PHẦN VĂN BẢN KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT

Văn bản hợp nhất số 16/VBHN-BGTVT ngày 19 tháng 9 năm 2014 hợp nhất Thông tư ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

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

(Tiếp theo Công báo số 907 + 908)

Phần 10
KHAI THÁC TÀU BAY

CHƯƠNG E. TẤT CẢ CÁC LOẠI HÌNH KHAI THÁC CHUYÊN CHỞ HÀNH KHÁCH BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

10.190 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng đối với tất cả các loại hình khai thác chuyên chở hành khách trên tàu bay dân dụng.

(b) Người khai thác tàu bay có số ghế hành khách nhiều hơn 19 phải tuân thủ các yêu cầu bổ sung trong Phần 13.

10.193 CÁC HÀNH VI KHÔNG ĐƯỢC CHẤP NHẬN

(a) Không ai trên tàu bay được gây trở ngại trong việc thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay.

(b) Mỗi hành khách phải thắt dây an toàn khi đèn tín hiệu thắt dây an toàn sáng.

(c) Không ai trên tàu bay được hành động hay không hành động một cách vô ý hay cố ý gây nguy hiểm đến tàu bay, người và tài sản trên tàu bay.

(d) Không ai được trốn hoặc giấu giếm hàng hóa trên tàu bay.

(e) Không ai được hút thuốc khi đèn tín hiệu cấm hút thuốc sáng.

(f) Không ai được hút thuốc trong buồng vệ sinh trên tàu bay.

(g) Không ai được làm hỏng, phá hủy bộ phận phát hiện khói trang bị trong buồng vệ sinh trên tàu bay.

10.195 NẠP NHIÊN LIỆU KHI HÀNH KHÁCH ĐANG Ở TRÊN TÀU BAY

(a) Người chỉ huy tàu bay không được cho phép nạp nhiên liệu lên tàu bay khi hành khách đang lên, đang ở trên hoặc đang xuống tàu bay, trừ khi:

(1) Trên tàu bay có nhân viên được huấn luyện sẵn sàng triển khai và chỉ huy việc thoát hiểm; và

(2) Giữ liên lạc 2 chiều giữa nhân viên được huấn luyện trên tàu bay và nhân viên giám sát nạp nhiên liệu trên mặt đất.

(b) Trực thăng: Trừ khi được Cục HKVN cho phép, không ai được cho phép nạp nhiên liệu vào trực thăng khi:

(1) Hành khách đang lên, đang ở trên hoặc đang xuống trực thăng; hoặc

(2) Cánh quay đang quay.

(c) Người chỉ huy tàu bay phải thực hiện các biện pháp phòng ngừa bổ sung khi sử dụng nhiên liệu khác với nhiên liệu hàng không hoặc khi sử dụng đường ống hở.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 10.195 để có quy định chi tiết cho việc nạp nhiên liệu khi có hành khách đang lên, đang ở trên hoặc đang xuống tàu bay.

10.197 AN TOÀN CHO HÀNH KHÁCH

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo mỗi người trên tàu bay ngồi ở ghế hoặc nằm trên giường đều có dây an toàn hoặc dây quàng vai cá nhân (nếu có) sử dụng đúng quy định khi tàu bay chuyển động trên mặt đất, khi cất cánh và hạ cánh.

(b) Mỗi hành khách phải thắt dây an toàn bất cứ khi nào người chỉ huy tàu bay thấy cần thiết nhằm đảm bảo an toàn, đặc biệt là khi có nhiễu động hoặc khẩn nguy.

(c) Không được sử dụng dây an toàn ở ghế ngồi cho nhiều hơn 1 người tròn 2 tuổi trở lên khi tàu bay cất cánh và hạ cánh.

(d) Tất cả hành lý xách tay phải được xếp gọn gàng khi cất và hạ cánh.

(e) Tất cả mọi hàng hóa chuyên chở trong khoang khách phải được ngăn giữ bằng dây đai hoặc lưới gắn chặt vào khung tàu bay.

10.200 HƯỚNG DẪN CHO HÀNH KHÁCH

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo thành viên tổ bay và hành khách, thông qua hướng dẫn bằng lời hoặc bằng các phương pháp khác, được làm quen với vị trí và cách sử dụng các thiết bị an toàn và khẩn nguy sau:

(1) Dây an toàn;

(2) Lối thoát khẩn nguy;

(3) Áo phao;

(4) Thiết bị cung cấp ô-xy; và

(5) Các thiết bị khẩn nguy khác cung cấp cho từng cá nhân sử dụng, bao gồm cả bảng hướng dẫn khẩn nguy.

(b) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo tất cả mọi người trên tàu bay biết vị trí và nguyên tắc sử dụng chung các thiết bị khẩn nguy chủ yếu mang theo trên tàu bay.

Ghi chú: Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại việc hướng dẫn cho hành khách phải bao gồm tất cả các nội dung được Cục HKVN phê chuẩn cho từng loại hình khai thác cụ thể trong tài liệu hướng dẫn khai thác thích hợp.

Ghi chú: Khi việc khai thác vận tải hàng không thương mại đòi hỏi phải có tiếp viên, người chỉ huy tàu bay có thể ủy quyền trách nhiệm này cho tiếp viên, song phải đảm bảo chắc chắn việc hướng dẫn cho hành khách đã được thực hiện trước khi tàu bay cất cánh.

10.203 HƯỚNG DẪN KHẨN NGUY TRONG KHI BAY

(a) Khi xảy ra trường hợp khẩn nguy trong khi bay, người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo tất cả mọi người trên tàu bay được hướng dẫn các hành động phù hợp với hoàn cảnh khẩn nguy.

(b) Khi việc khai thác vận tải hàng không thương mại đòi hỏi phải có tiếp viên, người chỉ huy tàu bay có thể ủy quyền trách nhiệm này cho tiếp viên, song phải đảm bảo chắc chắn việc hướng dẫn cho hành khách đã được thực hiện đúng.

10.205 Ô-XY CHO HÀNH KHÁCH: CUNG CẤP TỐI THIỂU VÀ CÁCH SỬ DỤNG

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo có đủ số lượng ô-xy và mặt nạ ô-xy cho hành khách trên các chuyến bay tại các độ cao mà việc thiếu ô-xy có thể ảnh hưởng xấu đến hành khách.

(b) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo tàu bay được cung cấp lượng ô-xy tối thiểu theo quy định của Cục HKVN.

Ghi chú: Yêu cầu về dự trữ Ô-xy và các thiết bị cung cấp ô-xy được nêu ở Phần 6.

(c) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo tất cả hành khách sử dụng ô-xy liên tục tại độ cao áp suất ca-bin trên 15.000 feet.

10.207 RƯỢU VÀ MA TÚY

(a) Không ai được cho phép lên tàu bay bất kỳ người nào có biểu hiện say rượu, hoặc người có biểu hiện đang bị ảnh hưởng của ma túy (ngoại trừ bệnh nhân đang được nhân viên y tế chăm sóc).

CHƯƠNG F. KẾ HOẠCH BAY

10.210 NỘP KẾ HOẠCH BAY

(a) Các thông tin liên quan đến chuyến bay dự định hoặc 1 phần của chuyến bay, sẽ cung cấp cho cơ quan dịch vụ không lưu, phải được thể hiện dưới dạng kế hoạch bay.

(b) Trước khi thực hiện khai thác bay, người lái phải lập kế hoạch bay theo VFR hoặc IFR, nếu áp dụng, đối với chuyến bay sau đây:

(1) Bất kỳ chuyến bay nào (hoặc 1 phần của chuyến bay) được cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu;

(2) Bất kỳ chuyến bay nào theo FIR trong vùng trời có tư vấn không lưu;

(3) Bất kỳ chuyến bay nào trong khu vực hoặc vào khu vực xác định, hoặc dọc theo các khu vực chỉ định theo yêu cầu của nhà chức trách ATC phù hợp nhằm tạo điều kiện dễ dàng cho việc cung cấp thông tin cho chuyến bay, các dịch vụ báo động và tìm kiếm cứu nạn;

(4) Bất kỳ chuyến bay nào trong khu vực hoặc vào khu vực chỉ định, hoặc dọc theo tuyến đường bay chỉ định theo yêu cầu của nhà chức trách ATC phù hợp nhằm tạo điều kiện dễ dàng cho việc hiệp đồng với các đơn vị quân sự hoặc với các cơ sở cung cấp dịch vụ ATC của các quốc gia lân cận nhằm tránh xảy ra khả năng bay chặn với mục đích nhận dạng; và

(5) Tất cả các chuyến bay quốc tế.

(c) Người chỉ huy tàu bay phải nộp kế hoạch bay trước khi khởi hành hoặc trong khi bay cho cơ quan ATC phù hợp, trừ khi đã có thỏa thuận về việc nộp kế hoạch bay lặp lại.

(d) Trừ khi nhà chức trách ATC phù hợp có quy định khác, người lái phải nộp kế hoạch bay cho cơ quan ATC phù hợp:

(1) Tối thiểu 60 phút trước khi khởi hành; hoặc

(2) Nếu nộp trong khi bay, phải nộp vào thời điểm đảm bảo cơ quan không lưu phù hợp nhận được kế hoạch bay tối thiểu 10 phút trước khi tàu bay dự định đến:

(i) Điểm dự định bay vào khu vực vùng trời có kiểm soát hoặc khu vực vùng trời có tư vấn; hoặc

(ii) Điểm cắt ngang đường bay hoặc tuyến đường bay có tư vấn không lưu.

10.213 KẾ HOẠCH BAY SỬ DỤNG KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Không ai được thực hiện cất cánh tàu bay trong vận tải hàng không thương mại khi chưa hoàn thành kế hoạch sử dụng kiểm soát không lưu, ngoại trừ khi được Cục HKVN cho phép.

10.215 NỘI DUNG KẾ HOẠCH BAY

(a) Phải đưa các nội dung sau đây vào kế hoạch bay theo IFR hoặc VFR:

(1) Nhận dạng tàu bay;

(2) Quy tắc bay và loại chuyến bay;

(3) Số và loại tàu bay, loại nhiễu động;

(4) Thiết bị;

(5) Sân bay khởi hành và sân bay dự bị (nếu yêu cầu);

(6) Giờ dự định rời vị trí đỗ;

(7) Tốc độ bay bằng;

(8) Mực bay bằng;

(9) Tuyến đường bay dự kiến;

(10) Sân bay đến và sân bay dự bị, nếu yêu cầu;

(11) Thời gian sử dụng nhiên liệu tối đa;

(12) Tổng số người trên tàu bay;

(13) Thiết bị khẩn nguy và cứu sinh; và

(14) Các thông tin khác.

(b) Dù có được nộp với mục đích gì thì kế hoạch bay vẫn phải chứa đựng các thông tin áp dụng về các khoản mục liên quan, kể cả "sân bay dự bị" trên toàn bộ hoặc một phần tuyến đường bay dự định trong kế hoạch bay.

(c) Ngoài ra, kế hoạch bay còn phải có các thông tin áp dụng về tất cả các khoản mục khác theo yêu cầu của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu ATS hoặc các nội dung mà người nộp kế hoạch bay thấy cần thiết.

Ghi chú: Xem mẫu kế hoạch bay tại Phụ lục 1 Điều 10.215.

10.217 LẬP LẠI KẾ HOẠCH BAY

(a) Nếu trong suốt quá trình lập kế hoạch bay người lập kế hoạch thấy phụ thuộc vào thời gian sử dụng nhiên liệu tối đa chuyến bay có thể thay đổi điểm đến mà vẫn tuân thủ các yêu cầu đối với việc cung cấp nhiên liệu tối thiểu, người lập kế hoạch bay phải thông báo cho cơ quan ATC về khả năng này khi nộp kế hoạch bay.

Ghi chú: Nội dung của khoản này tạo điều kiện thuận lợi cho việc cho phép bay chuyển hướng đến đích mới, thông thường là xa hơn sân bay đến theo kế hoạch.

(b) Người có AOC phải nộp lý do thay đổi kế hoạch bay và xin cấp lại huấn lệnh cho nhà chức trách để phê chuẩn phù hợp với quy định của Phần 12.

10.220 THAY ĐỔI KẾ HOẠCH BAY

(a) Khi thay đổi kế hoạch bay đã nộp của chuyến bay có kiểm soát theo IFR hoặc VFR, người lái phải báo cáo các thay đổi này càng sớm càng tốt cho cơ quan ATC phù hợp.

(b) Đối với các chuyến bay không kiểm soát theo VFR, người chỉ huy tàu bay phải báo cáo các thay đổi lớn trong kế hoạch bay càng sớm càng tốt cho cơ quan ATC phù hợp.

(c) Khi các thông tin được nộp trước khi khởi hành về thời gian sử dụng nhiên liệu tối đa và tổng số người trên tàu bay không chính xác tại thời điểm khởi hành, người chỉ huy tàu bay phải báo cáo về sự thay đổi quan trọng này.

10.223 KẾT THÚC KẾ HOẠCH BAY

(a) Người chỉ huy tàu bay phải báo cáo ngay cho cơ quan ATC phù hợp về việc tàu bay đã hạ cánh xuống sân bay đến bằng phương tiện vô tuyến, thông qua người khác hoặc qua đường truyền dữ liệu, trừ khi ATS tự động đóng kế hoạch bay.

(b) Khi kế hoạch bay đã được nộp cho 1 phần của chuyến bay, nhưng không phải cho giai đoạn đến sân bay đến, người lái phải kết thúc kế hoạch bay đó trên đường bay với cơ quan dịch vụ ATS phù hợp.

(c) Khi tại sân bay đến không có cơ quan dịch vụ ATS, người lái phải liên lạc với cơ quan dịch vụ ATS gần nhất để kết thúc kế hoạch bay càng sớm càng tốt ngay sau khi hạ cánh bằng biện pháp nhanh nhất sẵn có.

(d) Khi biết trước các thiết bị liên lạc tại sân bay dự định đến không được cung cấp đầy đủ và không có các thỏa thuận thay thế về việc thực hiện các bản báo cáo đến trên mặt đất, cần phải thực hiện các biện pháp sau đây:

(1) Ngay trước khi hạ cánh người lái phải chuyển đến cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phù hợp 1 bức điện báo giống như bản báo cáo cho sân bay đến nếu yêu cầu;

(2) Thông thường bức điện văn này phải được chuyển đến trạm hàng không phục vụ cơ quan dịch vụ không lưu chịu trách nhiệm đối với vùng thông báo bay nơi tàu bay khai thác.

(e) Người lái phải đưa vào báo cáo tại sân bay đến các thông tin sau đây:

(1) Số đăng ký quốc tịch của tàu bay;

(2) Sân bay khởi hành;

(3) Sân bay dự định đến (chỉ trong trường hợp hạ cánh chuyển hướng);

(4) Sân bay đến; và

(5) Thời gian đến.

Ghi chú: Khi yêu cầu phải có báo cáo đến, việc không tuân thủ quy định này có thể gây ngắt quãng trong dịch vụ không lưu và phải chịu phí tổn lớn cho việc thực hiện hoạt động tìm kiếm và cứu nạn không cần thiết.

CHƯƠNG G. LẬP KẾ HOẠCH VÀ CHUẨN BỊ BAY

10.230 TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY CỦA TÀU BAY VÀ NHỮNG LƯU Ý VỀ AN TOÀN

(a) Người chỉ huy tàu bay không được thực hiện chuyến bay bằng tàu bay dân dụng trừ khi đáp ứng:

(1) Tàu bay đủ điều kiện bay, được đăng ký đúng và các loại Giấy chứng nhận thích hợp được mang theo trên tàu bay;

(2) Các phương tiện và thiết bị được lắp đặt trên tàu bay phù hợp với tàu bay, có tính đến các điều kiện bay được dự báo trước; và

(3) Các công việc bảo dưỡng cần thiết đã được thực hiện và tàu bay đã được ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng, nếu áp dụng.

(b) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, trước khi thực hiện chuyến bay, người chỉ huy tàu bay phải ký vào nhật ký kỹ thuật của tàu bay để xác nhận rằng chuyến bay đáp ứng các yêu cầu tại khoản (a) của Điều này.

10.233 TÍNH ĐẦY ĐỦ CỦA CÁC TRANG THIẾT BỊ KHAI THÁC

(a) Không ai được thực hiện được chuyến bay trừ khi bằng mọi phương pháp hợp lý đã xác định được rằng các khu vực trên đất liền hoặc trên mặt nước và các trang thiết bị phục vụ chuyến bay để đảm bảo an toàn cho chuyến bay đã được chuẩn bị đầy đủ, bao gồm cả các trang thiết bị liên lạc và dẫn đường.

Ghi chú: Phương pháp hợp lý nghĩa là việc sử dụng tại điểm khởi hành, các thông tin sẵn có đối với người chỉ huy tàu bay thông qua thông tin chính thức của dịch vụ thông tin hàng không hoặc từ các nguồn khác.

10.235 LỰA CHỌN ĐỊA TIÊU CHO CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG MẮT

(a) Không ai được thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng mắt (VFR) trừ khi đã xác định được rằng chuyến bay có thể thực hiện theo chỉ dẫn của các địa tiêu nhìn thấy bằng mắt nằm cách nhau ở cự ly không lớn hơn 110km (60 hải lý).

10.237 BÁO CÁO VÀ DỰ BÁO THỜI TIẾT

(a) Trước khi thực hiện chuyến bay, người chỉ huy tàu bay phải nghiên cứu làm quen với tất cả các thông tin sẵn có, bao gồm cả thông tin về khí tượng, phù hợp với chuyến bay dự định.

(b) Khi chuẩn bị cho chuyến bay ra khỏi vùng lân cận của nơi khởi hành, và chuẩn bị cho mỗi chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị, người chỉ huy tàu bay phải:

(1) Nghiên cứu kỹ các báo cáo/dự báo thời tiết hiện tại, có tính đến các yêu cầu về nhiên liệu; và

(2) Lập kế hoạch dự bị cho tình huống có thể xảy ra khi chuyến bay không thể hoàn thành theo kế hoạch.

10.240 CÁC GIỚI HẠN VỀ THỜI TIẾT ĐỐI VỚI CÁC CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG MẮT (VFR)

(a) Không ai được thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng mắt trừ khi đã có báo cáo về tình hình khí tượng hiện tại, hoặc kết hợp của các báo cáo và dự báo hiện tại, cho biết điều kiện khí tượng trong suốt tuyến đường bay, hoặc một phần của tuyến đường bay theo quy tắc bay bằng mắt, tại thời điểm thích hợp sẽ cho phép khai thác theo quy tắc bay bằng mắt.

10.243 SÂN BAY ĐẾN CHO CÁC CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ

(a) Với mục đích lập kế hoạch cho các chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị, không ai được thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị trừ khi đã có thông tin cho biết điều kiện thời tiết tại sân bay dự kiến hạ cánh và, nếu yêu cầu, tại ít nhất một sân bay dự bị thích hợp tại thời điểm đến dự kiến, bằng hoặc cao hơn:

(1) Các giá trị trần mây và tầm nhìn tối thiểu đối với phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn sẽ sử dụng; hoặc

(2) Độ cao khai thác tối thiểu, nếu không có phương thức tiếp cận bằng thiết bị, cho phép giảm thấp trong điều kiện VMC xuống sân bay.

(b) Khai thác vận tải hàng không thương mại: Thời tiết tại nơi đến không cần phải bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tiếp cận tối thiểu cho phép thực hiện chuyến bay, sân bay dự bị được chỉ định đáp ứng các tiêu chí lựa chọn về thời tiết cho chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị.

(c) Các sân bay biệt lập: Với mục đích lập kế hoạch bay theo quy tắc bay bằng thiết bị, không cần phải lựa chọn sân bay dự bị đến nếu sân bay nằm ở vị trí biệt lập và không có sân bay dự bị thích hợp nào, nhưng phải tính toán điểm không được quay lại (PNR) và phải ghi vào phần lưu ý của kế hoạch bay.

10.245 YÊU CẦU ĐỐI VỚI SÂN BAY DỰ BỊ CHO SÂN BAY ĐẾN CHO CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ (IFR)

(a) Tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn: Không ai được thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị khi không có tối thiểu một sân bay dự bị cho sân bay đến trong kế hoạch bay, trừ khi thông tin về khí tượng hiện hành cho biết các điều kiện khí tượng sau đây sẽ diễn ra tại sân bay đến một giờ trước và một giờ sau thời gian đến dự kiến của chuyến bay thực hiện tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn:

(1) Đối với máy bay:

(i) Đáy mây phải cao hơn tối thiểu 300m (1.000 feet) so với độ cao tối thiểu áp dụng cho phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn đối với sân bay đó; và

(ii) Tầm nhìn tối thiểu cao hơn 4,5km so với tầm nhìn tối thiểu áp dụng cho phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn.

(2) Đối với trực thăng:

(i) Đáy mây phải cao hơn tối thiểu 120m (400 feet) so với độ cao tối thiểu áp dụng cho phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn đối với sân bay đó; và

(ii) Tầm nhìn tối thiểu cao hơn 1,5km so với tầm nhìn tối thiểu áp dụng cho phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn.

(b) Không có phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn: Không ai được thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị khi không có ít nhất một sân bay dự bị cho sân bay đến trong kế hoạch bay, trừ khi thông tin về khí tượng hiện hành cho biết các điều kiện khí tượng sau đây sẽ diễn ra tại sân bay đến 2 giờ trước và hai giờ sau thời gian đến dự kiến của chuyến bay thực hiện tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn:

(1) Đáy mây phải cao hơn tối thiểu 300m (1.000 feet) so với độ cao tối thiểu thấp nhất trên đường bay trong phạm vi cách sân bay 10km; và

(2) Tầm nhìn tại sân bay là 8km.

(c) Người khai thác phải chọn ít nhất một sân bay dự bị cho sân bay đến cho mỗi chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị (IFR), trừ khi:

(1) Cả hai trường hợp sau:

(i) Thời gian bay từ sân bay cất cánh đến sân bay hạ cánh không quá 6 giờ;

(ii) Tại sân bay đến có hai đường cất hạ cánh riêng biệt sử dụng tốt, báo cáo hoặc dự báo thời tiết tại sân bay đến, hoặc cả hai, cho thấy khoảng thời gian tính từ 1 giờ trước cho đến 1 giờ sau thời gian dự kiến đến tại sân bay đến, trần mây tối thiểu là 2000 feet, hoặc độ cao vòng lượn + 500 feet (chọn giá trị cao hơn), và tầm nhìn tối thiểu là 5km;

(2) Sân bay đến nằm biệt lập và không có sân bay dự bị thích hợp cho sân bay đến.

(d) Người khai thác phải chọn hai sân bay dự bị cho sân bay đến khi:

(1) Các bản tin thời tiết hoặc dự báo thời tiết tại sân bay đến, hoặc kết hợp cả hai, cho thấy trong khoảng thời gian tính từ một giờ trước cho đến một giờ sau thời gian dự kiến đến điều kiện thời tiết sẽ dưới tiêu chuẩn tối thiểu áp dụng khi lập kế hoạch;

(2) Không có thông tin về thời tiết của nơi đến.

(e) Người khai thác không phải chọn một sân bay làm sân bay dự bị trên đường bay trừ khi báo cáo hoặc dự báo thời tiết, hoặc kết hợp cả hai cho thấy trong suốt khoảng thời gian tính từ một giờ trước cho đến hết một giờ sau thời gian đến dự kiến điều kiện thời tiết bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu cho việc lập kế hoạch nêu tại Điều 10.247.

10.247 TIÊU CHÍ LỰA CHỌN SÂN BAY DỰ BỊ CHO CHUYẾN BAY THEO IFR

(a) Nếu tiêu chuẩn tối thiểu đối với sân bay dự bị được công bố, người chỉ huy tàu bay không được chỉ định sân bay dự bị khi lập kế hoạch bay theo quy tắc bay bằng thiết bị trừ khi dự báo thời tiết hiện hành cho biết điều kiện khí tượng tại sân bay dự bị vào thời điểm đến dự tính sẽ bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu công bố đối với sân bay dự bị.

(b) Nếu tiêu chuẩn tối thiểu đối với sân bay dự bị không được công bố, và nếu không có các quy định cấm sử dụng sân bay như là sân bay dự bị cho việc lập kế hoạch chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị, người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo điều kiện khí tượng tại sân bay dự bị vào thời điểm đến dự tính là bằng hoặc cao hơn:

(1) Đối với phương thức tiếp cận chính xác, trần mây ít nhất phải là 180m (600 feet) và tầm nhìn không ít hơn 3km (2 dặm anh); hoặc

(2) Đối với phương thức tiếp cận không chính xác, trần mây ít nhất phải là 240m (800 feet) và tầm nhìn không ít hơn 3km (2 dặm bộ).

(c) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại - máy bay, người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo điều kiện khí tượng tại sân bay dự bị một giờ trước và một giờ sau thời gian đến dự kiến của chuyến bay dự báo thời tiết bằng hoặc cao hơn:

(1) Đối với tiếp cận CAT II và CAT III, ít nhất là tiêu chuẩn tối thiểu công bố cho CAT I;

(2) Đối với tiếp cận CAT I, ít nhất là tiêu chuẩn tối thiểu công bố cho tiếp cận không chính xác;

(3) Đối với tiếp cận không chính xác, ít nhất là 1000m cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu công bố cho tiếp cận không chính xác;

(4) Đối với tiếp cận vòng lượn, ít nhất là tiêu chuẩn tối thiểu cho tiếp cận vòng lượn.

10.250 SÂN BAY DỰ BỊ NGOÀI KHƠI CHO TRỰC THĂNG

(a) Không ai được chỉ định địa điểm hạ cánh dự bị ngoài khơi khi trực thăng có thể mang theo đủ nhiên liệu để bay về bãi hạ cánh dự bị trên đất liền. Việc lựa chọn các địa điểm hạ cánh dự bị ngoài khơi sẽ là các trường hợp ngoại lệ, nội dung lựa chọn phải được Cục HKVN phê chuẩn, và không được tăng tải thương mại trong điều kiện IMC.

(b) Người lựa chọn địa điểm hạ cánh dự bị ngoài khơi phải tính đến các nội dung sau:

(1) Chỉ được sử dụng địa điểm hạ cánh dự bị ngoài khơi sau khi qua điểm không được quay lại;

(2) Độ tin cậy về mặt cơ khí của hệ thống điều khiển trọng yếu và các thiết bị trọng yếu;

(3) Khả năng hạ cánh với một động cơ hỏng có thể thực hiện tại sân bay dự bị;

(4) Phải đảm bảo có sàn cất hạ cánh;

(5) Thông tin thời tiết tại sàn hạ cánh được lấy từ nguồn được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận;

(6) Đối với khai thác theo quy tắc bay IFR, phải có phương thức tiếp cận bằng thiết bị theo quy định.

Ghi chú: Kỹ thuật hạ cánh quy định trong tài liệu hướng dẫn bay sau khi hỏng hệ thống kiểm soát có thể cản trở việc lựa chọn sàn hạ cánh làm sân bay dự bị.

10.253 SÂN BAY DỰ BỊ CHO SÂN BAY CẤT CÁNH: KHAI THÁC VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Không ai được thực hiện chuyến bay khi không có sân bay dự bị thích hợp cho sân bay cất cánh trong phép bay, nếu tàu bay đó không thể trở về sân bay khởi hành.

(b) Người khai thác phải đảm bảo sân bay dự bị cất cánh phải nằm trong phạm vi:

(1) Đối với tàu bay hai động cơ, một giờ bay với tốc độ bay bằng bằng một động cơ trừ trường hợp tàu bay và tổ lái được phép bay ETOPS; hoặc

(2) Đối với tàu bay ba hoặc bốn động cơ, hai giờ bay với tốc độ bay bằng bằng một động cơ.

Ghi chú: Tất cả các tính toán đều dựa vào tốc độ bay bằng với một động cơ không hoạt động quy định trong AFM trong điều kiện không có gió trên cơ sở trọng lượng cất cánh thực tế.

(c) Không ai được thực hiện chuyến bay khi không có sân bay dự bị trên đường bay phù hợp dọc theo tuyến đường bay, nơi tàu bay có thể hạ cánh khi gặp điều kiện bất thường hoặc khẩn nguy.

10.255 CỰ LY TỐI ĐA TÍNH TỪ SÂN BAY PHÙ HỢP KHÔNG CÓ PHÊ CHUẨN ETOPS

(a) Trừ khi được Cục HKVN phê chuẩn (phê chuẩn ETOPS), người có AOC không được khai thác máy bay hai động cơ trên tuyến đường bay có điểm cách sân bay phù hợp xa hơn:

(1) Đối với máy bay lớn động cơ tuốc-bin: Khoảng cách bay trong 60 phút với tốc độ bay bằng với một động cơ không hoạt động theo quy định phù hợp với Phụ lục 1 của Điều 10.257, với:

(i) Cấu hình chỗ ngồi hành khách tối đa được phê chuẩn là 20 ghế hoặc hơn; hoặc

(ii) Trọng lượng cất cánh tối đa là 45.360kg hoặc hơn;

(2) Đối với máy bay động cơ pit-tông:

(i) Khoảng cách bay trong 60 phút với tốc độ bay bằng một động cơ không hoạt động theo quy định phù hợp với Phụ lục 1 của Điều 10.257; hoặc

(ii) 480km (300 hải lý), chọn giá trị thấp hơn.

10.257 MỞ RỘNG TẦM KHAI THÁC ĐỐI VỚI MÁY BAY HAI ĐỘNG CƠ (ETOPS)

(a) Không ai được thực hiện khai thác bay vượt quá khoảng cách ngưỡng quy định tại Phụ lục 1 của Điều 10.257 trừ khi được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Trước khi thực hiện chuyến bay ETOPS, những người thực hiện kiểm soát chuyến bay phải đảm bảo có sân bay dự bị ETOPS phù hợp trên đường bay, trong phạm vi thời gian bay chuyển hướng đã được phê chuẩn hay thời gian bay chuyển hướng theo quy định trong MEL dựa trên tình trạng hoạt động của máy bay, chọn giá trị ngắn hơn.

