VĂN BẢN KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT - BỘ XÂY DỰNG

Văn bản hợp nhất số 16/VBHN-BXD ngày 18 tháng 9 năm 2025 hợp nhất Thông tư ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

(Tiếp theo Công báo số 1479 + 1480)

CHƯƠNG H: HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ

14.120 HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ: THÀNH VIÊN TỔ LÁI

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái hoặc sử dụng thành viên tổ lái trừ khi trong thời gian 12 tháng trước người đó đã hoàn thành khóa huấn luyện định kỳ mặt đất và định kỳ bay được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Nội dung huấn luyện định kỳ mặt đất bao gồm:

(1) Các hệ thống và giới hạn của tàu bay, các quy trình thông thường, bất thường và khẩn nguy;

(2) Nhiệm vụ và kỹ năng thực hiện khẩn nguy việc sử dụng trang thiết bị khẩn nguy[1142];

(3) Chương trình phối hợp tổ bay (CRM) bao gồm năng lực con người và quản lý các mối đe dọa và sai sót;

(4) Nhận biết hoặc vận chuyển hàng nguy hiểm;

(5) Huấn luyện phương thức an ninh;

(6) Những yêu cầu khác khi cần thiết[1143].

(c) Nội dung giáo trình huấn luyện định kỳ bay bao gồm:

(1) Các cơ động hoặc điều khiển và khai thác an toàn của tàu bay theo các quy trình của Người khai thác tàu bay có AOC trong điều kiện bình thường, bất thường và khẩn cấp;

(2) Các cơ động và quy trình cần thiết cho việc tránh các mối nguy hiểm trong khi bay;

[1142] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 28 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1143] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 28 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(3) Đối với người lái được phê chuẩn, phải thực hiện ít nhất một lần cất cánh tầm nhìn hạn chế với LVTO tối thiểu thấp nhất được áp dụng; và 2 lần tiếp cận tới giá trị tối thiểu thấp nhất được phê chuẩn cho người có AOC đó, trong đó có môt lần tiếp cận hụt.

Ghi chú: Hoàn thành tốt kiểm tra kỹ năng đối với loại tàu bay và loại hình khai thác do người có AOC thực hiện có thể thay thế cho huấn luyện định kỳ.

(4) Những yêu cầu khác khi cần thiết[1144].

(d)[1145] Thành viên tổ lái đã đạt yêu cầu trong đợt đánh giá kỹ năng với từng loại tàu bay, loại hình khai thác của Người có AOC không cần tham gia các khóa huấn luyện bay định kỳ nếu được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

14.123 HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ: TIẾP VIÊN

(a) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của tiếp viên hàng không hoặc sử dụng tiếp viên hàng không trừ khi trong thời gian 12 tháng trước người đó đã hoàn thành chương trình huấn luyện định kỳ mặt đất được Cục HKVN phê chuẩn.

(b)[1146] Nội dung huấn luyện định kỳ mặt đất bao gồm:

1. Cấu hình, trang thiết bị và các quy trình của loại tàu bay cụ thể;

2. Nhiệm vụ và kỹ năng thực hiện khẩn nguy, việc sử dụng trang thiết bị khẩn nguy;

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

4. Nhận biết hoặc vận chuyển hàng nguy hiểm;

5. Huấn luyện về phương thức an ninh;

6. Những yêu cầu khác khi cần thiết.

14.125 HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI[1147]

[1144] Điểm này được bổ sung theo quy định tại khoản c Mục 28 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1145] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản d Mục 28 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1146] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 29 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1147] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 30 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

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

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

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

(4) Chuẩn bị bay cho loại tàu bay cụ thể bao gồm kế hoạch bay, xếp tải, trọng tâm và cân bằng, tính năng tàu bay;

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

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

(7) Những yêu cầu khác khi cần thiết.

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

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

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

(3) Các phương thức an ninh hàng không.

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

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

(2) Thiết bị vô tuyến sử dụng trên máy bay;

(3) Giới thiệu về hàng không;

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

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

(6) Nguồn thông tin về thời tiết;

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

(8) Luật và các quy chế hàng không;

(9) Dẫn đường, dẫn đường đặc biệt;

(10) Các sân bay đặc biệt;

(11) Quản lý không lưu;

(12) Hệ thống máy bay và MEL/CDL;

(13) Giám sát bay;

(14) Thông tin liên lạc;

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

(16) Các phương thức chống phá băng;

(17) Các phương thức EDTO.

14.127[1148] NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN HÀNH HƠN MỘT LOẠI TÀU BAY

(a) Các thành viên tổ bay vận hành nhiều hơn một loại hoặc một kiểu tàu bay phải tuân thủ các yêu cầu quy định trong Chương này đối với từng loại và từng kiểu tàu bay, trừ khi đã đáp ứng một phần hoặc toàn bộ các yêu cầu của loại tàu bay này cho loại tàu bay khác về đào tạo, kiểm tra và kinh nghiệm gần đây (các nội dung này được xác định trong các dữ liệu về tính phù hợp khai thác (OSD) hoặc tài liệu tương đương được nhà sản xuất tàu bay công bố).

(b) Người khai thác có thể định rõ các nhóm của các loại trực thăng một động cơ. Bài kiểm tra kỹ năng của người khai thác trên một loại có giá trị đối với các loại khác trong nhóm nếu cả 02 điều kiện sau được đáp ứng:

(1) Nhóm bao gồm chỉ các tàu bay trực thăng tuốc-bin một động cơ khai thác trong điều kiện bay bằng mắt (VFR) hoặc chỉ các tàu bay trực thăng piston một động cơ được khai thác trong điều kiện bay bằng mắt (VFR);

(2) Đối với việc khai thác hàng không thương mại, ít nhất 02 bài kiểm tra thành thạo trên một loại trực thăng phải được hoàn thành trong vòng chu kỳ 03 năm liên tục tính từ ngày làm bài kiểm tra kỹ năng lần đầu trước khi thực hiện vận hành hơn một loại tàu bay.

(c) Đối với các hoạt động chuyên biệt, các yếu tố của huấn luyện tàu bay, thiết bị huấn luyện (FSTD) và bài kiểm tra kỹ năng của nhà khai thác bao gồm các khía cạnh liên quan gắn với các nhiệm vụ chuyên biệt nhưng không liên quan đến loại hoặc nhóm của loại có thể được ghi nhận cho các nhóm hoặc loại, dựa trên việc đánh giá rủi ro thực hiện bởi người khai thác.

(d) Đối với nhiều hơn một kiểu loại trực thăng được sử dụng cho các hoạt động khai thác tương tự nhau, nếu bài kiểm tra khai thác trên chuyến bay (line check) luân phiên giữa các loại hoặc kiểu loại, mỗi bài kiểm tra trên chuyến bay phải đánh giá lại các bài kiểm tra đã được tiến hành cho các loại và kiểu trực thăng.

[1148] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 11 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(đ) Các quy trình khai thác và các giới hạn trong khai thác phải được nêu rõ trong Tài liệu hướng dẫn khai thác (OM) cho bất kỳ hoạt động khai thác nhiều hơn một loại hoặc kiểu loại.

CHƯƠNG I: TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN HUẤN LUYỆN VÀ GIÁO VIÊN KIỂM TRA[1149]

14.130 HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN[1150]

(a) Người khai thác tàu bay được phép sử dụng giáo viên huấn luyện và người được phép thực hiện nhiệm vụ của giáo viên huấn luyện cho người khai thác tàu bay khi người này đã hoàn thành chương trình huấn luyện giáo viên ban đầu và định kỳ đối với các năng định huấn luyện quy định tại tài liệu hướng dẫn khai thác.

(b) Xem Phụ lục 1 Điều 14.130 Các yêu cầu về chương trình huấn luyện giáo viên.

14.133 TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN HUẤN LUYỆN[1151]

(a) Tiêu chuẩn Giáo viên huấn luyện bay - tàu bay:

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

(2) Có giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp để thực hiện nhiệm vụ của tổ bay theo quy định. Trong trường hợp không thực hiện nhiệm vụ của tổ bay thì không yêu cầu có giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp;

(3) Hoàn thành các nội dung huấn luyện định kỳ, bài kiểm tra kỹ năng và duy trì kinh nghiệm hiện tại phù hợp yêu cầu đối với chức năng lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

(4) Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu và huấn luyện định kỳ đối với giáo viên huấn luyện bay theo quy định tại Điều 14.130 của Phần này;

(5) Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng huấn luyện do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 24 tháng kể từ ngày được công bố là giáo viên huấn

---

[1149] Chương này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 31 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1150] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[1151] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 13 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

luyện bay - tàu bay bởi người khai thác tàu bay theo tài liệu hướng dẫn khai thác. Bài kiểm tra có thể thực hiện trên tàu bay, buồng lái mô phỏng hoặc kết hợp.

