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 373 + 374)

Phần 12
PHÊ CHUẨN VÀ GIÁM SÁT NGƯỜI KHAI THÁC

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 12.033: KHAI THÁC BAY BAN ĐÊM VÀ KHAI THÁC BAY TRONG ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG BAY BẰNG THIẾT BỊ (IMC) ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3[118]

Các yêu cầu về khai thác và tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được nêu sau đây nhằm mục đích đảm bảo tính hiệu lực của hồ sơ người đề nghị cấp AOC để khai thác trực thăng hạng 3 trong vận tải hàng không thương mại ban đêm và trong điều kiện IMC:

a. Độ tin cậy của động cơ:

1. Đáp ứng và duy trì tiêu chuẩn đã được phê chuẩn đối với động cơ trực thăng hạng 3 khai thác trong điều kiện IMC.

2. Đáp ứng các tiêu chuẩn được phê chuẩn ban đầu đối với loại động cơ đang khai thác, độ tin cậy phải được chứng minh là có tỷ lệ mất công suất nhỏ hơn một trên 100.000 giờ động cơ dựa trên đánh giá rủi ro.

3. Đáp ứng các tiêu chuẩn phê chuẩn ban đầu đối với loại động cơ mới, quốc gia thiết kế phải đánh giá loại động cơ để chấp thuận khai thác trong điều kiện IMC đối với trực thăng hạng 3 trên cơ sở từng trường hợp một.

4. Duy trì các tiêu chuẩn được phê chuẩn bởi quốc gia thiết kế đảm bảo độ tin cậy động cơ không thay đổi, đáp ứng các yêu cầu về độ tin cậy thông qua quá trình duy trì đủ điều kiện bay.

5. Người khai thác phải chịu trách nhiệm theo dõi xu hướng hoạt động của động cơ.

---

[118] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 51 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

6. Để giảm thiểu khả năng hỏng động cơ trong khi bay, động cơ phải được trang bị:

i. Đối với động cơ tuốc-bin phải có hệ thống đánh lửa tự động kích hoạt lại hoặc kích hoạt bằng tay liên tục trừ khi Giấy chứng nhận động cơ không yêu cầu phải có hệ thống này có tính đến điều kiện môi trường mà động cơ sẽ được khai thác;

ii. Hệ thống phát hiện mùn kim loại hoặc hệ thống tương đương theo dõi động cơ, hộp truyền động, hộp giảm chấn. Hệ thống này bao gồm cả đồng hồ cảnh báo trong buồng lái;

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

b. Các hệ thống và thiết bị

1. Trực thăng loại 3 được phê chuẩn khai thác ban đêm và trong điều kiện IMC phải được trang bị các thiết bị và hệ thống sau đây nhằm đảm bảo bay và trợ giúp hạ cánh bắt buộc an toàn khi hỏng động cơ trong các điều kiện khai thác cho phép:

i. 02 hệ thống phát điện riêng biệt, mỗi hệ thống phải có khả năng kết hợp liên tục các phụ tải điện trong khi bay cho các đồng hồ, thiết bị và hệ thống sử dụng khi bay đêm và bay trong điều kiện IMC hoặc nguồn điện chính và nguồn ắc quy dự phòng hoặc nguồn điện dự phòng có khả năng cung cấp 150% tải điện của tất cả các dụng cụ và thiết bị yêu cầu để khai thác an toàn trong trường hợp khẩn nguy trong ít nhất 01 giờ;

ii. 01 hệ thống cung cấp điện khẩn nguy cung cấp đủ công suất trong khoảng thời gian cần thiết sau khi mất tất cả nguồn công suất nhằm đảm bảo tối thiểu:

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

B. Duy trì hoạt động của hệ thống thăng bằng trong trường hợp áp dụng;

C. Thả càng trong trường hợp áp dụng;

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

E. Cung cấp công suất cho đèn hạ cánh;

G. Cung cấp công suất cho để khởi động 1 động cơ, nếu áp dụng;

H. Cung cấp công suất cho đồng hồ khí áp vô tuyến.

iii. Trong trường hợp ắc quy được sử dụng như nguồn thứ 02 có thể không yêu cầu nguồn điện dự phòng.

2. Đồng hồ khí áp.

3. Hệ thống lái tự động nếu khai thác 01 người lái. Trong trường hợp này, quốc gia Người khai thác tàu bay phải cân nhắc các giới hạn hoặc điều kiện trong khai thác;

4. Phương tiện để khởi động lại động cơ ít nhất 01 lần;

5. Một hệ thống dẫn đường khu vực được phê chuẩn có khả năng định vị các khu vực hạ cánh thích hợp trong trường hợp khẩn nguy;

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

7. Một hệ thống cảnh báo cháy động cơ.

c. Yêu cầu bảo trì tối thiểu trong vận hành thiết bị

Yêu cầu bảo trì tối thiểu đối trong vận hành thiết bị đối với trực thăng hạng 03 trong điều kiện IMC phải tuân thủ các quy định của Cục Hàng không Việt Nam.

d. Các thông tin trong tài liệu hướng dẫn khai thác:

Tài liệu hướng dẫn khai thác phải bao gồm các giới hạn, phương thức, tình trạng phê chuẩn và các thông tin khác liên quan đến hoạt động khai thác của trực thăng hạng 03 trong điều kiện IMC.

đ. Báo cáo sự cố:

1. Người khai thác được phê chuẩn khai thác trực thăng hạng 03 trong điều kiện IMC phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam các hỏng hóc lớn, các hoạt động sai chức năng hoặc sai sót để Cục Hàng không Việt Nam thông báo cho quốc gia thiết kế về các sự cố này.

2. Cục Hàng không Việt Nam sẽ xem xét các dữ liệu an toàn và theo dõi các thông tin độ tin cậy để có thể đưa ra các biện pháp cần thiết nhằm đảm bảo đạt được mức an toàn dự định.

3. Cục Hàng không Việt Nam sẽ thông báo các sự cố lớn và xu hướng tiến triển của các vấn đề cụ thể cho chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại và quốc gia thiết kế.

e. Lập kế hoạch khai thác:

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

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

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

3. Các tiêu chí và giới hạn khác theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam.

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

1. Người khai thác phải tuân thủ quy định kinh nghiệm tối thiểu đối với tổ lái thực hiện khai thác trong điều kiện IMC bằng trực thăng hạng 03.

2. Việc huấn luyện và kiểm tra đối với tổ lái của Người khai thác phải phù hợp với khai thác trong điều kiện IMC bằng trực thăng hạng 03 bao gồm:

i. Các phương thức bình thường, bất thường và khẩn nguy;

ii. Cách thức phát hiện hỏng hóc động cơ bao gồm:

A. Giảm thấp để hạ cánh bắt buộc trong điều kiện IMC;

B. Đối với trực thăng 01 động cơ, duy trì ổn định vòng quay.

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

Người khai thác phải chứng minh khả năng thực hiện khai thác trực thăng hạng 03 trong điều kiện IMC trong suốt quá trình cấp Giấy chứng nhận và phê chuẩn theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.047: LỰA CHỌN SÂN BAY DỰ BỊ[119]

Cục Hàng không Việt Nam dựa trên kết quả đánh giá rủi ro cụ thể của Người khai thác tàu bay chứng minh rằng mức độ an toàn tương đương được duy trì, phê chuẩn khác biệt của Người khai thác trong tiêu chí lựa chọn sân bay dự bị. Đánh giá rủi ro ít nhất phải bao gồm:

a. Khả năng của Người khai thác tàu bay;

b. Khả năng của tàu bay và các hệ thống của tàu bay;

c. Công nghệ sử dụng tại các sân bay, khả năng và cơ sở hạ tầng của sân bay;

d. Chất lượng và độ tin cậy của thông tin thời tiết;

---

[119] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 52 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 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. Xác định mối nguy hiểm và đe dọa an toàn của từng điều kiện khác biệt trong lựa chọn sân bay dự bị;

g. Các biện pháp giảm thiểu cụ thể."

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.047: YÊU CẦU VỀ NHIÊN LIỆU TỐI THIỂU[120]

Cục Hàng không Việt Nam dựa trên kết quả đánh giá rủi ro cụ thể của Người khai thác tàu bay chứng minh rằng mức độ an toàn tương đương được duy trì, phê chuẩn khác biệt của Người khai thác trong tính toán nhiên liệu trước chuyến bay đối với: nhiên liệu dùng trong khi lăn, nhiên liệu của hành trình, nhiên liệu dự phòng có các trường hợp bất thường, nhiên liệu để đến sân bay dự bị hạ cánh và nhiên liệu bổ sung. Đánh giá rủi ro ít nhất phải bao gồm:

a. Tính toán nhiên liệu cho chuyến bay;

b. Khả năng của Người khai thác bao gồm:

1. Phương pháp điều khiển dữ liệu bao gồm chương trình theo dõi tiêu hao nhiên liệu;

2. Công nghệ tiên tiến áp dụng tại các sân bay dự bị;

3. Các biện pháp giảm thiểu cụ thể.

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 12.047: CÁC YÊU CẦU VỀ THỜI GIAN TỐI ĐA BAY ĐẾN SÂN BAY DỰ BỊ TRONG KHAI THÁC EDTO[121]

Cục Hàng không Việt Nam dựa trên kết quả đánh giá rủi ro cụ thể của Người khai thác tàu bay chứng minh rằng mức độ an toàn tương đương được duy trì, phê chuẩn khai thác vượt quá thời gian giới hạn. Đánh giá rủi ro ít nhất phải bao gồm:

a. Khả năng của Người khai thác;

b. Độ tin cậy chung của tàu bay;

c. Độ tin cậy của từng hệ thống giới hạn thời gian;

d. Các thông tin liên quan từ nhà sản xuất;

e. Các biện pháp giảm thiểu cụ thể.

---

[120] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 52 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 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.

[121] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 52 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 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 12.060 YÊU CẦU VỀ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI CÁN BỘ QUẢN LÝ

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

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

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

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

(1) Bằng lái ATP; và

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.073: QUY ĐỊNH VỀ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI NGƯỜI CHỊU TRÁCH NHIỆM QUẢN LÝ VỀ HỆ THỐNG CHẤT LƯỢNG[122]

Tiêu chuẩn tối thiểu đối với người chịu trách nhiệm quản lý hệ thống chất lượng như sau:

a. Có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trong hệ thống chất lượng trong lĩnh vực khai thác tàu bay hoặc bảo dưỡng tàu bay;

b. Có chứng chỉ xác nhận đã hoàn thành khóa học về đánh giá viên nội bộ và Chứng chỉ đánh giá viên trưởng trong đó có ít nhất 01 năm kinh nghiệm thực hiện công việc đánh giá với vai trò là đánh giá viên trưởng.

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

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

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

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

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

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

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

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

---

[122] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 53 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 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 12.081: TỔNG HỢP CÁC YÊU CẦU VỀ LƯU TRỮ HỒ SƠ[123]

Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các thông tin hoặc tài liệu sau phải được lưu trữ theo thời hạn cụ thể tại các bảng dưới đây:

a. Hồ sơ người lái:

Thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ, thời gian nghỉ	02 năm
Bằng lái và Chứng chỉ sức khỏe	12 tháng kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác
Hồ sơ huấn luyện mặt đất và huấn luyện bay	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Hồ sơ huấn luyện về đường bay và sân bay, sân bay trực thăng	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Huấn luyện hàng nguy hiểm	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Huấn luyện an ninh	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Kiểm tra kỹ năng và trình độ	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay

b. Hồ sơ tiếp viên hàng không

Thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ, thời gian nghỉ	02 năm
Hồ sơ huấn luyện mặt đất và huấn luyện bay	12 tháng, kể từ khi tiếp viên hàng không không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Huấn luyện hàng nguy hiểm	12 tháng, kể từ khi tiếp viên hàng không không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Huấn luyện an ninh	12 tháng, kể từ khi tiếp viên hàng không không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Kiểm tra kỹ năng	12 tháng, kể từ khi tiếp viên hàng không không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay

[123] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 54 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 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. Hồ sơ các nhân viên khác của Người có AOC

Hồ sơ huấn luyện, trình độ của các đối tượng nhân viên hoàn thành các khóa huấn luyện theo Chương trình được phê chuẩn theo các yêu cầu của Bộ QCATHK	12 tháng, kể từ khi nhân viên đó không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Chứng chỉ và chứng chỉ sức khỏe (nếu yêu cầu)	12 tháng, kể từ khi nhân viên đó không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Kiểm tra trình độ và kỹ năng (nếu yêu cầu)	12 tháng, kể từ khi nhân viên đó không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay

d. Biểu mẫu liên quan đến chuẩn bị chuyến bay

Bảng kê hàng hóa	03 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay
Bảng cân bằng trọng tải	03 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay
Lệnh điều phái bay	03 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay
Kế hoạch bay không lưu	03 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay
Kế hoạch khai thác bay	03 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay
Danh sách hành khách	3 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay
Báo cáo thời tiết	03 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay

e. Thiết bị ghi thông số bay

Ghi âm buồng lái	Lưu giữ 60 ngày sau khi xảy ra tai nạn, sự cố hoặc lâu hơn theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam
Ghi dữ liệu bay	Lưu giữ 60 ngày sau khi xảy ra tai nạn, sự cố hoặc lâu hơn theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam

g. [124]Nhật ký kỹ thuật tàu bay

Nhật ký hành trình	12 tháng
Hồ sơ bảo dưỡng	12 tháng

h. Hồ sơ bảo dưỡng tàu bay

Tổng thời gian hoạt động (theo số giờ, theo lịch thời gian, theo chu kỳ, tùy vào chỉ số phù hợp) của tàu bay và tất cả các chi tiết có thọ mệnh.	03 tháng sau khi thiết bị thu hồi vĩnh viễn.
Tình trạng hiện tại của việc tuân thủ các chỉ lệnh đủ điều kiện bay liên tục bắt buộc.	03 tháng sau khi thiết bị thu hồi vĩnh viễn.
Thông tin thích hợp về các thay đổi, các sửa chữa trên tàu bay và các chi tiết của nó.	03 tháng sau khi thiết bị thu hồi vĩnh viễn.
Tổng thời gian hoạt động (theo số giờ, theo lịch thời gian, theo chu kì, tùy vào chỉ số phù hợp) kể từ lần đại tu gần nhất của tàu bay hoặc của các thành phần có thời hạn đại tu bắt buộc.	03 tháng sau khi thiết bị thu hồi vĩnh viễn.
Các hồ sơ bảo dưỡng chi tiết để hiển thị tất cả các yêu cầu hoàn thành bảo dưỡng đã được đáp ứng.	01 năm sau khi ký hoàn thành thành bảo dưỡng.

i. Các hồ sơ khác

Hồ sơ đảm bảo chất lượng	05 năm
Tài liệu vận chuyển hàng nguy hiểm	06 tháng sau khi chuyến bay kết thúc
Bảng kiểm tra chấp nhận vận chuyển hàng nguy hiểm	06 tháng sau khi chuyến bay kết thúc
Hồ sơ liều lượng bức xạ vũ trụ, nếu Người có AOC khai thác tàu bay với mực bay trên 15.000 m (49.000 ft)	12 tháng, kể từ khi thành viên tổ bay không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay

[124] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 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.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.103: NỘI DUNG CỦA NHẬT KÝ HÀNH TRÌNH TÀU BAY[125]

a. Người có AOC phải sử dụng nhật ký hành trình bao gồm các thông tin sau trừ khi được phê chuẩn khác bởi Cục Hàng không Việt Nam:

1. Tên Người có AOC;

2. Quốc tịch và đăng ký tàu bay;

3. Tên của các thành viên tổ bay;

4. Phân công nhiệm vụ của các thành viên tổ bay;

5. Chữ ký của Người chỉ huy tàu bay;

6. Tính chất của chuyến bay (hàng không chung, công việc trên không, khai thác vận tải hàng không thương mại thường lệ hoặc không thường lệ);

7. Ngày của chuyến bay;

8. Điểm khởi hành;

9. Điểm đến;

10. Thời gian rút chèn tại điểm khởi hành;

11. Thời gian đóng chèn tại điểm đến;

12. Tổng thời gian bay;

13. Các sự việc trên đường bay, sự cố và quan sát.

b. Người có AOC sử dụng ký tự La Mã giúp làm rõ nội dung của các thông tin cung cấp.

c. Nhật ký hành trình có thể được tích hợp cùng với Nhật ký kỹ thuật nếu được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.103: NỘI DUNG CỦA NHẬT KÝ KỸ THUẬT[126]

a. Người có AOC phải sử dụng nhật ký kỹ thuật bao gồm cả các thông tin bảo dưỡng tàu bay và gồm những thông tin sau cho từng tàu bay trừ khi được phê chuẩn khác bởi Cục Hàng không Việt Nam:

---

[125] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 55 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 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.

[126] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 55 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 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. Tên Người có AOC;

2. Các trang được đánh số;

3. Cột ngoài cùng để nhập ngày, tiếp theo là các hàng quy định tại điểm từ 4 đến 6 dưới đây:

4. Cột điền thông tin về sân bay khởi hành và sân bay đến trong cùng một hàng;

5. Hàng điền thời gian khai thác theo từng chặng bay bao gồm thời gian cất cánh và hạ cánh trong cùng một hàng;

6. [127]Hàng điền lượng nhiên liệu và dầu bao gồm số lượng của:

(i) Nhiên liệu và dầu nạp lên;

(ii) Tổng trọng lượng cất cánh.

7. Phương pháp ghi hỏng hóc trong khi bay dưới dạng cột và hàng, bao gồm:

i. Phương pháp đánh số từng hỏng hóc;

ii. Nhập sân bay, nơi hỏng hóc được nhập vào nhật ký;

iii. Mô tả hỏng hóc;

iv. Mô tả khắc phục hoặc trì hoãn hỏng hóc;

v. Số chứng chỉ của Người khắc phục hỏng hóc;

vi. Chữ ký hoặc 03 chữ cái viết tắt họ và tên của người khắc phục hỏng hóc;

8. Phương pháp nhập thông tin về các hệ thống xung yếu như giờ khung sườn, số lần hạ cánh…;

9. Biện pháp thu thập các thông tin liên quan đến tình trạng bảo dưỡng áp dụng trong khai thác của Người có AOC như kiểm tra VOR, tình trạng EDTO;

10. Hướng dẫn riêng cho từng lần cho phép khai thác bao gồm:

i. Tên của loại hình khai thác cho phép;

ii. Họ tên và chữ ký của người cho phép khai thác.