10.260 SÂN BAY DỰ BỊ TRÊN ĐƯỜNG BAY: KHAI THÁC ETOPS

(a) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo sân bay dự bị trên đường bay cho khai thác ETOPS đã được lựa chọn và quy định trong kế hoạch bay ATS phù hợp với thời gian bay chuyển hướng ETOPS được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Không ai được chọn một sân bay làm sân bay dự bị ETOPS trên đường bay trừ khi báo cáo hoặc dự báo thời tiết phù hợp, hoặc kết hợp cả hai, cho biết trong suốt khoảng thời gian bắt đầu từ một giờ trước và kết thúc một giờ sau thời gian máy bay đến sân bay theo dự kiến, điều kiện thời tiết tại sân bay đó bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu theo kế hoạch theo quy định của Cục HKVN, và phù hợp với phê chuẩn ETOPS của Người khai thác.

Ghi chú: Tiêu chí dự báo thời tiết sử dụng để lựa chọn sân bay dự bị cho chuyến bay theo IFR cũng được sử dụng để lựa chọn sân bay dự bị cho khai thác ETOPS.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 10.260 về sơ đồ lập kế hoạch dự bị cho bay ETOPS.

10.263 LẬP KẾ HOẠCH VỀ NHIÊN LIỆU, DẦU NHỚT, OXY VÀ CÁC YẾU TỐ XẢY RA NGOÀI KẾ HOẠCH

(a) Không ai được thực hiện chuyến bay trừ khi đã tính toán lượng nhiên liệu, dầu nhớt, và lượng ôxy cần thiết để đảm bảo thực hiện chuyến bay một cách an toàn, bao gồm cả lượng dự trữ được mang theo sử dụng trong những trường hợp xảy ra ngoài kế hoạch.

(b) Người tính toán lượng nhiên liệu tối thiểu theo yêu cầu phải đảm bảo máy bay mang theo đủ nhiên liệu, dầu nhớt, và oxy bổ sung để sử dụng trong các trường hợp xảy ra ngoài kế hoạch như sau:

(1) Tốc độ gió dự kiến hoặc các điều kiện khí tượng khác;

(2) Những thay đổi có thể xảy ra trên đường bay ATS;

(3) Chuyến bay khởi hành muộn so với dự kiến;

(4) Phương thức tiếp cận bằng thiết bị hoàn chỉnh và khả năng phải thực hiện tiếp cận hụt tại nơi đến;

(5) Mất điều áp trên đường bay;

(6) Hỏng một động cơ trong khi bay; và

(7) Bất kỳ điều kiện nào khác có thể trì hoãn việc hạ cánh của tàu bay hoặc tăng lượng nhiên liệu và dầu nhớt tiêu thụ.

(c) Người khai thác phải xây dựng chính sách nhiên liệu cho mục đích lập kế hoạch bay và làm lại kế hoạch trong khi bay, đảm bảo cho mọi chuyến bay phải mang đủ nhiên liệu phục vụ cho kế hoạch khai thác, đồng thời còn đảm bảo đủ lượng nhiên liệu dự phòng ngoài kế hoạch.

(d) Người khai thác phải đảm bảo việc lập kế hoạch cho các chuyến bay dựa trên các yếu tố cơ bản sau đây:

(1) Các phương thức trong tài liệu hướng dẫn khai thác và các số liệu từ:

(i) Các tham số do nhà chế tạo máy bay cung cấp;

(ii) Các tham số cụ thể của máy bay lấy từ hệ thống giám sát mức tiêu thụ nhiên liệu.

(2) Các điều kiện khai thác mà chuyến bay sẽ thực hiện, gồm:

(i) Mức tiêu thụ nhiên liệu thực tế của máy bay;

(ii) Các trọng lượng dự kiến;

(iii) Điều kiện khí tượng dự báo;

(iv) Các phương thức và hạn chế của dịch vụ không lưu.

(e) Người khai thác phải đảm bảo tính toán lượng nhiên liệu sử dụng cho từng chuyến bay trước khi bay, bao gồm:

(1) Lượng nhiên liệu để lăn (nhiên liệu tiêu thụ trước khi cất cánh, nếu có tiêu hao đáng kể);

(2) Lượng nhiên liệu cho chặng bay (nhiên liệu để bay tới sân bay dự định đến);

(3) Lượng nhiên liệu dự phòng, bao gồm:

(i) Nhiên liệu dự phòng cho các trường hợp xảy ra ngoài dự kiến: là lượng nhiên liệu không ít hơn 5% lượng nhiên liệu cho hành trình dự định, hoặc, trong trường hợp phải lập lại kế hoạch bay trong khi bay, 5% lượng nhiên liệu hành trình cho phần còn lại của chuyến bay;

(ii) Nhiên liệu đến sân bay dự bị nếu có yêu cầu sân dự bị đến cho máy bay (Điều này không loại trừ việc chọn sân bay cất cánh làm sân bay dự bị đến);

(iii) Lượng nhiên liệu dự phòng bay chờ để bay trong thời gian bổ sung là 45 phút đối với động cơ pít - tông và 30 phút đối với động cơ tuốc-bin;

(iv) Nhiên liệu bổ sung do yêu cầu của loại hình khai thác (ví dụ: lượng nhiên liệu cho khai thác ETOPS);

(4) Nhiên liệu nạp thêm theo yêu cầu của người chỉ huy máy bay.

(f) Người khai thác phải đảm bảo các phương thức lập lại kế hoạch trong khi bay đối với việc tính toán lượng nhiên liệu theo yêu cầu khi máy bay phải đi theo tuyến đường hoặc bay tới một sân bay không nằm trong kế hoạch bay như lúc xuất phát, bao gồm:

(1) Lượng nhiên liệu cho phần còn lại của chuyến bay;

(2) Lượng nhiên liệu dự trữ, bao gồm:

(i) Lượng nhiên liệu dự phòng cho chặng bay;

(ii) Lượng nhiên liệu đến sân bay dự bị, nếu có yêu cầu sân dự bị đến cho máy bay (Điều này không loại trừ việc chọn sân bay cất cánh làm sân bay dự bị đến);

(iii) Lượng nhiên liệu dự phòng bay chờ để bay trong thời gian bổ sung là 45 phút đối với động cơ pit-tông và 30 phút đối với động cơ tuốc-bin;

(iv) Nhiên liệu bổ sung do yêu cầu của loại hình khai thác (ví dụ: lượng nhiên liệu cho khai thác ETOPS).

(3) Nhiên liệu nạp thêm theo yêu cầu của người chỉ huy máy bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 10.263 về chính sách nhiên liệu.

10.265 NHIÊN LIỆU TỐI THIỂU CHO CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG MẮT

(a) Không ai được thực hiện chuyến bay theo VFR trừ khi, (có tính đến tốc độ gió, các điều kiện thời tiết dự báo và các trường hợp xảy ra ngoài kế hoạch), tàu bay có đủ nhiên liệu để bay:

(1) Đến điểm dự định hạ cánh đầu tiên; và

(2) Ít nhất 45 phút với tốc độ bay bằng tiếp theo.

(b) Không ai được thực hiện chuyến bay bằng trực thăng theo VFR trừ khi (có tính đến tốc độ gió, các điều kiện thời tiết dự báo và các trường hợp xảy ra ngoài kế hoạch), tàu bay có đủ nhiên liệu để bay đến điểm dự định hạ cánh đầu tiên và bay với tốc độ bay bằng thông thường:

(1) Trong 20 phút sau đó;

(2) Trong ít nhất 10% ngoài tổng số thời gian bay dự tính; và

(3) Nhiên liệu dự phòng tối thiểu dùng trong trường hợp xảy ra ngoài kế hoạch do Người khai thác quy định và được Cục HKVN chấp thuận.

10.267 NHIÊN LIỆU TỐI THIỂU CHO CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ

(a) Không ai được thực hiện chuyến bay theo IFR trừ khi được cung cấp đủ nhiên liệu (có tính đến các báo cáo và dự báo thời tiết và các trường hợp xẩy ra ngoài kế hoạch) để:

(1) Bay đến điểm dự định hạ cánh đầu tiên và thực hiện tiếp cận bằng thiết bị; và

(2) Bay từ sân bay dự định đến đến sân bay dự bị.

(b) Ngoài ra, lượng nhiên liệu dự trữ tối thiểu theo kế hoạch phải dựa vào:

(1) Đối với máy bay động cơ pít - tông:

(i) 45 phút bay bằng; và

(ii) Đối với các chuyến bay quốc tế, 15% thời gian bay theo kế hoạch; hoặc

(iii) Hai giờ, chọn giá trị thấp hơn.

(2) Đối với trực thăng hoặc máy bay động cơ tuốc-bin:

(i) 30 phút tại vòng lượn cơ bản ở độ cao 450m (1.500 feet) so với sân bay cuối theo kế hoạch trong điều kiện nhiệt độ tiêu chuẩn; và

(ii) Tiếp cận và hạ cánh; và

(iii) Nhiên liệu theo chính sách dự phòng được Người khai thác tàu bay tính toán theo chính sách nhiêu liệu quy định tại Điều 10.263.

(c) Đối với trực thăng (helicopter), khi không có sân bay dự bị thích hợp, phải có đủ nhiên liệu để bay đến sân bay dự kiến đến và sau đó để bay tiếp trong khoảng thời gian hai giờ với tốc độ bay chờ.

10.270 KIỂM TRA NHIÊN LIỆU TRONG KHI BAY

(a) Người khai thác phải thiết lập phương thức nhằm đảm bảo việc kiểm tra lượng nhiên liệu trong khi bay được thực hiện đúng quy định.

(b) Người chỉ huy máy bay phải đảm bảo lượng nhiên liệu dự phòng trên chuyến bay không ít hơn lượng nhiên liệu cần thiết để bay tới một sân bay nơi có thể hạ cánh an toàn.

(c) Người chỉ huy máy bay phải công bố tình trạng khẩn nguy khi lượng nhiên liệu thực tế trên máy bay ít hơn lượng nhiên liệu cho bay chuyển hướng.

Ghi chú: Xem Phụ đính 1 Điều 10.270 để có thêm chi tiết.

10.273 CHẤT TẢI, TRỌNG LƯỢNG VÀ CÂN BẰNG

(a) Không ai được thực hiện chuyến bay trừ khi tất cả hành lý và hàng hóa xếp lên tàu bay được phân bố đúng quy định và được cố định an toàn, có tính đến ảnh hưởng của trọng tải đến trọng tâm và các giới hạn tải của sàn tàu bay.

(b) Không ai được thực hiện chuyến bay trừ khi việc tính toán trọng tải tàu bay và vị trí trọng tâm cho thấy rằng chuyến bay có thể thực hiện một cách an toàn và tuân thủ theo các giới hạn của tàu bay, có tính đến các điều kiện bay dự kiến.

Ghi chú: Khi người có AOC có người kiểm soát chất tải, người lập kế hoạch chất tải hoặc những người được huấn luyện khác, người chỉ huy tàu bay có thể giao trách nhiệm này cho họ, song vẫn phải đảm bảo các quy trình chất tải được tuân thủ.

(c) Trừ khi được Cục HKVN cho phép khác, việc tính toán trọng lượng và cân bằng phải dựa vào các tài liệu AFM hoặc RFM để xác định trọng tâm, và các giá trị trọng lượng sử dụng cho việc dự tính này phải dựa vào:

(1) Trọng lượng rỗng của tàu bay có được nhờ cân định kỳ tàu bay;

(2) Trọng lượng thực của tổ bay yêu cầu, dụng cụ và hành lý của họ;

(3) Trọng lượng thực của hành khách, hành lý và hàng hóa của họ; và

(4) Trọng lượng thực của nhiên liệu có thể sử dụng mang theo trên tàu bay.

(d) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, không ai được thực hiện chuyến bay trừ khi việc tính toán trọng lượng và cân bằng đã được người được huấn luyện phù hợp thực hiện tuân thủ các yêu cầu bổ sung về trọng lượng và cân bằng trong Phần 17 đối với người có AOC.

10.275 CÁC GIỚI HẠN VỀ TÍNH NĂNG TÀU BAY

(a) Các yêu cầu chi tiết và toàn diện về tính năng tàu bay của quốc gia đăng ký phải là cơ sở cho việc xác định tính năng của tàu bay.

(b) Không ai được thực hiện chuyến bay trừ khi việc tính toán tính năng tàu bay trong tất cả các giai đoạn của chuyến bay cho thấy chuyến bay có thể thực hiện một cách an toàn và tuân thủ các giới hạn về tính năng tàu bay đối với bất kỳ loại hình khai thác nào có tính đến các điều kiện dự đoán của chuyến bay.

Ghi chú: Khi áp dụng dữ liệu về tính năng, người thực hiện tính toán phải tính đến cấu hình của tàu bay, các điều kiện môi trường, và hoạt động của một hay nhiều hệ thống có thể gây ảnh hưởng bất lợi đối với tính năng.

(c) Không ai được thực hiện chuyến bay khi trọng lượng của tàu bay và hoạt động bình thường của động cơ tàu bay đó không cho phép vượt chướng ngại vật một cách an toàn trong tất cả các giai đoạn của chuyến bay, bao gồm cả các điểm dọc theo vệt bay dự định trên đường bay hay đường bay chuyển hướng dự kiến.

(d) Không ai được thực hiện chuyến bay khi chưa đảm bảo rằng trọng lượng tối đa cho phép đối với chuyến bay không vượt quá trọng lượng cất hoặc hạ cánh tối đa cho phép, không vượt quá các giới hạn tính năng trên đường bay áp dụng hoặc các giới hạn về cự ly hạ cánh, có tính đến:

(1) Điều kiện khu vực cất và hạ cánh sử dụng;

(2) Độ dốc của đường cất hạ cánh sử dụng (chỉ trên đất liền);

(3) Độ cao áp suất;

(4) Nhiệt độ bên ngoài;

(5) Tốc độ gió hiện hành và dự báo; và

(6) Các điều kiện khác (ví dụ khí quyển và cấu hình tàu bay), như độ cao theo mật độ không khí có thể gây ảnh hưởng bất lợi đến tính năng.

(e) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, không ai được thực hiện chuyến bay trừ khi việc tính toán tính năng được các cá nhân đã qua huấn luyện phù hợp thực hiện tuân thủ các yêu cầu bổ sung về tính năng trong Phần 17 đối với người có AOC.

10.277 LỆNH ĐIỀU PHÁI: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Không ai được thực hiện chuyến bay theo hệ thống theo dõi bay khi chưa được phép của người được Người khai thác có AOC ủy quyền thực hiện việc kiểm soát hoạt động chuyến bay.

(b) Không ai được thực hiện chuyến bay chở khách trong vận tải hàng không thương mại thường lệ, trừ khi đã được người thực hiện chức năng kiểm soát khai thác của người có AOC cấp phép bay đối với một hoặc nhiều chuyến bay cụ thể.

10.280 KẾ HOẠCH BAY KHAI THÁC: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Không ai được thực hiện chuyến bay trừ khi kế hoạch bay khai thác được người chỉ huy tàu bay ký.

(b) Người chỉ huy tàu bay chỉ có thể ký kế hoạch bay khai thác khi người chỉ huy tàu bay và người được nhà khai thác ủy quyền thực hiện chức năng kiểm soát khai thác xác định được rằng chuyến bay có thể hoàn thành một cách an toàn.

Ghi chú: Kế hoạch bay khai thác phải bao gồm cả đường bay và tính toán nhiên liệu, có tính đến các yếu tố về khí tượng và các yếu tố dự đoán khác, để đưa tàu bay đến sân bay đến và các sân bay dự bị yêu cầu.

(c) Khi ký kế hoạch bay khai thác, người chỉ huy tàu bay phải tiếp cận với các thông tin áp dụng trong kế hoạch bay về cung cấp nhiên liệu, sân bay dự bị, báo cáo và dự báo thời tiết và NOTAM cho đường bay và sân bay.

(d) Không ai được tiếp tục chuyến bay từ một sân bay trung gian mà không có kế hoạch bay khai thác mới nếu tàu bay đã ở dưới mặt đất hơn 4 tiếng.

10.283 PHÂN PHÁT VÀ LƯU GIỮ TÀI LIỆU LẬP KẾ HOẠCH BAY: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, người chỉ huy tàu bay phải hoàn thành và ký các tài liệu chuẩn bị cho chuyến bay sau đây trước khi thực hiện chuyến bay:

(1) Kế hoạch bay khai thác, bao gồm NOTAM, thông tin thời tiết phù hợp, các nội dung lập kế hoạch bay liên quan đến nhiên liệu tối thiểu, tính năng trên đường bay, sân bay đến và sân bay dự bị.

(2) Bảng kê hàng hóa, việc phân bố tải, trọng tâm, trọng lượng cất cánh và hạ cánh, việc tuân thủ các giới hạn về trọng lượng khai thác tối đa, và phân tích tính năng.

(3) Một trang trong nhật ký kỹ thuật áp dụng nếu có hỏng hóc được ghi trong nhật ký sau chuyến bay trước đó, và việc bảo dưỡng hoặc kiểm tra đã được thực hiện hoặc việc xác nhận bảo dưỡng được ký tại sân bay khởi hành.

(b) Không ai được thực hiện cất cánh tàu bay trừ khi bản sao tất cả các tài liệu chuẩn bị cho chuyến bay do người chỉ huy tàu bay ký, được lưu giữ và cung cấp cho đại diện của công ty tại điểm khởi hành, trừ được Cục HKVN phê chuẩn phương pháp lưu giữ khác.

(c) Người chỉ huy tàu bay phải mang theo trên tàu bay bản sao tài liệu quy định tại khoản (a) đến sân bay đến.

(d) Các tài liệu này phải được người có AOC lưu giữ tối thiểu 3 tháng.

Ghi chú: Những tài liệu này bổ sung cho các tài liệu quy định tại Chương B đối với khai thác tất cả các loại tàu bay.

Ghi chú: Cục HKVN có thể phê chuẩn vị trí lưu giữ khác nơi có thể lưu giữ tất cả tài liệu để xem xét sau này.

CHƯƠNG H. CÁC QUY TẮC BAY ĐỐI VỚI TẤT CẢ LOẠI HÌNH KHAI THÁC

10.290 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Các quy tắc bay trong Chương này áp dụng đối với tất cả các loại hình khai thác tàu bay trong không phận Việt Nam.

(b) Người có Giấy chứng nhận nhân viên hàng không do Việt Nam cấp phải tuân thủ các quy tắc này khi bay ngoài Việt Nam, trừ khi các quy tắc này khác so với quy tắc của các quốc gia khác, trong trường hợp đó phải tuân thủ quy tắc của quốc gia mà tàu bay bay qua.

10.293 SAO NHÃNG HOẶC THIẾU THẬN TRỌNG KHI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Không ai được khai thác tàu bay một cách lơ đễnh hay thiếu thận trọng gây đe dọa tính mạng và tài sản của những người khác.

10.295 TUÂN THỦ CÁC QUY ĐỊNH LIÊN QUAN

(a) Tất cả mọi người lái phải làm quen với luật, quy chế và các phương thức có liên quan đến việc thực hiện nhiệm vụ của mình, về:

(1) Các khu vực sẽ bay ngang qua;

(2) Các sân bay sẽ sử dụng; và

(3) Các trang thiết bị dẫn đường liên quan.

(b) Tất cả các thành viên khác của tổ bay phải làm quen với luật, quy chế và các phương thức có liên quan đến việc thực hiện nhiệm vụ của mình khi khai thác tàu bay.

10.297 KHAI THÁC TÀU BAY TRÊN MẶT ĐẤT

(a) Không ai được cho tàu bay lăn trên khu vực hoạt động (movement area) của sân bay trừ khi người đó:

(1) Được chủ sở hữu, người thuê, hoặc đại lý được chỉ định cho phép;

(2) Hoàn toàn thành thạo việc cho tàu bay lăn;

(3) Được đào tạo để sử dụng vô tuyến nếu phải thực hiện liên lạc bằng vô tuyến;

(4) Nhận được sự chỉ dẫn của người thành thạo về bố trí sân bay, các thông tin về tuyến đường bay, các ký hiệu, dấu hiệu, đèn, các tín hiệu và hướng dẫn của ATS, các thuật ngữ và phương thức, nếu phù hợp, và có khả năng tuân thủ các tiêu chuẩn khai thác yêu cầu đối với việc cơ động tàu bay một cách an toàn tại sân bay; và

(5) Bật hệ thống chiếu sáng bên ngoài tàu bay, nếu yêu cầu.

(b) Không ai được cho tàu bay lăn ở khu vực cơ động của sân bay có kiểm soát khi chưa có huấn lệnh của đài chỉ huy và phải tuân thủ các chỉ dẫn của kiểm soát.

(c) Không ai được cho trực thăng lăn vòng bằng công suất trừ khi có người lái đủ khả năng tại vị trí điều khiển trực thăng.

10.300 QUY TẮC NHƯỜNG ĐƯỜNG TRÊN BỀ MẶT SÂN BAY

(a) Trong trường hợp có nguy cơ hai tàu bay va chạm nhau khi lăn trên khu vực cơ động của sân bay, phải áp dụng các quy định sau đây:

(1) Khi đầu của hai tàu bay đang tiến đến gần nhau hoặc đã gần nhau, mỗi người lái phải dừng hoặc thay đổi hướng của tàu bay sang bên phải nếu có thể;

(2) Khi hai tàu bay đang chuyển động cùng hướng, người lái phải nhường đường cho tàu bay bên phải của mình;

(3) Một tàu bay bị tàu bay khác vượt phải được nhường đường và người lái của tàu bay vượt đường phải tránh khỏi tàu bay bị vượt.

(b) Người lái của tàu bay đang lăn trên vùng cơ động phải dừng lại và chờ ở vị trí chờ trên đường cất hạ cánh trừ khi được đài kiểm soát sân bay cho phép khác.

(c) Người lái của tàu bay đang lăn trong khu vực cơ động phải dừng lại và chờ ở nơi có dấu hiệu dừng được chiếu sáng và có thể tiếp tục lăn khi các đèn chiếu sáng này tắt.

(d) Người lái của tàu bay đang lăn trong khu vực cơ động của sân bay phải nhường đường cho tàu bay:

(1) Cất cánh hoặc sắp cất cánh;

(2) Đang hạ cánh hoặc đang trong giai đoạn tiếp cận chót để hạ cánh.

10.303 QUY TẮC NHƯỜNG ĐƯỜNG KHI KHAI THÁC TRÊN MẶT NƯỚC

(a) Tổng quan: Người khai thác tàu bay thủy phi cơ trên mặt nước phải, nếu có thể, tránh xa khỏi các tàu thuyền và không làm cản trở việc dẫn đường của họ, và phải nhường cho bất kỳ tàu thuyền nào hay tàu bay nào có quyền được nhường đường theo quy tắc của Điều này.

(b) Hội tụ theo hướng cắt nhau: Khi các tàu bay, hoặc một tàu bay và một tàu thủy đang chuyển động theo hướng cắt ngang nhau, tàu bay hoặc tàu thủy ở bên phải có quyền được nhường đường.

(c) Chuyển động đối đầu: Khi các tàu bay, hoặc một tàu bay và tàu thủy đang chuyển động đối đầu nhau, hoặc gần đối đầu nhau, tàu bay và tàu thủy phải thay đổi hướng về phía bên phải.

(d) Vượt đường: Tàu bay hoặc tàu thủy bị vượt có quyền được nhường đường, và tàu bay hoặc tàu thủy vượt đường phải nhường đường.

(e) Hạ cánh và cất cánh: Tàu bay đang hạ cánh hoặc cất cánh từ mặt nước phải tránh khỏi các tàu thuyền, nếu có thể, và không được làm cản trở việc dẫn đường của tàu thuyền.

(f) Các trường hợp đặc biệt: Khi các tàu bay, hoặc một tàu bay và một tàu thủy, đang có nguy cơ va chạm, tàu bay hoặc tàu thủy phải tiến lên một cách cẩn trọng, có tính đến môi trường hiện tại, và những hạn chế của tàu bay hoặc tàu thủy tương ứng.

10.305 KHAI THÁC BAN ĐÊM

(a) Không ai được khai thác các loại tàu bay sau đây vào ban đêm trong phạm vi không phận Việt Nam:

(1) Tàu lượn; hoặc

(2) Khinh khí cầu.

(b) Không ai được thực hiện chuyến bay đường dài bằng tàu bay một động cơ vào ban đêm trong không phận Việt Nam.

10.307 SỬ DỤNG ĐÈN TÀU BAY

(a) Nếu tàu bay được trang bị đèn hiệu quay màu đỏ, người lái phải bật tất cả các đèn đó trước khi khởi động động cơ và để đèn sáng trong suốt thời gian động cơ hoạt động.

(b) Không ai được khai thác tàu bay trong khu vực hoạt động của sân bay, trên nước hoặc trong khi bay trong khoảng thời gian từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc, hoặc bất kỳ giai đoạn nào theo quy định của nhà chức trách có thẩm quyền, trừ khi trên tàu bay hiển thị:

(1) Đèn chống va chạm để thu hút sự chú ý của tàu bay khác; và

(2) Đèn dẫn đường để dễ nhận biết hướng chuyển động của tàu bay.

Ghi chú: Một tàu bay được hiểu là đang khai thác khi nó đang lăn hoặc đang được kéo hoặc đang tạm thời dừng trong khi lăn hoặc đang được kéo.

(c) Người lái của tất cả các tàu bay đang bay và được trang bị đèn chống va chạm phải bật đèn sáng trong suốt thời gian bay kể từ lúc cất cánh đến lúc hạ cánh.

(d) Người lái được phép tắt hoặc giảm cường độ ánh sáng của bất kỳ loại đèn chiếu sáng nào nếu chúng đang hoặc có khả năng sẽ:

(1) Ảnh hưởng bất lợi đến việc thực hiện nhiệm vụ; hoặc

(2) Làm cho người quan sát bên ngoài bị chói mắt.

(e) Các loại đèn được lắp đặt với mục đích khác, ví dụ như đèn hạ cánh, đèn lăn, đèn pha, và đèn biểu tượng có thể cũng sẽ được sử dụng để tăng khả năng nhìn rõ tàu bay và thu hút sự chú ý đối với tàu bay, nhưng không ai được hiển thị bất kỳ loại đèn nào có khả năng bị nhầm lẫn với đèn dẫn đường hoặc đèn chống va chạm.

(f) Không ai được đỗ tàu bay ban đêm trong hoặc gần vùng gây nguy hiểm cho hoạt động của sân bay, trừ khi tàu bay hiển thị:

(1) Đèn dẫn đường và đèn chống va chạm;

(2) Đèn chiếu sáng đến điểm các điểm cuối của cấu trúc tàu bay; hoặc

(3) Đang ở trong khu vực được đánh dấu bằng đèn báo có chướng ngại vật.

(g) Không ai được neo giữ tàu bay vào ban đêm trừ khi:

(1) Có đèn báo hiệu neo giữ; hoặc

(2) Tàu bay đang ở trong khu vực không yêu cầu phải có đèn neo giữ trên tàu thủy.

10.310 KIỂM TRA TRƯỚC KHI CẤT CÁNH

(a) Không ai được cất cánh tàu bay trừ khi:

(1) Đã hoàn thành việc kiểm tra tàu bay, phù hợp với danh mục kiểm tra được công bố, ở bên ngoài tàu bay về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay; bao gồm cả số lượng và chất lượng của nhiên liệu mang lên tàu bay;

(2) Sự sẵn sàng của khoang hành khách và các thiết bị yêu cầu;

(3) Các dụng cụ, thiết bị và tài liệu trong buồng lái; và

(4) Cài đặt thiết bị và hệ thống điều khiển trong buồng lái trước khi cất cánh.

10.313 CẤT CÁNH VÀ HẠ CÁNH

(a) Không ai được cho tàu bay cất cánh hoặc hạ cánh tại sân bay của Việt Nam chưa được Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, trừ khi đã nhận được giấy cho phép sử dụng sân bay chưa được cấp chứng nhận, nếu mục đích khai thác chuyến bay là:

(1) Vận tải hàng không thương mại chuyên chở hành khách;

(2) Hướng dẫn bay; hoặc

(3) Bay đơn do học viên bay thực hiện.

(b) Không ai được cho tàu bay cất cánh hoặc hạ cánh xuống sân bay của Việt Nam vào ban đêm với mục đích vận tải hàng không thương mại chuyên chở hành khách, trừ khi sân bay có đầy đủ hệ thống chiếu sáng để:

(1) Xác định hướng hạ cánh; và

(2) Thực hiện tiếp cận và hạ cánh an toàn.

(c) Không ai được cho tàu bay có số ghế hành khách được cấp chứng nhận nhiều hơn 20 cất cánh hoặc hạ cánh tại sân bay của Việt Nam với mục đích vận tải hàng không thương mại chuyên chở hành khách, trừ khi sân bay có:

(1) Phân tích về độ cao vượt chướng ngại vật và cự ly dừng của đường cất hạ cánh hiện hành;

(2) Đã thiết lập việc liên lạc với người được huấn luyện về bề mặt để xác định:

(i) Các điều kiện tiếp cận và hạ cánh hiện hành; và

(ii) Tình trạng bề mặt đường cất hạ cánh.

(d) Không ai được cho trực thăng cất cánh hoặc hạ cánh ở:

(1) Sân bay trực thăng mức cao trong khu vực đông dân cư trừ khi đó là trực thăng tính năng loại 1;

(2) Sân trực thăng hoặc sàn cất hạ cánh trừ khi đó là trực thăng tính năng loại 1 hoặc loại 2.

10.315 CÁC ĐIỀU KIỆN CẤT CÁNH

(a) Không ai được cho tàu bay cất cánh, trừ khi:

(1) Theo thông tin sẵn có, thời tiết tại sân bay và điều kiện của đường cất hạ cánh dự định sử dụng cho phép việc cất cánh và khởi hành an toàn; và

(2) Tầm nhìn đường cất hạ cánh hay tầm nhìn theo hướng tàu bay cất cánh bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu áp dụng.

(b) Không ai được cho tàu bay cất cánh trừ khi, trong khi xác định chiều dài của đường cất hạ cánh yêu cầu, việc mất một đoạn chiều dài đường cất hạ cánh do vị trí của tàu bay trước khi cất cánh, được xác định.

