoản a, b hoặc f của Điều này khi thiết bị sử dụng được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận cho:

1. Người khai thác tàu bay;

---

[28] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 19 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[29] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 19 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[30] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 19 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[31] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 19 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

2. Toàn bộ hoặc từng phần quy trình kiểm tra;

3. Tình huống hoặc quy trình được kiểm tra.

(i)[32] 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.

(k)[33] Các quy trình và các hoạt động khai thác liên quan đến các bài kiểm tra kỹ năng được quy định tại Phụ lục 1 Điều 14.080 của Phần 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.

---

[32] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 19 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[33] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 19 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b)[34] Người khai thác tàu bay phải đảm bảo việc kiểm tra để xác định tiếp viên hàng không có đủ năng lực thực hiện các nhiệm vụ và chức năng an toàn được giao trong các tình huống khẩn nguy hoặc các tình huống khẩn nguy yêu cầu thoát hiểm.

14.087 KIỂM TRA NĂNG LỰC CỦA NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI[35]

Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của nhân viên điều phái nếu 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 tại Phụ lục 1 Điều 14.087 của Phần này 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 CÓ GIÁM SÁT ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY[36]

a. Người lái lần đầu huấn luyện để bổ nhiệm PIC hoặc Co-Pilot phải hoàn thành các chuyến bay vận tải thương mại dưới sự giám sát của kiểm tra viên trước khi chính thức thực hiện các chuyến bay thương mại không có sự giám sát.

b. Yêu cầu về thời lượng bay tối thiểu dưới sự giám sát là:

1. 15 chuyến bay, trong đó 10 chặng bay có khoảng cách tối thiểu mỗi chặng bay là 50 nm với vai trò PIC đối với tàu bay động cơ tuốc bin;

2. 10 chuyến bay trong vai trò PIC đối với tàu bay động cơ piston chở trên 09 hành khách;

3. 10 chuyến bay trong vai trò Co-pilot đối với tàu bay chở trên 09 hành khách;

---

[34] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 20 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[35] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 21 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[36] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 22 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

4. 10 chặng bay với vai trò lái phụ thay thế khi bay bằng.

c. Trong thời gian PIC huấn luyện để hoàn thành chương trình bay dưới sự giám sát theo quy định tại khoản a, b Điều này, kiểm tra viên đảm nhận vị trí PIC phải ngồi ở vị trí người lái tàu bay.

d. Trong trường hợp PIC đang chuyển loại, 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 02 lần cất cánh và hạ cánh trên loại tàu bay đó và đã chứng minh với kiểm tra viên khả năng thực hiện nhiệm vụ của PIC trên loại tàu bay đó.

e. Người lái tàu bay từ 09 ghế trở xuống không phải thực hiện quy định tại khoản a, b Điều này trước khi thực hiện khai thác chở khách thương mại nếu đã hoàn thành các yêu cầu về việc kiểm tra trình độ trên đường bay chính thức đối với loại tàu bay đó dưới sự giám sát của người được Cục Hàng không Việt Nam ủy quyền.

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.

(b)[37] Các chuyến bay phải bao gồm việc hạ cánh tại các sân bay, sân bay trực thăng hoặc các vị trí hạ cánh phù hợp khác.

(c)[38] Theo yêu cầu phê chuẩn, nhân viên điều phái bay phải có khả năng:

1. Điều chỉnh được hệ thống liên lạc nội bộ dành cho tổ lái và thệ thống liên lạc vô tuyến;

2. Có thể quan sát các hoạt động của tổ lái.

CHƯƠNG G: DUY TRÌ TRÌNH ĐỘ VÀ TIÊU CHUẨN

14.100 TRÌNH ĐỘ VỀ ĐƯỜNG BAY VÀ SÂN BAY[39]

a. Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện nhiệm vụ hoặc sử dụng người lái tàu bay trên đường bay hoặc chặng bay mà người đó chưa được huấn luyện khi người lái tàu bay đã hoàn thành các yêu cầu được quy định trong Điều này.

b. Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện nhiệm vụ của người lái trực thăng khi người đó đã thực hiện chuyến bay như thành viên tổ lái với sự giám sát của người lái trực thăng đã được phê chuẩn bay qua khu vực được chỉ định và thực hiện việc hạ cánh tại sân bay trực thăng được chỉ định.

c. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo thành viên tổ lái có đầy đủ kiến thức về:

1. Đường bay bay qua và các sân bay được sử dụng trong chuyến bay bao gồm các kiến thức sau:

i. Địa hình và độ cao an toàn tối thiểu;

ii. Điều kiện khí tượng theo mùa;

iii. Các trang thiết bị, dịch vụ và quy trình đối với không lưu, thông tin liên lạc, thời tiết;

---

[37] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 23 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[38] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 23 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[39] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 24 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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 phụ trợ tiếp cận, đi, đến, bay chờ, các chỉ dẫn tiếp 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 Lái phụ[40] 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 Lái phụ[41] để vận hành hệ thống điều khiển bay của một loại hoặc mẫu

---

[40] Từ "F/O" được thay thế bởi từ "Lái phụ" theo quy định tại Mục 25 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[41] Từ "F/O" được thay thế bởi từ "Lái phụ" theo quy định tại Mục 25 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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, Lái phụ[42] 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;

---

[42] Từ "F/O" được thay thế bởi từ "Lái phụ" theo quy định tại Mục 25 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(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.[43] Các quy trình khai thác bình thường, bất thường và khẩn nguy cụ thể áp dụng trong giai đoạn bay bằng trên các loại tàu bay hoặc buồng lái mô phỏng được phê chuẩn;

2. Thực hiện tiếp cận và hạ cánh với vai trò của người lái không điều khiển[44].

(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.

14.115 HUẤN LUYỆN PHỤC HỒI CỦA NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG[45]

a. Huấn luyện phục hồi đối với người lái tàu bay được quy định cụ thể như sau:

1. Tổ chức, cá nhân được phép hoặc được chỉ định thực hiện nhiệm vụ người lái tàu bay vận chuyển thương mại trên các loại tàu bay hoặc kiểu tàu bay khác khi người đó duy trì kinh nghiệm hiện tại theo các quy định của Bộ quy chế này.

---

[43] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 26 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[44] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 26 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[45] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 27 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

2. Trước khi quay trở lại thực hiện nhiệm vụ của người lái tàu bay vì lý do gián đoạn, người lái tàu bay phải hoàn thành các yêu cầu về huấn luyện định kỳ và các quy định về kinh nghiệm hiện tại của Phần này.

3. Ngoài quy định tại điểm 2 khoản này Người lái tàu bay phải hoàn thành:

i. Huấn luyện bay phục hồi trên tàu bay, SIM trong trường hợp quá thời hạn 03 tháng;

ii. Huấn luyện phục hồi trên mặt đất và trên tàu bay, SIM trong trường hợp quá thời hạn 06 tháng;

iii. Huấn luyện phục hồi năng định như huấn luyện ban đầu trong trường hợp quá thời hạn 12 tháng.

b. Huấn luyện phục hồi đối với tiếp viên hàng không được quy định cụ thể như sau:

1. Trước khi quay trở lại thực hiện nhiệm vụ của tiếp viên hàng không vì lý do gián đoạn, tiếp viên hàng không phải hoàn thành các yêu cầu về huấn luyện định kỳ và các quy định về kinh nghiệm hiện tại của Phần này.

2. Ngoài quy định tại điểm 1 khoản này, thành viên tổ tiếp viên phải hoàn thành:

i. Huấn luyện phục hồi trên mặt đất về kỹ năng và xử lý khẩn nguy trong trường hợp gián đoạn quá thời hạn 06 tháng;

ii. Huấn luyện phục hồi trên mặt đất và trên tàu bay như ban đầu trong trường hợp gián đoạn quá thời hạn 12 tháng.

c. Huấn luyện phục hồi chức năng kiểm soát khai thác được quy định như sau:

1. Trước khi quay trở lại thực hiện nhiệm vụ kiểm soát khai thác vì lý do gián đoạn, nhân viên điều phái phải hoàn thành các yêu cầu về huấn luyện định kỳ và các quy định về kinh nghiệm hiện tại của Phần này.

2. Ngoài quy định tại điểm 1 khoản này nhân viên điều phái phải hoàn thành:

i. Huấn luyện phục hồi trong trường hợp gián đoạn quá thời hạn 12 tháng;

ii. Huấn luyện phục hồi như ban đầu trong trường hợp gián đoạn quá thời hạn 24 tháng.

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)[46] Nhiệm vụ và kỹ năng thực hiện khẩn nguy 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;

(6)[47] Những yêu cầu khác khi cần thiết.

(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.

(4)[48] Những yêu cầu khác khi cần thiết.