(b) Tiêu chuẩn Giáo viên huấn luyện bay - FSTD:

(1) Có giấy phép và năng định được thực hiện chức năng lái chính;

(2) Hoàn thành các nội dung huấn luyện định kỳ, bài kiểm tra kỹ năng và duy trì kinh nghiệm hiện tại phù hợp yêu cầu đối với chức năng lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

(3) Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu và huấn luyện định kỳ đối với giáo viên huấn luyện bay trên buồng lái mô phỏng theo quy định tại Điều 14.130 của Phần này;

(4) Trong khoảng thời gian 12 tháng trước đó, hoàn thành ít nhất 5 chuyến bay với chức năng thành viên tổ bay trên loại tàu bay có liên quan theo quy định hoặc quan sát trên buồng lái việc thực hiện 02 chuyến bay trên loại tàu bay mà giáo viên được công bố làm giáo viên huấn luyện;

(5) Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng huấn luyện do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 24 tháng kể từ ngày được công bố là giáo viên huấn luyện - FSTD bởi người khai thác tàu bay theo tài liệu hướng dẫn khai thác. Bài kiểm tra có thể thực hiện trên tàu bay, buồng lái mô phỏng hoặc kết hợp.

(c) Tiêu chuẩn Giáo viên huấn luyện tiếp viên hàng không:

(1) Có đủ năng lực thực hiện nhiệm vụ của tiếp viên hàng không;

(2) Hoàn thành các nội dung huấn luyện định kỳ, bài kiểm tra kỹ năng và duy trì kinh nghiệm hiện tại phù hợp yêu cầu đối với tiếp viên hàng không;

(3) Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu và huấn luyện định kỳ đối với giáo viên huấn luyện tiếp viên hàng không theo quy định tại Điều 14.130 của Phần này;

(4) Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng huấn luyện do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 24 tháng kể từ ngày được công bố là giáo viên huấn luyện tiếp viên hàng không bởi người khai thác tàu bay theo tài liệu hướng dẫn khai thác;

(5) Xem Phụ lục 1 Điều 14.133: Các yêu cầu về đánh giá định kỳ đối với giáo viên huấn luyện tiếp viên hàng không.

(d) Tiêu chuẩn Giáo viên huấn luyện nhân viên điều độ khai thác bay:

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

(2) Hoàn thành các nội dung huấn luyện định kỳ, bài kiểm tra kỹ năng và duy trì kinh nghiệm hiện tại phù hợp yêu cầu đối với nhân viên điều độ khai thác bay;

(3) Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu và định kỳ đối với giáo viên huấn luyện nhân viên điều độ khai thác bay theo quy định tại Điều 14.130 của Phần này;

(4) Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng huấn luyện do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 36 tháng kể từ ngày được công bố là giáo viên huấn luyện nhân viên điều độ khai thác bay bởi người khai thác tàu bay theo tài liệu hướng dẫn khai thác.

14.135 GIÁO VIÊN ĐƯỢC PHÊ CHUẨN THỰC HIỆN KIỂM TRA

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

(1) Giáo viên kiểm tra bay;

(2) Giáo viên kiểm tra cơ giới trên không;

(3) Giáo viên kiểm tra dẫn đường;

(4) Giáo viên kiểm tra tiếp viên;

(5) Giáo viên kiểm tra điều phái viên.

(b) Các nhiệm vụ được ủy quyền thực hiện:

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

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

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

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

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

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

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

14.137 HUẤN LUYỆN CHO GIÁO VIÊN KIỂM TRA

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

[1152] *Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 14.137: Các yêu cầu về chương trình huấn luyện giáo viên kiểm tra.*

[1152] Ghi chú này được bổ sung theo quy định tại Mục 14 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

14.140[1153] TIÊU CHUẨN CỦA GIÁO VIÊN KIỂM TRA

(a) Tiêu chuẩn Giáo viên kiểm tra bay - tàu bay:

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

(2) Có giấy chứng nhận sức khỏe đối với người lái tàu bay với các mức theo quy định tại Phần 8 Bộ QCATHK để thực hiện nhiệm vụ của tổ bay theo quy định. Trong trường hợp không thực hiện nhiệm vụ của tổ bay thì không yêu cầu có giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp;

(3) Hoàn thành các nội dung huấn luyện định kỳ, bài kiểm tra kỹ năng và duy trì kinh nghiệm hiện tại phù hợp yêu cầu đối với chức năng lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

(4) Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu và định kỳ đối với giáo viên kiểm tra bay theo quy định tại Điều 14.137 của Phần này;

(5) Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng kiểm tra do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 24 tháng liên tục kể từ ngày được công bố là giáo viên kiểm tra. Bài kiểm tra có thể thực hiện trên tàu bay hoặc buồng lái mô phỏng hoặc kết hợp cả hai.

(b) Tiêu chuẩn Giáo viên kiểm tra trên buồng lái mô phòng (FSTD):

(1) Có giấy phép và năng định được thực hiện chức năng lái chính;

(2) Hoàn thành các nội dung huấn luyện định kỳ và bài kiểm tra kỹ năng phù hợp yêu cầu đối với chức năng lái chính;

(3) Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu và định kỳ đối với giáo viên kiểm tra bay trên buồng lái mô phỏng theo quy định tại Điều 14.137 của Phần này;

(4) Trong khoảng thời gian 12 tháng trước khi thực hiện nhiệm vụ của giáo viên kiểm tra trên buồng lái mô phòng, hoàn thành ít nhất 5 chuyến bay với chức năng thành viên tổ bay trên loại tàu bay có liên quan theo quy định hoặc quan sát trên buồng lái việc thực hiện 02 chuyến bay trên loại tàu bay mà giáo viên được công bố làm giáo viên kiểm tra;

(5) Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng kiểm tra do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 24 tháng liên tục kể từ ngày được công bố là giáo viên kiểm tra. Bài kiểm tra có thể thực hiện trên tàu bay, buồng lái mô phỏng hoặc kết hợp nếu thích hợp.

[1153] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 15 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(c) Giáo viên kiểm tra tiếp viên hàng không: tổ chức, cá nhân được phép sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên kiểm tra đối với chương trình huấn luyện tiếp viên hàng không trên loại tàu bay và ở vị trí liên quan, khi người đó:

(1) Có đủ năng lực thực hiện nhiệm vụ của tiếp viên hàng không và giáo viên huấn luyện an toàn khoang khách;

(2) Hoàn thành các nội dung huấn luyện định kỳ, bài kiểm tra kỹ năng và duy trì kinh nghiệm hiện tại phù hợp yêu cầu đối với tiếp viên hàng không;

(3) Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu và huấn luyện định kỳ đối với giáo viên kiểm tra tiếp viên hàng không theo quy định tại Điều 14.137 của Phần này;

(4) Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng kiểm tra do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 24 tháng liên tục kể từ ngày được công bố là giáo viên kiểm tra.

(d) Giáo viên kiểm tra nhân viên điều độ khai thác bay: tổ chức, cá nhân được phép sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên kiểm tra đối với chương trình huấn luyện nhân viên điều độ khai thác bay trên loại tàu bay và ở vị trí liên quan, khi người đó:

(1) Có giấy phép và năng định thực hiện chức năng nhân viên điều độ khai thác bay;

(2) Hoàn thành các nội dung huấn luyện định kỳ, bài kiểm tra kỹ năng và duy trì kinh nghiệm hiện tại phù hợp yêu cầu đối với nhân viên điều độ khai thác bay;

(3) Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu và định kỳ đối với giáo viên huấn luyện nhân viên điều độ khai thác bay theo quy định tại Điều 14.137 của Phần này;

(4) Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng kiểm tra do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 36 tháng liên tục kể từ ngày được công bố là giáo viên kiểm tra.

14.145 BỔ NHIỆM GIÁO VIÊN KIỂM TRA

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

CHƯƠNG J: CÁC QUY ĐỊNH VỀ HÀNH CHÍNH

14.150 CƠ SỞ, VẬT CHẤT PHỤC VỤ HUẤN LUYỆN

(a) Người có AOC phải nêu cụ thể các thiết bị huấn luyện mặt đất và huấn luyện bay vào chương trình huấn luyện.

(b) Không người có AOC nào được phép sử dụng cơ sở vật chất cho công tác huấn luyện mà chưa được sự chấp thuận của Cục HKVN.

14.153 HỢP ĐỒNG HUẤN LUYỆN

(a) Người có AOC phải nêu cụ thể các hợp đồng huấn luyện trong chương trình huấn luyện.

(b) Người có AOC không sử dụng hợp đồng huấn luyện không phù hợp với các quy định liên quan của Cục HKVN.