10.317 TIÊU CHUẨN KHAI THÁC TỐI THIỂU CỦA SÂN BAY

(a) Không ai được khai thác tàu bay đến hoặc đi tại sân bay sử dụng tiêu chuẩn khai thác tối thiểu thấp hơn tiêu chuẩn do quốc gia nơi có sân bay quy định, trừ khi có phê chuẩn cụ thể của quốc gia đó.

(b) Không ai được tiếp tục chuyến bay về sân bay dự định hạ cánh, trừ khi thông tin mới nhất cho biết tại thời gian đến dự kiến, có thể thực hiện hạ cánh tại sân bay đó, hoặc ít nhất tại một sân bay dự bị, theo tiêu chuẩn khai thác tối thiểu áp dụng đối với chuyến bay đó.

(c) Trừ trường hợp khẩn cấp, không ai được tiếp tục tiếp cận để hạ cánh tại bất kỳ sân bay nào vượt quá giới hạn tiêu chuẩn khai thác tối thiểu quy định đối với sân bay đó.

10.320 GIẢM TIẾNG ỒN

(a) Không ai được sử dụng phương thức khởi hành khác tại sân bay nơi phương thức khởi hành giảm tiếng ồn được áp dụng đối với tàu bay, trừ khi việc giảm tiếng ồn

không được coi là an toàn, hoặc thực tế các điều kiện hiện tại hay các hạn chế về tính năng tàu bay không cho phép tàu bay thực hiện phương thức giảm tiếng ồn.

(b) Trừ khi điều kiện đặc biệt tại sân bay không cho phép, tất cả các loại tàu bay phải sử dụng cùng một phương thức giảm tiếng ồn tại tất cả các sân bay.

(c) Không ai được cất cánh hoặc hạ cánh với trọng lượng tàu bay vượt quá trọng lượng tối đa đã sử dụng để chứng minh việc tuân thủ việc các điều kiện phê chuẩn tiếng ồn của tàu bay, trừ khi được phép của nhà chức trách có thẩm quyền của quốc gia có sân bay hoặc tại đường cất hạ cánh không có bị ảnh hưởng hoặc hạn chế về tiếng ồn.

10.323 BAY VÀO KHU VỰC CÓ BĂNG HOẶC DỰ KIẾN CÓ BĂNG

(a) Không ai được cất cánh tàu bay hoặc tiếp tục khai thác tàu bay trên đường bay khi dự kiến có băng hoặc gặp điều kiện có băng, nếu tàu bay đó không được chứng nhận có thể khai thác ở khu vực đóng băng và có đầy đủ thiết bị làm tan băng hoặc chống đóng băng.

(b) Không ai được cất cánh tàu bay khi có sương giá, băng hoặc tuyết trên cánh, bề mặt điều khiển, cánh quạt, động cơ hay các bề mặt xung yếu khác của tàu bay có thể gây ảnh hưởng xấu tới tính năng, khả năng điều khiển hoặc tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay. Băng hoặc các chất gây bẩn phải được làm sạch để tàu bay đủ điều kiện bay trước khi cất cánh.

(c) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, không ai được cho tàu bay cất cánh khi sương giá, băng hoặc tuyết dự kiến có thể bám vào tàu bay, trừ khi người có AOC đã được Cục HKVN phê chuẩn các phương thức đảm bảo thực hiện việc làm tan băng và chống đóng băng trên mặt đất.

10.325 CÁC GIỚI HẠN KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Không ai được khai thác tàu bay dân dụng trong phạm vi hoặc qua lãnh thổ Việt Nam nếu không tuân thủ các giới hạn khai thác quy định trong AFM hoặc RFM đã được phê chuẩn, các quy định về đánh dấu và nhãn hiệu, hoặc không tuân thủ các quy định khác của nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay.

10.327 KHAI THÁC GẦN TÀU BAY KHÁC

(a) Không ai được khai thác tàu bay gần tàu bay khác ở mức có thể gây nguy cơ va chạm.

(b) Không ai được khai thác tàu bay theo đội hình trừ khi đã có thỏa thuận với người chỉ huy của từng tàu bay trong đội hình đó, và phải tuân thủ các quy định về quản lý hoạt động bay.

(c) Không ai được sử dụng tàu bay đang chở khách để bay đội hình.

Ghi chú: Có các yêu cầu bổ sung đối với bay đội hình khi khai thác trong vùng trời có kiểm soát.

10.330 QUY TẮC NHƯỜNG ĐƯỜNG KHI TÀU BAY ĐANG BAY

(a) Tổng quan:

(1) Người lái phải thận trọng để nhìn thấy và tránh các tàu bay khác;

(2) Khi quy tắc của Điều này chỉ ra rằng tàu bay khác được nhường đường, người lái phải nhường đường cho tàu bay đó và không được vượt qua phía trên, phía dưới, hoặc về phía trước trừ khi điều kiện cho phép, có tính đến ảnh hưởng của nhiễu động;

(3) Người lái của tàu bay được nhường đường phải duy trì hướng mũi và tốc độ trừ khi cần thiết để tránh va chạm;

(4) Không nội dung nào trong các quy tắc này làm giảm trách nhiệm của người chỉ huy tàu bay trong việc thực hiện các hành động như cơ động để tránh va chạm dựa trên những tư vấn về cách giải quyết do thiết bị ACAS cung cấp.

(b) Trong tình trạng nguy kịch: Một tàu bay trong tình trạng nguy kịch sẽ có quyền được tất cả các tàu bay khác nhường đường.

(c) Bay giao nhau:

(1) Khi các tàu bay cùng chủng loại, loại đang cùng bay tại một độ cao gần nhau (trừ trường hợp bay đối đầu, hoặc gần đối đầu), tàu bay ở bên phải tàu bay khác có quyền được nhường đường.

(2) Nếu tàu bay bay giao nhau là loại khác:

(i) Khí cầu có quyền được tàu bay loại khác nhường đường;

(ii) Tàu lượn có quyền được khí cầu có điều khiển, máy bay, hoặc trực thăng nhường đường; và

(iii) Khí cầu có điều khiển có quyền được máy bay hay hoặc trực thăng nhường đường.

(d) Kéo hay nạp nhiên liệu: Một tàu bay đang kéo hay đang nạp nhiên liệu cho tàu bay khác có quyền được tất cả các loại tàu bay lái bằng động cơ nhường đường trừ tàu bay đang trong tình trạng lâm nguy.

(e) Phương thức tiếp cận trực diện: Khi các tàu bay đang tiếp cận trực diện hoặc xu hướng tiếp cận trực diện làm phát sinh nguy cơ va chạm, người lái của mỗi tàu bay phải thay đổi hướng bay sang bên phải.

(f) Bay vượt tàu bay khác:

(1) Tàu bay đang bị tàu bay khác vượt có quyền được nhường đường và người lái của tàu bay bay vượt phải thay đổi hướng mũi sang bên phải, bất kể tàu bay đó đang lấy độ cao, đang giảm thấp hay đang bay theo phương nằm ngang.

(2) Không có sự thay đổi tiếp theo nào đối với vị trí của hai tàu bay sẽ miễn trừ nghĩa vụ của người lái của tàu bay bay vượt cho đến khi tàu bay vượt đã vượt qua hẳn tàu bay bị vượt.

(3) Tàu bay đang bay vượt là tàu bay tiếp cận tàu bay khác từ phía sau và trên đường thẳng tạo với mặt phẳng đối xứng của tàu bay kia một góc nhỏ hơn 70 độ.

Ví dụ, ở vị trí mà vào ban đêm tàu bay này không thể nhìn thấy đèn dẫn đường bên phải hoặc bên trái của tàu bay kia.

(g) Hạ cánh:

(1) Một tàu bay trong khi đang thực hiện việc tiếp cận chót để hạ cánh hoặc khi đang hạ cánh, có quyền được tàu bay khác đang bay hoặc đang khai thác trên mặt đất nhường đường;

Ghi chú: Người chỉ huy tàu bay không được tận dụng lợi thế của quy tắc này để bắt lăn ra khỏi bề mặt đường cất hạ cánh tàu bay đã hạ cánh trước đó và đang cố nhường đường cho tàu bay của mình.

(2) Người lái của tàu bay đang bay phải nhường đường cho tàu bay đang hạ cánh hoặc đang trong giai đoạn cuối cùng của việc tiếp cận hạ cánh;

(3) Người lái của một tàu bay khi biết được rằng tàu bay khác đang phải hạ cánh khẩn cấp, sẽ phải nhường đường cho tàu bay đó;

(4) Khi hai tàu bay nặng hơn không khí hoặc nhiều hơn đang tiếp cận sân bay với mục đích hạ cánh:

(i) Người lái của tàu bay tại mực bay cao hơn phải nhường đường cho tàu thấp hơn;

(ii) Người lái của tàu bay thấp hơn không được tận dụng lợi thế của quy tắc này để bay cắt ngang đằng trước hoặc bay vượt tàu bay cao hơn khi tàu bay này đang trong giai đoạn tiếp cận chót để hạ cánh;

(iii) Tuy nhiên, người lái của tàu bay nặng hơn không khí có động cơ điều khiển phải nhường đường cho tàu lượn.

10.333 ĐẶT ĐỒNG HỒ ĐO ĐỘ CAO

(a) Người khai thác tàu bay phải duy trì độ cao bay bằng hoặc mực bay bằng cách đặt đồng hồ đo độ cao:

(1) Dưới độ cao chuyển tiếp đến:

(i) Đặt đồng hồ đo độ cao theo trạm dọc tuyến đường bay và trong phạm vi 160km (100 nm) so với tàu bay theo QNH được báo cáo hiện hành;

(ii) Đặt đồng hồ đo độ cao theo trạm gần đó theo QNH được báo cáo hiện hành, nếu không có trạm dọc tuyến đường bay; hoặc

(iii) Trong trường hợp tàu bay không được trang bị vô tuyến, theo độ cao của sân bay khởi hành hoặc đặt thiết bị đo độ cao thích hợp sẵn có trước khi khởi hành; hoặc

(2) Bằng hoặc trên độ cao chuyển tiếp quy định đến đặt đồng hồ độ cao theo QFE 1013.2hPa (29.92”Hg).

10.335 ĐỘ CAO AN TOÀN TỐI THIỂU: TỔNG QUÁT

(a) Trừ khi cần thiết để cất cánh hoặc hạ cánh, không ai được khai thác tàu bay dưới độ cao sau:

(1) Bất kỳ nơi nào: Độ cao cho phép, nếu một động cơ bị hỏng, tiếp tục bay hay hạ cánh khẩn cấp mà không có rủi ro cao về người và tài sản dưới mặt đất.

(2) Tại khu vực đông dân cư: Bất kỳ khu vực đông dân cư nào của một thành phố, thị trấn hoặc làng mạc nào, hay khu vực ngoài trời tập trung đông người, tại độ cao 600m (2.000 feet) so với chướng ngại vật cao nhất trong phạm vi bán kính 900m (3.000 feet) theo phương nằm ngang của tàu bay.

(3) Ở các khu vực khác ngoài khu vực đông dân cư: Tại độ cao 150m (500 feet) so với bề mặt.

(4) Trực thăng: Người lái trực thăng không phải áp dụng các giới hạn này với điều kiện việc khai thác của họ không gây nguy hiểm đến người và tài sản trên mặt đất. Người chỉ huy trực thăng phải tuân thủ bất kỳ đường bay hay độ cao nào của khu vực mà Cục HKVN quy định đối với trực thăng.

10.337 ĐỘ CAO AN TOÀN TỐI THIỂU ĐỐI VỚI QUY TẮC BAY VFR: KHAI THÁC VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Không ai được khai thác máy bay trong vận tải hàng không thương mại ban ngày, theo VFR, tại độ cao thấp hơn 300m (1.000 feet) so với bề mặt hoặc trong phạm vi 300m (1.000 feet) trong khu vực đồi núi, hoặc khu vực có chướng ngại vật cản trở chuyến bay.

(b) Không ai được khai thác máy bay trong vận tải hàng không thương mại vào ban đêm, theo VFR, tại độ cao dưới:

(1) 600m (2.000 feet) so với chướng ngại vật cao nhất trong phạm vi theo phương nằm ngang là 8km (5 dặm bộ) tính từ trung tâm hành trình dự định; hoặc

(2) Đối với khu vực rừng núi xác định, dưới 900m (3.000 feet) so với chướng ngại vật cao nhất trong phạm vi theo phương nằm ngang là 8km (5 dặm bộ) tính từ trung tâm hành trình dự định.

10.340 TỐC ĐỘ BAY TỐI ĐA

(a) Trừ khi được cơ quan ATC cho phép, không ai được khai thác tàu bay với tốc độ bay lớn hơn:

(1) 340kph (180kts) trong khu vực hoạt động bay (traffic area) của sân bay.

(2) 400kph (210kts) trong khi đang trong vòng lượn cơ bản chỉ định, trừ khi được cơ quan ATS cho phép bay với tốc độ cao hơn.

(3) 475kph (250kts) giữa mặt đất và 3000m (10.000 ft) MSL.

10.343 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU TIẾP CẬN BẰNG THIẾT BỊ

(a) Không ai được khai thác đến hoặc đi từ một sân bay sử dụng tiêu chuẩn khai thác tối thiểu thấp hơn tiêu chuẩn mà quốc gia nơi có sân bay thiết lập cho sân bay đó, trừ khi quốc gia đó phê chuẩn cụ thể cho loại hình khai thác này.

10.345 QUYẾT ĐỊNH BAY CHUYỂN HƯỚNG

(a) Trừ trường hợp nêu tại khoản (b) dưới đây, người chỉ huy tàu bay phải cho tàu bay hạ cánh tại sân bay thích hợp gần nhất nơi có thể đảm bảo việc hạ cánh an toàn khi một động cơ bị hỏng hoặc bị tắt để ngăn ngừa thiệt hại có thể xảy ra.

(b) Nếu chỉ có một động cơ của máy bay có ba động cơ trở lên bị hỏng, hoặc bị ngừng hoạt động, người chỉ huy tàu bay có thể tiếp tục bay đến sân bay nếu đảm bảo chắc chắn rằng việc bay đến sân bay đó cũng an toàn như hạ cánh tại sân bay thích hợp gần nhất sau khi đã cân nhắc những vấn đề sau:

(1) Bản chất của hỏng hóc và những khó khăn về mặt cơ khí có thể xảy ra nếu chuyến bay được tiếp tục;

(2) Độ cao, trọng lượng, và nhiên liệu có thể sử dụng tại thời điểm động cơ dừng;

(3) Điều kiện thời tiết trên đường bay và tại các điểm có thể hạ cánh;

(4) Tắc nghẽn giao thông;

(5) Loại địa hình; và

(6) Mức độ quen với sân bay sẽ sử dụng.

10.347 BAY BẰNG THIẾT BỊ TƯƠNG ĐỒNG

(a) Không ai được khai thác tàu bay trong chuyến bay bằng thiết bị giả định, trừ khi:

(1) Tàu bay đó có hai hệ thống điều khiển với đầy đủ các chức năng;

(2) Vị trí lái thứ hai được dành cho người lái hỗ trợ, người này tối thiểu phải có chứng nhận người lái tư nhân với năng định loại và năng định hạng phù hợp với tàu bay đang bay; và

(3) Người lái hỗ trợ phải quan sát một cách đầy đủ về phía trước và sang hai bên tàu bay, hoặc phải có người có khả năng quan sát tốt giữ liên lạc với người lái hỗ trợ ngồi trên tàu bay ở vị trí có thể quan sát bổ sung cho người lái hỗ trợ.

10.350 GIẢ ĐỊNH TRONG KHI BAY: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Không ai được tham gia vào các điều kiện bay thiết bị giả định bằng các phương tiện nhân tạo trong khi khai thác vận tải hàng không thương mại.

(b) Không ai được cho phép thực hiện hoặc thực hiện giả định điều kiện bất thường hoặc khẩn nguy trong khi khai thác vận tải hàng không thương mại.

10.353 THẢ, PHUN, KÉO BẰNG TÀU BAY

(a) Trừ khi thực hiện theo các điều kiện quy định của Cục HKVN trong Phần 11, không người lái nào được thực hiện những hoạt động sau:

(1) Thả, phun bụi hay phun mưa từ tàu bay;

(2) Kéo tàu bay hoặc những vật khác; hoặc

(3) Giảm độ cao bằng dù, trừ trường hợp giảm độ cao khẩn cấp.

(b) Trong trường hợp được Cục HKVN phê chuẩn, phải phối hợp với cơ quan ATS và, nếu cần thiết, phải nhận được huấn lệnh của ATS.

10.355 BAY NHÀO LỘN

(a) Không ai được thực hiện bay nhào lộn:

(1) Qua bất kỳ thành phố, thị trấn hay khu dân cư nào;

(2) Qua khu vực đông người ngoài trời;

(3) Trong phạm vi biên giới xung quanh khu vực vùng trời loại B, C, D hoặc E quy định đối với sân bay;

(4) Dưới độ cao 450m (1.500 feet) so với bề mặt; hoặc

(5) Khi tầm nhìn trong khi bay nhỏ hơn 5km (3 dặm bộ).

(b) Không ai được khai thác tàu bay với độ nghiêng lớn hơn 60 độ hoặc với góc lên xuống 30 độ so với trạng thái bay bằng, trừ khi tất cả mọi người trên tàu bay đã được trang bị bộ đồ nhảy dù do người gấp dù được phê chuẩn trong vòng 12 tháng trước đó, thực hiện gấp.

10.357 KHU VỰC BAY THỬ NGHIỆM

(a) Không ai được thực hiện bay thử nghiệm tàu bay trừ khi:

(1) Được cơ quan có thẩm quyền cho phép; và

(2) Chuyến bay được thực hiện trên mặt nước rộng hoặc tại các khu vực có mật độ dân cư và giao thông thưa thớt.

10.360 KHU VỰC CẤM VÀ KHU VỰC HẠN CHẾ

(a) Không ai được khai thác tàu bay trong khu vực nguy hiểm, khu vực hạn chế hoặc khu vực cấm đã được công bố đầy đủ, trừ khi khai thác phù hợp với các điều kiện hạn chế hoặc khi quốc gia có các vùng lãnh thổ nói trên công bố cho phép.

10.363 KHAI THÁC TRONG VÙNG TRỜI CÓ QUY ĐỊNH VỀ RNP, MNPS HOẶC RVSM

(a) Không ai được khai thác tàu bay dân dụng đăng ký quốc tịch Việt Nam trong vùng trời hoặc trên tuyến đường bay có quy định về loại RNP khi không được Cục HKVN cho phép bằng văn bản.

(b) Không ai được khai thác tàu bay dân dụng đăng ký quốc tịch Việt Nam trong vùng trời có quy định về MNPS hoặc trong vùng trời có quy định về RVSM khi không được Cục HKVN cho phép bằng văn bản.

(c) Không ai được khai thác tàu bay trong vùng trời MNPS hoặc RVSM, trừ khi tuân thủ các điều kiện và giới hạn yêu cầu đối với vùng trời đó.

Ghi chú: Xem Phần 6 để có chi tiết về các yêu cầu về phương tiện và thiết bị yêu cầu đối với khai thác trong vùng trời MNPS và RVSM.

10.365 KHAI THÁC TRÊN SÂN BAY HOẶC TRONG KHU VỰC LÂN CẬN SÂN BAY

(a) Người lái khai thác tàu bay trên sân bay hoặc ở khu vực lân cận của sân bay, dù có ở khu vực hoạt động bay của sân bay hay không, phải:

(1) Quan sát hoạt động giao thông trên sân bay để tránh va chạm;

(2) Tuân thủ hoặc tránh vòng lượn của tàu bay khác đang khai thác;

(3) Thực hiện vòng sang trái khi tiếp cận hạ cánh hoặc sau khi cất cánh, trừ khi được hướng dẫn khác;

(4) Tuân thủ các vòng lượn cơ bản do nhà chức trách có chủ quyền đối với sân bay thiết lập;

(5) Hạ cánh và cất cánh ngược gió, trừ khi mức độ an toàn, cấu hình đường CHC, hoặc mật độ lưu thông của tàu bay cho thấy hạ cánh theo hướng khác là thích hợp hơn; và

(6) Tuân thủ các tín hiệu đèn hướng dẫn khi không thể thiết lập được liên lạc vô tuyến.

(b) Trực thăng phải tránh nhiễu động do luồng khí máy bay bay trước gây ra.

10.367 KHAI THÁC TRONG VÙNG TRỜI LOẠI A, B, C, D VÀ E

(a) Không ai được khai thác tàu bay dân dụng trong vùng trời loại A trừ khi khai thác theo IFR phù hợp với huấn lệnh của cơ quan ATS.

(b) Không ai được khai thác tàu bay dân dụng trong vùng trời loại B, C, D hoặc E trừ khi đã thiết lập liên lạc vô tuyến hai chiều với cơ quan kiểm soát ATS trước khi bay vào các vùng trời này, và khi khai thác trong vùng trời này:

(1) Khai thác theo huấn lệnh của ATS; và

(2) Duy trì liên lạc hai chiều.

10.370 ĐỘ CAO VÒNG LƯỢN CƠ BẢN TRÊN SÂN BAY: MÁY BAY LỚN HOẶC MÁY BAY TUỐC - BIN PHẢN LỰC

(a) Khi bay đến một sân bay, người chỉ huy máy bay lớn hoặc máy bay tuốc-bin phản lực phải tiến vào vòng lượn cơ bản của sân bay đó ở độ cao tối thiểu là 450m (1500 ft) so với mặt đất (AGL) cho đến khi được yêu cầu tiếp tục giảm thấp để hạ cánh.

(b) Khi khởi hành, người chỉ huy máy bay lớn hoặc máy bay tuốc-bin phản lực phải bay tới độ cao 450m (1500 feet) AGL càng nhanh càng tốt.

10.373 TUÂN THỦ ĐƯỜNG TẦM BẰNG MẮT HOẶC BẰNG THIẾT BỊ ĐIỆN TỬ

(a) Người chỉ huy tàu bay khi tiếp cận để hạ cánh xuống sân bay có hệ thống đèn hiển thị đường tầm tiếp cận bằng mắt (Visual Approach Slope Indicators) phải duy trì độ cao bằng hoặc trên độ cao đường tầm cho đến lúc cần phải hạ độ cao thấp hơn để hạ cánh an toàn.

(b) Người chỉ huy tàu bay lớn hoặc tàu bay tuốc-bin phản lực khi tiếp cận để hạ cánh xuống đường CHC có đài ILS phải bay trên sân bay đó tại độ cao bằng hoặc cao hơn đường tầm tính từ điểm nhận được tín hiệu đến đài giữa.

10.375 TIẾP CẬN CHÓT ỔN ĐỊNH

(a) Người chỉ huy tàu bay khi thực hiện tiếp cận chót để hạ cánh phải đưa máy bay vào trạng thái hạ cánh (càng hạ cánh, cánh tà, tốc độ bay, thế bay và công suất) tại độ cao bằng hoặc cao hơn 150m (500 feet) so với độ cao khu vực chạm bánh trên đường cất hạ cánh và duy trì ổn định trạng thái này cho đến khi xả đà sau hạ cánh.

10.377 GIỚI HẠN HOẶC ĐÌNH CHỈ KHAI THÁC: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Nếu người chỉ huy tàu bay hoặc người có AOC biết rõ các điều kiện, bao gồm điều kiện sân bay và đường cất hạ cánh, có thể gây rủi ro không đảm bảo khai thác an toàn, phải giới hạn hoặc đình chỉ tất cả mọi loại hình khai thác vận tải hàng không thương mại đến các sân bay và đường cất hạ cánh đó cho đến khi các điều kiện nói trên được khắc phục.

10.380 TIẾP TỤC CHUYẾN BAY: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người chỉ huy tàu bay không được tiếp tục chuyến bay về sân bay dự định đến trừ khi các thông tin mới nhất có được cho biết thời tiết vào thời điểm đến dự kiến tại sân bay đến hoặc sân bay dự bị cho phép tiếp cận và hạ cánh phù hợp với tiêu chuẩn khai thác tối thiểu trong năng định khai thác.

(b) Người chỉ huy tàu bay không được cho phép tiếp tục chuyến bay về sân bay hạ cánh dự định nơi việc khai thác vận tải hàng không thương mại bị giới hạn hoặc đình chỉ, trừ khi:

(1) Theo quan điểm của người chỉ huy tàu bay, các điều kiện có thể gây rủi ro không đảm bảo khai thác an toàn có cơ sở để tin chắc rằng sẽ được khắc phục trước thời điểm tàu bay đến; hoặc

(2) Không có phương thức an toàn hơn.

10.383 BAY CHẶN TÀU BAY

(a) Người lái không được thực hiện chuyến bay quốc tế trừ khi có các phương thức và tín hiệu liên quan đến việc bay chặn tàu bay trong buồng lái.

(b) Khi tàu bay bị tàu bay quân sự hoặc tàu bay nhà nước bay chặn, người chỉ huy tàu bay phải tuân thủ các tiêu chuẩn quốc tế về bay chặn và đáp lại các tín hiệu nhìn thấy bằng mắt theo quy định của Cục HKVN.

10.385 KHAI THÁC TRỰC THĂNG TRÊN MẶT NƯỚC

(a) Không ai được khai thác trực thăng trên mặt nước vượt quá cự ly hạ cánh an toàn tính từ đất liền, trừ khi:

(1) Trực thăng đó được cấp chứng nhận có thể hạ cánh khẩn cấp xuống mặt nước; và

(2) Các thông tin về phương thức hạ cánh khẩn cấp và trạng thái của biển có sẵn sàng trên buồng lái.

CHƯƠNG I. KHAI THÁC CHUYẾN BAY CÓ KIỂM SOÁT

10.390 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Quy tắc bay trong Chương này áp dụng đối với tất cả các loại hình khai thác tàu bay trong không phận Việt Nam.

(b) Người có Giấy chứng nhận nhân viên hàng không do Cục HKVN cấp phải tuân thủ các quy tắc này khi bay ngoài Việt Nam, trừ trường hợp các quy tắc này khác với quy tắc của các quốc gia khác, trong trường hợp như vậy phải tuân thủ các quy tắc của quốc gia mà mình bay qua.

10.393 HUẤN LỆNH CỦA KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU (ATC)

(a) Người chỉ huy tàu bay phải nhận huấn lệnh ATC trước khi khai thác chuyến bay có kiểm soát, hoặc một phần có kiểm soát của chuyến bay.

(b) Người chỉ huy tàu bay phải yêu cầu cung cấp huấn lệnh ATC thông qua việc nộp kế hoạch bay tới cơ quan cung cấp ATS.

(c) Khi tàu bay yêu cầu huấn lệnh liên quan đến quyền ưu tiên, người chỉ huy tàu bay phải nộp báo cáo giải thích sự cần thiết phải được ưu tiên nếu cơ quan ATS phù hợp yêu cầu.

(d) Không ai khai thác tàu bay trong sân bay có kiểm soát được cho tàu bay lăn trong khu vực cơ động hoặc trên đường CHC khi chưa có huấn lệnh từ đài kiểm soát sân bay.

10.395 TUÂN THỦ HUẤN LỆNH ATC

(a) Khi đã nhận được huấn lệnh ATC, người chỉ huy tàu bay không được làm khác với huấn lệnh, hoặc với kế hoạch bay hiện hành, nếu áp dụng, trừ trường hợp khẩn nguy, trừ khi người chỉ huy tàu bay đã nhận được huấn lệnh sửa đổi.

Ghi chú: Kế hoạch bay có thể chỉ bao gồm một phần của chuyến bay khi cần thiết để miêu tả phần đó của chuyến bay hoặc các hoạt động phải tuân theo sự kiểm soát không lưu. Huấn lệnh cũng có thể chỉ bao gồm một phần của kế hoạch bay hiện hành như nêu rõ trong giới hạn huấn lệnh hoặc chỉ nói đến các hoạt động cụ thể như lăn, hạ cánh hoặc cất cánh.

Ghi chú: Khoản (a) nói trên không cấm người chỉ huy tàu bay hủy bỏ huấn lệnh IFR khi khai thác trong điều kiện khí tượng bay bằng mắt (VMC) hoặc hủy bỏ huấn lệnh bay có kiểm soát khi khai thác trong vùng trời không yêu cầu phải bay có kiểm soát.

(b) Khi khai thác trong vùng trời yêu cầu phải bay có kiểm soát, người chỉ huy tàu bay không được thực hiện trái với hướng dẫn của ATC, trừ trường hợp khẩn nguy.

(c) Người chỉ huy tàu bay thực hiện khác với huấn lệnh hoặc hướng dẫn của ATC trong trường hợp khẩn nguy phải:

(1) Thông báo với cơ quan ATC về các sai lệch đó càng sớm càng tốt; và

(2) Công bố rằng hành động này được thực hiện theo quyền hạn quy định đối với trường hợp khẩn nguy.

10.397 LIÊN LẠC

(a) Người khai thác chuyến bay có kiểm soát theo IFR hoặc VFR phải liên tục duy trì liên lạc thoại không - địa trên kênh liên lạc phù hợp và/hoặc thiết lập liên lạc hai chiều với cơ quan ATS phù hợp khi cần thiết.

Ghi chú: SELCAL hoặc thiết bị tín hiệu tự động tương tự có thể được sử dụng để đáp ứng yêu cầu duy trì việc nghe liên tục.

Ghi chú: Yêu cầu tàu bay duy trì liên lạc thoại không - địa được đáp ứng sau khi thiết lập thông tin liên lạc với người lái bằng truyền cơ sở dữ liệu (Control - pilot data link communication - CPDLC).

10.400 TUYẾN ĐƯỜNG BAY

(a) Trừ khi cơ quan ATS phù hợp cho phép hoặc hướng dẫn khác, người chỉ huy chuyến bay có kiểm soát, trong trường hợp có thể, phải:

(1) Khi khai thác trên tuyến đường bay có dịch vụ ATC, bay dọc theo đường tâm xác định của tuyến đường bay đó; hoặc

(2) Khi khai thác trên bất kỳ tuyến đường bay nào khác, bay thẳng giữa các thiết bị dẫn đường và/hoặc các điểm xác định tuyến đường bay đó.

(b) Người chỉ huy chuyến bay có kiểm soát khai thác dọc theo tuyến đường bay có dịch vụ ATC qua các đài VOR phải thay đổi thiết bị dẫn đường cơ bản từ thiết bị phía sau tàu bay sang thiết bị phía trước tàu bay càng gần với điểm thay đổi, nếu có, càng tốt.

