VĂN BẢN PHÁP LUẬT KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT - BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Văn bản hợp nhất số 15/VBHN-BGTVT ngày 12 tháng 5 năm 2022 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 367 + 368)

Phần 9
PHÊ CHUẨN TỔ CHỨC HUẤN LUYỆN HÀNG KHÔNG

CHƯƠNG F: LƯU GIỮ HỒ SƠ

9.110 ÁP DỤNG

(a) Chương này nêu ra những quy định chung áp dụng đối với việc lưu giữ hồ sơ của tổ chức huấn luyện hàng không.

9.113 HỒ SƠ HỌC VIÊN

(a) Người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không phải duy trì nguyên vẹn hồ sơ chi tiết của mỗi học viên bao gồm tất cả các nội dung mà Cục HKVN quy định.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 9.113 liên quan đến nội dung hồ sơ học viên.

(b) Cục HKVN không coi sổ ghi giờ bay của học viên là bộ hồ sơ đầy đủ quy định ở khoản (a) của Điều này.

9.115 HỒ SƠ HUẤN LUYỆN VÀ GIÁO VIÊN KIỂM TRA[8]

Người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không phải duy trì hệ thống lưu giữ hồ sơ trình độ và công tác huấn luyện của giáo viên hướng dẫn và giáo viên kiểm tra để chứng tỏ rằng mỗi người này đáp ứng được các quy định hiện hành của Phần này. Nội dung hồ sơ huấn luyện và giáo viên kiểm tra được quy định tại Phụ lục 1 Điều 9.115

---

[8] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

9.117 LƯU GIỮ HỒ SƠ

(a) Hồ sơ chi tiết của học viên phải được lưu giữ trong thời gian tối thiểu là 2 năm sau khi tốt nghiệp.

(b) Hồ sơ của giáo viên huấn luyện và kiểm tra của tổ chức huấn luyện hàng không phải được lưu giữ trong thời gian tối thiểu là 2 năm sau khi họ thôi việc.

(c) Phần này quy định hồ sơ phải được lưu tại nơi được Cục HKVN chấp thuận trên các giá đựng phù hợp với mục đích trên.

9.120 CUNG CẤP HỒ SƠ

(a) Người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không phải cung cấp cho học viên bản sao hồ sơ huấn luyện của họ theo đề nghị và vào thời điểm thích hợp.

(b) Người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không phải cung cấp hồ sơ cho Cục HKVN khi có yêu cầu theo quy định của phần này vào thời điểm thích hợp.

9.123 CÁCH QUY ĐỔI HUẤN LUYỆN HOẶC KINH NGHIỆM ĐÃ CÓ

(a) Khi tuyển sinh, người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không có thể xem xét việc huấn luyện và kinh nghiệm trước đây của học viên theo quy định của Cục HKVN.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 và 2 Điều 9.123 liên quan phương pháp tính quy đổi thời gian đã được huấn luyện.

9.125 CHỨNG CHỈ TỐT NGHIỆP VÀ BẢN SAO KẾT QUẢ HỌC TẬP

(a) Người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không phải cấp Giấy chứng nhận tốt nghiệp huấn luyện cho học viên đã hoàn thành khóa huấn luyện được phê chuẩn.

(b) Giấy chứng nhận tốt nghiệp phải bao gồm các nội dung theo quy định.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 9.125 liên quan đến nội dung giấy chứng chỉ tốt nghiệp.

(c) Người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không có thể không cấp Giấy chứng nhận tốt nghiệp cho học viên hoặc khuyến cáo học viên về giấy phép và năng định trừ khi học viên phải:

(1) Hoàn thành nội dung huấn luyện quy định trong khóa huấn luyện được phê chuẩn; và

(2) Thi đỗ các kỳ thi tốt nghiệp theo quy định.

9.127 BẢNG ĐIỂM

(a) Khi có yêu cầu, người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không phải cung cấp bản sao bảng điểm của mỗi học viên tốt nghiệp hoặc người nghỉ học trước khi tốt nghiệp.

(b) Người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không phải đính kèm vào bản sao bảng điểm quy định tại khoản (a) của Điều này các tài liệu sau đây:

(1) Nội dung khóa học;

(2) Xác nhận học viên đã hoàn thành nội dung khóa huấn luyện;

(3) Điểm thi của học viên; và

(4) Xác nhận của người có thẩm quyền của ATO.

CHƯƠNG G: NHÂN SỰ

9.130 ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các quy định chung áp dụng đối với người huấn luyện và kiểm tra làm việc cho tổ chức huấn luyện hàng không được phê chuẩn.

9.133 CÁC QUY ĐỊNH CHUNG ĐỐI VỚI NHÂN SỰ CỦA ATO

(a) Người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không phải tuyển dụng nhân sự phù hợp để lập kế hoạch, thực hiện và giám sát công tác huấn luyện.

(b) Trình độ của giáo viên hướng dẫn phải phù hợp với các quy định và đạt mức được Cục HKVN chấp thuận.

(c) Người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không phải đảm bảo rằng giáo viên hướng dẫn phải được huấn luyện ban đầu và định kỳ phù hợp với nhiệm vụ và trách nhiệm của họ.

(d) Khi người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không được ủy quyền tiến hành kiểm tra để cấp giấy phép hoặc năng định thì bài kiểm tra phải được tiến hành do nhân sự được:

(1) Cục HKVN ủy quyền; hoặc

(2) Người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không ủy quyền phù hợp với tiêu chí được Cục HKVN phê chuẩn.

9.135 GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN VÀ GIÁO VIÊN KIỂM TRA

(a) Người được tổ chức huấn luyện hàng không sử dụng làm giáo viên hướng dẫn và giáo viên kiểm tra phải:

(1) Từ 18 tuổi trở lên;

(2) Có khả năng thông thạo ngôn ngữ tương đương mức 4 để hướng dẫn.

(b) Đối với mỗi giáo trình đề nghị phê chuẩn, người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không phải có đầy đủ đội ngũ giáo viên hướng dẫn có năng lực theo quy định để thực hiện các nhiệm vụ mà họ được ủy quyền.

(c) Mỗi tổ chức tổ chức huấn luyện hàng không phải có đầy đủ đội ngũ giáo viên kiểm tra để thực hiện kiểm tra theo quy định và kiểm tra tốt nghiệp trong vòng 7 ngày sau khi hoàn thành huấn luyện cấp giấy phép hoặc năng định; hoặc cả hai loại.

(d) Những người nói trên có thể đảm đương ở cả 2 vị trí tại tổ chức huấn luyện hàng không miễn là họ có đủ khả năng cho mỗi vị trí theo quy định.

(e) Trừ trường hợp ATO là bộ phận của người có AOC và thực hiện huấn luyện nội bộ, ATO không sử dụng giáo viên kiêm nhiệm với tỷ lệ quá 50%.

(f) Giáo viên do các ATO sử dụng cho mục đích huấn luyện phải có hồ sơ đầy đủ nêu trong Tài liệu hoạt động và tài liệu huấn luyện được Cục HKVN phê chuẩn.

9.137 PHÂN CÔNG CHỈ ĐỊNH GIÁO VIÊN CHO ATO

(a) Người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không phải chỉ định giáo viên hướng dẫn cho mỗi khóa huấn luyện bằng văn bản trước khi người này thực hiện chức năng làm giáo viên hướng dẫn cho mỗi khóa huấn luyện;

(b) Trước khi chỉ định lần đầu, mỗi giáo viên hướng dẫn bay và giáo viên hướng dẫn bay trên buồng lái mô phỏng phải đáp ứng các yêu cầu tại Phần 7.

9.140 PHẠM VI VÀ QUYỀN HẠN CỦA GIÁO VIÊN

(a) Người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không có thể cho phép giáo viên hướng dẫn thực hiện:

(1) Huấn luyện khóa học theo năng định;

(2) Kiểm tra đánh giá theo năng định;

(3) Huấn luyện, kiểm tra và đánh giá đáp ứng các quy định của Phần này.

(b) Tổ chức huấn luyện hàng không có giáo viên hướng dẫn và giáo viên kiểm tra được bổ nhiệm phù hợp với các quy định về huấn luyện, kiểm tra hoặc đánh giá trên thiết bị huấn luyện bay có thể cho phép giáo viên hướng dẫn và giáo viên kiểm tra xác nhận theo quy định của Phần 7, nếu giáo viên hướng dẫn và giáo viên kiểm tra đó được Cục HKVN ủy quyền hướng dẫn hoặc kiểm tra khóa huấn luyện cần phải xác nhận.

(c) Người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không không cho phép giáo viên hướng dẫn:

(1) Thực hiện giảng dạy quá 8 tiếng trong 24 giờ liên tục, hoặc quá 6 ngày hoặc 40 giờ trong vòng 7 ngày liên tục, không kể thời gian giới thiệu và tóm tắt nội dung đã thực hiện;

(2) Hướng dẫn bay bằng thiết bị trừ khi giáo viên hướng dẫn đo đáp ứng được các quy định; hoặc

(3) Hướng dẫn bay trên tàu bay trừ khi giáo viên hướng dẫn đó:

(i) Đáp ứng được các quy định;

(ii) Có năng định giáo viên hướng dẫn bay;

(iii) Có giấy phép lái máy bay và năng định đối với loại, hạng tàu bay dùng để hướng dẫn;

(iv) Nếu việc hướng dẫn và đánh giá trên tàu bay trong khi bay đã có thành viên tổ bay theo quy định thì giáo viên hướng dẫn phải có ít nhất là chứng nhận sức khỏe loại 2 còn hiệu lực; và

(v) Đáp ứng các quy định về kinh nghiệm hiện tại đối với người lái được quy định tại Phần 10.

9.143 TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN HUẤN LUYỆN BAY (MỨC 1 HOẶC MỨC 2)

(a) Tổ chức huấn luyện hàng không phải có đội ngũ nhân sự đủ năng lực, bao gồm các giáo viên hướng dẫn bay, giáo viên dạy trên mặt đất được Cục HKVN cho phép và người có giấy phép lái máy bay thương mại với năng định nhẹ hơn không khí, nếu áp dụng, và giáo viên hướng dẫn chính có đủ trình độ và tay nghề thực hiện nhiệm vụ được ủy quyền đối với mỗi khóa huấn luyện được phê chuẩn.

(b) Tổ chức huấn luyện hàng không có thể cho phép giáo viên hướng dẫn bay và giáo viên kiểm tra bay đáp ứng được các quy định về kinh nghiệm sử dụng thiết bị huấn luyện bay mô phỏng nếu thiết bị huấn luyện đó được sử dụng trong khóa huấn luyện được phê chuẩn.

(c) Mỗi giáo viên hướng dẫn trên mặt đất hoặc giáo viên hướng dẫn bay phải có năng định giáo viên hướng dẫn bay, giáo viên hướng dẫn trên mặt đất hoặc giấy phép lái máy bay thương mại với năng định nhẹ - hơn - không khí, nếu áp dụng với các năng định đối với khóa huấn luyện được phê chuẩn và tàu bay sử dụng cho khóa huấn luyện đó.

9.145 CÁC QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI HUẤN LUYỆN VÀ KIỂM TRA GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN CỦA TỔ CHỨC HUẤN LUYỆN HÀNG KHÔNG

(a) Ngoại trừ quy định trong khoản (c) của Điều này, trước khi bổ nhiệm và sau 24 tháng bắt đầu từ ngày đầu tiên của tháng sau lần đầu bổ nhiệm giáo viên hướng dẫn, tổ chức huấn luyện hàng không phải đảm bảo mỗi giáo viên hướng dẫn đều phải đáp ứng các quy định sau đây:

(1) Mỗi giáo viên hướng dẫn phải hoàn thành khóa huấn luyện trên mặt đất được phê chuẩn ít nhất là:

(i) Các quy tắc cơ bản của quá trình học;

(ii) Các yếu tố để dạy hiệu quả, các phương pháp hướng dẫn và kỹ thuật hướng dẫn;

(iii) Nhiệm vụ, quyền hạn trách nhiệm và hạn chế của giáo viên hướng dẫn;

(iv) Các quy trình và chính sách huấn luyện;

(v) [9]Xem xét yếu tố con người áp dụng trong các lĩnh vực chuyên môn cụ thể;

(vi) [10]Kỹ năng đánh giá.

---

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

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

(2) Mỗi giáo viên hướng dẫn trên thiết bị huấn luyện bay mô phỏng phải hoàn thành khóa huấn luyện được phê chuẩn về khai thác thiết bị huấn luyện, và khóa huấn luyện được phê chuẩn về hướng dẫn trên mặt đất áp dụng đối với các khóa huấn luyện giáo viên để hướng dẫn, bao gồm:

(i) Khai thác và kiểm soát cụ thể hệ thống thiết bị huấn luyện bay mô phỏng;

(ii) Sự làm việc chuẩn xác của các bảng môi trường và báo hỏng hóc;

(iii) Giới hạn của buồng lái mô phỏng; và

(iv) Các yêu cầu tối thiểu về thiết bị của mỗi giáo trình giảng dạy.

(3) Mỗi giáo viên huấn luyện bay thực hiện việc huấn luyện trên tàu bay phải hoàn thành khóa huấn luyện được phê chuẩn về hướng dẫn trên mặt đất và huấn luyện bay trên tàu bay, trên thiết bị huấn luyện bay mô phỏng bao gồm:

(i) Thực hiện và phân tích các quy trình huấn luyện bay và các thao tác (manoeuvres) áp dụng cho các khóa huấn luyện mà giáo viên hướng dẫn được bổ nhiệm để hướng dẫn;

(ii) Các môn học về kỹ thuật bao hàm các hệ thống phụ (subsystem) của tàu bay và các quy tắc khai thác áp dụng cho các khóa huấn luyện mà giáo viên hướng dẫn được bổ nhiệm để hướng dẫn;

(iii) Khai thác trong trường hợp khẩn nguy;

(iv) Các tình huống khẩn nguy có khả năng xảy ra trong quá trình huấn luyện; và

(v) Các biện pháp đảm bảo an toàn thích hợp.

(4) Mỗi giáo viên hướng dẫn bay bằng thiết bị huấn luyện phải thi đỗ bài kiểm tra về lý thuyết và bài kiểm tra tay nghề định kỳ hàng năm:

(i) Trên thiết bị huấn luyện bay mà anh ta được hướng dẫn; và

(ii) Về môn học và các thao tác của một phần tiêu biểu của giáo trình mà giáo viên hướng dẫn sẽ tiến hành hướng dẫn học viên.

(b) Ngoài các quy định từ điểm (1) đến (5) của khoản (a) của Điều này, mỗi tổ chức huấn luyện hàng không phải đảm bảo mỗi giáo viên hướng dẫn trên thiết bị huấn luyện bay mô phỏng được Cục HKVN phê chuẩn cho tất các các khóa huấn luyện và kiểm tra để cấp giấy phép lái máy bay vận tải hàng không, năng định loại tàu bay hoặc cả hai phải đáp ứng được ít nhất một trong các quy định đã nêu.

(c) Giáo viên hướng dẫn phải hoàn thành chương trình huấn luyện quy định tại khoản (a) hoặc (b) vào trước, trong hoặc sau tháng hết hạn năng định.

(d) Cục HKVN có thể công nhận các việc tuân thủ các quy định tại khoản (a) hoặc khoản (b) cho giáo viên hướng dẫn hoàn thành khóa huấn luyện đối với người có AOC nếu Cục HKVN thấy khóa huấn luyện như thế tương đương với các quy định tại khoản (a) hoặc (b).

9.147 CÁC QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI GIÁO VIÊN KIỂM TRA CỦA TỔ CHỨC HUẤN LUYỆN HÀNG KHÔNG

(a) Ngoại trừ quy định nêu tại khoản (c), tổ chức huấn luyện cho thành viên tổ lái phải đảm bảo mỗi một người được ủy quyền làm giáo viên kiểm tra:

(1) Được Cục HKVN phê chuẩn;

(2) Tuân thủ theo các quy định đã nêu;

(3) Trước khi bổ nhiệm, phải hoàn thành chương trình huấn luyện trong vòng 12 tháng bao gồm:

(i) Các nhiệm vụ, chức năng và trách nhiệm của giáo viên kiểm tra;

(ii) Các phương pháp, thủ tục và kỹ năng tiến hành đánh giá và kiểm tra;

(iii) Đánh giá quá trình thực hiện của người lái (performance); và

(iv) Quản lý các bài kiểm tra không đạt yêu cầu và biện pháp khắc phục tiếp theo; và

(4) Nếu kiểm tra đánh giá trên thiết bị huấn luyện trong khi bay thì phải đỗ bài kiểm tra kiến thức và kiểm tra tay nghề hàng năm trên buồng lái giả định hoặc trên tàu bay mà giáo viên kiểm tra sẽ tiến hành kiểm tra học viên.

(b) Với mục đích huấn luyện định kỳ khi hết hạn năng định, Cục HKVN sẽ xem xét xem giáo viên hoàn thành giáo trình quy định tại điểm (3), khoản (a) tại tháng trước hoặc sau hoặc tháng hết hạn năng định.

(c) Cục HKVN có thể công nhận các quy định của điểm (3), khoản (a) cho giáo viên kiểm tra hoàn thành khóa huấn luyện giáo viên kiểm tra cho người có AOC nếu Cục HKVN thấy khóa huấn luyện như thế tương đương với các quy định của điểm (3), khoản (a).

CHƯƠNG H: CƠ SỞ VẬT CHẤT VÀ TRANG THIẾT BỊ

9.150 ÁP DỤNG

(a) Chương này nêu ra những quy định chung áp dụng cho cơ sở vật chất và trang thiết bị của tổ chức huấn luyện hàng không.

9.153 CÁC TRANG THIẾT BỊ ĐƯỢC CHẤP THUẬN

(a) Cơ sở vật chất của tổ chức huấn luyện hàng không và môi trường làm việc phải phù hợp với nhiệm vụ thực hiện và được Cục HKVN chấp thuận.

(b) Tổ chức huấn luyện hàng không phải cung cấp cơ sở vật chất và các trang thiết bị, tài liệu theo các tiêu chuẩn của quy định hiện hành về cấp Giấy chứng nhận và năng định.

(c) Tổ chức huấn luyện hàng không phải có thông tin, thiết bị, thiết bị huấn luyện và tài liệu cần thiết để tiến hành các khóa huấn luyện mà tổ chức được phê chuẩn.

(d) Tổ chức huấn luyện hàng không không được thay đổi lớn về cơ sở vật chất, thiết bị hoặc tài liệu đã được phê chuẩn cho chương trình huấn luyện cụ thể trừ khi thay đổi đó được Cục HKVN phê chuẩn trước.

(e) [11]Tổ chức huấn luyện hàng không phải có thư viện kỹ thuật để đáp ứng mức huấn luyện phù hợp.

9.155 LỚP HỌC VÀ PHÒNG THẢO LUẬN

(a) Tổ chức huấn luyện hàng không phải đảm bảo lớp học và các phòng thảo luận:

(1) Sử dụng cho các mục đích giảng dạy đủ hệ thống chiếu sáng, thông thoáng phù hợp với khí hậu địa phương, vệ sinh và đảm bảo cho sức khỏe; và

(2) Không làm cho học viên mất tập trung bởi khai thác bay và khai thác bảo dưỡng ở sân bay;

---

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

(3) Phải được trang bị thiết bị nghe nhìn phù hợp với loại hình huấn luyện bao gồm cả thiết bị trình chiếu[12].

(4) [13]Có chỉ tiêu diện tích tối thiểu từ 1,5 m^2 tính trên mỗi học viên đối với lớp học lý thuyết và tối thiểu từ 3 m^2 đối với lớp học thực hành.

(b) Tổ chức huấn luyện hàng không thực hiện huấn luyện bay cho người lái phải thể hiện luôn sử dụng địa điểm giảng bình đặt tại mỗi sân bay nơi bắt đầu thực hiện các chuyến bay huấn luyện đó là:

(1) Thích hợp với các học viên đợi đến lượt tham gia huấn luyện bay;

(2) Chuẩn bị và bố trí thiết bị giảng bình cho người lái; và

(3) Đối với tổ chức huấn luyện hàng không thực hiện các khóa huấn luyện năng định thiết bị hoặc người lái bay khai thác thương mại, thì phải trang bị từ phương tiện liên lạc phù hợp cho đến thông tin về thời tiết và kế hoạch bay.

9.157 CÁC THIẾT BỊ BAY MÔ PHỎNG ĐƯỢC CHẤP THUẬN

(a) Các thiết bị huấn luyện bay mô phỏng phải đủ tiêu chuẩn phù hợp với các quy định của Cục HKVN.

(b) Việc sử dụng các thiết bị huấn luyện bay mô phỏng phải được Cục HKVN phê chuẩn để đảm bảo chúng phù hợp với công tác huấn luyện.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 9.157 về trình tự thực hiện thủ tục phê chuẩn việc sử dụng thiết bị huấn luyện bay mô phỏng.

9.160 CÁC THIẾT BỊ HUẤN LUYỆN BAY MÔ PHỎNG

(a) Ngoại trừ ATO của người có AOC, ATO mức 2 phải có thiết bị và chương trình huấn luyện bay gồm có ít nhất là một thiết bị huấn luyện bay mô phỏng cho chương trình huấn luyện được phê chuẩn tại tổ chức huấn luyện được Cục HKVN phê chuẩn.

---

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

[13] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục 9 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

(b) Tổ chức huấn luyện hàng không mức 1 hoặc mức 2 phải thể hiện mỗi thiết bị huấn luyện, kiểm tra bay có đủ tiêu chuẩn và được Cục HKVN phê chuẩn cho:

(1) Các hình thái và phương thức mô phỏng theo loại, mẫu, bộ hoặc một loạt tàu bay áp dụng; và

(2) Mỗi giáo trình hoặc khóa huấn luyện có sử dụng thiết bị huấn luyện bay mô phỏng nếu giáo trình hoặc khóa huấn luyện đó đáp ứng quy định của quy chế này.

(c) Tổ chức huấn luyện hàng không phải đảm bảo trước khi các thiết bị được đưa vào sử dụng phải được phê chuẩn với nội dung gồm:

(1) Đội tàu bay hoặc loại tàu bay;

(2) Nếu áp dụng loại tàu bay đặc biệt dùng để huấn luyện, kiểm tra và đánh giá; và

(3) Hình thái cơ động đặc biệt, phương thức hoặc chức năng của thành viên tổ bay phải thực hiện.

(d) Tổ chức huấn luyện hàng không phải đảm bảo mỗi thiết bị huấn luyện bay mô phỏng được dùng:

(1) Được bảo dưỡng để đảm bảo độ tin cậy của các tính năng, chức năng và các đặc tính kỹ thuật khác cần thiết cho việc phê chuẩn[14];

(2) Thay đổi để phù hợp với các thay đổi của tàu bay được mô phỏng để huấn luyện nếu các thay đổi đó liên quan đến tính năng, chức năng hoặc các đặc điểm khác theo quy định về tiêu chuẩn;

(3) Kiểm tra trước khi bay mỗi ngày trước khi sử dụng.

(4) Có nhật ký kỹ thuật để giáo viên hướng dẫn hoặc giáo viên kiểm tra ghi chép sai lệch sau mỗi buổi huấn luyện[15].

---

[14] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 11 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[15] Điểm này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 11 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(e) [16]Ngoại trừ trường hợp được Cục Hàng không cho phép, tổ chức huấn luyện phải đảm bảo từng bộ phận của buồng lái giả định hoặc thiết bị huấn luyện khác mà ATO sử dụng phải hoạt động nếu bộ phận đó cần thiết cho việc huấn luyện, kiểm tra người lái.

9.163 CÁC QUY ĐỊNH VỀ SÂN BAY

(a) Tổ chức huấn luyện hàng không mức 1 phải duy trì sử dụng sân bay tiến hành huấn luyện và sân bay đó phải có đường cất hạ cánh thích hợp và các thiết bị cần thiết.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 9.163 quy định về sân bay (đường cất hạ cánh đặc biệt và các quy định về thiết bị).

9.165 CÁC QUY ĐỊNH VỀ TÀU BAY

(a) Người xin cấp Giấy chứng nhận hoặc người được cấp Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không phải đảm bảo mỗi tàu bay dùng cho hướng dẫn bay và các chuyến bay đơn:

(1) Ngoại trừ các chuyến bay hướng dẫn bay và bay đơn trong chương trình huấn luyện khai thác máy bay nông nghiệp, bay tời cẩu và các khai thác tương tự, tàu bay được Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hoặc các tàu bay có Giấy chứng nhận nước ngoài tương đương Giấy chứng nhận tiêu chuẩn đủ điều kiện bay Việt Nam được Cục HKVN chấp thuận;

(2) Mỗi tàu bay được bảo dưỡng và kiểm tra phù hợp với các quy định của Phần 4; và

(3) Mỗi tàu bay được trang bị theo quy định về cấu hình huấn luyện đối với các khóa huấn luyện được phê chuẩn.

(b) Ngoài quy định trong khoản (c), người xin cấp Giấy chứng nhận hoặc người có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không phải đảm bảo mỗi tàu bay dùng để huấn luyện bay tối thiểu phải là loại tàu bay có hai chỗ ngồi dễ dàng kiểm soát được công suất động cơ và cần lái và khai thác theo phương thức quy ước từ hai vị trí lái.

---

[16] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản c Mục 11 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c) Tổ chức huấn luyện hàng không có thể sử dụng máy bay với cần điều khiển ví dụ như điều khiển bánh lái mũi, các công tắc, van chọn nhiên liệu và kiểm soát dòng khí động cơ và khai thác theo phương thức được quy ước từ hai vị trí lái trong quá trình huấn luyện bay nếu tổ chức huấn luyện hàng không xác định được công tác hướng dẫn bay có thể được thực hiện một cách an toàn tính cả vị trí kiểm soát và khai thác không theo quy ước chung hoặc cả hai trường hợp.