(c)[1154] Nội dung của hợp đồng huấn luyện bao gồm:

(1) Tên chính thức của người khai thác;

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

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

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

14.155 YÊU CẦU PHÊ CHUẨN THIẾT BỊ HUẤN LUYỆN MÔ PHỎNG[1155]

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

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

14.157 KẾT THÚC VIỆC KIỂM TRA

(a) Trong trường hợp phải kết thúc công việc kiểm tra vì bất cứ lý do gì, người có AOC không được sử dụng người lái hoặc nhân viên điều phái bay trong vận tải hàng không thương mại cho đến khi hoàn thành lần kiểm tra lại sau đó.

14.160 HỒ SƠ VỀ TRÌNH ĐỘ CỦA THÀNH VIÊN TỔ LÁI

(a) Người có AOC phải có trách nhiệm lập và lưu trữ hồ sơ cho mỗi thành viên tổ bay và nhân viên điều phái bay ngay sau khi hoàn thành tốt mỗi việc phê chuẩn theo quy định của phần này.

(b) Thành viên tổ lái có thể hoàn thành chương trình huấn luyện theo yêu cầu của phần này một cách riêng rẽ hoặc toàn phần, nhưng hồ sơ kết thúc mỗi chương trình huấn luyện phải được lưu trữ.

14.163 GIÁM SÁT HOẠT ĐỘNG HUẤN LUYỆN VÀ KIỂM TRA

(a) Để đáp ứng được các yêu cầu về giám sát các hoạt động huấn luyện và kiểm tra, người có AOC sẽ thông báo Cục HKVN chậm nhất 24 giờ trước khi thực hiện kế hoạch kiểm tra với các thông tin về ngày, giờ, địa điểm kiểm tra đối với:

[1154] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 32 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1155] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 33 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(1) Tham chiếu đến quy trình huấn luyện trong chương trình huấn luyện đã được phê chuẩn của người có AOC;

(2) Tất cả các kiểm tra về kỹ năng, năng lực và bay thực hành đường dài.

(b) Trong trường hợp không thực hiện các quy định tại khoản (a) Cục HKVN có thể sẽ không công nhận kết quả huấn luyện, kiểm tra và yêu cầu thực hiện lại cho mục đích giám sát của Cục HKVN.

14.165 THỜI HẠN HIỆU LỰC

(a) Thành viên tổ bay phải thực hiện các yêu cầu kiểm tra kỹ năng, năng lực và huấn luyện định kỳ để duy trì trình độ trong khai thác vận tải hàng không thương mại được phép thực hiện các yêu cầu về huấn luyện và kiểm tra tại bất kỳ thời điểm nào trong khoảng thời gian được phép.

(b) Khoảng thời gian được phép là 3 tháng trước tháng hết hạn.

(c) Việc hoàn thành các yêu cầu về huấn luyện và kiểm tra trong thời hạn này sẽ được coi như vào tháng đến hạn cho việc tính hiệu lực tiếp theo.

14.167 MIỄN GIẢM ÁP DỤNG CÁC QUY ĐỊNH

(a) Cục HKVN được quyền miễn giám việc áp dụng một phần nhất định của các yêu cầu huấn luyện quy định tại Chương này trên cơ sở xem xét kinh nghiệm đã có của thành viên tổ bay.

(b) Người có AOC đề nghị miễn giảm áp dụng các quy định phải lập hồ sơ đề nghị Cục HKVN trong đó nêu ra các căn cứ cho việc đề nghị đó.

(c) Trong trường hợp đề nghị miễn giảm nêu trên được áp dụng cho một thành viên tổ bay cụ thể thì người có AOC phải lưu giữ văn bản cho phép của Cục HKVN và các căn cứ cho phép miễn giảm trong hồ sơ của thành viên tổ bay đó.

(d) Trong trường hợp được Cục HKVN phê chuẩn, các khóa học từ xa hoặc bài kiểm tra viết được phép sử dụng để giảm thời gian của các môn học trên lớp trong huấn luyện mặt đất.

(e) Người có thành tích tốt trong quá trình huấn luyện bay, được giáo viên hoặc kiểm tra viên đề nghị, và đã hoàn thành tốt bài kiểm tra bay phù hợp hoặc được Cục HKVN cho phép hoàn thành khóa học trong khoảng thời gian ngắn hơn dự kiến sẽ không phải hoàn thành số giờ bay huấn luyện theo như chương trình đề ra đối với một loại trong tàu bay cụ thể.

14.169 QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG TRÌNH ĐỘ CAO[1156]

[1156] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

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

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

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

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

b. Chấm dứt hợp đồng lao động

1.[1157]

2.[1158]

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

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

[1157] Điểm này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 3 Phụ lục 14 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[1158] Điểm này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 3 Phụ lục 14 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

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

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

2. Có hợp đồng lao động với Người khai thác tàu bay hoặc tổ chức bảo dưỡng tàu bay mới.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.033: PHÂN LỊCH BAY CHO TỔ LÁI THIẾU KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI VẬN TẢI THƯƠNG MẠI[1159]

(a) Các tình huống trọng yếu tại các sân bay đặc biệt do Cục HKVN xác định hoặc tại sân bay đặc biệt do người có AOC xác định bao gồm:

(1) Tầm nhìn phổ biến trong báo cáo thời tiết gần nhất tại sân bay thấp hơn hoặc bằng 3/4 dặm;

(2) Tầm nhìn đường cất hạ cánh trên đường cất hạ cánh sử dụng thấp hơn hoặc bằng 4000 ft;

(3) Đường cất hạ cánh được sử dụng có nước, tuyết, tuyết tan hoặc các điều kiện tương tự có thể ảnh hưởng xấu tới tính năng tàu bay;

(4) Việc phanh trên đường cất hạ cánh được báo cáo ở dưới tình trạng "tốt";

(5) Gió cạnh trên đường bay được sử dụng vượt quá vận tốc 15 knot;

(6) Có báo cáo về gió giật ở khu vực lân cận sân bay;

(7) Các điều kiện khác mà PIC xác định phải cẩn trọng khi thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của mình.

(b) Việc áp dụng các sai lệnh so với yêu cầu tối thiểu về giờ bay khai thác cần phải được cân nhắc kỹ trong các trường hợp sau:

(1) Người khai thác mới được cấp AOC không sử dụng người lái tàu bay đạt yêu cầu tối thiểu về giờ bay;

(2) Người có AOC bổ sung loại tàu bay mới vào đội tàu bay đang được khai thác;

(3) Người có AOC lập một đường bay mới và chỉ định người lái phải đạt được trình độ khai thác trên loại tàu bay đi và đến.

[1159] Tiêu đề của Phụ lục này được sửa đổi theo quy định tại Mục 34 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.037:[1160] CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN VÀ KIỂM TRA DỰA TRÊN BẰNG CHỨNG VÀ NĂNG LỰC

(a) Các yêu cầu chính về huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với người lái tàu bay với thời lượng lý thuyết tối thiểu như sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Áp dụng quy trình và tuân thủ các quy chế an toàn hàng không	6
2	Kỹ năng trao đổi thông tin	2
3	Quản lý đường bay thông qua hệ thống tự động bay	3
4	Quản lý đường bay thông qua khả năng bay thủ công	1
5	Khả năng lãnh đạo và làm việc nhóm	2
6	Giải quyết vấn đề và ra quyết định	2
7	Nhận thức và kiểm soát tình huống	3
8	Quản lý cường độ công việc	2
9	Áp dụng kiến thức.	3

(b) Các yêu cầu chính về huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với tiếp viên hàng không với thời lượng lý thuyết tối thiểu như sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Áp dụng chính sách và quy trình	6
2	Kỹ năng trao đổi thông tin	3
3	Khả năng lãnh đạo và làm việc nhóm	3
4	Kiểm soát hành khách	3
5	Giải quyết vấn đề và ra quyết định	3
6	Nhận thức và kiểm soát tình huống	3
7	Quản lý cường độ công việc.	3

(c) Các yêu cầu chính về huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với nhân viên điều độ khai thác bay với thời lượng lý thuyết tối thiểu như sau:

[1160] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 16 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

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

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Áp dụng chính sách và quy trình	6
2	Kỹ năng trao đổi thông tin	3
3	Khả năng lãnh đạo và làm việc nhóm	3
4	Nhận thức và kiểm soát tình huống	3
5	Giải quyết vấn đề và ra quyết định	3
6	Quản lý cường độ công việc	3
7	Kỹ năng tư vấn về kỹ thuật	3

(d) Các yêu cầu chính về huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với giáo viên huấn luyện bay với thời lượng lý thuyết tối thiểu theo quy định tại khoản a của Điều này và bổ sung các nội dung sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Quản lý môi trường huấn luyện	2
2	Kỹ năng giảng dạy	2
3	Kỹ năng tương tác với học viên	2
4	Kỹ năng đánh giá và kiểm tra	2