Ghi chú: Các yêu cầu này không cấm tàu bay cơ động để tránh tàu bay khác hoặc cơ động tàu bay trong điều kiện VFR để tránh vệt bay dự định trước trong khi lấy độ cao hoặc giảm thấp.

10.403 THAY ĐỔI DO THIẾU THẬN TRỌNG

(a) Người chỉ huy tàu bay phải áp dụng các biện pháp sau đây trong trường hợp chuyến bay có kiểm soát do thiếu thận trọng đã thực hiện sai lệch so với kế hoạch bay hiện hành:

(1) Sai lệch vệt bay: Nếu tàu bay lệch ra khỏi vệt bay, người chỉ huy tàu bay phải điều chỉnh hướng mũi để lấy lại vệt bay càng sớm càng tốt;

(2) Thay đổi tốc độ thực: Người chỉ huy tàu bay phải thông báo cho cơ quan ATC phù hợp nếu tốc độ thực trung bình tại mực bay bằng giữa các điểm báo cáo khác với hoặc dự định sẽ khác với tốc độ nêu trong kế hoạch bay ± 5% so với tốc độ thực;

(3) Thay đổi thời gian dự định: Người chỉ huy tàu bay phải thông báo cho cơ quan ATC phù hợp và đưa ra thời gian sửa đổi càng sớm càng tốt nếu thời gian dự kiến đến điểm báo cáo, đến ranh giới vùng thông báo bay, hoặc đến sân bay dự định đến, chọn vị trí nào đến trước, sẽ vượt quá ba phút so với thời gian đã thông báo cho ATC, hoặc so với khoảng thời gian theo quy định của cơ quan ATC phù hợp, hoặc thời gian trên cơ sở thỏa thuận dẫn đường khu vực;

(4) Thỏa thuận sử dụng dịch vụ ADS: Ngoài ra, khi đã có thỏa thuận sử dụng dịch vụ ADS, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu (ATSU) phải được tự động thông báo thông qua đường truyền dữ liệu khi có sự thay đổi xảy ra vượt quá giá trị ngưỡng quy định trong thỏa thuận ADS.

10.405 HUẤN LỆNH ATC: CÁC THAY ĐỔI DỰ ĐỊNH

(a) Yêu cầu thay đổi kế hoạch bay phải có các thông tin sau đây:

(1) Thay đổi mực bay bằng: Nhận dạng tàu bay, mực bay bằng mới theo yêu cầu và tốc độ bay bằng tại mực bay này, thời gian dự định sửa đổi tại ranh giới vùng thông báo bay tiếp theo, nếu áp dụng.

(2) Thay đổi tuyến đường bay:

(i) Không thay đổi sân bay dự định đến: Nhận dạng tàu bay, quy tắc bay, miêu tả tuyến đường bay mới, bao gồm các dữ liệu kế hoạch bay liên quan từ vị trí bắt đầu thay đổi tuyến đường bay, thời gian dự định sửa đổi, và các thông tin cần thiết khác;

(ii) Thay đổi sân bay dự định đến: Nhận dạng tàu bay, quy tắc bay, miêu tả tuyến đường bay sửa đổi đến sân bay dự định đến sửa đổi, bao gồm các dữ liệu kế hoạch bay liên quan từ vị trí bắt đầu thay đổi tuyến đường bay, thời gian dự định sửa đổi; sân bay dự bị, và các thông tin cần thiết khác.

10.407 BÁO CÁO VỊ TRÍ

(a) Người lái tàu bay trên chuyến bay có kiểm soát theo VFR hoặc IFR phải báo cáo cho cơ quan ATC phù hợp càng sớm càng tốt về thời gian và mực bay khi bay qua mỗi điểm báo cáo bắt buộc quy định, cùng với các thông tin khác theo yêu cầu, trừ khi được cơ quan ATC miễn trừ không yêu cầu phải thực hiện quy định này.

(b) Người lái tàu bay trên chuyến bay có kiểm soát phải báo cáo các vị trí bổ sung hoặc các khoảng cách khi cơ quan ATC phù hợp yêu cầu.

(c) Người lái tàu bay trên chuyến bay có kiểm soát cung cấp thông tin về vị trí cho cơ quan ATC phù hợp thông qua đường truyền dữ liệu chỉ phải báo cáo vị trí bằng lời khi yêu cầu.

10.410 BAY ĐỘI HÌNH

(a) Không ai được khai thác tàu bay trong chuyến bay đội hình trong vùng trời có kiểm soát trừ khi việc khai thác này được thực hiện phù hợp với huấn lệnh ATC và các điều kiện quy định khác, bao gồm:

(1) Đội hình được coi như một tàu bay để dẫn dường và báo cáo vị trí;

(2) Người chỉ huy đội bay và người chỉ huy từng tàu bay phải chịu trách nhiệm về dãn cách giữa các tàu bay trong khi bay; và

Ghi chú: Các yêu cầu về dãn cách này cũng áp dụng đối với khoảng bay chuyển tiếp khi tàu bay cơ động để đạt được dãn cách trong đội hình và trong khi bay vào đội hình cũng như bay khỏi đội hình.

(3) Cự ly không quá một km (0,5 hải lý) về hai bên và theo chiều dọc, 30m (100 feet) theo chiều thẳng đứng tính từ người chỉ huy đội hình phải được cả hai tàu bay duy trì.

10.413 KHAI THÁC TẠI SÂN BAY CÓ KIỂM SOÁT HOẶC Ở VÙNG LÂN CẬN CỦA SÂN BAY CÓ KIỂM SOÁT

(a) Không ai được khai thác tàu bay từ, đến, bay qua hoặc ở trên sân bay có đài kiểm soát khai thác, trừ khi duy trì được liên lạc không - địa giữa tàu bay và đài kiểm soát.

(b) Khi đến cách sân bay 8km (5 dặm bộ), người chỉ huy tàu bay phải thiết lập liên lạc theo yêu cầu tại khoản (a) khi khai thác cách bề mặt với độ cao tối đa là 750m (2500 feet).

(c) Khi khởi hành, người chỉ huy tàu bay phải thiết lập liên lạc với đài kiểm soát trước khi lăn tàu bay.

(d) Huấn lệnh cất cánh, hạ cánh và lăn: Không ai được khai thác tàu bay trên đường cất hạ cánh, trên đường lăn, cất cánh hoặc hạ cánh tại bất kỳ sân bay nào có đài kiểm soát khai thác, trừ khi đã nhận được huấn lệnh của cơ quan ATC phù hợp.

Ghi chú: Huấn lệnh "taxi to" đến đường cất cánh không phải là huấn lệnh cho phép cắt ngang hoặc lăn trên đường cất hạ cánh đó. Huấn lệnh này cũng không cho phép người chỉ huy tàu bay cắt ngang đường cất hạ cánh khác trong khi lăn đến đường CHC được chỉ định. Huấn lệnh "taxi to" đến bất kỳ điểm nào khác trên sân bay là huấn lệnh cho phép cắt ngang tất cả các đường cất hạ cánh giao nhau với đường lăn để tới điểm được chỉ định.

(e) Không thể thực hiện liên lạc (hỏng liên lạc): Nếu đài vô tuyến hỏng hoặc mất liên lạc hai chiều, người chỉ huy tàu bay có thể tiếp tục khai thác bay theo VFR và hạ cánh, với điều kiện:

(1) Điều kiện thời tiết bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn thời tiết tối thiểu quy định đối với bay theo VFR cơ bản; và

(2) Đã nhận được huấn lệnh hạ cánh qua tín hiệu đèn.

Ghi chú: Trong khi khai thác theo IFR, áp dụng các phương thức hỏng liên lạc hai chiều.

10.415 KẾT THÚC KIỂM SOÁT

(a) Người lái chuyến bay có kiểm soát phải thông báo cho cơ quan ATC phù hợp ngay sau khi tàu bay không còn phải chịu sự kiểm soát của cơ quan ATC đó, trừ trường hợp tàu bay hạ cánh tại sân bay có kiểm soát.

10.417 CAN THIỆP BẤT HỢP PHÁP

(a) Để tạo điều kiện cho cơ quan cung cấp dịch vụ ATC đưa ra quyền ưu tiên đối với 01 tàu bay và giảm thiểu xung đột với các tàu bay khác, người lái phải thông báo, nếu có thể, cho cơ quan ATS phù hợp khi một tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp, bao gồm các nội dung sau:

(1) Bất kỳ tình huống quan trọng nào liên quan đến hành động can thiệp bất hợp pháp;

(2) Bất kỳ sai lệch nào so với kế hoạch bay hiện hành do hoàn cảnh bắt buộc.

10.420 KIỂM TRA THỜI GIAN

(a) Trong khi khai thác tàu bay, người chỉ huy tàu bay phải sử dụng thời gian UTC thể hiện bằng giờ và phút của 24 giờ trong ngày, bắt đầu từ nửa đêm.

(b) Người chỉ huy tàu bay phải kiểm tra thời gian trước khi khai thác chuyến bay có kiểm soát hoặc tại các thời điểm cần thiết khác trong suốt chuyến bay. Việc kiểm tra thời gian phải được thực hiện cùng với cơ quan ATS trừ khi có thỏa thuận khác.

(c) Khi được sử dụng trong liên lạc qua đường truyền dữ liệu, thời gian phải được tính chính xác đến hàng giây UTC.

10.423 CÁC TÍN HIỆU TOÀN CẦU

(a) Khi quan sát thấy hoặc nhận được tín hiệu hàng không toàn cầu xác định theo quy định, người lái tàu bay phải thực hiện các hành động theo yêu cầu của các tín hiệu này.

(b) Các tín hiệu toàn cầu phải mang ý nghĩa đã được quy định.

(c) Chỉ được sử dụng tín hiệu toàn cầu khi tàu bay chuyển động với mục đích đã được chỉ định.

(d) Không ai được sử dụng các tín hiệu có thể gây nhầm lẫn với các tín hiệu hàng không toàn cầu.

CHƯƠNG J. QUY TẮC BAY BẰNG MẮT

10.430 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Quy tắc bay bằng mắt (VFR) trong Phần này áp dụng trong không phận Việt Nam.

(b) Người có chứng chỉ nhân viên hàng không do Việt Nam cấp phải tuân thủ các quy tắc này khi bay ngoài Việt Nam, trừ khi các quy tắc này khác với quy tắc của các quốc gia khác, trong trường hợp như vậy phải tuân thủ quy tắc của quốc gia mà mình bay qua.

10.433 ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG BAY BẰNG MẮT

(a) Không ai được khai thác tàu bay theo VFR khi tầm nhìn trong khi bay thấp hơn, hoặc khoảng cách từ mây thấp hơn khoảng cách quy định, hoặc độ cao tương ứng và loại vùng trời theo quy định tại Phụ ước 2 của Công ước Chi-ca-go về hàng không dân dụng - Quy tắc bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 10.433 bảng nêu vùng trời và các tiêu chuẩn khí tượng tối thiểu bay bằng mắt (VMC) quy định trong Phụ ước 2.

10.435 TIÊU CHUẨN THỜI TIẾT TỐI THIỂU CHO CẤT CÁNH VÀ HẠ CÁNH THEO VFR

(a) Không ai được tiến vào vòng lượn cơ bản, hạ cánh và cất cánh tàu bay theo VFR từ sân bay nằm trong vùng trời hạng B, C, D hoặc hạng E, trừ khi:

(1) Trần mây theo báo cáo tối thiểu là 450m (1500 feet); và

(2) Tầm nhìn trên mặt đất theo báo cáo tối thiểu là 5km (3 dặm bộ), nếu được báo cáo.

(b) Nếu tầm nhìn trên mặt đất không được báo cáo, người lái phải duy trì tầm nhìn 5km (3 dặm bộ) trong khi bay.

(c) Vùng trời hạng G. Không ai được tiến vào vòng lượn, hạ cánh và cất cánh tàu bay theo VFR từ sân bay nằm trong vùng trời hạng G ở độ cao dưới 360m (1.200ft) so với mặt đất (AGL), trừ khi:

(1) Đối với máy bay: Tầm nhìn tối thiểu là 1 dặm Anh và máy bay có thể được khai thác không có mây trong khoảng 1km (½ dặm) của đường CHC; hoặc

(2) Đối với trực thăng: Trực thăng có thể được khai thác không có mây ở tốc độ cho phép người lái nhìn thấy rõ bất kỳ tàu bay nào hoặc chướng ngại vật nào nhằm tránh va chạm một cách kịp thời.

Ghi chú: Trường hợp ngoại lệ duy nhất đối với tiêu chuẩn thời tiết tối thiểu yêu cầu trong Chương này áp dụng khi khai thác bay đặc biệt theo VFR.

10.437 KHAI THÁC BAY THEO VFR ĐẶC BIỆT

(a) Không ai được thực hiện vòng lượn, hạ cánh hoặc cất cánh theo VFR đặc biệt từ sân bay trong vùng trời hạng B, C, D hoặc E trừ khi:

(1) Được phép của huấn lệnh ATC;

(2) Tàu bay đang ở vị trí không có mây; và

(3) Tầm nhìn tối thiểu khi bay là 5km.

(b) Không ai được thực hiện khai thác bay theo VFR đặc biệt trong khoảng thời gian từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc, trừ khi:

(1) Người chỉ huy tàu bay được huấn luyện và có kinh nghiệm hiện tại đối với khai thác bay theo IFR; và

(2) Tàu bay có đủ tiêu chuẩn để được khai thác bay theo IFR.

10.440 CÁC GIỚI HẠN DẪN ĐƯỜNG BẰNG ĐỊA TIÊU KHI KHAI THÁC BAY THEO VFR

(a) Không ai được khai thác bay theo VFR chỉ có dẫn đường bằng địa tiêu trừ khi cự ly giữa các địa tiêu nhỏ hơn 110km (60 hải lý).

10.443 ĐỘ CAO BAY BẰNG THEO VFR

(a) Người khai thác tàu bay theo VFR khi bay bằng tại độ cao trên 900m (3000 feet) so với mặt đất hoặc mặt nước phải duy trì:

(1) Đối với vệt bay từ tính từ không độ đến 179 độ, bất kỳ số lẻ hàng nghìn nào của độ cao MSL hoặc mực bay cộng với 150m (500 feet);

(2) Đối với vệt bay từ tính từ 180 độ đến 359 độ, bất kỳ số chẵn hàng nghìn nào của độ cao MSL hoặc mực bay cộng với 150m (500 feet).

Ghi chú: Bảng của ICAO về độ cao này được nêu trong Phụ lục 1 của Điều 10.443.

(b) Trường hợp ngoại lệ: Không áp dụng khoản (a) nói trên khi cơ quan cung cấp dịch vụ không lưu cho phép khác khi tiến vào vòng lượn, hoặc khi cơ động để tiến vào vòng lượn.

10.445 HUẤN LỆNH CỦA CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ KHÔNG LƯU (ATC) ĐỐI VỚI CÁC CHUYẾN BAY THEO VFR

(a) Người lái trên chuyến bay theo VFR phải nhận được và tuân thủ huấn lệnh của ATC và duy trì việc kiểm soát liên lạc không địa trước và trong khi khai thác:

(1) Trong vùng trời hạng B, C và D;

(2) Tại các sân bay có kiểm soát;

(3) Theo VFR đặc biệt;

(4) Bay qua biên giới quốc tế; và

(5) Trên các tuyến đường bay khác theo yêu cầu của ATC hoặc của Cục HKVN.

10.447 CÁC CHUYẾN BAY THEO VFR YÊU CẦU PHẢI CÓ SỰ CHO PHÉP CỦA ATC

(a) Trừ khi được Cục HKVN cho phép, không ai được khai thác bay theo VFR:

(1) Trên mực bay FL200; hoặc

(2) Với tốc độ cận âm thanh và vượt âm thanh;

(3) Cách bờ biển trên 180km trong vùng trời có kiểm soát.

10.450 KHÔNG CHO PHÉP BAY THEO VFR TRONG VÙNG TRỜI GIẢM PHÂN CÁCH CAO TỐI THIỂU (RVSM)

(a) Không được cho phép khai thác bay theo VFR trên mực bay FL290 tại các khu vực nơi tiêu chuẩn phân cách cao tối thiểu là 300m (1000 feet) được áp dụng trên mực bay FL290.

10.453 THỜI TIẾT TRỞ NÊN XẤU DƯỚI ĐIỀU KIỆN VMC

(a) Người lái khai thác chuyến bay theo VFR có kiểm soát khi nhận thấy thực tế hoặc khả năng không thể duy trì chuyến bay trong điều kiện VMC phù hợp với kế hoạch bay ATC phải:

(1) Yêu cầu thay đổi huấn lệnh để tàu bay có thể tiếp tục bay trong điều kiện VMC tới sân bay đến hoặc tới sân bay dự bị, hoặc rời khỏi vùng trời nơi yêu cầu phải có huấn lệnh ATC;

(2) Nếu không thể nhận được huấn lệnh, tiếp tục bay trong điều kiện VMC và thông báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phù hợp về việc sẽ rời khỏi vùng trời liên quan hoặc hạ cánh xuống sân bay phù hợp gần nhất;

(3) Nếu đang khai thác trong vùng kiểm soát thì phải yêu cầu cho phép bay như chuyến bay theo VFR đặc biệt; hoặc

(4) Yêu cầu cho phép khai thác theo IFR nếu đã được cấp năng định khai thác theo IFR và năng định này còn hiệu lực.

10.455 THAY ĐỔI TỪ BAY THEO VFR SANG QUY TẮC IFR

(a) Người lái khai thác theo VFR muốn chuyển sang bay theo IFR phải:

(1) Nếu đã nộp kế hoạch bay, phải đưa các thay đổi cần thiết sẽ thực hiện vào kế hoạch bay hiện hành; hoặc

(2) Nộp kế hoạch bay cơ sở ATC phù hợp và nhận huấn lệnh trước khi bay theo IFR trong vùng trời kiểm soát.

10.457 HỎNG LIÊN LẠC VÔ TUYẾN 2 CHIỀU KHI BAY THEO VFR

(a) Nếu xảy ra hỏng hóc thiết bị liên lạc vô tuyến khi bay theo quy tắc bay VFR dưới sự kiểm soát của ATC, hoặc nếu gặp điều kiện bay theo VFR sau khi hỏng thiết bị liên lạc vô tuyến, người lái phải:

(1) Tiếp tục chuyến bay theo VFR;

(2) Hạ cánh xuống sân bay phù hợp gần nhất; và

(3) Báo cáo cho cơ quan ATC biết tàu bay đã hạ cánh bằng phương tiện nhanh nhất có thể.

CHƯƠNG K. QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ (IFR)

10.460 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Quy tắc IFR trong Chương này áp dụng trong vùng trời Việt Nam.

(b) Người có chứng chỉ nhân viên hàng không do Cục HKVN cấp phải tuân thủ các quy tắc này khi bay ngoài Việt Nam, trừ khi các quy tắc này khác với quy tắc của các quốc gia khác, trong trường hợp như vậy phải tuân thủ quy tắc của quốc gia mà mình bay qua.

10.463 BAY THEO IFR TRONG VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT

(a) Không ai được khai thác tàu bay theo IFR trong vùng trời có kiểm soát trừ khi người đó:

(1) Đã hoàn thành kế hoạch bay theo IFR;

(2) Đã nhận được huấn lệnh của ATC phù hợp;

(3) Duy trì liên tục liên lạc không - địa trên tần số ATS phù hợp.

(b) Người lái có thể lựa chọn bay theo IFR trong điều kiện khí tượng bay bằng mắt, hoặc ATC phù hợp có thể yêu cầu người lái bay theo IFR trong điều kiện khí tượng bay bằng mắt.

10.465 BAY THEO IFR NGOÀI VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT

(a) Người chỉ huy tàu bay trên chuyến bay theo IFR ngoài vùng trời có kiểm soát nhưng trong khu vực hoặc dọc theo các tuyến đường được cơ quan ATC phù hợp chỉ định phải:

(1) Hoàn thành kế hoạch bay;

(2) Duy trì liên tục liên lạc canh nghe không địa trên tần số của cơ quan ATS phù hợp và thiết lập liên lạc 2 chiều với cơ quan ATS cung cấp dịch vụ thông tin;

(3) Báo cáo về vị trí theo quy định đối với các chuyến bay có kiểm soát.

(b) Người chỉ huy tàu bay trên chuyến bay theo IFR ngoài vùng trời kiểm soát nơi yêu cầu phải tuân thủ với khoản (a) nói trên phải báo cáo vị trí và sử dụng các thuật ngữ, các thứ tự như quy định đối với các chuyến bay có kiểm soát.

10.467 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU CHO CẤT CÁNH THEO IFR TRONG VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người lái tàu bay không được chấp nhận huấn lệnh cất cánh theo IFR từ sân bay dân dụng, trừ khi điều kiện thời tiết bằng hoặc cao hơn 400m RVR.

(b) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại. Người lái không được cất cánh máy bay khi tầm nhìn thấp hơn 150m RVR đối với máy bay CAT A, B và C hoặc 200m RVR đối với máy bay CAT D trừ khi được Cục HKVN phê chuẩn.

(c) Trước khi thực hiện cất cánh trong điều kiện thời tiết thấp hơn điều kiện nêu trên, người lái phải được huấn luyện đầy đủ về cất cánh trong tầm nhìn hạn chế như phê chuẩn của Cục HKVN.

10.470 ĐỘ CAO BAY BẰNG THEO IFR HOẶC MỰC BAY TRONG VÙNG TRỜI KIỂM SOÁT

(a) Người khai thác tàu bay theo IFR ở mực bay bằng trong vùng trời kiểm soát phải duy trì độ cao hoặc mực bay mà ATC đã ấn định cho tàu bay đó.

(b) Nếu huấn lệnh ATC cho phép "bay VFR", người lái phải duy trì độ cao bay bằng trong điều kiện VMC.

10.473 ĐỘ CAO BAY BẰNG HOẶC MỰC BAY THEO IFR TRONG VÙNG TRỜI KHÔNG KIỂM SOÁT

(a) Người lái khai thác tàu bay trong điều kiện VMC khi bay bằng tại độ cao trên 900m (3000 feet) so với mặt đất hoặc nước, phải duy trì:

(1) Đối với hướng hành trình từ không độ đến 179 độ: bất cứ độ cao nào so với mực nước biển trung bình có số hàng nghìn lẻ hoặc mực bay, ví dụ 5000, 7000 hoặc mực bay FL210; và

(2) Đối với hướng hành trình từ 180 độ đến 359 độ: bất cứ độ cao nào so với mực nước biển trung bình có số hàng nghìn chẵn hoặc mực bay, ví dụ 4000, 6000 hoặc mực bay FL220.

(b) Người lái chỉ được bay tại độ cao khác với độ cao bay bằng quy định tại khoản (a) nói trên khi:

(1) Được ATC cho phép;

(2) Bay trong vòng chờ;

(3) Bay vòng; hoặc

(4) Khai thác theo huấn lệnh lấy độ cao bay bằng của ATC.

10.475 ĐỘ CAO TỐI THIỂU ĐỐI VỚI KHAI THÁC THEO IFR

(a) Khai thác tàu bay tại độ cao tối thiểu: Trừ khi cất cánh và hạ cánh, không ai được khai thác tàu bay theo IFR:

(1) Dưới độ cao tối thiểu áp dụng theo quy định của các nhà chức trách có quyền hạn đối với vùng trời mà mình bay qua; hoặc

(2) Nếu các nhà chức trách nói trên không quy định độ cao tối thiểu áp dụng:

(i) Trên địa hình cao hoặc khu vực rừng núi có độ cao tối thiểu là 900m (3000 feet) so với chướng ngại vật cao nhất nằm trong vòng 8km (5 dặm bộ) so với vị trí dự định của tàu bay; và

(ii) Ở bất kỳ nơi nào trừ quy định tại khoản (a), có độ cao tối thiểu là 600m (2000 feet) so với chướng ngại vật cao nhất nằm trong vòng 8km (5 dặm bộ) so với vị trí dự định của tàu bay.

(3) Nếu độ cao bay tối thiểu theo IFR trên đường bay (MEA) và độ cao vượt chướng ngại vật tối thiểu (MOCA) được quy định đối với một tuyến đường bay hoặc một phần tuyến đường bay cụ thể, người lái có thể khai thác tàu bay dưới độ cao MEA xuống tới, nhưng không được thấp hơn MOCA trong phạm vi 42km (22nm) so với dài VOR liên quan.

(b) Lấy độ cao vượt chướng ngại vật:

(1) Nếu không thể liên lạc được với cơ quan ATC, người lái phải lấy độ cao lớn hơn độ cao IFR tối thiểu ngay lập tức sau khi vượt qua điểm áp dụng độ cao tối thiểu đó;

(2) Nếu chướng ngại vật là các công trình trên mặt đất, người lái phải lấy độ cao đến điểm mà từ sau điểm này áp dụng độ cao tối thiểu lớn hơn, bằng hoặc cao hơn MCA áp dụng.

10.477 ĐỘ CAO TỐI THIỂU ĐỂ SỬ DỤNG TỰ ĐỘNG LÁI

(a) Khi trên đường bay, không ai được sử dụng tự động lái tại độ cao trên địa hình:

(1) Thấp hơn 150m (500 feet): hoặc

(2) Nếu con số mất độ cao tối đa quy định trong AFM do hỏng hóc trong điều kiện bay bằng khi nhân đôi cho kết quả nhiều hơn 150m (500 feet), kết quả này sẽ là độ cao kiểm soát tối thiểu để sử dụng tự động lái.

(b) Đối với tiếp cận bằng thiết bị, không ai được sử dụng tự động lái tại độ cao trên địa hình:

(1) Trên 15m (50 feet) dưới độ cao MDA hoặc DH; hoặc

(2) Nếu con số mất độ cao tối đa quy định trong AFM do hỏng hóc trong điều kiện tiếp cận khi nhân đôi cho kết quả nhiều hơn 15m (50 feet), phạm vi con số này có thể vượt quá 15m (50 feet) sẽ được bổ sung vào độ cao tối thiểu nói tại điểm (1), khoản (b) của Điều này và trở thành độ cao kiểm soát tối thiểu để sử dụng tự động lái.

(c) Không ai được sử dụng tự động lái để tiếp cận chạm bánh và xả đà trừ khi được Cục HKVN cho phép.

10.480 KHAI THÁC THEO IFR TRONG VÙNG TRỜI KIỂM SOÁT: BÁO CÁO HỎNG HÓC

(a) Người chỉ huy tàu bay khai thác theo IFR trong vùng trời kiểm soát phải báo cáo càng nhanh càng tốt cho cơ quan ATC về bất cứ hỏng hóc nào của thiết bị dẫn đường, tiếp cận, hoặc thiết bị liên lạc xảy ra trong khi bay.

(b) Trong báo cáo nói tại khoản (a) trên đây phải có các nội dung:

(1) Nhận dạng tàu bay;

(2) Thiết bị hỏng hóc;

(3) Mức độ giảm sút năng lực khai thác theo IFR trong hệ thống ATC; và

(4) Loại và phạm vi yêu cầu cơ quan ATC trợ giúp.

10.483 TIẾP TỤC CHUYẾN BAY THEO IFR TỚI SÂN BAY ĐẾN

(a) Không người lái nào được tiếp tục chuyến bay theo IFR về sân bay hạ cánh dự định, trừ khi thông tin khí tượng mới nhất cho thấy điều kiện tại sân bay đến, hoặc tại ít nhất một sân bay dự bị đến, tại thời điểm dự định đến, bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu quy định đối với tiếp cận bằng thiết bị.

10.485 TIẾP CẬN BẰNG THIẾT BỊ XUỐNG SÂN BAY

(a) Người lái khai thác tàu bay dân dụng phải sử dụng phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn theo quy định của quốc gia nơi có sân bay, trừ khi nhà chức trách có quy định khác.

(b) Không ai được thực hiện tiếp cận bằng thiết bị tại 1 sân bay nếu không tuân thủ tiêu chuẩn thời tiết tối thiểu đối với IFR và các phương thức tiếp cận bằng thiết bị đã công bố.

(c) Quy định về độ cao quyết định (DH) hoặc độ cao giảm thấp tối thiểu (MDA). Với mục đích của Điều này, khi phương thức tiếp cận đang sử dụng đòi hỏi phải sử dụng độ cao DH hoặc MDA, độ cao DH hoặc MDA được cho phép phải là độ cao lớn nhất trong các độ cao sau đây:

(1) Độ cao DH hoặc MDA quy định cho phương thức tiếp cận;

(2) Độ cao DH hoặc MDA quy định đối với người chỉ huy tàu bay;

(3) Độ cao DH hoặc MDA mà tàu bay được trang bị.

10.487 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU VỀ TẦM NHÌN TRÊN ĐƯỜNG CHC

(a) Không ai được thực hiện các loại hình cất cánh và hạ cánh sau đây tại một sân bay trừ khi có đầy đủ các thông tin về tầm nhìn trên đường CHC (RVR) khi hạ cánh và xả đà của sân bay đó:

(1) Cất cánh, tiếp cận và hạ cánh với tầm nhìn được báo cáo nhỏ hơn 800m (2400 feet) hoặc 550m RVR; và

(2) Tiếp cận CATII và CATIII.

(b) Khi sử dụng RVR, RVR kiểm soát là RVR chạm bánh, trừ khi Cục HKVN quy định khác.

Ghi chú: RVR kiểm soát là các giá trị được báo cáo của một hoặc nhiều vị trí báo cáo RVR (điểm chạm bánh, điểm giữa và điểm dừng) sử dụng để xác định sự tuân thủ với các tiêu chuẩn khai thác tối thiểu.

10.490 YÊU CẦU PHÊ CHUẨN: KHAI THÁC CAT II HOẶC CAT III

(a) Không ai được khai thác tàu bay dân dụng đăng ký quốc tịch Việt Nam dưới AOC của Việt Nam với các tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận bằng thiết bị CAT II, CAT III khi không được Cục HKVN phê chuẩn bằng văn bản.