(d) Tổ chức huấn luyện hàng không phải đảm bảo mỗi tàu bay dùng trong huấn luyện liên quan đến khai thác quy tắc bay bằng thiết bị đều được trang bị và bảo dưỡng để khai thác bay bằng thiết bị.

(e) Cục HKVN có thể phê chuẩn tàu bay với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hạn chế sử dụng trong khai thác tàu bay nông nghiệp, khai thác nổi bên ngoài, kiểm tra người lái và các khóa khai thác đặc biệt, nếu việc sử dụng huấn luyện không vi phạm về khai thác tàu bay.

9.167 GIÁO CỤ ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KỸ THUẬT BẢO DƯỠNG TÀU BAY

(a) Người xin cấp Giấy chứng nhận hoặc người được cấp Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không với các khóa huấn luyện AMT phải có và duy trì thiết bị hướng dẫn sau đây phù hợp với năng định được cấp:

(1) Các dạng cấu trúc về thân, hệ thống về các thiết bị, động cơ và các bộ phận (cả cánh quạt), số lượng và loại phù hợp để hoàn thiện các bài tập thực hành quy định trong chương trình huấn luyện được phê chuẩn.

(2) [17]Có khả năng tiếp cận hoặc sử dụng cho mục đích thực hành, ít nhất một tàu bay thuộc loại tàu bay hoặc thiết bị mô phỏng tương đương được Cục HKVN phê chuẩn;

(3) Thiết bị quy định trong điều này, nếu là thiết bị hỏng hóc trước đó, thì phải được sửa chữa để có thể sử dụng được nhưng không nhất thiết phải đáp ứng tình trạng đủ điều kiện bay đối với thiết bị.

---

[17] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục 9 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

(b) Người xin cấp Giấy chứng nhận hoặc người được cấp Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không với năng định hướng dẫn AMT phải có các bộ phận như thân, động cơ, cánh quạt và các thiết bị khác để dùng cho mục đích huấn luyện và từ đó các học viên sẽ tích lũy được kinh nghiệm làm việc qua các bài tập thực hành. Tổ chức huấn luyện hàng không phải đảm bảo rằng các bộ phận trên phải được biến đổi để thích ứng với các phương pháp khác nhau về lắp ráp, các bộ phận, thanh tra và khai thác khi lắp ráp tàu bay đưa vào sử dụng.

(c) Người xin cấp Giấy chứng nhận hoặc người được cấp Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không với năng định AMT phải duy trì số lượng mô hình trực quan đầy đủ đảm bảo không quá 8 học viên thực hành trên một mô hình tại cùng một thời điểm.

(d) Người xin cấp Giấy chứng nhận hoặc người được cấp Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không với năng định AMT khi sử dụng tàu bay cho mục đích hướng dẫn mà không thu được càng và cánh tà thì phải hỗ trợ huấn luyện hoặc các mẫu càng và cánh tà phải được Cục HKVN chấp thuận.

(e) Người xin cấp Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không với năng định AMT hoăc người xin cấp năng định AMT bổ sung ít nhất phải có các trang thiết bị, dụng cụ phù hợp với năng định.

(f) Người xin cấp Giấy chứng nhận hoặc người được cấp Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không với năng định AMT phải duy trì được các vật liệu, dụng cụ đặc biệt và thiết bị dùng để lắp ráp và bảo dưỡng tàu bay phù hợp với chương trình huấn luyện được phê chuẩn của tổ chức huấn luyện hàng không để đảm bảo mỗi học viên đều được huấn luyện đầy đủ.

(g) Người xin cấp Giấy chứng nhận hoặc người được cấp Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không với năng định AMT phải đảm bảo các dụng cụ đặc biệt và các thiết bị của các phân xưởng luôn trong tình trạng có thể sử dụng tốt để hướng dẫn và thực hành.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 9.167 về các quy định đặc biệt về trang thiết bị cho các khóa huấn luyện AMT.

9.169 CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI THIẾT BỊ HUẤN LUYỆN KHÁC

(a) Tổ chức ATO được phê chuẩn cho việc huấn luyện tiếp viên phải có thiết bị mô phỏng, hiện thị và giáo cụ phù hợp với danh sách các môn học của chương trình huấn luyện được phê chuẩn.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 9.015 NỘI DUNG CÁC QUY ĐỊNH VỀ HUẤN LUYỆN

(a) Nội dung của các quy định về huấn luyện do Cục HKVN ban hành gồm có:

(1) Cho phép tổ chức huấn luyện hàng không thực hiện chức năng ở mức 1, 2 hoặc 3;

(2) Loại hình huấn luyện được ủy quyền, bao gồm cả các khóa huấn luyện;

(3) Loại tàu bay, hạng tàu bay có thể được sử dụng trong huấn luyện, đánh giá và kiểm tra;

(4) Đối với thiết bị huấn luyện bay mô phỏng một loại tàu bay, mẫu mã và một loại tàu bay hoặc dòng tàu bay được mô phỏng và các chuẩn mực quy định; hoặc tiêu chuẩn loại tàu bay, mẫu mã và một loại hoặc dòng tàu bay cánh quay được mô phỏng và các chuẩn mực quy định;

(5) Đối với thiết bị huấn luyện bay mô phỏng đủ tiêu chuẩn đánh giá của Cục HKVN thì số xác nhận do Cục HKVN cấp;

(6) Tên và địa chỉ của mỗi chi nhánh thuộc và các tổ chức huấn luyện hàng không và tên các khóa huấn luyện được phê chuẩn cho chi nhánh đó;

(7) Các sai lệch và miễn trừ so với các quy định của Phần này;

(8) Các điều khoản khác mà Cục HKVN yêu cầu hoặc cho phép.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 9.020: ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN TỔ CHỨC HUẤN LUYỆN HÀNG KHÔNG (ÁP DỤNG CHUNG CHO FTO, TRTO, AMT)

(a) Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không và phê chuẩn chương trình huấn luyện phải cung cấp cho Cục HKVN các thông tin sau đây:

(1) Chứng tỏ đáp ứng được các quy định về trình độ tối thiểu của mỗi vị trí quản lý;

(2) Thông báo cho Cục HKVN bất kỳ thay đổi nào trong việc bổ nhiệm người quản lý trong vòng 10 ngày làm việc;

(3) Các chương trình huấn luyện đề nghị phê chuẩn;

(4) Đề nghị cho phép kiểm tra đánh giá;

(5) Chi tiết về các thiết bị huấn luyện bay sẽ sử dụng;

(6) Chi tiết về các trang thiết bị và trình độ của nhân sự sử dụng và các kế hoạch đánh giá đề nghị phê chuẩn;

(7) Giáo trình của chương trình huấn luyện bao gồm tài liệu, tóm tắt, các thủ tục hỗ trợ cho các quy định mà Cục HKVN đề ra;

(8) Hệ thống lưu giữ hồ sơ rõ ràng và tài liệu chi tiết về huấn luyện, trình độ và các Giấy chứng nhận cấp cho học viên, giáo viên hướng dẫn và giáo viên kiểm tra;

(9) Các biện pháp kiểm soát chất lượng;

(10) Chứng tỏ trình độ và khả năng thực hiện việc huấn luyện cấp giấy phép hoặc năng định ít hơn số giờ tối thiểu quy định trong Phần 7 nếu người xin cấp Giấy chứng nhận đề nghị thực hiện như vậy.

(11) [18]Mẫu đơn đề nghị cấp, cấp lại Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không:

[18] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 1 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

ĐƠN ĐỀ NGHỊ PHÊ CHUẨN TỔ CHỨC HUẤN LUYỆN HÀNG KHÔNG

HƯỚNG DẪN
Có thể in hoặc viết tay. Vùng bôi sẫm màu chỉ dành cho Cục HKVN. Vui lòng chỉ gửi đến phòng Tiêu chuẩn An toàn bay hoặc người có thẩm quyền. Nếu có nhiều thông tin, vui lòng gửi kèm theo đơn này

A. THÔNG TIN TỔ CHỨC HUẤN LUYỆN (ATO)

1. TÊN NGƯỜI LÀM ĐƠN	2. ĐỊA CHỈ THƯỜNG TRÚ
3. SỐ ĐIỆN THOẠI VÀ FAX	4. QUẬN/HUYỆN TỈNH/THÀNH PHỐ MÃ BƯU CHÍNH QUỐC GIA
5. ĐỊA ĐIỂM CĂN CỨ KHAI THÁC CHÍNH	6. CÁC CHI NHÁNH

B. ĐƠN ĐỀ NGHỊ ÁP DỤNG CHO: ☐ Mức 1 ☐ Mức 2 ☐ Mức 3

☐ 1. Cấp mới Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện và các năng định để thực hiện các khóa huấn luyện cụ thể dưới đây và để phê chuẩn các khóa huấn luyện này (đính kèm 03 bản sao của mỗi giáo trình)

☐ 2. Gia hạn Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện và các năng định liên quan Giấy chứng nhận ATO: Ngày hết hạn:

(a) ☐ Không có sự thay đổi các khóa huấn luyện

(b) ☐ Thêm vào các khóa huấn luyện dưới đây (đính kèm 03 bản sao của mỗi giáo trình)

(c) ☐ Bỏ các khóa huấn luyện đã được phê chuẩn dưới đây

☐ 3. Sửa đổi nội dung Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện và các năng định liên quan Giấy chứng nhận ATO: Ngày hết hạn:

(a) ☐ Bổ sung các khóa huấn luyện dưới đây

(b) ☐ Bỏ các khóa huấn luyện đã được phê chuẩn dưới đây

C. THÔNG TIN CÁC KHÓA HUẤN LUYỆN

ADD	+DLE	DELETE	TÊN KHÓA HỌC	ADD	+DLE	DELETE	TÊN KHÓA HỌC
☐	☐	☐	1.	☐	☐	☐	6.
☐	☐	☐	2.	☐	☐	☐	7.
☐	☐	☐	3.	☐	☐	☐	8.
☐	☐	☐	4.	☐	☐	☐	9.
☐	☐	☐	5.	☐	☐	☐	10.

Ghi chú: Nếu cần thêm thông tin có thể đính kèm thêm trang tiếp theo

D. TRANG THIẾT BỊ CẦN PHÊ CHUẨN ĐẶC BIỆT

Mức FSTD	Địa điểm	Mô tả thiết bị	Mức FSTD	Địa điểm	Mô tả thiết bị
		1.			5.
		2.			6.
		3.			7.
		4.			8.

Ghi chú: Nếu cần thêm thông tin có thể đính kèm thêm trang tiếp theo

E. CÁC THÔNG TIN BỔ SUNG ĐÍNH KÈM THEO ĐƠN

☐ 1. Chính sách, quy trình ATO	☐ 4. Hồ sơ nhân viên, học viên	☐ 7. Lý lịch cán bộ quản lý
☐ 2. Báo cáo tuân thủ (RCC)	☐ 5. Mẫu chứng chỉ tốt nghiệp	☐ 8. Lý lịch giáo viên và các khóa giảng dạy
☐ 3. Mặt bằng và mô tả trang thiết bị	☐ 6. Mẫu bảng điểm	☐ 9. Hệ thống đảm bảo chất lượng

Ghi chú: Nếu cần thêm thông tin có thể đính kèm thêm trang tiếp theo

F. CAM ĐOAN CỦA NGƯỜI LÀM ĐƠN- Tôi cam đoan tất cả các thông tin cung cấp ở trên là chính xác và đúng sự thật

Không được phép lừa dối, gian lận trong việc cung cấp thông tin nhằm mục đích cấp, gia hạn hoặc sửa đổi Giấy phép và các năng định liên quan	1. Ngày	2. Chữ ký của người làm đơn
	3. Tên và chức vụ của người làm đơn	

G. ĐÁNH GIÁ CỦA CỤC HÀNG KHÔNG

1. ☐ **PHÊ CHUẨN** Ngày có hiệu lực: _____ Ngày hết hạn: _____	2. ☐ **KHÔNG PHÊ CHUẨN**
☐ Gia hạn ☐ Không có sửa đổi ☐ Có sửa đổi ☐ Sửa đổi	
3. **CHỮ KÝ ĐẠI DIỆN CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM** / 4. Chức vụ	5. Ngày ký

FSSD Form 513B [0]2009 **SỐ KIỂM SOÁT:**

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 9.095 NỘI DUNG CỦA TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN VỀ HUẤN LUYỆN VÀ QUY TRÌNH HUẤN LUYỆN

(a) Tài liệu hướng dẫn về huấn luyện và quy trình huấn luyện phải bao gồm các thông tin sau:

(1) Mô tả tổng quát về phạm vi được phép huấn luyện theo các mục của Giấy chứng nhận phê chuẩn;

(2) Nội dung của chương trình huấn luyện mà tổ chức thực hiện bao gồm cả phần giáo trình và thiết bị sử dụng;

(3) Mô tả hệ thống đảm bảo chất lượng theo quy định;

(4) Mô tả các trang thiết bị của tổ chức;

(5) Tên, nhiệm vụ và trình độ của người được ủy quyền có trách nhiệm đối với việc tuân thủ các quy định trong Giấy chứng nhận phê chuẩn;

(6) Nhiệm vụ và trình độ của người được ủy quyền có trách nhiệm lập kế hoạch, thực hiện và giám sát việc huấn luyện;

(7) Các quy trình dùng để thiết lập và duy trì tay nghề của giáo viên hướng dẫn;

(8) Phương pháp dùng để hoàn thiện và lưu giữ hồ sơ huấn luyện theo quy định;

(9) Mô tả, nếu áp dụng, việc huấn luyện bổ sung cần thiết để tuân thủ các quy trình và quy định của nhà khai thác; và

(10) Việc chọn lựa, vai trò và nhiệm vụ của người được phép thay mặt Cục HKVN thực hiện kiểm tra.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 9.095: NỘI DUNG CỦA KHÓA HUẤN LUYỆN

(a) Tổ chức huấn luyện hàng không mức 1 và mức 2 phải đảm bảo mỗi khóa huấn luyện tổ chức huấn luyện hàng không gồm có:

(1) Thiết bị huấn luyện bay mô phỏng dùng cho huấn luyện;

(2) Danh mục các sân bay thực hiện các chuyến bay huấn luyện và các trang thiết bị gồm cả khu vực giảng bình cho người lái mà các học viên có thể sử dụng được và nhân sự tại mỗi sân bay này;

(3) Loại tàu bay có các thiết bị đặc biệt dùng cho mỗi giai đoạn huấn luyện;

(4) Trình độ và năng định tối thiểu của mỗi giáo viên hướng dẫn được bổ nhiệm huấn luyện trên mặt đất và huấn luyện bay; và

(5) Giáo trình huấn luyện bao gồm:

(i) Các điều kiện tiên quyết đối với huấn luyện trên mặt đất và huấn luyện bay bao gồm giấy phép và năng định, huấn luyện, kinh nghiệm tích lũy và kiến thức của người lái;

(ii) Chi tiết của mỗi bài giảng gồm mục tiêu, tiêu chuẩn và thời gian hoàn thành theo kế hoạch;

(iii) Mục tiêu của khóa học;

(iv) Mục tiêu và tiêu chuẩn của từng giai đoạn; và

(v) Các biện pháp đánh giá và kiểm tra để đánh giá kết quả học tập sau mỗi giai đoạn huấn luyện.

(b) Tổ chức huấn luyện hàng không mức 1 có thể:

(1) Bao gồm việc huấn luyện trên thiết bị huấn luyện bay mô phỏng đặc trưng cho loại tàu bay dùng cho khóa học được phê chuẩn, đáp ứng được các quy định trong phần này, và công tác huấn luyện được thực hiện bởi giáo viên hướng dẫn được Cục HKVN bổ nhiệm; và

(2) Cho phép học viên tính thời gian huấn luyện trên buồng lái mô phỏng tối đa là 25 % trong tổng số quy định về thời gian huấn luyện bay của khóa học.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 9.113: NỘI DUNG HỒ SƠ HỌC VIÊN

(a) Hồ sơ học viên được lưu giữ tại tổ chức huấn luyện hàng không bao gồm:

(1) Tên học viên;

(2) Bản sao giấy phép nếu có, và Giấy chứng nhận sức khỏe;

(3) Tên khóa học và loại thiết bị huấn luyện bay sử dụng;

(4) Kinh nghiệm trước đó, bao gồm cả các khóa huấn luyện trước đó, và bản sao Giấy chứng nhận tốt nghiệp trước đây được dùng để tính chuyển đổi;

(5) Bảng điểm có xác nhận của các khóa học trước đây đã được tính chuyển đổi;

(6) Ngày kết thúc khóa học;

(7) Thời gian huấn luyện của học viên, thời gian kết thúc huấn luyện và thời gian bắt đầu chuyển trung tâm huấn luyện khác;

(8) Kết quả thực hiện khóa học của mỗi học viên đối với mỗi học phần và tên giáo viên hướng dẫn;

(9) Hồ sơ hiện tại của mỗi học viên thể hiện các bài tập thực hành hoặc phòng thí nghiệm đã hoặc cần phải thực hiện cho mỗi môn học;

(10) Ngày và kết quả kiểm tra kiến thức và kết quả kiểm tra thực hành cuối khóa học và tên giáo viên kiểm tra; và

(11) Số giờ huấn luyện bổ sung phải thực hiện sau khi kiểm tra thực hành không đạt.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 9.115: NỘI DUNG HỒ SƠ CHUYÊN MÔN CỦA NHÂN VIÊN ATO

(a) ATO cần phải lưu giữ hồ sơ của giáo viên với các nội dung như sau:

(1) Tên của giáo viên và/hoặc người đánh giá viên;

(2) Bản sao giấy phép của giáo viên/đánh giá viên và chứng chỉ sức khỏe;

(3) Hồ sơ kinh nghiệm hiện tại và trước đó;

(4) Hồ sơ ghi chép về trình độ và quá trình giảng dạy của giáo viên/đánh giá viên;

(5) Hồ sơ tham gia các khóa học cần thiết để chuẩn bị cho các giáo viên/đánh giá viên chuẩn bị thực hiện nhiệm vụ giảng dạy được phân công bởi ATO;

(6) Phê chuẩn giáo viên của nhà chức trách hàng không liên quan;

(7) Phạm vi giảng dạy/đánh giá của giáo viên/đánh giá viên.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 9.123: CÁC PHƯƠNG PHÁP TÍNH QUY ĐỔI THỜI GIAN ĐÃ ĐƯỢC HUẤN LUYỆN

(a) Tổ chức huấn luyện hàng không phải áp dụng hướng dẫn sau đây khi tính kinh nghiệm đã có cho học viên:

(1) Đã hoàn thành việc huấn luyện tại:

(i) Đại học, trường chuyên nghiệp hoặc trung cấp;

(ii) Trường kỹ thuật, hướng nghiệp, thương mại hoặc trung học;

(iii) Trường kỹ thuật quân sự; hoặc

(iv) Tổ chức huấn luyện hàng không.

(2) Kinh nghiệm đã có về bảo dưỡng tàu bay so với các môn học quy định:

(i) Bằng cách xác định kinh nghiệm đã có được xác minh; và

(ii) Bằng cách đưa ra bài kiểm tra tương đương với bài kiểm tra cho học viên hoàn thành các môn học của giáo trình theo quy định của tổ chức huấn luyện hàng không.

(3) Cách tính cho phép đối với việc được hướng dẫn trước đây:

(i) Bằng bài kiểm tra đầu vào tương đương với bài kiểm tra đối với học viên hoàn thành các môn học của giáo trình theo quy định của hàng không;

(ii) Bằng cách đánh giá bản sao có công chứng bằng cấp do trường cũ của học viên cấp; hoặc trong trường hợp người làm đơn từ trường quân đội thì chỉ cần dựa trên bài kiểm tra đầu vào.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 9.123: CHUYỂN TỔ CHỨC HUẤN LUYỆN

(a) Tổ chức huấn luyện hàng không mức 1 nhận học viên từ tổ chức huấn luyện hàng không mức 1 khác có thể tính kinh nghiệm trước đây theo các quy định của giáo trình huấn luyện với các điều kiện sau đây:

(1) Nếu việc tính này dựa trên các quy định nêu trong Phần này, tổ chức huấn luyện hàng không nhận vào có thể tính cho học viên đó không quá 50% thời gian theo quy định của chương trình huấn luyện;

(2) Nếu việc tính đó không theo quy định của Phần này, tổ chức huấn luyện hàng không nhận vào có thể tính cho học viên thời gian không quá 25% theo quy định của chương trình huấn luyện;

Ghi chú: Tổ chức huấn luyện hàng không nhận vào phải xác định số thời gian được huấn luyện được tính theo điểm (1) hoặc (2) dựa trên bài kiểm tra kiến thức hoặc kỹ năng hoặc cả hai của học viên; và

(b) Tổ chức huấn luyện hàng không nhận vào có thể tính thời gian huấn luyện theo quy định tại điểm (1) hoặc (2), khoản (a) nếu tổ chức huấn luyện trước đã xác nhận loại hình huấn luyện và số thời gian huấn luyện cũng như kết quả kiểm tra của mỗi giai đoạn và bài kiểm tra cuối khóa học của học viên, nếu áp dụng.

(c) Tổ chức huấn luyện hàng không huấn luyện ATM có thể tính thời gian huấn luyện trước đây cho học viên mới vào nếu:

(1) Tổ chức này xác định được việc huấn luyện có thể thẩm tra được và có thể so sánh được với các quy định của chương trình huấn luyện;

(2) Cá nhân đề nghị tính thời gian huấn luyện trước đây với cùng môn học trong chương trình huấn luyện.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 9.125: NỘI DUNG CỦA HỒ SƠ GIẤY CHỨNG NHẬN/ CHỨNG CHỈ TỐT NGHIỆP

(a) Hồ sơ Giấy chứng nhận/chứng chỉ tốt nghiệp bao gồm:

(1) Tên và số Giấy chứng nhận của ATO;

(2) Tên học viên tốt nghiệp;

(3) Tên chương trình huấn luyện được phê chuẩn;

(4) Ngày tốt nghiệp;

(5) Thông báo nêu rõ học viên đã tốt nghiệp bao gồm cả các bài kiểm tra của khóa huấn luyện đã được phê chuẩn;

(6) Chứng thực của cán bộ trong trường; và

(7) Xác nhận nêu rõ học viên đã được huấn luyện bay đường dài, nếu áp dụng trên buồng lái huấn luyện mô phỏng và dưới sự hướng dẫn của giáo viên được phê chuẩn phù hợp với loại tàu bay[19];

(8) Mỗi giáo viên hướng dẫn phải tham gia vào chương trình giám sát đường dài đã được phê chuẩn và chương trình này[20]:

i. Được thực hiện trên cùng một loại tàu bay giống như trên buồng lái mô phỏng mà giáo viên được bổ nhiệm để hướng dẫn bay;

ii. Bao gồm huấn luyện bay đường dài có định hướng ít nhất là 01 giờ bay trong đó giáo viên hướng dẫn bay là người thao tác chính đối với cần lái trên buồng lái mô phỏng giống như loại tàu bay mà giáo viên hướng dẫn.

---

[19] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 12 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[20] Điểm này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 12 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 9.157: ĐƠN ĐỀ NGHỊ PHÊ CHUẨN VIỆC SỬ DỤNG THIẾT BỊ HUẤN LUYỆN BAY MÔ PHỎNG

(a) Người đề nghị gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ.

(b) Hồ sơ đề nghị phê chuẩn thiết bị huấn luyện bay mô phỏng bao gồm:

(1) Đơn đề nghị phê chuẩn thiết bị huấn luyện bay mô phỏng;

(2) Bản sao tài liệu hệ thống chất lượng của Người khai thác thiết bị huấn luyện bay mô phỏng;

(3) Bản sao tài liệu hướng dẫn kiểm tra chất lượng (Qualification Test Guide);

(4) Danh mục đánh giá sự khác biệt về cấu hình giữa thiết bị huấn luyện bay mô phỏng và loại máy bay của Người khai thác và phương án huấn luyện (Trường hợp có sự khác biệt);

(5) Bản sao Giấy chứng nhận của tổ chức thực hiện huấn luyện, kiểm tra;

(6) Bản sao Giấy chứng nhận của thiết bị huấn luyện bay mô phỏng.

(c) Thời hạn hiệu lực phê chuẩn việc sử dụng thiết bị huấn luyện bay mô phỏng không quá 12 tháng.

(d) Cục HKVN kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 05 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người đề nghị nếu hồ sơ không hợp lệ.

(1) [21]Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 15 ngày tiếp theo, Cục HKVN xem xét lập kế hoạch và tiến hành kiểm tra tại địa điểm đặt thiết bị huấn luyện bay mô phỏng.

(2) Căn cứ vào kết quả kiểm tra, Cục HKVN quyết định phê chuẩn việc sử dụng thiết bị huấn luyện bay mô phỏng trong thời hạn 05 ngày làm việc, kể từ ngày kết thúc kiểm tra.

---

[21] Mục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019.