---

[46] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 28 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[47] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 28 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[48] Điểm này được bổ sung theo quy định tại khoản c Mục 28 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(d)[49] Thành viên tổ lái đã đạt yêu cầu trong đợt đánh giá kỹ năng với từng loại tàu bay, loại hình khai thác của Người có AOC không cần tham gia các khóa huấn luyện bay định kỳ nếu được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

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)[50] 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. Nhiệm vụ và kỹ năng thực hiện khẩn nguy, việc sử dụng trang thiết bị khẩn nguy;

3. Chương trình phối hợp tổ bay (CRM) bao gồm cả hiểu biết và năng lực con người;

4. Nhận biết hoặc vận chuyển hàng nguy hiểm;

5. Huấn luyện về phương thức an ninh;

6. Những yêu cầu khác khi cần thiết.

14.125 HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI[51]

a. Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện nhiệm vụ của nhân viên điều phái hoặc sử dụng nhân viên điều phái khi nhân viên điều phái đó đã hoàn thành chương trình huấn luyện lý thuyết định kỳ được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

---

[49] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản d Mục 28 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[50] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 29 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[51] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 30 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

b. Các nội dung phải được huấn luyện trong vòng 12 tháng bao gồm:

1. Sử dụng các phần mềm, trang thiết bị phục vụ công việc của nhân viên điều phái;

2. Các chính sách, quy trình mới nhất của Người khai thác;

3. Các phê chuẩn mới và sửa đổi của Cục Hàng không Việt Nam về vấn đề khai thác;

4. 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;

5. Thời tiết bao gồm cả ảnh hưởng theo mùa của thời tiết đối với chuyến bay và thu tín hiệu vô tuyến;

6. Chương trình phối hợp tổ bay (CRM/DRM);

7. Những yêu cầu khác khi cần thiết.

c. Các nội dung phải được huấn luyện trong vòng 24 tháng bao gồm:

1. Các phương thức vận chuyển hàng thông thường và hàng nguy hiểm;

2. Các phương thức hoạt động khẩn nguy và bất thường (bao gồm cả quy trình nhận biết sự cố và tai nạn);

3. Các phương thức an ninh hàng không.

d. Các nội dung phải được huấn luyện trong vòng 36 tháng bao gồm:

1. Nội dung của các tài liệu cho điều hành khai thác bay;

2. Thiết bị vô tuyến sử dụng trên máy bay;

3. Giới thiệu về hàng không;

4. Thiết bị dẫn đường sử dụng trên máy bay bao gồm các đặc tính và giới hạn của thiết bị;

5. Các điều kiện và các hiện tượng bất thường của thời tiết theo mùa;

6. Nguồn thông tin về thời tiết;

7. Các ảnh hưởng của thời tiết tới hoạt động của thiết bị vô tuyến trên máy bay;

8. Luật và các quy chế hàng không;

9. Dẫn đường, dẫn đường đặc biệt;

10. Các sân bay đặc biệt;

11. Quản lý không lưu;

12. Hệ thống máy bay và MEL/CDL;

13. Giám sát bay;

14. Thông tin liên lạc;

15. Cung cấp nhiên liệu (yêu cầu đối với loại nhiên liệu, máy bay);

16. Các phương thức chống phá băng;

17. Các phương thức EDTO.

CHƯƠNG I: TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN HUẤN LUYỆN VÀ GIÁO VIÊN KIỂM TRA[52]

14.130 HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN

Tổ chức, cá nhân được phép sử dụng và thực hiện nhiệm vụ của giáo viên huấn luyện bay cho người khai thác tàu bay khi người này đã hoàn thành chương trình huấn luyện giáo viên ban đầu và định kỳ do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn đối với các năng định huấn luyện.

14.133 TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN HUẤN LUYỆN

a. Huấn luyện người lái tàu bay: tổ chức, cá nhân được sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên huấn luyện bay trên loại máy bay có liên quan khi người đó:

1. Có giấy phép và năng định được thực hiện chức năng lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

2. Hoàn thành các giai đoạn huấn luyện phù hợp trên loại tàu bay bao gồm huấn luyện định kỳ và khác biệt để thực hiện chức năng lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

3. Hoàn thành các bài kiểm tra về kỹ năng, kinh nghiệm hiện tại phù hợp yêu cầu đối với lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

4. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu, chuyển loại và kiểm tra khả năng trong chuyến bay với sự giám sát của giám sát viên bay;

5. Có giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp để thực hiện nhiệm vụ của tổ bay theo quy định.

---

[52] Chương này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 31 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

b. Giáo viên huấn luyện bay trên buồng lái giả định: tổ chức, cá nhân được phép sử dụng giáo viên thực hiện huấn luyện bay trên buồng lái giả định khi trước đó 12 tháng người đó phải bay ít nhất 5 chuyến bay với chức năng thành viên trên loại tàu bay có liên quan theo quy định hoặc quan sát trên buồng lái việc thực hiện 02 chuyến bay trên loại tàu bay mà giáo viên được chỉ định huấn luyện.

c. Huấn luyện tiếp viên: tổ chức, cá nhân được sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên huấn luyện đối với chương trình huấn luyện tiếp viên liên quan đến loại tàu bay hoặc vị trí có liên quan khi người đó:

1. Có đủ năng lực thực hiện nhiệm vụ của tiếp viên;

2. Hoàn thiện các giai đoạn huấn luyện phù hợp trên tàu bay và ở vị trí có liên quan bao gồm huấn luyện định kỳ và huấn luyện khác biệt quy định để thực hiện nhiệm vụ tiếp viên;

3. Hoàn thành các bài kiểm tra kỹ năng, kinh nghiệm phù hợp yêu cầu đối với tiếp viên;

4. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu hoặc huấn luyện chuyển loại và kiểm tra dưới sự giám sát của giám sát viên an toàn khoang khách.

d. Huấn luyện nhân viên điều phái bay: tổ chức, cá nhân được phép sử dụng hoặc được phép thực hiện nhiệm vụ của giáo viên huấn luyện đối với chương trình huấn luyện nhân viên điều phái bay liên quan đến loại tàu bay hoặc vị trí có liên quan khi người đó:

1. Có giấy phép và năng định thực hiện chức năng nhân viên điều phái bay;

2. Hoàn thiện các giai đoạn huấn luyện phù hợp trên tàu bay và ở vị trí có liên quan bao gồm huấn luyện định kỳ và huấn luyện khác biệt quy định để thực hiện nhiệm vụ nhân viên điều phái bay;

3. Hoàn thành các bài kiểm tra về kỹ năng, kinh nghiệm phù hợp yêu cầu đối với nhân viên điều phái bay;

4. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu hoặc huấn luyện chuyển loại và kiểm tra dưới sự giám sát của giám sát viên điều phái.

14.135 GIÁO VIÊN ĐƯỢC PHÊ CHUẨN THỰC HIỆN KIỂM TRA

a. Cục Hàng không Việt Nam có thể phê chuẩn cho các đối tượng sau đây của người khai thác thực hiện kiểm tra nếu những người này đáp ứng được các quy định về ủy quyền:

1. Giáo viên kiểm tra bay;

2. Giáo viên kiểm tra cơ giới trên không;

3. Giáo viên kiểm tra dẫn đường;

4. Giáo viên kiểm tra tiếp viên;

5. Giáo viên kiểm tra điều phái viên.

b. Các nhiệm vụ được ủy quyền thực hiện:

1. Kiểm tra kỹ năng ban đầu và định kỳ đối với người lái tàu bay, tiếp viên và nhân viên điều phái bay;

2. Xác nhận kiến thức và kỹ năng của người lái tàu bay, tiếp viên và nhân viên điều phái bay;

3. Giám sát bay đường dài đối với các giáo viên kiểm tra.

c. Tổ chức, cá nhân được sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên kiểm tra để kiểm tra tổ bay cho người khai thác tàu bay theo chương trình được phê chuẩn quy định tại Phần 12 của Bộ QCATHK khi người đó:

1. Được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn chức năng bằng văn bản;

2. Hoàn thành chương trình huấn luyện của người khai thác tàu bay được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn;

d. Tổ chức, cá nhân được sử dụng hoặc được thực hiện kiểm tra đối với người lái tàu bay, tiếp viên và nhân viên điều phái bay khi người đó có đủ năng lực thực hiện kiểm tra theo chức năng đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn ban đầu và ít nhất là phải được phê chuẩn lại trong vòng 24 tháng tiếp theo.

14.137 HUẤN LUYỆN CHO GIÁO VIÊN KIỂM TRA

Tổ chức, cá nhân được sử dụng và được thực hiện nhiệm vụ giáo viên kiểm tra cho người khai thác tàu bay khi người đó hoàn thành chương trình huấn luyện ban đầu và định kỳ đối với giáo viên kiểm tra được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn đối với các chức năng mà họ thực hiện.