10.493 THỰC HIỆN TIẾP CẬN BẰNG THIẾT BỊ: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Trong khai thác vận tải hàng không thương mại, người lái không được tiếp tục tiếp cận bằng thiết bị qua đài xa trong trường hợp tiếp cận chính xác, hoặc dưới 300m (1000feet) tại bất kỳ sân bay nào trong trường hợp tiếp cận không chính xác, trừ khi:

(1) Đã có báo cáo thời tiết cho sân bay đó từ nguồn báo cáo đã được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận; và

(2) Báo cáo thời tiết mới nhất đối với sân bay cho thấy tầm nhìn bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tầm nhìn tối thiểu quy định cho phương thức tiếp cận đó.

(b) Nếu sau khi bay qua đài xa trong trường hợp tiếp cận chính xác, hoặc dưới 300m (1000feet) so với sân bay trong trường hợp tiếp cận không chính xác, tầm nhìn được báo cáo hoặc RVR kiểm soát giảm xuống dưới tiêu chuẩn tối thiểu theo quy định, người lái có thể tiếp tục tiếp cận đến độ cao DH hoặc MDA

Ghi chú: Với mục đích của khoản này, giai đoạn tiếp cận chót bắt đầu từ điểm hoặc phương tiện tiếp cận chót quy định trong phương thức tiếp cận bằng thiết bị. Khi điểm tiếp cận chót không được quy định đối với phương thức tiếp cận theo vòng lượn, giai đoạn tiếp cận chót bắt đầu từ điểm khi phương thức vòng lượn kết thúc và tàu bay tiến về sân bay trong phương thức tiếp cận chót trong cự ly quy định đối với phương thức này.

10.495 KHAI THÁC BAY DƯỚI ĐỘ CAO DH HOẶC MDA

(a) Nơi áp dụng độ cao DH hoặc MDA, không người lái nào được khai thác tàu bay dân dụng tại bất cứ sân bay nào dưới độ cao MDA cho phép, hoặc tiếp tục tiếp cận xuống dưới độ cao DH cho phép, trừ khi:

(1) Tàu bay liên tục ở vị trí nơi có thể thực hiện giảm thấp để hạ cánh xuống đường cất hạ cánh dự định với tỷ lệ giảm thấp thông thường và sử dụng các thao tác thông thường;

(2) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, tỷ lệ giảm thấp cho phép thực hiện chạm bánh trong khu vực chạm bánh trên đường cất hạ cánh dự định hạ cánh;

(3) Tầm nhìn khi bay không thấp hơn tầm nhìn quy định đối với tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn sử dụng; và

(4) Người lái phải nhìn thấy và nhận dạng được một cách rõ ràng tối thiểu một trong các vật chuẩn nhìn thấy bằng mắt sau đây:

(i) Hệ thống đèn tiếp cận, trừ khi người lái không thể giảm thấp xuống dưới 30m (100feet) so với độ cao của khu vực chạm bánh, sử dụng đèn tiếp cận làm vật chuẩn, trừ khi vạch kẻ giới hạn màu đỏ hoặc vạch kẻ màu đỏ ở mép được người lái nhìn thấy và nhận dạng một cách rõ ràng;

(ii) Ngưỡng đường cất hạ cánh;

(iii) Dấu hiệu ngưỡng đường cất hạ cánh;

(iv) Đèn ngưỡng đường cất hạ cánh;

(v) Đèn nhận dạng cuối đường cất hạ cánh;

(vi) Thiết bị chỉ độ dốc tiếp cận bằng mắt;

(vii) Khu vực chạm bánh và dấu hiệu khu vực chạm bánh;

(viii) Đèn khu vực chạm bánh;

(ix) Đường cất hạ cánh hoặc dấu hiệu của đường cất hạ cánh; hoặc

(x) Đèn đường cất hạ cánh.

Ghi chú: Các vật chuẩn nhìn thấy bằng mắt nói trên không áp dụng đối với khai thác CAT II và CAT III. Các vật chuẩn nhìn thấy bằng mắt yêu cầu cho khai thác CAT II/III được quy định trong năng định khai thác của người có AOC hoặc trong phê chuẩn đặc biệt theo quy định của Cục HKVN.

10.497 HẠ CÁNH TRONG ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG BAY BẰNG THIẾT BỊ (IMC)

(a) Không người lái nào khai thác tàu bay dân dụng được tiếp tục thực hiện tiếp cận hạ cánh khi tầm nhìn trong khi bay nhỏ hơn tầm nhìn quy định đối với phương thức tiếp cận bằng thiết bị tiêu chuẩn sử dụng.

10.500 THỰC HIỆN PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN HỤT

(a) Người lái khai thác tàu bay dân dụng phải ngay lập tức thực hiện phương thức tiếp cận hụt phù hợp trong các trường hợp sau đây:

(1) Bất kỳ khi nào các tiêu chí về vật chuẩn nhìn thấy bằng mắt theo yêu cầu không được đáp ứng trong các hoàn cảnh:

(i) Khi tàu bay đang khai thác dưới độ cao MDA; hoặc

(ii) Khi đến điểm tiếp cận hụt, bao gồm cả độ cao DH khi độ cao này được xác định và yêu cầu phải sử dụng, và bất kỳ thời điểm nào sau đó cho đến khi chạm bánh.

(2) Bất kỳ lúc nào khi người lái không nhìn thấy một cách rõ ràng một phần xác định của sân bay trong khi bay vòng tại hoặc trên độ cao MDA, trừ khi việc không nhìn thấy này là do tàu bay bay nghiêng bình thường khi vòng tiếp cận.

10.503 CHUYỂN TỪ BAY THEO IFR SANG BAY THEO VFR

(a) Người lái khi quyết định chuyển từ bay theo IFR sang quy tắc VFR phải thông báo cho cơ quan ATC phù hợp biết về việc hủy bỏ chuyến bay theo IFR, sau đó phải thực hiện các sửa đổi trong kế hoạch bay hiện hành.

(b) Người lái đang khai thác theo IFR gặp phải điều kiện VMC có thể hủy bỏ kế hoạch bay theo IFR nếu điều kiện VMC đã được dự đoán trước và được sự đồng ý của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phù hợp, và dự định chuyến bay sẽ được tiếp tục trong điều kiện VMC liên tục trong khoảng thời gian hợp lý.

10.505 HỎNG LIÊN LẠC KHÔNG - ĐỊA 2 CHIỀU KHI BAY THEO IFR

(a) Nếu không thể thực hiện liên lạc không địa trong điều kiện bay theo IFR, và nếu việc tiếp tục chuyến bay theo VFR được phán đoán là không khả thi, người lái phải tiếp tục chuyến bay theo chỉ dẫn sau:

(1) Duy trì tốc độ và mực bay hiện đang áp dụng, hoặc độ cao bay tối thiểu nếu độ cao này lớn hơn;

(2) Trong khoảng thời gian 20 phút từ khi người lái không thể báo cáo vị trí của mình tại điểm báo cáo bắt buộc;

(3) Sau đó điều chỉnh mực bay (độ cao) và tốc độ phù hợp với kế hoạch bay;

(4) Tiếp tục bay theo tuyến đường bay theo kế hoạch tới thiết bị trợ giúp dẫn đường được chỉ định phù hợp của sân bay đến;

(5) Nếu tàu bay bay đến thiết bị trợ giúp dẫn đường được chỉ định trước thời gian mà cơ quan ATS dự kiến tàu bay sẽ giảm độ cao để hạ cánh, phải thực hiện vòng lượn cho đến thời gian đó.

(6) Cơ quan ATS dự kiến người lái bắt đầu giảm độ cao để hạ cánh tại:

(i) Thời gian tiếp cận dự kiến mà họ được thông báo mới nhất; hoặc

(ii) Thời gian đến dự kiến đến trong kế hoạch bay hiện hành, nếu không nhận được thời gian tiếp cận dự kiến.

(7) Nếu tàu bay bay đến thiết bị trợ giúp dẫn đường sau thời gian giảm độ cao áp dụng, phải bắt đầu thực hiện giảm độ cao càng nhanh càng tốt;

(8) Hoàn thành các phương thức tiếp cận bằng thiết bị thông thường như quy định đối với phương tiện trợ giúp dẫn đường được chỉ định.

(9) Hạ cánh trong vòng 30 phút sau thời gian giảm độ cao áp dụng, nếu có thể.

(10) Nếu không thể hạ cánh do điều kiện thời tiết, phải tiếp tục bay đến sân bay dự bị theo kế hoạch sau khi kết thúc tiếp cận hụt.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.023: CÁC THIẾT BỊ VÀ ĐỒNG HỒ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

(a) Các quy định của Phần này cho phép khai thác bay với một số đồng hồ và thiết bị trên tàu bay không hoạt động trong các trường hợp không có danh mục thiết bị tối thiểu gốc (MMEL) và không yêu cầu phải có danh mục thiết bị tối thiểu (MEL) đối với loại hình khai thác cụ thể quy định trong Phần này.

(b) Không được phép khai thác bay khi một số đồng hồ và thiết bị sau đây không hoạt động:

(1) Một phần trong các thiết bị và đồng hồ cho khai thác ban ngày theo VFR quy định trong Phần 6;

(2) Thiết bị yêu cầu trong danh mục thiết bị tàu bay hoặc danh mục thiết bị khai thác đối với loại hình khai thác bay thực hiện;

(3) Các thiết bị yêu cầu được quy định tại Phần 6 đối với loại hình khai thác cụ thể thực hiện; hoặc

(4) Các thiết bị phải luôn hoạt động theo quy định của thông báo kỹ thuật bắt buộc.

(c) Để được áp dụng theo quy định này, các thiết bị và đồng hồ không hoạt động phải:

(1) Được người chỉ huy tàu bay xác định là không gây mất an toàn trong khai thác;

(2) Ở trạng thái không tự hoạt động trở lại được và được đánh dấu "Không hoạt động"; và

Ghi chú: Nếu việc làm cho thiết bị không hoạt động không thể tự hoạt động trở lại có liên quan đến bảo dưỡng thì phải thực hiện công việc này và ghi chép theo quy định trong Phần 4.

(3) Tháo khỏi tàu bay, dán tín hiệu vào vị trí tương ứng trên buồng lái, ghi vào nhật ký kỹ thuật phù hợp với Phần 4.

(d) Các đồng hồ và thiết bị sau đây không được đưa vào MEL:

(1) Các thiết bị và đồng hồ quy định trong các yêu cầu cấp chứng nhận tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, các thiết bị và đồng hồ thiết yếu đảm bảo khai thác an toàn trong mọi điều kiện khai thác;

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

(3) Các thiết bị và đồng hồ yêu cầu đối với loại hình khai thác cụ thể.

Ghi chú: Các thiết bị và đồng hồ yêu cầu đối với loại hình khai thác cụ thể được nêu trong Phần 6.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.105: HỒ SƠ GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN BAY

(a) Giáo viên hướng dẫn bay chính phải tuân thủ các yêu cầu sau đây về lưu giữ tài liệu:

(1) Ký sổ tay của từng người mà giáo viên hướng dẫn đó đã thực hiện huấn luyện bay hoặc huấn luyện trên mặt đất;

(2) Duy trì việc ghi chép trong sổ tay hoặc trong tài liệu riêng rẽ các nội dung sau:

(i) Họ tên từng người đã được giáo viên hướng dẫn đó xác nhận quyền bay đơn trong nhật ký người lái hoặc trong giấy phép của học viên bay; và

(ii) Họ tên từng người đã được giáo viên hướng dẫn đó xác nhận đối với kiểm tra lý thuyết hoặc kiểm tra thực hành, hình thức kiểm tra, ngày tháng kiểm tra và kết quả kiểm tra; và

(3) Lưu giữ các hồ sơ quy định tại Điều này tối thiểu 3 năm.

PHỤ LỤC 2 CỦA ĐIỀU 10.105: CÁC GIỚI HẠN VÀ TIÊU CHUẨN ĐỐI VỚI GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN BAY

(a) Người có Giấy chứng nhận giáo viên hướng dẫn bay phải tuân thủ các giới hạn và tiêu chuẩn sau đây:

(1) Số giờ huấn luyện: Giáo viên hướng dẫn bay không được thực hiện nhiều hơn 8 giờ (đề nghị không giới hạn thời gian) huấn luyện bay trong khoảng thời gian 24 giờ liên tục.

(2) Các năng định yêu cầu: Giáo viên hướng dẫn bay không được thực hiện huấn luyện bay trên tàu bay nếu không đáp ứng các yêu cầu sau đây đối với tàu bay đó:

(i) Có giấy phép lái tàu bay và Giấy chứng nhận giáo viên hướng dẫn bay với năng định hạng và năng định loại; và

(ii) Đối với huấn luyện bay bằng thiết bị hoặc huấn luyện để cấp năng định loại không giới hạn ở VFR, phải có năng định bay bằng thiết bị phù hợp trong Giấy chứng nhận giáo viên hướng dẫn bay và trong giấy phép lái tàu bay.

(b) Các giới hạn xác nhận: Giáo viên hướng dẫn bay không được xác nhận:

(1) Quyền bay đơn trong giấy phép của học viên bay hoặc trong sổ tay người lái, trừ khi giáo viên hướng dẫn bay đó đã:

(i) Thực hiện huấn luyện bay yêu cầu đối với bay đơn cho học viên đó theo quy định tại Chương này;

(ii) Xác định rõ học viên bay đó đã được chuẩn bị để thực hiện chuyến bay an toàn trong điều kiện đã biết trong phạm vi các giới hạn nêu trong sổ tay học viên mà giáo viên hướng dẫn thấy cần thiết để đảm bảo an toàn cho chuyến bay;

(iii) Huấn luyện cho học viên đó trên loại và kiểu tàu bay hoặc loại và kiểu tàu bay tương đương mà học viên sẽ thực hiện bay đơn; và

(iv) Xác nhận trong sổ tay học viên về các loại và kiểu tàu bay cụ thể mà học viên sẽ thực hiện bay đơn.

(2) Trong giấy phép học viên bay hoặc sổ tay học viên để học viên được thực hiện bay đơn huấn luyện đường dài, trừ khi giáo viên hướng dẫn bay đó đã xác định được:

(i) Việc chuẩn bị bay của học viên, kế hoạch bay, các thiết bị và các phương thức dự kiến đã đầy đủ cho chuyến bay dự định trong điều kiện hiện hành và trong phạm vi các giới hạn nêu trong sổ tay học viên mà giáo viên hướng dẫn thấy cần thiết để đảm bảo an toàn cho chuyến bay; và

(ii) Học viên đã được xác nhận phù hợp đối với loại và kiểu tàu bay mà mình sẽ thực hiện bay đơn huấn luyện đường dài.

(3) Trong giấy phép học viên bay hoặc sổ tay học viên để học viên bay đơn trong khu vực vùng trời hạng B hoặc tại sân bay trong vùng trời hạng B trừ khi giáo viên hướng dẫn bay đó đã:

(i) Huấn luyện bay và huấn luyện trên mặt đất cho học viên đó trong vùng trời hạng B hoặc tại sân bay đã nêu; và

(ii) Xác định rằng học viên bay có đủ khả năng kỹ năng để khai thác tàu bay an toàn.

(4) Nhật ký người lái về xem xét đánh giá chuyến bay, trừ khi giáo viên đó đã thực hiện nhận xét chung đối với người lái phù hợp với các yêu cầu; hoặc

(5) Nhật ký người lái về kiểm tra khả năng bay bằng thiết bị, trừ khi giáo viên đó đã thực hiện kiểm tra đối với người lái phù hợp với các yêu cầu.

(c) Huấn luyện trên máy bay hoặc trực thăng nhiều động cơ: Giáo viên hướng dẫn bay không được thực hiện huấn luyện theo yêu cầu để cấp giấy phép hoặc năng định trên máy bay hoặc trực thăng nhiều động cơ, trừ khi giáo viên đó có tối thiểu 5 giờ bay với chức năng PIC trên loại, kiểu máy bay hoặc trực thăng nhiều động cơ cụ thể.

(d) Giáo viên hướng dẫn bay lần đầu: Các tiêu chuẩn của giáo viên hướng dẫn bay thực hiện chức năng huấn luyện bay lần đầu.

(1) Không giáo viên hướng dẫn bay nào được thực hiện hướng dẫn cho người lái chưa phải là giáo viên hướng dẫn bay trừ khi giáo viên hướng dẫn bay đó:

(i) Có Giấy chứng nhận giáo viên hướng dẫn bay hoặc hướng dẫn trên mặt đất hiện hành với năng định phù hợp, và đã có giấy phép này tối thiểu 24 tháng, và đã thực hiện tối thiểu 40 giờ huấn luyện trên mặt đất; hoặc

(ii) Đáp ứng các yêu cầu thích hợp theo quy định;

(iii) Đối với huấn luyện các nội dung chuẩn bị cho máy bay, trực thăng, đã thực hiện huấn luyện tối thiểu 200 giờ bay với chức năng giáo viên hướng dẫn bay; và

(iv) Đối với huấn luyện chuẩn bị cho năng định tàu lượn, đã thực hiện huấn luyện tối thiểu 80 giờ bay với chức năng giáo viên hướng dẫn bay.

(e) Cấm tự xác nhận: Giáo viên hướng dẫn bay không được tự xác nhận đối với giấy phép, năng định, xem xét đánh giá chuyến bay, ủy quyền, quyền hạn khai thác, kiểm tra thực hành hoặc kiểm tra kiến thức lý thuyết yêu cầu trong Phần này.

(f) Hướng dẫn khai thác CAT II và CAT III: Giáo viên hướng dẫn bay không được thực hiện huấn luyện khai thác CAT II và CAT III, trừ khi đã được huấn luyện và kiểm tra về khai thác CAT II và CAT III.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.115: QUY ĐỊNH VỀ VIỆC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN THÀNH VIÊN TỔ BAY

(a) Người khai thác tàu bay có trách nhiệm lập danh sách thành viên tổ bay bao gồm đối tượng là thành viên tổ lái và tiếp viên hàng không để trình Cục HKVN xem xét và cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ bay trong quá trình làm nhiệm vụ.

(b) Đối với thành viên tổ lái, là đối tượng được Cục HKVN cấp giấy phép người lái tàu bay, thì Cục HKVN sẽ đối chiếu với hồ sơ của người lái tàu bay được lưu giữ tại Cục HKVN để cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ bay.

(c) Đối với tiếp viên hàng không, Người khai thác lập danh sách và kết quả huấn luyện, kiểm tra trình độ đáp ứng các yêu cầu về an toàn hàng không đối với tiếp viên hàng không làm căn cứ để Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ bay.

(d) Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ bay bao gồm:

(1) Công văn đề nghị của Người khai thác tàu bay kèm theo danh sách các đối tượng đề nghị cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ bay;

(2) Tờ khai đề nghị cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ bay (có dán ảnh) (có mẫu kèm theo);

(3) 02 ảnh 3 x 4.

(e) Trong vòng 3 ngày làm việc, kể từ khi nhận được hồ sơ bao gồm danh sách tổ bay và các tài liệu kèm theo, Cục HKVN sẽ xem xét và thông báo về tính đầy đủ và hợp lệ của hồ sơ.

(f) Trong vòng 7 ngày làm việc, kể từ khi hồ sơ được xác định là hợp lệ, Cục HKVN sẽ hoàn tất thủ tục để cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ lái cho các đối tượng đáp ứng yêu cầu.

(g) Giấy chứng nhận thành viên tổ bay có giá trị hiệu lực 36 tháng kể từ ngày cấp. Khi hết hạn hiệu lực Người khai thác tàu bay phải thực hiện việc cấp lại theo trình tự thủ tục như cấp lần đầu.

Mẫu TK/CMC

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

Ảnh
mới chụp,
mặt nhìn thẳng,
đầu để trần,
phông nền trắng,
cỡ 4 x 6cm

TỜ KHAI
(Dùng cho thành viên tổ bay đề nghị cấp,
cấp lại thẻ thành viên tổ bay)

1. Họ và tên *(chữ in hoa)*..... 2. Nam □ Nữ □
3. Sinh ngày..... tháng..... năm..... Nơi sinh *(tỉnh, TP)*.....
4. Giấy phép chuyên môn số: | | | | | | |
5. Ngày cấp...../...../..... 6. Hạn đến...../...../.....
7. Số điện thoại.....
8. Nghề nghiệp.....
9. Đơn vị công tác.....
10. Tên và địa chỉ cơ quan (*nếu có)*.....
11. Thẻ CMC được cấp lần gần nhất (*nếu có*) số..... cấp ngày...../...../.....
12. Nội dung đề nghị.....

Tôi xin chịu trách nhiệm trước pháp luật về lời khai trên.

Xác nhận
của Thủ trưởng cơ quan, đơn vị chủ quản
(Ký, ghi rõ họ tên, chức vụ, đóng dấu)

Làm tại..... ngày.... tháng.... năm....
Người đề nghị
(*Ký, ghi rõ họ tên*)

PHẦN DÀNH CHO CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

.....
.....

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.120 SỬ DỤNG CÁC CHẤT CÓ TÁC ĐỘNG ĐẾN NHẬN THỨC VÀ HÀNH VI

(a) Khi một người bị nghi ngờ trên cơ sở hợp lý rằng không tuân thủ quy định tại Điều 10.120 và khi Cục HKVN yêu cầu, người đó phải cung cấp cho Cục HKVN hoặc phải cho phép bất cứ cơ sở khám chữa bệnh, bác sĩ, hoặc người khác cung cấp cho Cục HKVN kết quả kiểm tra lượng cồn hoặc chất có ảnh hưởng đến tinh thần

trong máu 8 giờ trước hoặc ngay sau thực hiện hoặc dự định thực hiện chức năng thành viên tổ bay.

(b) Bất kỳ thông tin nào về kết quả kiểm tra được cung cấp cho Cục HKVN theo quy định tại Điều này cũng có thể sử dụng làm bằng chứng cho các hoạt động pháp luật tiếp theo.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.125: THÀNH VIÊN TỔ LÁI TẠI VỊ TRÍ LÀM VIỆC

(a) Thành viên tổ lái theo yêu cầu của chuyến bay có thể rời vị trí làm việc được phân công nếu thành viên đó đến lúc được đi nghỉ ngơi, việc thay thế được thực hiện với điều kiện:

(1) Việc thay thế người chỉ huy tàu bay (PIC) được phân công trong giai đoạn bay bằng trên đường bay có thể thực hiện bởi người chỉ huy tàu bay (PIC) hoặc lái phụ (F/O) có giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không (ATPL) với năng định loại phù hợp, và được phê chuẩn người chỉ huy tàu bay (PIC) của năng định tàu bay đó trong suốt giai đoạn bay bằng của chuyến bay; và

(2) Việc thay thế lái phụ (F/O) được phân công có thể thực hiện bởi người lái được phê chuẩn là người chỉ huy tàu bay (PIC) hoặc lái phụ (F/O) với năng định tàu bay đó trên đường bay.

PHỤ LỤC 2 CỦA ĐIỀU 10.125: THAY THẾ CÁC THÀNH VIÊN TỔ LÁI TRONG KHI BAY

(a) Thành viên tổ lái có thể rời vị trí điều khiển máy bay bằng cách thay một thành viên tổ lái khác có trình độ phù hợp.

(b) Thay người chỉ huy tàu bay: Người chỉ huy có thể ủy quyền thực hiện chuyến bay cho:

(1) Một người lái khác đã được phê chuẩn làm người chỉ huy tàu bay;

(2) Một người lái có trình độ như quy định tại khoản (c) dưới đây nếu chỉ khai thác trên mực bay FL200.

(c) Yêu cầu tối thiểu đối với người lái thay thế người chỉ huy máy bay:

(1) Có giấy phép lái máy bay vận tải còn hiệu lực (ATPL);

(2) Có năng định loại phù hợp với loại tàu bay được chỉ định thay thế bao gồm huấn luyện và kiểm tra chuyển loại theo quy định tại Phần 14;

(3) Đã qua các khóa huấn luyện lại và kiểm tra định kỳ theo quy định tại Phần 14;

(4) Có kiến thức về đường bay theo quy định tại Phần 14;

(d) Thay thế lái phụ: Lái phụ có thể được thay thế bằng:

(1) Một người lái khác có trình độ phù hợp và đã được phê chuẩn;

(2) Một lái phụ dự bị khi bay bằng theo quy định tại khoản (e) dưới đây.

(e) Yêu cầu tối thiểu đối với lái phụ dự bị trong khi bay bằng:

(1) Có giấy phép lái máy bay thương mại (CPL) với năng định bay bằng thiết bị (IFR);

(2) Có năng định loại phù hợp với loại tàu bay được chỉ định thay thế bao gồm huấn luyện và kiểm tra chuyển loại theo quy định tại Phần 14, ngoại trừ các yêu cầu về huấn luyện cất cánh và hạ cánh;

(3) Đã qua các khóa huấn luyện lại và kiểm tra định kỳ theo quy định tại Phần 14, ngoại trừ các yêu cầu về huấn luyện cất cánh và hạ cánh;

(4) Chỉ làm lái phụ khi bay bằng và không thấp hơn mực bay FL200.

(5) Không yêu cầu kinh nghiệm hiện tại theo quy định của Phần 14. Tuy nhiên, người lái phải qua huấn luyện buồng lái giả định và huấn luyện phục hồi kỹ năng bay hiện tại trong khoảng thời gian không quá 90 ngày. Huấn luyện phục hồi có thể kết hợp với huấn luyện chuyển loại theo quy định của Phần 14.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.195: NẠP VÀ XẢ NHIÊN LIỆU KHI HÀNH KHÁCH ĐANG LÊN, ĐANG Ở TRONG HOẶC ĐANG XUỐNG TÀU BAY

(a) Người khai thác phải thiết lập phương thức nạp, xả nhiên liệu khi hành khách đang lên, đang ở trong hoặc đang xuống máy bay, nhằm đảm bảo các quy định sau đây được thực hiện:

(1) Một người có chứng chỉ phù hợp phải có mặt tại vị trí quy định trong suốt quá trình nạp, xả nhiên liệu khi có hành khách ở trong máy bay. Người này phải có khả năng điều hành các phương thức khẩn nguy liên quan đến phòng cháy, chữa cháy, thông tin liên lạc và hướng dẫn thoát hiểm;

(2) Phải thiết lập thông tin liên lạc 2 chiều ở hệ thống liên lạc bên trong máy bay hoặc các phương pháp phù hợp khác giữa thành viên dưới mặt đất đang giám sát việc xả nạp nhiên liệu và nhân viên trên máy bay;

(3) Các thành viên tổ bay, các nhân viên và hành khách phải được thông báo về việc tiến hành nạp, xả nhiên liệu;

(4) Đèn hiệu "Thắt dây an toàn" phải ở trạng thái tắt;

(5) Đèn hiệu "Không hút thuốc" phải ở trạng thái bật sáng;

(6) Hành khách phải được hướng dẫn tháo dây an toàn và dập tắt thuốc;

(7) Có đủ số người được cấp chứng chỉ phù hợp trên máy bay để chuẩn bị cho việc thoát hiểm khẩn cấp;

(8) Nếu có mùi nhiên liệu bên trong máy bay, hoặc bất kỳ nguy hại nào khác xuất hiện trong khi nạp, xả nhiên liệu, việc nạp, xả nhiên liệu phải được dừng ngay lập tức;

(9) Khu vực đất bên dưới cửa thoát hiểm và cầu trượt phải thông thoáng;

(10) Có quy định về việc giải tỏa hành khách an toàn và nhanh chóng.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.257: XÁC ĐỊNH TỐC ĐỘ TRONG KẾ HOẠCH BAY ETOPS

(a) Người có AOC phải xác định tốc độ để tính toán cự ly tối đa đến sân bay phù hợp đối với từng loại hoặc kiểu máy bay 2 động cơ, tốc độ này phải không được vượt quá VMO dựa trên tốc độ thực mà máy bay có thể duy trì khi một động cơ không hoạt động trong các điều kiện sau đây:

(1) Khí quyển tiêu chuẩn quốc tế;

(2) Mực bay:

(i) Đối với máy bay công suất động cơ tuốc-bin:

(A) Tại mực bay FL170; hoặc

(B) Tại mực bay tối đa mà máy bay có thể đạt và duy trì được với một động cơ không hoạt động, sử dụng tỷ lệ lấy độ cao tối đa quy định trong AFM, chọn giá trị nhỏ hơn.

(ii) Đối với máy bay cánh quạt:

(A) Tại mực bay FL80; hoặc

(B) Tại mực bay tối đa mà máy bay có thể đạt và duy trì được với một động cơ không hoạt động, sử dụng tỷ lệ lấy độ cao tối đa quy định trong AFM, chọn giá trị nhỏ hơn.

(3) Lực đẩy hoặc công suất tối đa liên tục của động cơ hoạt động còn lại;

(4) Trọng lượng máy bay không nhỏ hơn trọng lượng sau khi:

(i) Cất cánh tại mực nước biển với trọng lượng cất cánh tối đa cho đến khi thời gian trôi qua từ khi cất cánh bằng giới hạn thời gian áp dụng quy định tại khoản (a);

(ii) Lấy độ cao với tất cả các động cơ hoạt động tới độ cao bay bằng tầm xa tốt nhất cho đến khi thời gian trôi qua từ khi cất cánh bằng giới hạn thời gian áp dụng quy định tại khoản (a);

(iii) Bay bằng với tất cả các động cơ hoạt động với tốc độ bay bằng tầm xa tại độ cao này cho đến khi thời gian trôi qua từ khi cất cánh bằng giới hạn thời gian áp dụng quy định tại khoản (a).

(b) Người có AOC phải đảm bảo các dữ liệu sau đây của từng loại hoặc kiểu tàu bay được đưa vào OM:

(1) Tốc độ bay bằng với một động cơ không hoạt động được xác định phù hợp với quy định tại khoản (b); và

(2) Cự ly tối đa từ sân bay phù hợp được xác định phù hợp với quy định tại khoản (a) và (b).