11. Một điều khoản riêng biệt dành cho phi công để xác nhận tàu bay được chuẩn bị, đủ điều kiện bay, có các thiết bị theo yêu cầu khai thác và được cho phép khai thác;

---

[127] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 11 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 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.

12. Điều khoản cho phép theo dõi hỏng hóc trì hoãn có thể là trang hoặc những trang riêng đầu hoặc cuối nhật ký kỹ thuật.

b. Người khai thác tàu bay có thể nhập Nhật ký hành trình và Nhật ký kỹ thuật vào một quyển.

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

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

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

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

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

(1) Loại và đăng ký máy bay;

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

(3) Tên người chỉ huy máy bay;

(4) Tên người chuẩn bị tài liệu;

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

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

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

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

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

(10) Sự phân bố tải;

(11) Vị trí trọng tâm máy bay;

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

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

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

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

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

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.115 KẾ HOẠCH KHAI THÁC BAY

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

(1) Số đăng ký máy bay;

(2) Loại và kiểu máy bay;

(3) Ngày, tháng, năm của chuyến bay;

(4) Số hiệu chuyến bay;

(5) Họ tên các thành viên tổ lái;

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

(7) Sân bay đi;

(8) Giờ cất cánh;

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

(10) Giờ hạ cánh;

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

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

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

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

(15) Độ cao/mực bay theo kế hoạch;

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

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

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

(19) Kế hoạch bay có dịch vụ không lưu ATS và các kế hoạch bổ sung;

(20) Sửa đổi kế hoạch bay trong khi bay;

(21) Các thông tin khí tượng liên quan.

(b) Các mục đã nêu trong các tài liệu khác hoặc được lấy từ các nguồn tài liệu khác, các thông tin không liên quan tới loại hình khai thác này có thể được bỏ đi trong kế hoạch bay.

(c) Người khai thác phải đảm bảo kế hoạch bay và việc sử dụng kế hoạch bay được nêu trong tài liệu hướng dẫn khai thác.

(d) Người khai thác phải đảm bảo ghi đầy đủ và chính xác các nội dung trong kế hoạch bay.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.153 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC[128]

a. Người có AOC phải đảm bảo nội dung và cấu trúc của tài liệu hướng dẫn khai thác phù hợp với các quy tắc và quy chế của Cục Hàng không Việt Nam đối với khu vực khai thác và loại hình khai thác tàu bay.

b. Người có AOC có thể soạn thảo tài liệu hướng dẫn với các yêu cầu chặt chẽ hơn so với yêu cầu do Cục Hàng không Việt Nam ban hành.

c. Người có AOC phải đảm bảo tài liệu hướng dẫn khai thác để đáp ứng các yêu cầu quy định phải có các nội dung quy định tại khoản d Phụ lục này. Tài liệu hướng dẫn có thể chia thành 02 phần hoặc nhiều hơn chứa đựng các thông tin đã nêu với hình thức và phương pháp nêu tại khoản d dưới đây. Mỗi phần của tài liệu hướng dẫn khai thác phải chứa đựng các thông tin yêu cầu đối với từng nhóm nhân viên nói đến trong phần đó.

d. Tài liệu hướng dẫn khai thác có thể ban hành riêng rẽ từng phần theo từng lĩnh vực hoạt động cụ thể và phải được tổ chức theo cấu trúc như sau:

1. Tổng quát;

2. Các thông tin khai thác tàu bay;

3. Tuyến đường bay và sân bay;

4. Huấn luyện.

A. Phần tổng quát bao gồm các nội dung như sau:

1. Các hướng dẫn về trách nhiệm của nhân viên khai thác liên quan đến việc thực hiện khai thác bay.

2. Thông tin và chính sách liên quan đến quản lý mệt mỏi bao gồm:

i. Quy định liên quan đến thời gian bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ và thời gian nghỉ ngơi đối với thành viên tổ lái và tổ tiếp viên hàng không;

ii. Chính sách và tài liệu liên quan đến Chương trình FRMS của Người khai thác.

3. Danh mục các thiết bị dẫn đường phải mang theo tàu bay kể cả các yêu cầu liên quan đến khai thác dẫn đường dựa trên tính năng.

---

[128] Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 56 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 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. Các phương thức dẫn đường tầm xa, các phương thức khi hỏng động cơ trong khai thác EDTO và việc chỉ định, sử dụng các sân bay dự bị nếu phù hợp với loại hình khai thác.

5. Các tình huống phải duy trì việc canh nghe vô tuyến.

6. Phương pháp xác định độ cao bay tối thiểu.

7. Phương pháp xác định tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay.

8. Các lưu ý an toàn khi nạp nhiên liệu có hành khách trên tàu bay.

9. Các phương thức vận hành trên mặt đất.

10. Các phương thức báo cáo sự cố, tai nạn tàu bay quy định tại Phần 19 Bộ QCATHK đối với người chỉ huy tàu bay khi xảy ra tai nạn.

11. Tổ lái cho từng loại hình khai thác và chỉ định người chỉ huy tiếp theo.

12. Các hướng dẫn cụ thể về cách dự tính số lượng nhiên liệu và dầu nhớt mang theo tàu bay có tính đến tất cả các tính huống có thể xảy ra, kể cả tình huống hỏng 1 hay nhiều động cơ trong khi bay.

13. Các tình huống phải sử dụng ô-xy và lượng ô-xy phải mang theo tàu bay theo quy định trong Phần 6 của Bộ QCATHK.

14. Các hướng dẫn kiểm soát trọng lượng và cân bằng.

15. Hướng dẫn thực hiện và kiểm soát hoạt động làm tan băng, chống đóng băng trên mặt đất.

16. Các đặc điểm kỹ thuật phục vụ cho lập kế hoạch bay.

17. Các phương thức khai thác tiêu chuẩn (SOP) đối với từng giai đoạn bay.

18. Hướng dẫn sử dụng danh mục kiểm tra thông thường và thời điểm sử dụng danh mục.

19. Các phương thức khởi hành bất thường.

20. Hướng dẫn duy trì cảnh báo độ cao và sử dụng hệ thống tự động thông báo độ cao bằng âm thanh cho tổ lái.

21. Hướng dẫn sử dụng tự động lái và tự động lực đẩy trong điều kiện IMC.

22. Hướng dẫn cách hiểu và nhận huấn lệnh không lưu, đặc biệt khi có liên quan đến huấn lệnh địa hình.

23. Hội ý trước khi khởi hành và tiếp cận.

24. Các phương thức làm quen với khu vực, tuyến đường bay và sân bay.

25. Phương thức tiếp cận ổn định.

26. Giới hạn về tỷ lệ độ cao khi giảm thấp gần mặt đất.

27. Các điều kiện yêu cầu để được bắt đầu hoặc tiếp tục tiếp cận bằng thiết bị.

28. Hướng dẫn thực hiện các phương thức tiếp cận chính xác và không chính xác bằng thiết bị.

29. Phân công nhiệm vụ tổ lái và các phương thức quản lý khối lượng công việc của tổ bay khi thực hiện tiếp cận và hạ cánh bằng thiết bị ban đêm và trong điều kiện khí tượng IMC.

30. Hướng dẫn và các yêu cầu về huấn luyện tránh bay có kiểm soát vào địa hình, và chính sách sử dụng hệ thống cảnh báo gần đất (GPWS).

31. Chính sách, hướng dẫn, phương thức và các yêu cầu về huấn luyện tránh va chạm và cách sử dụng hệ thống tránh va chạm trên không (ACAS).

32. Các thông tin và hướng dẫn liên quan đến việc bay chặn tàu bay dân dụng, bao gồm:

i. Các phương thức quy định trong Phần 10 đối với người chỉ huy của tàu bay bị bay chặn;

ii. Các tín hiệu nhìn thấy bằng mắt mà tàu bay bay chặn và tàu bay bị bay chặn sử dụng theo quy định trong Phần 10.

33. Đối với các tàu bay dự định khai thác tại độ cao trên 15000m (49000 feet):

i. Các thông tin giúp người lái xác định các biện pháp tốt nhất áp dụng trong trường hợp có nguy cơ nhiễm bức xạ mặt trời;

ii. Các phương thức trong trường hợp phải ra quyết định giảm độ cao bao gồm:

A. Sự cần thiết phải cảnh báo trước cho cơ quan kiểm soát không lưu phù hợp về tình hình và nhận huấn lệnh giảm thấp tạm thời;

B. Các biện pháp áp dụng trong trường hợp việc liên lạc với cơ quan kiểm soát không lưu không thể thiết lập được hoặc bị ngắt quãng.

34. Nội dung chi tiết chương trình quản lý an toàn (SMS).

35. Các thông tin và hướng dẫn việc chuyên chở hàng nguy hiểm tuân thủ các quy định của Phần này và Phần 18 của Bộ QCATHK bao gồm cả các biện pháp thực hiện trong trường hợp khẩn nguy.

36. Các hướng dẫn về an ninh.

37. Danh mục và phương thức tìm kiếm bom.

38. Hướng dẫn các yêu cầu huấn luyện sử dụng thiết bị tăng tầm nhìn (HUD) và hệ thống quan sát nâng cao (EVS).

39. Cấp độ cứu hỏa chấp nhận được của các sân bay đối với mỗi đội tàu bay và loại hình khai thác.

40. Để tránh xuất hiện cảnh báo không cần thiết của hệ thống báo động tránh va chạm trên không (ACAS II) tại độ cao tiếp cận liền kề hoặc trên mực bay, Người khai thác tàu bay phải xây dựng quy trình để tàu bay lấy độ cao hoặc giảm thấp đến độ cao hoặc mực bay được chỉ định, đặc biệt khi đang sử dụng hệ thống tự động lái để đảm bảo rằng tốc độ tàu bay lên, xuống phải ít hơn 8 m/giây hoặc 1500 ft/phút trong suốt 300 m cuối của giai đoạn lấy độ cao hoặc giai đoạn giảm thấp đến độ cao hoặc mực bay chỉ định mà người lái nhận thấy có tàu bay khác tiếp cận tại độ cao liền kề hoặc cùng mực bay.

41. Hướng dẫn và các yêu cầu về huấn luyện sử dụng EFB, nếu áp dụng.

B. Phần thông tin khai thác tàu bay bao gồm các nội dung sau:

1. Các giới hạn cấp Giấy chứng nhận và giới hạn khai thác.

2. Các phương thức thông thường, bất thường và khẩn nguy để tổ lái sử dụng và các danh mục kiểm tra liên quan.

3. Các hướng dẫn khai thác và thông tin về tính năng lấy độ cao với tất cả các động cơ hoạt động.

4. Các dữ liệu để lập kế hoạch bay trước khi bay và trong khi bay với các chế độ lực đẩy, công suất và tốc độ khác nhau của tàu bay.

5. Thành phần gió xuôi và gió cạnh tối đa đối với từng loại tàu bay khai thác, giảm các giá trị này trong điều kiện có gió giật, tầm nhìn hạn chế, điều kiện mặt đường CHC, kinh nghiệm tổ bay, sử dụng tự động lái.

6. Các hướng dẫn và dữ liệu sử dụng để tính trọng tải và cân bằng.

7. Hướng dẫn chất tải và cố định hàng hóa.

8. Các hệ thống tàu bay, các hệ thống kiểm soát liên quan và hướng dẫn cách sử dụng.

9. Danh mục thiết bị tối thiểu và danh mục sai lệch cấu hình đối với từng loại tàu bay khai thác và các loại hình khai thác được phép bao gồm cả các yêu cầu liên quan đến việc khai thác trong vùng trời RVSM và RNP.

10. Danh mục kiểm tra các thiết bị an toàn và khẩn nguy và hướng dẫn sử dụng.

11. Các phương thức thoát hiểm khẩn nguy, kể các các phương thức cụ thể đối với từng loại tàu bay, hiệp đồng tổ bay, phân công vị trí và nhiệm vụ cho tổ bay trong trường hợp khẩn nguy.

12. Các phương thức thông thường, bất thường và khẩn nguy để cho tiếp viên hàng không sử dụng; các danh mục kiểm tra liên quan và các thông tin về hệ thống tàu bay theo yêu cầu bao gồm các phương thức liên quan cần thiết để thực hiện hiệp đồng tổ lái và tiếp viên hàng không.

13. Thiết bị cứu sinh và thiết bị khẩn nguy sử dụng trên các tuyến đường khác nhau, các phương thức cần thiết để xác định các thiết bị này hoạt động bình thường trước khi cất cánh kể cả các phương thức xác định lượng ô-xy yêu cầu và lượng ô-xy đang có.

14. Mã tín hiệu không địa nhìn thấy bằng mắt để những người sóng sót sau tai nạn sử dụng.

C. Tuyến đường bay và sân bay bao gồm các nội dung sau:

1. Phải có hướng dẫn tuyến đường bay nhằm đảm bảo trên mỗi chuyến bay tổ lái có thông tin liên quan đến thiết bị thông tin liên lạc, thiết bị hỗ trợ dẫn đường, sân bay, phương thức tiếp cận bằng thiết bị, phương thức đến và phương thức khởi hành bằng thiết bị áp dụng đối với các loại hình khai thác và các thông tin khác mà Người khai thác thấy cần thiết nhằm thực hiện khai thác bay.

2. Độ cao tối thiểu cho mỗi tuyến đường bay mà tàu bay bay qua.

3. Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của từng sân bay dự định sử dụng làm sân bay đến hoặc sân bay dự bị.

4. Tăng tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay trong trường hợp điều kiện phục vụ tiếp cận hoặc điều kiện trang thiết bị sân bay bị giảm.

5. Các thông tin cần thiết để tuân thủ phương thức bay theo quy định, bao gồm nhưng không hạn chế:

i. Các yêu cầu về chiều dài đường cất cánh trong điều kiện đường CHC khô, ướt và bẩn bao gồm cả các quy định khi xảy ra hỏng hóc hệ thống tàu bay ảnh hưởng đến cự ly cất cánh;

ii. Các giới hạn lấy độ cao khi cất cánh;

iii. Các giới hạn lấy độ cao trên đường bay;

iv. Các giới hạn lấy độ cao khi tiếp cận và các giới hạn lấy độ cao khi hạ cánh;

v. Các yêu cầu về chiều dài đường CHC trong điều kiện đường CHC khô, ướt và bẩn bao gồm cả các quy định khi xảy ra hỏng hóc hệ thống tàu bay ảnh hưởng đến cự ly hạ cánh;

vi. Các thông tin bổ sung khác.

6. Cấp độ cứu hỏa và cứu hộ (RFFS) tại từng sân bay khai thác.

D. Huấn luyện phải bao gồm các nội dung sau:

1. Nội dung chi tiết chương trình huấn luyện tổ lái tuân thủ các quy định tại Phần 14 và Phần 18 của Bộ QCATHK.

2. Nội dung chi tiết chương trình huấn luyện nhiệm vụ của tiếp viên hàng không tuân thủ các quy định tại Phần 14 và Phần 18 của Bộ QCATHK.

3. Nội dung chi tiết chương trình huấn luyện nhân viên khai thác bay, điều phái viên bay theo phương pháp theo dõi bay.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.153 QUY ĐỊNH TRÌNH TỰ, THỦ TỤC PHÊ CHUẨN SỬA ĐỔI, BỔ SUNG TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC CỦA NGƯỜI KHAI THÁC

(a) Khi có những thay đổi trong tài liệu hướng dẫn khai thác, Người khai thác phải làm thủ tục sửa đổi, bổ sung 20 ngày trước ngày tài liệu sửa đổi dự định được áp dụng. Hồ sơ đề nghị phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác bao gồm:

(1) Công văn đề nghị sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác với bảng tóm tắt các nội dung sửa đổi so với tài liệu được phê chuẩn trước đó;

(2) Tài liệu liên quan đến nội dung sửa đổi, bổ sung của tài liệu hướng dẫn khai thác đã được phê chuẩn khi cấp AOC lần đầu;

(b) Người đề nghị sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp đến Cục HKVN hoặc thông qua bưu điện.

(c) Cục HKVN kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người đề nghị nếu hồ sơ bị từ chối.

(d) Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN xem xét nội dung hồ sơ, thống nhất và thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tại cơ sở của người đề nghị.

(e) [129]Trong thời hạn 5 ngày, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN quyết định phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác nếu thấy rằng các nội dung sửa đổi đáp ứng đầy đủ các quy định của Phần này hoặc thông báo từ chối sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.170 DANH MỤC THIẾT BỊ TỐI THIỂU

(a) Tàu bay không được phép bay nếu trong Giấy chứng nhận tàu bay không cho phép có sai lệch so với yêu cầu, trừ khi tất cả các thiết bị và hệ thống hoạt động tốt. Kinh nghiệm đã chứng minh rằng một số thiết bị không hoạt động vẫn có thể được chấp nhận trong một thời gian ngắn khi các hệ thống và thiết bị còn lại đảm bảo duy trì hoạt động khai thác an toàn.

(b) Cục HKVN thực hiện phê chuẩn danh mục thiết bị tối thiểu (MEL) cho Người khai thác, trong danh mục chỉ ra các hệ thống và thiết bị có thể không hoạt động trong những điều kiện bay nhất định, với ý nghĩa không chuyến bay nào được thực hiện với các hệ thống và thiết bị không hoạt động ngoài những chuyến bay đã được xác định.

(c) Danh mục thiết bị tối thiểu được xây dựng dựa trên cơ sở danh mục thiết bị tối thiểu gốc (MMEL) được tổ chức thiết kế loại kết hợp với quốc gia thiết kế soạn thảo cho từng loại tàu bay. Danh mục thiết bị tối thiểu phải quy định cụ thể và chặt chẽ hơn so với Danh mục thiết bị tối thiểu gốc.

(d) Người có AOC trong quá trình cấp Giấy chứng nhận phải chuẩn bị danh mục thiết bị tối thiểu cho phép khai thác tàu bay với một số hệ thống và thiết bị nhất định không hoạt động với điều kiện vẫn duy trì được mức an toàn chấp nhận.

(e) Mục đích của danh mục thiết bị tối thiểu không phải là để khai thác tàu bay với các hệ thống và thiết bị không hoạt động trong khoảng thời gian không giới hạn.

---

[129] Mục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 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.

Mục đích cơ bản của danh mục là cho phép khai thác tàu bay một cách an toàn với các hệ thống và thiết bị không hoạt động trong khuôn khổ một chương trình sửa chữa và thay thế thiết bị có kiểm soát và hợp lý.