(đ) Các yêu cầu về huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với giáo viên kiểm tra bay với thời lượng lý thuyết tối thiểu theo quy định tại khoản a của Điều này và bổ sung các nội dung sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Chuẩn bị bài kiểm tra	1
2	Chuẩn bị cho học viên đối với bài kiểm tra	1
3	Thực hiện bài kiểm tra	1
4	Kỹ năng đánh giá học viên	2
5	Thực hiện hội ý với học viên sau bài kiểm tra	1
6	Thực hiện hội ý với Trung tâm huấn luyện sau bài kiểm tra	1
7	Hoàn thành các yêu cầu về quản lý hành chính	1

(e) Các yêu cầu chính về huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với giáo viên huấn luyện tiếp viên hàng không với thời lượng lý thuyết tối thiểu theo quy định tại khoản b của Điều này và bổ sung các nội dung sau:

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

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Quản lý môi trường huấn luyện	1
2	Kỹ năng hướng dẫn, gợi mở	1
3	Kỹ năng giảng dạy	1
4	Kỹ năng giao tiếp với học viên	1
5	Khả năng đánh giá, kiểm tra	1
6	Khả năng tự đánh giá	1
7	Kỹ năng hợp tác với học viên	1
9	Đạo đức và trung thực	1

(g) Các yêu cầu chính về huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với giáo viên huấn luyện và giáo viên kiểm tra nhân viên điều độ khai thác bay với thời lượng lý thuyết tối thiểu theo quy định tại khoản c của Điều này và bổ sung các nội dung sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Quản lý môi trường huấn luyện	1
2	Quản lý học viên	1
3	Kỹ năng giảng dạy	2
4	Khả năng đánh giá, kiểm tra	2
5	Cải tiến liên tục kỹ năng	1
6	Tài liệu huấn luyện và thực hiện báo cáo	1

(h) Các yêu cầu chính về huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với giáo viên kiểm tra tiếp viên hàng không với thời lượng lý thuyết tối thiểu theo quy định tại khoản b của Điều này và bổ sung các nội dung sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Áp dụng phương pháp đánh giá	2
2	Quản lý quá trình thực hiện của học viên	2
3	Khả năng thực hiện các nội dung đánh giá	2
4	Tài liệu huấn luyện và thực hiện báo cáo	2

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.042: HUẤN LUYỆN QUẢN LÝ MỆT MỎI[1161]

Chương trình huấn luyện về quản lý mệt mỏi phải bao gồm các nội dung sau:

a. Các quy định hiện hành về thời gian bay, thời gian làm việc và thời gian nghỉ ngơi;

b. Kiến thức cơ bản về mệt mỏi, bao gồm hiểu biết về giấc ngủ và các ảnh hưởng khi nhịp sinh học bị thay đổi;

c. Nguyên nhân dẫn đến mệt mỏi, bao gồm tình trạng sức khỏe có thể dẫn đến mệt mỏi;

d. Ảnh hưởng của mệt mỏi đến khả năng làm nhiệm vụ;

đ. Các biện pháp phòng chống mệt mỏi;

e. Ảnh hưởng của lối sống, chế độ dinh dưỡng, chế độ luyện tập và cuộc sống gia đình đến mệt mỏi;

g. Nhận thức về rối loạn giấc ngủ và các biện pháp điều trị;

h. Ảnh hưởng của khai thác tầm xa hoặc nhiệm vụ tầm ngắn với tần suất cao lên từng cá nhân;

i. Ảnh hưởng của chênh lệch múi giờ trong hoạt động khai thác;

k. Trách nhiệm của thành viên tổ bay đối với việc đảm bảo nghỉ ngơi đầy đủ và tình trạng sức khỏe phù hợp khi thực hiện nhiệm vụ.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.057[1162] CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN TIẾP VIÊN TRƯỞNG

Chương trình huấn luyện tiếp viên trưởng phải gồm nội dung lý thuyết và thời lượng tối thiểu như sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Kỹ năng họp tổ tiếp viên trước chuyến bay	2
2	Kỹ năng phối hợp với thành viên phi hành đoàn	4
3	Hướng dẫn về các yêu cầu, quy định của người khai thác	4
4	Kỹ năng viết báo cáo tai nạn và sự cố	1

[1161] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[1162] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

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

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
5	Yếu tố con người và quản lý nguồn lực tổ bay	2
6	Yêu cầu về thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ, thời gian nghỉ ngơi của tiếp viên hàng không	1
7	Kỹ năng lãnh đạo	2

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.062[1163] HUẤN LUYỆN BAY CHUYỂN LOẠI HOẶC NÂNG HẠNG TRÊN TÀU BAY

Đối với các hoạt động khai thác tàu bay và trực thăng, khóa học người chỉ huy tàu bay phải bao gồm tối thiểu các yếu tố sau:

(a) Bài huấn luyện trong thiết bị huấn luyện mô phỏng chuyến bay (FSTD) hoặc trên tàu bay hoặc kết hợp cả hai, trong đó bao gồm chuyến bay khai thác thực tế có giám sát (LOFT) hoặc huấn luyện bay;

(b) Bài kiểm tra kỹ năng của người khai thác, vận hành với tư cách là người chỉ huy tàu bay;

(c) Bài huấn luyện trách nhiệm của người chỉ huy tàu bay;

(d) Bài khai thác thực tế với tư cách là người chỉ huy tàu bay có sự giám sát, tối thiểu là:

(1) 60 chặng bay, đối với tàu bay;

(2) 60 giờ bay, bao gồm ít nhất 60 chặng bay, đối với trực thăng.

(đ) Hoàn thành bài kiểm tra khai thác thực tế với tư cách là người chỉ huy tàu bay và thể hiện được kiến thức đầy đủ về tuyến đường hoặc khu vực sẽ được khai thác và về các sân bay, bao gồm các sân bay dự bị, các cơ sở hạ tầng và các quy trình sẽ được sử dụng.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.071 HUẤN LUYỆN PHỤC HỒI VÀ NGĂN NGỪA TÌNH TRẠNG CỦA TÀU BAY (UPRT)[1164]

Nội dung của huấn luyện phục hồi và ngăn ngừa tình trạng của tàu bay phải bao gồm tối thiểu các nội dung sau:

[1163] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 17 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[1164] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục 14 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

a. Định nghĩa, mô tả các tình trạng, điều kiện bất thường của tàu bay cần thiết phải phục hồi và ngăn ngừa.

b. Kiến thức, kỹ năng và nhận thức tình huống cần thiết trong việc nhận biết, ngăn ngừa và phục hồi tình trạng của tàu bay.

c. Các tiêu chuẩn hoàn thành huấn luyện đối với Nhận biết, Ngăn ngừa và Phục hồi tình trạng tàu bay.

d. Các tiêu chuẩn, yêu cầu huấn luyện đối với giáo viên UPRT.

đ. Các yêu cầu đối với thiết bị huấn luyện (FSTD).

e. Các yêu cầu huấn luyện thực hiện trên thiết bị huấn luyện (FSTD).

g. Xây dựng các tình huống cụ thể giải thích, phân định trách nhiệm, phối hợp của người lái trong việc phục hồi tình trạng tàu bay.

h. Xây dựng các kịch bản huấn luyện về tình trạng tàu bay; các tiêu chuẩn hoàn thành huấn luyện; các yêu cầu xem xét đối với việc thiết lập, cài đặt đối với thiết bị FSTD; các sai lỗi thường gặp của giáo viên và học viên.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.080: KIỂM TRA KỸ NĂNG VẬN HÀNH TÀU BAY VÀ TRANG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI[1165]

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

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

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

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

c. Kiểm tra vấn đáp và kiểm tra thực hành không được thực hiện đồng thời trong quá trình kiểm tra kỹ năng.

d. Kiểm tra viên có thể hủy bài kiểm tra bay ngay lập tức khi nhận thấy học viên không đạt yêu cầu hoặc tiếp tục bài kiểm tra cho đến khi hoàn thành các nội dung còn lại nếu được sự đồng thuận của học viên;

[1165] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 35 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

e. Trong trường hợp việc kiểm tra phải tạm dừng (do vấn đề kỹ thuật hoặc lý do khác) mà vẫn còn các nội dung kiểm tra khác phải thực hiện, giáo viên kiểm tra cần báo cáo bằng văn bản về việc không thể tiếp tục thực hiện bài kiểm tra cho Cục Hàng không Việt Nam. Các nội dung đã hoàn thành và đạt yêu cầu có hiệu lực trong vòng 60 ngày.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 14.080[1166] NỘI DUNG KIỂM TRA KỸ NĂNG VẬN HÀNH TÀU BAY

(a) Các thao tác và quy trình theo yêu cầu của Điều 14.080 để kiểm tra trình độ của phi công được quy định trong Phụ lục này. Ngoại trừ việc kiểm tra thiết bị, các thao tác và quy trình này phải được thực hiện trong chuyến bay. Một số thao tác di chuyển máy bay và phương thức nhất định có thể được thực hiện trong FFS hoặc FTD như được biểu thị bằng ký hiệu thích hợp trong cột tương ứng đối diện với thao tác hoặc quy trình đó.