Ghi chú: Tốc độ và độ cao (mực bay) quy định trên đây chỉ sử dụng để thiết lập cự ly tối đa tính từ sân bay phù hợp.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.260: KẾ HOẠCH SÂN BAY DỰ BỊ ETOPS

<table>
<tr><td>Loại tiếp cận</td><td colspan="2">Tiêu chuẩn tối thiểu theo kế hoạch</td></tr>
<tr><td colspan="3">Tầm nhìn/tầm nhìn đường cất hạ cánh và trần mây, nếu áp dụng</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td colspan="2">Sân bay có:</td></tr>
<tr><td>Tối thiểu hai phương thức tiếp cận riêng rẽ dựa trên 02 phương tiện trợ giúp riêng rẽ phục vụ cho 02 đường cất hạ cánh riêng rẽ (xem ghi chú 1)</td><td>Tối thiểu hai phương thức tiếp cận riêng rẽ dựa trên 02 phương tiện trợ giúp riêng rẽ phục vụ cho 01 đường cất hạ cánh, hoặc tối thiểu 01 phương thức tiếp cận dựa trên 01 phương tiện trợ giúp cho 01 đường cất hạ cánh</td></tr>
<tr><td>Tiếp cận chính xác CATII/III (ILS, MLS)</td><td>Tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận chính xác CAT I</td><td>Tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận không chính xác</td></tr>
<tr><td>Tiếp cận chính xác CAT I (ILS, MLS)</td><td>Tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận không chính xác</td><td>Tiêu chuẩn tối thiểu cho vòng lượn, hoặc nếu không có, tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận không chính xác cộng với 200 feet/1000m</td></tr>
<tr><td>Tiếp cận không chính xác</td><td>Thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận không chính xác cộng với 200 feet/1000m hoặc tiêu chuẩn tối thiểu cho vòng lượn</td><td>Cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận không chính xác cộng với 200 feet/1000m hoặc tiêu chuẩn tối thiểu cho vòng lượn</td></tr>
</table>

Ghi chú 1: Các đường cất hạ cánh trên cùng một sân bay được coi là các đường cất hạ cánh riêng rẽ khi chúng có các bề mặt hạ cánh riêng rẽ, các đường cất hạ cánh này có thể sử dụng thay thế nhau, nếu một trong các đường cất hạ cánh bị tắc nghẽn thì cũng không cản trở loại hình khai thác theo kế hoạch trên đường cất hạ cánh khác, và mỗi bề mặt hạ cánh có phương thức tiếp cận riêng rẽ dựa trên phương tiện trợ giúp riêng rẽ.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.263: CHÍNH SÁCH NHIÊN LIỆU

(a) Người khai thác phải dựa trên chính sách nhiên liệu bao gồm cả việc tính toán lượng nhiên liệu mang theo, để tính những nhiên liệu, bao gồm:

(1) Nhiên liệu cho lăn không nhỏ hơn lượng nhiên liệu dự kiến sử dụng trước khi cất cánh. Phải tính đến các điều kiện khu vực sân bay cất cánh và lượng nhiên liệu tiêu thụ của động cơ phụ APU.

(2) Lượng nhiên liệu chặng bay phải bao gồm:

(i) Lượng nhiên liệu cho cất cánh và lấy độ cao từ mức cao sân bay đến mực bay bằng đầu tiên, tính cả đường cất cánh dự kiến;

(ii) Lượng nhiên liệu cho bay bằng, bao gồm cả lượng nhiên liệu cho lấy độ cao, hạ độ cao có thể có trong khi bay bằng;

(iii) Lượng nhiên liệu cho giảm độ cao từ điểm bắt đầu giảm độ cao đến điểm bắt đầu phương thức tiếp cận, phải tính cả phương thức đến dự kiến;

(iv) Lượng nhiên liệu cho tiếp cận và hạ cánh tại sân bay đến.

(3) Lượng nhiên liệu dự phòng phải lớn hơn quy định tại khoản (a) hoặc khoản (b) dưới đây:

(i) Lượng nhiên liệu cho chặng bay theo kế hoạch hoặc, trong trường hợp lập lại kế hoạch bay trong khi bay, 3% lượng nhiên liệu hành trình cho chặng còn lại của chuyến bay; hoặc

(ii) Không ít hơn 3% lượng nhiên liệu chặng bay theo kế hoạch hoặc, trong trường hợp lập lại kế hoạch trong khi bay, 3% lượng nhiên liệu hành trình cho chặng còn lại của chuyến bay, với điều kiện có sân bay dự bị trên đường bay; hoặc

(iii) Lượng nhiên liệu đủ cho 20 phút bay với mức tiêu thụ nhiên liệu dự tính cho chặng bay với điều kiện là Người khai thác có các chương trình theo dõi mức tiêu thụ nhiên liệu cho từng máy bay cụ thể và sử dụng các số liệu tin cậy được các phương tiện của chương trình tính toán nhiên liệu xác định; hoặc

(iv) Lượng nhiên liệu trên cơ sở phương pháp thống kê đảm bảo cung cấp đủ nhiên liệu cho các sai lệch thực tế so với hành trình theo kế hoạch. Phương pháp này được sử dụng để theo dõi việc tiêu thụ nhiên liệu của mỗi máy bay trên chặng đường bay cụ thể, và Người khai thác sử dụng các số liệu này để phân tích thống kê với mục đích tính toán lượng nhiên liệu dự phòng cho chặng bay cho từng đường bay và máy bay cụ thể đó.

Ghi chú 1: Ví dụ, các giá trị sau đây của việc tính toán thống kê các sai lệch thực tế so với hành trình theo kế hoạch đã được thống nhất:

- 99% tổng số cộng với 3% lượng nhiên liệu chặng bay, nếu thời gian bay tính được ít hơn 2 giờ, hoặc nhiều hơn 2 giờ và không có sân bay dự bị phù hợp trên đường bay;

- 99% tổng số nếu thời gian bay tính được nhiều hơn 2 giờ và có sân bay dự bị thích hợp trên đường bay;

- 90% tổng số nếu:

° Thời gian bay tính được nhiều hơn 2 giờ; và

° Có sân bay dự bị thích hợp trên đường bay; và

° Tại sân bay đến có 2 đường cất hạ cánh riêng rẽ sử dụng tốt, 1 trong số đó được trang bị hệ thống ILS/MLS, điều kiện thời tiết phù hợp; hoặc hệ thống ILS/MLS hoạt động theo tiêu chuẩn tối thiểu khai thác CAT II/III và điều kiện thời tiết bằng hoặc cao hơn 500 feet/2500m.

Ghi chú 2: Số liệu lượng nhiên liệu tiêu thụ sử dụng kết hợp với các giá trị này dựa trên việc theo dõi lượng nhiên liệu tiêu thụ của từng tuyến đường bay, của từng máy bay trong khoảng thời gian 2 năm vừa qua.

(v) Lượng nhiên liệu cho 5 phút bay với tốc độ bay chờ ở độ cao 450m (1500 feet) trên bề mặt sân bay đến ở điều kiện tiêu chuẩn.

(4) Lượng nhiên liệu đến sân bay dự bị phải đủ cho:

(i) Tiếp cận hụt từ độ cao hạ thấp đến tối thiểu (MDA), độ cao quyết định (DH) của sân bay đến tới độ cao tiếp cận hụt, tính cả lượng nhiên liệu cho việc thực hiện tiếp cận hụt;

(ii) Lấy độ cao từ độ cao tiếp cận hụt đến mực bay, độ cao bay bằng;

(iii) Bay bằng;

(iv) Giảm thấp độ cao từ điểm bắt đầu hạ độ cao đến điểm tiếp cận đầu, tính cả lượng nhiên liệu cho phương thức đến dự kiến; và

(v) Thực hiện tiếp cận và hạ cánh tại sân bay dự bị cho sân bay đến được chọn phù hợp;

(vi) Trong trường hợp yêu cầu có hai sân bay dự bị cho sân bay dự định đến lượng nhiên liệu cho sân bay dự bị phải đủ cho bay đến sân bay dự bị nào mà lượng nhiên liệu dự phòng đòi hỏi nhiều hơn.

(5) Lượng nhiên liệu bay chờ phải đủ cho:

(i) 45 phút bay cho loại máy bay có động cơ pít - tông;

(ii) 30 phút bay cho loại máy bay có động cơ tuốc-bin với tốc độ bay chờ ở độ cao 450m (1500 feet) trên bề mặt sân bay ở điều kiện tiêu chuẩn, được tính với trọng lượng hạ cánh dự kiến tại sân bay dự bị cho sân bay đến hoặc sân bay đến nếu không yêu cầu sân bay dự bị.

(6) Lượng nhiên liệu bổ sung tối thiểu cho phép:

(i) Bay chờ 15 phút ở độ cao 450m (1500 feet) trên bề mặt sân bay, trong điều kiện tiêu chuẩn khi bay theo quy tắc bay bằng thiết bị (IFR) và không có sân bay dự bị cho sân bay đến; và

(ii) Ngay sau khi một động cơ hỏng hoặc khoang kín bị hở, dựa trên cơ sở tiêu thụ nhiên liệu khi xảy ra động cơ xung yếu hỏng trên đường bay, máy bay phải thực hiện:

(A) Giảm thấp độ cao nếu cần và bay đến một sân bay đủ tiêu chuẩn; và

(B) Bay chờ trên sân bay đó 15 phút ở độ cao 450m (1500 feet) trong điều kiện tiêu chuẩn; và

(C) Tiếp cận và hạ cánh;

(iii) Trừ khi lượng nhiên liệu bổ sung chỉ được yêu cầu nếu lượng nhiên liệu tối thiểu được xác định phù hợp từ điểm (2) đến điểm (5) khoản (a) của Phụ lục này không đủ cho những trường hợp cần thiết.

(7) Lượng nhiên liệu tăng cường do người chỉ huy máy bay quyết định.

(b) Phương thức chọn điểm quyết định: Nếu chính sách nhiên liệu của Người khai thác bao gồm việc lập kế hoạch cho sân bay đến qua điểm quyết định nằm trên đường bay, lượng nhiên liệu phải được nạp nhiều hơn như quy định nêu tại điểm (1) hoặc điểm (2) dưới đây.

(1) Tổng của:

(i) Nhiên liệu cho lăn;

(ii) Lượng nhiên liệu cho chặng bay tới sân bay đến, thông qua điểm quyết định;

(iii) Lượng nhiên liệu dự phòng cho chặng bay không ít hơn 5% lượng nhiên liệu tiêu thụ dự tính từ điểm quyết định đến sân bay hạ cánh;

(iv) Lượng nhiên liệu đến sân bay dự bị, nếu có sân bay dự bị cho sân bay hạ cánh;

(v) Lượng nhiên liệu bay chờ;

(vi) Lượng nhiên liệu bổ sung; và

(vii) Lượng nhiên liệu tăng cường theo yêu cầu của người chỉ huy máy bay;hoặc

(2) Tổng của:

(i) Nhiên liệu cho lăn;

(ii) Lượng nhiên liệu tiêu thụ dự tính từ sân bay đi tới sân bay dự bị thích hợp trên đường bay qua điểm quyết định;

(iii) Lượng nhiên liệu dự phòng cho chặng bay không ít hơn 3% lượng nhiên liệu tiêu thụ dự tính từ sân bay đi tới sân bay dự bị trên đường bay;

(iv) Lượng nhiên liệu bay chờ;

(v) Lượng nhiên liệu bổ sung; và

(vi) Lượng nhiên liệu tăng cường theo yêu cầu của người chỉ huy máy bay.

(c) Phương thức cho sân bay biệt lập: Nếu chính sách về nhiên liệu của Người khai thác bao gồm việc lập kế hoạch đối với sân bay biệt lập mà không có sân bay dự bị, thì lượng nhiên liệu tại thời điểm cất cánh phải bao gồm:

(1) Nhiên liệu cho lăn;

(2) Lượng nhiên liệu cho chặng bay;

(3) Lượng nhiên liệu dự phòng cho chặng bay được xác định trên đây;

(4) Lượng nhiên liệu bổ sung nếu có yêu cầu, nhưng không ít hơn:

(i) Đối với máy bay động cơ pistông, lượng nhiên liệu cho 45 phút bay + 15% thời gian bay dự tính cho bay bằng hoặc 2 giờ, chọn giá trị nào nhỏ hơn; hoặc

(ii) Đối với máy bay động cơ tuốc-bin, lượng nhiên liệu cho 2 giờ bay ở chế độ tiêu thụ bay bằng bình thường sau khi tới đỉnh sân bay đến, bao gồm cả lượng nhiên liệu bay chờ; và

(5) Lượng nhiên liệu tăng cường theo yêu cầu của người chỉ huy máy bay.

(d) Phương thức chọn điểm quyết định trước: Nếu chính sách về nhiên liệu của Người khai thác bao gồm việc lập kế hoạch tới sân bay dự bị cho sân bay đến mà khoảng cách giữa sân bay đến và sân bay dự bị đến chỉ cho phép thực hiện chuyến bay qua điểm quyết định trước của một trong những sân bay nói trên thì lượng nhiên liệu phải nhiều hơn lượng nhiên liệu quy định tại điểm (1) hoặc (2) nêu dưới đây:

(1) Tổng của:

(i) Nhiên liệu cho lăn;

(ii) Lượng nhiên liệu cho chặng bay từ sân bay đi tới sân bay đến, qua điểm quyết định trước;

(iii) Lượng nhiên liệu dự phòng cho chặng bay được xác định theo mục (3) điểm (a) nêu trên;

(iv) Lượng nhiên liệu bổ sung nếu có yêu cầu, nhưng không ít hơn:

(A) Đối với máy bay động cơ pít - tông, lượng nhiên liệu cho 45 phút bay + 15% thời gian bay dự tính cho bay bằng hoặc 2 giờ, chọn giá trị nào nhỏ hơn; hoặc

(B) Đối với máy bay động cơ tuốc-bin, lượng nhiên liệu cho 2 giờ bay ở chế độ tiêu thụ bay bằng bình thường sau khi tới đỉnh sân bay đến, bao gồm cả lượng nhiên liệu bay chờ; và

(v) Lượng nhiên liệu tăng cường theo yêu cầu của người chỉ huy máy bay; hoặc

(2) Tổng của:

(i) Nhiên liệu cho lăn

(ii) Lượng nhiên liệu cho chặng bay từ sân bay đi tới sân bay đến, qua điểm xác định trước;

(iii) Lượng nhiên liệu dự phòng cho chặng bay được xác định theo theo mục (3) điểm (a) nêu trên.

(iv) Lượng nhiên liệu bổ sung nếu có yêu cầu, nhưng không ít hơn:

(A) Đối với máy bay động cơ pít - tông, lượng nhiên liệu cho 45 phút bay; hoặc

(B) Đối với máy bay động cơ tuốc-bin, lượng nhiên liệu cho 30 phút bay với tốc độ bay chờ ở độ cao 450m (1500 feet) trên bề mặt sân bay ở điều kiện tiêu chuẩn; bao gồm cả lượng nhiên liệu bay chờ; và

(v) Lượng nhiên liệu tăng cường theo yêu cầu của người chỉ huy máy bay.

(e) Lượng nhiên liệu dự phòng cho chặng bay:

(1) Khi lập kế hoạch bay, tất cả các yếu tố có thể ảnh hưởng đến việc tiêu thụ nhiên liệu tới sân bay đến phải được xem xét trước. Do vậy, cần mang theo nhiên liệu dự phòng để sử dụng cho các trường hợp sau:

(i) Sai lệch so với số nhiên liệu tiêu thụ dự tính đối với từng máy bay cụ thể;

(ii) Sai lệch do điều kiện khí tượng dự báo; và

(iii) Sai lệch về đường bay và/hoặc mực bay/độ cao bay bằng dự tính.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.270: KIỂM TRA NHIÊN LIỆU TRONG KHI BAY

(a) Kiểm tra nhiên liệu trong khi bay:

(1) Người chỉ huy máy bay phải đảm bảo việc kiểm tra nhiên liệu trong khi bay được thực hiện một cách đều đặn. Phần nhiên liệu còn lại phải được ghi và ước tính để:

(i) So sánh lượng nhiên liệu tiêu hao thực tế với lượng dự tính;

(ii) Kiểm tra xem lượng nhiên liệu còn lại có đủ cho chuyến bay;

(iii) Xác định lượng nhiên liệu còn lại khi đến sân bay đến.

(2) Các số liệu khác về nhiên liệu có liên quan cũng phải được ghi lại.

(b) Quản lý nhiên liệu trong khi bay:

(1) Nếu sau khi kiểm tra nhiên liệu trong quá trình bay, lượng nhiên liệu còn lại theo ước tính đến sân bay đến ít hơn tổng của lượng nhiên liệu đến sân bay dự bị theo yêu cầu cộng với lượng nhiên liệu dự phòng, người chỉ huy máy bay phải tính đến các điều kiện không lưu và hoạt động tại sân bay đến, dọc theo tuyến đường đến sân bay dự bị và tại sân bay dự bị đến, khi quyết định tiến hành bay đến sân bay đến hoặc chuyển hướng tới sân bay dự bị để có thể hạ cánh với lượng nhiên liệu không ít hơn lượng nhiên liệu dự phòng.

(2) Khai thác bay đến sân bay biệt lập: Người chỉ huy máy bay phải xác định điểm cuối cùng có khả năng bay chuyển hướng đến bất kỳ sân bay dự bị nào trên đường bay. Trước khi đạt đến điểm này, người chỉ huy máy bay phải đánh giá lượng nhiên liệu dự tính để bay tới sân bay biệt lập, điều kiện thời tiết, điều kiện không lưu và hoạt động tại sân bay này và tại bất kỳ sân bay nào khác trên đường bay trước khi quyết định bay tiếp tới sân bay biệt lập hay chuyển hướng tới sân bay dự bị.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.433: LOẠI VÙNG TRỜI VÀ CÁC TIÊU CHUẨN KHÍ TƯỢNG TỐI THIỂU BAY BẰNG MẮT (VMC)

Loại vùng trời	**A (xem ghi chú 3) B C D E**	*F*	*G*
		Trên 900m (3000 feet) so với mực nước biển trung bình hoặc trên 300m (1000 feet) so với địa hình, chọn giá trị cao hơn	Bằng hoặc dưới 900m (3000 feet) so với mực nước biển trung bình hoặc 300m (1000 feet) so với địa hình, chọn giá trị cao hơn
Cự ly tới mây	1500m theo phương nằm ngang 300m (1000ft) theo phương thẳng đứng		Không có mây và nhìn rõ mặt đất
Tầm nhìn trong khi bay	8km tại và trên 3050m (10000ft) so với mực nước biển trung bình 5km dưới 3050 (10000 ft) so với mực nước biển trung bình		5km (xem ghi chú 2)

Ghi chú 1: Khi độ cao chuyển tiếp thấp hơn 3050m (10000 feet) so với mực nước biển trung bình AMSL, phải sử dụng mực bay FL100 thay cho 10 000 feet.

Ghi chú 2: Khi dịch vụ ATS phù hợp cho phép:

a) Tầm nhìn trong khi bay xuống đến 1500m có thể cho phép đối với các chuyến bay:

1. Với vận tốc mà trong điều kiện tầm nhìn hiện hành cho phép nhìn thấy rõ các tàu bay khác hoặc các chướng ngại vật một cách kịp thời để tránh va chạm; hoặc

2. Trong các điều kiện mà khả năng gặp phải tàu bay khác là rất thấp, ví dụ tại các khu vực có mật độ bay thấp, hoặc khai thác công việc trên không ở mực bay thấp.

b) Trực thăng có thể được khai thác khi tầm nhìn trong khi bay thấp hơn 1500m, nếu cơ động với vận tốc cho phép nhìn thấy rõ tàu bay khác hoặc các chướng ngại vật một cách kịp thời để tránh va chạm.

Ghi chú 3: Tiêu chuẩn VMC tối thiểu cho vùng trời loại A được nêu trong tài liệu hướng dẫn người lái và không ngụ ý chấp thuận các chuyến bay theo VFR trong vùng trời loại A.

Phần 11
KHAI THÁC HÀNG KHÔNG CHUNG PHỤC VỤ KINH TẾ, XÃ HỘI

CHƯƠNG A. KHÁI QUÁT CHUNG

11.001 ÁP DỤNG

11.003 CÁC ĐỊNH NGHĨA

11.005 CÁC TỪ VIẾT TẮT

CHƯƠNG B. KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

11.010 ÁP DỤNG

11.013 GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

11.015 ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

11.017 PHÊ CHUẨN, SỬA ĐỔI VÀ BỔ SUNG GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

11.020 CÁC YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

11.023 THỜI HẠN VÀ GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

11.025 QUY TẮC KHAI THÁC CHUNG

11.027 CÁC GIẤY PHÉP, GIẤY CHỨNG NHẬN MANG THEO TÀU BAY

11.030 HẠN CHẾ CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

11.033 PHƯƠNG THỨC PHUN, RẢI

11.035 PHUN THUỐC TRỪ SÂU, THUỐC BẢO VỆ THỰC VẬT

11.037 NHÂN SỰ

11.040 KHAI THÁC TRONG KHÔNG PHẬN KIỂM SOÁT CỦA MỘT SÂN BAY

11.043 KHAI THÁC TRÊN VÙNG ĐÔNG DÂN CƯ: KHÁI QUÁT CHUNG

11.045 KHAI THÁC TRÊN VÙNG ĐÔNG DÂN CƯ: NGƯỜI LÁI VÀ TÀU BAY

11.047 LƯU GIỮ VÀ XUẤT TRÌNH GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

11.050 CÁC HỒ SƠ: GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP THƯƠNG MẠI

11.053 THAY ĐỔI ĐỊA CHỈ

11.055 CHẤM DỨT VIỆC KHAI THÁC

CHƯƠNG C. TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

11.060 ÁP DỤNG

11.063 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

11.065 HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN

11.067 ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP HOẶC GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

11.070 PHÊ CHUẨN, SỬA ĐỔI VÀ BỔ SUNG GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

11.075 NHÂN SỰ

11.077 HIỆU LỰC VÀ GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

11.080 XUẤT TRÌNH, THU HỒI HOẶC TỪ BỎ GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

11.083 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC

11.085 NHỮNG NGƯỜI BAY THEO

11.087 HUẤN LUYỆN, HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ VÀ CÁC YÊU CẦU KIỂM TRA THÀNH VIÊN TỔ BAY

11.090 CÁC YÊU CẦU VỀ THÔNG SỐ CHUYẾN BAY

11.093 CẤU TRÚC VÀ THIẾT KẾ

11.095 CÁC GIỚI HẠN KHAI THÁC

11.097 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN BAY TRỰC THĂNG CẨU HÀNG

11.100 DẤU HIỆU VÀ CÁC NHÃN MÁC

11.103 GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

CHƯƠNG D. BAY KÉO TÀU LƯỢN

11.110 ÁP DỤNG

11.113 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

11.115 CÁC YÊU CẦU VỀ TÀU BAY

11.117 CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM VÀ HUẤN LUYỆN

CHƯƠNG E. BAY KÉO CỜ HIỆU

11.120 ÁP DỤNG

11.123 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

11.125 CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI TÀU BAY

11.127 CÁC YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN VÀ KINH NGHIỆM

11.130 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC

CHƯƠNG F. BAY KHAI THÁC QUAY PHIM, TRUYỀN HÌNH

11.140 ÁP DỤNG

11.143 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

11.145 YÊU CẦU VỀ TÀU BAY

11.147 CÁC YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN VÀ KINH NGHIỆM

11.150 CÁC YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

11.153 NỘI DỤNG TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC BAY QUAY PHIM VÀ TRUYỀN HÌNH

CHƯƠNG G. BAY QUAN SÁT

11.160 ÁP DỤNG

11.163 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

11.165 CÁC YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN VÀ KINH NGHIỆM

11.167 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC

CHƯƠNG H. KHAI THÁC ĐÁNH DẤU ĐÀN CÁ

11.170 ÁP DỤNG

11.173 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN HOẶC GIẤY PHÉP

11.175 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC

CHƯƠNG I. BAY BÁO CÁO GIAO THÔNG

11.180 ÁP DỤNG

11.183 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.043 KHAI THÁC TRÊN CÁC KHU VỰC ĐÔNG DÂN CƯ: QUY ĐỊNH CHUNG

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.113 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY KÉO TÀU LƯỢN

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.123 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY KÉO CỜ HIỆU

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.143 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY QUAY PHIM, TRUYỀN HÌNH

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.163 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY QUAN SÁT

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.173 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY ĐÁNH DẤU ĐÀN CÁ

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.183 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY BÁO CÁO GIAO THÔNG

CHƯƠNG A. KHÁI QUÁT CHUNG

11.001 ÁP DỤNG

(a) Phần này quy định các yêu cầu của Việt Nam đối với những Người khai thác và các loại hình khai thác liên quan đến phục vụ các lĩnh vực kinh tế, xã hội theo quy định của Phần này.

(b) Phần này áp dụng cho những tổ chức và cá nhân sử dụng tàu bay để thực hiện ở Việt Nam.

(c) Tất cả những người sử dụng tàu bay để ở Việt Nam phải tuân thủ các yêu cầu về đủ điều kiện bay và khai thác của các phần khác của Bộ quy chế an toàn hàng không này, ngoại trừ các yêu cầu của Phần này hoặc các yêu cầu bổ sung riêng biệt khác.

11.003 CÁC ĐỊNH NGHĨA

(a) Các từ viết tắt sau đây sẽ sử dụng trong Phần này:

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

(1) **Bay phục vụ kinh tế, xã hội:** là loại hình hoạt động hàng không chung phục vụ nông nghiệp, xây dựng, chụp ảnh, trắc địa, giám sát và tuần tra, tìm kiếm và cứu nạn, bay quảng cáo và các lĩnh vực kinh tế, xã hội khác;

(2) **Bay nhào lộn:** Một sự cố ý di chuyển, bất ngờ thay đổi thế bay của một tàu bay, một thế bay không bình thường, hoặc gia tốc (thay đổi tốc độ) không bình thường, nó không cần thiết đối với chuyến bay thông thường;

(3) **Cờ, băng rôn, khẩu hiệu:** Một dạng tấm quảng cáo được gắn bên ngoài máy bay và được kéo theo máy bay;

(4) **Khai thác tàu bay nông nghiệp:** Khai thác tàu bay cho các mục đích:

(i) Phun, rải bất kỳ thuốc bảo vệ thực vật nào;

(ii) Bón phân hoặc các hóa chất phục vụ cho cây trồng, nhân giống cây, hoặc thuốc trừ các cây không có lợi; hoặc

(iii) Bay gieo hạt, trồng rừng, bảo vệ rừng, nhưng không bao gồm phun thuốc trừ sâu.

(5) **Thuốc bảo vệ thực vật:** Bất kỳ chất hóa học hoặc hỗn hợp chất hóa học dùng cho mục đích:

(i) Ngăn cản, phá hủy, đẩy lùi, hoặc giảm nhẹ bất kỳ sâu bọ, động vật gặm nhấm, giun, nấm, và các dạng động thực vật khác hoặc vi rút, ngoại trừ các vi rút trong hoặc trên người hoặc động vật khác mà Việt Nam công bố là có hại; và

(ii) Sử dụng để điều chỉnh cây trồng, làm rụng lá hoặc làm khô.

(6) **Thùng (bộ phận) cẩu hàng của trực thăng:** Cấu hình để cẩu hàng ngoài bằng trực thăng:

(i) Hạng A - Bộ phận cẩu hàng ngoài gắn cố định vào trực thăng, không thể vứt bỏ, và không thể thả xuống thấp hơn càng của tàu bay, được sử dụng để vận chuyển hàng;

(ii) Hạng B - Bộ phận cẩu hàng treo ngoài trực thăng, có thể vứt bỏ được, và di chuyển tự do trên cạn hoặc dưới nước trong khi trực thăng hoạt động;

(iii) Hạng C - Bộ phận cẩu hàng treo ngoài trực thăng, chúng có thể vứt bỏ được, nhưng kéo lê trên (chạm với) mặt đất hoặc mặt nước trong khi trực thăng hoạt động;

(iv) Hạng D - Treo cẩu người bên ngoài từ trực thăng.

11.005 CÁC TỪ VIẾT TẮT

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

(1) AGL (Above Ground Level) - Mức cao phía trên mặt đất;

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

(3) IFR (Instrument Flight Rules) - Quy tắc bay bằng thiết bị.

CHƯƠNG B. KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

11.010 ÁP DỤNG

(a) Phần này quy định về:

(1) Khai thác tàu bay nông nghiệp ở Việt Nam; và

(2) Cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp thương mại và dùng riêng cho các hoạt động khai thác này.

11.013 GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

(a) Trừ khi được quy định tại khoản (d) của Điều này, không ai được tiến hành khai thác tàu bay nông nghiệp khi không có Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp theo quy định của Phần này.

(b) Một Người khai thác nếu phù hợp với các quy định của Chương này, thực hiện khai thác tàu bay nông nghiệp với loại trực thăng được trang bị thiết bị phục vụ (tưới, gieo hạt..) bên ngoài, không được coi như là đã được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

(c) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài theo quy định của Phần này có thể thực hiện khai thác tàu bay nông nghiệp chỉ liên quan tới tưới nước dập cháy rừng sử dụng trực thăng cẩu hàng ngoài.

11.015 ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

(a) Người khai thác tàu bay nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận phải gửi về Cục HKVN tối thiểu 60 ngày trước ngày dự kiến tiến hành công việc khai thác tàu bay nông nghiệp.

(b) Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người

đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác loại hình khai thác nông nghiệp trước đó; loại, kiểu tàu bay (trực thăng, cánh bằng); tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác.

(2) Bản sao các tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của tổ chức đề nghị (giấy phép thành lập hoặc Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh).

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM), bao gồm: hệ thống quản lý và giám sát và khai thác; chương trình an toàn bay và phòng ngừa tai nạn, chính sách khai thác chung của Người khai thác; phương thức khai thác tiêu chuẩn của loại tàu bay; thông tin về đường bay và sân bay; và chính sách huấn luyện; giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

(4) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác;

(5) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

(6) Bản sao hợp đồng bảo dưỡng giữa Người khai thác và các tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với quy định của Phần 11 Bộ quy chế an toàn hàng không, nếu Người khai thác không có tổ chức bảo dưỡng;

(7) Danh mục chủng loại và số lượng tàu bay dự kiến khai thác.

11.017 PHÊ CHUẨN, SỬA ĐỔI VÀ BỔ SUNG GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

(a) Trong thời hạn 10 ngày, kể từ khi nhận được hồ sơ của người đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác tàu bay nông nghiệp, Cục HKVN sẽ thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian phê chuẩn khai thác tàu bay nông nghiệp sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

(b) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN thực hiện việc kiểm tra nội dung các tài liệu và phối hợp với Người khai thác tàu bay để xây dựng kế hoạch kiểm tra thực tế.