(f) Người có AOC phải đảm bảo không chuyến bay nào được bắt đầu với nhiều khoản mục trong danh mục thiết bị tối thiểu không hoạt động khi chưa xác định rằng bất kỳ mối quan hệ qua lại nào giữa các hệ thống hoặc thiết bị không hoạt động cũng không dẫn đến giảm sút mức an toàn một cách không chấp nhận được và/hoặc tăng quá mức khối lượng công việc của tổ lái.

(g) Nguy cơ xảy ra hỏng hóc bổ sung khi khai thác với các thiết bị và hệ thống không hoạt động cũng cần được xem xét nhằm xác định mức an toàn chấp nhận được duy trì. Danh mục thiết bị tối thiểu không được quy định khác so với các yêu cầu trong phần các giới hạn của tài liệu hướng dẫn bay, các phương thức khẩn nguy, hoặc các yêu cầu về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay khác của quốc gia đăng ký hoặc quốc gia Người khai thác, trừ khi nhà chức trách tiêu chuẩn đủ điều kiện bay phù hợp hoặc tài liệu hướng dẫn bay có quy định khác.

(h) Các hệ thống hoặc thiết bị không hoạt động chấp nhận cho chuyến bay phải được đánh dấu hoặc dán nhãn nếu phù hợp và phải được ghi trong nhật ký kỹ thuật tàu bay để thông báo cho tổ lái và nhân viên bảo dưỡng về hệ thống và thiết bị không hoạt động.

(i) Trên cơ sở MMEL của nhà sản xuất, đối với các hệ thống hoặc thiết bị được chấp nhận không hoạt động khi khai thác bay có thể cần phải thiết lập một quy trình bảo dưỡng nhằm làm cho hệ thống hoặc thiết bị này không hoạt động trở lại trong khi bay, hoặc cách ly chúng, trước khi thực hiện chuyến bay.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.185 BẢNG HƯỚNG DẪN HÀNH KHÁCH

(a) Người có AOC phải cung cấp bảng thông tin cho hành khách tại mỗi ghế ngồi hành khách. Bảng hướng dẫn chứa đựng các thông tin sau đây bằng ngôn ngữ mà tổ bay sử dụng để ra lệnh trong trường hợp khẩn nguy:

(1) Các chức năng đối với 1 hành khách trong trường hợp khẩn nguy mà không có thành viên tổ bay trợ giúp:

(i) Vị trí cửa khẩn nguy;

(ii) Nhận biết cơ cấu mở lối thoát khẩn nguy;

(iii) Hiểu các hướng dẫn vận hành lối thoát khẩn nguy;

(iv) Vận hành lối thoát khẩn nguy;

(v) Đánh giá xem việc mở lối thoát khẩn nguy có tăng khả năng rủi ro cho hành khách không;

(vi) Tuân thủ các hướng dẫn bằng lời và tín hiệu bằng tay của tổ bay;

(vii) Xếp gọn hoặc cố định cửa lối thoát khẩn nguy để chúng không cản trở việc sử dụng lối thoát;

(viii) Đánh giá tình trạng của xuồng thoát hiểm, kích hoạt và giữ thăng bằng xuồng thoát hiểm sau khi xuồng được triển khai để giúp mọi người trượt ra khỏi xuồng;

(ix) Nhanh chóng vượt qua lối thoát hiểm; và

(x) Đánh giá, chọn lựa và đi theo lối an toàn sau khi ra khỏi lối thoát khẩn nguy.

(2) Yêu cầu 1 hành khách ngồi lại tại chỗ nếu hành khách đó:

(i) Không thể thực hiện các chức năng khẩn nguy trong bảng hướng dẫn;

(ii) Ở trong điều kiện không cho phép thực hiện các chức năng khẩn nguy;

(iii) Có thể bị thiệt hại đến cơ thể nếu thực hiện 1 hoặc nhiều chức năng nêu trên; hoặc

(iv) Không muốn thực hiện các chức năng này;

(v) Không có khả năng đọc, nói hoặc hiểu ngôn ngữ hoặc các đồ thị minh họa trong hướng dẫn của Người khai thác.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.187: HỆ THỐNG KIỂM SOÁT DỮ LIỆU HÀNG KHÔNG

(a) Người có AOC phải cung cấp dữ liệu hàng không của các sân bay sử dụng với các nội dung sau:

(1) Các sân bay:

(i) Cơ sở vật chất;

(ii) Thiết bị trợ giúp liên lạc và dẫn đường;

(iii) Các công trình xây dựng có ảnh hưởng đến cất cánh, hạ cánh hoặc các hoạt động trên mặt đất;

(iv) Các phương tiện không lưu.

(2) Đường cất hạ cánh, đoạn bảo hiểm đầu và đoạn dừng:

(i) Kích thước;

(ii) Mặt phẳng;

(iii) Hệ thống đánh dấu và chiếu sáng;

(iv) Độ cao (so với mặt biển) và độ dốc.

(3) Thay đổi vị trí ngưỡng đường cất hạ cánh:

(i) Vị trí;

(ii) Kích thước;

(iii) Cất cánh hoặc hạ cánh hoặc cả hai.

(4) Chướng ngại vật:

(i) Chướng ngại vật có ảnh hưởng đến việc tính toán tính năng cất cánh và hạ cánh;

(ii) Kiểm soát chướng ngại vật;

(iii) Các phương thức bay bằng thiết bị;

(iv) Phương thức khởi hành;

(v) Phương thức tiếp cận;

(vi) Phương thức tiếp cận hụt.

(5) Các thông tin đặc biệt:

(i) Thiết bị đo tầm nhìn đường cất hạ cánh;

(ii) Gió thường gặp trong điều kiện tầm nhìn hạn chế.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.193 CÁC NGUỒN BÁO CÁO THỜI TIẾT

(a) Cục HKVN sẽ xem xét và phê chuẩn các nguồn báo cáo thời tiết sau đây đáp ứng nhu cầu lập kế hoạch bay hoặc kiểm soát hoạt động bay:

(1) Trung tâm dự báo khí tượng quốc gia;

(2) Các trạm tự động quan sát trên bề mặt do Việt Nam vận hành;

Ghi chú: một số hệ thống tự động không thể báo cáo tất cả các nội dung yêu cầu đối với một bản báo cáo thời tiết hàng không trên bề mặt hoàn chỉnh.

(3) Các trạm báo cáo thời tiết hàng không bổ sung do Việt Nam vận hành;

(4) Kết quả quan trắc của đài kiểm soát hoạt động trên sân bay;

(5) Các đài thiên văn mà Việt Nam ký hợp đồng;

(6) Bất kỳ cơ quan khí tượng nào của nước ngoài tuân thủ các tiêu chuẩn và thực hành trong các công ước của ICAO;

Ghi chú: Các cơ quan khí tượng nói trên thường được nêu tại các bảng MET trong Kế hoạch dẫn đường hàng không khu vực của ICAO.

(7) Bất cứ nguồn báo cáo thời tiết nào của quân sự được Cục HKVN chấp thuận;

Ghi chú: Việc sử dụng các nguồn báo cáo của quân sự chỉ giới hạn ở các hoạt động khai thác bay sử dụng sân bay quân sự làm sân bay đi, sân bay đến, sân bay dự bị hoặc sân bay chuyển hướng.

(8) Các báo cáo gần với thực tại như báo cáo của người lái, báo cáo ra đa, các đồ thị ra đa tóm tắt, các báo cáo bằng hình ảnh từ vệ tinh do các nguồn dự báo thời tiết thương mại hoặc các nguồn khác được Cục HKVN chấp thuận;

(9) Người khai thác vận hành và duy trì hệ thống báo cáo thời tiết do Cục HKVN phê chuẩn.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.195 CHƯƠNG TRÌNH LÀM TAN BĂNG VÀ CHỐNG ĐÓNG BĂNG

(a) Chương trình chống đóng băng và làm tan băng của người có AOC phải bao gồm các nội dung chi tiết sau đây:

(1) Cách xác định trước khả năng sẽ có sương giá, băng hoặc tuyết bám vào tàu bay và các phương thức làm tan băng, chống đóng băng trên mặt đất một cách hiệu quả;

(2) Người chịu trách nhiệm quyết định thực hiện các phương thức chống đóng băng và làm tan băng trên mặt đất;

(3) Các quy trình thực hiện phương thức chống đóng băng và làm tan băng; và

(4) Các nhiệm vụ và trách nhiệm cụ thể của một hoặc nhóm nhân viên chịu trách nhiệm đảm bảo tàu bay cất cánh an toàn khi các phương thức làm tan băng và chống đóng băng trên mặt đất phát huy tác dụng.

(b) Chương trình chống đóng băng và làm tan băng của người có AOC phải bao gồm các phương thức để các thành viên tổ lái có thể tăng hoặc giảm thời gian

hiệu ứng của các chất làm tan băng hoặc chống đóng băng trong trạng thái thay đổi. Thời gian hiệu ứng phải được chứng minh bằng các số liệu được Cục HKVN chấp thuận. Nếu thời gian hiệu ứng bị vượt quá quy định, tàu bay không được phép cất cánh trừ khi đáp ứng các điều kiện sau đây:

(1) Việc kiểm tra nhiễm bẩn bên ngoài tàu bay được thực hiện trước khi cất cánh (trong vòng 5 phút trước khi bắt đầu cất cánh) để xác định cánh, các mặt điều khiển, và các bề mặt xung yếu khác như quy định trong chương trình của Người khai thác, không có sương giá, băng, hoặc tuyết;

(2) Có quy định phương thức thay thế được Cục HKVN phê chuẩn và phù hợp với chương trình đã được phê chuẩn của Người khai thác nhằm xác định cánh, các mặt điều khiển, và các bề mặt xung yếu khác không có sương giá, băng, hoặc tuyết; hoặc

(3) Cánh, các mặt điều khiển, và các bề mặt xung yếu khác được làm tan băng lại và xác định thời gian hiệu ứng mới.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.227: NỘI DUNG TÀI LIỆU ĐIỀU HÀNH BẢO DƯỠNG[130]

a. Tài liệu điều hành bảo dưỡng của người có AOC có thể là một tài liệu thống nhất hoặc là nhiều tài liệu riêng rẽ nhưng phải có các nội dung sau đây:

1. Mô tả các quy trình bảo dưỡng yêu cầu bao gồm:

i. Các thỏa thuận hành chính giữa Người khai thác và tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn;

ii. Các quy trình bảo dưỡng và quy trình hoàn tất và ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng khi công việc bảo dưỡng do một hệ thống khác không phải là tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn thực hiện.

iii. Quy trình và tài liệu cho việc thực hiện và ký xác nhận hoàn thành công việc định kỳ của tàu bay (CRS-SMI), Giấy chứng nhận rà soát bảo dưỡng (CMR) và chứng chỉ cho phép tàu bay vào khai thác (CRS).

---

[130] Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 57 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 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. Họ, tên và nhiệm vụ của những người có trách nhiệm đảm bảo công việc bảo dưỡng được thực hiện phù hợp với tài liệu kiểm soát bảo dưỡng;

3. Dẫn chiếu đến các chương trình bảo dưỡng yêu cầu;

4. Các phương pháp ghi và lưu giữ các hồ sơ bảo dưỡng của Người khai thác theo yêu cầu;

5. Mô tả việc thiết lập, duy trì hệ thống phân tích và theo dõi liên tục hoạt động và hiệu quả của chương trình bảo dưỡng nhằm chỉnh sửa các thiếu sót trong chương trình;

6. Mô tả các phương thức nhận và đánh giá các thông tin tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và thực hiện các hành động tiếp theo sau đánh giá đối với tất cả máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa phê chuẩn lớn hơn 5.700 kg và trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa phê chuẩn lớn hơn 3.175 kg từ tổ chức thiết kế và phải thực hiện các hành động mà quốc gia đăng ký thấy cần thiết;

7. Mô tả phương thức đánh giá thông tin duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và thực hiện các hành động tiếp theo sau đánh giá;

8. Mô tả phương thức thực hiện các hành động tiếp theo sau khi nhận được thông tin về duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay bắt buộc;

9. Mô tả các phương thức theo dõi, đánh giá, báo cáo công việc và kinh nghiệm bảo dưỡng đối với tất cả máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa phê chuẩn lớn hơn 5.700 kg và trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa phê chuẩn lớn hơn 3.175 kg;

10. Mô tả loại và mẫu mã tàu bay nói trong tài liệu hướng dẫn;

11. Mô tả các quy trình để đảm bảo các thiết bị không hoạt động ảnh hưởng đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được ghi chép và khắc phục;

12. Mô tả các phương thức thông báo cho quốc gia đăng ký về các vụ việc lớn xẩy ra trong khi khai thác bao gồm các hư hỏng, không hoạt động và lỗi, theo quy định ở Điều 4.047 Phần 4 của Bộ QCATHK;

13. Mô tả các phương thức đảm bảo mỗi tàu bay đang khai thác trong trạng thái đủ điều kiện bay;

14. Mô tả các phương thức đảm bảo các thiết bị khẩn nguy trang bị cho mỗi chuyến bay hoạt động bình thường;

15. Mô tả các phương thức đưa một tàu bay mới vào đội tàu bay;

16. Mô tả các phương thức đánh giá năng lực của nhà thầu cung cập dịch vụ bảo dưỡng của tàu bay, thiết bị tàu bay kể cả khả năng làm tan băng;

17. Mô tả các phương thức kiểm soát và phê chuẩn sửa chữa và cải tiến lớn;

18. Tài liệu hướng dẫn của Người có AOC phải có các chương trình cần tuân thủ trong khi thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng và cải tiến tàu bay của Người khai thác bao gồm bảo dưỡng khung sườn, động cơ tàu bay, cánh quạt, cánh quay, thiết bị, thiết bị khẩn nguy và các bộ phận của tàu bay. Tài liệu hướng dẫn phải có tối thiểu các nội dung sau:

i. Phương pháp thực hiện công việc bảo dưỡng thường lệ và không thường lệ (khác với kiểm tra theo yêu cầu, bảo dưỡng dự phòng và cải tiến);

ii. Quy định các thiết bị bảo dưỡng và cải tiến phải kiểm tra (kiểm tra theo yêu cầu), bao gồm tối thiểu các thiết bị có thể dẫn đến hỏng hóc đe doạ an toàn trong khai thác do không thực hiện đúng các quy trình bảo dưỡng hoặc sử dụng các bộ phận và vật liệu không phù hợp;

iii. Phương pháp thực hiện công việc kiểm tra theo yêu cầu và việc chỉ định chức danh hoặc người được phép thực hiện công việc kiểm tra này;

iv. Các quy trình kiểm tra lại công việc đã thực hiện căn cứ vào các khiếm khuyết phát hiện ra trong lần kiểm tra trước;

v. Các phương thức, tiêu chuẩn và giới hạn cần thiết đối với việc kiểm tra theo yêu cầu, việc chấp nhận hoặc không chấp nhận các thiết bị yêu cầu phải kiểm tra. Đối với kiểm tra định kỳ và hiệu chuẩn các dụng cụ chính xác phải có dụng cụ đo và thiết bị kiểm tra;

vi. Các hướng dẫn nhằm ngăn ngừa việc nhân viên tự kiểm tra công việc mà mình đã thực hiện;

vii. Các hướng dẫn và quy trình nhằm ngăn ngừa người không phải là nhân viên giám sát của cơ quan kiểm tra hoặc người không có trách nhiệm tổng thể trong việc quản lý chức năng kiểm tra theo yêu cầu và chức năng bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng và cải tiến khác hủy bỏ bất kỳ quyết định nào của giám sát viên an toàn về việc kiểm tra theo yêu cầu;

viii. Các phương thức nhằm đảm bảo việc kiểm tra theo yêu cầu, công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng và cải tiến khác chưa được hoàn tất do thay ca hoặc do bị gián đoạn được hoàn thành trước khi đưa tàu bay vào khai thác;

ix. Mô tả quy trình chuẩn bị cho tàu bay và khai thác và các điều kiện quy định đối với việc ký cho phép vào khai thác;

x. Danh sách những người được ủy quyền ký cho phép vào khai thác và phạm vi được ủy quyền.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.235 YÊU CẦU BỔ SUNG VỀ HỆ THỐNG CHẤT LƯỢNG ĐỐI VỚI CÁC HOẠT ĐỘNG BẢO DƯỠNG TÀU BAY

(a) Người có AOC phải thiết lập kế hoạch được Cục HKVN chấp thuận về phương pháp và tần suất theo dõi các hoạt động theo yêu cầu. Ngoài ra, sau khi kết thúc mỗi đợt điều tra theo dõi phải có báo cáo chi tiết về các sai lệch và không tuân thủ các quy trình và yêu cầu.

(b) Phần phản hồi của hệ thống phải gửi cho người được yêu cầu khắc phục các sai lệch và không tuân thủ trong từng trường hợp cụ thể, phải có các quy trình áp dụng trong trường hợp việc khắc phục không được thực hiện trong khoảng thời gian phù hợp.

(c) Để đảm bảo tuân thủ một cách hiệu quả, Người khai thác có giấy phép AOC hoặc người đề nghị cấp giấy phép AOC phải sử dụng các yếu tố sau:

(1) Mẫu sản phẩm - kiểm tra từng phần mẫu đại diện của cả đội tàu bay;

(2) Mẫu hỏng hóc - theo dõi việc thực hiện khắc phục hỏng hóc;

(3) Mẫu nhân nhượng - theo dõi các nhân nhượng cho phép không thực hiện bảo dưỡng đúng thời gian;

(4) Mẫu thời gian bảo dưỡng đúng - theo dõi thời gian (số giờ bay/thời gian theo lịch/số lần cất hạ cánh...) tàu bay và thiết bị tàu bay được đưa vào bảo dưỡng;

(5) Mẫu báo cáo về các điều kiện không đủ tiêu chuẩn bay và các sai sót trong

Ghi chú: Mục đích chủ yếu của hệ thống chất lượng bảo dưỡng là theo dõi sự tuân thủ với các phương thức đã được phê chuẩn quy định trong tài liệu kiểm soát bảo dưỡng của người khai thác nhằm đảm bảo sự tuân thủ và từ đó đảm bảo các khía cạnh hoạt động an toàn của tàu bay. Cụ thể, phần này của hệ thống chất lượng thực hiện theo dõi tính hiệu quả của bảo dưỡng, và phải bao gồm cả hệ thống phản hồi nhằm đảm bảo các hành động khắc phục được xác định và thực hiện đúng thời gian.