14.140 TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN KIỂM TRA

a. Giáo viên kiểm tra bay: tổ chức, cá nhân được phép sử dụng hoặc được phép thực hiện nhiệm vụ giáo viên kiểm tra bay trong chương trình huấn luyện người lái tàu bay trên loại tàu bay có liên quan khi người đó:

1. Có giấy phép và năng định được thực hiện chức năng lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

2. Hoàn thành các giai đoạn huấn luyện phù hợp trên loại tàu bay bao gồm huấn luyện định kỳ và khác biệt để thực hiện chức năng lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

3. Hoàn thành các bài kiểm tra về kỹ năng, kinh nghiệm phù hợp yêu cầu đối với lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

4. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu, chuyển loại và kiểm tra khả năng trong chuyến bay với sự giám sát của giám sát viên bay;

5. Có giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp để thực hiện nhiệm vụ của tổ bay theo quy định;

6. Được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn để thực hiện các nhiệm vụ có liên quan của giáo viên kiểm tra bay.

b. Giáo viên kiểm tra trên buồng lái mô phỏng: tổ chức, cá nhân được sử dụng giáo viên kiểm tra thực hiện kiểm tra trên thiết bị huấn luyện mô phỏng khi trước đó 12 tháng người đó phải:

1. Bay ít nhất 05 chuyến bay với chức năng thành viên tổ lái trên loại tàu bay có liên quan theo quy định;

2. Quan sát trên buồng lái việc thực hiện 02 chuyến bay trên loại tàu bay mà giáo viên được bổ nhiệm làm giáo viên kiểm tra.

c. Giáo viên kiểm tra tiếp viên: tổ chức, cá nhân được sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên kiểm tra đối với chương trình huấn luyện tiếp viên liên quan đến loại tàu bay hoặc vị trí có liên quan khi người đó:

1. Đủ năng lực thực hiện nhiệm vụ của tiếp viên;

2. Hoàn thiện các giai đoạn huấn luyện phù hợp trên tàu bay và ở vị trí có liên quan bao gồm huấn luyện định kỳ và huấn luyện khác biệt để thực hiện nhiệm vụ tiếp viên;

3. Hoàn thành các bài kiểm tra về kỹ năng, kinh nghiệm phù hợp yêu cầu đối với tiếp viên;

4. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu hoặc huấn luyện chuyển loại và kiểm tra dưới sự giám sát của giám sát viên an toàn khoang khách;

5. Được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn để thực hiện kiểm tra các nhiệm vụ có liên quan của tiếp viên.

d. Giáo viên kiểm tra nhân viên điều phái bay: tổ chức, cá nhân được sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên kiểm tra đối với chương trình huấn luyện nhân viên điều phái bay liên quan đến loại tàu bay hoặc vị trí có liên quan khi người đó:

1. Có giấy phép và năng định được thực hiện chức năng nhân viên điều phái bay;

2. Hoàn thiện các giai đoạn huấn luyện phù hợp trên tàu bay và ở vị trí có liên quan bao gồm huấn luyện định kỳ và huấn luyện khác biệt để thực hiện nhiệm vụ nhân viên điều phái bay;

3. Hoàn thành các bài kiểm tra về kỹ năng, kinh nghiệm phù hợp yêu cầu đối với nhân viên điều phái bay;

4. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu hoặc huấn luyện chuyển loại và kiểm tra dưới sự giám sát của giám sát viên điều phái;

5. Được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn để thực hiện kiểm tra các nhiệm vụ có liên quan của nhân viên điều phái bay.

14.145 BỔ NHIỆM GIÁO VIÊN KIỂM TRA

Tổ chức, cá nhân được sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên kiểm tra theo quy định tại Điều 14.135 của Phần này để thực hiện kiểm tra khi người đó được Cục Hàng không Việt Nam bổ nhiệm bằng văn bản trong vòng 12 tháng trước đó.

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.

(c)[53] Nội dung của hợp đồng huấn luyện bao gồm:

1. Tên chính thức của người khai thác;

2. Chương trình huấn luyện cụ thể sẽ thực hiện của người khai thác;

[53] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 32 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

3. Cơ sở hạ tầng, trang thiết bị và phương tiện mô phỏng sử dụng trong quá trình huấn luyện;

4. Yêu cầu nhà cung cấp dịch vụ huấn luyện phải sử dụng hệ thống tài liệu an toàn bay của người khai thác trong quá trình huấn luyện.

14.155 YÊU CẦU PHÊ CHUẨN THIẾT BỊ HUẤN LUYỆN MÔ PHỎNG[54]

a. Người khai thác được phép sử dụng thiết bị huấn luyện mô phỏng cho việc huấn luyện và kiểm tra khi thiết bị đó được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn bằng văn bản.

b. Người khai thác không được phép sử dụng thiết bị huấn luyện bay mô phỏng với mục đích trái với nội dung được Cục Hàng không Việt Nam 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.

---

[54] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 33 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(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[55]

[55] 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.

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:

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: PHÂN LỊCH BAY CHO TỔ LÁI THIẾU KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI VẬN TẢI THƯƠNG MẠI[56]

(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;

---

[56] Tiêu đề của Phụ lục này được sửa đổi theo quy định tại Mục 34 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(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.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 14.080: KIỂM TRA KỸ NĂNG VẬN HÀNH TÀU BAY VÀ TRANG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI[57]

a. Người lái được coi là đã hoàn thành yêu cầu bài kiểm tra kỹ năng và kiểm tra thực hành nếu:

1. Việc kiểm tra kỹ năng bao gồm các yêu cầu về thực hiện điều khiển và phương thức bay đối với bài kiểm tra thực hành;

2. Việc kiểm tra kỹ năng được thực hiện bởi giáo viên do Cục Hàng không Việt Nam bổ nhiệm.

b. Các bài kiểm tra kỹ năng bay bằng thiết bị đối với PIC và lái phụ phải bao gồm các phương thức khai thác quy định trong Phụ lục 2 Điều 14.080 của Phần này. Kiểm tra viên có thể miễn trừ một số nội dung trong bài kiểm tra bay đối với phi công trên cơ sở đánh giá khả năng thực hiện nhiệm vụ của người đó.

c. Kiểm tra vấn đáp và kiểm tra thực hành không được thực hiện đồng thời trong quá trình kiểm tra kỹ năng.d. Kiểm tra viên có thể hủy bài kiểm tra bay ngay lập tức khi nhận thấy học viên không đạt yêu cầu hoặc tiếp tục bài kiểm tra cho đến khi hoàn thành các nội dung còn lại nếu được sự đồng thuận của học viên;e. Trong trường hợp việc kiểm tra phải tạm dừng (do vấn đề kỹ thuật hoặc lý do khác) mà vẫn còn các nội dung kiểm tra khác phải thực hiện, giáo viên kiểm tra cần báo cáo bằng văn bản về việc không thể tiếp tục thực hiện bài kiểm tra cho Cục Hàng không Việt Nam. Các nội dung đã hoàn thành và đạt yêu cầu có hiệu lực trong vòng 60 ngày.

Phụ lục 1 Điều 14.085: NỘI DUNG KIỂM TRA NĂNG LỰC TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG[58]

a. Kiểm tra năng lực tiếp viên hàng không phải bao gồm việc kiểm tra trực tiếp công tác mô phỏng thực hiện nhiệm vụ ở một cửa thoát hiểm đại diện trong quá trình

---

[57] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 35 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[58] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 36 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

thoát hiểm khẩn nguy. Tiêu chuẩn thực hiện tính từ khi có tín hiệu thoát hiểm từ buồng lái, tiếp viên phải có khả năng thực hiện tất cả các công việc theo thẩm quyền bao gồm: việc kích hoạt cầu trượt và các hướng dẫn hành khách trong vòng 7.5 giây.

b. Tiếp viên hàng không phải mô phỏng ít nhất 02 chỉ thị thoát hiểm cho hành khách và các hành động liên quan theo yêu cầu của người tiến hành kiểm tra. Tiếp viên hàng không phải có khả năng nói đúng thuật ngữ và thực thi các công việc liên quan với mỗi chỉ thị được nói ra.

c. Tiếp viên hàng không phải tham gia diễn tập hạ cánh khẩn nguy dưới nước khi được chỉ định. Tiếp viên khi tham gia diễn tập phải được bố trí ở các vị trí cụ thể trên tàu bay trước khi diễn tập bắt đầu. Tiêu chuẩn thực hiện tính từ khi có tín hiệu từ buồng lái, các tiếp viên hàng không phải có khả năng thực hiện tất cả các công việc trong vòng 06 phút. Sau đó, khi có tín hiệu thông báo máy bay đã dừng hoàn toàn dưới nước, các tiếp viên hàng không phải có khả năng thực hiện các công việc liên quan đến việc mở cửa, đảm bảo thuyền phao sẵn sàng sử dụng và hướng dẫn hành khách lên thuyền phao.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 14.087: NỘI DUNG KIỂM TRA NĂNG LỰC NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI BAY[59]

Việc kiểm tra năng lực của nhân viên điều phái bao gồm:

1. Hiểu biết về nội dung của tài liệu hướng dẫn khai thác;

2. Kiến thức về thiết bị vô tuyến sử dụng trên tàu bay;

3. Kiến thức về thiết bị dẫn đường sử dụng trên tàu bay;

4. Kiến thức về khí tượng theo mùa và các nguồn thông tin khí tượng;

5. Ảnh hưởng của các điều kiện khí tượng đến việc thu nhận tín hiệu vô tuyến sử dụng trên tàu bay;

6. Sự khác biệt và giới hạn của hệ thống dẫn đường sử dụng trong quá trình khai thác;

7. Hướng dẫn chất xếp;

8. Kiến thức và kỹ năng liên quan đến yếu tố con người đối với công việc điều phái bay;

9. Khả năng thực hiện công việc cụ thể quy định tại Điều 16.023 của Phần 16 Bộ QCATHK.

---

[59] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 37 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