(c) Trong thời hạn 30 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp.

(d) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp có thể được sửa đổi, bổ sung:

(1) Cục HKVN sẽ xem xét theo luật và các quy chế hiện hành; hoặc

(2) Dựa trên đơn đề nghị của Người khai thác.

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

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

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

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

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

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

(i) Cục HKVN phê chuẩn yêu cầu sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp nếu xác định khả năng đảm bảo an toàn trong hàng không thương mại và công cộng.

(j) Trong vòng 30 ngày, sau khi nhận được thông báo từ chối sửa đổi, bổ sung, Người khai thác có thể đề nghị Cục HKVN xem xét lại thông báo từ chối.

11.020 CÁC YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

(a) Quy định chung:

(1) Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp cho người đề nghị phù hợp với các quy định về Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp của Chương này;

(2) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp bao gồm các loại phân bón, hóa chất, thuốc bảo vệ thực vật được phép sử dụng.

(b) Người lái:

(1) Người lái tàu bay phải có giấy phép lái tàu bay của Việt Nam còn hiệu lực, phù hợp với loại hình khai thác và loại tàu bay được sử dụng;

(2) Người khai thác tàu bay nông nghiệp thương mại phải có giấy phép hoặc có ít nhất một người lái có giấy phép lái tàu bay thương mại hoặc vận tải hàng không còn hiệu lực được cấp bởi Cục HKVN liên quan tới tàu bay sử dụng khai thác.

(c) Tàu bay: Người đề nghị phải có ít nhất 1 tàu bay có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực để phục vụ cho khai thác nông nghiệp.

(d) Khả năng hiểu biết và kiểm tra kỹ năng: Người đề nghị phải đưa ra các hiểu biết và kỹ năng phù hợp để khai thác tàu bay nông nghiệp.

(1) Trình độ hiểu biết:

(i) Các bước thực hiện trước khi bắt đầu khai thác, bao gồm bề mặt, địa hình khu vực làm việc;

(ii) Quy trình xử lý an toàn của các chất bảo vệ thực vật và xử lý các bình chứa chất bảo vệ thực vật thải ra;

(iii) Các ảnh hưởng chung của thuốc trừ sâu và chất hóa học nông nghiệp đối với cây trồng, động vật và con người, và các phương thức phòng ngừa khi sử dụng thuốc trừ sâu và các chất hóa học;

(iv) Triệu chứng chính của người bị nhiễm thuốc trừ sâu, giới hạn nguy hiểm, và nơi kiểm soát chất độc;

(v) Tính năng và giới hạn khai thác của tàu bay sử dụng;

(vi) Các quy trình áp dụng và quy trình an toàn bay.

(2) Kỹ năng khi di chuyển, bằng chứng trọng lượng cất cánh tối đa của tàu bay được cấp chứng chỉ, hoặc trọng lượng tải tối đa cho phép.

(i) Đường băng ngắn và cất cánh đường băng ngắn (chỉ áp dụng cho tàu bay và tàu bay gyrô);

(ii) Tiếp cận tới vùng làm việc;

(iii) Cải bằng;

(iv) Bay thẳng theo vệt;

(v) Tiến trước và quay vòng;

(vi) Giảm tốc nhanh chóng (dừng lại nhanh) chỉ đối với trực thăng.

11.023 THỜI HẠN VÀ GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp có hiệu lực 24 tháng trừ khi bị hủy bỏ, đình chỉ hoặc thu hồi. Người khai thác nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp

gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN tối thiểu 30 ngày trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận, hồ sơ đề nghị gia hạn bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp. bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay (trực thăng, cánh bằng); tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

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

(b) Trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ khi nhận được công văn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận khai thác tàu bay nông nghiệp, Cục HKVN sẽ thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của công văn và các dữ liệu khai thác tàu bay nông nghiệp của 24 tháng trước đó và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian phê chuẩn khai thác tàu bay nông nghiệp sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

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

(d) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ khi thống nhất kế hoạch thực hiện công việc kiểm tra tài liệu, kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian gia hạn Giấy chứng nhận khai thác tàu bay nông nghiệp.

11.025 QUY TẮC KHAI THÁC CHUNG

(a) Điều này quy định quy tắc áp dụng đối với tổ chức, cá nhân và tàu bay sử dụng trong khai thác phục vụ nông nghiệp theo quy định của Phần này, ngoại trừ quy định tại khoản (c) của Điều này.

(b) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp có thể thực hiện các sai lệch trong khai thác so với Phần 10 mà không nhất thiết phải có nhân nhượng từ nhà chức trách hàng không khi thực hiện các công việc hàng không liên quan đến nông nghiệp, bay làm vườn và bảo tồn rừng theo các quy định của Chương này.

(c) Quy tắc khai thác của Chương này áp dụng cho người có Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài thực hiện khai thác tàu bay nông nghiệp chỉ liên quan đến xả nước dập cháy rừng bằng trực thăng cẩu hàng ngoài.

(d) Trong trường hợp hoàn toàn tuân thủ với Chương này, Người khai thác có thể thực hiện khai thác nông nghiệp với tàu bay cánh quay có thiết bị gieo hạt nằm bên ngoài mà không nhất thiết phải có Giấy chứng nhận khai thác do Cục HKVN đã quy định.

11.027 CÁC GIẤY PHÉP, GIẤY CHỨNG NHẬN MANG THEO TÀU BAY

(a) Không ai được phép khai thác tàu bay trừ khi có bản sao Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp được mang theo tàu bay.

(b) Bản gốc của Giấy chứng nhận đăng ký, Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, Giấy chứng nhận vô tuyến điện và Giấy chứng nhận tiếng ồn của tàu bay phải mang theo tàu bay và sẵn sàng cung cấp cho công tác kiểm tra khi được yêu cầu.

11.030 HẠN CHẾ CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

(a) Không ai được phép thực hiện khai thác một tàu bay nông nghiệp theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp do Cục HKVN cấp:

(1) Với mục đích thuê hoặc cho thuê;

(2) Trên một vùng đông dân cư; hoặc

(3) Trên bất kỳ khu vực riêng nào trừ khi người đó là người sở hữu hoặc có quyền sử dụng khu vực đó theo luật định.

11.033 PHƯƠNG THỨC PHUN, RẢI

(a) Không ai được phép phun, rải bất kỳ các chất hoặc hóa chất gây nguy hiểm cho người và tài sản phía dưới.

11.035 PHUN THUỐC TRỪ SÂU, THUỐC BẢO VỆ THỰC VẬT

(a) Ngoại trừ quy định tại khoản (b) của Điều này, người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp không được phun bất kỳ loại thuốc bảo vệ thực vật:

(1) Trái với mục đích đã đăng ký;

(2) Trái với các chỉ dẫn an toàn hoặc giới hạn sử dụng ghi trên nhãn; hoặc

(3) Trái với các quy định của Việt Nam.

(b) Khoản này không áp dụng đối với mục đích thí nghiệm việc phun, rải thuốc bảo vệ thực vật:

(1) Dưới sự giám sát của cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam thực hiện nghiên cứu thuốc bảo vệ thực vật; hoặc

(2) Được Việt Nam cho phép.

11.037 NHÂN SỰ

(a) Cung cấp thông tin: Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp phải đảm bảo rằng mọi nhân viên làm việc trong tổ chức của mình phải biết rõ nhiệm vụ và trách nhiệm của họ.

(b) Người giám sát: Không ai được phép giám sát Người khai thác tàu bay nông nghiệp trừ khi người đó có hiểu biết và kỹ năng phù hợp với các yêu cầu của Chương này.

(c) Người chỉ huy tàu bay: Không ai được phép thực hiện công việc của người chỉ huy tàu bay được khai thác theo quy định của Chương này trừ khi người lái đó:

(1) Có giấy phép lái tàu bay và năng định được miêu tả trong Chương này phù hợp với loại hình khai thác thực hiện; hoặc

(2) Chứng minh đầy đủ cho người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp đang thực hiện khai thác, hoặc cho người giám sát do người có Giấy chứng nhận khai thác tàu bay nông nghiệp chỉ định về trình độ và kỹ năng phù hợp với các yêu cầu của Chương này.

11.040 KHAI THÁC TRONG KHÔNG PHẬN KIỂM SOÁT CỦA MỘT SÂN BAY

(a) Ngoại trừ các chuyến bay đi đến và xuất phát từ vùng phun rải thuốc, không ai được phép khai thác một tàu bay trong phạm vi đường biên bao quanh diện tích bề mặt của không phận loại D quy định của một sân bay cụ thể trừ khi có giấy phép khai thác do cơ quan kiểm soát không lưu phụ trách khu vực sân bay đó cấp.

(b) Không ai được phép khai thác tàu bay trong điều kiện thời tiết dưới mức tối thiểu quy định cho phương thức bay bằng mắt (VFR) trong phạm vi đường biên bao quanh diện tích bề mặt của không phận loại E chiếu lên trên từ mặt đất trừ khi có giấy phép khai thác do cơ quan kiểm soát không lưu phụ trách khu vực sân bay đó cấp.

11.043 KHAI THÁC TRÊN VÙNG ĐÔNG DÂN CƯ: KHÁI QUÁT CHUNG

(a) Người được cấp Giấy chứng nhận có thể hoạt động hoặc cho phép một tàu bay hoạt động trên vùng trời của khu vực đông dân cư ở độ cao yêu cầu, nếu việc khai thác được thực hiện trên nguyên tắc:

(1) Đảm bảo an toàn tối đa cho người và tài sản trên mặt đất của khu vực đó và phù hợp với hoạt động khai thác; và

(2) Phải trình Cục HKVN phê chuẩn kế hoạch bay cho mỗi lần khai thác, bao gồm:

(i) Sơ đồ tĩnh không liên quan tới khu vực khai thác;

(ii) Khả năng hạ cánh khẩn cấp của tàu bay được sử dụng; và

(iii) Bất kỳ sự phối hợp cần thiết với cơ quan kiểm soát không lưu.

(b) Người được cấp Giấy chứng nhận phải đảm bảo rằng tất các tàu bay khai thác đã thực hiện đúng như các quy định liên quan.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.043 quy định chung về khai thác trên khu vực đông dân cư.

11.045 KHAI THÁC TRÊN VÙNG ĐÔNG DÂN CƯ: NGƯỜI LÁI VÀ TÀU BAY

(a) Người chỉ huy tàu bay khi khai thác trên khu vực đông dân cư phải có ít nhất:

(1) 25 giờ bay là chỉ huy tàu bay thực hiện trên tàu bay cơ bản;

(2) 100 giờ bay kinh nghiệm như người chỉ huy tàu bay thực hiện công việc phun hóa chất cho nông nghiệp.

(b) Tàu bay:

(1) Ngoại trừ trực thăng, mỗi tàu bay phải có khả năng vứt bỏ ít nhất một nửa khối lượng hóa chất nông nghiệp trong vòng 45 giây. Nếu tàu bay được trang bị thiết bị để vứt bỏ thùng hoặc thiết bị rót hóa chất thì những thiết bị đó có bộ phận khóa, chốt để ngăn ngừa việc vứt bỏ ngoài ý muốn của tổ bay.

11.047 LƯU GIỮ VÀ XUẤT TRÌNH GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP

(a) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp phải cất giữ Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp ở căn cứ chính và phải xuất trình cho đoàn kiểm tra của Cục HKVN và các cơ quan có thẩm quyền khi được yêu cầu.

11.050 CÁC HỒ SƠ: GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY NÔNG NGHIỆP THƯƠNG MẠI

(a) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp phải duy trì và cất giữ tại căn cứ chính các hồ sơ sau đây:

(1) Tên và địa chỉ của mỗi người được cung cấp dịch vụ tàu bay nông nghiệp;

(2) Thời gian phục vụ;

(3) Tên và số lượng hóa chất được rải (phun) cho mỗi lần thực hiện; và

(4) Tên, địa chỉ và số giấy phép của người lái được sử dụng trong khai thác tàu bay nông nghiệp chứng minh tại thời điểm đó người lái đáp ứng các yêu cầu về trình độ và kỹ năng theo quy định của Chương này.

(b) Các hồ sơ quy định tại Điều này phải được lưu giữ ít nhất 12 tháng.

11.053 THAY ĐỔI ĐỊA CHỈ

(a) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp phải thông báo chi tiết bằng văn bản cho Cục HKVN về bất kỳ thay đổi nào liên quan tới địa chỉ hoặc căn cứ khai thác chính của mình.

11.055 CHẤM DỨT VIỆC KHAI THÁC

(a) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay nông nghiệp phải nộp lại Giấy chứng nhận cho Cục HKVN sau khi chấm dứt việc khai thác.

CHƯƠNG C. TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

11.060 ÁP DỤNG

(a) Chương này quy định:

(1) Trình tự, thủ tục cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho trực thăng được sử dụng trong khai thác cẩu hàng ngoài;

(2) Các quy định về khai thác và Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài ở Việt Nam.

(b) Quy định về Giấy chứng nhận của Phần này không áp dụng đối với:

(1) Nhà chế tạo trực thăng khi phát triển bộ phận cẩu hàng ngoài;

(2) Việc khai thác được thực hiện bởi người đã đáp ứng đầy đủ các quy định phù hợp với việc cấp Giấy chứng nhận hoặc ủy quyền trong Phần này;

(3) Các chuyến bay huấn luyện được thực hiện chuẩn bị cho việc kiểm chứng phù hợp các quy định của Phần này; hoặc

(4) Chính quyền địa phương hoặc chính phủ tiến hành khai thác với tàu bay công vụ.

(c) Theo quy định của Phần này, một người không phải là thành viên tổ bay có nhiệm vụ liên quan đến việc khai thác cẩu hàng ngoài có thể được tham gia chuyến bay trên loại trực thăng cẩu hàng ngoài được phê chuẩn là hạng D.

11.063 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Không ai được phép tiến hành các loại hình khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài mà không có Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài do Cục HKVN cấp phù hợp với các quy định của Phần này.

11.065 HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Trừ khi dừng hoạt động sớm, bị hủy bỏ, hoặc thu hồi, Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

11.067 ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP HOẶC GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

(a) Người khai thác nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận gửi về Cục HKVN tối thiểu 60 ngày trước ngày dự kiến tiến hành công việc khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

(b) Hồ sơ công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài được làm theo mẫu, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao

dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại trực thăng được sử dụng; thông tin kỹ thuật và tính năng của thiết bị cẩu hàng ngoài, phương thức lắp đặt thiết bị; tài liệu khai thác trực thăng liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Bản sao các tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của tổ chức đề nghị (giấy phép thành lập, Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh);

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

(5) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác;

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

(7) Danh mục chủng loại và số lượng tàu bay dự kiến khai thác.

11.070 PHÊ CHUẨN, SỬA ĐỔI VÀ BỔ SUNG GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

(a) Trong thời hạn 10 ngày, kể từ khi nhận được hồ sơ của người đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài, Cục HKVN sẽ thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian phê chuẩn khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

(b) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN thực hiện việc kiểm tra nội dung các tài liệu và phối hợp với Người khai thác tàu bay để xây dựng kế hoạch kiểm tra thực tế.

(c) Trong thời hạn 30 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

(d) Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài có thể được sửa đổi, bổ sung trong các trường hợp:

(1) Liên quan đến an toàn trong khai thác và lợi ích công cộng đòi hỏi phải sửa đổi; hoặc.

(2) Người có AOC đề nghị sửa đổi, và Cục HKVN nhận thấy vấn đề an toàn trong khai thác và lợi ích công cộng cho phép sửa đổi.

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

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

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

(f) Trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ khi nhận được hồ sơ của người đề nghị bổ sung, sửa đổi Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài, Cục HKVN có trách nhiệm kiểm tra hồ sơ và đánh giá nội dung kê khai trong hồ sơ đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian sửa đổi Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

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

(h) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN phê chuẩn sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian phê chuẩn sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

(i) Trong vòng 30 ngày, sau khi nhận được thông báo từ chối sửa đổi, bổ sung, Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài có thể đề nghị Cục HKVN xem xét lại thông báo từ chối sau khi khắc phục khuyến cáo của Cục HKVN. Trong thời hạn 03 ngày làm việc, Cục HKVN xem xét phê chuẩn sửa đổi, bổ sung giấy chứng nhận Người khai thác.

(j) Khi có thay đổi về số lượng, chủng loại tàu bay trực thăng sử dụng cho việc cẩu hàng ngoài đối với phạm vi của Giấy chứng nhận, người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài phải thực hiện đề nghị sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu ngoài theo quy định của Phần này.

11.073 TRỰC THĂNG

(a) Người đề nghị phải có sử dụng ít nhất một tàu bay trực thăng có:

(1) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay theo quy định, và phù hợp các yêu cầu liên quan đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được quy định trong Bộ quy chế an toàn hàng

không này và các quy định bổ sung đối với trực thăng cẩu hàng ngoài được quy định trong Phần này;

(2) Tuân thủ các ủy quyền được yêu cầu theo Giấy chứng nhận được cấp theo Chương này áp dụng cho trực thăng cẩu hàng ngoài; và

(3) Có một tiêu chuẩn phù hợp hoặc Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay loại có giới hạn.

11.075 NHÂN SỰ

(a) Người đề nghị phải có hoặc sẵn sàng đáp ứng ít nhất một người có giấy phép lái tàu bay thương mại hoặc vận tải hàng không do Cục HKVN cấp với năng định phù hợp với loại trực thăng được sử dụng.

(b) Người đề nghị phải chỉ định một người lái phụ trách đội tàu bay trực thăng khai thác cẩu hàng ngoài.

(c) Người đề nghị có thể chỉ định một người lái có trình độ phù hợp để thay thế người phụ trách đội tàu bay trực thăng khi người phụ trách vắng mặt.

(d) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài phải báo cáo bất kỳ sự thay đổi khi chỉ định người phụ trách và người thay thế ngay lập tức cho Cục HKVN.

(e) Người phụ trách đội tàu bay trực thăng cẩu ngoài phải đạt được trình độ và kỹ năng phù hợp với loại hình khai thác được quy định tại Chương này trong vòng 30 ngày; trong trường hợp không đáp ứng được yêu cầu về trình độ và kỹ năng, Người khai thác phải chấm dứt việc khai thác theo Giấy chứng nhận đã được Cục HKVN cấp.

11.077 HIỆU LỰC VÀ GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài sẽ có hiệu lực 24 tháng trừ khi bị hủy bỏ, đình chỉ hoặc thu hồi. Người khai thác nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận gửi về Cục HKVN tối thiểu 30 ngày trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận, bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay trực thăng; tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Báo cáo về những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

(b) Trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ khi nhận được công văn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài, Cục HKVN sẽ thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của công văn và các dữ liệu khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài của 24 tháng trước đó và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian phê chuẩn khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

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

(d) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ khi thống nhất kế hoạch thực hiện công việc kiểm tra tài liệu, kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian gia hạn Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

11.080 XUẤT TRÌNH, THU HỒI HOẶC TỪ BỎ GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TRỰC THĂNG CẨU HÀNG NGOÀI

(a) Người thực hiện khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài phải mang theo bản sao Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài trên mỗi trực thăng trong khi khai thác.

(b) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài phải nộp lại Giấy chứng nhận này cho Cục HKVN nếu:

(1) Cục HKVN đình chỉ hoặc thu hồi Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài; hoặc

(2) Người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài không tiếp tục khai thác và không tiếp tục khai thác loại trong vòng 2 năm.

11.083 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC

(a) Không ai có thể thực hiện khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài nếu không có tài liệu hướng dẫn bay trực thăng/trực thăng cẩu hàng ngoài theo quy định của Phần này.

(b) Không ai có thể thực hiện khai thác tàu bay cẩu hàng ngoài trừ khi:

(1) Trực thăng phù hợp với các quy định của Phần này; và

(2) Trực thăng/trực thăng cẩu hàng ngoài được phê chuẩn theo Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài.

(c) Trước khi Người khai thác trực thăng với cấu hình cẩu hàng ngoài khác cơ bản với cấu hình của người sử dụng trước đó với cùng kiểu trực thăng (mặc dù không cùng loại trực thăng/trực thăng cẩu hàng ngoài), người đó phải thực hiện theo mẫu mà mẫu đó không gây nguy hiểm cho con người và tài sản dưới mặt đất, như theo các kiểm tra khai thác bay của Cục HKVN cho loại trực thăng/trực thăng cẩu hàng ngoài phù hợp:

(1) Trọng lượng của trực thăng/trực thăng cẩu hàng ngoài và trọng tâm trong giới hạn phê chuẩn, bộ phận cẩu hàng ngoài được bảo hiểm chặt và bộ phận đó không cản trở các thiết bị được lắp để loại bỏ trong trường hợp khẩn cấp;

(2) Tạo sự nâng ban đầu và đảm bảo rằng khả năng kiểm soát theo ý muốn;

(3) Trong khi treo, đảm bảo rằng hướng điều khiển phù hợp;

(4) Tốc độ bay về phía trước để đảm bảo rằng tư thế không bị va chạm (dù trực thăng hay hàng cẩu ngoài) trong trường hợp trực thăng mất điều khiển hoặc trường hợp nguy hiểm khác;

(5) Trong khi bay về phía trước, kiểm tra độ dao động nguy hiểm của hàng cẩu ngoài, nhưng nếu người lái không nhìn thấy hàng cẩu ngoài, thành viên tổ bay khác hoặc người dưới mặt đất đảm bảo việc kiểm tra này và báo cho người lái;

(6) Tăng tốc về phía trước và xác định tốc độ bay sao cho không bị dao động nguy hiểm hoặc xảy ra các hiện tượng khí động nguy hiểm.

(d) Mặc dù các quy định của phần 10, người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài có thể tiến hành khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài trên khu vực đông đúc nếu các khai thác thực hiện đó không gây nguy hiểm cho con người và tài sản ở dưới và phù hợp với các quy định sau:

(1) Người khai thác phải trình bày bản kế hoạch cho mỗi loại khai thác và được Cục HKVN phê chuẩn;

Ghi chú: Kế hoạch phải bao gồm văn bản đồng ý của cơ quan địa phương có thẩm quyền đảm bảo việc sơ tán người không được phép vào khu vực mà hoạt động cẩu ngoài sẽ được thực hiện, phối hợp với cơ quan kiểm soát không lưu, trong trường hợp cần thiết, và bản đồ chi tiết nêu rõ các đường bay và độ cao bay.

(2) Mỗi chuyến bay phải thực hiện ở một độ cao và hành trình cho phép loại bỏ bộ phận cẩu hàng ngoài, và trực thăng hạ cánh được trong trường hợp khẩn cấp mà không gây nguy hiểm cho con người và tài sản ở dưới.

(e) Mặc dù các quy định của Phần 10, và ngoại trừ các quy định của Phần này, người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài có thể thực hiện khai thác cẩu hàng ngoài, bao gồm tiếp cận, khởi hành và di chuyển đến vị trí cẩu hàng cần thiết để hoạt động, độ cao dưới 500 feet so với bề mặt và gần 500 feet so với người, phương tiện và nhà cửa, nếu các khai thác thực hiện không gây ra một nguy hiểm nào đối với con người và tải sản bên dưới.

(f) Không ai được thực hiện khai thác cẩu hàng ngoài theo quy tắc IFR trừ khi được Cục HKVN phê chuẩn riêng biệt.

11.085 NHỮNG NGƯỜI BAY THEO

(a) Không người được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài nào được phép cho người đi theo trực thăng khai thác cẩu hàng ngoài trừ khi người đó:

(1) Là thành viên tổ lái;

(2) Là học viên bay;

(3) Thực hiện một chức năng đặc biệt trong khai thác cẩu hàng ngoài; hoặc

(4) Cần thiết để hoàn thành công việc liên quan trực tiếp tới khai thác đó.

(b) PIC phải đảm bảo rằng tất cả những người đó được trao đổi về tất cả các phương thức thích hợp để hoạt động (bao gồm phương thức bình thường, phương thức bất thường, phương thức khẩn cấp) và các thiết bị được sử dụng trong khai thác cẩu hàng ngoài trước khi cất cánh.

11.087 HUẤN LUYỆN, HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ VÀ CÁC YÊU CẦU KIỂM TRA THÀNH VIÊN TỔ BAY

(a) Không ai được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác trực thăng cẩu ngoài và không ai được phép phục vụ như một người lái trực thăng cẩu hàng ngoài trừ khi người đó:

(1) Chứng minh với Cục HKVN về sự hiểu biết và kỹ năng về trực thăng/trực thăng cẩu hàng ngoài;

(2) Có thư xác nhận hoặc có nhật ký bay ghi chép kinh nghiệm bay cẩu ngoài phù hợp với điểm (1), khoản (a) của Điều này.

(b) Không Người khai thác nào có thể sử dụng, không ai được phục vụ như một thành viên tổ bay hoặc những Người khai thác khác trong khai thác hạng D trừ khi trong vòng không quá 12 tháng theo lịch người đó hoàn thành khóa huấn luyện ban đầu được phê chuẩn hoặc đã tham gia chương trình huấn luyện định kỳ.

(c) Quy định tại khoản (b) của Điều này không áp dụng đối với người lái đã thực hiện khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài trên cùng một kiểu loại tàu bay trực thăng trong vòng 12 tháng trước đó.

11.090 CÁC YÊU CẦU VỀ THÔNG SỐ CHUYẾN BAY

(a) Người đề nghị phải chứng minh cho Cục HKVN bằng cách thực hiện bay kiểm chứng để chứng minh việc trực thăng cẩu hàng ngoài có các thông số phù hợp, trừ khi khai thác bay kiểm chứng đã được thực hiện trước đó và các thông số của trực thăng cẩu hàng ngoài đã phù hợp. Đối với mục đích kiểm chứng, trọng lượng hàng cẩu ngoài (bao gồm cả bộ phận cẩu hàng) là tối đa theo quy định cho phép.

(b) Trực thăng cẩu hàng ngoài hạng A: Khai thác bay kiểm chứng phải bao gồm ít nhất các di chuyển sau đây:

(1) Cất, hạ cánh;

(2) Kiểm chứng điều khiển hướng thích hợp trong khi treo;

(3) Tăng tốc từ trạng thái treo;

(4) Bay ngang ở tốc độ tối đa đề nghị cho phép.

(c) Trực thăng cẩu hàng ngoài hạng B và D: Khai thác bay kiểm chứng phải bao gồm ít nhất các di chuyển sau đây:

(1) Móc hàng;

(2) Kiểm chứng điều khiển hướng thích hợp trong khi treo;

(3) Tăng tốc từ trạng thái treo;

(4) Bay ngang ở tốc độ tối đa đề nghị cho phép;

(5) Kiểm chứng khai thác thiết bị nâng tương ứng;

(6) Di chuyển hàng vào vị trí và thả hàng, theo điều kiện khai thác có thể bằng cách điều khiển thiết bị thả hàng nhanh được lắp trên trực thăng.

(d) Trực thăng cẩu hàng ngoài hạng C: Đối với trực thăng cẩu hàng ngoài loại C được sử dụng dây chằng buộc, cáp, hoặc các khai thác tương tự, bay kiểm chứng khai thác phải bao gồm các di chuyển, thích hợp quy định tại khoản (c) của Điều này.

11.093 CẤU TRÚC VÀ THIẾT KẾ

(a) Bộ phận gắn hàng ngoài: Mỗi bộ phận gắn hàng ngoài phải được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Thiết bị thả hàng nhanh: Mỗi thiết bị vứt bỏ nhanh phải được Cục HKVN phê chuẩn.

(c) Trọng tải và trọng tâm:

(1) Trọng tải: Tổng trọng tải của trực thăng cẩu hàng ngoài phải không vượt quá tổng trọng tải được phê chuẩn cho trực thăng khi phê chuẩn Giấy chứng nhận loại;

(2) Trọng tâm: Vị trí trọng tâm trong tất cả các điều kiện cẩu hàng ngoài phải nằm trong phạm vi cho phép của trực thăng phù hợp với phê chuẩn Giấy chứng nhận loại.

11.095 CÁC GIỚI HẠN KHAI THÁC

(a) Ngoài các giới hạn nêu trong tài liệu hướng dẫn bay trực thăng được phê chuẩn, và bất kỳ các giới hạn khác của Cục HKVN, Người khai thác phải ban hành ít nhất các giới hạn sau đây và ghi trong tài liệu hướng dẫn bay trực thăng cẩu hàng đối với khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài:

(1) Trực thăng cẩu hàng ngoài có thể chỉ được khai thác trong phạm vi các trọng tải và trọng tâm được quy định tại Chương này;

(2) Trực thăng cẩu hàng ngoài có thể không được khai thác với trọng lượng tải cẩu ngoài vượt quá giới hạn được sử dụng phù hợp với các quy định của Chương này;

(3) Trực thăng cẩu hàng ngoài có thể không được khai thác ở các tốc độ lớn hơn quy định cho phép tại Chương này;

(4) Không ai có thể thực hiện khai thác cẩu hàng ngoài theo quy định tại Phần này với một loại trực thăng được cấp Giấy chứng nhận loại bị giới hạn hoạt động trên khu vực dân cư đông đúc, khu vực đường bay dày đặc hoặc gần khu vực đông đúc của sân bay;

(5) Trực thăng cẩu hàng ngoài hạng D chỉ có thể được thực hiện theo các quy định sau đây:

(i) Trực thăng sử dụng phải có Giấy chứng nhận loại theo loại vận tải hạng A đối với trọng tải khai thác và khả năng treo với một động cơ không hoạt động ở tải trong khai thác và ở độ cao đó;

(ii) Trực thăng phải được trang bị cho phép liên lạc vô tuyến nội bộ các thành viên tổ bay được yêu cầu;

(iii) Thiết bị nâng người phải được Cục HKVN phê chuẩn;

(iv) Thiết bị nâng phải có thể vứt bỏ trong trường hợp khẩn cấp bằng 2 hành động độc lập.