Phần 13
CÁC YÊU CẦU BỔ SUNG ĐỐI VỚI VIỆC CHUYÊN CHỞ HÀNH KHÁCH ĐỐI VỚI TÀU BAY CÓ SỐ LƯỢNG TỪ 20 GHẾ HÀNH KHÁCH TRỞ LÊN[1]

CHƯƠNG A: TỔNG QUÁT

13.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa ra các yêu cầu về chuyên chở hành khách của Việt Nam đối với tàu bay có số ghế ngồi hành khách nhiều hơn 19 chỗ, bổ sung cho các yêu cầu về chuyên chở hành khách ở Phần 10.

(b) Phần này áp dụng đối với các cá nhân và tổ chức khai thác tàu bay và những người thay mặt các tổ chức, cá nhân đó thực hiện công việc của họ.

13.003 ĐỊNH NGHĨA[2]

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

13.005 TỪ VIẾT TẮT

(a) Các từ viết tắt sau được sử dụng trong mục này:

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

(2) OM (Operation Manual) - Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay;

(3) PBE (Protective Breathing Equipment) - Thiết bị trợ giúp thở;

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

(5) F/O (First Officer) - Lái phụ;

(6) SCA (Senior Cabin Crew Member/Purser) - Tiếp viên trưởng;

---

[1] Tiêu đề Phần này được sửa đổi theo quy định tại Mục 1 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[2] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

13.007 CÁC YÊU CẦU VỀ CHUYÊN CHỞ HÀNH KHÁCH[3]

(a) Không ai có thể được chuyên chở như là hành khách trên chuyến bay trừ khi đáp ứng các yêu cầu sau đây:

(1) Đảm bảo chỗ ngồi với dây an toàn được phê chuẩn phù hợp;

(2) Vị trí chỗ ngồi của người được chuyên chở không làm ảnh hưởng đến việc thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái;

(3) Đảm bảo đường tiếp cận từ vị trí chỗ ngồi của người được chuyên chở đến buồng lái hay lối thoát hiểm không bị cản trở;

(4) Đảm bảo phương tiện thông báo cho người được chuyên chở việc cấm hút thuốc lá khi đèn thắt dây an toàn được bật sáng; và

(5) [4]Người được chuyên chở đã được thành viên tổ bay hướng dẫn cách sử dụng của các thiết bị khẩn nguy, cửa và lối thoát hiểm.

(6) [5]Để hướng dẫn cách sử dụng các thiết bị khẩn nguy, cửa và lối thoát hiểm, không hút thuốc, không sử dụng các thiết bị thu, phát sóng, thiết bị có wifi, máy tính cá nhân, tai nghe có dây, không dây, đồ chơi điện tử cá nhân, điện thoại cầm tay, người khai thác có thể triển khai bằng tài liệu phát thanh hướng dẫn có tiếp viên hàng không biểu diễn trực quan hoặc làm phim video có hình ảnh, âm thanh rõ ràng phù hợp với từng loại cấu hình tàu bay khai thác và được phê chuẩn bởi Cục HKVN trong tài liệu hướng dẫn khai thác.

(b) Các quy định tại khoản (a) của Điều này không áp dụng khi vận chuyển:

(1) Thành viên tổ bay không phục vụ trong chuyến bay;

(2) Đại diện của Cục HKVN đang thực thi nhiệm vụ;

---

[3] Tiêu đề này được sửa đổi theo quy định tại Mục 2 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

[4] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

[5] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

(3) Các cá nhân đi theo đảm bảo sự an toàn và an ninh của hàng hóa và động vật; hoặc

(4) Người được ủy quyền trong tài liệu hướng dẫn khai thác của Người khai thác[6].

(c) [7]Không được phép hút thuốc trên tàu bay.

CHƯƠNG B: TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

13.010 QUY ĐỊNH VỀ SỐ LƯỢNG TIẾP VIÊN[8]

a. Người khai thác phải đáp ứng được yêu cầu về số lượng tiếp viên hàng không tối thiểu cho mỗi loại tàu bay dựa trên số lượng ghế ngồi của hành khách được lắp đặt để đảm bảo:

1. An toàn và nhanh chóng thoát hiểm khỏi máy bay;

2. Hoàn thành các chức năng cần thiết phải được thực hiện trong trường hợp khẩn cấp hoặc một tình huống đòi hỏi phải sơ tán khẩn cấp.

b. Người khai thác phải chỉ định các chức năng của từng loại máy bay trong Tài liệu khai thác cho từng vị trí, nhiệm vụ cụ thể của tiếp viên hàng không.

c. Người khai thác phải đảm bảo số lượng tiếp viên hàng không tối thiểu cần thiết và chứng chỉ của họ cho từng chuyến bay chở khách và Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo rằng tổ tiếp viên hàng không có mặt trên tàu bay trước khi bắt đầu một chuyến bay thương mại.

d. Số lượng tiếp viên hàng không không được ít hơn số lượng tối thiểu theo quy định hoặc trong các trường hợp sau, chọn giá trị lớn hơn:

1. Đối với tàu bay có số chỗ ngồi hành khách từ 20 đến 50 người: 01 tiếp viên hàng không;

---

[6] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 2 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

[8] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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. [9]Thêm 01 tiếp viên hàng không cho mỗi nhóm 50 ghế khách;

3. [10]Số lượng tiếp viên hàng không không được ít hơn số lượng xuồng cứu sinh bắt buộc phải mang theo tàu bay theo quy định tại Điều 6.173 của Phần 6 Bộ QCATHK.

4. [11]Người khai thác phải bố trí một tiếp viên hàng không phụ trách một cửa mức sàn. Trong trường hợp bố trí một tiếp viên hàng không phụ trách hai cửa mức sàn, người khai thác tàu bay phải chứng minh được việc đảm bảo mức an toàn tương đương được Cục HKVN phê chuẩn trong tài liệu hướng dẫn khai thác.

e. Khi hành khách đang ở trên tàu bay tại sân đỗ số lượng tiếp viên hàng không tối thiểu phải là:

1. Một nửa số lượng yêu cầu khi khai thác bay theo quy định;

2. Không ít hơn một tiếp viên hàng không (hoặc một người khác được huấn luyện các phương thức thoát hiểm trên tàu bay);

3. Khi một nửa số lượng yêu cầu là phân số có thể làm tròn xuống số nguyên đứng ngay sau đó.

g. Trong các trường hợp không thể lường trước, số lượng tiếp viên hàng không tối thiểu theo yêu cầu có thể giảm với điều kiện:

1. Số hành khách được giảm phù hợp với các phương thức quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác và được phê chuẩn bởi Cục Hàng không Việt Nam;

2. Báo cáo bằng văn bản về Cục Hàng không Việt Nam sau khi kết thúc chuyến bay.

---

[9] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Khoản a Mục 6 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

[10] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Khoản a Mục 6 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

[11] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Khoản b Mục 6 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

13.011 YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN ĐỐI VỚI TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG[12]

a. Cá nhân được giao hoặc thực hiện nhiệm vụ của một tiếp viên hàng không khi người đó đã hoàn thành chương trình đào tạo theo quy định.

b. Các yêu cầu tối thiểu của một chương trình đào tạo tiếp viên hàng không được quy định tại Phụ lục 1 Điều 13.011 của Phần này.

13.013 QUYỀN HẠN CỦA TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

(a) Tiếp viên hàng không được cấp phép phù hợp với Phần 7 được thực hiện các dịch vụ an toàn khoang khách trên tàu bay chở khách khi được yêu cầu theo quy định ở Điều 13.010 với điều kiện:

(1) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, khi tiếp viên hàng không được huấn luyện theo các quy định trong Phần 14;

(2) Đối với hàng không chung, sau khi tiếp viên hàng không được huấn luyện ban đầu và định kỳ các kỹ năng sử dụng trong trường hợp khẩn nguy đối với từng tàu bay cụ thể.

(b) Trong khi khai thác bay, tiếp viên hàng không phải có Giấy chứng nhận sức khỏe loại 2 được cấp trong vòng 12 tháng trước đó.

13.015 TIẾP VIÊN TẠI VỊ TRÍ QUY ĐỊNH

(a)Khi tàu bay đang lăn, tiếp viên hàng không phải ngồi tại vị trí quy định với dây an toàn và dây quàng vai được thắt chặt trừ trường hợp thực hiện công việc liên quan đến sự an toàn của tàu bay và người trên tàu bay.

(b)Khi tàu bay cất cánh và hạ cánh, tiếp viên hàng không phải ngồi tại vị trí quy định với dây an toàn và dây quàng vai thắt chặt.

(c)Trong giai đoạn bay bằng, khi có lệnh của người chỉ huy tàu bay, tiếp viên hàng không phải ngồi tại vị trí quy định với dây an toàn và dây quàng vai thắt chặt.

Ghi chú: Điều này không hạn chế PIC trong việc chỉ đạo thắt dây an toàn trong các trường hợp khác ngoài trường hợp cất cánh và hạ cánh.

---

[12] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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) [13]Trong quá trình cất, hạ cánh, Người khai thác phải đảm bảo rằng tiếp viên hàng không được bố trí đầy đủ tại khu vực trách nhiệm và gần các cửa thoát hiểm mức sàn để đảm bảo việc thoát hiểm nhanh nhất cho hành khách trong trường hợp khẩn cấp.

(e) Khi hành khách ở trên một tàu bay đang đỗ, tiếp viên hàng không (hoặc một người khác được huấn luyện các phương thức thoát hiểm) phải được phân công ở các vị trí sau:

(1) Trong trường hợp chỉ yêu cầu một người đã được huấn luyện, người đó phải ở vị trí phù hợp với quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác của Người khai thác[14];

(2) Trong trường hợp yêu cầu nhiều hơn một người đã được huấn luyện, những người này phải được phân bổ đều trong khoang khách để có thể trợ giúp hiệu quả nhất khi trong trường hợp thoát hiểm.

CHƯƠNG C: HÀNH KHÁCH

13.020 TỪ CHỐI CHUYÊN CHỞ

(a) Thực hiện quy định trong Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, Điều 146, Khoản 3, Người khai thác[15] có thể từ chối chuyên chở khi hành khách:

(1) Từ chối tuân thủ các hướng dẫn về giới hạn đối với chỗ ngồi gần lối thoát hiểm do Cục HKVN quy định; hoặc

(2) Có trở ngại về cơ thể và chỉ có thể ngồi được ở hàng ghế gần lối thoát hiểm.

---

[13] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 6 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

[14] Cụm từ "người có AOC" được thay thế bởi cụm từ "Người khai thác" theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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] Cụm từ "người có AOC" được thay thế bởi cụm từ "Người khai thác" theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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) Các quy định sau đây tại Điều 146 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam được áp dụng trong từ chối vận chuyển hành khách có vé và đã được xác nhận chỗ trên chuyến bay hoặc đang trong hành trình:

(1) Do tình trạng sức khỏe của hành khách mà người vận chuyển nhận thấy việc vận chuyển hoặc vận chuyển tiếp sẽ gây nguy hại cho hành khách đó, cho những người khác trong tàu bay hoặc gây nguy hại cho chuyến bay;

(2) Để ngăn ngừa lây lan dịch bệnh;

(3) Hành khách không chấp hành quy định về bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không, khai thác vận chuyển hàng không;

(4) Hành khách có hành vi làm mất trật tự công cộng, uy hiếp an toàn bay hoặc gây ảnh hưởng đến tính mạng, sức khoẻ, tài sản của người khác;

(5) Hành khách trong tình trạng say rượu, bia hoặc các chất kích thích khác mà không làm chủ được hành vi;

(6) Vì lý do an ninh;

(7) Theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

13.023 CẤM CHUYÊN CHỞ VŨ KHÍ

(a) Không ai được mang theo vũ khí đe dọa nguy hiểm hoặc có thể gây chết người một cách giấu diếm hay công khai trên tàu bay khai thác vận tải hàng không thương mại, trừ khi tuân thủ các quy định tại Phần 18.

Ghi chú: (được bãi bỏ)[16].

(b) [17]Khoản a Điều này không áp dụng đối với nhân viên công vụ của nhà nước được quyền mang theo vũ khí khi thực hiện nhiệm vụ theo yêu cầu và các quy định này phải tuân thủ với chính sách khai thác của Người khai thác và phù hợp với Chương trình an ninh quốc gia, quy định an ninh quốc tế.

---

[16] Ghi chú này được bãi bỏ theo quy định tại khoản a Mục 7 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

[17] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 7 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

13.025 VIỆC CHUYÊN CHỞ CÁC HÀNH KHÁCH CÓ TÌNH TRẠNG ĐẶC BIỆT

(a) Người khai thác[18] không được cho phép chuyên chở các hành khách có tình trạng đặc biệt trừ khi:

(1) Có quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác của Người khai thác[19]; và

(2) Đã thông báo cho PIC và được PIC đồng ý.

(b) Hành khách có tình trạng đặc biệt bao gồm:

(1) Người mù;

(2) Người bị liệt (không đi lại được);

(3) [20]Người bị hạn chế khả năng di chuyển;

(4) [21]Người phải sử dụng thiết bị cung cấp ô-xy để thở;

(5) Người không thể sử dụng được dây an toàn; và

(6) Tù nhân đang bị quản thúc;

(7) [22]Trẻ em đi một mình;

(8) [23]Trẻ sơ sinh;

---

[18] Cụm từ "người có AOC" được thay thế bởi cụm từ "Người khai thác" theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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] Cụm từ "người có AOC" được thay thế bởi cụm từ "Người khai thác" theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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 sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

[21] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

[22] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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 bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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) [24]Hành khách nằm cáng;

(10) [25]Người khiếm thính;

(11) [26]Các yêu cầu cụ thể liên quan tới việc chuyên chở hành khách đặc biệt trong khoang hành khách quy định tại Phụ lục 1 Điều 13.025.

13.027 Ô-XY DÙNG CHO MỤC ĐÍCH CHỮA BỆNH CỦA HÀNH KHÁCH

(a) Người khai thác[27] chỉ được cho phép hành khách mang theo và sử dụng các thiết bị cất giữ, sản xuất và pha chế Ô-xy dùng cho mục đích chữa bệnh theo quy định của Cục HKVN.

(b)[28]

(c)Không thành viên tổ bay nào được cho phép bất kì người nào nối hoặc ngắt thiết bị pha chế Ô-xy từ bình Ô-xy đang sử dụng cho hành khách trên tàu bay.

13.030 CHUYÊN CHỞ HÀNH KHÁCH HẠN CHẾ KHẢ NĂNG DI CHUYỂN

(a)[29]Không được phép bố trí hành khách là người bị hạn chế khả năng di chuyển ngồi ở vị trí:

---

[24] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

[25] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

[27] Cụm từ "người có AOC" được thay thế bởi cụm từ "Người khai thác" theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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 bãi bỏ theo quy định tại Mục 8 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

[29] Tên khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

(1) Gây cản trở cho việc thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay;

(2) Làm cản trở việc tiếp cận với thiết bị khẩn nguy; hoặc

(3) Làm cản trở việc thoát hiểm.

13.033 DÂY AN TOÀN CỦA HÀNH KHÁCH

(a) Mỗi hành khách khi ngồi ở ghế hoặc nằm ở giường phải thắt chặt dây an toàn khi đèn hiệu "Thắt dây an toàn" được bật sáng hoặc khi được PIC yêu cầu nếu tàu bay không được trang bị đèn hiệu này.

(b) Một dây an toàn không được dùng cho hơn một hành khách trong quá trình cất và hạ cánh.

(c) Tại mỗi vị trí không có người ngồi, dây an toàn và dây quàng vai, nếu được lắp đặt, phải được đảm bảo là không gây trở ngại cho việc thi hành nhiệm vụ của thành viên tổ bay hay gây trở ngại cho việc di chuyển của hành khách trong trường hợp khẩn nguy.

Ghi chú: Hành khách dưới hai tuổi có thể ngồi trong lòng người lớn có chỗ ngồi hay giường nằm.

Ghi chú: Giường nằm như ghế dài hay đi văng, có thể dùng cho hai người với điều kiện được trang bị dây an toàn cho cả 2 người và chỉ sử dụng khi bay bằng.

13.035 CHỖ NGỒI TẠI HÀNG GHẾ Ở LỐI THOÁT HIỂM[30]

(a) PIC hay tiếp viên trưởng không được cho phép hành khách ngồi tại dãy ghế gần lối thoát hiểm nếu thấy rằng hành khách đó có thể sẽ không hiểu và không thực hiện được các trách nhiệm cần thiết để mở cửa và nhanh chóng thoát ra khỏi tàu bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 13.035 để nắm rõ các yêu cầu liên quan đến chỗ ngồi tại dãy ghế ở lối ra.

13.037 CÁC TÍN HIỆU THÔNG TIN CHO HÀNH KHÁCH

(a) Người chỉ huy tàu bay phải bật các tín hiệu thông tin cho hành khách khi tàu bay chuyển động trên mặt đất, khi cất và hạ cánh và trong các trường hợp cần thiết khác.

---

[30] Tên điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

13.040 SỰ TUÂN THỦ CÁC HƯỚNG DẪN CỦA HÀNH KHÁCH

(a) Hành khách trên chuyến bay vận tải thương mại phải tuân thủ hướng dẫn của thành viên tổ bay theo quy định tại Phần này.

13.043 YÊU CẦU HƯỚNG DẪN CHO HÀNH KHÁCH

(a) Tàu bay không được phép cất cánh trừ khi hành khách đã được hướng dẫn phù hợp với các phương thức quy định trong OM của Người khai thác[31] về các nội dung sau đây:

(1) [32]Không được hút thuốc;

(2) Vị trí và cách sử dụng các lối thoát hiểm;

(3) Sử dụng dây an toàn;

(4) Vị trí và cách sử dụng phương tiện nổi trong trường hợp khẩn nguy;

(5) Cách đưa lưng ghế về vị trí thẳng đứng;

(6) [33]Việc sử dụng ô-xy trong trường hợp bình thường và khẩn nguy trong trường hợp đối với chuyến bay cao hơn 12,000 ft (3,600 m) so với mặt nước biển trung bình (MSL);

(7) Bảng hướng dẫn sử dụng các thiết bị an toàn trên tàu bay.

(b) Ngay trước khi hoặc ngay sau khi tắt tín hiệu thắt dây an toàn, PIC hay tiếp viên trưởng phải đảm bảo rằng hành khách đã được thông báo để duy trì việc thắt dây an toàn trong khi ngồi, kể cả khi dấu hiệu dây an toàn tắt.