Mẫu đơn

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Ngày tháng năm 20

ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP/CẤP LẠI GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN BUỒNG LÁI MÔ PHỎNG

☐ **Cấp mới** ☐ **Cấp lại (Giấy chứng nhận phê chuẩn số: .....)**

Phần I- THÔNG TIN CƠ BẢN

TÊN CHỦ SỞ HỮU/NGƯỜI KHAI THÁC/ NGƯỜI SỬ DỤNG BUỒNG LÁI MÔ PHỎNG:	
ĐỊA CHỈ:	
TÊN VÀ ĐỊA CHỈ TỔ CHỨC/CÁ NHÂN ĐỀ NGHỊ ĐÁNH GIÁ PHÊ CHUẨN BUỒNG LÁI MÔ PHỎNG:	
TÊN VÀ ĐỊA CHỈ NHÀ CHẾ TẠO BUỒNG LÁI MÔ PHỎNG:	
ĐỊA ĐIỂM ĐẶT BUỒNG LÁI MÔ PHỎNG (nếu khác với địa chỉ chủ sở hữu):	
KIỂU BUỒNG LÁI TÀU BAY MÔ PHỎNG:	KIỂU LOẠI ĐỘNG CƠ MÔ PHỎNG:
ID BUỒNG LÁI MÔ PHỎNG :	ID MÀN HÌNH:
HỆ THỐNG BAY BẰNG MẮT :	HỆ THỐNG CẢM GIÁC:
MỨC BUỒNG LÁI MÔ PHỎNG:	☐ MỨC A (tương đương JAR-STD 1A) ☐ MỨC B (tương đương JAR-STD 1A) ☐ MỨC C (tương đương JAR-STD 1A) ☐ MỨC D (tương đương JAR-STD 1A)

Phần II - CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan các thông tin trên đây là đúng sự thật. Nếu sai tôi xin hoàn toàn chịu trách nhiệm trước pháp luật. *Người đề nghị*	***Chữ ký***

Phần III- DÀNH CHO CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

Phí, lệ phí:	Phê chuẩn số:	Ngày:
Số Séc:	Hóa đơn số:	Thủ quỹ:

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 9.163: CÁC QUY ĐỊNH VỀ SÂN BAY

(a) Tổ chức huấn luyện hàng không phải có sân bay để thực hiện huấn luyện bay với các điều kiện sau đây:

(1) Ít nhất có một đường cất hạ cánh hoặc khu vực cất cánh cho phép tàu bay huấn luyện thực hiện cất cánh và hạ cánh bình thường với trọng tải cất cánh tối đa cho phép dưới các điều kiện sau đây:

(i) Tốc độ gió không lớn hơn 5 knot;

(ii) Nhiệt độ bằng nhiệt độ của tháng nóng nhất trong năm tại khu vực khai thác;

(iii) Có thể khai thác động cơ, càng và cánh tà được thả theo khuyến cáo của nhà sản xuất trong trường hợp áp dụng; và

(iv) Trong trường hợp cất cánh:

(A) Nhẹ nhàng chuyển từ giai đoạn nhấc bánh sang giai đoạn lấy độ cao không cần thêm thao tác nào nữa; và

(B) Tĩnh không tại vệt cất cánh ít nhất là 50 feet.

(2) Ở dưới đất có thể nhìn thấy được thiết bị chỉ hướng gió từ cuối đường cất hạ cánh;

(3) Thiết bị không lưu khi:

(i) Sân bay không có đài kiểm soát khai thác; và

(ii) Không có chỉ dẫn về tốc độ gió và không lưu.

(4) Ngoại trừ quy định trong điểm (5), khoản (a), phải có đèn đường cất hạ cánh cố định nếu sân bay khai thác các chuyến bay huấn luyện vào ban đêm;

(5) Phải có đèn cất hạ cánh không cố định của sân bay hoặc đèn tại nơi đậu thủy phi cơ cho các chuyến bay huấn luyện ban đêm bằng thủy phi cơ nếu được Cục HKVN phê chuẩn.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 9.167: CÁC TRANG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI CÁC KHÓA HUẤN LUYỆN AMT

(a) Người xin cấp hoặc có Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không đối với AMT phải có các trang thiết bị mà Cục HKVN thấy phù hợp với số lượng học viên lớn nhất có thể sử dụng tại mọi thời điểm huấn luyện như sau:

(1) Các phòng học khép kín;

(2) Bố trí cơ sở hạ tầng phù hợp, đảm bảo sự tách biệt của các trang thiết bị với khu vực làm việc, đối với thiết bị tàu bay, dụng cụ huấn luyện, vật tư khí tài và các thiết bị tương tự;

(3) Khu vực phù hợp để vật liệu thực hiện giai đoạn cuối bao gồm sơn tàu bay;

(4) Khu vực phù hợp trang bị các thiết bị tẩy rửa bằng áp suất không khí hoặc các thiết bị làm sạch tương đương khác;

(5) Trang thiết bị phù hợp để nổ máy động cơ;

(6) Khu vực có trang thiết bị phù hợp bao gồm bàn kiểm tra, bàn thử nghiệm, thiết bị kiểm tra để tháo dỡ, sửa chữa hoặc làm vệ sinh và kiểm tra đối với:

(i) Hệ thống đánh lửa, thiết bị điện và các thiết bị khác;

(ii) Bộ chế hòa khí và hệ thống nhiên liệu; và

(iii) Hệ thống thủy lực và hút chân không của tàu bay, động cơ tàu bay và các thiết bị của tàu bay;

(7) Khu vực phù hợp với đầy đủ các trang thiết bị bao gồm bàn kiểm tra, bàn thử nghiệm, thang, kích để thực hiện việc tháo rời, kiểm tra và căn chỉnh các bộ phận của tàu bay;

(8) Khu vực phù hợp với đầy đủ các trang thiết bị bao gồm bàn kiểm tra, bàn thử nghiệm, thang, kích để thực hiện việc tháo rời, kiểm tra và căn chỉnh các bộ phận, động cơ tàu bay.

Phần 10
KHAI THÁC TÀU BAY

CHƯƠNG A: TỔNG QUÁT

10.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa ra các yêu cầu của Việt Nam đối với:

(1) Việc khai thác tàu bay mang đăng ký quốc tịch Việt Nam do các nhân viên hàng không được cấp chứng chỉ ở Việt Nam thực hiện;

(2) Việc khai thác tàu bay mang quốc tịch nước ngoài do Người khai thác có Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (sau đây gọi là người có AOC) của Việt Nam thực hiện;

(3) (được bãi bỏ)[1].

(b) Phần này áp dụng đối với những Người khai thác tàu bay trong:

(1) Công việc trên không;

(2) Vận chuyển hàng không vì mục đích thương mại; hoặc

(3) Hàng không chung.

(c) Phần này áp dụng đối với người lái và những người thực hiện nhiệm vụ theo yêu cầu trong các quy chế này.

(d) Đối với việc khai thác ngoài Việt Nam, tất cả các người lái và Người khai thác Việt Nam phải tuân thủ các yêu cầu nêu trong quy chế này trừ khi việc tuân thủ có thể dẫn tới vi phạm luật pháp nước ngoài nơi tiến hành khai thác.

(e) Khi có một yêu cầu cụ thể chỉ áp dụng đối với một phần cụ thể trong hoạt động hàng không, sẽ có tham chiếu đến phần cụ thể đó, ví dụ "vận tải hàng không thương mại" hoặc "máy bay tuốc-bin phản lực".

---

[1] Điểm này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 1 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

10.003 ĐỊNH NGHĨA [2]

a. Các định nghĩa liên quan đến Phần này được quy định trong Phụ lục 1 Điều 1.007 của Phần 1.

10.005 CHỮ VIẾT TẮT

(a) Các chữ viết tắt sau đây được áp dụng trong Phần này:

(1) AFM (Aircraft Flight Manual) - Tài liệu hướng dẫn 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) ATC (Air Traffic Control) - Kiểm soát không lưu;

(6) CAT (Category) - Hạng;

(7) CG (Center of Gravity) - Trọng tâm;

(8) DH (Decision Height) - Chiều cao quyết định;

(9) ETA (Estimated Time of Arrival) - Thời gian đến dự kiến;

(10) ETOPS (Extended Twin-engine Operations) - Khai thác tầm bay kéo dài đối với tàu bay có 02 động cơ;

(11) FL (Flight Level) - Mực bay;

(12) IFR (Instrument Flight Rules) - Quy tắc bay bằng thiết bị;

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

(14) LOC (Localizer) - Đài hướng (thiết bị định hướng);

(15) LVTO (Low Visibility Take Off) - Cất cánh trong tầm nhìn hạn chế;

(16) kph (kilometer per hour) - km/giờ;

(17) MDA (Minimum Decent Altitude) - Độ cao giảm thấp tối thiểu;

(18) MEA (Minimum En Route Altitude) - Độ cao tối thiểu trên đường bay;

---

[2] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục 10 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

(19) MEL (Minimum Equipment List) - Danh mục thiết bị tối thiểu;

(20) MMEL (Master Minimum Equipment List) - Danh mục thiết bị tối thiểu gốc;

(21) MNPSA (Minimum Navigation Specifications Airspace) - Vùng trời áp dụng tính năng dẫn đường tối thiểu;

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

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

(24) nm (Nautical Mile) - Hải lý;

(25) NOTAM (Notice to Airmen) - NOTAM;

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

(27) RVR (Runway Visibility Range) - Tầm nhìn đường cất hạ cánh;

(28) RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum) - Giảm tiêu chuẩn tối thiểu phân cách cao;

(29) PBE (Protective Breathing Equipment) - Thiết bị bảo vệ thở;

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

(31) F/O (First Officer) - Lái phụ;

(32) SCA (Senior Cabin Attendant)/Purser - Tiếp viên trưởng

(33) SM (Statute Miles) - Dặm bộ;

(34) VFR (Visual Flight Rules) - Quy tắc bay bằng mắt;

(35) VMC (Visual Meteorological Conditions) - Điều kiện khí tượng bay bằng mắt.

10.007 PHÊ CHUẨN ĐẶC BIỆT[3]

a. Người chỉ huy tàu bay chỉ được thực hiện các chuyến bay với các loại hình khai thác đặc biệt khi được Cục HKVN phê chuẩn.

b. Các phê chuẩn đặc biệt được cấp bởi Cục HKVN theo một định dạng cụ thể và chứa đựng tối thiểu các thông tin để chỉ rõ loại hình khai thác đặc biệt được phê chuẩn, các giới hạn áp dụng, thời gian hết hiệu lực (nếu có).

---

[3] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

CHƯƠNG B: CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI TÀU BAY

10.010 DẤU HIỆU ĐĂNG KÝ

(a) Không ai được khai thác tàu bay mang đăng ký quốc tịch Việt Nam trừ khi tàu bay đó mang dấu hiệu đăng ký đúng quy định trong Phần 2.

(b) Không ai được khai thác tàu bay ở Việt Nam trừ khi tàu bay mang dấu hiệu đăng ký phù hợp với quy định trong Phụ ước 7 của ICAO.

10.013 CÁC THÔNG BÁO YÊU CẦU VỀ TÀU BAY

(a) Không ai được khai thác tàu bay mang quốc tịch nước ngoài trong không phận Việt Nam trừ khi:

(1) Đã thông báo bằng văn bản cho Cục HKVN các nội dung sau:

(i) Số đăng ký quốc tịch tàu bay;

(ii) Nhà sản xuất, kiểu loại, và số sê-ri;

(iii) Số loạt tàu bay;

(iv) Sân bay căn cứ của tàu bay;

(v) Họ tên Người khai thác, địa chỉ và số điện thoại giao dịch; và

(vi) Một bản sao giấy bảo hiểm tàu bay còn hiệu lực.

(2) Được Cục HKVN cấp phép bay phù hợp.

10.015 TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY CỦA TÀU BAY DÂN DỤNG

(a) [4]Tàu bay được phép khai thác vận tải hàng không dân dụng khi:

1. Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do quốc gia đăng ký tàu bay cấp còn hiệu lực.

2. Tàu bay được duy trì tình trạng đủ điều kiện bay và đưa vào khai thác theo hệ thống bảo dưỡng được chấp thuận của quốc gia đăng ký.

(b) Người chỉ huy tàu bay phải xác định tàu bay trong điều kiện bay an toàn trước khi cất cánh.

---

[4] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c) Người chỉ huy tàu bay phải dừng chuyến bay càng sớm càng tốt khi xẩy ra tình trạng liên quan đến máy móc, điện hoặc cấu trúc tàu bay có thể làm cho tàu bay không đủ tiêu chuẩn bay.

10.017 CÁC GIỚI HẠN ĐỐI VỚI GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) [5]Tổ chức, cá nhân được chỉ được khai thác tàu bay với các điều kiện sau:

1. Tuân thủ các quy định trong các điều khoản của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hoặc trong tài liệu tương đương do quốc gia đăng ký cấp;

2. Tuân thủ các giới hạn khai thác được phê chuẩn trong Tài liệu hướng dẫn bay của tàu bay;

3. Tuân thủ các giới hạn trọng tải áp dụng trong Giấy chứng nhận tiếng ồn. Đối với các sân bay, đường băng không bị ảnh hưởng bởi sự nhiễu loạn tiếng ồn, Quốc gia tại nơi có sân bay hoặc đường băng đó có thể cho phép khai thác với giới hạn trọng tải khác với giới hạn quy định trong Giấy chứng nhận tiếng ồn của tàu bay.

(b) Không ai được khai thác tàu bay với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt trừ khi Giấy chứng nhận này được cấp cùng với các giới hạn cần thiết.

10.020 THIẾT BỊ VÀ ĐỒNG HỒ TÀU BAY

(a) Không ai được khai thác tàu bay trừ khi tàu bay được trang bị các thiết bị và đồng hồ theo yêu cầu trong Phần 6 phù hợp với loại hình khai thác bay và tuyến đường bay.

10.023 CÁC THIẾT BỊ VÀ ĐỒNG HỒ HỎNG

(a) Không ai được thực hiện cất cánh tàu bay với thiết bị hoặc đồng hồ hỏng, trừ khi được Cục HKVN cho phép.

(b) Không ai được thực hiện cất cánh tàu bay nhiều động cơ với các thiết bị và đồng hồ không hoạt động trừ khi đáp ứng các yêu cầu sau:

(1) Có danh mục thiết bị tối thiểu (MEL) đã được phê chuẩn;

---

[5] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

(2) Được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn MEL để sử dụng cho tàu bay cụ thể và cho người có AOC cụ thể[6];

(3) Danh mục thiết bị tối thiểu được phê chuẩn phải:

(i) Được soạn thảo phù hợp với các giới hạn quy định tại khoản (c) của Điều này;

(ii) Cho phép khai thác tàu bay với một số nhất định thiết bị và đồng hồ không hoạt động.

(iii) [7]Được xây dựng dựa theo bản MMEL hiện hành và được phê chuẩn của Nhà chức trách phù hợp.

(4) Hồ sơ xác định các thiết bị và đồng hồ không hoạt động phải được cung cấp cho người lái;

(5) Tàu bay được khai thác trong phạm vi các điều kiện và giới hạn quy định trong MEL.

(c) Các thiết bị và đồng hồ sau đây có thể không đưa vào MEL:

(1) Thiết bị và đồng hồ đã được quy định riêng biệt trong các yêu cầu về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay khi cấp Giấy chứng nhận loại cho tàu bay và các thiết bị, đồng hồ thiết yếu để khai thác an toàn trong mọi điều kiện;

(2) Các thiết bị và đồng hồ theo yêu cầu của thông báo kỹ thuật bắt buộc phải trong trạng thái hoạt động, trừ khi thông báo kỹ thuật bắt buộc có quy định khác;

(3) Các thiết bị và đồng hồ theo yêu cầu của các loại hình khai thác cụ thể nêu trong các Phần 7, 9, 10, 11, 12 và 23 của Bộ QCATHK[8].

---

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

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

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

(d) Tàu bay có thiết bị và đồng hồ theo yêu cầu không hoạt động chỉ được khai thác khi được Cục HKVN cấp phép bay đặc biệt theo quy định trong Phần 4.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 của Điều 10.023 về giới hạn cụ thể đối với các thiết bị và đồng hồ không hoạt động.

10.025 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN BAY TÀU BAY DÂN DỤNG, CÁC YÊU CẦU VỀ DẤU HIỆU VÀ TÍN HIỆU

(a) Không ai được khai thác tàu bay dân dụng trừ khi trên tàu bay có:

(1) Tài liệu hướng dẫn bay (AFM), tài liệu hướng dẫn bay trực thăng (RFM) hiện hành đã được Cục HKVN phê chuẩn; hoặc

(2) Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay đã được Cục HKVN phê chuẩn cho người có AOC.

(3) Nếu không có AFM hoặc RFM, phải có tài liệu hướng dẫn, các dấu hiệu và đánh dấu, hoặc kết hợp các phương pháp này để cung cấp cho PIC các giới hạn cần thiết phục vụ khai thác an toàn.

(b) [9]Các thông tin nói trên được thể hiện trên tàu bay dưới dạng bảng hiệu, danh mục kiểm tra hoặc kết hợp các biện pháp này với nhau, trong đó phải chứa đựng các giới hạn khai thác đã được Quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn để dễ nhận biết.

(c) Người khai thác tàu bay dân dụng phải cập nhật AFM hoặc RFM, phải thực hiện các thay đổi bắt buộc của quốc gia đăng ký.

10.027 YÊU CẦU KIỂM TRA TÀU BAY VÀ THIẾT BỊ

(a) Ngoại trừ những quy định khác của Cục HKVN, không ai được khai thác tàu bay dân dụng Việt Nam trừ khi tàu bay đã được kiểm tra các nội dung sau đây và bằng chứng về việc kiểm tra được mang theo tàu bay:

(1) Kiểm tra định kỳ 12 tháng/lần;

(2) Đối với khai thác thương mại hoặc cho thuê, kiểm tra sau 100 giờ khai thác;

---

[9] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

(3) Đối với khai thác theo quy tắc bay bằng thiết bị (IFR), kiểm tra định kỳ đồng hồ đo độ cao và hệ thống động áp 24 tháng/lần;

(4) Đối với tàu bay được trang bị máy hỏi đáp, kiểm tra định kỳ máy hỏi đáp 12 tháng/lần;

(5) Đối với tàu bay được trang bị máy phát định vị khẩn nguy (ELT), kiểm tra định kỳ ELT 12 tháng/lần; và

(6) Đối với tàu bay IFR, kiểm tra định kỳ đài VOR 30 ngày/lần theo phương pháp quy định của Cục HKVN;

Ghi chú: Tàu bay IFR được bảo dưỡng theo chương trình bảo dưỡng liên tục sẽ có quy định khác không phải là 30 ngày.

(7) Đối với tàu bay được trang bị thiết bị ghi dữ liệu bay và thiết bị ghi âm trong buồng lái, phải thực hiện kiểm tra sự hoạt động và đánh giá các nội dung ghi được nhằm đảm bảo các thiết bị này hoạt động với khoảng cách (interval) quy định của Cục HKVN.

Ghi chú: Các yêu cầu đối với loại hình kiểm tra này được nêu trong Phần 4.

(b) Tàu bay được bảo dưỡng theo chương trình bảo dưỡng thay thế và kiểm tra được Cục HKVN phê chuẩn theo quy định ở Phần 4 có thể không phải ghi kiểm tra hàng năm hoặc kiểm tra sau 100 giờ khai thác trong hồ sơ bảo dưỡng.

Ghi chú: "Chương trình bảo dưỡng và kiểm tra thay thế" có thể bao gồm cả chương trình, hướng dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay theo khuyến cáo của nhà sản xuất tàu bay, hoặc chương trình do Người khai thác soạn thảo và được Cục HKVN phê chuẩn.

10.030 TÀI LIỆU PHẢI MANG THEO TÀU BAY ĐỐI VỚI TẤT CẢ CÁC LOẠI HÌNH KHAI THÁC[10]

a. Tổ chức, cá nhân được khai thác tàu bay dân dụng khi trên tàu bay có các tài liệu hiện hành được phê chuẩn phù hợp với loại hình khai thác thực hiện như sau:

(1) Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch tàu bay;

---

[10] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(2) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay;

(3) Giấy chứng nhận tiếng ồn;

(4) Giấy phép sử dụng thiết bị vô tuyến điện trên tàu bay, nếu được lắp đặt;

(5) Nhật ký kỹ thuật hành trình của tàu bay theo quy định tại Phụ lục 1 của Điều 10.030.

(6) Tài liệu hướng dẫn bay (AFM hoặc RFM);

(7) Danh mục kiểm tra trong điều kiện bình thường, bất thường và khẩn nguy;

(8) Tài liệu hướng dẫn khai thác bay;

(9) Các bảng hoặc đồ thị tính năng, trọng lượng và cân bằng của tàu bay;

(10) Danh sách hành khách, hàng hóa trong trường hợp vận chuyển hành khách, hàng hóa;

(11) Các bản đồ hiện hành phù hợp đối với:

i. Tuyến đường bay dự kiến;

ii. Các tuyến đường mà chuyến bay có thể chuyển hướng một cách hợp lý.

(12) Tài liệu tín hiệu không - địa phục vụ tìm kiếm cứu nạn;

(13) Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự;

(14) Kế hoạch khai thác bay;

(15) Tài liệu hướng dẫn NOTAMS;

(16) Các thông tin khí tượng;

(17) Kế hoạch bay có sử dụng kiểm soát không lưu (ATC);

Các mẫu biểu tuân thủ yêu cầu báo cáo sự cố, tại nạn tàu bay theo quy định.

10.033 TÀI LIỆU BỔ SUNG ÁP DỤNG ĐỐI VỚI CÁC CHUYẾN BAY QUỐC TẾ

(a) Không ai được khai thác quốc tế tàu bay dân dụng trừ khi trên tàu bay có các tài liệu bổ sung cần thiết cho các chuyến bay quốc tế đó, bao gồm:

(1) Tờ khai báo chung;

(2) Danh sách hành khách và các điểm lên và đích xuống của hành khách, nếu áp dụng;

(3) Giấy phép sử dụng thiết bị vô tuyến điện trên tàu bay;

(4) Các phương thức và tín hiệu liên quan đến bay chặn tàu bay;

(5) Giấy chứng nhận tiếng ồn bằng tiếng Anh; và

(6) Các tài liệu khác mà Cục HKVN hoặc các quốc gia liên quan có thể yêu cầu đối với chuyến bay dự định.

Ghi chú: Giấy chứng nhận tiếng ồn phải công bố tiêu chuẩn trong Phụ ước 16, chương 1 của ICAO. Công bố này có thể đưa vào bất kỳ tài liệu nào khác mang theo trên tàu bay và được Cục HKVN phê chuẩn.

10.035 CÁC YÊU CẦU BỔ SUNG VỀ TÀI LIỆU ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI[11]

(a) Tổ chức, cá nhân được khai thác tàu bay dân dụng với mục đích vận tải hàng không thương mại khi các tài liệu hiện hành được phê chuẩn sau đây được mang theo trên tàu bay trong suốt quá trình khai thác:

1. Các phần của tài liệu hướng dẫn khai thác của người có AOC liên quan đến loại hình khai thác thực hiện;

2. Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay (AOM) được quốc gia Người khai thác chấp thuận;

3. Tài liệu MEL được quốc gia Người khai thác phê chuẩn;

4. Bản chứng thực Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (AOC) được phê chuẩn và bản sao các quyền hạn, điều kiện, giới hạn của đội tàu bay khai thác;

5. Danh mục các phương thức tìm kiếm bom;

6. Các hướng dẫn về vị trí ít rủi ro nhất trong trường hợp phát hiện bom;

Các mẫu biểu tuân thủ yêu cầu báo cáo của Nhà chức trách người có AOC.

10.037 TÀU BAY HOẠT ĐỘNG THEO THỎA THUẬN ĐIỀU 83 BIS CỦA CÔNG ƯỚC CHICAGO [12]

---

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

[12] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục 10 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

a. Tàu bay hoạt động theo Thỏa thuận Điều 83 bis của Công ước Chicago (sau đây gọi tắt là: Điều 83 bis) giữa Quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay và Quốc gia người khai thác tàu bay phải mang theo bản sao có chứng thực Bản tóm tắt thỏa thuận ở định dạng điện tử hoặc dạng bản giấy. Khi Bản tóm tắt được cấp khác ngôn ngữ tiếng Anh thì cần phải có bản dịch tiếng Anh đi kèm.

b. Bản tóm tắt Thỏa thuận Điều 83 bis phải được xuất trình tới Giám sát viên an toàn hàng không khi tiến hành kiểm tra tàu bay tại sân nhằm xác định các chức năng, thẩm quyền được chuyển giao theo thỏa thuận từ Quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay tới Quốc gia người khai thác tàu bay.

c. Quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay hoặc Quốc gia người khai thác tàu bay phải gửi bản tóm tắt thỏa thuận cùng với Thỏa thuận Điều 83 bis để đăng ký tới Hội đồng ICAO.

10.039 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH[13]

Chương này đưa ra các yêu cầu đối với người lái nhằm đảm bảo họ đã được huấn luyện và đủ năng lực khai thác bay.

CHƯƠNG C: CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI TỔ LÁI

10.040 THÀNH PHẦN TỔ LÁI

(a) Số lượng và thành phần tổ lái không được ít hơn số lượng và thành phần quy định trong tài liệu hướng dẫn bay hoặc các tài liệu khác liên quan đến Giấy chứng nhận tiêu chuẩn đủ điều kiện bay.

(b) Yêu cầu phải có lái phụ trong khai thác vận tài hàng không thương mại theo IFR, trừ khi được Cục HKVN quy định khác.

(c) Phải có các thành viên tổ lái bổ sung cho số lượng tổ lái tối thiểu quy định trong tài liệu hướng dẫn bay hoặc các tài liệu khác liên quan đến Giấy chứng nhận tiêu chuẩn đủ điều kiện bay khi cần thiết, phù hợp với loại tàu bay sử dụng, loại hình khai thác, nhiệm vụ thực hiện và thời gian bay từ điểm này đến điểm khác đến khi thay đổi tổ lái.

---

[13] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(d) Tổ lái phải có tối thiểu một thành viên có giấy phép dẫn đường bay trong tất cả mọi loại hình khai thác khi Cục HKVN xác định việc dẫn đường là cần thiết để tiến hành an toàn chuyến bay.

(e) [14]Đối với loại tàu bay được thiết kế vị trí riêng biệt dành cho cơ giới trên không, Tổ lái phải bao gồm ít nhất một cơ giới trên không được bố trí tại vị trí làm việc trừ khi nhiệm vụ này do thành viên tổ lái có Giấy phép Cơ giới trên không thực hiện mà không ảnh hưởng đến nhiệm vụ thường lệ.