(b) Bất cứ khi nào thao tác di chuyển máy bay và phương thức được phép thực hiện trong FTD, cũng có thể được thực hiện trong FFS.

(c) FFS cấp độ B hoặc cao hơn có thể được sử dụng thay cho tàu bay để đáp ứng các yêu cầu trên chuyến bay và được sử dụng như một phần của chương trình kiểm tra.

(d) Căn cứ theo phụ lục này, ý nghĩa của các ký hiệu sau đây là - B = Bao gồm chỉ huy tàu bay (PIC) và lái phụ (F/O).

W = Có thể được miễn trừ cho cả PIC và SIC, ngoại trừ trong quá trình kiểm tra trình độ được tiến hành để đủ điều kiện cho PIC sau khi hoàn thành chương trình đào tạo nâng bậc căn cứ theo Điều 14.062.

* = Một ký hiệu và dấu hoa thị (B* hoặc W*) cho biết rằng một điều kiện cụ thể được chỉ định trong cột Thao tác, Phương thức.

** = Khi một thao tác có ký hiệu này đứng trước, thao tác đó có thể được yêu cầu trên tàu bay theo quyết định của người tiến hành kiểm tra.

(đ) Đối với các thao tác điều khiển máy bay và quy trình được quy định trong phụ lục này, người lái phải thể hiện được khả năng, kỹ năng ra quyết định để đảm bảo mức an toàn. Người đánh giá phải xem xét khả năng tuân thủ quy trình khai thác, khả năng phân tích, nhận thức tình huống trong nhiều điều kiện khai thác khác nhau và các hành động phù hợp của người lái tàu bay.

[1166] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 20 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

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

Thao tác/Phương thức	Bắt buộc		Được phép		
	Điều kiện của thiết bị mô phỏng	Trên chuyến bay	FFS	FTD	Quy định miễn trừ của Điều 14.080
Các thao tác di chuyển máy bay và phương thức được liệt kê trong phụ lục này phải được thực hiện theo cách mà kiến thức và kỹ năng được thể hiện một cách thỏa đáng đối với					
(1) Tàu bay, các hệ thống và bộ phận của tàu bay;					
(2) Kiểm soát đúng cách tốc độ bay, cấu hình, hướng, mực bay và độ cao phù hợp với các quy trình và giới hạn có trong Tài liệu Hướng dẫn bay (AFM) của tàu bay, Tài liệu Hướng dẫn khai thác của người được cấp chứng chỉ, danh sách kiểm tra hoặc tài liệu khác phù hợp với loại tàu bay;					
(3) Tuân thủ cách tiếp cận, ATC hoặc các quy trình hiện hành khác.					
I. Trước chuyến bay					
(a) Kiểm tra thiết bị (kiểm tra vấn đáp hoặc viết). Được xem là một phần của kiểm tra trình độ, việc kiểm tra thiết bị phải được phối hợp chặt chẽ và liên quan đến phần thao tác di chuyển máy bay nhưng có thể không được thực hiện trong phần thao tác di chuyển máy bay. Việc kiểm tra thiết bị phải bao gồm -					
(1) Các chủ đề đòi hỏi kiến thức thực tế về máy bay, động cơ, hệ thống, hệ thống, các cấu tạo, các yếu tố vận hành và hiệu suất;					
(2) Các phương thức sử dụng trong điều kiện khai tác thông thường, bất thường và khẩn cấp, các hoạt động và giới hạn liên quan;					
(3) Các điều khoản phù hợp của Tài liệu hướng dẫn bay					
Người tiến hành kiểm tra có thể chấp nhận, tương đương với việc kiểm tra thiết bị này, một bài kiểm tra thiết bị dành cho phi công trong quá trình huấn luyện mặt đất của người được cấp chứng chỉ trong vòng 6 tháng trước đó					

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

Thao tác/Phương thức	Bắt buộc		Được phép		
	Điều kiện của thiết bị mô phỏng	Trên chuyến bay	FFS	FTD	Quy định miễn trừ của Điều 14.080
(b) Kiểm tra trước chuyến bay. Phi công phải:					
(1) Tiến hành kiểm tra trực quan thực tế bên ngoài và bên trong máy bay, định vị từng bộ phận và giải thích ngắn gọn mục đích kiểm tra. Việc kiểm tra trực quan có thể được tiến hành bằng cách sử dụng phương tiện hình ảnh mô tả chân thực vị trí và chi tiết của các hạng mục kiểm tra trực quan và cung cấp khả năng mô tả các điều kiện bình thường và bất thường. Nếu kỹ sư máy bay là thành viên phi hành đoàn bắt buộc đối với loại tàu bay cụ thể, việc kiểm tra trực quan có thể được miễn trừ căn cứ theo Điều 14.080				B	W*
(2) Chứng minh việc sử dụng danh sách kiểm tra trước khi khởi động, kiểm tra hệ thống điều khiển thích hợp, quy trình khởi động, kiểm tra thiết bị vô tuyến và điện tử, và lựa chọn phương tiện và tần số vô tuyến điều hướng và liên lạc phù hợp trước chuyến bay				B	
(c) Lăn bánh, thao tác này bao gồm những nội dung sau: (i) Phương thức lăn bánh, sailing hoặc docking tuân thủ hướng dẫn của ATC hoặc của người tiến hành kiểm tra. (ii) Sử dụng sơ đồ sân bay (biểu đồ chuyển động bề mặt). (iii) Có khoảng trống phù hợp trước khi băng qua hoặc đi vào đường CHC đang hoạt động. (iv) Quan sát tất cả các dấu hiệu và ánh sáng kiểm soát hướng dẫn di chuyển trên bề mặt. Kiểm tra trình độ F/O để xếp loại phải bao gồm việc lăn bánh. Tuy nhiên, các bài kiểm tra trình độ F/O khác chỉ cần bao gồm việc lăn bánh trong phạm vi thực tế từ vị trí chỗ ngồi được chỉ định cho F/O		B			
(d)(1) Kiểm tra động cơ. Phù hợp với loại tàu bay			B		
(d)(2) Các quy trình trước khi cất cánh bao gồm kiểm tra động cơ, nhận huấn lệnh cất cánh và xác nhận vị trí tàu bay, và nhập FMS (nếu thích hợp), đối với đường băng khởi hành trước khi băng qua đường ngắn chờ cất cánh			B		

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

Thao tác/Phương thức	Bắt buộc		Được phép		
	Điều kiện của thiết bị mô phỏng	Trên chuyến bay	FFS	FTD	Quy định miễn trừ của Điều 14.080
II. Cất cánh:					
Cất cánh phải bao gồm các loại được liệt kê bên dưới, nhưng có thể kết hợp nhiều loại khi phù hợp:					
(a) Thông thường. Một lần cất cánh bình thường, đối với thao tác này, bắt đầu khi tàu bay được đưa vào vị trí trên đường băng sẽ sử dụng		B*			
(b) Thiết bị. Một lần cất cánh với điều kiện thiết bị được mô phỏng tại hoặc trước khi đạt độ cao 100′ so với độ cao sân bay	B		B*		
(c) Gió cạnh. Một lần cất cánh gió cạnh với gió giật, nếu có thể, trong các điều kiện khí tượng, sân bay và giao thông hiện có		B*			
**(d) Hỏng hóc động cơ. Một lần cất cánh với sự cố mô phỏng hỏng hóc của động cơ quan trọng nhất -			B		
(1) Tại thời điểm sau V1 và trước V2 mà theo đánh giá của người tiến hành kiểm tra là phù hợp với loại tàu bay trong các điều kiện phổ biến;			B		
(2) Tại một điểm càng gần càng tốt sau V1 khi V1 và V2 hoặc V1 và Vr giống hệt nhau;			B		
(3) Ở tốc độ thích hợp đối với loại tàu bay không vận tải			B		
(e) Hủy cất cánh. Việc hủy cất cánh có thể được thực hiện trên máy bay trong quá trình cất cánh thông thường sau khi đạt đến tốc độ hợp lý được xác định bằng cách xem xét kỹ các đặc điểm của máy bay, chiều dài đường băng, điều kiện bề mặt, hướng và vận tốc gió, năng lượng nhiệt của phanh và bất kỳ yếu tố thích hợp nào khác có thể ảnh hưởng xấu đến an toàn hoặc máy bay.			B*		W
III. Phương thức bay bằng thiết bị:					
(a) Khu vực khởi hành và khu vực đến. Trong mỗi thao tác này, phi công phải	B		B		W*
(1) Tuân thủ các huấn lệnh thực tế hoặc mô phỏng của ATC (bao gồm cả các tia hướng tâm được chỉ định);	B		B		