(c) Trước khi cất cánh, PIC hay tiếp viên trưởng phải đảm bảo rằng những người có khả năng di chuyển hạn chế đã được thông báo về:

(1) Lối thoát hiểm phù hợp nhất; và

(2) Thời điểm bắt đầu di chuyển đến lối thoát hiểm trong trường hợp khẩn nguy.

---

[31] Cụm từ "người có AOC" được thay thế bởi cụm từ "Người khai thác" theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

[32] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Khoản a Mục 11 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

[33] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Khoản b Mục 11 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

13.045 HƯỚNG DẪN CHO HÀNH KHÁCH: KHAI THÁC TRÊN BIỂN

(a) Không ai được khai thác tầm mở rộng trên biển trừ khi tất cả hành khách đã được hướng dẫn về vị trí và hoạt động của áo phao, xuồng phao và các phương tiện nổi khác, kể cả hướng dẫn cách mặc và làm phồng áo phao.

CHƯƠNG D: CỐ ĐỊNH HÀNH LÝ VÀ XE PHỤC VỤ TRONG KHOANG KHÁCH

13.050 CỐ ĐỊNH HÀNH LÝ TRONG KHOANG HÀNH KHÁCH

(a) Không ai được phép cho tàu bay cất hoặc hạ cánh trừ khi hành lý trong khoang khách đã được cố định nhằm đảm bảo chúng không trở thành mối đe dọa khi tàu bay lăn trên đất, khi cất cánh và hạ cánh và trong điều kiện thời tiết nhiễu động.

(b) Không ai được phép cho tàu bay chuyển động trên mặt đất, cất hoặc hạ cánh trừ khi xe phục vụ thức ăn cho hành khách đã được cố định vào đúng vị trí.

13.053 HÀNH LÝ XÁCH TAY

(a) Không ai được cho phép mang theo hành lý xách tay lên tàu bay trừ khi hành lý được xếp gọn gàng theo quy định trong OM của Người khai thác[34].

(b) Tàu bay chở khách không được phép đóng cửa để chuẩn bị lăn hoặc đẩy lùi tàu bay trừ khi có ít nhất một thành viên tổ bay theo quy định xác nhận mọi hành lý xếp gọn trên giá phía trên đầu có thiết bị giữ hoặc có cửa đóng, hoặc được đặt ở vị trí thích hợp.

(c) Không được xếp hành lý xách tay quá tải trọng quy định đối với từng vị trí trong khoang hành khách.

Ghi chú: Nơi xếp hành lý phải có khả năng giữ các gói hàng khỏi bị va chạm mạnh có thể gây ra một lực quán tính lớn khi hạ cánh khẩn cấp theo quy định khi cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay.

---

[34] Cụm từ "người có AOC" được thay thế bởi cụm từ "Người khai thác" theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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) [35]Nơi xếp hành lý phải có khả năng giữ các gói hàng khỏi bị va chạm mạnh có thể gây ra một lực quán tính lớn khi hạ cánh khẩn cấp theo quy định khi cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay.

13.055 CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA TRONG KHOANG HÀNH KHÁCH

(a) Không ai được phép chuyên chở hàng hóa trong khoang hành khách của tàu bay trừ khi được Cục HKVN cho phép.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 13.055 để biết các yêu cầu cụ thể liên quan tới việc chuyên chở hàng hóa trong khoang hành khách.

CHƯƠNG E: CHUẨN BỊ CHO TÌNH HUỐNG KHẨN NGUY

13.060 KHẢ NĂNG TIẾP CẬN CÁC THIẾT BỊ VÀ LỐI THOÁT HIỂM

(a) Không ai được phép để hành lý xách tay hoặc các vật khác làm cản trở việc tiếp cận lối thoát hiểm khi tàu bay đang chuyển động trên mặt đất, trong suốt quá trình cất và hạ cánh hay trong khi hành khách vẫn đang ở trên tàu bay.

13.063 TRẠNG THÁI SẴN SÀNG CỦA CỬA THOÁT HIỂM TỰ ĐỘNG

(a) Không ai được cho phép tàu bay chở khách chuyển động trên mặt đất, cất và hạ cánh trừ khi các phương tiện trợ giúp thoát hiểm tự động triển khai được trang bị trên tàu bay đã ở trạng thái sẵn sàng cho việc thoát hiểm này.

13.064 KHẢ NĂNG THOÁT HIỂM[36]

Trước khi tàu bay di chuyển trên mặt đất với hành khách ở trên tàu bay, người chỉ huy tàu bay, tiếp viên trưởng hoặc người được Người khai thác chỉ định phải đảm bảo có ít nhất một cửa với mép dưới ngang mức sàn của tàu bay sẵn sàng để hành khách ra, vào hoặc thoát hiểm trong các trường hợp bình thường hoặc khẩn cấp.

13.065 CÁC ĐIỂM DỪNG KHI HÀNH KHÁCH VẪN NGỒI TRÊN TÀU BAY

(a) Tại các điểm dừng khi hành khách vẫn ngồi trên tàu bay, người chỉ huy tàu bay, tiếp viên trưởng hoặc cả hai phải đảm bảo:

---

[35] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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 10 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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) Tất cả các động cơ đều được tắt;

(2) Ít nhất một cửa ra mức sàn đang mở để hành khách có thể rời khỏi tàu bay; và

(3) Ít nhất phải có một người được huấn luyện các phương thức thoát hiểm của tàu bay và được hành khách nhận biết là người chịu trách nhiệm cho an toàn của hành khách.

(b) [37]Trong trường hợp thực hiện tiếp nhiên liệu khi hành khách vẫn ngồi trong tàu bay, người chỉ huy hoặc người được chỉ định làm đại diện của người khai thác phải đảm bảo các phương thức quy định trong Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay được tuân thủ.

13.067 LƯNG GHẾ NGỒI CỦA HÀNH KHÁCH

(a) Người chỉ huy tàu bay hay tiếp viên trưởng không được cho tàu bay cất hoặc hạ cánh trừ khi lưng ghế ngồi của hành khách đã ở vị trí thẳng đứng.

(b) Chỉ có thể có các trường hợp ngoại lệ khi nó phù hợp với các phương thức quy định trong OM của người có AOC, với điều kiện lưng ghế không gây trở ngại cho bất kỳ hành khách nào trong việc tiếp cận lối đi hoặc cửa thoát hiểm.

13.070 XẾP GỌN ĐỒ ĂN VÀ THỨC UỐNG

(a) Người chỉ huy tàu bay hay tiếp viên trưởng không được cho phép tàu bay chuyển động trên mặt đất, cất hoặc hạ cánh khi:

(1) Đồ ăn, thức uống, bộ đồ ăn do Người khai thác[38] trang bị đang đặt tại ghế hành khách; và

(2) Khay đồ ăn, thức uống và bàn để thức ăn sau lưng ghế chưa được xếp gọn.

---

[37] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 11 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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] Cụm từ "người có AOC" được thay thế bởi cụm từ "Người khai thác" theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 13.007: HƯỚNG DẪN HÀNH KHÁCH

(a) Tổng quát:

(1) Hành khách được hướng dẫn về các vấn đề an toàn. Một phần của thông báo này có thể được thực hiện thông qua hình ảnh dưới dạng phim có âm thanh.

(2) Hành khách phải được cung cấp bảng thông báo an toàn dưới dạng ảnh chỉ rõ sự hoạt động của các thiết bị an toàn và cửa thoát hiểm cho hành khách sử dụng trong trường hợp khẩn cấp.

(b) Trước khi cất cánh:

(1) Hành khách phải được thông báo các mục sau đây nếu áp dụng:

(i) Quy định về hút thuốc lá;

(ii) Lưng ghế phải tư thế thẳng đứng và bàn ăn phải được đóng lại;

(iii) Vị trí của các cửa thoát hiểm;

(iv) Vị trí và việc sử dụng của đèn chỉ lối thoát hiểm trên sàn máy bay;

(v) Xếp đặt hành lý xách tay;

(vi) Việc hạn chế sử dụng các thiết bị điện tử xách tay;

(vii) Vị trí và nội dung của bảng hướng dẫn an toàn.

(2) Hành khách phải được xem các trình diễn sau đây

(i) Sử dụng dây an toàn và đai an toàn bảo gồm cả việc cài và mở dây và/hoặc đai an toàn;

(ii) Vị trí và cách sử dụng các thiết bị Ô-xy khi được yêu cầu. Hành khách còn phải được thông báo về cách dập tất cả các chất khói khi thiết bị Ô-xy được sử dụng;

(iii) Vị trí và cách sử dụng của áo phao khi được yêu cầu.

(c) Sau khi cất cánh;

(1) Hành khách phải được nhắc nhở các mục sau nếu áp dụng:

(i) Quy định về hút thuốc lá;

(ii) Sử dụng dây an toàn và/hoặc đai an toàn bao gồm cả lợi ích an toàn của việc thắt dây an toàn trong khi ngồi bất kể trạng thái của đèn tín hiệu thắt dây an toàn.

(d) Trước khi hạ cánh:

(1) Hành khách phải được nhắc nhở các mục sau nếu áp dụng;

(i) Quy định về hút thuốc lá;

(ii) Sử dụng dây an toàn và/hoặc đai an toàn;

(iii) Lưng ghế ở vị trí thẳng đứng và bàn ăn được gấp lại;

(iv) Sắp xếp lại hành lý xách tay; và

(v) Hạn chế sử dụng thiết bị điện tử xách tay.

(e) Sau khi hạ cánh:

(1) Hành khách phải được nhắc nhở các mục sau:

(i) Quy định về hút thuốc lá;

(ii) Sử dụng dây an toàn và/hoặc đai an toàn.

(f) Trong trường hợp khẩn cấp trong khi bay, hành khách phải được hướng dẫn các hành động khẩn nguy thích hợp với tình huống.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 13.011: QUY ĐỊNH VỀ HUẤN LUYỆN TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG[39]

a. Chương trình huấn luyện tiếp viên hàng không được quy định đầy đủ để đảm bảo rằng mỗi thành viên đều:

1. Có năng lực để thực hiện những nhiệm vụ và chức năng an toàn mà tiếp viên hàng không được giao thực hiện trong các trường hợp khẩn cấp hoặc trong tình huống đòi hỏi phải sơ tán khẩn cấp;

2. Có năng lực sử dụng thành thạo các thiết bị khẩn nguy và thiết bị cứu sinh theo yêu cầu như áo phao, xuồng cứu sinh, cầu trượt, cửa thoát hiểm, bình chữa cháy xách tay, bình ô-xy, bộ dụng cụ sơ cứu, cấp cứu và máy rung hỗ trợ tim;

3. Nắm vững kiến thức về sự ảnh hưởng đến các yếu tố sinh lý của hành khách trong tình trạng thiếu ô-xy trong môi trường điều áp bình thường cũng như trong trường hợp bị mất áp suất ca bin khi khai thác ở độ cao trên 3.000 m (10.000 feet);

4. Hiểu rõ nhiệm vụ và chức năng của các thành viên phi hành đoàn khác để phối hợp hoàn thành nhiệm vụ theo yêu cầu trong trường hợp khẩn nguy;

---

[39] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

5. Kiến thức và nhận biết được các loại hàng nguy hiểm được và không được cho phép mang lên khoang hành khách;

6. Có kiến thức về thực hiện các công việc an toàn khoang khách bao gồm sự phối hợp giữa các thành viên tổ bay.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 13.025: QUY ĐỊNH VỀ CHUYÊN CHỞ HÀNH KHÁCH CÓ TÌNH TRẠNG ĐẶC BIỆT[40]

1. Những yếu tố sau đây, Người khai thác cần cân nhắc khi thực hiện chuyên chở hành khách đặc biệt:

a. Loại máy bay và cấu hình khoang khách;

b. Tổng số hành khách vận chuyển trên tàu;

c. Số lượng và loại khách đặc biệt không được vượt quá số lượng hành khách có khả năng hỗ trợ họ trong trường hợp sơ tán khẩn cấp;

d. Các yếu tố hoặc các trường hợp có thể ảnh hưởng đến quy trình khẩn cấp của thành viên phi hành đoàn;

e. Người khai thác phải xây dựng quy trình hướng dẫn hành khách đặc biệt trước chuyến bay và người trợ giúp an toàn của họ;

g. Người trợ giúp an toàn phải từ 18 tuổi trở lên, có sức khỏe và có khả năng các hiểu hướng dẫn của tiếp viên hàng không để trợ giúp khi cần;

h. Hành khách đặc biệt và người đi cùng trợ giúp phải ngồi cạnh nhau trong cùng hàng ghế;

i. Trong diễn tập để kiểm chứng năng lực thoát hiểm của người khai thác tàu bay nên có thành phần hành khách đặc biệt và trẻ em dưới 2 tuổi.

---

[40] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 13 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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 13.035: CHỖ NGỒI TẠI HÀNG GHẾ Ở LỐI THOÁT HIỂM [41]

(a) [42]Không ai được xếp hành khách ngồi ở hàng ghế ở lối thoát hiểm nếu người đó không thể thực hiện một trong các chức năng được liệt kê sau đây:

(1) Người không đủ khả năng vận động, không đủ sức khỏe hay sự khéo léo ở cả 2 cánh tay và 2 bàn tay hay cả hai chân:

(i) Để với lên trên, sang hai bên hoặc xuống dưới tới vị trí cửa thoát hiểm và cơ cấu vận hành cửa trượt;

(ii) Để nắm và đẩy kéo xoay hay vận hành các cơ cấu này;

(iii) Để đẩy, xô, kéo hoặc mở các cửa thoát hiểm;

(iv) Để nâng, giữ, đặt xuống các ghế gần đó hay bê qua các lưng ghế đến dãy sau các đồ vật có kích thước và trọng lượng tương tự như của các cánh cửa qua cánh tàu bay;

(v) Để di chuyển vật cản có kích thước và trọng lượng tương tự như các cánh cửa lối ra qua cánh tàu bay;

(vi) Để duy trì cân bằng khi di chuyển các vật cản;

(vii) Để thoát ra nhanh chóng;

(viii) Để giữ ổn định xuồng trượt thoát hiểm sau khi bung ra; hoặc

(ix) Để giúp đỡ những người khác thoát ra bằng xuồng trượt;

(2) Người dưới 15 tuổi hoặc không có khả năng thực hiện một trong các chức năng nêu trên nếu không có sự giúp đỡ của người lớn, cha mẹ hoặc những người thân khác;

(3) Người không có khả năng đọc và hiểu các hướng dẫn yêu cầu trong Phần này và các hướng dẫn liên quan tới thoát hiểm trong bản in hoặc trong bản hướng

---

[41] Tên Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

[42] Tên Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 13 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 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.

dẫn do người có AOC cung cấp, hay người không có khả năng hiểu được khẩu lệnh của thành viên tổ bay;

(4) Người không đủ khả năng thị giác để thực hiện một trong các chức năng nêu trên nếu không có sự trợ giúp của các phương tiện thị giác, ngoại trừ kính hoặc kính áp tròng;

(5) Người không đủ khả năng thính giác để nghe và hiểu các hướng dẫn của tiếp viên hàng không nếu không có sự trợ giúp ngoại trừ dụng cụ trợ thính;

(6) Người không đủ khả năng truyền đạt lại thông tin bằng lời; hay

(7) Người có hoàn cảnh hoặc trách nhiệm khác, như đi cùng trẻ em, có thể gây cản trở việc thực hiện một trong các chức năng nêu trên; hoặc ở trong tình trạng có thể gây ra tổn hại nếu người đó thực hiện các chức năng nêu ở trên.

(b) Việc chỉ định người thích hợp ngồi ở ghế gần cửa thoát hiểm phải do người được quy định trong OM của người có AOC thực hiện.

(c) Trong trường hợp tiếp viên hàng không thấy rằng người ngồi ở ghế gần cửa thoát hiểm không có khả năng thực hiện các chức năng hỗ trợ thoát hiểm, hoặc khi hành khách từ chối vị trí ngồi gần cửa thoát hiểm và đề nghị đổi chỗ, tiếp viên hàng không phải nhanh chóng đổi chỗ ngồi cho hành khách vào ghế không gần cửa thoát hiểm.

(d) Trong trường hợp không còn chỗ ngồi xa cửa thoát hiểm, và nếu cần phải cung cấp chỗ ngồi cho hành khách phải di chuyển khỏi chỗ ngồi gần cửa thoát hiểm, tiếp viên hàng không phải di chuyển hành khách sẵn lòng và có khả năng đảm nhận nhiệm vụ thoát hiểm, vào chỗ ngồi gần cửa thoát hiểm.

(e) Mỗi đại lý bán vé của người có AOC trước khi xuất vé có thể ấn định chỗ ngồi phù hợp nhất trong phạm vi có thể với tiêu chuẩn lựa chọn hành khách có khả năng đảm nhận nhiệm vụ thoát hiểm trong tình huống khẩn nguy.

(f) Trong khi hướng dẫn cho hành khách, mỗi tiếp viên hàng không phải yêu cầu hành khách tự đánh giá mình để có thể xếp lại chỗ ngồi nếu hành khách ngồi ở lối thoát hiểm:

(1) Không đáp ứng các tiêu chí lựa chọn;

(2) Thể trạng của hành khách cản trở việc thực hiện các nhiệm vụ thoát hiểm;

(3) Có thể gây tổn thương cho cơ thể nếu thực hiện một hoặc nhiều hơn các nhiệm vụ này; hoặc

(4) Không muốn thực hiện nhiệm vụ thoát hiểm trong trường hợp khẩn nguy.

(g) Trong khi hướng dẫn cho hành khách, mỗi tiếp viên hàng không phải chỉ dẫn hành khách xem bảng thông tin cho hành khách và các nhiệm vụ cần thực hiện ở cửa thoát hiểm.

(h) Mỗi hành khách phải tuân thủ các hướng dẫn của thành viên tổ bay hoặc của các nhân viên được người có AOC ủy quyền trong việc thực hiện các hạn chế đối với chỗ ngồi gần cửa thoát hiểm.

(i) Người chỉ huy tàu bay không được cho phép tàu bay lăn hoặc đẩy tàu bay lùi ra phía sau trừ khi có ít nhất một thành viên tổ bay xác nhận rằng tất cả các dãy ghế gần lối ra và lối thoát hiểm không có chướng ngại vật và không có hành khách mà tiếp viên hàng không xác định là không đủ khả năng thực hiện nhiệm vụ thoát hiểm.