10.043 NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG: CÁC GIỚI HẠN SỬ DỤNG DỊCH VỤ

(a) Không ai được khai thác tàu bay dân dụng để phục vụ công việc trên không trừ khi người đó đã được huấn luyện loại hình khai thác cụ thể trên loại tàu bay cụ thể sẽ sử dụng.

(b) Không ai được phục vụ như một nhân viên hàng không, cũng không ai được sử dụng một nhân viên hàng không trong vận tải hàng không thương mại trừ khi người đó đã được huấn luyện về loại hình khai thác sẽ thực hiện phù hợp với quy định trong Phần 14.

10.045 GIẤY PHÉP YÊU CẦU ĐỐI VỚI TỔ LÁI

(a) Không ai được thực hiện chức năng người chỉ huy tàu bay (PIC) hoặc các chức năng khác như một thành viên tổ lái yêu cầu của tàu bay dân dụng:

(1) Mang đăng ký quốc tịch Việt Nam, trừ khi người đó có giấy phép phù hợp còn hiệu lực đối với vị trí cụ thể của người lái trên loại tàu bay đó, cùng với Giấy chứng nhận sức khỏe còn hiệu lực;

(2) Mang quốc tịch nước ngoài, trừ khi người đó có giấy phép hiện hành còn hiệu lực đối với loại tàu bay đó do quốc gia đăng ký tàu bay cấp.

(b) Không ai được thực hiện chức năng thành viên tổ lái trên tàu bay quốc tịch nước ngoài do người có AOC Việt Nam khai thác trừ khi người đó được cấp giấy phép cho loại, hạng tàu bay khai thác.

---

[14] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c) [15]Chỉ được thực hiện chức năng của cơ giới trên không, dẫn đường trên không trên tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam khi người đó có giấy phép và năng định phù hợp.

(d) [16]Người chỉ huy của tàu bay được trang bị hệ thống tránh va chạm trên không (ACAS) phải đảm bảo mỗi thành viên tổ lái được huấn luyện phù hợp và sử dụng thành thạo hệ thống tránh va chạm trên không (ACAS). Huấn luyện ACAS được quy định tại Phụ lục 1 Điều 10.045.

10.047 THÔNG BÁO THAY ĐỔI ĐỊA CHỈ TRONG GIẤY PHÉP LÁI TÀU BAY

(a) Không ai được thực hiện các quyền hạn trong giấy phép lái tàu bay do Cục HKVN cấp khi có thay đổi địa chỉ chính thức trong giấy phép mà sau 30 ngày kể từ ngày thay đổi không thông báo cho Cục HKVN các thông tin sau:

(1) Họ và tên đầy đủ;

(2) Số giấy phép lái tàu bay;

(3) Số nhà, tên phố, số hộp PO;

(4) Tỉnh (đối với địa chỉ Việt Nam);

(5) Tỉnh, quốc gia, mã bưu điện (đối với địa chỉ nước ngoài);

(6) Số điện thoại (bao gồm cả mã nước).

10.050 GIẤY PHÉP SỬ DỤNG THIẾT BỊ VÔ TUYẾN ĐIỆN

(a) Đối với khai thác quốc tế, trong thành phần tổ lái phải có tối thiểu một thành viên có giấy phép hoặc phê chuẩn sử dụng vô tuyến do quốc gia đăng ký cấp hoặc công nhận hiệu lực cho phép sử dụng loại thiết bị vô tuyến trên tàu bay khai thác.

---

[15] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 8 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[16] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 8 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

10.051 KHẢ NĂNG VỀ NGÔN NGỮ[17]

a. Nhân viên hàng không được thực hiện đàm thoại vô tuyến khi người có giấy chứng nhận tiếng Anh tối thiểu mức 4 theo quy định tại Phần 7 Bộ QCATHK.

b. Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo tất cả thành viên tổ lái phải có Giấy chứng nhận về khả năng tiếng Anh để sử dụng trong đàm thoại, liên lạc bằng vô tuyến.

c. Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo thành viên tổ lái sử dụng ngôn ngữ tiếng Anh trong hoạt động khai thác tàu bay.

d. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo thành viên tổ lái chứng minh được khả năng nói và hiểu tiếng Anh trong sử dụng đàm thoại, liên lạc vô tuyến theo quy định tại Phần 7 Bộ QCATHK.

10.053 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN SỨC KHỎE

(a) Những người sau đây phải có Giấy chứng nhận sức khỏe còn hiệu lực để thực hiện các quyền hạn trong giấy phép hàng không:

(1) Người lái;

(2) Cơ giới trên không;

(3) Dẫn đường bay; và

(b) Không ai được phục vụ trong hoạt động khai thác tàu bay trừ khi người đó có Giấy chứng nhận sức khỏe hàng không còn hiệu lực.

(c) [18](được bãi bỏ).

(d) [19](được bãi bỏ).

---

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

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

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

(e) [20](được bãi bỏ).

10.055 CÁC YÊU CẦU VỀ TRÌNH ĐỘ VÀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI

(a) Người chỉ huy tàu bay và người có AOC, phải đảm bảo giấy phép của mỗi thành viên tổ lái do quốc gia đăng ký tàu bay cấp hoặc công nhận chứa đựng các nội dung thích hợp, năng định loại và năng định hạng, và tất cả các thành viên tổ lái tuân thủ các yêu cầu về kinh nghiệm hiện tại quy định trong Phần này.

Ghi chú: Năng định loại và năng định hạng được quy định trong Phần 7, điều 7.025.

(b) Không ai được khai thác tàu bay hoặc thực hiện các nhiệm vụ yêu cầu phải có giấy phép trên tàu bay trừ khi đã được cấp giấy phép phù hợp với các đặc điểm kỹ thuật quy định trong Phần 7 của Bộ quy chế an toàn hàng không và/hoặc phù hợp với các tiêu chuẩn trong Phụ ước 1 của ICAO cho phép thực hiện các quyền hạn đó trên tàu bay.

10.057 YÊU CẦU VỀ NĂNG ĐỊNH CHỦNG LOẠI, NĂNG ĐỊNH HẠNG VÀ NĂNG ĐỊNH LOẠI

(a) Không ai được thực hiện chức năng PIC trên tàu bay trừ khi người đó có năng định chủng loại, năng định hạng và năng định loại phù hợp (nếu yêu cầu phải có năng định hạng và năng định loại) đối với tàu bay mà mình khai thác, trừ khi chỉ có duy nhất người lái đó trên tàu bay, hoặc:

(1) Người lái đó đang được huấn luyện có sự giám sát của giáo viên hướng dẫn được ủy quyền để được cấp giấy phép lái tàu bay hoặc năng định bổ sung phù hợp với loại tàu bay mà mình khai thác; hoặc

(2) Người lái đó đã được huấn luyện phù hợp với năng định chủng loại, năng định hạng và năng định loại tàu bay (nếu yêu cầu phải có năng định hạng và năng định loại) đối với loại tàu bay sẽ khai thác, và đã được giáo viên hướng dẫn xác nhận.

(b) Người lái không được thực hiện chức năng PIC trên tàu bay có chở người khác, hoặc tàu bay khai thác thương mại hoặc cho thuê, trừ khi người lái đó có năng định chủng loại, năng định hạng và năng định loại tàu bay (nếu yêu cầu phải có năng định hạng và năng định loại) áp dụng đối với tàu bay đó.

---

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

10.060 TRƯỜNG HỢP PHẢI CÓ NĂNG ĐỊNH LOẠI TÀU BAY

(a) Trừ các trường hợp nêu trong khoản (b) dưới dây, không ai được khai thác loại tàu bay dân dụng nào nêu sau đây với chức năng PIC trừ khi trong giấy phép lái tàu bay của người đó đã được chứng nhận cho phép khai thác loại tàu bay này:

(1) Tàu bay lớn, không phải loại khinh khí cầu có động cơ[21].

(2) Máy bay động cơ tuốc-bin[22].

(3) Trực thăng và máy bay có thể cất cánh, hạ cánh thẳng đứng[23].

(4) Tàu bay được cấp Giấy chứng nhận khai thác với tổ lái tối thiểu hai người[24].

(5) Bất kỳ tàu bay nào mà Cục HKVN thấy cần thiết.

(b) Cục HKVN có thể cho phép người lái không có năng định loại được khai thác tàu bay yêu cầu phải có năng định loại trong thời gian tối đa 60 ngày, với điều kiện:

(1) Cục HKVN xác định có thể đạt được mức an toàn tương đương bằng cách thực hiện các giới hạn khai thác quy định trong giấy phép;

(2) Người làm đơn chứng minh không thể tuân thủ quy định tại khoản (a) Điều này đối với 1 chuyến bay hay một loạt các chuyến bay;

(3) Việc khai thác tàu bay:

(i) Chỉ với mục đích bay chuyển sân, bay huấn luyện, bay thử nghiệm hoặc bay kiểm tra thực hành để cấp giấy phép lái tàu bay hoặc năng định;

---

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

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

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

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

(ii) Thực hiện trong lãnh thổ Việt Nam, trừ khi, theo thỏa thuận trước với Cục HKVN, tàu bay chỉ bay đến quốc gia thành viên gần kề để bảo dưỡng;

(iii) Không phải là để bồi thường hoặc cho thuê, trừ khi việc bồi thường hoặc cho thuê đó liên quan đến việc trả tiền do đã sử dụng tàu bay để huấn luyện hoặc kiểm tra thực hành; và

(iv) Chỉ với mục đích chuyên chở các thành viên tổ lái tối thiểu cho chuyến bay.

(4) Nếu mục đích của giấy phép quy định tại Điều này không thể được thực hiện trong giới hạn thời gian cho phép, Cục HKVN có thể cho phép bổ sung thêm thời gian tối đa là 60 ngày.

10.063 YÊU CẦU ĐỐI VỚI NĂNG ĐỊNH BAY BẰNG THIẾT BỊ

(a) Không ai được khai thác tàu bay dân dụng với chức năng PIC trong các điều kiện dưới đây, trừ khi trong giấy phép lái tàu bay của người đó đã được cấp năng định bay bằng thiết bị hoặc năng định người lái vận tải hàng không (không giới hạn ở quy tắc VFR) đối với chủng loại, hạng và loại tàu bay nếu yêu cầu:

(1) Trong điều kiện bay gần mây và tầm nhìn tối thiểu nhỏ hơn tầm nhìn quy định đối với quy tắc bay bằng mắt (VFR);

(2) Trong điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị (IMC);

(3) Khi huấn lệnh của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu (ATS) cho phép khai thác theo quy tắc bay bằng thiết bị (IFR); hoặc

(4) Thực hiện khai thác VFR, đặc biệt vào ban đêm, trong vùng trời hạng G.

(b) Không ai được thực hiện nhiệm vụ với chức năng lái phụ trong các điều kiện quy định tại khoản (a) nói trên khi yêu cầu phải có lái phụ, trừ khi trong giấy phép lái tàu bay của người đó đã được cấp năng định bay bằng thiết bị đối với chủng loại tàu bay đó.

10.065 YÊU CẦU PHÊ CHUẨN KHAI THÁC CATII/III

(a) Trừ các trường hợp nêu tại khoản (b) dưới đây, không ai được thực hiện chức năng thành viên tổ lái trên tàu bay dân dụng trong khai thác CATII/III, ngoại trừ:

(1) Đối với PIC: phải có phê chuẩn khai thác CATII hoặc CATIII còn hiệu lực đối với loại tàu bay đó;

(2) Đối với lái phụ: phải được quốc gia đăng ký cho phép thực hiện chức năng lái phụ trên tàu bay đó khi khai thác CATII/III.

(b) Không yêu cầu phải có phê chuẩn đặc biệt đối với những người lái của người có AOC đã được phê chuẩn khai thác CATII/III trong năng định khai thác, tuy nhiên, tất cả mọi người lái phải đáp ứng các yêu cầu về tiêu chuẩn khai thác CATII/III.

10.067 CÁC YÊU CẦU HUẤN LUYỆN BỔ SUNG ĐỐI VỚI NGƯỜI CHỈ HUY TÀU BAY (PIC)

(a) Không ai được thực hiện chức năng PIC trên tàu bay phức tạp, tàu bay tính năng cao, hoặc tàu bay buồng kín có khả năng bay cao trên 25000 feet so với mặt nước biển trung bình (MSL), hoặc trên tàu bay mà Cục HKVN xác định là phải được huấn luyện loại đặc biệt, trừ khi người đó:

(1) Đã được huấn luyện và được xác nhận đã huấn luyện trên mặt đất và trên không do giáo viên hướng dẫn bay được ủy quyền thực hiện trên loại tàu bay áp dụng, hoặc trên buồng lái giả định được phê chuẩn, hoặc trên thiết bị huấn luyện bay giả định được phê chuẩn đại diện cho loại tàu bay áp dụng, và đã được công nhận là thành thạo và nắm vững hoạt động và các hệ thống của tàu bay đó; và

(2) Đã một lần được giáo viên hướng dẫn bay được ủy quyền xác nhận là đã khai thác thành thạo tàu bay đó trong sổ tay người lái.

(b) Yêu cầu huấn luyện bổ sung khi khai thác tàu bay bánh đuôi. Không ai được thực hiện chức năng PIC trên tàu bay có bánh đuôi, trừ khi người đó:

(1) Đã được giáo viên được ủy quyền huấn luyện bay và xác nhận đã được huấn luyện bay trên tàu bay có bánh đuôi về các thao tác, các phương thức quy định ở điểm (2), khoản (b); và

(2) Được giáo viên hướng dẫn được ủy quyền xác nhận trong nhật ký người lái là đã khai thác thành thạo tàu bay bánh đuôi, bao gồm tối thiểu các lần cất cánh và hạ cánh trong điều kiện bình thường, điều kiện có gió cạnh, hạ cánh bằng bánh (trừ khi nhà sản xuất không cho phép hạ cánh như vậy), và các phương thức bay lại.

10.070 NHẬT KÝ NGƯỜI LÁI TÀU BAY

(a) Người lái phải có hồ sơ xác thực để chứng minh đã qua huấn luyện hàng không và có đủ kinh nghiệm đáp ứng các yêu cầu về cấp giấy phép lái tàu bay và các năng định, hoặc yêu cầu về kinh nghiệm hiện tại.

(b) Người chỉ huy tàu bay phải mang theo nhật ký người lái trên tất cả các chuyến bay hàng không chung quốc tế.

(c) Học viên bay phải mang theo nhật ký người lái cùng với các xác nhận đúng quy định của giáo viên hướng dẫn bay trên tất cả các chuyến bay đơn huấn luyện đường dài.

(d) Người lái phải trình sổ tay người lái khi đại diện được ủy quyền của Cục HKVN hoặc người có thẩm quyền yêu cầu.

10.073 NỘI DUNG NHẬT KÝ NGƯỜI LÁI

(a) Người lái phải ghi các thông tin sau đây đối với mỗi chuyến bay hoặc sau mỗi bài huấn luyện:

(1) Tổng quát:

(i) Ngày, tháng, năm;

(ii) Tổng thời gian bay;

(iii) Địa điểm nơi tàu bay đi và đến, đối với bài huấn luyện: buồng lái giả định được phê chuẩn hoặc thiết bị huấn luyện bay được phê chuẩn, địa điểm tiến hành huấn luyện;

(iv) Loại và nhận dạng của tàu bay, buồng lái giả định được phê chuẩn hoặc thiết bị huấn luyện bay được phê chuẩn;

(v) Họ tên người lái hỗ trợ, nếu yêu cầu.

(2) Chức năng hoặc loại hình huấn luyện của người lái:

(i) Bay đơn;

(ii) Người chỉ huy tàu bay;

(iii) Lái phụ;

(iv) Huấn luyện bay hoặc huấn luyện trên mặt đất do giáo viên hướng dẫn được ủy quyền thực hiện;

(v) Huấn luyện trên buồng lái giả định được phê chuẩn hoặc trên thiết bị huấn luyện bay được phê chuẩn do giáo viên hướng dẫn được ủy quyền thực hiện.

(3) Điều kiện thực hiện chuyến bay:

(i) Ngày hoặc đêm;

(ii) Thiết bị thực tế;

(iii) Điều kiện bay bằng thiết bị giả định trong khi bay, trên buồng lái giả định được Cục HKVN phê chuẩn, hoặc trên thiết bị huấn luyện bay được Cục HKVN phê chuẩn.

10.075 GHI THỜI GIAN BAY VÀ HUẤN LUYỆN[25]

a. [26]Người lái phải ghi Thời gian là phi công (Pilot time) tuân thủ các yêu cầu trong Phụ lục 1 Điều 10.075 về ghi thời gian bay đối với:

1. Thời gian bay huấn luyện và kinh nghiệm để đáp ứng các yêu cầu về cấp Giấy phép và năng định quy định tại Phần 7 của Bộ QCATHK;

2. Tích lũy và kinh nghiệm hiện tại theo quy định tại Phần 10, 11 và 14 của Bộ QCATHK.

10.077 KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA PIC: CẤT CÁNH VÀ HẠ CÁNH

(a) Không ai được thực hiện chức năng PIC trên tàu bay chuyên chở hành khách, trên tàu bay được cấp Giấy chứng nhận phải khai thác với nhiều hơn một thành viên tổ lái, trừ khi trong khoảng thời gian 90 ngày theo lịch trước đó:

(1) Đã thực hiện 3 lần cất cánh và hạ cánh với chức năng là người điều khiển trực tiếp tàu bay trên tàu bay cùng chủng loại, cùng hạng, và cùng loại nếu yêu cầu phải có năng định loại;

(2) Đối với tàu bay bánh đuôi: đã thực hiện 3 lần cất cánh và hạ cánh trên tàu bay có bánh đuôi, với các lần hạ cánh và dừng hẳn;

(3) Đối với khai thác ban đêm: đã thực hiện 3 lần cất cánh và hạ cánh theo quy định tại điểm (1), khoản (a) nói trên vào ban đêm.

---

[25] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[26] Khoản này được sửa đổi theo quy quy định tại Mục 4 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

(b) [27]Chỉ được thực hiện chức năng lái phụ đối với tàu bay loại lớn hoặc động cơ tuốc bin hoặc tàu bay khác được cấp chứng chỉ yêu cầu nhiều hơn một người lái khi người lái đó đã hoàn thành 3 lần cất, hạ cánh theo yêu cầu tại khoản a của Điều này.

(c) [28]Người lái không đáp ứng các yêu cầu kinh nghiệm hiện tại về cất và hạ cánh được quy định tại khoản a Điều này thì phải hoàn tất và đạt yêu cầu trong chương trình huấn luyện lại được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

(d) [29]Có thể đáp ứng các yêu cầu nêu tại các khoản a và b hoặc c nói trên trong buồng lái giả định được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

10.080 KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA NGƯỜI LÁI: KHAI THÁC THEO IFR

(a) Không ai được thực hiện chức năng PIC trong khai thác theo IFR, hoặc trong điều kiện IMC, trừ khi trong thời hạn 6 tháng vừa qua người đó:

(1) Đã thực hiện tối thiểu 6 giờ bay bằng thiết bị, bao gồm tối thiểu 3 giờ bay trên tàu bay cùng loại; và

(2) Đã thực hiện tối thiểu 6 lần tiếp cận bằng thiết bị.

(b) Người lái đã hoàn thành kiểm tra kỹ năng bay bằng thiết bị với đại diện được ủy quyền của Cục HKVN được phép tính mức độ duy trì kinh nghiệm hiện tại về khai thác theo IFR 6 tháng kể từ khi kết thúc kiểm tra.

---

[27] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 13 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[28] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 13 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[29] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 13 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c) [30]Được phép thực hiện chức năng PIC trên tàu bay được áp dụng theo quy định tại Phần 23 Bộ QCATHK khi 07 tháng trước đó đã hoàn thành kiểm tra kỹ năng bằng thiết bị được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

10.381 YÊU CẦU VỀ KHÔNG PHẬN ĐẢM BẢO HOẠT ĐỘNG BAY AN TOÀN [31]

a. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo chuyến bay sẽ không bắt đầu hoặc tiếp tục như kế hoạch trừ khi thông qua mọi phương tiện hợp lý có sẵn chắc chắn rằng không phận chứa tuyến đường dự định từ sân bay khởi hành đến sân bay đến, bao gồm cả sân bay dự định cất cánh, sân bay điểm đến và sân bay dự bị trên đường bay có thể được sử dụng một cách an toàn cho hoạt động theo kế hoạch. Khi có ý định hoạt động trên hoặc gần các khu vực xung đột, người khai thác tàu bay phải tiến hành đánh giá rủi ro và thực hiện các biện pháp giảm thiểu rủi ro thích hợp để đảm bảo chuyến bay an toàn.

10.083 KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA NGƯỜI LÁI ĐỐI VỚI KHAI THÁC BAY HÀNG KHÔNG CHUNG[32]

a. Chỉ được thực hiện chức năng người lái trên tàu bay khi được cấp chứng nhận loại khai thác với nhiều hơn 01 người lái áp dụng cho Phần 23 Bộ QCATHK khi trong 12 tháng trước đó đã đạt yêu cầu trong kỳ kiểm tra kỹ năng trên tàu bay nhiều hơn 01 người lái với người đại diện kiểm tra được ủy quyền của Cục Hàng không Việt Nam.

b. Chỉ được thực hiện chức năng PIC trên tàu bay khi được cấp chứng nhận loại khai thác với 01 người lái khi trong 24 tháng trước đó đã đạt yêu cầu trong đợt xem xét bay với người đại diện kiểm tra được ủy quyền của Cục Hàng không Việt Nam.

---

[30] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 14 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[31] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục 10 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

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

c. Kiểm tra kỹ năng phải bao gồm các thao tác di chuyển máy bay và các phương thức phù hợp với yêu cầu về tiêu chuẩn kiểm tra kỹ năng theo quy định.

10.085 CÁC YÊU CẦU KHÁC ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI[33]

a. Các nhân viên có liên quan đến vận tải hàng không thương mại phải tuân thủ:

1. Các yêu cầu về huấn luyện ban đầu và huấn luyện định kỳ quy định trong Phần 14 Bộ QCATHK.

2. Các yêu cầu trong Phần 15 Bộ QCATHK về thời gian làm nhiệm vụ và thời gian bay tối đa và thời gian nghỉ tối thiểu.

10.087 CÁC QUYỀN HẠN VÀ GIỚI HẠN ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI

(a) Người lái chỉ được thực hiện khai thác trong phạm vi quyền hạn và giới hạn chung của loại giấy phép lái tàu bay còn hiệu lực đã được Cục HKVN cấp.

10.090 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI LÁI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

(a) Khi được huấn luyện và được thừa nhận đối với chủng loại, hạng và loại tàu bay sẽ khai thác, người có giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không có thể:

(1) Thực hiện chức năng PIC (hoặc F/O) trên tàu bay khai thác vận tải hàng không thương mại nhiều người lái khi đã hoàn thành các yêu cầu bổ sung nêu trong Phần 14 Bộ QCATHK[34];

(2) Thực hiện các quyền hạn quy định đối với người lái thương mại;

(3) Không được thực hiện huấn luyện bay trừ khi được ủy quyền cụ thể của Cục HKVN;

(4) Thực hiện các quyền hạn quy định đối với năng định bay bằng thiết bị trên loại tàu bay đó, trừ khi giấy phép lái tàu bay chỉ giới hạn ở khai thác VFR; và

(5) Thực hiện các chức năng của người lái không chuyên, nếu phù hợp.

---

[33] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 16 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[34] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 17 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) [35]Người lái đã có giấy phép lái tàu bay vận tải thương mại nhiều người lái trước đó chỉ được thực hiện khai thác các loại tàu bay khác khi người có giấy phép đáp ứng các yêu cầu quy định trong Điều 7.203.

10.092 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI LÁI CÓ GIẤY PHÉP LÁI MÁY BAY NHIỀU NGƯỜI LÁI[36]

a. Người có giấy phép lái máy bay nhiều người lái có thể thực hiện:

1. Chức năng F/O trên máy bay vận tải thương mại khi yêu cầu khai thác phải có lái phụ;

2. Thực hiện các quyền hạn của năng định bay bằng thiết bị trong khai thác bay nhiều người lái.

b. Người có giấy phép lái máy bay nhiều người lái có thể đề nghị Cục Hàng không Việt Nam thực hiện chức năng PIC trên máy bay một người lái với điều kiện đã hoàn thành các bài tập theo các quy định tại Điều 7.203 khi thực hiện:

1. Các quyền hạn của người lái thương mại;

2. Các quyền hạn năng định thiết bị;

3. Các quyền hạn đối với người lái không chuyên.

c. Cục Hàng không Việt Nam có thể lựa chọn cấp phép một hoặc nhiều năng định loại tàu bay đối với:

1. Giấy phép nhiều người lái;

2. Cấp riêng đối với giấy phép vận tải thương mại hoặc giấy phép người lái không chuyên với các năng định phù hợp.

10.093 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI LÁI THƯƠNG MẠI

(a) Khi được huấn luyện và được thừa nhận đối với chủng loại, hạng và loại tàu bay sẽ khai thác, người có giấy phép lái tàu bay thương mại có thể:

---

[35] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 17 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[36] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 18 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(1) Thực hiện chức năng PIC trên máy bay có tổng trọng lượng tối đa 12.500 lbs hoặc trên trực thăng được chứng nhận khai thác với 1 người lái trong vận tải hàng không thương mại sau khi đã hoàn thành các yêu cầu bổ sung nêu trong Phần 14;

(2) Thực hiện chức năng F/O trên tàu bay vận tải hàng không thương mại sau khi đã hoàn thành các yêu cầu bổ sung nêu trong Phần 14;

(3) Thực hiện chức năng PIC (hoặc F/O) trên tàu bay khai thác công việc trên không với mục đích thương mại hoặc cho thuê;

(4) Không được thực hiện huấn luyện bay trừ khi có giấy phép giáo viên hướng dẫn bay và năng định phù hợp;

(5) Chấp nhận tuyển dụng với chức năng PIC hoặc F/O trên tàu bay của cá nhân hoặc công ty không có Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay; và

(6) Thực hiện các chức năng của người lái không chuyên, nếu phù hợp.