Phần 15[1]
QUẢN LÝ MỆT MỎI

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

15.008 THỂ TRẠNG SỨC KHỎE PHÙ HỢP ĐỂ NHẬN NHIỆM VỤ

15.010 QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI

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

15.013 TRÁCH NHIỆM LƯU GIỮ HỒ SƠ

CHƯƠNG B: THỜI GIAN BAY THEO QUY ĐỊNH

15.020 THỜI GIAN BAY TỐI ĐA.

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

15.025 (được bãi bỏ)

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

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: THỜI GIAN NGHỈ NGƠI THEO QUY ĐỊNH

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

15.053 KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ NGƠI TỐI THIỂU

---

[1] Tiêu đề Phần này được sửa đổi theo quy định tại Mục 1 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

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

15.060 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

15.063 PHÊ CHUẨN HỆ THỐNG QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI (FRMS)

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

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

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

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 15.063: QUÁ TRÌNH QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI

PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 15.063: QUÁ TRÌNH ĐẢM BẢO AN TOÀN HỆ THỐNG FRMS

PHỤ LỤC 5 ĐIỀU 15.063: QUÁ TRÌNH THÚC ĐẨY HỆ THỐNG FRMS

CHƯƠNG A: QUY ĐỊNH CHUNG

15.001 PHẠM VI ÁP DỤNG[2]

a. Phần này quy định về khoảng thời gian làm nhiệm vụ tối đa, thời gian bay tối đa và khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu và những sai lệch chấp nhận được so với những yêu cầu quy định dựa trên quản lý rủi ro để đảm bảo rằng thành viên tổ bay, nhân viên điều phái bay, nhân viên khai thác không bị mệt mỏi khi thực hiện nhiệm vụ hàng không.

b. Phần này áp dụng cho Người khai thác tàu bay, thành viên tổ bay, nhân viên điều phái bay trong hoạt động hàng không chung và vận tải hàng không thương mại của máy bay đăng ký quốc tịch Việt Nam hoặc được Việt Nam cho phép thực hiện các hoạt động khai thác đó.

15.003 CÁC ĐỊNH NGHĨA

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

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

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

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

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

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

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

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

---

[2] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 2 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(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.

15.008 THỂ TRẠNG SỨC KHỎE PHÙ HỢP ĐỂ NHẬN NHIỆM VỤ[3]

a. Thành viên tổ bay khi nhận nhiệm vụ bay phải báo cáo khoảng thời gian nghỉ ngơi và sự chuẩn bị để thực hiện nhiệm vụ của mình;

b. Người khai thác không được giao nhiệm vụ bay và người lái tàu bay không được nhận nhiệm vụ bay nếu người lái đó đã báo cáo khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay là quá mệt mỏi để thực hiện an toàn nhiệm vụ của mình;

c. Người khai thác tàu bay không được cho phép thành viên tổ bay tiếp tục khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay nếu thành viên tổ bay đó thông báo rằng quá mệt mỏi để tiếp tục thực hiện khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay;

d. Thành viên tổ lái phải khẳng định chắc chắn rằng mình có tình trạng sức khỏe phù hợp với nhiệm vụ trước khi bắt đầu chuyến bay như là một phần của lệnh điều phái bay.

---

[3] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

15.010 QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI[4]

a. Người khai thác tàu bay phải tuân thủ các quy định về quản lý rủi ro mệt mỏi là một phần của toàn bộ hoạt động khai thác của mình. Trong trường hợp ngoại lệ, Cục Hàng không Việt Nam có thể phê chuẩn sự khác biệt đối với quy định này dựa trên đánh giá rủi ro mệt mỏi do Người khai thác tàu bay thực hiện. Để nhận được phê chuẩn này, những khác biệt đề xuất phải đảm bảo cung cấp mức an toàn tương đương hoặc tốt hơn mức an toàn đạt được qua việc tuân thủ các quy định về quản lý rủi ro mệt mỏi tại Bộ QCATHK.

b. Người khai thác tàu bay phải tuân thủ các yêu cầu quy định của Phần này trừ khi FRMS của Người khai thác đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn tuân thủ Điều 12.157 của Bộ QCATHK và đáp ứng các yêu cầu của Chương E Phần này.

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

[5] Người khai thác tàu bay có thể chọn áp dụng các yêu cầu về nhiệm vụ bay, thời gian nghỉ ngơi của thành viên tổ lái cho tiếp viên hàng không mà không cần có Phê chuẩn riêng của Cục Hàng không Việt Nam.

15.013 TRÁCH NHIỆM LƯU GIỮ HỒ SƠ

(a) Người có AOC phải đảm bảo rằng các hồ sơ cần thiết cho việc theo dõi thời gian làm nhiệm vụ, thời gian bay và thời gian nghỉ ngơi của thành viên tổ bay được lưu giữ, cập nhật và sẵn sàng cung cấp cho thành viên tổ bay trước khi bắt đầu thực hiện nhiệm vụ hoặc trước khi thực hiện chuyến bay đầu tiên trong ngày.

(b) Tất cả các cá nhân có trách nhiệm tuân thủ các quy định về thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ tối đa và khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu do Bộ quy chế an toàn hàng không này quy định phải đảm bảo rằng các hồ sơ cần thiết phải được cập nhật cho tới ngày họ thực hiện nhiệm vụ.

---

[4] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[5] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

CHƯƠNG B: THỜI GIAN BAY THEO QUY ĐỊNH[6]

15.020 THỜI GIAN BAY TỐI ĐA

(a)[7] Chỉ được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái nếu tổng thời gian bay của thành viên tổ lái đó không vượt quá giới hạn theo quy định.

(b)[8] Người khai thác tàu bay chỉ được phân công và thành viên tổ lái chỉ được nhận nhiệm vụ hoặc tiếp tục khoảng thời gian của nhiệm vụ bay đã giao nếu tổng thời gian bay không:

1. Vượt các giới hạn được nêu trong Phụ lục 1 Điều 15.020 của Phần này khi khai thác được thực hiện với số lượng người lái tối thiểu theo quy định;

2. Vượt 13 giờ khi khai thác được thực hiện với 03 người lái tàu bay;

3. Vượt 17 giờ khi khai thác được thực hiện với 04 người lái tàu bay.

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

(d) Không ai được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành 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.

---

[6] Tiêu đề Chương này được sửa đổi theo quy định tại Mục 6 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[7] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[8] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

15.023 THỜI GIAN BAY VƯỢT TRỘI TRONG NHỮNG TRƯỜNG HỢP KHÔNG LƯỜNG TRƯỚC ĐƯỢC[9]

a. Trường hợp không lường trước được trong khai thác xuất hiện sau khi tàu bay cất cánh và ngoài tầm kiểm soát của Người khai thác tàu bay, thành viên tổ lái có thể vượt thời gian bay tối đa nêu trong Điều 15.020 và giới hạn tổng thời gian bay trong Điều 15.033 tăng lên cần thiết để hạ cánh tàu bay an toàn tại sân bay đến tiếp theo hoặc sân bay dự bị tùy trường hợp cụ thể.

b. Người khai thác phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam trong vòng 10 ngày các trường hợp thời gian bay vượt giới hạn thời gian bay tối đa cho phép nêu trong Chương B hoặc Chương C của Phần này. Báo cáo phải mô tả việc kéo dài giới hạn thời gian bay và nguyên nhân dẫn tới sự kéo dài giới hạn đó.

15.025 (được bãi bỏ)[10].

CHƯƠNG C: KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ THEO QUY ĐỊNH[11]

15.030 KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ THEO LỊCH

(a)[12] Đối với khoảng thời gian làm nhiệm vụ: chỉ được phân công nhiệm vụ bay cho thành viên tổ lái và chỉ được phép chấp nhận thực hiện nhiệm vụ thành viên tổ lái nếu thời gian làm nhiệm vụ không vượt quá:

---

[9] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 8 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[10] Điều này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 9 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[11] Tiêu đề Chương này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[12] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 11 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(1) 1800 giờ trong 12 tháng liên tục;

(2) 190 giờ trong 28 ngày liên tục;

(3) 55 giờ trong 7 ngày liên tục.

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

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

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

15.033 KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY

(a)[13] Chỉ được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay nếu FDP không vượt quá các giới hạn được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn. Quy định thời gian làm nhiệm vụ bay cho phép đối với loại hình khai thác sử dụng nhiều người lái được quy định tại Phụ lục 1 Điều 15.033. Quy định thời gian làm nhiệm vụ bay cho phép đối với loại hình khai thác sử dụng một người lái được quy định tại Phụ lục 2 Điều 15.033.

(b) Một người được coi là trong thời gian làm nhiệm vụ nếu họ đang thực hiện bất kỳ công việc nào đại diện cho người khai thác có AOC, bất kể công việc đó là theo kế hoạch, được yêu cầu hay chủ động thực hiện.

(c) Tất cả khoảng thời gian trên một tàu bay một người được chỉ định là thành viên tổ lái hoặc thành viên tổ lái trợ giúp, dù đang nghỉ ngơi hay đang thực hiện nhiệm vụ sẽ được tính là thời gian làm nhiệm vụ bay.