PHỤ ĐÍNH 1 CỦA 13.055 CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA TRONG KHOANG HÀNH KHÁCH

(a) Hàng hóa có thể được chuyên chở tại mọi vị trí trong khoang hành khách nếu được xếp trong thùng chứa hàng đáp ứng các yêu cầu sau:

(1) Thùng hàng phải chịu được các hệ số quá tải và các tải trọng áp dụng trong trường hợp hạ cánh khẩn cấp đối với ghế nhân với 1,15; đồng thời chịu được trọng lượng của chính thùng chứa hàng và trọng lượng tối đa của hành lý;

(2) Trọng lượng tối đa của hàng hóa mà thùng chứa hàng được phép mang và mọi hướng dẫn cần thiết để đảm bảo sự phân phối trọng lượng thích hợp cần được ghi rõ ràng trên thùng hàng;

(3) Thùng hàng không được làm sàn tàu bay hoặc các kết cấu trong tàu bay phải chịu tải vượt quá giới hạn trọng tải của kết cấu đó;

(4) Thùng hàng phải được gắn chặt với các rãnh ghế hoặc kết cấu sàn của tàu bay và việc gắn chặt này phải chịu được các hệ số quá tải và các tải trọng áp dụng trong trường hợp hạ cánh khẩn cấp đối với ghế nhân với 1,15 hoặc hệ số gắn chặt được quy định đối với tàu bay, chọn giá trị nào cao hơn đồng thời chịu được trọng lượng của chính thùng chứa hàng và trọng lượng tối đa của hành lý;

(5) Sử dụng kết hợp trọng lượng của thùng đựng hàng và trọng lượng tối đa của hàng hóa có thể chuyên chở trong thùng đựng hàng;

(6) Thùng hàng không được đặt ở vị trí gây cản trở cho việc tiếp cận hoặc sử dụng lối thoát hiểm, hoặc lối đi trong khoang hành khách;

(7) Thùng hàng phải được đóng chặt và được làm từ vật liệu ít nhất là chống được lửa;

(8) Cần có bộ phận an toàn phù hợp trong thùng hàng để bảo vệ thùng hàng khỏi bị trượt trong điều kiện hạ cánh khẩn cấp; và

(9) Thùng hàng không được đặt ở vị trí che khuất tầm nhìn của hành khách đối với các tín hiệu "dây an toàn", "cấm hút thuốc", hoặc các đèn hiệu của lối ra, trừ khi có dấu hiệu phụ trợ hoặc các phương tiện thông báo thích hợp khác.

(b) Hàng hóa, gồm cả hành lý mang theo người, có thể được chuyên chở tại mọi vị trí trong khoang hành khách của tàu bay loại nhỏ (Nhóm B) nếu được xếp trong một giá để hàng thích hợp, trong thùng hàng hoặc trong ngăn riêng trên tàu bay, nếu nó được cố định bằng phương tiện thích hợp hoặc nếu nó được chuyên chở phù hợp với một trong các quy định sau:

(1) Đối với hàng hóa: hàng hóa được cố định phù hợp bởi đai an toàn hoặc các dây buộc đủ chắc để ngăn ngừa hàng hóa bị trượt trong điều kiện thông thường trong khi bay hay trên mặt đất; đối với hành lý mang theo cần được giữ sao cho không bị dịch chuyển khi có nhiễu động;

(2) Hàng hóa phải được đóng gói và bọc cẩn thận để không gây thương tích cho người trên tàu bay;

(3) Hàng hóa không được làm cho cấu trúc sàn tàu bay hoặc các chỗ ngồi phải chịu tải vượt quá giới hạn trọng tải cho phép;

(4) Thùng hàng không được đặt ở vị trí làm ngăn cản việc tiếp cận hoặc sử dụng mọi lối ra khẩn cấp hoặc thông thường, hoặc sử dụng lối đi giữa tiếp viên hàng không và hành khách, không được đặt ở vị trí che khuất tầm nhìn của hành khách đối với các tín hiệu "dây an toàn", "cấm hút thuốc", hoặc các dấu hiệu của lối ra, trừ khi có dấu hiệu phụ trợ hoặc các phương tiện thông báo thích hợp khác.

(5) Không được đặt trực tiếp lên trên ghế ngồi của hành khách.

(6) Phải được được xếp gọn phù hợp với các giới trong quá trình cất và hạ cánh.

(7) Với trường hợp chỉ chở hàng hóa, hàng hóa phải được chất xếp sao cho có sẵn sàng ít nhất một lối ra khẩn nguy hoặc lối ra thông thường để tất cả thành viên tổ bay sử dụng khi xảy ra tình huống khẩn cấp.

Phần 14
YÊU CẦU VỀ TRÌNH ĐỘ ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG CỦA NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY CÓ GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY (AOC)

CHƯƠNG A: QUY ĐỊNH CHUNG

14.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này quy định các yêu cầu tối thiểu của Việt Nam về trình độ và kinh nghiệm đối với các nhân viên phục vụ hoạt động khai thác tàu bay thương mại hoặc làm việc cho Người khai thác được Cục HKVN cấp AOC khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại.

(b) Phần này được áp dụng cho các cá nhân, tổ chức tham gia hoạt động khai thác tàu bay vận tải thương mại và hàng không chung vì mục đích thương mại.

14.003 ĐỊNH NGHĨA

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

Ghi chú: Các thuật ngữ khác liên quan đến hàng không được sử dụng trong Phần 1.

(1) Kiểm tra viên (tàu bay): Là giáo viên huấn luyện bay được Cục HKVN ủy quyền để thực hiện việc đánh giá kỹ năng bay trên tàu bay, buồng lái mô phỏng hoặc trên thiết bị huấn luyện đối với một loại tàu bay cụ thể;

(2) Kiểm tra viên (thiết bị mô phỏng): Là giáo viên huấn luyện bay được Cục HKVN ủy quyền để chỉ thực hiện việc đánh giá kỹ năng bay trên buồng lái mô phỏng hoặc trên thiết bị huấn luyện đối với một loại tàu bay cụ thể.

(3) [1]Nhân viên hàng không trình độ cao bao gồm: thành viên tổ lái (phi công); nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và thiết bị tàu bay có chứng chỉ CRS mức B trở lên; nhân viên điều độ, khai thác bay.

---

[1] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

14.005 CHỮ VIẾT TẮT

(a) Các chữ viết tắt sau đây được sử dụng trong phần này:

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

(2) CRM - Chương trình phối hợp tổ bay;

(3) FE - Cơ giới trên không;

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

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

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

(7) PIC - Người chỉ huy tàu bay;

(8) [2]Co-Pilot-Lái phụ;

(9) VMC - Điều kiện khí tượng bay bằng mắt;

(10) CPL - Giấy phép người lái tàu bay thương mại;

(11) ATPL - Giấy phép người lái tàu bay vận tải hàng không;

CHƯƠNG B: TRÌNH ĐỘ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG

14.010 GIỚI HẠN TUỔI NGHỀ CỦA NGƯỜI LÁI TÀU BAY[3]

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

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

---

[2] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 2 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) Không người lái tàu bay nào được thực hiện nhiệm vụ như F/O trên tàu bay vận tải hàng không thương mại trừ khi người đó có:

---

[4] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[5] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

(1) CPL với năng định chủng loại và hạng tàu bay phù hợp với tàu bay được khai thác;

(2) Năng định bay bằng thiết bị.

14.025 YÊU CẦU VỀ GIẤY PHÉP ĐỐI VỚI THÀNH VIÊN TỔ LÁI KHÁC

(a) Không người nào được thực hiện nhiệm vụ cơ giới trên không trên tàu bay trừ khi người đó có giấy phép cơ giới trên không với năng định hạng tàu bay phù hợp.

(b) Không người nào được thực hiện nhiệm vụ dẫn đường trên không trên tàu bay trừ khi người đó có giấy phép dẫn đường trên không phù hợp.

14.027 NGƯỜI LÁI CÓ NĂNG LỰC THỰC HIỆN CHỨC NĂNG CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG

(a) Trên các chuyến bay yêu cầu phải có cơ giới trên không, người có AOC phải chỉ định tối thiểu một người lái có năng lực thực hiện chức năng cơ giới trên không đề phòng trường hợp cơ giới trên không bị mất khả năng làm việc.

14.030 YÊU CẦU ĐỐI VỚI NGƯỜI CẤP PHÉP ĐIỀU PHÁI BAY

(a) Không người nào được cấp phép điều phái bay đối với tàu bay trên 20 hành khách thực hiện chuyến bay theo lịch vận chuyển hành khách thương mại, trừ khi người đó:

(1) Có giấy phép nhân viên điều phái hoặc giấy phép ATPL;

(2) Hiện tại đang được người có AOC phê chuẩn, theo quy định của phần này, đối với loại tàu bay đang sử dụng.

(b) Không người nào, ngoài PIC, được cho phép tàu bay thực hiện chuyến bay vận chuyển hành khách thương mại trừ khi người đó:

(1) Có giấy phép ATPL;

(2) Hiện tại đang được người có AOC phê chuẩn, theo quy định của phần này, đối với loại tàu bay đang sử dụng.

14.033 KHAI THÁC TÀU BAY CÙNG VỚI NGƯỜI LÁI THIẾU KINH NGHIỆM

(a) [7]Trong trường hợp Lái phụ có số giờ bay trên loại tàu bay lớn hơn 5700 kg và hơn 19 ghế hành khách là 50 giờ bay và PIC không phải là giáo viên kiểm tra thì giai đoạn cất, hạ cánh và tại các giai đoạn trọng yếu khác của chuyến bay phải được thực hiện bởi PIC.

(b) Cục HKVN có thể cho phép miễn áp dụng quy định của khoản (a) của Điều này, phụ thuộc vào đề nghị của người có AOC, thông qua việc sửa đổi năng định phê chuẩn của AOC.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 14.033 để có thông tin về các giai đoạn được Cục HKVN xác định là trọng yếu và các trường hợp Cục HKVN có thể miễn áp dụng các yêu cầu của khoản (a) của Điều này.

14.035 KHẢ NĂNG VỀ NGÔN NGỮ

(a) Người có AOC có trách nhiệm đánh giá khả năng nói và hiểu ngôn ngữ được sử dụng trong đàm thoại vô tuyến đối với người lái tàu bay và dẫn đường trên không có sử dụng liên lạc điện đài trên tàu bay trong khai thác bay.

(1) Việc đánh giá phải được thực hiện trước khi giao nhiệm vụ lần đầu và theo định kỳ được quy định tại khoản (b) của Điều này;

(2) Yêu cầu về trình độ ngoại ngữ quy định tại Phần 7 phải được sử dụng để thực hiện việc đánh giá;

(3) Ngôn ngữ được đánh giá đối với hoạt động khai thác bay quốc tế là tiếng Anh;

(4) Kết quả đánh giá phải được ghi chép và lưu trữ.

(b) Người chưa đạt thông thạo ngôn ngữ mức 6 (EL) sẽ phải kiểm tra định kỳ theo các thời hạn như sau:

(1) 03 năm/lần đối với mức 4 (OL);

(2) 06 năm/lần đối với mức 5 (EL).

(c) Những người lái tàu bay được phân công trong cùng các tổ bay phải được đánh giá để đảm bảo khả năng đối thoại với nhau ở mức 4 trong ngôn ngữ thông thường được dùng khi khai thác.

---

[7] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 6 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

CHƯƠNG C: CÁC YÊU CẦU HUẤN LUYỆN MẶT ĐẤT

14.040 HUẤN LUYỆN CÁC QUY TRÌNH KHAI THÁC CỤ THỂ CỦA NGƯỜI KHAI THÁC

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay, nhân viên điều phái bay trừ khi người đó đã hoàn thành chương trình huấn luyện về các quy trình khai thác cụ thể của Người khai thác do Cục HKVN phê chuẩn bao gồm toàn bộ các quy trình trong tài liệu khai thác có liên quan đến nhiệm vụ của các thành viên tổ lái và nhân viên khai thác bay.

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

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

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

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

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

14.042 HUẤN LUYỆN QUẢN LÝ MỆT MỎI[10]

a. Tổ chức, cá nhân được thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện công việc của tổ bay, nhân viên điều phái hoặc nhân viên giữ trách nhiệm phân lịch bay khi người đó đã hoàn thành khóa huấn luyện ban đầu và định kỳ về quản lý mệt mỏi.

---

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

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

[10] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

b. Chương trình huấn luyện này phải tuân thủ chương trình được xây dựng bởi Người khai thác tàu bay và được công bố trong Tài liệu hướng dẫn khai thác. Nội dung của chương trình huấn luyện phải bao gồm các kiến thức về nguyên nhân, ảnh hưởng của mệt mỏi và phương pháp phòng, chống, giảm thiểu.

c. Nội dung chương trình huấn luyện về quản lý mệt mỏi được quy định tại Phụ lục 1 Điều 14.042.

14.043 HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU - HÀNG NGUY HIỂM

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay trừ khi người đó đã hoàn thành chương trình huấn luyện về hàng nguy hiểm do Cục HKVN phê chuẩn.

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

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

1. Khoang chở hàng hóa;

2. Buồng lái;

3. Khoang hành khách.

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

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

b. Chương trình huấn luyện được phê chuẩn phải bảo đảm hướng dẫn cho thành viên tổ bay cách ứng xử phù hợp nhất để giảm thiểu hậu quả do các hành động can thiệp bất hợp pháp gây ra bao gồm các nội dung sau:

---

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

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

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

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

2. Giao tiếp và phối hợp của tổ bay;

3. Hành động tự bảo vệ;

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

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

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

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

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

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

14.047 HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU - QUẢN LÝ NGUỒN NHÂN LỰC TỔ BAY

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay trừ khi người đó đã hoàn thành chương trình huấn luyện CRM do Cục HKVN phê chuẩn bao gồm năng lực con người, quản lý những mối đe dọa và sai sót.

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

14.050 HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU - SỬ DỤNG THIẾT BỊ KHẨN NGUY

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay trừ khi người đó hoàn thành khóa huấn luyện ban đầu được Cục HKVN phê chuẩn về thiết bị khẩn nguy có trên loại tàu bay khai

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

thác và được luyện tập về việc sử dụng thiết bị đó phù hợp với các vị trí của thành viên tổ bay.

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

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

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

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

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

14.053 HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU VỀ TÀU BAY TRÊN MẶT ĐẤT

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay, nhân viên điều phái bay trừ khi người đó đã hoàn thành khóa huấn luyện trên mặt đất do Cục HKVN phê chuẩn về loại tàu bay được khai thác.

(b) [17]Khóa huấn luyện ban đầu trên mặt đất đối với thành viên tổ lái phải bao gồm các phần liên quan của tài liệu hướng dẫn khai thác liên quan đến tính năng, trọng tải và cân bằng, chính sách khai thác, giới hạn của các hệ thống, các quy trình được sử dụng trong điều kiện bình thường, bất bình thường và khẩn cấp trên loại tàu bay được khai thác.

---

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

[17] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 13 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c) [18]Đối với tiếp viên hàng không, khóa huấn luyện ban đầu trên mặt đất về tàu bay phải bao gồm các phần liên quan của tài liệu hướng dẫn khai thác liên quan đến cấu hình cụ thể, thiết bị tàu bay, quy trình khai thác bình thường và khẩn cấp được sử dụng trên các loại tàu bay được khai thác.

(d) [19]Đối với nhân viên điều phái bay, khóa huấn luyện ban đầu trên mặt đất về tàu bay phải bao gồm các phần liên quan của tài liệu hướng dẫn khai thác liên quan đến quy trình chuẩn bị bay, tính năng của tàu bay, trọng tải và cân bằng, chính sách khai thác, các hệ thống, các giới hạn đối với loại tàu bay được khai thác.

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

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

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

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

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

---

[18] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 13 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 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 sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 13 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[20] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 13 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

CHƯƠNG D: CÁC YÊU CẦU HUẤN LUYỆN BAY

14.060 HUẤN LUYỆN BAY BAN ĐẦU

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay trừ khi người đó đã hoàn thành khóa huấn luyện bay ban đầu được Cục HKVN phê chuẩn về loại tàu bay khai thác.

(b) [22]Khóa huấn luyện bay ban đầu phải tập trung vào việc điều khiển và khai thác an toàn của tàu bay tuân thủ các quy trình bình thường, bất thường và khẩn cấp do người có AOC quy định. Khóa huấn luyện này bao gồm cả việc thực hành:

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

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

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

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

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

(c) (được bãi bỏ)[23].

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

---

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

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

[24] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 16 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

a. Quản lý chức năng tự lái;

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

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

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

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

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

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

14.063 HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU VỀ LOẠI HÌNH KHAI THÁC ĐẶC BIỆT

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay trừ khi người đó đã hoàn thành khóa huấn luyện ban đầu về loại hình khai thác đặc biệt được Cục HKVN phê chuẩn.

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

1. Trình độ để PIC ngồi ghế bên phải;

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

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

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

5. Loại hình khai thác ETDO;

6. Khai thác PBN;

---

[25] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 17 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 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 định tại Mục 18 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

7. Loại hình khai thác RNP-APRCH;

8. Loại hình khai thác CPDLC;

9. Loại hình khai thác ADS-B Out;

10. Loại hình khai thác NORPAC;

11. Loại hình khai thác MNPS;

12. Khai thác vùng cực;

13. Loại hình khai thác ACAS;

14. Loại hình khai thác EFB;

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

14.065 SỰ KHÁC BIỆT TÀU BAY

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay, nhân viên điều phái hoặc sử dụng thành viên tổ bay hoặc nhân viên điều phái đối với loại máy bay mà người có AOC đã đưa giáo trình khác biệt vào trong chương trình huấn luyện đã được Cục HKVN phê chuẩn, trừ khi người đó đã hoàn thành chương trình đó cả về vị trí của thành viên tổ bay và về cấu hình cụ thể của tàu bay.

(b) Để đạt được mục đích đối với các yêu cầu huấn luyện khác biệt của tàu bay, không người nào được phép kết hợp các cấu hình khác nhau của cùng một loại tàu bay với những đặc tính tương tự về mặt quy trình khai thác, các hệ thống và tính điều khiển ngoại trừ trong các điều kiện được Cục HKVN phê chuẩn.