(b) Người có giấy phép lái tàu bay nhiều người lái có thể thực hiện chức năng của:

(1) Lái phụ trên tàu bay yêu cầu phải có lái phụ;

(2) Người chỉ huy tàu bay khi có xác nhận lái tàu bay thương mại trong giấy phép lái tàu bay nhiều người lái.

10.095 QUYỀN HẠN NĂNG ĐỊNH BAY BẰNG THIẾT BỊ

(a) Khi được huấn luyện và được cho phép khai thác theo IFR trên chủng loại và hạng tàu bay sẽ khai thác, người có năng định bay bằng thiết bị có thể thực hiện chức năng người lái trên các chuyến bay theo IFR trong:

(1) Hàng không chung;

(2) Khai thác công việc trên không; và

(3) Vận tải hàng không thương mại với chức năng:

(i) PIC (hoặc F/O) trên tàu bay có tổng trọng lượng tối đa 5700kg sau khi đã hoàn thành các yêu cầu bổ sung nêu trong Phần 14;

(ii) F/O trên tàu bay có tổng trọng lượng tối đa lớn hơn 5700kg sau khi đã hoàn thành các yêu cầu bổ sung nêu trong Phần 14.

(b) [37]Người được phê chuẩn năng định bay bằng thiết bị không được thực hiện những quyền cho phép trên tàu bay nhiều động cơ trừ khi người đó đã chứng tỏ khả năng bay bằng thiết bị trên máy bay nhiều động cơ có một động cơ không hoạt động theo quy định tại Điều 7.113.

(c) [38]Người được phê chuẩn năng định bay bằng thiết bị cho loại máy bay này không được thực hiện quyền bay bằng thiết bị trên loại máy bay khác trừ khi đáp ứng các yêu cầu của từng loại máy bay.

10.097 QUYỀN HẠN VÀ GIỚI HẠN CỦA NGƯỜI LÁI KHÔNG CHUYÊN: THÀNH VIÊN TỔ BAY YÊU CẦU

(a) Khi được huấn luyện và được thừa nhận đối với chủng loại, hạng và loại tàu bay sẽ khai thác, hoặc trong trường hợp là tàu lượn, phương pháp phóng tàu bay từ tàu bay khác, người có giấy phép lái tàu bay không chuyên có thể khai thác tàu bay chuyên chở hành khách hoặc hàng hóa như quy định trong Điều này.

(b) Người lái không chuyên không được thực hiện chức năng thành viên tổ lái yêu cầu trên tàu bay chở hành khách hoặc hàng hóa để lấy tiền hoặc cho thuê, hoặc với mục đích huấn luyện bay.

(c) Người lái không chuyên có thể thực hiện chức năng thành viên tổ lái yêu cầu trên tàu bay liên quan đến việc kinh doanh hoặc chở thuê nếu:

(1) Người lái đó có năng định chủng loại, năng định hạng và năng định loại;

(2) Trong trường hợp bất khả kháng trên chuyến bay thương mại; và

(3) Chuyến bay được thực hiện với mục đích vận tải hàng không thương mại theo quy định trong quy chế này.

---

[37] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 19 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[38] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 19 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(d) Người lái không chuyên có thể nhận tiền công hoặc tiền thưởng có giá trị vì đã đóng góp các chi phí cho chuyến bay, với điều kiện người lái đó không thể trả ít hơn tỷ lệ đóng góp các chi phí cho chuyến bay với hành khách, và với điều kiện các chi phí chỉ liên quan đến nhiên liệu, dầu nhớt hoặc phí thuê tàu bay.

(e) [39]Trước khi thực hiện quyền hạn của người lái máy bay không chuyên vào ban đêm, người có giấy phép phải được hướng dẫn bay đêm với loại tàu bay tương ứng bao gồm cất, hạ cánh và dẫn đường.

(f) [40]Người lái không chuyên có năng định loại tàu lượn có thể thực hiện chức năng của PIC khi đáp ứng các yêu cầu sau:

(1) Có giấy phép đã được công nhận bằng văn bản về kinh nghiệm và phương thức khai thác được sử dụng;

(2) Có tối thiểu 10 giờ bay với chức năng của người lái tàu lượn trong trường hợp có chở theo hành khách.

(g) [41]Người lái không chuyên với năng định loại tàu bay nhẹ hơn không khí chỉ được thực hiện chức năng của PIC trên loại khí cầu (dùng gas hoặc không khí nóng) đã được công nhận bằng văn bản về kinh nghiệm khai thác trên loại khí cầu đó.

10.100 HỌC VIÊN BAY: CÁC GIỚI HẠN CHUNG

(a) Học viên bay không được thực hiện chức năng PIC trên tàu bay:

(1) Chuyên chở hành khách;

(2) Chuyên chở hàng hóa thương mại hoặc chở thuê;

(3) Khai thác với mục đích thương mại hoặc cho thuê;

---

[39] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 20 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[40] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 20 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[41] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 20 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(4) Xúc tiến thương mại;

(5) Khai thác chuyến bay quốc tế trừ khi có những thỏa thuận chung hoặc cụ thể giữa các quốc gia liên quan[42];

(6) Trong chuyến bay có tầm nhìn trên mặt đất nhỏ hơn 9 km (5 dặm bộ) ban ngày;

(7) Khi chuyến bay không thể thực hiện với các vật chuẩn nhìn thấy trên mặt đất; hoặc

(8) Theo cách thức trái với các giới hạn mà giáo viên hướng dẫn bay được phê chuẩn đã ghi trong hồ sơ huấn luyện của học viên bay.

(b) Học viên bay không được thực hiện chức năng thành viên tổ lái yêu cầu trên tàu bay khai thác với nhiều hơn một thành viên tổ lái theo quy định trong Giấy chứng nhận loại hoặc theo quy định đối với loại hình khai thác, trừ khi học viên bay đang được huấn luyện bay do giáo viên hướng dẫn bay được ủy quyền thực hiện trên khí cầu, và trên tàu bay không có ai ngoài thành viên tổ lái yêu cầu trên tàu bay.

10.103 CÁC GIỚI HẠN BAY ĐƠN ĐỐI VỚI HỌC VIÊN BAY

(a) Học viên bay không được bay đơn trên tàu bay trừ khi đã được huấn luyện và đã đáp ứng tất cả các yêu cầu về kiến thức và kỹ năng:

(1) Quy định tại Điều 7.177 Phần 7 đối với bay đơn; và

(2) Quy định tại Điều 7.179 Phần 7 đối với các chuyến bay đơn huấn luyện đường dài; và

(3) Được xác nhận các nội dung trên trong nhật ký người lái.

(b) Học viên bay không được bay đơn trên tàu bay trừ khi trong 90 ngày trước khi thực hiện chuyến bay đã được giáo viên hướng dẫn xác nhận học viên bay đã được huấn luyện trên loại, kiểu của tàu bay sẽ bay đơn.

(1) Trong giấy phép lái tàu bay của học viên bay; và

(2) Trong nhật ký người lái của học viên.

(c) Học viên bay không được khai thác bay đơn ban đêm.

---

[42] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 21 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(d) Học viên bay không được bay đơn huấn luyện đường dài xa hơn 40 km (25 dặm bộ) trừ khi kế hoạch bay đã được giáo viên hướng dẫn bay xem xét và nhật ký người lái của học viên đã được giáo viên hướng dẫn xác nhận đối với chuyến bay theo quy định tại Điều 7.140, Phần 7.

10.105 QUYỀN HẠN VÀ GIỚI HẠN ĐỐI VỚI GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN BAY[43]

a. Giáo viên hướng dẫn bay được ủy quyền trong phạm vi các giới hạn trong giấy phép lái tàu bay, năng định người lái tàu bay và năng định giáo viên bay để thực hiện huấn luyện và xác nhận huấn luyện liên quan đến:

1. Giấy phép học viên bay, bao gồm giám sát bay đơn;

2. Giấy phép lái tàu bay;

3. Giấy phép giáo viên hướng dẫn bay;

4. Giấy phép giáo viên hướng dẫn trên mặt đất;

5. Năng định, chủng loại, hạng hoặc loại tàu bay;

6. Năng định bay bằng thiết bị;

7. Đánh giá chuyến bay, năng định khai thác hoặc yêu cầu về kinh nghiệm hiện tại;

8. Kiểm tra kỹ năng;

9. Kiểm tra kiến thức lý thuyết.

b. Các yêu cầu lưu giữ hồ sơ giáo viên hướng dẫn bay được quy định tại Phụ lục 1 Điều 10.105.

c. Các giới hạn đối với giáo viên hướng dẫn bay được quy định tại Phụ lục 2 Điều 10.105.

d. Ngoại trừ các trường hợp nêu tại Điều này, người có giấy phép giáo viên hướng dẫn bay với năng định phù hợp được phép:

1. Thực hiện huấn luyện theo yêu cầu để học viên bay có thể bay đơn và bay đơn huấn luyện đường dài;

---

[43] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 22 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

2. Xác nhận cho người đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay, giấy phép giáo viên hướng dẫn bay, giáo viên hướng dẫn trên mặt đất và các năng định theo quy định trong Phần này;

3. Xác nhận huấn luyện trong nhật ký người lái;

4. Xác nhận quyền được khai thác bay đơn trong giấy phép học viên bay và sổ tay học viên bay.

e. Các giáo viên hướng dẫn phải:

1. Có Giấy phép và năng định để hướng dẫn với loại máy bay tương ứng;

2. Có Giấy phép và năng định để thực hiện công việc của người chỉ huy của tàu bay theo nội dung hướng dẫn;

3. Được Cục Hàng không Việt Nam cấp về:

i. Giấy phép giáo viên bay;

ii. Chứng nhận quyền hạn của giáo viên bay nêu trong bằng lái.

f. Trong trường hợp hướng dẫn cho người lái thuộc tổ bay nhiều người lái, hướng dẫn viên bay phải đáp ứng tất cả các yêu cầu chuyên môn theo quy định.

g. Người có giấy phép sau đây được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận thực hiện nhiệm vụ hướng dẫn viên bay:

1. Có giấy phép người lái thương mại loại tàu bay nhẹ hơn không khí đã được huấn luyện bay với loại tàu bay này;

2. Có giấy phép người lái vận tải thương mại với loại tàu bay tương ứng, được huấn luyện theo chương trình huấn luyện được phê chuẩn theo Phần 14 Bộ QCATHK;

3. Được huấn luyện phù hợp theo quy định của Phần 9 Bộ QCATHK;

4. Người có giấy phép giáo viên hướng dẫn mặt đất thực hiện công việc theo quyền hạn quy định nêu trong giấy phép.

10.107 QUYỀN HẠN VÀ GIỚI HẠN ĐỐI VỚI CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG

(a) Không ai được thực hiện chức năng cơ giới trên không trên tàu bay mang đăng ký quốc tịch Việt Nam trừ khi người đó có giấy phép cơ giới trên không với các năng định phù hợp.

(b) Người có giấy phép cơ giới trên không với năng định phù hợp được quyền thực hiện các nhiệm vụ của mình trên tàu bay mà trong Giấy chứng nhận loại đòi hỏi phải có cơ giới trên không khi khai thác.

(c) Cơ giới trên không trong khai thác vận tải hàng không thương mại phải được huấn luyện phù hợp với các yêu cầu tại Phần 14.

10.108 QUYỀN HẠN VÀ GIỚI HẠN ĐỐI VỚI DẪN ĐƯỜNG BAY

(a) Không ai được thực hiện chức năng dẫn đường bay trên tàu bay mang đăng ký quốc tịch Việt Nam trừ khi người đó có giấy phép dẫn dường bay với các năng định phù hợp.

(b) Người có giấy phép dẫn đường bay với năng định phù hợp được quyền thực hiện các nhiệm vụ của mình trên tàu bay mà trong Giấy chứng nhận loại đòi hỏi phải có dẫn đường bay khi khai thác.

(c) Cơ giới trên không trong khai thác vận tải hàng không thương mại phải được huấn luyện phù hợp với các yêu cầu tại Phần 14.

CHƯƠNG D: NHIỆM VỤ VÀ TRÁCH NHIỆM CỦA THÀNH VIÊN TỔ BAY

10.110 QUYỀN HẠN VÀ TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHỈ HUY TÀU BAY (PIC)

(a) Người chỉ huy tàu bay phải chịu trách nhiệm đối với việc khai thác và an toàn của tàu bay, an toàn của hành khách và hàng hóa trên tàu bay khi:

(1) Các cửa tàu bay đã đóng, nếu có cửa; và

(2) Tàu bay đã sẵn sàng chuyển động với mục đích cất cánh cho đến khi dừng hẳn sau chuyến bay với các bộ phận lực đẩy chủ yếu đã tắt, các cánh quạt và cánh quay dừng quay.

(b) Người chỉ huy tàu bay là người có quyền hạn cuối cùng đối với việc khai thác tàu bay mà mình chỉ huy.

(c) Người chỉ huy tàu bay, dù trực tiếp điều khiển hay không, phải chịu trách nhiệm đối với việc khai thác tàu bay tuân thủ các quy tắc bay, trừ trường hợp khẩn nguy PIC có thể thực hiện khác với quy tắc bay khi thấy cần thiết để đảm bảo an toàn.

(d) [44]Những quy định của Bộ QCATHK này không làm giảm trách nhiệm của người chỉ huy tàu bay đưa ra phương án xử lý điều khiển chống va chạm dựa trên những chỉ dẫn của hệ thống ACAS.

10.113 CHỈ ĐỊNH PIC TRONG VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI[45]

a. Người chỉ huy tàu bay phải được chỉ định bằng văn bản hoặc máy tính chuyên dụng bởi:

1. Người khai thác vận tải thương mại có AOC;

2. Người khai thác hàng không chung;

3. Những người khai thác quy định theo Phần 23 Bộ QCATHK.

b. PIC phải đảm bảo các thành viên tổ bay được phân công làm nhiệm vụ đã được huấn luyện đúng vị trí yêu cầu và phải có mặt tại vị trí của họ trước khi chuẩn bị chuyến bay.

c. PIC phải đảm bảo các thành viên tổ tiếp viên đã được huấn luyện làm việc đúng vị trí yêu cầu, có mặt tại vị trí của họ trước khi chuẩn bị chuyến bay và phải có tiếp viên trưởng trong trường hợp tổ tiếp viên có nhiều hơn 02 người.

d. Người khai thác tàu bay chỉ được phân công thành viên tổ bay khi đã được huấn luyện thực hiện chức năng, nhiệm vụ:

1. Tại vị trí làm việc của họ theo yêu cầu;

2. Trong tình huống khẩn nguy hoặc thoát hiểm khẩn cấp.

10.114 KIỂM SOÁT KHAI THÁC[46]

a. Người chỉ huy tàu bay phải có trách nhiệm kiểm soát khai thác đối với tất cả các chuyến bay hoạt động hàng không chung và công việc trên không.

---

[44] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 23 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[45] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 24 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[46] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 25 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

b. Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, việc điều hành khai thác tuân thủ theo Phần 16 Bộ QCATHK.

10.115 TUÂN THỦ PHÁP LUẬT CỦA QUỐC GIA LIÊN QUAN

(a) Thành viên tổ bay phải tuân thủ luật pháp, quy định và phương thức của quốc gia nơi khai thác tàu bay.

(b) Thành viên tổ bay khi đi làm nhiệm vụ phải mang theo thẻ thành viên tổ bay do Cục HKVN cấp phù hợp với quy định tại Phụ ước 9 của Công ước Chi-ca-go để tạo điều kiện thuận lợi trong khi làm nhiệm vụ và đáp ứng các yêu cầu của các quốc gia nơi khai thác tàu bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 10.115 để có thêm chi tiết về quy định cấp thẻ thành viên tổ bay.

(c) Nếu tình huống khẩn nguy đe dọa an toàn của tàu bay hoặc người trên tàu bay đòi hỏi phải có hành động vi phạm quy chế và các phương thức địa phương, người chỉ huy tàu bay phải:

(1) Ngay lập tức thông báo cho nhà chức trách phù hợp của địa phương;

(2) Gửi báo cáo về tình huống xẩy ra cho quốc gia nơi xẩy ra sự cố, nếu yêu cầu; và

(3) Gửi một bản sao báo cáo nói trên cho Cục HKVN.

(d) Người chỉ huy tàu bay phải nộp báo cáo quy định tại khoản (c) nói trên theo mẫu quy định cho Cục HKVN trong vòng 10 ngày.

10.117 QUY ĐỊNH VỀ SỨC KHỎE ĐỐI VỚI THÀNH VIÊN TỔ LÁI

(a) Không ai được thực hiện chức năng PIC hoặc các chức năng thành viên tổ lái khác khi thấy tình trạng sức khỏe của mình bị giảm dẫn đến không thể thực hiện một cách an toàn các quyền hạn trong giấy phép lái tàu bay.

(b) Người chỉ huy tàu bay phải chịu trách nhiệm đảm bảo chuyến bay:

(1) Không được bắt đầu nếu bất kỳ thành viên nào của tổ lái bị mất khả năng thực hiện nhiệm vụ vì bất kỳ lý do nào, ví dụ như bị thương, bị ốm, mệt mỏi, bị ảnh hưởng của rượu hoặc thuốc; hoặc

(2) Không được tiếp tục vượt xa hơn sân bay phù hợp gần nhất nếu khả năng thực hiện nhiệm vụ của một thành viên tổ lái bị giảm đáng kể do mệt mỏi, ốm hoặc thiếu ô-xy.

10.120 SỬ DỤNG CÁC CHẤT CÓ ẢNH HƯỞNG ĐẾN NHẬN THỨC VÀ HÀNH VI

(a) Không ai được thực hiện hoặc có ý định thực hiện chức năng thành viên tổ bay trên tàu bay dân dụng:

(1) Trong vòng 8 giờ sau khi uống đồ uống có cồn với độ cồn trong máu vượt quá mức 0,02 % tại thời điểm bắt đầu của thời gian làm nhiệm vụ;

(2) Đang bị ảnh hưởng của cồn; hoặc

(3) Khi đang sử dụng các chất có ảnh hưởng đến trí tuệ có thể làm cho họ không có khả năng thực hiện an toàn và chính xác nhiệm vụ của mình.

(b) Thành viên tổ bay phải chịu sự kiểm tra độ cồn hoặc chất có ảnh hưởng đến nhận thức và hành vi trong máu khi người có thẩm quyền yêu cầu:

(1) Tối đa 8 giờ trước khi thực hiện chức năng thành viên tổ bay;

(2) Ngay sau khi định thực hiện chức năng thành viên tổ bay; hoặc

(3) Ngay sau khi thực hiện chức năng thành viên tổ bay.

Ghi chú: Quy định về giới hạn độ cồn được nêu trong Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(c) Không thành viên tổ bay nào trên tàu bay dân dụng được tự ý sử dụng các chất có ảnh hưởng đến nhận thức và hành vi.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 10.120 về các yêu cầu cụ thể đối với việc kiểm tra độ cồn và các chất ảnh hưởng đến thần kinh.

10.123 VIỆC SỬ DỤNG ĐAI AN TOÀN VÀ DÂY QUÀNG VAI CỦA THÀNH VIÊN TỔ BAY

(a) Mỗi thành viên tổ bay phải thắt dây an toàn khi tàu bay cất và hạ cánh, và bất cứ khi nào ngồi ở vị trí làm việc của mình.

(b) Mỗi thành viên tổ bay khi ngồi tại vị trí làm việc có trang bị dây quàng vai phải thắt dây quàng vai trong suốt giai đoạn cất cánh và hạ cánh.

(c) Người ngồi tại vị trí làm việc có trang bị cả dây an toàn và dây quàng vai phải sử dụng cả 2 loại dây an toàn này trong suốt giai đoạn cất cánh và hạ cánh và phải kết hợp sao cho có thể thực hiện chính xác nhiệm vụ được phân công.

(d) Tại mỗi chỗ ngồi trống có trang bị dây an toàn và dây quàng vai, phải cố định dây an toàn và dây quàng vai sao cho chúng không làm cản trở thành viên tổ

bay trong khi họ thực hiện nhiệm vụ hoặc không làm cản trở lối ra của người trên tàu bay trong trường hợp khẩn nguy.

10.125 THÀNH VIÊN TỔ LÁI TẠI VỊ TRÍ LÀM VIỆC

(a) Mỗi thành viên tổ lái yêu cầu phải ngồi tại vị trí làm việc được phân công trong suốt giai đoạn cất cánh và hạ cánh, và trong các giai đoạn trọng yếu khác của chuyến bay.

(b) [47]Người có AOC phải quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác đảm bảo thường xuyên duy trì ít nhất 02 thành viên tổ lái hoặc 01 thành viên tổ lái và 01 thành viên tổ bay trong buồng lái trong suốt các giai đoạn khác của chuyến bay, trong các trường hợp như sau:

(1) Việc vắng mặt là cần thiết để thực hiện nhiệm vụ của mình liên quan đến khai thác tàu bay;

(2) Việc vắng mặt là cần thiết do nhu cầu sinh lý, với điều kiện phải có một người lái được huấn luyện phù hợp luôn có mặt tại vị trí điều khiển tàu bay; hoặc

(3) Thành viên tổ bay rời vị trí làm việc đi nghỉ ngơi và người lái hết thời gian nghỉ ngơi vào thay thế.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 10.125 về các yêu cầu cụ thể đối với thành viên tổ bay thay thế.

10.127 YÊU CẦU ĐỐI VỚI THIẾT BỊ CỦA THÀNH VIÊN TỔ BAY

(a) Mỗi thành viên tổ bay liên quan đến khai thác bay ban đêm phải có đèn pin tại vị trí làm việc của mình.

(b) Mỗi thành viên tổ lái phải có tại vị trí làm việc của mình danh mục kiểm tra tàu bay với các phương thức trước khi cất cánh, sau cất cánh, trước hạ cánh và các phương thức khẩn nguy.

(c) Mỗi thành viên tổ lái phải có tại vị trí làm việc của mình bản đồ phù hợp về tuyến đường bay dự định và các tuyến đường bay có thể sử dụng khi hoàn cảnh đòi hỏi phải chuyển hướng chuyến bay.

---

[47] Tiêu đề khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 26 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(d) Thành viên tổ lái đeo kính râm khi thực hiện nhiệm vụ thành viên tổ lái phải đảm bảo là loại không phân cực và có màu xám trung tính.

10.130 YÊU CẦU ĐỐI VỚI CÁC TRƯỜNG HỢP MẮT PHẢI ĐIỀU CHỈNH BẰNG KÍNH

(a) Mỗi thành viên tổ lái được đánh giá là đủ điều kiện thực hiện các quyền hạn trong giấy phép lái tàu bay chỉ khi đeo kính điều chỉnh mắt phù hợp hoặc sẵn sàng có kính để đeo ngay khi thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái yêu cầu.

(b) Mỗi thành viên tổ lái được đánh giá là đủ điều kiện thực hiện các quyền hạn trong giấy phép lái tàu bay chỉ khi đeo kính điều chỉnh mắt phù hợp và phải có kính dự phòng khi thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái trong vận tải hàng không thương mại.

(c) Nếu việc điều chỉnh cự ly gần khác với các cự ly đã được kiểm tra để cấp Giấy chứng nhận sức khỏe để thực hiện các công việc phải nhìn bằng mắt trong buồng lái, người làm đơn phải có và sử dụng kính điều chỉnh cự ly khi giám định sức khỏe.

10.133 TUÂN THỦ DANH MỤC KIỂM TRA

(a) [48]Người chỉ huy tàu bay và Người khai thác tàu bay phải đảm bảo tổ bay:

1. Có trong buồng lái danh mục kiểm tra cho từng giai đoạn chuyến bay và các phương án xử lý khẩn nguy;

2. Sử dụng danh mục kiểm tra trước, trong và sau mỗi giai đoạn chuyến bay và các tình huống khẩn nguy.

(b) Tất cả các thành viên tổ lái phải sử dụng danh mục kiểm tra trước, trong và sau tất cả các giai đoạn khai thác và trong trường hợp khẩn nguy nhằm đảm bảo tuân thủ:

(1) Các phương thức khai thác quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay; và

(2) Tài liệu hướng dẫn bay; hoặc

---

[48] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 27 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(3) Các tài liệu khác liên quan đến Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay; và

(4) Các quy định khác trong tài liệu hướng dẫn khai thác.

(c) [49]Việc biên soạn và sử dụng danh mục kiểm tra phải tính đến các nguyên tắc yếu tố con người.

10.135 CÁC THÔNG TIN TÌM KIẾM CỨU NẠN

(a) Đối với tất cả các chuyến bay quốc tế, người chỉ huy tàu bay phải có sẵn trên tàu bay các thông tin thiết yếu về dịch vụ tìm kiếm cứu nạn tại các khu vực dự định khai thác.

(b) [50]Người khai thác tàu bay có liên quan đến yêu cầu của Phần 12 hoặc Phần 23 Bộ QCATHK này phải đảm bảo Người chỉ huy tàu bay nắm vững các thông tin liên quan đến các dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn trong khu vực khai thác của tàu bay.

10.137 XUẤT TRÌNH TÀI LIỆU TÀU BAY VÀ TÀI LIỆU CHUYẾN BAY

(a) Người chỉ huy tàu bay phải xuất trình các tài liệu phải mang theo tàu bay cho người được ủy quyền của Cục HKVN trong thời gian quy định khi được yêu cầu.