(d)[14] Khi được yêu cầu bay chuyển sân với thời gian bay quá 04 giờ bay, một nửa khoảng thời gian bay chuyển sân của thành viên tổ bay đó được tính vào thời gian làm nhiệm vụ bay, trừ khi thành viên tổ lái đó được bố trí nghỉ ngơi 10 giờ dưới đất trước khi được phân công thực hiện nhiệm vụ bay tiếp theo. Tổng thời gian

---

[13] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 12 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[14] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 12 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

chuyển sân được tính là thời gian làm nhiệm vụ, không được tính là thời gian nghỉ ngơi. Việc chuyển sân không được coi là chặng bay để tính thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa theo quy định tại Phụ lục 1 và Phụ lục 2 Điều 15.033 Bộ QCATHK.

(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)[15] Có cơ sở vật chất đầy đủ;

(5) Cung cấp nơi nghỉ ngơi thích hợp khi:

(i) Thời gian nghỉ ngơi là 6 giờ hoặc lớn hơn;

(ii) Thời gian nghỉ ngơi là 3 giờ hoặc hơn trong khoảng thời gian từ 2200 - 0600 giờ địa phương tại nơi nghỉ.

[15] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 13 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(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: THỜI GIAN NGHỈ NGƠI THEO QUY ĐỊNH[16]

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

(a)[17] Đối với khoảng thời gian nghỉ ngơi, chỉ được phân công và chỉ được phép:

(1) Thực hiện các nhiệm vụ khi người đó được nghỉ ngơi ít nhất bằng khoảng thời gian tối thiểu áp dụng cho công việc của họ được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn;

(2) Chấp nhận thực hiện nhiệm vụ của Người khai thác tàu bay không nằm trong 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.

---

[16] Tiêu đề Chương này được sửa đổi theo quy định tại Mục 14 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[17] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 15 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(d)[18] Thời gian di chuyển khác di chuyển nội bộ được yêu cầu bởi Người khai thác tàu bay tới hoặc từ các chuyến bay không được tính là thời gian nghỉ ngơi.

(e) Thời gian di chuyển trên tàu bay tới hoặc từ căn cứ chính của một thành viên tổ bay không được tính là một phần của thời gian nghỉ ngơi.

15.053 KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ NGƠI TỐI THIỂU

(a)[19] Người khai thác tàu bay phải đảm bảo trước khi bắt đầu FDP, thành viên tổ bay phải nghỉ đủ thời gian quy định:

(1) Ít nhất bằng thời gian làm nhiệm vụ trước đó; hoặc

(2) 11 giờ, chọn khoảng thời gian dài hơn.

(b) Thời gian nghỉ tối thiểu tiếp sau khoảng thời gian FDP, tính cả thời gian làm nhiệm vụ ngắt quãng chuyển đổi:

(1) Tối thiểu phải bằng tổng của khoảng thời gian FDP và thời gian giải lao;

(2) Trừ khi được bố trí nơi ở thích hợp, thời gian giải lao sẽ không được tính vào thời gian nghỉ;

(c)[20] Người khai thác tàu bay có thể giảm thời gian nghỉ được tính theo quy định tại khoản a Điều này tối đa là 3 giờ và phải bảo đảm thời gian nghỉ tối thiểu là 11 giờ với những điều kiện sau:

(1) Thời gian nghỉ trước đó đã tuân thủ theo quy định tại điểm 1 khoản a Điều này;

(2) Số thời gian nghỉ bị giảm đi phải được cộng vào lần nghỉ tiếp theo và thời gian nghỉ tiếp theo này không bị giảm đi;

---

[18] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 15 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[19] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 16 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[20] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 16 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(3) Số thời gian nghỉ bị giảm đi thì phải tính giảm thời gian làm nhiệm vụ bay cho phép sau đó.

15.055 KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ TỐI THIỂU CHO 07 NGÀY HOẶC 10 NGÀY LIÊN TỤC[21]

Người khai thác tàu bay phải miễn tất cả mọi nhiệm vụ và đảm bảo thời gian nghỉ ngơi tối thiểu cho thành viên tổ bay đáp ứng một trong các điều kiện sau:

(1) 36 giờ liên tục trong 07 ngày liên tục;

(2) 60 giờ liên tục trong 10 ngày liên tục.

CHƯƠNG E: CÁC HỆ THỐNG QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI[22]

15.060 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

Chương này áp dụng với những Người khai thác tàu bay có Hệ thống quản lý rủi ro mệt mỏi (FRMS) được phê chuẩn thay thế cho hoặc cùng với những yêu cầu quy định của Phần này.

15.063 PHÊ CHUẨN HỆ THỐNG QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI (FRMS)

a. Cục Hàng không Việt Nam có thể phê chuẩn hệ thống Quản lý rủi ro mệt mỏi của Người khai thác tàu bay thay thế cho các quy định về quản lý mệt mỏi. Để thích hợp cho sự phê chuẩn này, hệ thống FRMS được đề nghị phải đảm bảo mức an toàn tương đương hoặc tốt hơn những quy định về quản lý mệt mỏi quy định tại Bộ QCATHK.

b. Để hệ thống FRMS của Người khai thác tàu bay đảm bảo mức an toàn tương đương hoặc tốt hơn những quy định về quản lý mệt mỏi, Cục Hàng không Việt Nam phải:

1. Yêu cầu Người khai thác lập giá trị lớn nhất đối với thời gian bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ và giá trị nhỏ nhất của khoảng thời gian nghỉ ngơi. Những giá trị này phải xây dựng dựa vào các nguyên

---

[21] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 17 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[22] Chương này được bổ sung theo quy định tại Mục 18 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

lý khoa học, những kiến thức hiểu biết và dựa trên quá trình đảm bảo an toàn và được Cục Hàng không Việt Nam chấp nhận;

2. Điều chỉnh giảm giá trị tối đa và tăng giá trị tối thiểu trong trường hợp dữ liệu của Người khai thác tàu bay cho thấy các giá trị tương ứng là quá cao hoặc quá thấp;

3. Phê chuẩn việc tăng giá trị tối đa hoặc giảm giá trị tối thiểu sau khi đánh giá sự điều chỉnh của Người khai thác tàu bay đối với những thay đổi này dựa trên kinh nghiệm tích lũy của hệ thống FRMS và dữ liệu liên quan đến mệt mỏi.

c. Để thỏa mãn các điều kiện cho phê chuẩn của Cục Hàng không Việt Nam, hệ thống FRMS của Người khai thác tàu bay phải thỏa mãn ít nhất các quá trình chung dưới đây và các quy định thực hiện tại Phụ lục 1, 2, 3, 4 và Phụ lục 5 Điều 15.063:

1. Phải bao gồm các nguyên lý khoa học và những kiến thức hiểu biết trong hệ thống FRMS;

2. Phải nhận biết các nguy cơ tiềm ẩn gây mất an toàn do sự mệt mỏi và hậu quả của nó;

3. Đảm bảo rằng có hành động khắc phục cần thiết ngay lập tức để giảm thiểu rủi ro liên quan tới các nguy cơ mất an toàn tiềm ẩn;

4. Có hệ thống theo dõi liên tục và đánh giá thường xuyên những biện pháp giảm thiểu rủi ro mệt mỏi;

5. Thực hiện đánh giá năng lực và cải tiến liên tục năng lực tổng thể của hệ thống FRMS.

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

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

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 15.045 CÁC GIỚI HẠN DỰ BỊ

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.063: CHÍNH SÁCH HỆ THỐNG QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI[23]

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

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

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

b. Chính sách phải:

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

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

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

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

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

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

[23] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

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

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 15.063: HỆ THỐNG TÀI LIỆU CỦA FRMS[24]

Người khai thác phải xây dựng và cập nhật hệ thống tài liệu của hệ thống FRMS nhằm mô tả và lưu trữ:

a. Chính sách và các mục tiêu của hệ thống FRMS;

b. Các quy trình và quá trình hoạt động của hệ thống FRMS;

c. Các thẩm quyền, trách nhiệm và nghĩa vụ đối với các quy trình và quá trình nêu trên;

d. Cơ cấu đảm bảo sự tham gia liên tục của các cấp quản lý, thành viên tổ lái, tổ tiếp viên và các cá nhân khác có liên quan;

e. Chương trình đào tạo hệ thống FRMS bao gồm các quy định về đào tạo và lưu giữ hồ sơ đào tạo;

g. Sự sai lệch lớn của các khoảng thời gian bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ, khoảng thời gian nghỉ ngơi dự kiến so với thực tế và mô tả lý do sự sai lệch này;

h. Các kết quả thu được từ hệ thống FRMS bao gồm các phát hiện không phù hợp từ các dữ liệu thu thập được, các khuyến cáo an toàn và các biện pháp khắc phục.

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 15.063: QUÁ TRÌNH QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI[25]

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

1. Quá trình dự báo phải nhận dạng các nguy cơ tiềm ẩn gây ra bởi mệt mỏi thông qua việc xem xét lịch trình tổ bay và tính đến các yếu tố ảnh hưởng đến giấc

---

[24] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[25] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

ngủ, sự mệt mỏi và ảnh hưởng của chúng đến hiệu suất làm việc. Các phương pháp xem xét có thể bao gồm nhưng không hạn chế sau:

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

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

iii. Các mô hình sinh - toán học.