11.097 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN BAY TRỰC THĂNG CẨU HÀNG

(a) Người đề nghị phải chuẩn bị một tài liệu hướng dẫn bay trực thăng cẩu hàng và nộp cho Cục HKVN phê chuẩn. Giới hạn độ cao, tốc độ, dữ liệu đường bao không được liệt kê là các giới hạn khai thác. Tài liệu hướng dẫn phải có:

(1) Các giới hạn khai thác, các phương thức khai thác (bình thường, khẩn nguy), tính năng và các thông tin khác theo quy định của Chương này;

(2) Hạng trực thăng cẩu hàng đã có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được kiểm chứng theo Chương này; và

(3) Trong thông tin các phần của tài liệu hướng dẫn bay trực thăng cẩu hàng:

(i) Thông tin bất kỳ về các tính năng riêng biệt khi khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài;

(ii) Các biện pháp phòng ngừa đối với vấn đề ổn định điện cho trực thăng cẩu hàng hạng B, C và D;

(iii) Bất kỳ các thông tin quan trọng khác đối với an toàn khai thác cẩu hàng ngoài.

11.100 DẤU HIỆU VÀ CÁC NHÃN MÁC

(a) Các dấu hiệu và nhãn mác dưới đây phải được hiển thị rõ ràng và phải đảm bảo nó không dễ dàng bị xóa, bị biến dạng hoặc bị tối mờ:

(1) Nhãn mác (được hiển thị trong buồng lái hoặc buồng hàng) thể hiện hạng trực thăng cẩu hàng ngoài và giới hạn được phê chuẩn cho trực thăng đó;

(2) Nhãn mác, dấu hiệu, hoặc bản hướng dẫn (được hiển thị gần bộ phận gắn cẩu hàng ngoài) thể hiện tải cẩu hàng tối đa được phê chuẩn.

11.103 GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Người khai thác được cấp Giấy chứng nhận khai thác trực thăng cẩu hàng ngoài phải có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực cho mỗi loại trực thăng và danh mục số đăng ký được kèm theo Giấy chứng nhận, khi trực thăng tiến hành thực hiện khai thác theo quy định của Phần này.

CHƯƠNG D. BAY KÉO TÀU LƯỢN

11.110 ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng cho các khai thác liên quan đến kéo tàu lượn bằng tàu bay.

11.113 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Không ai được hoạt động như một người lái kéo tàu lượn trừ khi người đó có ít nhất một giấy phép người lái dùng riêng với năng định cho tàu bay kéo.

(b) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận cho người đề nghị phù hợp với các quy định của Chương này trong vòng 30 ngày kể từ khi nhận được công văn đề nghị sau khi kiểm tra việc tuân thủ các quy định về cấp Giấy chứng nhận kéo tàu lượn được quy định tại Chương này.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.113 để có chi tiết về thủ tục cấp Giấy chứng nhận bay kéo tàu lượn.

11.115 CÁC YÊU CẦU VỀ TÀU BAY

(a) Không ai có thể khai thác một tàu bay kéo một tàu lượn trừ khi tàu bay được trang bị thiết bị kéo và hệ thống vứt bỏ phù hợp với tiêu chuẩn đủ điều kiện bay.

11.117 CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM VÀ HUẤN LUYỆN

(a) Không ai có thể hoạt động như một người lái kéo tàu lượn trừ khi người đó:

(1) Có ít nhất 100 giờ là chỉ huy tàu bay với cùng loại, hạng tàu bay, nếu đề nghị như một tàu bay kéo;

(2) Được huấn luyện và chứng thực về huấn luyện đối với:

(i) Các kỹ thuật và các quy trình cơ bản để an toàn khi kéo tàu lượn, bao gồm các giới hạn tốc độ.

(ii) Các quy trình khẩn nguy;

(iii) Các tín hiệu được sử dụng; và

(iv) Góc lượn lớn nhất.

(3) Ngoại trừ quy định tại khoản (b) của Điều này, đã hoàn thành và có bằng chứng ít nhất 3 chuyến bay đơn điều khiển bằng tàu một tàu bay kéo tàu lượn hoặc phương thức bay kéo tàu lượn mô phỏng cùng với một người lái phù hợp với các yêu cầu của Điều này; và

(4) Trong vòng không quá 12 tháng phải:

i) Thực hiện ít nhất 3 lần kéo tàu lượn thực tế; hoặc

ii) Thực hiện ít nhất 3 chuyến bay là người chỉ huy tàu bay trên tàu bay kéo một tàu lượn.

(b) Trước thời điểm 31/01/2001, bất kỳ ai đã được công nhận là PIC của một tàu bay kéo tàu lượn được Cục HKVN phê chuẩn đã thực hiện trên 10 chuyến bay kéo tàu lượn sẽ không phải tuân thủ điểm (3) và điểm (4), khoản (a) của Điều này.

CHƯƠNG E. BAY KÉO CỜ HIỆU

11.120 ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng cho các khai thác liên quan đến kéo cờ hiệu hoặc các thiết kế khác bằng tàu bay, được chiếu sáng hoặc không.

11.123 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Người thực hiện khai thác trong phạm vi của Chương này phải có Giấy chứng nhận do Cục HKVN cấp.

(b) Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận bay kéo cờ hiệu cho người đề nghị phù hợp với các quy định của Chương này trong vòng 30 ngày kể từ khi nhận được công văn đề nghị.

(c) Một trực thăng khai thác theo quy định tại Chương C có thể kéo một cờ hiệu sử dụng một bộ phận cẩu hàng ngoài mà không có Giấy chứng nhận chỉ khi Người khai thác có ít nhất một năng định hạng B trên Giấy chứng nhận khai thác.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.123 để có chi tiết về thủ tục cấp Giấy chứng nhận bay kéo cờ hiệu.

11.125 CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI TÀU BAY

(a) Không ai có thể khai thác một tàu bay kéo cờ hiệu trừ khi tàu bay đó được trang bị bộ phận kéo và hệ thống vứt bỏ phù hợp với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng.

(b) Không ai có thể khai thác một trực thăng kéo cờ hiệu trừ khi trực thăng đó có bộ phận ngăn chặn khả năng cờ hiệu vướng vào cánh quạt đuôi của trực thăng trong các giai đoạn của chuyến bay, bao gồm cả tự động quay.

Ghi chú: Phương pháp duy nhất để ngăn ngừa việc cờ hiệu bị cuốn vào trong cánh quạt đuôi khi đang quay là vứt bỏ cờ hiệu.

11.127 CÁC YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN VÀ KINH NGHIỆM

(a) Đối với các chuyến bay không thương mại, người lái tàu bay kéo cờ hiệu phải có ít nhất giấy phép lái tàu bay chuyên biệt còn hiệu lực và có tối thiểu 200 giờ bay ở vị trí PIC.

(b) Khi khai thác kéo cờ hiệu được thực hiện cho mục đích thương mại, người lái phải có ít nhất giấy phép lái tàu bay thương mại (không yêu cầu năng định bay bằng thiết bị) và ít nhất Giấy chứng nhận sức khỏe loại 2.

(c) Người lái đang khai thác kéo cờ hiệu phải chứng minh với Cục HKVN khả năng bằng cách thực hiện ít nhất một lần lấy và thả một số lượng tối đa các tấm được sử dụng bởi Người khai thác.

Ghi chú: Sự kiểm chứng này nên quan sát từ dưới đất để cho phép thanh tra đánh giá khả năng của bất kỳ một nhân viên mặt đất cần thiết cũng như khai thác bay.

11.130 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC

(a) Tất cả các loại hình khai thác kéo cờ phải thực hiện chỉ khi:

(1) Trong điều kiện thời tiết VFR; và

(2) Ở khoảng giữa thời gian mặt trời mọc và lặn.

(b) Không ai có thể thực hiện các khai thác kéo cờ:

(1) Trên khu vực đông đúc hoặc phía trên vùng tụ họp đông người thấp hơn 1000 ft; và

(2) Ở trong vùng thấp hơn các yêu cầu độ cao an toàn tối thiểu của Phần 10.

Ghi chú: Các trực thăng có thể được khai thác ở độ tối thiểu nhỏ hơn được quy định trong điểm này. Không ai có thể thực hiện khai thác kéo cờ - trừ khi đảm bảo an toàn cho người và tài sản phía dưới.

(c) Người khai thác không được khai thác tàu bay với mục đích kéo cờ hiệu nếu không có giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đối với loại hình khai thác thực hiện.

(d) Nếu khai thác kéo cờ hiệu được thực hiện trong vùng sân bay có đài chỉ huy, Người khai thác phải báo cáo cho đài chỉ huy thời gian khai thác kéo cờ hiệu.

(e) Người khai thác được cấp Giấy chứng nhận phải thông báo cho cơ quan Cảng vụ hàng không của sân bay về các chi tiết về khai thác kéo cờ sẽ thực hiện gần sân bay không được kiểm soát.

(f) Chỉ có các thành viên tổ bay cần thiết mới được theo tàu bay khi đang thực hiện khai thác kéo cờ.

(g) Khi khai thác kéo cờ hiệu được thực hiện xung quanh khu vực đông đúc, người lái phải thực hiện cẩn thận sao cho trong trường hợp khẩn cấp vứt bỏ cờ hiệu và dây kéo không gây nên nguy hiểm cho con người và tài sản phía dưới.

(h) Người lái phải thả dây kéo trong vùng chỉ định trước ở độ cao ít nhất 500 feet trên người, các tòa nhà, phương tiện.

Ghi chú:Nếu máy bay kéo hạ cánh với dây kéo được gắn, cẩn thận sẽ phải tránh đầu dây và gây nguy hiểm cho tàu bay trên trời, hoặc con người, tài sản hoặc tàu bay bên dưới.

(i) Người lái đang thực hiện khai thác kéo cờ hiệu phải mang theo tàu bay bản sao Giấy chứng nhận cho phép khai thác kéo cờ hiệu.

CHƯƠNG F. BAY KHAI THÁC QUAY PHIM, TRUYỀN HÌNH

11.140 ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng cho các khai thác liên quan đến sản xuất phim động, trình diễn trong chuyến bay, và điều khiển trên tàu bay được thực hiện với mục đích kinh doanh hoặc được thuê, cho thuê.

(b) Trong phạm vi của Chương này, "quay phim" sẽ bao gồm phim, video, và truyền hình trực tiếp với bất kỳ dạng nào và chuẩn bị và diễn tập cho các khai thác đó.

11.143 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Người thực hiện khai thác trong phạm vi của Chương này phải có Giấy chứng nhận do Cục HKVN cấp.

(b) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận cho người đề nghị phù hợp với các quy định của Chương này trong thời hạn 30 ngày kể từ khi nhận được công văn đề nghị sau khi kiểm tra việc tuân thủ các quy định về khai thác, bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác tàu bay trong Bộ quy chế an toàn hàng không này.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.143 để có chi tiết về thủ tục cấp Giấy chứng nhận bay khai thác quay phim, truyền hình.

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

11.145 YÊU CẦU VỀ TÀU BAY

(a) Để sử dụng trong chụp ảnh động và khai thác phim truyền hình, tàu bay thuộc loại thí nghiệm phải có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho mục đích trình diễn.

11.147 CÁC YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN VÀ KINH NGHIỆM

(a) Không người lái nào có thể thực hiện khai thác bay quay phim, truyền hình trừ khi người đó có:

(1) Giấy phép lái tàu bay thương mại với năng định phù hợp với loại và hạng tàu bay sử dụng theo các mục của giấy phép;

(2) Ít nhất 500 giờ là PIC;

(3) Tối thiểu 100 giờ trên loại và hạng tàu bay sẽ được sử dụng;

(4) Tối thiểu 5 giờ trên loại tàu bay sẽ được sử dụng theo Giấy chứng nhận;

(5) Nếu người lái thực hiện bay nhào lộn dưới 1500 AGL, phải có giấy phép cho phép bay nhào lộn để được thực hiện các loại hình khai thác này.

11.150 CÁC YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Giấy chứng nhận sẽ bao gồm, nếu quay phim thường xuyên yêu cầu 1 tàu bay bay:

(1) Nhào lộn ở độ cao dưới 1,500 AGL;

(2) Trên vùng đông dân cư; hoặc

(3) Trong vùng không gian được điểm soát;

Ghi chú: khi tiến hành bất kỳ công việc làm phim cần có Giấy chứng nhận khai thác bay quay phim, truyền hình. Người được cấp Giấy chứng nhận phải đảm bảo thực hiện tất cả các nỗ lực cần thiết để hạn chế khán giả tới các vùng được chỉ định khai thác. Nếu các các biện pháp đã được thực hiện không ngăn được người không được phép và/hoặc xe cộ vào khu vực đang thực hiện làm phim, cần phải tìm biện pháp hợp lý để giải tán đám đông.

(b) Người được cấp Giấy chứng nhận phải cung cấp kế hoạch đó là các danh mục:

(1) Nhận dạng tàu bay; và

(2) Những người biểu diễn trong số lần xuất hiện của họ.

(c) Bất kỳ sự di chuyển khác nào hoặc thời gian thay đổi của kế hoạch bay phải báo cáo bằng văn bản về Cục HKVN và được Cục HKVN chấp thuận. Cục HKVN cấp sửa đổi kế hoạch bay theo trình tự, thủ tục được quy định tại Nghị định số 94/2007/NĐ-CP ngày 04/6/2007 về quản lý hoạt động bay.

(d) Người được cấp Giấy chứng nhận phải phát triển và bổ sung vào tài liệu hướng dẫn khai thác bay quay phim và truyền hình trình Cục HKVN phê chuẩn.

11.153 NỘI DỤNG TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC BAY QUAY PHIM VÀ TRUYỀN HÌNH

(a) Tài liệu hướng dẫn khai thác bay quay phim và truyền hình phải bao gồm ít nhất các nội dung sau:

(1) Tổ chức công ty.

(i) Tên giao dịch, địa chỉ, số điện thoại của người đề nghị;

(ii) Danh sách người lái sẽ sử dụng khi làm phim, bao gồm số giấy phép, trình độ, hạng và ngày khám sức khỏe;

(iii) Danh sách tàu bay bao gồm kiểu, loại tàu bay.

(2) Phân phối và sửa đổi tài liệu: Các quy trình sửa đổi tài liệu để đảm bảo rằng tất cả các tài liệu đang còn hiệu lực.

(3) Những người được ủy quyền: Các quy trình đảm bảo rằng không ai ngoại trừ những người được phép, sẽ liên quan và cần thiết cho thực hiện làm phim, được cho phép trong khu vực trong vòng 500 feet thực hiện làm phim.

(4) Các khu vực khai thác: Khu vực sẽ được sử dụng nêu trong mục của Giấy chứng nhận.

(5) Kế hoạch khai thác: Các quy trình để đệ trình lịch là phim trong thời hạn 3 ngày, kế hoạch trình cục HKVN bao gồm ít nhất các nội dung sau:

(i) Ngày và giờ cho các chuyến bay;

(ii) Tên và số điện thoại của người có trách nhiệm để sản xuất phim;

(iii) Kiểu và loại tàu bay sẽ được sử dụng và Giấy chứng nhận loại;

(iv) Tên của các người lái liên quan đến bay sản xuất phim;

(v) Tuyên bố cho phép từ các chủ sở hữu tài sản và/hoặc người chịu trách nhiệm ở địa phương để thực hiện việc làm phim;

(vi) Chữ ký của người được cấp Giấy chứng nhận hoặc người được chỉ định đại diện;

(vii) Mục lục, hoặc tóm tắt, lịch sản xuất, bao gồm các bản đồ hoặc sơ đồ vị trí làm phim riêng biệt, nếu cần.

(6) Cho phép khai thác: Các yêu cầu và các thủ tục mà Người khai thác sẽ sử dụng để được phép của các chủ sở hữu tài sản và/hoặc người chịu trách nhiệm ở địa phương (như cảnh sát, phòng cháy v.v…) liên quan để thực hiện tất cả các khai thác làm phim khi sử dụng Giấy chứng nhận;

(7) An ninh: Phương pháp an ninh sẽ được sử dụng để ngăn tất cả những người không liên quan trực tiếp tới hoạt động khai thác ở vị trí đó;

Ghi chú: Điều này nên bao gồm các quy định sẽ được sử dụng để ngăn cản các hành động khi người, phương tiện, hoặc tàu bay không được phép xâm nhập vào vùng khai thác, hoặc bất kỳ lý do nào khác, liên quan đến an toàn.

(8) Hiệp đồng giữa người lái và người sản xuất: Các quy trình để trao với những người liên quan, các quy trình khẩn nguy, và bảo vệ trong suốt quá trình làm phim;

(9) Giấy chứng nhận/Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay: Các quy trình để đảm bảo rằng các yêu cầu kiểm tra sẽ được thực hiện;

(10) Thông tin liên lạc: Các quy trình để cung cấp thông tin tới tất cả các thành viên trong quá trình thực hiện khai thác thực tế và làm phim.

Ghi chú: Người đề nghị có thể dùng lời nói, quan sát hoặc thiết bị liên lạc vô tuyến để giữ liên lạc với các thành viên tiếp tục thông báo về trạng thái khai thác.

CHƯƠNG G. BAY QUAN SÁT

11.160 ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng cho các khai thác liên quan đến việc chuyên chở người xem quang cảnh thiên nhiên, hoặc các cảnh quan nhân tạo trên mặt đất, mà các khai thác này được thực hiện để kinh doanh hoặc cho thuê, và

(b) Chuyến bay là quảng cáo vì mục đích "quan sát".

(c) Chuyến bay trở lại sân bay khởi hành mà không được hạ cánh ở bất kỳ sân bay nào.

(d) Tàu bay chở khách được cấp Giấy chứng nhận có khả năng chuyên chở không quá 9 hành khách.

Ghi chú: Bất kỳ các hành khách khác đi theo chuyến bay mà trả tiền công hoặc thuê phải được thực hiện theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (AOC).

11.163 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Người đang thực hiện khai thác trong phạm vi của Chương này phải có Giấy chứng nhận do Cục HKVN cấp.

(b) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận bay quan sát cho người đề nghị phù hợp với các quy định của Chương này trong vòng 30 ngày kể từ khi nhận được công văn đề nghị và sau khi kiểm tra việc tuân thủ các quy định về cấp Giấy chứng nhận khai thác được quy định tại Chương này.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.163 để có chi tiết về thủ tục cấp Giấy chứng nhận bay quan sát.

11.165 CÁC YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN VÀ KINH NGHIỆM

(a) Các yêu cầu của Phần 10 áp dụng cho tất cả các loại hình khai thác của Chương này.

11.167 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC

(a) Các yêu cầu của Phần 10 áp dụng cho tất cả các loại hình khai thác của Chương này.

CHƯƠNG H. KHAI THÁC ĐÁNH DẤU ĐÀN CÁ

11.170 ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng cho những khai thác liên quan đến định vị và báo cáo vị trí của cá và các đàn cá, khi các khai thác này được thực hiện để kinh doanh hoặc được thuê, cho thuê.

11.173 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN HOẶC GIẤY PHÉP

(a) Cục HKVN sẽ yêu cầu người thực hiện các khai thác theo quy định của Chương này phải có Giấy chứng nhận hoặc giấy phép tương đương.

(b) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận bay đánh dấu đàn cá cho người đề nghị phù hợp với các quy định của Chương này trong vòng 30 ngày kể từ khi nhận được công văn đề nghị và sau khi kiểm tra việc tuân thủ các quy định về cấp Giấy chứng nhận khai thác bay đánh dấu đàn cá được quy định tại Chương này.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.173 để có chi tiết về thủ tục cấp Giấy chứng nhận bay kéo cờ hiệu.

11.175 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC

(a) Người khai thác phải thực hiện các khai thác sao cho không gây nguy hiểm cho con người hoặc tài sản phía dưới khi tàu bay đang bay.

(b) Các yêu cầu của Phần 10 áp dụng cho tất cả các loại hình khai thác của Chương này trừ các yêu cầu về đáy mây tối thiểu và các yêu cầu về độ cao tối thiểu. Cục HKVN phê chuẩn riêng biệt các giới hạn tối thiểu như một phần quy định theo Chương này.

Ghi chú: Thủ tục phê chuẩn riêng biệt các giới hạn tối thiểu được thực hiện như thủ tục phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

CHƯƠNG I. BAY BÁO CÁO GIAO THÔNG

11.180 ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng cho các hoạt động khai thác liên quan đến sự theo dõi, và báo cáo tình trạng xe cộ tham gia giao thông trên đường cao tốc và các phố khi thực hiện bằng tàu bay, không được chỉ định là bay đơn công cộng.

11.183 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Cục HKVN sẽ yêu cầu người thực hiện các khai thác theo quy định của Chương này phải có Giấy chứng nhận hoặc giấy phép tương đương.

(b) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận bay báo cáo tình hình giao thông cho người đề nghị phù hợp với các quy định của Chương này trong vòng 30 ngày kể từ khi nhận được công văn đề nghị và sau khi kiểm tra việc tuân thủ các quy định về cấp Giấy chứng nhận khai thác bay báo cáo giao thông được quy định phù hợp với các quy định của Phần này và Phần 10.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.183 để có chi tiết về thủ tục cấp Giấy chứng nhận bay báo cáo giao thông.

PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.043 KHAI THÁC TRÊN CÁC KHU VỰC ĐÔNG DÂN CƯ: QUY ĐỊNH CHUNG

(a) Người khai thác tàu bay có thể khai thác tàu bay trên khu vực đông dân cư tại độ cao theo yêu cầu nếu hoạt động khai thác tàu bay được thực hiện với:

(1) Mức độ an toàn tối đa cho người và tài sản trên mặt đất phù hợp với loại hình khai thác;

(2) Có kế hoạch bay phù hợp với loại hình khai thác được Cục HKVN phê chuẩn, bao gồm:

(i) Chướng ngại vật cho chuyến bay;

(ii) Các khả năng hạ cánh khẩn cấp của tàu bay sẽ được sử dụng; và

(iii) Bất cứ việc phối hợp cần thiết với kiểm soát viên không lưu.

(b) Đối với tàu bay một động cơ, khi hoạt động tại khu vực đông dân cư người khai thác tàu bay phải khai thác tàu bay:

(1) Trong trạng thái không tải ngoại trừ đối với tàu bay trực thăng hoặc và đối với các tàu bay khác trong quá trình cất cánh;

(2) Không thấp độ cao quy định tại Phần 10 trừ khi tiến hành thực hiện phun, rải thuốc bao gồm cả giai đoạn tiếp cận và khởi hành cần thiết để cho việc khai thác đó;

(3) Không thấp hơn độ cao quy định tại Phần 10 trừ khi tàu bay đang hoạt động tại khu vực và độ cao mà tàu bay có thể thực hiện hạ cánh khẩn cấp nhưng không gây nguy hiểm cho người và tài sản phía dưới trong quá trình khai thác phun, rải thuốc kể cả các giai đoạn tiếp cận và khởi hành cho hoạt động khai thác đó.

(c) Đối với tàu bay nhiều động cơ, khi hoạt động tại khu vực đông dân cư người khai thác tàu bay phải khai thác tàu bay:

(1) Trong quá trình cất cánh, dưới các điều kiện có thể làm dừng tàu bay một cách an toàn trên độ dài của đường cất hạ cánh hiệu quả tại bất kỳ điểm nào của quá trình cất cánh tới thời điểm tàu bay, với tất cả các động cơ hoạt động ở chế độ công suất cất cánh thông thường, đạt được 105% tốc độ điều khiển tối thiểu của tàu bay trong trường hợp bị hỏng một động cơ xung yếu khi cất cánh hoặc đạt được 115% của chế độ thất tốc khi cất cánh, tùy theo giá trị nào lớn hơn;

Ghi chú: Trong điều kiện không khí tiêu chuẩn và không có sự hiệu chỉnh cho độ dốc bằng 1 phần trăm hoặc nhỏ hơn (tỷ lệ phần trăm dốc được xác định bằng sự chênh lệch về độ cao giữa điểm đầu và điểm cuối của đường cất hạ cánh chia cho tổng chiều dài đường cất hạ cánh). Đối với độ dốc lớn hơn 1 phần trăm, độ dài đường cất hạ cánh hiệu quả giảm 20 phần trăm cho mỗi 1 phần trăm.

(2) Ở trọng lượng lớn hơn trọng lượng mà khi động cơ xung yếu không hoạt động, sẽ cho phép tốc độ lấy độ cao ít nhất là 50ft trên phút ở một độ cao tối thiểu 1000 feet trên vùng đất có độ cao nhất hoặc các chướng ngoại vật trên vùng thực hiện

công việc hoặc một độ cao 5000ft, tùy thuộc giá trị nào lớn hơn. Giả thiết các cánh quạt của động cơ không hoạt động ở vị trí tạo lực cản nhỏ nhất (xuôi lá cánh quạt); cánh tà và càng ở các vị trí phù hợp nhất; và các động cơ còn lại đang hoạt động ở chế độ công suất tối đa liên tục;

(3) Dưới độ cao quy định trong Phần 10 trừ khi khai thác phun thực tế, bao gồm tiếp cận, khởi hành, và lượn vòng cần thiết cho khai thác.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.113 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY KÉO TÀU LƯỢN

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

(b) Người khai thác tàu bay nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận tàu bay kéo tàu lượn gửi về Cục HKVN tối thiểu 60 ngày trước ngày dự kiến tiến hành công việc khai thác tàu bay kéo tàu lượn.

(c) Hồ sơ Công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại tàu bay (trực thăng, cánh bằng) được sử dụng; phương thức lắp đặt thiết bị kéo tàu lượn; tài liệu khai thác loại tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Bản sao các tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của tổ chức đề nghị (giấy phép thành lập, Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh);

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

(5) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác;

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

(7) Danh mục chủng loại và số lượng tàu bay dự kiến khai thác.

(d) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

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

trực thăng; tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính;

(2) Báo cáo về những hoạt động trong thời hạn Giấy chứng nhận đã được cấp và những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn (nếu có).

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.123 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY KÉO CỜ HIỆU

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

(b) Người khai thác tàu bay nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác tàu bay kéo cờ hiệu gửi về Cục HKVN tối thiểu 60 ngày trước ngày dự kiến tiến hành công việc khai thác tàu bay kéo cờ hiệu.

(c) Hồ sơ Công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại tàu bay (trực thăng, cánh bằng) được sử dụng; phương thức lắp đặt thiết bị kéo cờ hiệu; tài liệu khai thác loại tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Bản sao các tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của tổ chức đề nghị (giấy phép thành lập, giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh);

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

(5) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác;

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

(7) Danh mục chủng loại và số lượng tàu bay dự kiến khai thác.

(d) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay trực thăng; tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính;

(2) Báo cáo về những hoạt động trong thời hạn Giấy chứng nhận đã được cấp và những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu (nếu có).

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.143 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY QUAY PHIM, TRUYỀN HÌNH

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

(b) Người khai thác tàu bay nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác tàu bay quay phim, truyền hình gửi về Cục HKVN tối thiểu 60 ngày trước ngày dự kiến tiến hành công việc khai thác tàu bay quay phim, truyền hình.

(c) Hồ sơ công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại tàu bay (trực thăng, cánh bằng) được sử dụng; phương thức lắp đặt thiết bị quay phim, truyền hình; tài liệu khai thác loại tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Bản sao các tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của tổ chức đề nghị (giấy phép thành lập, giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh);

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

(5) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác;

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

(7) Danh mục chủng loại và số lượng tàu bay dự kiến khai thác.

(d) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay trực thăng; tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính;

(2) Báo cáo về những hoạt động trong thời hạn Giấy chứng nhận đã được cấp và những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình (nếu có).

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.163 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY BAY QUAN SÁT

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

(b) Người khai thác tàu bay nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác tàu bay bay quan sát gửi về Cục HKVN tối thiểu 60 ngày trước ngày dự kiến tiến hành công việc khai thác tàu bay bay quan sát.

(c) Hồ sơ công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại tàu bay (trực thăng, cánh bằng) được sử dụng; phương thức lắp đặt thiết bị bay quan sát; tài liệu khai thác loại tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Bản sao các tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của tổ chức đề nghị (giấy phép thành lập, Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh);

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

(5) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác;

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

(7) Danh mục chủng loại và số lượng tàu bay dự kiến khai thác.

(d) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay (trực thăng, cánh bằng); tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Báo cáo về những hoạt động trong thời hạn Giấy chứng nhận đã được cấp và những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát (nếu có).

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.173 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY ĐÁNH DẤU ĐÀN CÁ

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đánh dấu đàn cá có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

(b) Người khai thác tàu bay nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đánh dấu đàn cá trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác tàu bay bay đánh dấu đàn cá gửi về Cục HKVN tối thiểu 60 ngày trước ngày dự kiến tiến hành công việc khai thác tàu bay đánh dấu đàn cá.

(c) Hồ sơ công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đánh dấu đàn cá bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đánh dấu đàn cá, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại tàu bay (trực thăng, cánh bằng) được sử dụng; phương thức lắp đặt thiết bị bay quan sát; tài liệu khai thác loại tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Bản sao các tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của tổ chức đề nghị (giấy phép thành lập, Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh);

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

(5) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác;

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

(7) Danh mục chủng loại và số lượng tàu bay dự kiến khai thác.

(d) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay đánh dấu đàn cá phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đánh dấu đàn cá bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay (trực thăng, cánh bằng); tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính;

(2) Báo cáo về những hoạt động trong thời hạn Giấy chứng nhận đã được cấp và những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đánh dấu đàn cá (nếu có).

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.183 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY BAY BÁO CÁO GIAO THÔNG

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

(b) Người khai thác tàu bay nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác tàu bay báo cáo giao thông gửi về Cục HKVN tối thiểu 60 ngày trước ngày dự kiến tiến hành công việc khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông.

(c) Hồ sơ Công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại tàu bay (trực thăng, cánh bằng) được sử dụng; phương thức lắp đặt thiết bị phục vụ công tác bay báo cáo giao thông; tài liệu khai thác loại tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Bản sao các tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của tổ chức đề nghị (giấy phép thành lập, Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh);

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

(5) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác;

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

(7) Danh mục chủng loại và số lượng tàu bay dự kiến khai thác.

(d) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay (trực thăng, cánh bằng); tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính;

(2) Báo cáo về những hoạt động trong thời hạn Giấy chứng nhận đã được cấp và những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông (nếu có).

(Xem tiếp Công báo số 911 + 912)

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

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

Giá: 10.000 đồng