14.067 SỬ DỤNG THIẾT BỊ HUẤN LUYỆN GIẢ ĐỊNH

(a) Mỗi buồng lái tàu bay mô phỏng và các thiết bị huấn luyện giả định khác được sử dụng để phê chuẩn thành viên tổ lái phải:

(1) Được Cục HKVN phê chuẩn cụ thể cho:

(i) Người có AOC;

(ii) Loại tàu bay, bao gồm cả các cấu hình khác nhau của kiểu tàu bay đó, và loại hình huấn luyện và kiểm tra sẽ được thực hiện;

(iii) Những động tác cơ động, quy trình đặc thù hoặc chức năng của thành viên tổ lái liên quan.

(2) Duy trì được các tính năng, chức năng và các đặc tính khác cần thiết cho việc phê chuẩn;

(3) Được cải tiến phù hợp với mọi thay đổi áp dụng cho loại tàu bay được mô phỏng dẫn đến những thay đổi về các tính năng, chức năng hoặc các đặc tính hoạt động khác được phê chuẩn;

(4) Tiến hành kiểm tra chức năng hàng ngày trước khi sử dụng;

(5) Có sổ ghi chép các sai lệch hàng ngày do giáo viên hoặc kiểm tra viên phù hợp thực hiện ghi chép mỗi khi kết thúc việc huấn luyện hoặc kiểm tra.

14.070 ĐƯA THIẾT BỊ VÀ QUY TRÌNH MỚI VÀO SỬ DỤNG

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay khi nhiệm vụ đó yêu cầu kiến thức chuyên môn để sử dụng một thiết bị hoặc quy trình mới cần phải huấn luyện theo giáo trình huấn luyện nằm trong chương trình huấn luyện của người có AOC đã được phê chuẩn, trừ khi người đó đã hoàn thành chương trình huấn luyện đó cả về vị trí của thành viên tổ bay và về cấu hình cụ thể của tàu bay.

14.071 HUẤN LUYỆN PHỤC HỒI VÀ NGĂN NGỪA TÌNH TRẠNG CỦA TÀU BAY (UPRT)[27]

Người có AOC phải xây dựng các nội dung và tiến hành huấn luyện phục hồi và ngăn ngừa tình trạng của tàu bay (UPRT- upset prevention and recovery training) tới người lái tàu bay. Cục HKVN quy định chi tiết về nội dung huấn luyện UPRT theo tài liệu hướng dẫn của ICAO. Quy định này có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2021.

CHƯƠNG E: KIỂM TRA KỸ NĂNG VÀ NĂNG LỰC

14.080 KIỂM TRA KỸ NĂNG ĐIỀU KHIỂN TÀU BAY VÀ KHẢ NĂNG BAY BẰNG THIẾT BỊ

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái trừ khi trong thời gian 12 tháng trước khi thực hiện nhiệm vụ người đó phải đạt yêu cầu về kiểm tra kỹ năng theo quy định của Cục HKVN về kiểu loại tàu bay được sử dụng.

---

[27] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019.

(b) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái trong khai thác theo quy tắc IFR trừ khi trong vòng 06 tháng trước khi thực hiện nhiệm vụ người đó phải đạt yêu cầu về kiểm tra khả năng bay bằng thiết bị theo quy định của Cục HKVN.

(c) [28]Nếu người lái được phê chuẩn để:

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

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

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

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

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

(d) [29]Người lái tàu bay có thể thực hiện đồng thời các yêu cầu của khoản a và b của Điều này trên một loại tàu bay cụ thể.

(e) [30]Người khai thác tàu bay được xếp lịch cho tổ lái khai thác với nhiều kiểu của cùng một loại tàu bay hoặc của loại tàu bay khác có cùng đặc tính về quy trình khai thác, hệ thống và cách thức vận hành khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn trên cơ sở tuân thủ khoản a và b Điều này đối với từng kiểu tàu bay hoặc từng loại tàu bay.

---

[28] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 19 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 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 sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 19 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[30] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 19 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(g) [31]Đối với tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa 5700 kg yêu cầu 01 người lái, PIC phải hoàn thành việc kiểm tra kỹ năng theo quy định tại khoản b Điều này với vai trò một người lái trên loại máy bay tương ứng.

(h) [32]Tổ chức, cá nhân được phép sử dụng thiết bị huấn luyện bay mô phỏng để kiểm tra kỹ năng theo khoản a, b hoặc f của Điều này khi thiết bị sử dụng được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận cho:

1. Người khai thác tàu bay;

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

3. Tình huống hoặc quy trình được kiểm tra.

(i) [33]Việc thực hiện bất kỳ 02 bài kiểm tra cùng nội dung trong khoảng thời gian 04 tháng sẽ không đáp ứng yêu cầu của khoản b của Điều này.

(k) [34]Các quy trình và các hoạt động khai thác liên quan đến các bài kiểm tra kỹ năng được quy định tại Phụ lục 1 Điều 14.080 của Phần này.

14.083 KIỂM TRA KỸ NĂNG CỦA CÁC THÀNH VIÊN TỔ LÁI KHÁC

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của cơ giới trên không hoặc sử dụng cơ giới trên không trên máy bay trừ khi trong thời gian 6 tháng trước khi thực hiện nhiệm vụ người đó đạt yêu cầu về kiểm tra kỹ năng theo quy định của Cục HKVN.

(b) Quy định về kiểm tra kỹ năng tại khoản (a) của Điều này không áp dụng khi cơ giới trên không có 50 giờ bay làm nhiệm vụ cơ giới trên không cho người có AOC đối với loại máy bay đó trong thời gian 6 tháng trước.

---

[31] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 19 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[32] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 19 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[33] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 19 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[34] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 19 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của dẫn đường trên không hoặc cơ giới trên không trừ khi trong thời gian 6 tháng trước khi thực hiện nhiệm vụ người đó đạt yêu cầu về kiểm tra kỹ năng theo quy định của Cục HKVN.

14.085 KIỂM TRA NĂNG LỰC CỦA TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của tiếp viên hàng không trừ khi trong thời gian 12 tháng trước khi thực hiện nhiệm vụ người đó đáp ứng được các yêu cầu kiểm tra năng lực theo quy định của Cục HKVN về thực hiện nhiệm vụ trong tình huống khẩn nguy đối với phạm vi công việc được phân công.

(b) [35]Người khai thác tàu bay phải đảm bảo việc kiểm tra để xác định tiếp viên hàng không có đủ năng lực thực hiện các nhiệm vụ và chức năng an toàn được giao trong các tình huống khẩn nguy hoặc các tình huống khẩn nguy yêu cầu thoát hiểm.

14.087 KIỂM TRA NĂNG LỰC CỦA NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI[36]

Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của nhân viên điều phái nếu trong thời gian 12 tháng trước khi thực hiện nhiệm vụ người đó đáp ứng được các yêu cầu về kiểm tra năng lực theo quy định tại Phụ lục 1 Điều 14.087 của Phần này về thực hiện nhiệm vụ chuẩn bị bay và các nhiệm vụ tiếp theo đối với phạm vi công việc được phân công.

CHƯƠNG F: BAY ĐƯỜNG DÀI DƯỚI SỰ GIÁM SÁT

14.090 BAY KHAI THÁC CÓ GIÁM SÁT ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY[37]

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

---

[35] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 20 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 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 sửa đổi theo quy định tại Mục 21 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[37] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 22 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

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

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

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

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

d. Trong trường hợp PIC đang chuyển loại, kiểm tra viên đảm nhận vị trí PIC trên chuyến bay có thể ngồi ở ghế quan sát nếu PIC đang chuyển loại đã thực hiện được tối thiểu 02 lần cất cánh và hạ cánh trên loại tàu bay đó và đã chứng minh với kiểm tra viên khả năng thực hiện nhiệm vụ của PIC trên loại tàu bay đó.

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

14.093 BAY ĐƯỜNG DÀI CÓ GIÁM SÁT ĐỐI VỚI CÁC THÀNH VIÊN TỔ LÁI KHÁC

(a) Người được phê chuẩn thực hiện nhiệm vụ cơ giới trên không phải hoàn thành tối thiểu 5 chuyến bay thực hiện nhiệm vụ cơ giới trên không cho loại tàu bay đó dưới sự giám sát của kiểm tra viên hoặc của nhân viên cơ giới trên không đã được phê chuẩn.

(b) Người được phê chuẩn thực hiện nhiệm vụ dẫn đường trên không phải hoàn thành tối thiểu 5 chuyến bay thực hiện nhiệm vụ cơ giới trên không cho loại tàu bay đó dưới sự giám sát của kiểm tra viên hoặc của nhân viên dẫn đường trên không đã được phê chuẩn.

14.095 PHỤC VỤ TRÊN CHUYẾN BAY CÓ GIÁM SÁT: TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

(a) Người được phê chuẩn thực hiện nhiệm vụ tiếp viên hàng không phải hoàn thành tối thiểu 2 chuyến bay thực hiện các nhiệm vụ đó dưới sự giám sát của tiếp viên trưởng hoặc người có trình độ phù hợp được phê chuẩn.

Ghi chú: Trong quá trình phê chuẩn, người này có thể không nhất thiết phải là thành viên bắt buộc của tổ bay.

14.097 BAY QUAN SÁT: NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI [38]

a. Không được phép thực hiện nhiệm vụ nhân viên điều độ khai thác bay hoặc sử dụng nhân viên điều độ khai thác bay trừ khi trong thời gian 12 tháng trước người đó thực hiên 02 lần quan sát trên buồng lái việc thực hiện hoàn chỉnh 02 chuyến bay trên đường bay có đặc điểm tương tự với các đường bay người đó được phân công điều phái.

b. Chuyến bay quan sát nên bao gồm việc hạ cánh tại nhiều sân bay, sân bay trực thăng, bãi đáp.

c. Với mục đích của chuyến bay cảm giác thì nhân viên điều độ khai thác bay phải có khả năng:

1. Quan sát hệ thống liên lạc nội bộ dành cho tổ lái và nội dung liên lạc;

2. Quan sát các hoạt động của tổ lái.

CHƯƠNG G: DUY TRÌ TRÌNH ĐỘ VÀ TIÊU CHUẨN

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

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

---

[38] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục 14 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[39] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 24 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

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

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

ii. Điều kiện khí tượng theo mùa;

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

iv. Quy trình tìm kiếm cứu nạn;

v. Quy trình và trang thiết bị dẫn đường bao gồm: quy trình dẫn đường đường dài kết hợp với đường bay mà chuyến bay được thực hiện.

2. Quy trình áp dụng cho các đường bay qua khu vực đông dân cư, khu vực có mật độ không lưu cao, khu vực có chướng ngại vật, địa hình phức tạp, đèn, các trang thiết bị phụ trợ tiếp cận, đi, đến, bay chờ, các chỉ dẫn tiếp cận và các tiêu chuẩn khai thác tối thiểu áp dụng.

14.103 TRÌNH ĐỘ CỦA PIC VỀ ĐƯỜNG BAY VÀ KHU VỰC KHAI THÁC

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của người lái tàu bay trừ khi trong thời gian 12 tháng trước người đó đã hoàn thành một chuyến bay kiểm tra khai thác bay đường dài và thực hiện tốt nhiệm vụ được phân công trên một loại tàu bay thuộc năng định đã được phê chuẩn (trong giấy phép lái tàu bay).

(b) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của PIC trên đường bay hoặc trên khu vực mà quy trình áp dụng cho đường bay hoặc cho khu vực các sân bay được sử dụng cho việc cất cánh và hạ cánh đòi hỏi phải sử dụng kỹ năng và kiến thức đặc biệt, trừ khi trong thời gian 12 tháng trước người đó thực hiện ít nhất một chuyến bay thực hiện chức năng:

(1) Thành viên tổ lái;

(2) Kiểm tra viên;

(3) Bay quan sát trên buồng lái.

(c) Với mục đích huấn luyện phục hồi vì lý do quá thời hạn 12 tháng mà người lái tàu bay không đáp ứng được các điều kiện tại khoản (b) Điều này, người lái tàu bay phải:

(1) Thực hiện các yêu cầu nêu tại khoản (b); hoặc

(2) Người lái phải hoàn thành việc huấn luyện các quy trình trên thiết bị huấn luyện do Cục HKVN phê chuẩn để đáp ứng yêu cầu này.

14.105 TRÌNH ĐỘ CỦA PIC ĐỐI VỚI KHAI THÁC ĐIỀU KIỆN TỐI THIỂU THẤP

(a) Sau khi được phê chuẩn lần đầu cho khai thác tiếp cận tối thiểu theo CAT II, PIC không được lập kế hoạch hoặc thực hiện phương thức tiếp cận bằng thiết bị khi trần mây nhỏ hơn 300 ft và tầm nhìn thấp hơn 1 dặm (mile) cho tới khi đã hoàn thành 15 chuyến bay thực hiện nhiệm vụ PIC trên loại tàu bay đó và trong đó có 5 lần tiếp cận hạ cánh sử dụng các phương thức CAT II.

(b) Sau khi được phê chuẩn lần đầu cho khai thác tiếp cận tối thiểu theo CAT III, PIC không được lập kế hoạch hoặc thực hiện phương thức tiếp cận bằng thiết bị khi trần mây nhỏ hơn 100 ft và tầm nhìn thấp 1200 RVR cho tới khi đã hoàn thành 20 chuyến bay thực hiện nhiệm vụ PIC trên loại tàu bay đó và trong đó có 5 lần tiếp cận hạ cánh sử dụng các quy trình CAT III.

14.107 TRÌNH ĐỘ CỦA PIC ĐỐI VỚI SÂN BAY HOẶC BÃI ĐÁP TRỰC THĂNG ĐƯỢC SỬ DỤNG VỚI ĐIỀU KIỆN ĐẶC BIỆT

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của PIC trong việc khai thác tới một sân bay hoặc bãi đáp trực thăng được coi là đặc biệt trừ khi trong thời gian 12 tháng trước:

(1) PIC được người có AOC đánh giá đạt trình độ bằng phương pháp sử dụng hình ảnh về sân bay đó được Cục HKVN chấp thuận;

(2) PIC hoặc Lái phụ[40] được phân công đã thực hiện việc cất, hạ cánh tại sân bay đó trong thời gian phục vụ cho người có AOC.

Ghi chú: Nếu được Cục HKVN chấp thuận, phần chứng minh bao gồm bay đến, bay vòng chờ, tiếp cận và cất cánh có thể được thực hiện trong buồng lái giả định hoặc thiết bị huấn luyện để đạt được mục đích được chấp thuận.

---

[40] Từ "F/O" được thay thế bởi từ "Lái phụ" theo quy định tại Mục 25 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) Những giới hạn về sân bay và bãi đáp trực thăng được coi là đặc biệt sẽ không được áp dụng nếu hoạt động khai thác được thực hiện:

(1) Trong thời gian ban ngày;

(2) Khi tầm nhìn thấp nhất là 3 dặm (mile);

(3) Khi trần mây tại sân bay đó lớn hơn độ cao tiếp cận ban đầu thấp nhất được quy định cho quy trình tiếp cận bằng thiết bị là 1000 ft.

14.110 KINH NGHIỆM HIỆN TẠI

(a) Không người nào được phép phân công hoặc thực hiện nhiệm vụ của PIC hoặc Lái phụ[41] để vận hành hệ thống điều khiển bay của một loại hoặc mẫu mã cùng loại tàu bay trong quá trình cất hạ cánh trừ khi người đó đã vận hành hệ thống điều khiển bay trong 3 quá trình cất, hạ cánh trong thời gian 90 ngày trước đó trên cùng loại tàu bay hoặc trên buồng lái mô phỏng được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Không người nào được phép hoặc chỉ định người lái tàu bay thực hiện nhiệm vụ của người lái thay thế trong tổ bay tăng cường trong giai đoạn bay bằng trên một loại hoặc kiểu cùng loại tàu bay hoặc trừ khi người đó đã thực hiện bay khai thác trong thời gian 90 ngày trước trên cùng loại tàu bay ở vị trí PIC, Lái phụ[42] hoặc người lái thay thế trong tổ bay tăng cường trong giai đoạn bay bằng.

(c) Nhằm đáp ứng mục đích của quy định về kinh nghiệm hiện tại, không người nào được phép kết hợp các kiểu khác nhau của cùng loại tàu bay hoặc các loại tàu bay có những đặc điểm tương tự khi xét về mặt quy trình khai thác, các hệ thống và tính năng điều khiển, ngoại trừ trong các điều kiện được Cục HKVN phê chuẩn.

(d) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của PIC trong việc bay khai thác trên một loại tàu bay một động cơ trừ khi trong thời gian 90 ngày trước đó:

(1) Đối với hoạt động khai thác ban đêm, người đó đã thực hiện 3 lần cất hạ cánh vào ban đêm trên cùng một loại tàu bay;

---

[41] Từ "F/O" được thay thế bởi từ "Lái phụ" theo quy định tại Mục 25 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[42] Từ "F/O" được thay thế bởi từ "Lái phụ" theo quy định tại Mục 25 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(2) Đối với khai thác theo quy tắc IFR, người đó phải:

(i) thực hiện 3 lần tiếp cận bằng thiết bị trên hạng tàu bay một người lái; hoặc

(ii) hoàn thành việc kiểm tra tiếp cận bằng thiết bị trên hạng tàu bay đó.

14.113 XÁC LẬP LẠI KINH NGHIỆM HIỆN TẠI ÁP DỤNG ĐỐI VỚI PHI CÔNG

(a) Ngoài việc đáp ứng tất cả các yêu cầu áp dụng về huấn luyện và kiểm tra, thành viên tổ lái trong thời gian 90 ngày trước đó không thực hiện ít nhất 3 lần cất hạ cánh trên một loại tàu bay hoặc các kiểu cùng loại tàu bay mà người đó khai thác phải xác lập lại kinh nghiệm khai thác dưới sự giám sát của kiểm tra viên như sau:

(1) Thực hiện ít nhất 3 lần cất hạ cánh trên loại tàu bay khai thác hoặc buồng lái mô phỏng được phê chuẩn;

(2) Thực hiện ít nhất một lần cất cánh với tình huống giả định hỏng động cơ chính, một lần hạ cánh từ độ cao quyết định thấp nhất đã được phê chuẩn đối với người có AOC, và một lần hạ cánh cho đến khi dừng hẳn.