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

i. Các báo cáo mệt mỏi;

ii. Các báo cáo bí mật;

iii. Các báo cáo đánh giá an toàn;

iv. Các sự cố;

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

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

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

ii. Khảo sát mệt mỏi tổ bay;

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

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

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

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

1. Các quá trình khai thác;

2. Khả năng xuất hiện của chúng;

3. Các hậu quả có thể;

4. Tính hiệu quả của việc kiểm soát và các biện pháp ngăn chặn hiện hành đảm bảo an toàn.

c. Người khai thác phải xây dựng và thực thi quy trình giảm thiểu rủi ro bằng cách:

1. Lựa chọn chiến lược giảm thiểu rủi ro thích hợp;

2. Thực thi chiến lược giảm thiểu rủi ro; và

3. Theo dõi việc thực thi các chiến lược giảm thiểu rủi ro và tính hiệu quả khi thực thi các chiến lược đó.

PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 15.063: QUÁ TRÌNH ĐẢM BẢO AN TOÀN HỆ THỐNG FRMS[26]

a. Người khai thác phải xây dựng và duy trì các quá trình đảm bảo an toàn của hệ thống FRMS nhằm:

1. Cung cấp việc theo dõi liên tục hiệu quả hệ thống FRMS, phân tích các xu hướng và các biện pháp đo lường nhằm thông qua hiệu lực của kiểm soát rủi ro an toàn do mệt mỏi gây ra. Nguồn gốc dữ liệu có thể bao gồm nhưng không hạn chế sau:

i. Các báo cáo về nguy cơ tiềm ẩn và điều tra;

ii. Các khảo sát và đánh giá;

iii. Các nghiên cứu và xem xét về mệt mỏi.

2. Cung cấp quá trình chính thức nhằm quản lý sự thay đổi đòi hỏi phải bao gồm nhưng không giới hạn sau:

i. Việc nhận dạng các thay đổi trong môi trường khai thác có thể ảnh hưởng đến hệ thống FRMS;

ii. Việc nhận dạng các thay đổi trong tổ chức có thể ảnh hưởng đến hệ thống FRMS;

iii. Xem xét các công cụ có sẵn có thể sử dụng để duy trì và cải thiện hiệu quả hệ thống FRMS trước khi thực hiện sự thay đổi.

3. Cung cấp các cải tiến liên tục của hệ thống FRMS. Các cải tiến hệ thống phải bao gồm nhưng không giới hạn sau:

i. Việc giảm thiểu và sửa đổi các biện pháp kiểm soát rủi ro nhưng đã có ảnh hưởng không lường trước hoặc không còn cần thiết do sự thay đổi của môi trường khai thác hoặc môi trường tổ chức;

---

[26] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

ii. Việc đánh giá thường xuyên phương tiện, trang thiết bị, hệ thống tài liệu và quy trình;

iii. Việc xác định các nhu cầu phải đưa vào các quy trình và quá trình mới nhằm giảm thiểu các rủi ro nảy sinh liên quan đến mệt mỏi.

PHỤ LỤC 5 ĐIỀU 15.063: QUÁ TRÌNH THÚC ĐẨY HỆ THỐNG FRMS[27]

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

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

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

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

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

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

[27] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

Phần 16
KIỂM SOÁT KHAI THÁC CỦA NGƯỜI KHAI THÁC[1]

CHƯƠNG A: QUY ĐỊNH CHUNG

16.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

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

---

[1] Tiêu đề Phần này được sửa đổi theo quy định tại Mục 1 Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

CHƯƠNG A: QUY ĐỊNH CHUNG

16.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH[2]

(a) Phần này đưa ra các quy định về điều phái bay của Người khai thác tàu bay yêu cầu phải thực hiện kiểm soát khai thác tàu bay của mình.

(b) Phần này áp dụng cho Người khai thác tàu bay và người được Người khai thác chỉ định để ban hành lệnh điều phái bay và các cá nhân thực hiện chức năng đối với chuyến bay trong phạm vi 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;

---

[2] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 2 Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(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[3]

[3] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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. Chỉ được nhận nhiệm vụ nhân viên điều phái hoặc thực hiện chức năng kiểm soát khai thác khi người đó đã hoàn thành nội dung huấn luyện chuyên môn bao gồm những thành tố đặc trưng cho phương pháp kiểm soát và giám sát khai thác bay được phê chuẩn.

c. 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.

d. Người khai thác tàu bay 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 của Bộ QCATHK để thực hiện các chức năng điều phái bay và kiểm soát khai thác đối với tàu bay 20 ghế hành khách trở lên.

e. Đối với các chuyến bay khác, người có trình độ phù hợp quy định tại Phần 14 của Bộ QCATHK có thể thực hiện các trách nhiệm kiểm soát khai thác và đảm bảo hỗ trợ khai thác bay.

f. Đối với khai thác bay taxi 01 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)[4] Chỉ được chỉ định là nhân viên điều phái bay làm nhiệm vụ 12 giờ liên tục trong 24 giờ khi người đó được nghỉ xen kẽ 10 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.

---

[4] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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)[5] Trong trường hợp khẩn nguy:

(i) Thực hiện các quy trình áp dụng nêu trong tài liệu hướng dẫn khai thác nhưng không được trái với quy trình kiểm soát không lưu;

(ii) Cung cấp những thông tin cần thiết cho người chỉ huy tàu bay thực hiện an toàn chuyến bay bao gồm cả các sửa đổi của kế hoạch bay.

(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

---

[5] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(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)[6] Tài liệu lệnh điều phái bay này phải được lưu giữ tại sân bay khởi hành bởi người được chỉ định của Người khai thác, trừ khi Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn địa điểm lưu trữ khác.

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 tiên 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

---

[6] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 6 Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(a)[7] Chỉ được ban hành lệnh điều phái bay khi nắm rõ các báo cáo về điều kiện khí tượng và dự báo thời tiết trên đường bay và khu vực khai thác sẽ bay qua bao gồm các sân bay có thể được sử dụng.

(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;

---

[7] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 7 Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(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[1]
TRỌNG TẢI, CÂN BẰNG VÀ TÍNH NĂNG TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC

CHƯƠNG A: TỔNG QUÁT

17.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

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

17.009 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

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

17.016 MIỄN TRỪ ĐỐI VỚI CÁC TIÊU CHUẨN TÍNH NĂNG ĐƯỢC QUỐC TẾ CÔNG NHẬN

CHƯƠNG C: TRỌNG LƯỢNG VÀ CÂN BẰNG

17.019 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

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 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

17.038a PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

17.038b NGUỒN DỮ LIỆU TÍNH NĂNG

17.039 DỮ LIỆU VỀ CHƯỚNG NGẠI VẬT

[1] Tiêu đề Phần này được sửa đổi theo quy định tại Mục 1 Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 17

17.040 TÍNH TOÁN TÍNH NĂNG TÀU BAY
17.043 GIỚI HẠN VỀ TRỌNG TẢI
CHƯƠNG E: TÍNH NĂNG TÀU BAY VÀ GIỚI HẠN KHAI THÁC
17.049 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH
MỤC I: TÀU BAY VỚI TÍNH NĂNG GIỚI HẠN
17.050 TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ
17.053 CÁC HẠN CHẾ VỀ TÍNH NĂNG CỦA TÀU BAY NHIỀU ĐỘNG CƠ
MỤC II: TÀU BAY LỚN HOẶC TÀU BAY TUỐC-BIN
17.060 GIAI ĐOẠN CẤT CÁNH VÀ LẤY ĐỘ CAO
17.063 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG VỚI TẤT CẢ CÁC ĐỘNG CƠ HOẠT ĐỘNG
17.065 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG VỚI MỘT ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG
17.067 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG VỚI HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG
17.070 GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH
CHƯƠNG F: TÍNH NĂNG VÀ GIỚI HẠN KHAI THÁC TRỰC THĂNG
17.080 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH
MỤC I: QUY ĐỊNH CHUNG VỀ TRỰC THĂNG
17.083 YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG DỰA TRÊN SỐ LƯỢNG HÀNH KHÁCH
17.085 TÍNH TOÁN GIÓ
17.087 XÁC ĐỊNH VÙNG CHƯỚNG NGẠI VẬT
17.090 KHU VỰC KHAI THÁC FATO
MỤC II: KHAI THÁC TRỰC THĂNG HẠNG 1
17.093 GIAI ĐOẠN CẤT CÁNH VÀ LẤY ĐỘ CAO CỦA TRỰC THĂNG HẠNG 1
17.095 VỆT CẤT CÁNH ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 1
17.097 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 1
17.100 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG
17.103 GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 1
MỤC III: KHAI THÁC TRỰC THĂNG HẠNG 2
17.105 GIAI ĐOẠN CẤT CÁNH VÀ LẤY ĐỘ CAO ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 2
17.107 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 2
17.110 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG
17.113 GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 2
MỤC IV: KHAI THÁC TRỰC THĂNG HẠNG 3
17.115 CÁC HẠN CHẾ ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3
17.117 GIAI ĐOẠN CẤT CÁNH VÀ LẤY ĐỘ CAO ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3

17.120 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3

17.123 GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3

CHƯƠNG G: (được bãi bỏ)

CHƯƠNG H: (được bãi bỏ)