10.140 KHÓA CỬA BUỒNG LÁI: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo cửa buồng lái (nếu có) được khóa trong quá trình khai thác vận tải hàng không thương mại chuyên chở hành khách kể từ khi tất cả cửa ngoài đóng sau khi hành khách lên tàu bay cho đến khi các cửa ngoài mở để hành khách xuống tàu bay, ngoại trừ khi cần thiết để người có thẩm quyền vào buồng lái và để thoát hiểm.

---

[49] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 27 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[50] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 28 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) [51]Chỉ được mở cửa buồng lái trong khi bay khi người mở cửa đã quan sát được khu vực cửa để xác định người yêu cầu mở cửa vào buồng lái.

10.143 CHO PHÉP NGƯỜI VÀO BUỒNG LÁI: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Không ai được phép cho bất kỳ người nào vào buồng lái tàu bay khai thác vận tải hàng không thương mại trừ khi người vào buồng lái:

(1) Là thành viên tổ bay khai thác tàu bay;

(2) Là đại diện của Cục HKVN chịu trách nhiệm về cấp chứng nhận, cấp phép, hoặc kiểm tra, nếu yêu cầu phải vào buồng lái để thực hiện nhiệm vụ của mình; hoặc

(3) Được phép vào buồng lái theo quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác.

(b) PIC phải đảm bảo:

(1) Vì lợi ích an toàn, việc cho người vào buồng lái không làm sao nhãng và/hoặc cản trở quá trình khai thác bay; và

(2) Tất cả mọi người trong buồng lái đã được làm quen với các phương thức an toàn liên quan.

10.145 CHO PHÉP GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN VÀO BUỒNG LÁI

(a) Bất kỳ lúc nào khi thực hiện nhiệm vụ kiểm tra của mình, giám sát viên an toàn được Cục HKVN bổ nhiệm phải xuất trình cho PIC thẻ giám sát viên an toàn hàng không do Cục HKVN cấp, và PIC phải cho phép giám sát viên an toàn vào buồng lái tàu bay để thực hiện chức năng kiểm tra một cách liên tục và không hạn chế.

10.147 NHIỆM VỤ TRONG CÁC GIAI ĐOẠN TRỌNG YẾU CỦA CHUYẾN BAY: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Không thành viên nào của tổ lái được thực hiện bất kỳ nhiệm vụ nào trong giai đoạn trọng yếu của chuyến bay ngoại trừ các nhiệm vụ đảm bảo khai thác an toàn tàu bay.

---

[51] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 29 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) Người chỉ huy tàu bay không được cho phép thành viên tổ lái thực hiện bất cứ hoạt động nào trong giai đoạn trọng yếu của chuyến bay có thể làm sao nhãng hoặc cản trở việc thực hiện nhiệm vụ mà họ được giao.

10.150 LIÊN LẠC TRONG BUỒNG LÁI

(a) Mỗi thành viên tổ lái yêu cầu phải sử dụng micro chống ồn hoặc micro quàng cổ để liên lạc với nhau và với dịch vụ không lưu khi ở dưới khu vực chuyển tiếp hoặc ở dưới độ cao 10.000 ft, chọn giá trị thấp hơn.

10.153 ĐIỀU KHIỂN TÀU BAY: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người chỉ huy tàu bay không được cho phép người chưa được huấn luyện đầy đủ thao tác bảng điều khiển tàu bay trong khai thác vận tải hàng không thương mại.

(b) Không ai được điều khiển tàu bay trong quá trình khai thác vận tải hàng không thương mại trừ khi người đó đã được huấn luyện đầy đủ để thực hiện các chức năng của thành viên tổ lái và được người có AOC cho phép.

10.155 TRÁCH NHIỆM ĐỐI VỚI CÁC TÀI LIỆU YÊU CẦU MANG THEO TÀU BAY

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo mang theo tàu bay tất cả các tài liệu quy định đối với từng chuyến bay tại các Điều 10.030, 10.033 và/hoặc 10.035.

(b) [52]Đối với các chuyến bay quốc tế, PIC phải hoàn thiện các tài liệu sau:

1. Nhật ký hành trình, chi tiết từng chuyến bay;

2. Tờ khai chung, cách thức lưu giữ và giao nhận.

10.157 HOÀN THÀNH NHẬT KÝ KỸ THUẬT TÀU BAY: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo tất cả các nội dung trong nhật ký kỹ thuật được hoàn thành tại các thời điểm phù hợp trước, trong và sau chuyến bay.

---

[52] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 30 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

10.160 BÁO CÁO CÁC BẤT THƯỜNG VỀ KỸ THUẬT

(a) Khi kết thúc chuyến bay, PIC phải đảm bảo tất cả các hỏng hóc hoặc nghi ngờ hỏng hóc phát hiện trong chuyến bay được:

(1) Báo cáo bằng văn bản cho Người khai thác tàu bay đối với khai thác hàng không chung;

(2) Ghi vào nhật ký kỹ thuật tàu bay đối với khai thác vận tải hàng không thương mại;

(b) Không ai được cho phép hoặc tham gia khai thác tàu bay trừ khi tất cả các hỏng hóc đã được khắc phục hoặc được trì hoãn phù hợp với MEL đã phê chuẩn hoặc các dữ liệu kỹ thuật của nhà sản xuất trước khi thực hiện chuyến bay.

10.163 BÁO CÁO VỀ VIỆC KHÔNG ĐÁP ỨNG ĐẦY ĐỦ PHƯƠNG TIỆN VÀ THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

(a) Mỗi thành viên tổ bay phải báo cáo ngay lập tức về bất kỳ sự không đáp ứng đầy đủ hoặc bất thường nào của phương tiện hoặc thiết bị trợ giúp dẫn đường phát hiện ra trong quá trình khai thác cho người có trách nhiệm quản lý các phương tiện và thiết bị đó.

10.165 BÁO CÁO THỜI TIẾT VÀ CÁC ĐIỀU KIỆN NGUY HIỂM[53]

a. Tổ lái phải ghi chép và báo cáo các quan sát khí tượng thường lệ trong khi khởi hành, trên đường bay, trong giai đoạn lấy độ cao và các quan sát đặc biệt, bất thường khác trong bất kỳ giai đoạn nào của chuyến bay.

b. Khi làm báo cáo về điều kiện khí tượng trong chuyến bay, người lái phải tuân thủ các phương thức ghi chép và báo cáo những điều quan sát được một cách hợp lý.

c. Người chỉ huy tàu bay phải báo cáo cho cơ quan ATC phù hợp ngay lập tức và đầy đủ các chi tiết liên quan đến an toàn của tàu bay khác, các điều kiện nguy hiểm gặp phải trong khi bay, bao gồm cả các điều kiện sau:

1. Điều kiện thời tiết;

---

[53] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

2. Các hoạt động núi lửa;

3. Bất kỳ báo cáo khác được quy định bởi Cục HKVN.

d. Người chỉ huy tàu bay phải báo cáo các biểu hiện ảnh hưởng tới hiệu suất của hệ thống phanh tàu bay (AIREP) do tình trạng của bề mặt đường cất hạ cánh.

10.167 BÁO CÁO SỰ CỐ

(a) Người chỉ huy tàu bay khai thác thương mại có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3180 kg phải thực hiện báo cáo sự cố, tai nạn tàu bay theo quy định tại Phụ lục 01 và 04 của Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng; và

(b) Báo cáo không lưu: Người chỉ huy tàu bay phải nộp ngay lập tức báo cáo sự cố không lưu khi trong chuyến bay tàu bay gặp nguy hiểm do:

(1) Suýt va chạm vào vật thể hoặc tàu bay khác;

(2) Kiểm soát viên không lưu hoặc thành viên tổ lái thực hiện sai hoặc không tuân thủ các phương thức không lưu; hoặc

(3) Hỏng hóc các thiết bị không lưu.

(c) Báo cáo chim va đập: Trong trường hợp chim gây nguy hiểm hoặc va đập vào tàu bay trong khi bay, PIC phải ngay lập tức:

(1) Thông báo cho trạm mặt đất phù hợp ngay sau khi quan sát thấy có khả năng chim gây nguy hiểm cho tàu bay; và

(2) Trình báo cáo chim va đập ngay sau khi tàu bay hạ cánh.

(d) Báo cáo sự cố do hàng nguy hiểm gây ra: Nếu điều kiện cho phép, người chỉ huy tàu bay phải thông báo về trường hợp khẩn nguy liên quan đến hàng nguy hiểm xẩy ra trong khi bay cho cơ quan ATC phù hợp.

(e) Người chỉ huy tàu bay phải ngay lập tức trình báo cáo cho các nhà chức trách địa phương và cho Cục HKVN sau khi xảy ra hành động can thiệp bất hợp pháp đối với thành viên tổ bay trên tàu bay.

(g) [54]Báo cáo sự cố tự nguyện: mọi thành viên tổ bay phải báo cáo các sự cố, các mối nguy hiểm tiềm ẩn phát sinh trong chuyến bay được quy định chi tiết tại Phần 19 Bộ QCATHK.

10.170 THÔNG BÁO VỀ TAI NẠN

(a) Người chỉ huy tàu bay phải thông báo bằng các phương tiện nhanh nhất có thể cho nhà chức trách phù hợp gần nhất về bất kỳ tai nạn nào xảy ra trên tàu bay dẫn đến chết người hoặc bị thương nặng, hoặc hỏng hóc lớn đối với tàu bay hoặc tài sản trên tàu bay.

(b) Người chỉ huy tàu bay phải trình báo cáo lên Cục HKVN về bất kỳ tai nạn nào xảy ra trên tàu bay mà mình chỉ huy.

(c) [55]Trong trường hợp người lái tàu bay bị mất khả năng làm việc, Người khai thác tàu bay phải thông báo tai nạn này và phải hoàn thành bản báo cáo tai nạn.

10.173 HOẠT ĐỘNG CỦA THIẾT BỊ GHI DỮ LIỆU BAY VÀ THIẾT BỊ GHI ÂM TRONG BUỒNG LÁI

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo các thiết bị ghi của chuyến bay hoạt động liên tục:

(1) Đối với thiết bị ghi dữ liệu bay: Ngay từ khi tàu bay bắt đầu lăn để cất cánh đến khi dừng hoàn toàn sau khi hạ cánh; và

(2) Đối với thiết bị ghi âm trong buồng lái: Ngay từ khi bắt đầu kiểm tra trước khi khởi động động cơ đến khi kết thúc kiểm tra và cố định tàu bay sau chuyến bay.

(b) Người chỉ huy tàu bay không được để thiết bị ghi dữ liệu bay và thiết bị ghi âm trong buồng lái mất khả năng hoạt động, bị tắt hoặc bị xóa trong suốt chuyến bay, trừ khi phải làm như vậy để bảo quản các dữ liệu phục vụ cho việc điều tra sự cố và tai nạn.

---

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

[55] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 32 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c) Trong trường hợp xảy ra sự cố hoặc tai nạn, người chỉ huy tàu bay phải bảo toàn thiết bị ghi dữ liệu bay, thiết bị ghi âm trong buồng lái cùng các dữ liệu ghi được và đảm bảo an toàn cho các thiết bị này để nhà chức trách điều tra tai nạn và sự cố sử dụng theo quy định.

(d) Không được phục hồi hoạt động của các thiết bị ghi chuyến bay khi việc sử dụng chúng chưa được nhà chức trách điều tra xác định.

10.175 THÀNH VIÊN TỔ BAY: CUNG CẤP LƯỢNG Ô-XY TỐI THIỂU VÀ CÁCH SỬ DỤNG

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo có đủ số lượng ô-xy và mặt nạ ô-xy cho các thành viên tổ bay trên các chuyến bay tại các độ cao mà việc thiếu ô-xy có thể làm sút kém khả năng thực hiện nhiệm vụ của các thành viên tổ bay.

(b) Trong bất kỳ tình huống nào lượng ô-xy tối thiểu được cung cấp cũng không được ít hơn lượng ô-xy theo quy định của Cục HKVN.

Ghi chú: Các yêu cầu về cung cấp và sử dụng ô-xy được nêu ở Phần 6 của Bộ quy chế an toàn hàng không.

(c) [56]Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo các thành viên tổ lái khi thực hiện các nhiệm vụ đảm bảo an toàn cho tàu bay trong khi bay liên tục sử dụng thiết bị thở ô-xy khi độ cao ca-bin vượt quá 700 hp (10.000 feet) trong khoảng thời gian nhiều hơn 30 phút hoặc khi độ cao ca bin vượt quá 620 hp (13.000 feet).

(d) Người lái điều khiển tàu bay buồng kín trong khi bay phải đeo và sử dụng mặt nạ ô-xy:

(1) Đối với khai thác hàng không chung: tại mực bay trên FL350, nếu không có người lái thứ 2 tại vị trí làm việc; và

(2) [57](được bãi bỏ)

---

[56] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 33 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[57] Điểm này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 6 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

10.176 SỬ DỤNG QUẦN ÁO CỨU SINH[58]

a. Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại bằng trực thăng trên biển, mọi người đều phải mặc quần áo cứu sinh trong các trường hợp sau:

1. Nhiệt độ trên biển thấp hơn 10 độ C;

2. Thời gian cứu nạn dự kiến vượt quá thời gian cứu nạn đã được tính toán trên cơ sở xem xét yếu tố khu vực và điều kiện khai thác.

b. Tổ lái có thể không tuân thủ các quy định tại khoản a Điều này khi mức cao và cường độ của mặt trời trong môi trường nhiệt độ cao gây nguy hiểm trên sàn hạ cánh.

10.177 THIẾT BỊ ĐIỆN TỬ XÁCH TAY

(a) Người chỉ huy tàu bay và tiếp viên trưởng không được cho phép bất kỳ người nào sử dụng thiết bị điện tử xách tay trên tàu bay có thể làm ảnh hưởng bất lợi đến tính năng của các hệ thống và thiết bị tàu bay, trừ khi:

(1) Đối với khai thác theo IFR không phải là vận tải hàng không thương mại: được người chỉ huy tàu bay cho phép trước khi sử dụng thiết bị này; hoặc

(2) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại: người có AOC xác định các thiết bị có thể được chấp nhận và công bố các thông tin này trong tài liệu hướng dẫn khai thác để các thành viên tổ bay sử dụng; và

(3) Người chỉ huy tàu bay thông báo cho hành khách biết các thiết bị được sử dụng.

(4) Quy trình cung cấp dịch vụ thiết bị điện tử xách tay được quy định chi tiết tại hướng dẫn 340 của ICAO (Cir 340 - ICAO)[59].

---

[58] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 34 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[59] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 35 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

10.178 TÀI LIỆU ĐIỆN TỬ [EFB][60]

a. Người khai thác tàu bay, Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo việc sử dụng tài liệu điện tử trên tàu bay không ảnh hưởng đến các hệ thống của tàu bay, trang thiết bị và các tính năng khai thác.

b. Trường hợp tài liệu điện tử được sử dụng, Người chỉ huy tàu bay, Người khai thác, sở hữu tàu bay phải:

1. Đánh giá mức độ an toàn, rủi ro với từng chức năng của EFB;

2. Xây dựng quy trình sử dụng thiết bị và yêu cầu huấn luyện về chức năng của từng thiết bị và EFB;

3. Phải đảm bảo đầy đủ và sẵn sàng các thông tin chuyến bay cho tổ lái thực hiện chuyến bay một cách an toàn trong trường hợp EFB không hoạt động.

10.180 CHUYÊN CHỞ HÀNG NGUY HIỂM

(a) Không ai được xếp hàng lên tàu bay hoặc ra lệnh xếp hàng lên tàu bay hàng hóa mà mình biết, phải biết hoặc nghi ngờ là hàng nguy hiểm, trừ khi hành động này tuân thủ các yêu cầu nêu tại Phần 18 về chuyên chở hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.

(b) [61]Tổ chức, cá nhân được phép chuyên chở hàng nguy hiểm khi thông tin về hàng hóa được ghi rõ trong kế hoạch bay và được thông báo cho Nhà chức trách tại các sân bay trung chuyển, sân bay đến.

(c) [62]Tổ chức, cá nhân được phép chuyên chở hàng nguy hiểm trên tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam hoặc khai thác tại Việt Nam khi đáp ứng điều kiện sau:

---

[60] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 36 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[61] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 37 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[62] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 37 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(1) Có văn bản cho phép của Cục Hàng không Việt Nam;

(2) Tuân thủ những chỉ dẫn kỹ thuật về chuyên chở hàng nguy hiểm do ICAO ban hành.

10.183 TUÂN THỦ CHƯƠNG TRÌNH AN NINH[63]

a. Người chỉ huy tàu bay phải chịu trách nhiệm về các vấn đề an ninh tàu bay trong quá trình khai thác.

b. Người khai thác tàu bay được thực hiện chuyến bay khi tất cả các yêu cầu về chương trình an ninh của Người khai thác tàu bay được tuân thủ.

c. Người khai thác tàu bay cần thiết lập, duy trì và tuân thủ tài liệu chương trình an ninh phù

10.185 HỒ SƠ THIẾT BỊ KHẨN NGUY, THIẾT BỊ CỨU SINH[64]

a. Chủ sở hữu tàu bay hoặc người thuê tàu bay (trong trường hợp tàu bay thuê) phải đảm bảo duy trì liên lạc với các trung tâm cứu nạn, danh mục các thông tin về khẩn nguy và thiết bị cứu sinh phải được mang theo tàu bay.

b. Thông tin về khẩn nguy và thiết bị cứu sinh cần thiết bao gồm:

1. Số lượng, màu sắc, chủng loại của thuyền cứu sinh;

2. Thông tin thiết bị y tế khẩn nguy;

3. Nước sạch;

4. Chủng loại và tần số của thiết bị khẩn nguy vô tuyến cầm tay.

c. Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo xác định các thông tin đã nêu trực tiếp từ chủ sở hữu tàu bay hoặc Người khai thác tàu bay trước khi thực hiện chuyến bay biển hoặc các khu vực hẻo lánh.

---

[63] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 38 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[64] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 39 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

CHƯƠNG E: TẤT CẢ CÁC LOẠI HÌNH KHAI THÁC CHUYÊN CHỞ HÀNH KHÁCH BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

10.190 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng đối với tất cả các loại hình khai thác chuyên chở hành khách trên tàu bay dân dụng.

(b) Người khai thác tàu bay có số ghế hành khách nhiều hơn 19 phải tuân thủ các yêu cầu bổ sung trong Phần 13.

10.193 CÁC HÀNH VI KHÔNG ĐƯỢC CHẤP NHẬN

(a) Không ai trên tàu bay được gây trở ngại trong việc thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay.

(b) Mỗi hành khách phải thắt dây an toàn khi đèn tín hiệu thắt dây an toàn sáng.

(c) Không ai trên tàu bay được hành động hay không hành động một cách vô ý hay cố ý gây nguy hiểm đến tàu bay, người và tài sản trên tàu bay.

(d) Không ai được trốn hoặc giấu giếm hàng hóa trên tàu bay.

(e) Không ai được hút thuốc khi đèn tín hiệu cấm hút thuốc sáng.

(f) Không ai được hút thuốc trong buồng vệ sinh trên tàu bay.

(g) Không ai được làm hỏng, phá hủy bộ phận phát hiện khói trang bị trong buồng vệ sinh trên tàu bay.

10.195 NẠP NHIÊN LIỆU KHI HÀNH KHÁCH Ở TRÊN TÀU BAY [65]

a. Người chỉ huy tàu bay không được cho phép nạp nhiên liệu lên tàu bay khi hành khách đang lên, đang ở trên hoặc đang xuống tàu bay, trừ khi:

1. Trên tàu bay có nhân viên được huấn luyện sẵn sàng triển khai và chỉ huy việc thoát hiểm;

2. Giữ liên lạc 2 chiều giữa nhân viên được huấn luyện trên tàu bay và nhân viên giám sát nạp nhiên liệu trên mặt đất.

---

[65] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019

b. Trực thăng: không được phép nạp nhiên liệu vào trực thăng với cánh quay đang quay hoặc đã dừng khi:

1. Hành khách đang lên hoặc đang xuống trực thăng;

2. Khi nạp oxy.

c. Người chỉ huy tàu bay phải thực hiện các biện pháp phòng ngừa bổ sung khi sử dụng nhiên liệu khác với nhiên liệu hàng không hoặc khi sử dụng đường ống hở.

d. Người khai thác đề nghị phương thức nạp nhiên liệu khi có khách trên tàu bay phải xây dựng quy trình và các điều kiện cụ thể để thực hiện việc tra nạp.

đ. Không được phép nạp nhiên liệu loại xăng hàng không (AVGAS) hoặc dạng wide-cut hoặc kết hợp các dạng nhiên liệu này khi hành khách trên tàu bay.

e. Chi tiết các điều kiện cho việc nạp nhiên liệu khi có hành khách đang ở trên tàu bay được quy định tại Phụ lục 1 Điều 10.195.

g. Không được phép xả nhiên liệu của trực thăng khi:

1. Có hành khách trên trực thăng;

2. Hành khách đang lên hoặc đang xuống trực thăng;

3. Đang nạp oxy.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 10.195 để có quy định chi tiết cho việc nạp nhiên liệu khi có hành khách đang lên, đang ở trên hoặc đang xuống tàu bay.

10.197 AN TOÀN CHO HÀNH KHÁCH

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo mỗi người trên tàu bay ngồi ở ghế hoặc nằm trên giường đều có dây an toàn hoặc dây quàng vai cá nhân (nếu có) sử dụng đúng quy định khi tàu bay chuyển động trên mặt đất, khi cất cánh và hạ cánh.

(b) Mỗi hành khách phải thắt dây an toàn bất cứ khi nào người chỉ huy tàu bay thấy cần thiết nhằm đảm bảo an toàn, đặc biệt là khi có nhiễu động hoặc khẩn nguy.

(c) Không được sử dụng dây an toàn ở ghế ngồi cho nhiều hơn 1 người tròn 2 tuổi trở lên khi tàu bay cất cánh và hạ cánh.

(d) Tất cả hành lý xách tay phải được xếp gọn gàng khi cất và hạ cánh.

(e) Tất cả mọi hàng hóa chuyên chở trong khoang khách phải được ngăn giữ bằng dây đai hoặc lưới gắn chặt vào khung tàu bay.

(g) [66]Thành viên tổ bay phải nắm rõ và đủ năng lực thực hiện nhiệm vụ khẩn nguy được giao liên quan đến tình huống thoát hiểm khẩn nguy và an toàn cho hành khách.

10.200 HƯỚNG DẪN CHO HÀNH KHÁCH

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo thành viên tổ bay và hành khách, thông qua hướng dẫn bằng lời hoặc bằng các phương pháp khác, được làm quen với vị trí và cách sử dụng các thiết bị an toàn và khẩn nguy sau:

(1) Dây an toàn;

(2) Lối thoát khẩn nguy;

(3) Áo phao;

(4) Thiết bị cung cấp ô-xy; và

(5) Các thiết bị khẩn nguy khác cung cấp cho từng cá nhân sử dụng, bao gồm cả bảng hướng dẫn khẩn nguy.

(b) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo tất cả mọi người trên tàu bay biết vị trí và nguyên tắc sử dụng chung các thiết bị khẩn nguy chủ yếu mang theo trên tàu bay.

Ghi chú: Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại việc hướng dẫn cho hành khách phải bao gồm tất cả các nội dung được Cục HKVN phê chuẩn cho từng loại hình khai thác cụ thể trong tài liệu hướng dẫn khai thác thích hợp.

Ghi chú: Khi việc khai thác vận tải hàng không thương mại đòi hỏi phải có tiếp viên, người chỉ huy tàu bay có thể ủy quyền trách nhiệm này cho tiếp viên, song phải đảm bảo chắc chắn việc hướng dẫn cho hành khách đã được thực hiện trước khi tàu bay cất cánh.

(c) [67]Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại việc hướng dẫn cho hành khách phải bao gồm các nội dung được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn cho từng loại hình khai thác cụ thể trong tài liệu hướng dẫn khai thác thích hợp.

---

[66] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 40 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[67] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 41 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(d) [68]Khi việc khai thác vận tải hàng không thương mại đòi hỏi phải có tiếp viên, người chỉ huy tàu bay có thể ủy quyền trách nhiệm này cho tiếp viên, song phải đảm bảo chắc chắn việc hướng dẫn cho hành khách đã được thực hiện trước khi tàu bay cất cánh.

10.203 HƯỚNG DẪN KHẨN NGUY TRONG KHI BAY

(a) Khi xảy ra trường hợp khẩn nguy trong khi bay, người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo tất cả mọi người trên tàu bay được hướng dẫn các hành động phù hợp với hoàn cảnh khẩn nguy .

(b) Khi việc khai thác vận tải hàng không thương mại đòi hỏi phải có tiếp viên, người chỉ huy tàu bay có thể ủy quyền trách nhiệm này cho tiếp viên, song phải đảm bảo chắc chắn việc hướng dẫn cho hành khách đã được thực hiện đúng.

10.205 Ô-XY CHO HÀNH KHÁCH: CUNG CẤP TỐI THIỂU VÀ CÁCH SỬ DỤNG

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo có đủ số lượng ô-xy và mặt nạ ô-xy cho hành khách trên các chuyến bay tại các độ cao mà việc thiếu ô-xy có thể ảnh hưởng xấu đến hành khách.

(b) [69]Người khai thác tàu bay được thực hiện chuyến bay với độ cao hành trình 700 hpa khi có nguồn cấp ô-xy tối thiểu trên tàu bay như sau:

1. Đối với tàu bay không tăng áp buồng kín:

i. Đảm bảo 10% số lượng hành khách có ô-xy trong 30 phút vào bất kỳ giai đoạn nào trong chuyến bay khi áp suất khoang khách trong khoảng 700 hPa và 620 hPa;

ii. Đảm bảo cho tất cả các giai đoạn chuyến bay khi áp suất khoang khách giảm dưới 620 hPa.