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

Thao tác/Phương thức	Bắt buộc		Được phép		
	Điều kiện của thiết bị mô phỏng	Trên chuyến bay	FFS	FTD	Quy định miễn trừ của Điều 14.080
(2) Sử dụng hợp lý các phương tiện dẫn đường sẵn có	B		B		
Hoặc khu vực đến hoặc khu vực đi, nhưng không phải cả hai, có thể được miễn trừ căn cứ theo Điều 14.080.					
(b) Bay vòng chờ. Thao tác này bao gồm bay vào, duy trì và bay ra khỏi các vòng lượn cơ bản. Nó có thể được thực hiện liên quan đến khu vực khởi hành hoặc khu vực đến	B		B		W
(c) ILS và các phương thức tiếp cận bằng thiết bị khác. Phải có những điều sau đây:					
(1) Ít nhất một phương thức tiếp cận ILS thông thường	B		B		
(2) Ít nhất một phương thức tiếp cận ILS được điều khiển thủ công với mô phỏng hỏng hóc của một động cơ. Hỏng hóc được mô phỏng sẽ xảy ra trước khi bắt đầu vào hướng tiếp cận cuối cùng và phải tiếp tục hạ cánh hoặc thông qua quy trình tiếp cận hụt	B	B			
(3) Ít nhất một phương thức tiếp cận không chính xác sử dụng một loại phương thức tiếp cận không chính xác	B		B		
(4) Ít nhất một phương thức tiếp cận không chính xác sử dụng các loại phương thức tiếp cận không chính xác khác với phương thức được thực hiện theo tiểu mục (3) của điều này mà người được cấp chứng chỉ được phép sử dụng	B			B	
(5) Đối với mỗi loại của khai thác EFVS mà người lái được phép thực hiện, ít nhất một phương thức tiếp cận bằng thiết bị phải được thực hiện bằng cách sử dụng EFVS	B	B*			
Mỗi tiếp cận bằng thiết bị phải được thực hiện theo phương thức và giới hạn đã được quy định cho phương thức tiếp cận đó. Tiếp cận bằng thiết bị bắt đầu khi tàu bay bay qua điểm tiếp cận ban đầu (IAF) của phương thức tiếp cận đang được sử dụng (hoặc chuyển sang bộ điều khiển tiếp cận cuối cùng trong trường hợp tiếp cận GCA) và kết thúc khi tàu bay hạ cánh xuống đường băng hoặc khi chuyển tiếp sang					

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

Thao tác/Phương thức	Bắt buộc		Được phép		
	Điều kiện của thiết bị mô phỏng	Trên chuyến bay	FFS	FTD	Quy định miễn trừ của Điều 14.080
cấu hình tiếp cận hụt đã hoàn tất. Các điều kiện của thiết bị không cần phải được mô phỏng dưới 100′ so với độ cao của khu vực chạm bánh					
(d) Tiếp cận bay vòng kín (circling). Với bay vòng kín tối thiểu dưới 1000 ft-3000m (trần mây và tầm nhìn), ít nhất một phương pháp tiếp cận bay vòng kín phải được thực hiện trong các điều kiện sau			B*		W*
(1) Giai đoạn tiếp cận đến độ cao tối thiểu của tiếp cận bay vòng kín phải được thực hiện trong các điều kiện thiết bị được mô phỏng	B		B*		
(2) Việc tiếp cận phải được thực hiện tới độ cao tiếp cận bay vòng kín tối thiểu được phép, sau đó thay đổi hướng và các thao tác cần thiết (khu vực quan sát tham chiếu) để duy trì đường bay cho phép hạ cánh bình thường trên đường băng ít nhất 90° so với hướng tiếp cận cuối cùng của giai đoạn bay thiết bị được mô phỏng của phương thức tiếp cận			B*		
(3) Việc tiếp cận bay vòng kín phải được thực hiện không thao tác quá mức và không vượt quá giới hạn hoạt động bình thường của tàu bay. Góc nghiêng không được vượt quá 30°			B*		
Nếu các điều kiện địa phương ngoài tầm kiểm soát của phi công ngăn cản việc thao tác hoặc ngăn không cho việc thao tác được thực hiện theo yêu cầu, thì điều đó có thể được miễn trừ theo quy định tại Điều 14.080. Tuy nhiên, việc thao tác khổng thể không được miễn trừ theo quy định này đối với hai lần kiểm tra trình độ thành thạo liên tiếp. Ngoại trừ kiểm tra trình độ F/O đối với năng định, thao tác tiếp cận bay vòng kín không bắt buộc đối với F/O nếu tài liệu hướng dẫn của người có chứng chỉ nghiêm cấm F/O thực hiện tiếp cận bay vòng kín trong các hoạt động khai thác theo phần này.					
(đ) Tiếp cận hụt.					

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

Thao tác/Phương thức	Bắt buộc		Được phép		
	Điều kiện của thiết bị mô phỏng	Trên chuyến bay	FFS	FTD	Quy định miễn trừ của Điều 14.080
(1) Ít nhất một phương thức tiếp cận hụt từ phương thức tiếp cận ILS			B*		
(2) Ít nhất một phương thức tiếp cận hụt bổ sung đối với bài kiểm tra trình độ của F/O đối với một loại năng định và đối với tất cả các bài kiểm tra trình độ của PIC			B*		
Một phương thức tiếp cận hụt hoàn chỉnh đã được phê duyệt phải được thực hiện ít nhất một lần. Theo quyết định của người tiến hành kiểm tra, có thể cần phải có hỏng hóc mô phỏng của động cơ trong một lần tiếp cận hụt bất kỳ. Các thao tác này có thể được thực hiện độc lập hoặc kết hợp với các thao tác được yêu cầu theo Mục III hoặc V của phụ lục này. Ít nhất một lần tiếp cận hụt phải được thực hiện trong chuyến bay.					
IV. Các thao tác trong chuyến bay:					
(a) Vòng gấp (Steep turn). Đối với các bài kiểm tra trình độ của F/O đối với một loại năng định và đối với tất cả các bài kiểm tra trình độ PIC, phải thực hiện ít nhất một lần vòng gấp theo mỗi hướng. Mỗi vòng gấp phải có độ nghiêng 45° với hướng thay đổi ít nhất 180° và không quá 360°	B		B		W
(b) Phòng ngừa thất tốc. Đối với thao tác này, quy trình phục hồi phải được bắt đầu khi có dấu hiệu đầu tiên của thất tốc (buffet, cần rung lắc, cảnh báo bằng âm thanh). Trừ trường hợp được cung cấp dưới đây, phải có ít nhất ba lần phục hồi phòng ngừa thất tốc như sau:	B		B		W*
(1) Cấu hình cất cánh (trừ trường hợp máy bay chỉ sử dụng cấu hình cất cánh không cánh)	B		B		
(2) Cấu hình 0 (clean)	B		B		
(3) Cấu hình hạ cánh	B		B		
Theo quyết định của người tiến hành kiểm tra, một lần phục hồi ngăn chặn thất tốc phải được thực hiện với một trong các cấu hình trên trong khi bay vòng với góc nghiêng từ 15° đến 30°. Hai trong số ba khoản phục hồi phòng ngừa thất tốc trong mục này được miễn trừ.					