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.093: CẤT CÁNH TỪ MẶT ĐẤT - TRỰC THĂNG HẠNG 1

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.093: CẤT CÁNH TỪ MẶT ĐẤT (PHƯƠNG ÁN DỰ PHÒNG) - TRỰC THĂNG HẠNG 1

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 17.093: CẤT CÁNH TỪ ĐỘ CAO - TRỰC THĂNG HẠNG 1

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.103: HẠ CÁNH TRÊN MẶT ĐẤT - TRỰC THĂNG HẠNG 1

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.103: HẠ CÁNH TRÊN ĐỘ CAO - TRỰC THĂNG HẠNG 1

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.105: CẤT CÁNH TỪ MẶT ĐẤT - TRỰC THĂNG HẠNG 2

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.105: CẤT CÁNH TỪ ĐỘ CAO - TRỰC THĂNG HẠNG 2

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.113: HẠ CÁNH TRÊN MẶT ĐẤT - TRỰC THĂNG HẠNG 2

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.113: HẠ CÁNH TRÊN ĐỘ CAO - TRỰC THĂNG HẠNG 2

CHƯƠNG A: TỔNG QUÁT

17.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH[2]

a. Phần này đưa ra các yêu cầu đối với trọng lượng, cân bằng, tính năng của tàu bay và các giới hạn khai thác tàu bay, bổ sung cho các giới hạn chung trong Phần 10 Bộ QCATHK.

b. Các yêu cầu của Phần này áp dụng đối với khai thác tàu bay:

1. Khai thác vận tải thương mại;

2. Hàng không chung được thực hiện bởi:

i. Tàu bay phản lực;

ii. Tàu bay lớn.

c. Phần này áp dụng cho các tổ chức, cá nhân khai thác tàu bay và những người thay mặt các tổ chức, cá nhân đó thực hiện công việc.

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;

---

[2] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(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)[3] Người khai thác tàu bay là đối tượng điều chỉnh của Phần này phải tuân thủ các yêu cầu tối thiểu được Cục Hàng không Việt Nam 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.

---

[3] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

CHƯƠNG B: CÁC QUY ĐỊNH TÍNH NĂNG ÁP DỤNG

17.009 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH[4]

Chương này đưa ra các yêu cầu về phê chuẩn tính năng sẽ được sử dụng bởi Người khai thác tàu bay.

17.010 PHÊ CHUẨN CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG[5]

a. Đối với các tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam, Người khai thác và người lái phải tuân thủ các yêu cầu đầy đủ và chi tiết về tính năng do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn cho tàu bay trong quá trình phê chuẩn đủ điều kiện bay của 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 Nhà chức trách chịu trách nhiệm thiết kế và sản xuất phê chuẩn 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;

---

[4] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[5] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(4)[6] Cục Hàng không dân dụng Bra-xin.

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.

17.016 MIỄN TRỪ ĐỐI VỚI CÁC TIÊU CHUẨN TÍNH NĂNG ĐƯỢC QUỐC TẾ CÔNG NHẬN[7]

a. Khi các tiêu chuẩn quy định tại Phụ ước 8 của Công ước Chi-ca-gô thay đổi hoặc sửa đổi ảnh hưởng đến tính năng của loại tàu bay cụ thể, Nhà chức trách có thể cấp miễn trừ để cho phép tàu bay tiếp tục khai thác sau ngày các sửa đổi hoặc bổ sung có hiệu lực song song với việc tàu bay được nâng cấp để đáp ứng tiêu chuẩn mới.

b. Chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay phải đề nghị Nhà chức trách cho phép miễn trừ cùng với kế hoạch cải tạo dự kiến để đáp ứng các tiêu chuẩn với thời hạn sớm nhất.

---

[6] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[7] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

CHƯƠNG C: TRỌNG LƯỢNG VÀ CÂN BẰNG

17.019 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH[8]

Chương này đưa ra các yêu cầu tối thiểu về giám sát và các quy trình áp dụng để tính 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 ký 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.

---

[8] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

17.038a PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH[9]

Chương này đưa ra các yêu cầu tối thiểu đối với việc tính toán trọng tải và tính năng khai thác cho từng chuyến bay cụ thể.

[9] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

17.038b NGUỒN DỮ LIỆU TÍNH NĂNG[10]

Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các dữ liệu được phê chuẩn về tính năng trong hướng dẫn khai thác bay được sử dụng để xác định việc tuân thủ các yêu cầu của Phần này được bổ sung với các dữ liệu được phê chuẩn bởi Cục Hàng không Việt Nam.

17.039 DỮ LIỆU VỀ CHƯỚNG NGẠI VẬT[11]

a. Người khai thác tàu bay phải sử dụng dữ liệu về chướng ngại vật có sẵn áp dụng cho các giai đoạn cất cánh, lấy độ cao, tiếp cận và hạ cánh cho mục đích tính toán tính năng quy định tại Phần này.

b. Người khai thác tàu bay phải sử dụng dữ liệu về chướng ngại vật được chấp thuận bởi Nhà chức trách dành cho giai đoạn cất cánh, hạ cánh và trong khi bay đối với khai thác như sau:

1. Tàu bay lớn;

2. Tàu bay tuốc-bin;

3. Trực thăng trong khu vực đông dân cư.

c. Việc tính toán phải bao gồm các yếu tố có thể ảnh hưởng đến độ chính xác của các biểu đồ khi dùng dữ liệu độ cao.

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.

---

[10] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[11] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 11 Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(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 kì 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)[12] Khi tính toán các yêu cầu về giới hạn tính năng đối với 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. Các giai đoạn của chuyến bay:

i. Trọng lượng của tàu bay;

ii. Quy trình khai thác;

iii. Ảnh hưởng của việc tiêu thụ nhiên liệu và dầu đến trọng lượng của tàu bay;

iv. 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;

v. Tính toán ảnh hưởng của việc xả nhiên liệu trong khi bay đến trọng lượng của tàu bay và nhiên liệu dự phòng nếu được chấp thuận và áp dụng phương án xả nhiên liệu trong khi bay;

vi. Ảnh hưởng của các hệ thống chống đóng băng và điều kiện thời tiết bắt buộc phải sử dụng hệ thống này;

vii. Nhiệt độ bên ngoài và gió dọc theo tuyến đường bay dự định và bay chuyển hướng theo kế hoạch;

viii. 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 mọi chất bẩn (nước, bùn loãng, tuyết, băng trên đường băng đối với tàu bay; điều kiện mặt nước đối với thủy phi cơ);

---

[12] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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 phù hợp với độ cao 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 (động tác phanh) của loại tàu bay;

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.

3. Các yếu tố trên phải được tính toán trực tiếp như các thông số khai thác hoặc gián tiếp trong khoảng hoặc giới hạn cho phép và có thể được cung cấp để tính toán tính năng.

4. 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.

(d)[13] 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.

(e)[14] Người khai thác tàu bay phải đảm bảo có các biện pháp phòng ngừa hợp lý để đảm bảo mức độ an toàn và rủi ro liên quan đến Chương này được duy trì trong các điều kiện khai thác dự kiến bao gồm những yêu cầu không nằm trong Phần này.

---

[13] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[14] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

17.043 GIỚI HẠN VỀ TRỌNG TẢI[15]

a. Chỉ được khai thác tàu bay với trọng tải tại thời điểm bắt đầu cất cánh không vượt quá trọng tải tối đa:

1. Theo giới hạn dành cho tàu bay đó được quy định trong Tài liệu hướng dẫn bay được phê chuẩn;

2. Để đảm bảo có thể dừng an toàn trước khi đạt vận tốc cất cánh an toàn;

3. Để đảm bảo an toàn khi tàu bay rời khỏi mặt đất và lấy độ cao sau khi cất cánh;

4. Đảm bảo vượt qua các chướng ngại vật trên đường bay với khoảng cách an toàn, có tính đến yếu tố giảm trọng lượng bao gồm cả mức tiêu hao nhiên liệu;

5. Đảm bảo hạ cánh an toàn tại điểm đến hoặc sân bay dự phòng (hoặc trong trường hợp trực thăng: sân bay trực thăng, bãi đáp...) tại thời điểm hạ cánh dự kiến;

6. Tuân thủ các tiêu chuẩn về tiếng ồn đối với tàu bay tại các sân bay và khu vực khai thác.

b. Các tính toán liên quan đến việc xác định trọng tải tối đa phải bao gồm áp suất độ cao tương ứng với mức cao sân bay các yếu tố tại khu vực đó.

c. Người khai thác tàu bay chỉ được phép khai thác vượt quá giới hạn quy định tại điểm 6 khoản a Điều này tại các địa điểm khi Nhà chức trách của Quốc gia liên quan cho phép miễn trừ nếu không có ảnh hưởng tiếng ồn.

CHƯƠNG E: TÍNH NĂNG TÀU BAY VÀ GIỚI HẠN KHAI THÁC[16]

17.049 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

Chương này đưa ra các yêu cầu về tính năng tối thiểu chấp nhận được trong khai thác tàu bay là đối tượng điều chỉnh của Phần này.