---

[68] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 41 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[69] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 42 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

2. Đối với tàu bay tăng áp buồng kín:

i. Đảm bảo cung cấp cho tất cả hành khách trong trường hợp mất áp suất, áp suất khoang khách giảm xuống dưới 700 hPa;

ii. Khi máy bay khai thác tại độ cao mà áp suất khí quyển giảm xuống dưới 376 hPa;

iii. Khi áp suất khí quyển lớn hơn 376 hPa nhưng không thể giảm xuống một cách an toàn tới 620 hPa trong vòng 04 phút, nguồn cấp phải đảm bảo cho tất cả hành khách trên 10 phút.

3. Các yêu cầu về nguồn cấp ô-xy, hệ thống phân phối được quy định trong Phần 6 Bộ QCATHK.

(c) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo tất cả hành khách sử dụng ô-xy liên tục tại độ cao áp suất ca-bin trên 15.000 feet.

10.207 RƯỢU VÀ MA TÚY

(a) Không ai được cho phép lên tàu bay bất kỳ người nào có biểu hiện say rượu, hoặc người có biểu hiện đang bị ảnh hưởng của ma túy (ngoại trừ bệnh nhân đang được nhân viên y tế chăm sóc).

CHƯƠNG F: KẾ HOẠCH BAY

10.210 NỘP KẾ HOẠCH BAY

(a) Các thông tin liên quan đến chuyến bay dự định hoặc 1 phần của chuyến bay, sẽ cung cấp cho cơ quan dịch vụ không lưu, phải được thể hiện dưới dạng kế hoạch bay.

(b) Trước khi thực hiện khai thác bay, người lái phải lập kế hoạch bay theo VFR hoặc IFR, nếu áp dụng, đối với chuyến bay sau đây:

(1) Bất kỳ chuyến bay nào (hoặc 1 phần của chuyến bay) được cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu;

(2) Bất kỳ chuyến bay nào theo FIR trong vùng trời có tư vấn không lưu;

(3) Bất kỳ chuyến bay nào trong khu vực hoặc vào khu vực xác định, hoặc dọc theo các khu vực chỉ định theo yêu cầu của nhà chức trách ATC phù hợp nhằm tạo

điều kiện dễ dàng cho việc cung cấp thông tin cho chuyến bay, các dịch vụ báo động và tìm kiếm cứu nạn;

(4) Bất kỳ chuyến bay nào trong khu vực hoặc vào khu vực chỉ định, hoặc dọc theo tuyến đường bay chỉ định theo yêu cầu của nhà chức trách ATC phù hợp nhằm tạo điều kiện dễ dàng cho việc hiệp đồng với các đơn vị quân sự hoặc với các cơ sở cung cấp dịch vụ ATC của các quốc gia lân cận nhằm tránh xảy ra khả năng bay chặn với mục đích nhận dạng; và

(5) Tất cả các chuyến bay quốc tế.

(c) Người chỉ huy tàu bay phải nộp kế hoạch bay trước khi khởi hành hoặc trong khi bay cho cơ quan ATC phù hợp, trừ khi đã có thỏa thuận về việc nộp kế hoạch bay lặp lại.

(d) Trừ khi nhà chức trách ATC phù hợp có quy định khác, người lái phải nộp kế hoạch bay cho cơ quan ATC phù hợp:

(1) Tối thiểu 60 phút trước khi khởi hành; hoặc

(2) Nếu nộp trong khi bay, phải nộp vào thời điểm đảm bảo cơ quan không lưu phù hợp nhận được kế hoạch bay tối thiểu 10 phút trước khi tàu bay dự định đến:

(i) Điểm dự định bay vào khu vực vùng trời có kiểm soát hoặc khu vực vùng trời có tư vấn; hoặc

(ii) Điểm cắt ngang đường bay hoặc tuyến đường bay có tư vấn không lưu.

10.213 KẾ HOẠCH BAY SỬ DỤNG KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Không ai được thực hiện cất cánh tàu bay trong vận tải hàng không thương mại khi chưa hoàn thành kế hoạch sử dụng kiểm soát không lưu, ngoại trừ khi được Cục HKVN cho phép.

10.215 NỘI DUNG KẾ HOẠCH BAY

(a) Phải đưa các nội dung sau đây vào kế hoạch bay theo IFR hoặc VFR:

(1) Nhận dạng tàu bay;

(2) Quy tắc bay và loại chuyến bay;

(3) Số và loại tàu bay, loại nhiễu động;

(4) Thiết bị;

(5) Sân bay khởi hành và sân bay dự bị (nếu yêu cầu);

(6) Giờ dự định rời vị trí đỗ;

(7) Tốc độ bay bằng;

(8) Mực bay bằng;

(9) Tuyến đường bay dự kiến;

(10) Sân bay đến và sân bay dự bị, nếu yêu cầu;

(11) Thời gian sử dụng nhiên liệu tối đa;

(12) Tổng số người trên tàu bay;

(13) Thiết bị khẩn nguy và cứu sinh; và

(14) Các thông tin khác.

(b) Dù có được nộp với mục đích gì thì kế hoạch bay vẫn phải chứa đựng các thông tin áp dụng về các khoản mục liên quan, kể cả "sân bay dự bị" trên toàn bộ hoặc một phần tuyến đường bay dự định trong kế hoạch bay.

(c) Ngoài ra, kế hoạch bay còn phải có các thông tin áp dụng về tất cả các khoản mục khác theo yêu cầu của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu ATS hoặc các nội dung mà người nộp kế hoạch bay thấy cần thiết.

Ghi chú: (được bãi bỏ)[70]

10.217 LẬP LẠI KẾ HOẠCH BAY[71]

a. Điểm đến, đường bay chỉ được thay đổi khi kế hoạch bay không lưu đã nộp cho cơ sở không lưu phù hợp trước lúc khởi hành chứa đựng các thông tin liên quan đến việc thay đổi điểm đến, đường bay, kể cả nhiên liệu ước tính để thực hiện chuyến bay.

---

[70] Ghi chú này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 7 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[71] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 43 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

b. Điểm đến trong kế hoạch bay chỉ được thay đổi khi lượng nhiên liệu còn lại trên tàu bay tuân thủ yêu cầu về lượng nhiên liệu cần thiết cho sự thay đổi. Các kế hoạch bay thay đổi phải được thông báo cho các đài kiểm soát không lưu và chỉ được cho phép trong trường hợp bay bằng thiết bị.

10.220 THAY ĐỔI KẾ HOẠCH BAY

(a) Khi thay đổi kế hoạch bay đã nộp của chuyến bay có kiểm soát theo IFR hoặc VFR, người lái phải báo cáo các thay đổi này càng sớm càng tốt cho cơ quan ATC phù hợp.

(b) Đối với các chuyến bay không kiểm soát theo VFR, người chỉ huy tàu bay phải báo cáo các thay đổi lớn trong kế hoạch bay càng sớm càng tốt cho cơ quan ATC phù hợp.

(c) Khi các thông tin được nộp trước khi khởi hành về thời gian sử dụng nhiên liệu tối đa và tổng số người trên tàu bay không chính xác tại thời điểm khởi hành, người chỉ huy tàu bay phải báo cáo về sự thay đổi quan trọng này.

10.223 KẾT THÚC KẾ HOẠCH BAY

(a) Người chỉ huy tàu bay phải báo cáo ngay cho cơ quan ATC phù hợp về việc tàu bay đã hạ cánh xuống sân bay đến bằng phương tiện vô tuyến, thông qua người khác hoặc qua đường truyền dữ liệu, trừ khi ATS tự động đóng kế hoạch bay.

(b) Khi kế hoạch bay đã được nộp cho 1 phần của chuyến bay, nhưng không phải cho giai đoạn đến sân bay đến, người lái phải kết thúc kế hoạch bay đó trên đường bay với cơ quan dịch vụ ATS phù hợp.

(c) Khi tại sân bay đến không có cơ quan dịch vụ ATS, người lái phải liên lạc với cơ quan dịch vụ ATS gần nhất để kết thúc kế hoạch bay càng sớm càng tốt ngay sau khi hạ cánh bằng biện pháp nhanh nhất sẵn có.

(d) Khi biết trước các thiết bị liên lạc tại sân bay dự định đến không được cung cấp đầy đủ và không có các thỏa thuận thay thế về việc thực hiện các bản báo cáo đến trên mặt đất, cần phải thực hiện các biện pháp sau đây:

(1) Ngay trước khi hạ cánh người lái phải chuyển đến cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phù hợp 1 bức điện báo giống như bản báo cáo cho sân bay đến nếu yêu cầu;

(2) Thông thường bức điện văn này phải được chuyển đến trạm hàng không phục vụ cơ quan dịch vụ không lưu chịu trách nhiệm đối với vùng thông báo bay nơi tàu bay khai thác.

(e) Người lái phải đưa vào báo cáo tại sân bay đến các thông tin sau đây:

(1) Số đăng ký quốc tịch của tàu bay;

(2) Sân bay khởi hành;

(3) Sân bay dự định đến (chỉ trong trường hợp hạ cánh chuyển hướng);

(4) Sân bay đến; và

(5) Thời gian đến.

Ghi chú: Khi yêu cầu phải có báo cáo đến, việc không tuân thủ quy định này có thể gây ngắt quãng trong dịch vụ không lưu và phải chịu phí tổn lớn cho việc thực hiện hoạt động tìm kiếm và cứu nạn không cần thiết.

CHƯƠNG G: LẬP KẾ HOẠCH VÀ CHUẨN BỊ BAY

10.230 TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY CỦA TÀU BAY VÀ NHỮNG LƯU Ý VỀ AN TOÀN

(a) Người chỉ huy tàu bay không được thực hiện chuyến bay bằng tàu bay dân dụng trừ khi đáp ứng:

(1) Tàu bay đủ điều kiện bay, được đăng ký đúng và các loại Giấy chứng nhận thích hợp được mang theo trên tàu bay;

(2) Các phương tiện và thiết bị được lắp đặt trên tàu bay phù hợp với tàu bay, có tính đến các điều kiện bay được dự báo trước; và

(3) Các công việc bảo dưỡng cần thiết đã được thực hiện và tàu bay đã được ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng, nếu áp dụng.

(b) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, trước khi thực hiện chuyến bay, người chỉ huy tàu bay phải ký vào nhật ký kỹ thuật của tàu bay để xác nhận rằng chuyến bay đáp ứng các yêu cầu tại khoản (a) của Điều này.

10.233 TÍNH ĐẦY ĐỦ CỦA CÁC TRANG THIẾT BỊ KHAI THÁC

(a) Không ai được thực hiện được chuyến bay trừ khi bằng mọi phương pháp hợp lý đã xác định được rằng các khu vực trên đất liền hoặc trên mặt nước và các trang thiết bị phục vụ chuyến bay để đảm bảo an toàn cho chuyến bay đã được chuẩn bị đầy đủ, bao gồm cả các trang thiết bị liên lạc và dẫn đường.

Ghi chú: Phương pháp hợp lý nghĩa là việc sử dụng tại điểm khởi hành, các thông tin sẵn có đối với người chỉ huy tàu bay thông qua thông tin chính thức của dịch vụ thông tin hàng không hoặc từ các nguồn khác.

10.235 LỰA CHỌN ĐỊA TIÊU CHO CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG MẮT

(a) Không ai được thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng mắt (VFR) trừ khi đã xác định được rằng chuyến bay có thể thực hiện theo chỉ dẫn của các địa tiêu nhìn thấy bằng mắt nằm cách nhau ở cự ly không lớn hơn 110 km (60 hải lý).

10.237 BÁO CÁO VÀ DỰ BÁO THỜI TIẾT

(a) Trước khi thực hiện chuyến bay, người chỉ huy tàu bay phải nghiên cứu làm quen với tất cả các thông tin sẵn có, bao gồm cả thông tin về khí tượng, phù hợp với chuyến bay dự định.

(b) Khi chuẩn bị cho chuyến bay ra khỏi vùng lân cận của nơi khởi hành, và chuẩn bị cho mỗi chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị, người chỉ huy tàu bay phải:

(1) Nghiên cứu kỹ các báo cáo/dự báo thời tiết hiện tại, có tính đến các yêu cầu về nhiên liệu; và

(2) Lập kế hoạch dự bị cho tình huống có thể xảy ra khi chuyến bay không thể hoàn thành theo kế hoạch.

10.240 CÁC GIỚI HẠN VỀ THỜI TIẾT ĐỐI VỚI CÁC CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG MẮT (VFR)

(a) Không ai được thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng mắt trừ khi đã có báo cáo về tình hình khí tượng hiện tại, hoặc kết hợp của các báo cáo và dự báo hiện tại, cho biết điều kiện khí tượng trong suốt tuyến đường bay, hoặc một phần của tuyến đường bay theo quy tắc bay bằng mắt, tại thời điểm thích hợp sẽ cho phép khai thác theo quy tắc bay bằng mắt.

10.243 SÂN BAY ĐẾN CHO CÁC CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ

(a) Với mục đích lập kế hoạch cho các chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị, không ai được thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị trừ khi đã có thông tin cho biết điều kiện thời tiết tại sân bay dự kiến hạ cánh và, nếu yêu cầu, tại ít nhất một sân bay dự bị thích hợp tại thời điểm đến dự kiến, bằng hoặc cao hơn:

(1) Các giá trị trần mây và tầm nhìn tối thiểu đối với phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn sẽ sử dụng; hoặc

(2) Độ cao khai thác tối thiểu, nếu không có phương thức tiếp cận bằng thiết bị, cho phép giảm thấp trong điều kiện VMC xuống sân bay.

(b) [72]Đối với khai thác hàng không chung sử dụng tàu bay thân rộng, động cơ turbo-jet, không được phép:

1. Cất cánh từ sân bay khởi hành trừ khi các điều kiện khí tượng tại sân bay cất cánh thỏa mãn các điều kiện khai thác tối thiểu tại sân bay cất cánh do Người khai thác sân bay công bố;

2. Cất cánh hoặc tiếp tục bay đến thời điểm quyết định thay đổi kế hoạch bay trừ khi tại các sân bay dự định hạ cánh quy định từ Điều 10.145 đến Điều 10.253 báo cáo khí tượng hoặc tổng hợp các báo cáo thời tiết chỉ ra tại thời điểm hạ cánh thỏa mãn các điều kiện khai thác tối thiểu tại sân bay hạ cánh do Người khai thác sân bay công bố.

(c) [73]Đối với khai thác hàng không thương mại: thời tiết tại nơi đến không cần phải bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tiếp cận tối thiểu cho phép thực hiện chuyến

---

[72] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 44 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[73] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 44 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

bay trừ khi sân bay dự bị được chỉ định đáp ứng các tiêu chí lựa chọn về thời tiết cho chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị.

10.245 YÊU CẦU ĐỐI VỚI SÂN BAY DỰ BỊ CHO SÂN BAY ĐẾN ĐỐI VỚI CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ (IFR)[74]

a. Ngoại trừ các quy định tại khoản b, Người khai thác tàu bay chỉ được thực hiện chuyến bay bằng thiết bị khi có ít nhất một sân bay dự bị cho sân bay đến và được ghi trong:

1. Kế hoạch bay ATS;

2. Kế hoạch bay đang khai thác đối với vận chuyển hàng không thương mại.

b. Không yêu cầu phải có sân bay dự bị cho sân bay đến trong các trường hợp sau:

1. Sân bay ở vị trí biệt lập;

2. Trong thời gian bay từ sân bay khởi hành hoặc từ thời điểm thay đổi kế hoạch bay cho đến sân bay hạ cánh có tính toán các điều kiện khí tượng, khai thác liên quan, Người khai thác phải đảm bảo chắc chắn:

i. Khả năng thực hiện tiếp cận, hạ cánh bằng mắt trong điều kiện khí tượng quy định trong khoản d, e Điều này;

ii. Có các đường cất hạ cánh riêng biệt khả dụng vào thời điểm sử dụng sân bay đến và có ít nhất một đường cất hạ cánh cho phép tiếp cận bằng thiết bị.

c. Yêu cầu phải chọn hai sân bay dự bị cho sân bay đến trong kế hoạch khai thác bay và kế hoạch bay không lưu (ATC) cho sân bay đến trong các trường hợp sau:

1. Điều kiện khí tượng vào thời điểm dự kiến hạ cánh thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu của người khai thác được phê chuẩn;

2. Không có thông tin khí tượng.

---

[74] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 45 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

d. Tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn: chỉ được thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị khi có tối thiểu một sân bay dự bị cho sân bay đến trong kế hoạch bay với thông tin về khí tượng hiện hành cho biết các điều kiện khí tượng sau đây sẽ diễn ra tại sân bay đến 01 giờ trước và 01 giờ sau thời gian đến dự kiến của chuyến bay thực hiện tiếp cận bằng thiết bị:

1. Đối với máy bay:

i. Đáy mây phải cao hơn tối thiểu 300 m (1.000 feet) so với độ cao tối thiểu áp dụng cho phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn đối với sân bay đó;

ii. Tầm nhìn tối thiểu cao hơn 4,5 km so với tầm nhìn tối thiểu áp dụng cho phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn.

2. Đối với trực thăng:

i. Đáy mây phải cao hơn tối thiểu 120 m (400 feet) so với độ cao tối thiểu áp dụng cho phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn đối với sân bay đó;

ii. Tầm nhìn tối thiểu cao hơn 1,5 km so với tầm nhìn tối thiểu áp dụng cho phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn.

e. Người khai thác tàu bay được thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị khi có ít nhất 01 sân bay dự bị cho sân bay đến trong kế hoạch bay với thông tin về khí tượng hiện hành cho biết các điều kiện khí tượng sau đây sẽ diễn ra tại sân bay đến 02 giờ trước và 02 giờ sau thời gian đến dự kiến của chuyến bay thực hiện tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn:

1. Đáy mây phải cao hơn tối thiểu 300 m (1.000 feet) so với độ cao tối thiểu thấp nhất trên đường bay trong phạm vi cách sân bay 10 km;

2. Tầm nhìn tại sân bay là 8 km.

10.246 YÊU CẦU BỔ SUNG ĐỐI VỚI CÁC SÂN BAY Ở VỊ TRÍ BIỆT LẬP[75]

a. Người khai thác, Người chỉ huy tàu bay chỉ được thực hiện chuyến bay tới các sân bay ở vị trí biệt lập khi xác định các điểm không quay lại và các điểm này được ghi trong kế hoạch bay.

---

[75] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 46 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

b. Người khai thác, Người chỉ huy tàu bay chỉ được tiếp tục thực hiện chuyến bay qua các điểm không quay lại đến các sân bay ở vị trí biệt lập khi các điều kiện khí tượng, giao thông và khai thác đảm bảo việc hạ cánh an toàn vào thời điểm chuyến bay hạ cánh.

10.247 TIÊU CHÍ LỰA CHỌN SÂN BAY DỰ BỊ CHO CHUYẾN BAY THEO IFR

(a) Nếu tiêu chuẩn tối thiểu đối với sân bay dự bị được công bố, người chỉ huy tàu bay không được chỉ định sân bay dự bị khi lập kế hoạch bay theo quy tắc bay bằng thiết bị trừ khi dự báo thời tiết hiện hành cho biết điều kiện khí tượng tại sân bay dự bị vào thời điểm đến dự tính sẽ bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu công bố đối với sân bay dự bị.

(b) Nếu tiêu chuẩn tối thiểu đối với sân bay dự bị không được công bố, và nếu không có các quy định cấm sử dụng sân bay như là sân bay dự bị cho việc lập kế hoạch chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị, người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo điều kiện khí tượng tại sân bay dự bị vào thời điểm đến dự tính là bằng hoặc cao hơn:

(1) Đối với phương thức tiếp cận chính xác, trần mây ít nhất phải là 180 m (600 feet) và tầm nhìn không ít hơn 3 km (2 dặm anh); hoặc

(2) Đối với phương thức tiếp cận không chính xác, trần mây ít nhất phải là 240 m (800 feet) và tầm nhìn không ít hơn 3 km (2 dặm bộ).

(c) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại - máy bay, người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo điều kiện khí tượng tại sân bay dự bị một giờ trước và một giờ sau thời gian đến dự kiến của chuyến bay dự báo thời tiết bằng hoặc cao hơn:

(1) Đối với tiếp cận CAT II và CAT III, ít nhất là tiêu chuẩn tối thiểu công bố cho CAT I;

(2) Đối với tiếp cận CAT I, ít nhất là tiêu chuẩn tối thiểu công bố cho tiếp cận không chính xác;

(3) Đối với tiếp cận không chính xác, ít nhất là 1000 m cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu công bố cho tiếp cận không chính xác;

(4) Đối với tiếp cận vòng lượn, ít nhất là tiêu chuẩn tối thiểu cho tiếp cận vòng lượn.

(d) [76]Yêu cầu phải chọn 02 sân bay dự bị cho sân bay đến khi điều kiện khí tượng cho các sân bay này phải đáp ứng:

1. Tiêu chuẩn tối thiểu tại sân bay dự bị thứ nhất phải bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu tại sân bay đến;

2. Tiêu chuẩn tối thiểu tại sân bay dự bị thứ hai phải bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu sân bay dự bị thứ nhất.

10.250 SÂN BAY DỰ BỊ NGOÀI KHƠI CHO TRỰC THĂNG

(a) Không ai được chỉ định địa điểm hạ cánh dự bị ngoài khơi khi trực thăng có thể mang theo đủ nhiên liệu để bay về bãi hạ cánh dự bị trên đất liền. Việc lựa chọn các địa điểm hạ cánh dự bị ngoài khơi sẽ là các trường hợp ngoại lệ, nội dung lựa chọn phải được Cục HKVN phê chuẩn, và không được tăng tải thương mại trong điều kiện IMC.

(b) Người lựa chọn địa điểm hạ cánh dự bị ngoài khơi phải tính đến các nội dung sau:

(1) Chỉ được sử dụng địa điểm hạ cánh dự bị ngoài khơi sau khi qua điểm không được quay lại;

(2) Độ tin cậy về mặt cơ khí của hệ thống điều khiển trọng yếu và các thiết bị trọng yếu;

(3) Khả năng hạ cánh với một động cơ hỏng có thể thực hiện tại sân bay dự bị;

(4) Phải đảm bảo có sàn cất hạ cánh;

(5) Thông tin thời tiết tại sàn hạ cánh được lấy từ nguồn được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận;

(6) Đối với khai thác theo quy tắc bay IFR, phải có phương thức tiếp cận bằng thiết bị theo quy định.

Ghi chú: Kỹ thuật hạ cánh quy định trong tài liệu hướng dẫn bay sau khi hỏng hệ thống kiểm soát có thể cản trở việc lựa chọn sàn hạ cánh làm sân bay dự bị.

---

[76] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 47 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

10.253 SÂN BAY DỰ BỊ CHO SÂN BAY CẤT CÁNH ĐỐI VỚI KHAI THÁC VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI[77]

a. Người khai thác, Người chỉ huy tàu bay chỉ được thực hiện chuyến bay khi có sân bay dự bị thích hợp cho sân bay khởi hành ghi trong trong phép bay nếu điều kiện khí tượng tại sân bay, bãi đỗ trực thăng khởi hành thấp hơn giới hạn hạ cánh tối thiểu do Người khai thác tàu bay quy định hoặc tàu bay đó không thể trở về sân bay, bãi đỗ trực thăng khởi hành.

b. Người khai thác phải đảm bảo sân bay dự bị khởi hành phải nằm trong phạm vi tàu bay có thể bay tới từ sân bay, bãi đỗ trực thăng khởi hành trong khoảng thời gian bay tính từ khi tàu bay cất cánh như sau:

1. 01 giờ bay với tốc độ bay bằng ở chế độ một động cơ không làm việc đối với tàu bay hai động cơ và được xác định dựa trên tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay, tính toán với ISA, điều kiện không có gió với khối lượng cất cánh thực tế;

2. 02 giờ bay với tốc độ bay bằng ở chế độ tất cả các động cơ làm việc đối với tàu bay ba hoặc bốn động cơ và được xác định dựa trên tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay, tính toán với ISA, điều kiện không có gió với khối lượng cất cánh thực tế;

3. [78]Với tàu bay được phê chuẩn khai thác kéo dài thời gian bay chuyển hướng (EDTO) nếu các điều kiện về khoảng cách tới sân bay dự bị theo Khoản a và b của điều này không thỏa mãn, sân bay dự bị sẽ phải ở vị trí có khoảng cách nhỏ hơn thời gian bay chuyển hướng tối đa đã được phê chuẩn được tính toán với trọng lượng cất cánh thực tế.

---

[77] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 48 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[78] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

10.255 CỰ LY TỐI ĐA TÍNH TỪ SÂN BAY PHÙ HỢP KHÔNG CÓ PHÊ CHUẨN ETOPS

(a) Trừ khi được Cục HKVN phê chuẩn (phê chuẩn ETOPS), người có AOC không được khai thác máy bay hai động cơ trên tuyến đường bay có điểm cách sân bay phù hợp xa hơn:

(1) Đối với máy bay lớn động cơ tuốc-bin: Khoảng cách bay trong 60 phút với tốc độ bay bằng với một động cơ không hoạt động theo quy định phù hợp với Phụ lục 1 của Điều 10.257, với:

(i) Cấu hình chỗ ngồi hành khách tối đa được phê chuẩn là 20 ghế hoặc hơn; hoặc

(ii) Trọng lượng cất cánh tối đa là 45.360 kg hoặc hơn;

(2) Đối với máy bay động cơ pit-tông:

(i) Khoảng cách bay trong 60 phút với tốc độ bay bằng một động cơ không hoạt động theo quy định phù hợp với Phụ lục 1 của Điều 10.257; hoặc

(ii) 480 km (300 hải lý), chọn giá trị thấp hơn.