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

Thao tác/Phương thức	Bắt buộc		Được phép		
	Điều kiện của thiết bị mô phỏng	Trên chuyến bay	FFS	FTD	Quy định miễn trừ của Điều 14.080
Nếu người có cấp chứng chỉ được cấp phép để thực hiện điều phái hoặc lệnh điều phái bay với thiết bị cảnh báo thất tốc không hoạt động thì thiết bị không được sử dụng trong thao tác này.					
(c) Đặc điểm chuyến bay cụ thể. Phục hồi từ các đặc điểm chuyến bay cụ thể dành riêng cho loại tàu bay			B		W
(d) Hỏng hóc động cơ. Ngoài các yêu cầu cụ thể đối với thao tác với hỏng hóc mô phỏng của động cơ, người tiến hành kiểm tra có thể yêu cầu hỏng hóc mô phỏng của động cơ bất cứ khi nào trong quá trình kiểm tra.			B		
V. Hạ cánh và Tiếp cận hạ cánh:					
Bất kể việc cấp phép cho kết hợp và miễn trừ các thao tác và cho việc sử dụng FFS, phải thực hiện ít nhất hai lần hạ cánh thực tế (một lần dừng hoàn toàn) đối với tất cả các bài kiểm tra trình độ PIC, tất cả các bài kiểm tra trình độ F/O ban đầu và tất cả các bài kiểm tra trình độ F/O cho một loại năng định					
Hạ cánh và tiếp cận hạ cánh phải bao gồm các loại được liệt kê bên dưới, nhưng nhiều loại có thể được kết hợp nếu thích hợp:					
(a) Hạ cánh bình thường		B			
(b) Hạ cánh theo thứ tự từ phương thức tiếp cận bằng thiết bị ILS ngoại trừ trường hợp nếu các tình huống ngoài tầm kiểm soát của phi công cản trở việc hạ cánh thực tế, người tiến hành kiểm tra có thể chấp nhận tiếp cận đến thời điểm mà theo nhận định, việc hạ cánh dừng hoàn toàn có thể thực hiện được		B*			
(c) Hạ cánh gió cạnh có gió giật, nếu được, thực hiện trong điều kiện khí tượng, sân bay và lưu lượng hiện có		B*			
(d) Thao tác hạ cánh với hỏng hóc mô phỏng của động cơ như sau:					
(1) Trong trường hợp máy bay 3 động cơ, thao tác để hạ cánh theo phương thức tương đương với việc mất hai động cơ (động cơ giữa và một động cơ ngoài)			B*		

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

Thao tác/Phương thức	Bắt buộc		Được phép		
	Điều kiện của thiết bị mô phỏng	Trên chuyến bay	FFS	FTD	Quy định miễn trừ của Điều 14.080
(2) Trong trường hợp các máy bay nhiều động cơ khác, thao tác để hạ cánh với hỏng hóc mô phỏng của 50% số động cơ có sẵn, cùng với mô phỏng mất điện ở một bên của máy bay			B*		
Bất kể các yêu cầu của tiểu mục (d) (1) và (2) của điều này, đối với kiểm tra trình độ F/O, ngoại trừ kiểm tra trình độ F/O đối với một loại năng định, mất điện mô phỏng có thể chỉ là động cơ nghiêm trọng nhất. Ngoài ra, PIC có thể bỏ qua thao tác được yêu cầu bởi tiểu mục (d) (1) hoặc (d) (2) của điều này trong quá trình kiểm tra trình độ bắt buộc hoặc khóa đào tạo FFS nếu anh ta đã thực hiện thỏa đáng thao tác đó trong lần kiểm tra trình độ trước đó, hoặc trong khóa đào tạo FFS trước đó dưới sự giám sát của một giáo viên kiểm tra, tùy theo điều kiện nào được hoàn thành sau đó.					
(đ) Trừ trường hợp được quy định trong mục (f) của phần này, nếu người lái bay vòng kín ở độ cao vòng kín tối thiểu dưới 1000 ft trần mây và tầm nhìn 5000 m, hạ cánh trong các điều kiện mô phỏng của tiếp cận bay vòng kín. Tuy nhiên, khi thực hiện trên máy bay, nếu các tình huống ngoài tầm kiểm soát của phi công cản trở việc hạ cánh, người thực hiện kiểm tra có thể chấp nhận tiếp cận đến thời điểm mà theo đánh giá, việc hạ cánh hoàn toàn có thể thực hiện được.			B*		
**(e) Hủy hạ cánh, bao gồm phương thức tiếp cận hụt thông thường, thực hiện hủy khoảng 50′ trên đường băng và xấp xỉ ngưỡng đầu đường bang. Thao tác này có thể được kết hợp với các phương thức tiếp cận bằng thiết bị, bay vòng kín hoặc tiếp cận hụt, nhưng các điều kiện của thiết bị không cần phải được mô phỏng ở độ cao dưới 100 feet trên đường băng			B		
(g) Nếu người có giấy chứng nhận được phép thực hiện các hoạt động khai thác EFVS để hạ cánh và xả đà, ít nhất một phương thức tiếp cận bằng thiết	B	B*			

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

Thao tác/Phương thức	Bắt buộc		Được phép		
	Điều kiện của thiết bị mô phỏng	Trên chuyến bay	FFS	FTD	Quy định miễn trừ của Điều 14.080
bị để hạ cánh phải được thực hiện bằng EFVS, bao gồm cả việc sử dụng tầm nhìn chuyến bay nâng cao từ 100 feet so với độ cao khu vực tiếp đất cho đến khi hạ cánh và xả đà					
(h) Nếu người có chứng chỉ được phép thực hiện các hoạt động của EFVS ở độ cao 100 feet phía trên độ cao của khu vực tiếp đất, ít nhất một phương thức tiếp cận bằng thiết bị để hạ cánh phải được thực hiện bằng cách sử dụng EFVS, bao gồm cả việc chuyển đổi từ tầm nhìn bay nâng cao sang tầm nhìn tự nhiên ở 100 feet phía trên độ cao của khu vực tiếp đất	B	B*			
VI. Các phương thức Thông thường và Bất thường:					
Mỗi phi công phải chứng minh việc sử dụng đúng cách nhiều hệ thống và thiết bị được liệt kê bên dưới mà người tiến hành kiểm tra thấy là cần thiết để xác định rằng người được kiểm tra có kiến thức thực tế về việc sử dụng các hệ thống và thiết bị phù hợp với loại máy bay:					
(a) Hệ thống chống đóng băng và làm tan băng			B		
(b) Hệ thống lái tự động			B		
(c) Tự động hoặc các hệ thống hỗ trợ tiếp cận khác			B		
(d) Thiết bị cảnh báo thất tốc, thiết bị tránh thất tốc và thiết bị tăng độ ổn định			B		
(đ) Thiết bị radar trên không			B		
(e) Bất kỳ hệ thống, thiết bị hoặc hỗ trợ nào khác có sẵn			B		
(g) Hỏng hóc và trục trặc hệ thống thủy lực và điện				B	
(h) Hỏng hoặc trục trặc hệ thống bánh đáp và cánh tà				B	
(i) Hỏng hóc thiết bị dẫn đường hoặc thông tin liên lạc			B		
VII. Quy trình khẩn cấp					
Mỗi phi công phải thể hiện các quy trình khẩn cấp phù hợp đối với nhiều tình huống khẩn cấp được liệt kê					

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

Thao tác/Phương thức	Bắt buộc		Được phép		
	Điều kiện của thiết bị mô phỏng	Trên chuyến bay	FFS	FTD	Quy định miễn trừ của Điều 14.080
bên dưới mà người tiến hành kiểm tra nhận thấy là cần thiết để xác định rằng người được kiểm tra có kiến thức đầy đủ và khả năng thực hiện quy trình đó:					
(a) Cháy trong chuyến bay			B		
(b) Kiểm soát khói			B		
(c) Mất áp suất nhanh			B		
(d) Giảm độ cao khẩn cấp			B		
(e) Bất kỳ quy trình khẩn cấp nào khác được nêu trong Tài liệu Hướng dẫn bay			B		

[1167]PHỤ LỤC 2. KIỂM TRA KỸ NĂNG ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG

THAO TÁC HOẶC QUY TRÌNH		KIỂM TRA KỸ NĂNG HOẶC KIỂM TRA TRÌNH ĐỘ THÀNH THẠO (Trên FFS hoặc trực tiếp trên trực thăng)
Phần 1 - Chuẩn bị và kiểm tra trước chuyến bay		
1.1	Kiểm tra trực quan bên ngoài máy bay trực thăng; vị trí từng hạng mục và mục đích kiểm tra	M (nếu thực hiện trên trực thăng)
1.2	Kiểm tra buồng lái	M
1.3	Quy trình khởi động, kiểm tra thiết bị vô tuyến và dẫn đường, lựa chọn và cài đặt tần số dẫn đường và liên lạc	M
1.4	Lăn bánh, lăn bánh trên không không tuân theo hướng dẫn của ATC hoặc theo hướng dẫn của người hướng dẫn	M
1.5	Thủ tục và kiểm tra trước khi cất cánh	M
Phần 2 - Thao tác và phương thức bay		
2.1	Cất cánh (các hồ sơ bay khác nhau)	M

[1167] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 27/2024/TT-BGTVT ngày 02 tháng 7 năm 2024, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2024