---

[15] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 13 Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[16] Chương này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 14 Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

MỤC I: TÀU BAY VỚI TÍNH NĂNG GIỚI HẠN

17.050 TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ

a. Trừ trường hợp được nêu tại khoản b của Điều này, chỉ được khai thác tàu bay 01 động cơ để chuyên chở hành khách trong vận tải hàng không thương mại khi tàu bay khai thác:

1. Ban ngày;

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

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. Chỉ được khai thác loại tàu bay 01 động cơ tuốc-bin để chuyên chở hành khách trong vận tải hàng không thương mại ban đêm hoặc theo IFR khi đã chứng minh cho Cục Hàng không Việt Nam rằng việc khai thác này 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. Chỉ được khai thác tàu bay nhiều động cơ với sức chứa tối đa 09 hành khách có hạn chế về tính năng để chở khách trong vận tải hàng không thương mại khi việc chuyên chở 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 như sau:

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;

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 phải tuân thủ các giới hạn tính năng áp dụng cho tàu bay một động cơ.

MỤC II: TÀU BAY LỚN HOẶC TÀU BAY TUỐC-BIN

17.060 GIAI ĐOẠN CẤT CÁNH VÀ LẤY ĐỘ CAO

a. Chỉ được bắt đầu thực hiện cất cánh tàu bay trong trường hợp động cơ mất khả năng hoạt động hoặc các nguyên nhân khác tại bất kỳ thời điểm nào trong giai đoạn cất cánh với việc tính toán tính năng cho phép thực hiện:

1. Hủy cất cánh và dừng trong khoảng cách dừng khẩn cấp hoặc trong độ dài còn lại của đường cất, hạ cánh;

2. Tiếp tục cất cánh và vượt các chướng ngại vật trong đường cất cánh một cách an toàn quy định tại khoản c Điều này cho đến khi tàu bay lấy đủ độ cao để thực hiện chuyến bay an toàn.

b. Việc xác định độ dài của đường cất cánh hiện có phải tính đến trường hợp làm rút ngắn chiều dài đường băng do hoạt động của các tàu bay trước khi cất cánh.

c. Chỉ được cất cánh một tàu bay khi các yêu cầu sau đây được đáp ứng nhằm xác định khối lượng cất cánh tối đa cho phép:

1. Chiều dài chạy đà không được vượt quá chiều dài đường cất hạ cánh;

2. Đối với tàu bay cánh quạt:

i. Độ dài đường chạy đà cất cánh không được lớn hơn độ dài của đường cất hạ cánh cộng với chiều dài của khoảng trống ngoại trừ độ dài của khoảng trống được đưa vào tính toán không lớn hơn 1/2 độ dài đường cất hạ cánh.

ii. Khoảng dừng chạy đà cất cánh không được dài hơn độ dài của đường cất hạ cánh cộng với chiều dài của khoảng dừng tại thời điểm tàu bay đạt tốc độ V1.

3. Đối với tàu bay động cơ pit-tông: tại thời điểm tàu bay cất cánh và đạt được vận tốc V1, khoảng dừng chạy đà cất cánh không được vượt quá chiều dài đường cất hạ cánh.

4. Nếu động cơ xung yếu bị hỏng tại thời điểm sau khi tàu bay đạt vận tốc V1 thì tàu bay 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;

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.

5. Khi xác định khu vực cất cánh vượt chướng ngại vật, các điều kiện khai thác như gió ngang và dẫn đường chính xác phải được đưa vào.

17.063 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG VỚI TẤT CẢ CÁC ĐỘNG CƠ HOẠT ĐỘNG

Chỉ được thực hiện cất cánh máy bay động cơ pit-tông khi trọng tải cho phép tàu bay lấy độ cao với tỷ lệ tối thiểu là 6,9 V_{SO}, 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 10 dặm về mỗi bên của vệt bay dự định.

17.065 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG VỚI MỘT ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

a. Trong trường hợp 01 động cơ xung yếu không hoạt động tại bất kỳ thời điểm nào trên đường bay hoặc chuyển hướng theo kế hoạch sau đó, chỉ được phép cất cánh tàu bay khi các tính toán tính năng chứng tỏ rằng tàu bay có thể tiếp tục bay đến sân bay mà ở đó cho phép tàu bay hạ cánh an toàn theo quy định tại Điều 17.070 mà không phải bay dưới độ cao an toàn tối thiểu tại bất kỳ điểm nào;

b. 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, chỉ được thực hiện cất cánh máy bay hai động cơ sử dụng trong vận tải hàng không thương mại khi tàu bay có thể:

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) × VSO (VSO 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;

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;

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.

c. Tốc độ lấy độ cao quy định tại tiết i điểm 1 khoản a Điều này có thể được thay thế bằng 0.026 V đối với các tàu bay vận tải lớn được cấp Giấy chứng nhận loại trước năm 1953.

d. Phạm vi tối thiểu 9,3 km (5 sm) về mỗi bên của vệt bay quy định tại khoản a Điều này phải tăng lên thành 18.5 km (10 sm) nếu độ chính xác dẫn đường không đạt được 95% mức quy định.

e. 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.

17.067 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG VỚI HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

a. Chỉ được phép cất cánh một tàu bay có 03 hoặc nhiều hơn 03 động cơ khi không có sân bay hạ cánh phù hợp trong vòng 90 phút tại bất kỳ điểm nào dọc theo đường bay dự định (với tất cả các động cơ hoạt động ở công suất bay) trong trường hợp mất đồng thời hai động cơ xung yếu tại điểm xung yếu nhất dọc theo đường bay đó và tiếp tục đến một sân bay hạ cánh phù hợp khi:

1. Đối với tàu bay động cơ tuốc-bin:

i. Đường bay thực (có xem xét nhiệt độ dọc đường bay) có độ cao vượt chướng ngại vật tối thiểu là 2.000 ft so với mọi loại địa hình và chướng ngại vật trong phạm vi 5 sm (4.34 NM) về mỗi bên của vệt bay dự định;

ii. Đường dốc lên tại độ cao tối thiểu là 1.500 ft so với sân bay nơi máy bay dự định hạ cánh;

iii. Có đủ nhiên liệu để tiếp tục đến độ cao tối thiểu là 1.500 ft so với mức cao sân bay dự định hạ cánh và 15 phút bay sau đó với công suất bay bằng.

2. Đối với tàu bay động cơ pit-tông:

i. Tốc độ lấy độ cao tại 0,013 × V^2_{SO} ft/phút tại độ cao 1.000 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 5.000 feet, chọn giá trị cao hơn;

ii. Có đủ nhiên liệu để tiếp tục đến độ cao tối thiểu là 300 m (1.000 ft) so với mực cao sân bay dự định hạ cánh.

b. Việc tính toán tính năng phải bao gồm tính toán lượng nhiên liệu và dầu tiêu thụ sau khi động cơ không hoạt động với lượng tiêu thụ cho phép theo quy định tại AFM.

c. Khi hai động cơ của máy bay động cơ pit-tông được dự đoán sẽ hỏng tại độ cao trên độ cao tối thiểu quy định thì không cần phải tuân thủ tốc độ lấy độ cao theo quy định trong suốt quá trình giảm độ cao 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 độ cao trên đường bay thực và tốc độ giảm độ cao lớn hơn $0{,}013 \times V^2_{SO}$ lần so với tốc độ trong dữ liệu tính năng được phê chuẩn.

d. 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 (1.000 ft) so với mức cao sân bay đó.

17.070 GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH

a. Người khai thác phải đánh giá tính năng để đảm bảo tàu bay tại sân bay dự định hạ cánh và tại các sân bay dự bị sau khi vượt qua tất cả các chướng ngại vật với biên độ an toàn có thể hạ cánh để đảm bảo rằng tàu bay có thể dừng lại trong độ dài đường hạ cánh sẵn có hoặc đối với thủy phi cơ thì đạt tốc độ tối thiểu cho phép tuân thủ các quy định của Phần này.

b. Người khai thác tàu bay phải tính đến các khác biệt về kỹ thuật tiếp cận và hạ cánh nếu các khác biệt chưa được đề cập trong dữ liệu tính năng của nhà sản xuất tàu bay.

c. Chỉ được thực hiện cất cánh máy bay vận tải hàng không thương mại 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 với đường cất hạ cánh và trong khoảng:

1. 60% của độ dài quy định của mỗi đường cất hạ cánh đối với máy bay động cơ tuốc-bin;

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

d. 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 sẽ hạ cánh trên đường cất hạ cánh thích hợp nhất và ở hướng thích hợp nhất khi máy bay vẫn đang bay;

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.

e. Nếu đường cất hạ cánh tại sân bay hạ cánh được báo cáo hay dự đoán là ướt hoặc 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 hoặc trơn, cự ly hạ cánh ngắn hơn (nhưng được không ngắn hơn cự ly quy định trong khoản a Điều này) đã được phê chuẩn cho loại và kiểu máy bay cụ thể và thông tin này đã được đưa vào tài liệu AFM.

g. Máy bay vận tải động cơ tuốc-bin bị cấm cất cánh khi không đáp ứng các yêu cầu tại điểm 2 khoản d của Điều này có thể cất cánh nếu sân bay dự bị được xác định là đáp ứng các yêu cầu trong khoản d của Điều này.

(Xem tiếp Công báo số 347 + 348)

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