10.256 KHOẢNG THỜI GIAN NGĂN NGỪA, CÔ LẬP, DẬP CHÁY TRONG BUỒNG HÀNG[79]

Tổ chức, cá nhân không được phép lập kế hoạch bay với khoảng thời gian chuyển hướng tới sân bay có thể hạ cánh an toàn trên đường bay lớn hơn khoảng thời gian ngăn ngừa, cô lập, dập cháy trong buồng hàng của tàu bay được công bố (trong tài liệu của nhà sản xuất tàu bay) trừ đi biên độ khai thác an toàn 15 phút.

10.257 THỜI GIAN BAY CHUYỂN HƯỚNG TỐI ĐA TỚI SÂN BAY DỰ BỊ TRÊN ĐƯỜNG BAY[80]

a. Tổ chức, cá nhân chỉ được phép khai thác tàu bay bay qua điểm trên đường bay mà từ đó thời gian để tàu bay chuyển hướng tới một sân bay dự bị được chỉ

---

[79] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[80] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

định không vượt quá 60 phút bay bằng hoặc ngưỡng thời gian được Cục HKVN phê chuẩn.

b. Người khai thác thực hiện chuyến bay với thời gian bay lớn hơn 60 phút tính từ một điểm trên đường bay tới sân bay dự bị trên đường bay phải đảm bảo:

1. Đã xác định các sân bay dự bị trên đường bay và cập nhật thông tin xác định sân bay dự bị trên đường bay cho tổ bay bao gồm tình trạng khai thác và điều kiện khí tượng đối với tất cả các loại máy bay.

2. Đối với máy bay hai động cơ tuốc-bin, thông tin cập nhật mới nhất cho tổ bay phải cho thấy điều kiện tại sân bay dự bị trên đường bay đạt hoặc cao hơn điều kiện khai thác tối thiểu tại sân bay do Người khai thác tàu bay thiết lập tại thời điểm dự kiến sử dụng sân bay dự bị đó.

3. Xây dựng các tài liệu sau để khai thác bay chuyển hướng:

(i) Các quy trình kiểm soát khai thác và điều phái bay;

(ii) Các quy trình khai thác;

(iii) Các chương trình huấn luyện.

10.260 KHAI THÁC MỞ RỘNG THỜI GIAN BAY CHUYỂN HƯỚNG[81]

a. Tổ chức, cá nhân chỉ được phép khai thác tàu bay từ 02 động cơ tuốc-bin trở lên trên đường bay khi thời gian bay chuyển hướng từ bất kỳ điểm nào trên đường bay này (được tính toán trong điều kiện khí áp tiêu chuẩn (ISA), trong điều kiện lặng gió tại tốc độ bay bằng với 01 động cơ không hoạt động đối với tàu bay 02 động cơ tuốc-bin hoặc tại tốc độ bay bằng với tất cả các động cơ đều hoạt động đối với tàu bay nhiều hơn 02 động cơ tuốc-bin) tới bất kỳ sân bay dự bị nào trên đường bay không vượt quá ngưỡng thời gian cho phép theo quy định và phê chuẩn của Cục HKVN.

b. Người khai thác tàu bay chỉ được phép khai thác loại hình khai thác mở rộng thời gian bay chuyển hướng với thời gian chuyển hướng tối đa khi được Cục HKVN phê chuẩn trước khi bắt đầu khai thác.

---

[81] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 11 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

c. Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện chuyến bay vượt quá ngưỡng thời gian cho phép khi đã tính toán khả năng sử dụng sân bay dự bị trên đường bay và những thông tin cập nhật cho thấy vào thời điểm sử dụng sân bay dự bị:

1. Có các điều kiện đạt hoặc cao hơn các điều kiện khai thác tối thiểu tại sân bay do Người khai thác tàu bay thiết lập;

2. Nếu có bất cứ yếu tố nào ảnh hưởng tới việc tiếp cận và hạ cánh an toàn trong thời gian khai thác sân bay, Người chỉ huy tàu bay phải xác định và thực hiện theo phương án thay thế.

10.263 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ NHIÊN LIỆU TỐI THIỂU[82]

a. Tổ chức, cá nhân được thực hiện chuyến bay khi đã tính toán lượng nhiên liệu, dầu nhớt và lượng ôxy cần thiết để đảm bảo thực hiện chuyến bay một cách an toàn, bao gồm cả lượng dự trữ được mang theo sử dụng trong những trường hợp xảy ra ngoài kế hoạch.

b. Lượng nhiên liệu tính toán sử dụng tối thiểu phải dựa trên các yếu tố:

1. Các dữ kiện sau: dữ liệu tàu bay hiện thời dựa theo hệ thống tính toán lượng nhiên liệu tiêu thụ hoặc dữ liệu từ nhà sản xuất tàu bay (nếu dữ liệu tàu bay hiện hành không có);

2. Các điều kiện khai thác cho chuyến bay theo kế hoạch bao gồm:

i. Trọng lượng tàu bay;

ii. Thông tin cho người lái;

iii. Báo cáo khí tượng hiện hành hoặc kết hợp với dự báo khí tượng;

iv. Quy trình cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu, những điểm hạn chế và những trì hoãn được báo trước;

v. Các quy trình trong tài liệu hướng dẫn khai thác cho trường hợp mất áp suất trên hành trình;

vi. Khi một động cơ không hoạt động trên hành trình;

---

[82] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 51 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

vii. Ảnh hưởng của những vấn đề bảo dưỡng chưa xử lý hoặc những sai lệch về cấu hình tàu bay;

viii. Các yếu tố gây trì hoãn hạ cánh hoặc làm tăng nhu cầu tiêu thụ nhiên liệu của tàu bay.

10.265 NHIÊN LIỆU TỐI THIỂU CHO CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG MẮT[83]

a. Tàu bay được thực hiện chuyến bay theo VFR khi có đủ nhiên liệu để bay (có tính đến tốc độ gió, các điều kiện thời tiết dự báo và các trường hợp xảy ra ngoài kế hoạch):

1. Đến điểm dự định hạ cánh đầu tiên;

2. Duy trì độ cao hành trình để đạt mức dự trữ nhiên liệu cho hành trình bay tiếp theo trong:

i. Tối thiểu 30 phút bay ban ngày;

ii. Tối thiết 45 phút bay ban đêm.

b. Trực thăng được thực hiện chuyến bay theo VFR khi có đủ nhiên liệu để (có tính đến tốc độ gió, các điều kiện thời tiết dự báo và các trường hợp xảy ra ngoài kế hoạch):

1. Bay đến điểm dự định hạ cánh đầu tiên;

2. Có nhiên liệu dự trữ cho hành trình bay tiếp theo trong 20 phút bay tiếp theo với tốc độ tối đa và đủ nhiên liệu dự phòng cho thời gian bay cộng thêm 10% tổng thời gian bay dự kiến cho các trường hợp có thể phát sinh.

10.266 YÊU CẦU NHIÊN LIỆU CHO CHUYẾN BAY BẰNG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG[84]

---

[83] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 52 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[84] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 53 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

a. Trực thăng được thực hiện chuyến bay bằng thiết bị khi lượng nhiên liệu cho phép thực hiện chuyến bay (có tính các yếu tố gió, thông tin dự báo thời tiết và các tình huống xảy ra):

1. Không có sân bay dự bị để tiếp cận, hạ cánh theo kế hoạch lượng nhiên liệu phải đảm bảo:

i. Dự trữ đủ cho 30 phút bay với vận tốc không đổi ở độ cao 450 m (1.500 ft) so với sân bay trực thăng hoặc khu vực hạ cánh trong điều kiện khí hậu tiêu chuẩn, sau đó tiếp cận và hạ cánh;

ii. Dự trữ thêm cho các tình huống phát sinh.

2. Khi có sân bay dự bị, tiếp cận, tiếp cận hụt tại sân bay hoặc khu vực hạ cánh theo kế hoạch, lượng nhiên liệu phải đảm bảo:

i. Thực hiện chuyến bay và tiếp cận đến sân bay dự bị theo kế hoạch;

ii. Đủ dự trữ nhiên liệu cho 30 phút bay ở vận tốc bay chờ tại độ cao 450 m (1.500 ft) so với sân bay dự bị trong điều kiện thời tiết tiêu chuẩn và sau đó tiếp cận, hạ cánh.

3. Đủ nhiên liệu dự phòng cho các tình huống phát sinh.

4. Khi sân bay trực thăng dự kiến hạ cánh ở vị trí biệt lập hoặc ở khu vực biệt lập, nhiêu liệu phải đủ cho việc bay tới sân bay và sau đó hạ cánh an toàn trên cơ sở tính toán các yếu tố trắc địa, môi trường.

10.267 QUY ĐỊNH VỀ NHIÊN LIỆU ĐỐI VỚI VỚI CHUYẾN BAY IFR ĐỐI VỚI TÀU BAY ĐỘNG CƠ PISTON TRONG KHAI THÁC HÀNG KHÔNG CHUNG[85]

Tổ chức, cá nhân chỉ được thực hiện chuyến bay theo IFR trong khai thác hàng không chung với máy bay động cơ piston khi tàu bay được cung cấp đủ nhiên liệu (có tính đến các báo cáo và dự báo thời tiết và các trường hợp xảy ra ngoài kế hoạch) để:

---

[85] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

1. Bay tới sân bay dự định hạ cánh;

2. Thực hiện tiếp cận bằng thiết bị;

3. Sau đó, có đủ nhiên liệu dự phòng cuối cùng cho ít nhất 45 phút bay bằng.

b. Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện chuyến bay IFR bằng tàu bay động cơ Piston trong khai thác hàng không chung khi có đủ nhiên liệu (có tính đến các dự báo thời tiết và các trường hợp bất thường) để:

1. Bay tới sân bay dự định hạ cánh và thực hiện tiếp cận bằng thiết bị;

2. Sau đó bay tới sân bay dự bị;

3. Sau đó, có đủ nhiên liệu dự phòng cuối cùng cho ít nhất 45 phút bay bằng.

10.268 YÊU CẦU VỀ NHIÊN LIỆU CHO CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI MÁY BAY LOẠI LỚN VÀ ĐỘNG CƠ TUỐC-BIN[86]

a. Tổ chức, cá nhân được thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị với máy bay thân rộng, máy bay động cơ tuốc-bin hoặc khai thác các chuyến bay quốc tế khi việc dự tính nhiên liệu cần thiết cho chuyến bay và quá trình cất cánh, bao gồm:

1. Nhiên liệu để lăn (lượng nhiên liệu dự định tiêu thụ trước khi cất cánh, có tính toán các điều kiện tại sân bay khởi hành và lượng nhiên liệu tiêu thụ cho động cơ phụ (APU));

2. Nhiên liệu cho chặng bay (lượng nhiên liệu tiêu thụ để tàu bay bay từ điểm cất cánh hoặc thời điểm thay đổi kế hoạch bay trên hành trình đến sân bay hạ cánh, sân bay trực thăng có tính toán các điều kiện khai thác quy định tại Điều 10.410);

3. Nhiên liệu dự phòng (lượng nhiên liệu dự phòng cho các yếu tố phát sinh không được dự báo được tính bằng 5% lượng nhiên liệu tiêu thụ trên hành trình hoặc 5% lượng nhiên liệu tiêu thụ cần thiết từ điểm thay đổi kế hoạch bay đến khi hạ cánh, tính toán trên cơ sở mức nhiên liệu tiêu thụ thông thường trên hành trình. Tuy nhiên trong mọi trường hợp không nhỏ hơn lượng tiêu thụ để bay 5 phút với vận tốc bay chờ tại độ cao 450 m (1.500 ft) so với sân bay hạ cánh, sân bay trực thăng trong điều kiện chuẩn).

---

[86] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 55 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

4. Nhiên liệu cho sân bay dự bị cho sân bay hạ cánh phải đảm bảo một trong yêu cầu sau:

i. Trong trường hợp đòi hỏi có sân bay dự bị cho sân bay hạ cánh, lượng nhiên liệu cần thiết phải đảm bảo cho tàu bay:

A. Thực hiện tiếp cận hụt tại sân bay hạ cánh;

B. Lấy lại độ cao hành trình;

C. Thực hiện đường bay yêu cầu;

D. Giảm độ cao tới điểm thực hiện tiếp cận hạ cánh;

E. Thực hiện tiếp cận, hạ cánh tại sân bay dự bị.

ii. Trong trường hợp yêu cầu 02 sân bay dự bị cho sân bay hạ cánh, lượng nhiên liệu phải đủ để thực hiện chuyến bay tới sân bay dự bị cho sân bay hạ cánh yêu cầu mức tiêu thụ nhiên liệu nhiều hơn;

iii. Trong trường hợp không yêu cầu sân bay dự bị cho sân bay hạ cánh, lượng nhiên liệu yêu cầu phải đảm bảo tàu bay bay 15 phút với vận tốc không đổi tại độ cao 450 m (1500 ft) so với sân bay hạ cánh, sân bay trực thăng trong điều kiện tiêu chuẩn;

iv. Trường hợp sân bay dự định hạ cánh ở vị trí biệt lập, lượng nhiên liệu yêu cầu phải đủ thực hiện bay trong 02 giờ với vận tốc hành trình phía trên sân bay hạ cánh có bao gồm dự trữ nhiêu liệu quyết định.

5. Nhiên liệu dự phòng bay chờ là lượng nhiên liệu được tính với trọng lượng hạ cánh dự kiến tại sân bay dự bị cho sân bay đến, sân bay trực thăng hoặc hạ cánh tại sân bay đến (nếu không yêu cầu sân bay dự bị) đảm bảo thực hiện bay trong 30 phút với vận tốc bay chờ tại độ cao 450 m (1.500 ft) trên bề mặt sân bay đến trong điều kiện tiêu chuẩn.

6. Nhiên liệu bổ sung là lượng bổ sung cho lượng nhiên liệu yêu cầu nếu lượng nhiên liệu tối thiểu không đủ:

i. Cho phép tàu bay giảm độ cao và hạ cánh xuống sân bay bay dự bị trong trường hợp hỏng động cơ hoặc mất áp suất (lấy trường hợp đòi hỏi lượng nhiên liệu tiêu thụ nhiều hơn có tính đến việc sự cố xảy ra ở thời điểm trọng yếu nhất trên đường bay):

A. Bay trong 15 phút với vận tốc bay chờ tại độ cao 450 m (1.500 ft) trên sân bay, sân bay trực thăng trong điều kiện tiêu chuẩn;

B. Thực hiện tiếp cận và hạ cánh;

C. Cho phép máy bay được phê chuẩn EDTO khi tuân thủ theo phương thức tính toán lượng nhiện liệu đối với chuyến bay EDTO;

D. Đáp ứng các yêu cầu bổ sung không được đề cập của các mục nêu trên;

7. Nhiên liệu tăng cường theo yêu cầu là lượng nhiên liệu bổ sung theo yêu cầu của người chỉ huy tàu bay.

10.269 NHỮNG THAY ĐỔI, LẬP LẠI KẾ HOẠCH BAY TRONG KHI BAY[87]

a. Người khai thác chỉ được sự dụng nhiên liệu cho các mục đích khác sau khi tàu bay cất cánh với kế hoạch đã lập trước chuyến bay khi có khả năng tái phân tích hoặc điều chỉnh lại kế hoạch khai thác.

b. Tàu bay được phép tiếp tục chuyến bay từ thời điểm thay đổi kế hoạch bay khi việc tái phân tích như đề cập tại khoản a chỉ ra việc tuân thủ của lượng nhiên liệu sử dụng theo yêu cầu tại các Điều 10.263, 10.265, 10.266, 10.267 hoặc Điều 10.268 tương ứng với kiểu, loại tàu bay khai thác.

10.270 QUẢN LÝ NHIÊN LIỆU TRONG KHI BAY[88]

a. Người chỉ huy tàu bay phải duy trì kiểm tra đảm bảo lượng nhiên liệu còn lại trên tàu bay không nhỏ hơn lượng nhiên liệu yêu cầu để bay đến sân bay, sân bay trực thăng đã được lên kế hoạch hạ cánh an toàn có tính toán lượng nhiên liệu dự phòng.

b. Người chỉ huy tàu bay phải thông báo cho ATC khi có tình huống bất thường ảnh hưởng đến việc hạ cánh tại sân bay, sân bay trực thăng nếu lượng

---

[87] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 56 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[88] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 57 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

nhiên liệu còn lại ít hơn lượng nhiên liệu dự trữ cộng thêm lượng nhiên liệu yêu cầu để bay đến sân bay dự bị hoặc sân bay biệt lập.

c. Người chỉ huy tàu bay phải thông báo ATC thông qua việc tuyên bố tình trạng nhiên liệu tối thiểu khi có yêu cầu hạ cánh xuống một sân bay cụ thể. Người chỉ huy tàu bay phải tính toán sự ảnh hưởng của những thay đổi đối với khu vực hạ cánh tại sân bay, sân bay trực thăng tới quá trình hạ cánh với lượng nhiên liệu dự trữ ít hơn.

d. Người chỉ huy tàu bay phải tuyên bố tình trạng khẩn cấp về nhiên liệu bằng việc phát tín hiệu "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" khi tính toán lượng nhiên liệu cần thiết cho việc hạ cánh an toàn tại sân bay, sân bay trực thăng gần nhất ít hơn lượng nhiên liệu dự trữ.

10.273 CHẤT TẢI, TRỌNG LƯỢNG VÀ CÂN BẰNG

(a) Không ai được thực hiện chuyến bay trừ khi tất cả hành lý và hàng hóa xếp lên tàu bay được phân bố đúng quy định và được cố định an toàn, có tính đến ảnh hưởng của trọng tải đến trọng tâm và các giới hạn tải của sàn tàu bay.

(b) Không ai được thực hiện chuyến bay trừ khi việc tính toán trọng tải tàu bay và vị trí trọng tâm cho thấy rằng chuyến bay có thể thực hiện một cách an toàn và tuân thủ theo các giới hạn của tàu bay, có tính đến các điều kiện bay dự kiến.

Ghi chú: Khi người có AOC có người kiểm soát chất tải, người lập kế hoạch chất tải hoặc những người được huấn luyện khác, người chỉ huy tàu bay có thể giao trách nhiệm này cho họ, song vẫn phải đảm bảo các quy trình chất tải được tuân thủ.

(c) Trừ khi được Cục HKVN cho phép khác, việc tính toán trọng lượng và cân bằng phải dựa vào các tài liệu AFM hoặc RFM để xác định trọng tâm, và các giá trị trọng lượng sử dụng cho việc dự tính này phải dựa vào:

(1) Trọng lượng rỗng của tàu bay có được nhờ cân định kỳ tàu bay;

(2) Trọng lượng thực của tổ bay yêu cầu, dụng cụ và hành lý của họ;

(3) Trọng lượng thực của hành khách, hành lý và hàng hóa của họ; và

(4) Trọng lượng thực của nhiên liệu có thể sử dụng mang theo trên tàu bay.

(d) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, không ai được thực hiện chuyến bay trừ khi việc tính toán trọng lượng và cân bằng đã được người được huấn luyện phù hợp thực hiện tuân thủ các yêu cầu bổ sung về trọng lượng và cân bằng trong Phần 17 đối với người có AOC.

10.275 CÁC GIỚI HẠN VỀ TÍNH NĂNG TÀU BAY

(a) Các yêu cầu chi tiết và toàn diện về tính năng tàu bay của quốc gia đăng ký phải là cơ sở cho việc xác định tính năng của tàu bay.

(b) [89]Được phép thực hiện chuyến bay khi việc tính toán tính năng tàu bay trong các giai đoạn chuyến bay cho thấy chuyến bay được thực hiện một cách an toàn, có tính đến các điều kiện chuyến bay và không vượt quá các giới hạn thiết kế khai thác của tàu bay trong tài liệu hướng dẫn bay hoặc các tài liệu tương đương. Những thông tin này phải dựa trên dữ liệu của Nhà sản xuất hoặc các dữ liệu được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận và được quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác.

(c) [90]Được phép thực hiện chuyến bay khi dữ liệu về tính năng tàu bay được sử dụng trong khi bay. Khi sử dụng dữ liệu này phải tính đến cấu hình của tàu bay, các điều kiện môi trường và hoạt động của một hay nhiều hệ thống có thể gây ảnh hưởng bất lợi đối với tính năng tàu bay.

(d) Không ai được thực hiện chuyến bay khi chưa đảm bảo rằng trọng lượng tối đa cho phép đối với chuyến bay không vượt quá trọng lượng cất hoặc hạ cánh tối đa cho phép, không vượt quá các giới hạn tính năng trên đường bay áp dụng hoặc các giới hạn về cự ly hạ cánh, có tính đến:

(1) Điều kiện khu vực cất và hạ cánh sử dụng;

---

[89] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 58 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[90] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 58 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(2) Độ dốc của đường cất hạ cánh sử dụng (chỉ trên đất liền);

(3) Độ cao áp suất;

(4) Nhiệt độ bên ngoài;

(5) Tốc độ gió hiện hành và dự báo; và

(6) Các điều kiện khác (ví dụ khí quyển và cấu hình tàu bay), như độ cao theo mật độ không khí có thể gây ảnh hưởng bất lợi đến tính năng.

(e) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, không ai được thực hiện chuyến bay trừ khi việc tính toán tính năng được các cá nhân đã qua huấn luyện phù hợp thực hiện tuân thủ các yêu cầu bổ sung về tính năng trong Phần 17 đối với người có AOC.

(g) [91]Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại và hoạt động hàng không chung quy theo quy định tại Phần 23 Bộ QCATHK, được phép thực hiện chuyến bay khi việc tính toán tính năng được các cá nhân đã qua huấn luyện phù hợp thực hiện tuân thủ các yêu cầu bổ sung về tính năng trong Phần 17 Bộ QCATHK đối với người có AOC.

10.277 LỆNH ĐIỀU PHÁI ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI[92]

a. Được phép thực hiện một hoặc một loạt chuyến bay theo hệ thống theo dõi bay khi được phép của người được Người khai thác có AOC ủy quyền thực hiện việc kiểm soát hoạt động chuyến bay.

b. Được phép thực hiện một hoặc một loạt chuyến bay chở khách trong vận tải hàng không thương mại thường lệ khi đã được người thực hiện chức năng kiểm soát khai thác của người có AOC cấp phép bay đối với một hoặc nhiều chuyến bay cụ thể.

---

[91] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 58 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[92] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 59 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

c. Được phép thực hiện chuyến bay hoặc một loạt chuyến bay vận chuyển thương mại khi xác định việc tuân thủ các quy định bổ sung trong Phần 16 Bộ QCATHK.

10.280 KẾ HOẠCH BAY KHAI THÁC: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) [93]Được thực hiện chuyến bay khi kế hoạch bay khai thác được người chỉ huy tàu bay hoàn thành và ký.

(b) Người chỉ huy tàu bay chỉ có thể ký kế hoạch bay khai thác khi người chỉ huy tàu bay và người được nhà khai thác ủy quyền thực hiện chức năng kiểm soát khai thác xác định được rằng chuyến bay có thể hoàn thành một cách an toàn.

Ghi chú: Kế hoạch bay khai thác phải bao gồm cả đường bay và tính toán nhiên liệu, có tính đến các yếu tố về khí tượng và các yếu tố dự đoán khác, để đưa tàu bay đến sân bay đến và các sân bay dự bị yêu cầu.

(c) Khi ký kế hoạch bay khai thác, người chỉ huy tàu bay phải tiếp cận với các thông tin áp dụng trong kế hoạch bay về cung cấp nhiên liệu, sân bay dự bị, báo cáo và dự báo thời tiết và NOTAM cho đường bay và sân bay.

(d) Không ai được tiếp tục chuyến bay từ một sân bay trung gian mà không có kế hoạch bay khai thác mới nếu tàu bay đã ở dưới mặt đất hơn 4 tiếng.

10.283 PHÂN PHÁT VÀ LƯU GIỮ TÀI LIỆU LẬP KẾ HOẠCH BAY: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) [94]Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, người chỉ huy tàu bay phải hoàn thành và ký các tài liệu chuẩn bị cho chuyến bay sau đây trước khi thực hiện một hoặc một loạt chuyến bay:

---

[93] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 60 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[94] Tiêu đề khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 61 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(1) Kế hoạch bay khai thác, bao gồm NOTAM, thông tin thời tiết phù hợp, các nội dung lập kế hoạch bay liên quan đến nhiên liệu tối thiểu, tính năng trên đường bay, sân bay đến và sân bay dự bị.

(2) Bảng kê hàng hóa, việc phân bố tải, trọng tâm, trọng lượng cất cánh và hạ cánh, việc tuân thủ các giới hạn về trọng lượng khai thác tối đa, và phân tích tính năng.

(3) Một trang trong nhật ký kỹ thuật áp dụng nếu có hỏng hóc được ghi trong nhật ký sau chuyến bay trước đó, và việc bảo dưỡng hoặc kiểm tra đã được thực hiện hoặc việc xác nhận bảo dưỡng được ký tại sân bay khởi hành.

(b) Không ai được thực hiện cất cánh tàu bay trừ khi bản sao tất cả các tài liệu chuẩn bị cho chuyến bay do người chỉ huy tàu bay ký, được lưu giữ và cung cấp cho đại diện của công ty tại điểm khởi hành, trừ được Cục HKVN phê chuẩn phương pháp lưu giữ khác.

(c) Người chỉ huy tàu bay phải mang theo trên tàu bay bản sao tài liệu quy định tại khoản (a) đến sân bay đến.

(d) [95]Các tài liệu này phải được người có AOC lưu giữ tối thiểu 03 tháng tại địa điểm và bằng phương pháp lưu giữ được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

[95] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 61 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(Xem tiếp Công báo số 371 + 372)

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