(b) Kinh nghiệm của người lái thay thế trong tổ bay tăng cường được xác lập lại bằng việc huấn luyện phục hồi bao gồm:

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

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

(c) Khi sử dụng buồng lái mô phỏng để thực hiện bất kỳ yêu cầu huấn luyện cất, hạ cánh cần thiết nào nhằm xác lập lại kinh nghiệm hiện tại, mỗi một vị trí của thành viên tổ bay theo quy định phải do một người được phê chuẩn thích hợp đảm nhận và buồng lái mô phỏng phải được vận hành như trong điều kiện khai thác thông thường với việc không sử dụng đặc tính thay thế của buồng lái mô phỏng.

---

[43] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 26 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[44] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 26 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(d) Kiểm tra viên giám sát số lần cất, hạ cánh của người lái xác lập lại kinh nghiệm hiện tại sẽ xác nhận kỹ năng và trình độ cần thiết cho việc thực hiện nhiệm vụ của người lái đó và có thể yêu cầu thực hiện một số thao tác khác mà kiểm tra viên cho là cần thiết cho việc xác nhận này.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

CHƯƠNG H: HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ

14.120 HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ: THÀNH VIÊN TỔ LÁI

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái hoặc sử dụng thành viên tổ lái trừ khi trong thời gian 12 tháng trước người đó đã hoàn thành khóa huấn luyện định kỳ mặt đất và định kỳ bay được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Nội dung huấn luyện định kỳ mặt đất bao gồm:

(1) Các hệ thống và giới hạn của tàu bay, các quy trình thông thường, bất thường và khẩn nguy;

(2) Nhiệm vụ và kỹ năng thực hiện khẩn nguy việc sử dụng trang thiết bị khẩn nguy[46];

(3) Chương trình phối hợp tổ bay (CRM) bao gồm năng lực con người và quản lý các mối đe dọa và sai sót;

(4) Nhận biết hoặc vận chuyển hàng nguy hiểm;

(5) Huấn luyện phương thức an ninh;

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

---

[46] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 28 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[47] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 28 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c) Nội dung giáo trình huấn luyện định kỳ bay bao gồm:

(1) Các cơ động hoặc điều khiển và khai thác an toàn của tàu bay theo các quy trình của Người khai thác tàu bay có AOC trong điều kiện bình thường, bất thường và khẩn cấp;

(2) Các cơ động và quy trình cần thiết cho việc tránh các mối nguy hiểm trong khi bay;

(3) Đối với người lái được phê chuẩn, phải thực hiện ít nhất một lần cất cánh tầm nhìn hạn chế với LVTO tối thiểu thấp nhất được áp dụng; và 2 lần tiếp cận tới giá trị tối thiểu thấp nhất được phê chuẩn cho người có AOC đó, trong đó có một lần tiếp cận hụt.

Ghi chú: Hoàn thành tốt kiểm tra kỹ năng đối với loại tàu bay và loại hình khai thác do người có AOC thực hiện có thể thay thế cho huấn luyện định kỳ.

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

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

14.123 HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ: TIẾP VIÊN

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của tiếp viên hàng không hoặc sử dụng tiếp viên hàng không trừ khi trong thời gian 12 tháng trước người đó đã hoàn thành chương trình huấn luyện định kỳ mặt đất được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) [50]Nội dung huấn luyện định kỳ mặt đất bao gồm:

1. Cấu hình, trang thiết bị và các quy trình của loại tàu bay cụ thể;

2. Nhiệm vụ và kỹ năng thực hiện khẩn nguy, việc sử dụng trang thiết bị khẩn nguy;

---

[48] Điểm này được bổ sung theo quy định tại khoản c Mục 28 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[49] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản d Mục 28 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 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 theo quy định tại Mục 29 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

4. Nhận biết hoặc vận chuyển hàng nguy hiểm;

5. Huấn luyện về phương thức an ninh;

6. Những yêu cầu khác khi cần thiết.

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

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

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

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

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

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

4. Chuẩn bị bay cho loại tàu bay cụ thể bao gồm kế hoạch bay, xếp tải, trọng tâm và cân bằng, tính năng tàu bay;

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

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

7. Những yêu cầu khác khi cần thiết.

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

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

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

3. Các phương thức an ninh hàng không.

---

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

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

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

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

3. Giới thiệu về hàng không;

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

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

6. Nguồn thông tin về thời tiết;

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

8. Luật và các quy chế hàng không;

9. Dẫn đường, dẫn đường đặc biệt;

10. Các sân bay đặc biệt;

11. Quản lý không lưu;

12. Hệ thống máy bay và MEL/CDL;

13. Giám sát bay;

14. Thông tin liên lạc;

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

16. Các phương thức chống phá băng;

17. Các phương thức EDTO.

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

14.130 HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN

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

---

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

14.133 TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN HUẤN LUYỆN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

14.135 GIÁO VIÊN ĐƯỢC PHÊ CHUẨN THỰC HIỆN KIỂM TRA

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

1. Giáo viên kiểm tra bay;

2. Giáo viên kiểm tra cơ giới trên không;

3. Giáo viên kiểm tra dẫn đường;

4. Giáo viên kiểm tra tiếp viên;

5. Giáo viên kiểm tra điều phái viên.

b. Các nhiệm vụ được ủy quyền thực hiện:

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

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

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

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

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

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

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

14.137 HUẤN LUYỆN CHO GIÁO VIÊN KIỂM TRA

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

14.140 TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN KIỂM TRA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

14.145 BỔ NHIỆM GIÁO VIÊN KIỂM TRA

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

CHƯƠNG J: CÁC QUY ĐỊNH VỀ HÀNH CHÍNH

14.150 CƠ SỞ, VẬT CHẤT PHỤC VỤ HUẤN LUYỆN

(a) Người có AOC phải nêu cụ thể các thiết bị huấn luyện mặt đất và huấn luyện bay vào chương trình huấn luyện.

(b) Không người có AOC nào được phép sử dụng cơ sở vật chất cho công tác huấn luyện mà chưa được sự chấp thuận của Cục HKVN.

14.153 HỢP ĐỒNG HUẤN LUYỆN

(a) Người có AOC phải nêu cụ thể các hợp đồng huấn luyện trong chương trình huấn luyện.

(b) Người có AOC không sử dụng hợp đồng huấn luyện không phù hợp với các quy định liên quan của Cục HKVN.

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

1. Tên chính thức của người khai thác;

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

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

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

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

---

[53] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 32 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[54] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 33 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

14.157 KẾT THÚC VIỆC KIỂM TRA

(a) Trong trường hợp phải kết thúc công việc kiểm tra vì bất cứ lý do gì, người có AOC không được sử dụng người lái hoặc nhân viên điều phái bay trong vận tải hàng không thương mại cho đến khi hoàn thành lần kiểm tra lại sau đó.

14.160 HỒ SƠ VỀ TRÌNH ĐỘ CỦA THÀNH VIÊN TỔ LÁI

(a) Người có AOC phải có trách nhiệm lập và lưu trữ hồ sơ cho mỗi thành viên tổ bay và nhân viên điều phái bay ngay sau khi hoàn thành tốt mỗi việc phê chuẩn theo quy định của phần này.

(b) Thành viên tổ lái có thể hoàn thành chương trình huấn luyện theo yêu cầu của phần này một cách riêng rẽ hoặc toàn phần, nhưng hồ sơ kết thúc mỗi chương trình huấn luyện phải được lưu trữ.

14.163 GIÁM SÁT HOẠT ĐỘNG HUẤN LUYỆN VÀ KIỂM TRA

(a) Để đáp ứng được các yêu cầu về giám sát các hoạt động huấn luyện và kiểm tra, người có AOC sẽ thông báo Cục HKVN chậm nhất 24 giờ trước khi thực hiện kế hoạch kiểm tra với các thông tin về ngày, giờ, địa điểm kiểm tra đối với:

(1) Tham chiếu đến quy trình huấn luyện trong chương trình huấn luyện đã được phê chuẩn của người có AOC;

(2) Tất cả các kiểm tra về kỹ năng, năng lực và bay thực hành đường dài.

(b) Trong trường hợp không thực hiện các quy định tại khoản (a) Cục HKVN có thể sẽ không công nhận kết quả huấn luyện, kiểm tra và yêu cầu thực hiện lại cho mục đích giám sát của Cục HKVN.

14.165 THỜI HẠN HIỆU LỰC

(a) Thành viên tổ bay phải thực hiện các yêu cầu kiểm tra kỹ năng, năng lực và huấn luyện định kỳ để duy trì trình độ trong khai thác vận tải hàng không thương mại được phép thực hiện các yêu cầu về huấn luyện và kiểm tra tại bất kỳ thời điểm nào trong khoảng thời gian được phép.

(b) Khoảng thời gian được phép là 3 tháng trước tháng hết hạn.

(c) Việc hoàn thành các yêu cầu về huấn luyện và kiểm tra trong thời hạn này sẽ được coi như vào tháng đến hạn cho việc tính hiệu lực tiếp theo.

14.167 MIỄN GIẢM ÁP DỤNG CÁC QUY ĐỊNH

(a) Cục HKVN được quyền miễn giám việc áp dụng một phần nhất định của các yêu cầu huấn luyện quy định tại Chương này trên cơ sở xem xét kinh nghiệm đã có của thành viên tổ bay.

(b) Người có AOC đề nghị miễn giảm áp dụng các quy định phải lập hồ sơ đề nghị Cục HKVN trong đó nêu ra các căn cứ cho việc đề nghị đó.

(c) Trong trường hợp đề nghị miễn giảm nêu trên được áp dụng cho một thành viên tổ bay cụ thể thì người có AOC phải lưu giữ văn bản cho phép của Cục HKVN và các căn cứ cho phép miễn giảm trong hồ sơ của thành viên tổ bay đó.

(d) Trong trường hợp được Cục HKVN phê chuẩn, các khóa học từ xa hoặc bài kiểm tra viết được phép sử dụng để giảm thời gian của các môn học trên lớp trong huấn luyện mặt đất.

(e) Người có thành tích tốt trong quá trình huấn luyện bay, được giáo viên hoặc kiểm tra viên đề nghị, và đã hoàn thành tốt bài kiểm tra bay phù hợp hoặc được Cục HKVN cho phép hoàn thành khóa học trong khoảng thời gian ngắn hơn dự kiến sẽ không phải hoàn thành số giờ bay huấn luyện theo như chương trình đề ra đối với một loại trong tàu bay cụ thể.

14.169 QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG TRÌNH ĐỘ CAO[55]

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

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

2. Người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay có trách nhiệm quy định về chi phí, việc bồi thường chi phí đào tạo, huấn luyện, chi phí tích lũy giờ bay; chi

[55] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

phí phá vỡ cam kết thời gian làm việc sau đào tạo khi đơn phương chấm dứt hợp đồng lao động trước thời hạn để làm cơ sở cho việc ký kết hợp đồng đào tạo, hợp đồng lao động với nhân viên hàng không trình độ cao;

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

b. Chấm dứt hợp đồng lao động

1. [56]

2. [57]

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

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

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

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

2. Có hợp đồng lao động với Người khai thác tàu bay hoặc tổ chức bảo dưỡng tàu bay mới.

---

[56] Điểm này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 3 Phụ lục 14 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[57] Điểm này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 3 Phụ lục 14 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 14.033: PHÂN LỊCH BAY CHO TỔ LÁI THIẾU KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI VẬN TẢI THƯƠNG MẠI[58]

(a) Các tình huống trọng yếu tại các sân bay đặc biệt do Cục HKVN xác định hoặc tại sân bay đặc biệt do người có AOC xác định bao gồm:

(1) Tầm nhìn phổ biến trong báo cáo thời tiết gần nhất tại sân bay thấp hơn hoặc bằng 3/4 dặm;

(2) Tầm nhìn đường cất hạ cánh trên đường cất hạ cánh sử dụng thấp hơn hoặc bằng 4000 ft;

(3) Đường cất hạ cánh được sử dụng có nước, tuyết, tuyết tan hoặc các điều kiện tương tự có thể ảnh hưởng xấu tới tính năng tàu bay;

(4) Việc phanh trên đường cất hạ cánh được báo cáo ở dưới tình trạng "tốt";

(5) Gió cạnh trên đường bay được sử dụng vượt quá vận tốc 15 knot;

(6) Có báo cáo về gió giật ở khu vực lân cận sân bay;

(7) Các điều kiện khác mà PIC xác định phải cẩn trọng khi thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của mình.

(b) Việc áp dụng các sai lệnh so với yêu cầu tối thiểu về giờ bay khai thác cần phải được cân nhắc kỹ trong các trường hợp sau:

(1) Người khai thác mới được cấp AOC không sử dụng người lái tàu bay đạt yêu cầu tối thiểu về giờ bay;

(2) Người có AOC bổ sung loại tàu bay mới vào đội tàu bay đang được khai thác;

(3) Người có AOC lập một đường bay mới và chỉ định người lái phải đạt được trình độ khai thác trên loại tàu bay đi và đến.

---

[58] Tiêu đề của Phụ lục này được sửa đổi theo quy định tại Mục 34 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 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 14.042: HUẤN LUYỆN QUẢN LÝ MỆT MỎI[59]

Chương trình huấn luyện về quản lý mệt mỏi phải bao gồm các nội dung sau:

a. Các quy định hiện hành về thời gian bay, thời gian làm việc và thời gian nghỉ ngơi;

b. Kiến thức cơ bản về mệt mỏi, bao gồm hiểu biết về giấc ngủ và các ảnh hưởng khi nhịp sinh học bị thay đổi;

c. Nguyên nhân dẫn đến mệt mỏi, bao gồm tình trạng sức khỏe có thể dẫn đến mệt mỏi;

d. Ảnh hưởng của mệt mỏi đến khả năng làm nhiệm vụ;

đ. Các biện pháp phòng chống mệt mỏi;

e. Ảnh hưởng của lối sống, chế độ dinh dưỡng, chế độ luyện tập và cuộc sống gia đình đến mệt mỏi;

g. Nhận thức về rối loạn giấc ngủ và các biện pháp điều trị;

h. Ảnh hưởng của khai thác tầm xa hoặc nhiệm vụ tầm ngắn với tần suất cao lên từng cá nhân;

i. Ảnh hưởng của chênh lệch múi giờ trong hoạt động khai thác;

k. Trách nhiệm của thành viên tổ bay đối với việc đảm bảo nghỉ ngơi đầy đủ và tình trạng sức khỏe phù hợp khi thực hiện nhiệm vụ.

---

[59] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.071 HUẤN LUYỆN PHỤC HỒI VÀ NGĂN NGỪA TÌNH TRẠNG CỦA TÀU BAY (UPRT) [60]

Nội dung của huấn luyện phục hồi và ngăn ngừa tình trạng của tàu bay phải bao gồm tối thiểu các nội dung sau:

a. Định nghĩa, mô tả các tình trạng, điều kiện bất thường của tàu bay cần thiết phải phục hồi và ngăn ngừa.

b. Kiến thức, kỹ năng và nhận thức tình huống cần thiết trong việc nhận biết, ngăn ngừa và phục hồi tình trạng của tàu bay.

c. Các tiêu chuẩn hoàn thành huấn luyện đối với Nhận biết, Ngăn ngừa và Phục hồi tình trạng tàu bay.

d. Các tiêu chuẩn, yêu cầu huấn luyện đối với giáo viên UPRT.

đ. Các yêu cầu đối với thiết bị huấn luyện (FSTD).

e. Các yêu cầu huấn luyện thực hiện trên thiết bị huấn luyện (FSTD).

g. Xây dựng các tình huống cụ thể giải thích, phân định trách nhiệm, phối hợp của người lái trong việc phục hồi tình trạng tàu bay.

h. Xây dựng các kịch bản huấn luyện về tình trạng tàu bay; các tiêu chuẩn hoàn thành huấn luyện; các yêu cầu xem xét đối với việc thiết lập, cài đặt đối với thiết bị FSTD; các sai lỗi thường gặp của giáo viên và học viên.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 14.080: KIỂM TRA KỸ NĂNG VẬN HÀNH TÀU BAY VÀ TRANG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI[61]

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

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

---

[60] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục 14 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[61] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 35 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

c. Kiểm tra vấn đáp và kiểm tra thực hành không được thực hiện đồng thời trong quá trình kiểm tra kỹ năng.d. Kiểm tra viên có thể hủy bài kiểm tra bay ngay lập tức khi nhận thấy học viên không đạt yêu cầu hoặc tiếp tục bài kiểm tra cho đến khi hoàn thành các nội dung còn lại nếu được sự đồng thuận của học viên;

e. Trong trường hợp việc kiểm tra phải tạm dừng (do vấn đề kỹ thuật hoặc lý do khác) mà vẫn còn các nội dung kiểm tra khác phải thực hiện, giáo viên kiểm tra cần báo cáo bằng văn bản về việc không thể tiếp tục thực hiện bài kiểm tra cho Cục Hàng không Việt Nam. Các nội dung đã hoàn thành và đạt yêu cầu có hiệu lực trong vòng 60 ngày.

Phụ lục 1 Điều 14.085: NỘI DUNG KIỂM TRA NĂNG LỰC TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG[62]

a. Kiểm tra năng lực tiếp viên hàng không phải bao gồm việc kiểm tra trực tiếp công tác mô phỏng thực hiện nhiệm vụ ở một cửa thoát hiểm đại diện trong quá trình thoát hiểm khẩn nguy. Tiêu chuẩn thực hiện tính từ khi có tín hiệu thoát hiểm từ buồng lái, tiếp viên phải có khả năng thực hiện tất cả các công việc theo thẩm quyền bao gồm: việc kích hoạt cầu trượt và các hướng dẫn hành khách trong vòng 7.5 giây.

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

c. Tiếp viên hàng không phải tham gia diễn tập hạ cánh khẩn nguy dưới nước khi được chỉ định. Tiếp viên khi tham gia diễn tập phải được bố trí ở các vị trí cụ thể trên tàu bay trước khi diễn tập bắt đầu. Tiêu chuẩn thực hiện tính từ khi có tín

[62] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 36 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

hiệu từ buồng lái, các tiếp viên hàng không phải có khả năng thực hiện tất cả các công việc trong vòng 06 phút. Sau đó, khi có tín hiệu thông báo máy bay đã dừng hoàn toàn dưới nước, các tiếp viên hàng không phải có khả năng thực hiện các công việc liên quan đến việc mở cửa, đảm bảo thuyền phao sẵn sàng sử dụng và hướng dẫn hành khách lên thuyền phao.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 14.087: NỘI DUNG KIỂM TRA NĂNG LỰC NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI BAY[63]

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

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

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

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

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

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

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

7. Hướng dẫn chất xếp;

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

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

[63] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 37 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 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 377 + 378)

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