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

THAO TÁC HOẶC QUY TRÌNH		KIỂM TRA KỸ NĂNG HOẶC KIỂM TRA TRÌNH ĐỘ THÀNH THẠO (Trên FFS hoặc trực tiếp trên trực thăng)
2.2	Cất cánh và hạ cánh trên mặt đất dốc hoặc ngược gió	
2.3	Cất cánh ở khối lượng cất cánh tối đa (khối lượng cất cánh tối đa thực tế hoặc mô phỏng)	
2.4	Cất cánh với lỗi động cơ mô phỏng ngay trước khi đạt TDP hoặc DPATO	M
2.4.1	Cất cánh với lỗi động cơ mô phỏng ngay sau khi đạt TDP hoặc DPATO	M
2.5	Bay vòng lấy độ cao và bay vòng giảm độ cao theo các hướng được chỉ định	M
2.5.1	Bay vòng với 30° nghiêng, 180° đến 360° về trái và phải, bằng tham chiếu duy nhất là thiết bị	M
2.6	Giảm độ cao bằng tự quay	M
2.6.1	Đối với máy bay trực thăng một động cơ (SEH) hạ cánh bằng tự quay hoặc đối với máy bay trực thăng nhiều động cơ (MEH) khởi động lại động cơ	M
2.7	Hạ cánh, các hồ sơ bay khác nhau	M
2.7.1	Bay lại hoặc hạ cánh sau lỗi động cơ mô phỏng trước LDP hoặc DPBL	M
2.7.2	Hạ cánh sau lỗi động cơ mô phỏng sau LDP hoặc DPBL	M
Phần 3 - Hoạt động bình thường và bất thường của các hệ thống và quy trình sau		
(Tối thiểu ba mục bắt buộc sẽ được chọn từ phần này)		
3.1	Động cơ	
3.2	Điều hòa không khí (sưởi ấm, thông gió)	
3.3	Hệ thống Động áp	
3.4	Hệ thống Nhiên liệu	
3.5	Hệ thống Điện	
3.6	Hệ thống Thủy lực	
3.7	Hệ thống điều khiển và tinh chỉnh	
3.8	Hệ thống chống đóng băng và làm tan băng	
3.9	Hệ thống lái tự động, Hệ thống định hướng bay	
3.10	Thiết bị tăng cường ổn định	
3.11	Radar thời tiết, máy đo độ cao, máy hỏi đáp	
3.12	Hệ thống định vị khu vực	

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

THAO TÁC HOẶC QUY TRÌNH		KIỂM TRA KỸ NĂNG HOẶC KIỂM TRA TRÌNH ĐỘ THÀNH THẠO (Trên FFS hoặc trực tiếp trên trực thăng)
3.13	Hệ thống càng	
3.14	APU	
3.15	Hệ thống liên lạc, thiết bị dẫn đường, thiết bị bay và FMS	
Phần 4 - Quy trình bất thường và khẩn cấp		
(Tối thiểu ba mục bắt buộc sẽ được chọn từ phần này)		
4.1	Diễn tập phòng cháy chữa cháy (bao gồm sơ tán nếu có)	
4.2	Kiểm soát và loại bỏ khói	
4.3	Lỗi hỏng động cơ, tắt máy và khởi động lại ở độ cao an toàn	
4.4	Đổ nhiên liệu (mô phỏng)	
4.5	Lỗi điều khiển cánh quạt đuôi (nếu có)	
4.5.1	Mất cánh quạt đuôi (nếu có)	
4.6	Mất năng lực của thành viên phi hành đoàn - chỉ MPH	
4.7	Trục trặc đường truyền	
4.8	Các quy trình khẩn cấp khác như được nêu trong hướng dẫn chuyến bay thích hợp	
Phần 5 - Quy trình bay bằng thiết bị (được thực hiện trong IMC hoặc IMC mô phỏng)		
5.1	Cất cánh bằng thiết bị: cần phải chuyển sang chuyến bay bằng thiết bị càng sớm càng tốt sau khi lên máy bay	
5.1.1	Mô phỏng lỗi hỏng động cơ trong khi khởi hành	M*
5.2	Tuân thủ các tuyến khởi hành và đến và hướng dẫn ATC	M*
5.3	Quy trình bay vòng chờ	
5.4	Hoạt động 3D đến DH/A là 200 ft (60 m) hoặc đến mức tối thiểu cao hơn nếu quy trình tiếp cận yêu cầu	
5.4.1	Bay tay, không có Hệ thống định hướng bay. Lưu ý: Theo AFM, các phương thức tiếp cận RNP có thể yêu cầu sử dụng chế độ lái tự động hoặc Hệ thống định hướng bay. Quy trình bay tay sẽ được chọn có tính đến các giới hạn đó (ví dụ: chọn ILS cho 5.4.1 trong trường hợp giới hạn AFM như vậy).	M*
5.4.2	Bay tay, có Hệ thống định hướng bay.	M*
5.4.3	Với chế độ lái tự động kết hợp	

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

THAO TÁC HOẶC QUY TRÌNH		KIỂM TRA KỸ NĂNG HOẶC KIỂM TRA TRÌNH ĐỘ THÀNH THẠO (Trên FFS hoặc trực tiếp trên trực thăng)
5.4.4	Bay tay, với mô phỏng một động cơ không hoạt động; sự cố động cơ hỏng phải được mô phỏng trong quá trình tiếp cận cuối cùng trước khi vượt qua 1 000 ft so với mực nước sân bay cho đến khi hạ cánh hoặc cho đến khi hoàn thành quy trình tiếp cận hụt	M*
5.5	Hoạt động khai thác 2D xuống đến MDA/H	M*
5.6	Bay lại với tất cả các động cơ hoạt động khi đạt DA/H hoặc MDA/MDH	
5.6.1	Các phương thức tiếp cận hụt khác	
5.6.2	Bay lại với một động cơ được mô phỏng không hoạt động khi đạt đến DA/H hoặc MDA/MDH	M*
5.7	Tự quay trong điều kiện IMC với khả năng phục hồi động cơ	M*
5.8	Phục hồi từ trạng thái bất thường	M*
Phần 6 - Sử dụng thiết bị tùy chọn		
6	Sử dụng các thiết bị tùy chọn	

Ghi chú:

M là bắt buộc

* Là yêu cầu bắt buộc bay trong điều kiện khí tượng thiết bị IMC hoặc mô phỏng IMC nhằm duy trì năng định bay bằng thiết bị IR (H).

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.085: NỘI DUNG KIỂM TRA NĂNG LỰC TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG[1168]

a. Kiểm tra năng lực tiếp viên hàng không phải bao gồm việc kiểm tra trực tiếp công tác mô phỏng thực hiện nhiệm vụ ở một cửa thoát hiểm đại diện trong quá trình thoát hiểm khẩn nguy. Tiêu chuẩn thực hiện tính từ khi có tín hiệu thoát hiểm từ buồng lái, tiếp viên phải có khả năng thực hiện tất cả các công việc theo thẩm quyền bao gồm: việc kích hoạt cầu trượt và các hướng dẫn hành khách trong vòng 7.5 giây.

[1168] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 36 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.087: NỘI DUNG KIỂM TRA NĂNG LỰC NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI BAY[1169]

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

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

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

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

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

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

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

7. Hướng dẫn chất xếp;

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

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.100:[1170] YÊU CẦU VỀ ĐƯỜNG BAY, KHU VỰC KHAI THÁC ĐỐI VỚI KHAI THÁC THƯƠNG MẠI

[1169] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 37 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1170] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 18 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

Trong trường hợp khai thác thương mại, yêu cầu về đường bay hoặc khu vực bay và trang thiết bị của sân bay và quy trình sử dụng phải bao gồm các nội dung sau:

(a) Kiến thức về đường bay và khu vực khai thác:

(1) Huấn luyện kiến thức về đường bay và khu vực khai thác bao gồm:

(i) Địa hình và độ cao an toàn tối thiểu;

(ii) Các đặc điểm khí tượng theo mùa;

(iii) Các quy trình, thủ tục liên quan đến khí tượng, thông thoại và trang thiết bị kiểm soát không lưu;

(iv) Quy trình tìm kiếm và cứu nạn ngẩn nguy nếu có;

(v) Trang thiết bị dẫn đường liên quan đến khu vực khai thác và đường bay mà tàu bay sẽ khai thác.

(2) Tùy thuộc vào mức độ phức tạp của đường bay hoặc khu vực khai thác, do người khai thác đánh giá, những phương pháp huấn luyện làm quen sau đây có thể được sử dụng:

(i) Huấn luyện dưới hình thức tự nghiên cứu tài liệu đường bay đối với đường bay và khu vực khai thác có tính chất it phức tạp;

(ii) Đối với đường bay hoặc khu vực khai thác phức tạp, áp dụng hình thức huấn luyện làm quen trên chuyến bay với vai trò lái chính, người chỉ huy tàu bay hoặc lái phụ dưới sự giám sát, quan sát viên hoặc huấn luyện làm quen trên thiết bị huấn luyện mô phỏng chuyến bay (FSTD) trên cơ sở sử dụng dữ liệu của đường bay liên quan.

(b) Kiến thức về sân bay

(1) Đào tạo về sân bay phải bao gồm kiến thức về các vật cản, bố trí vật lý, hệ thống đèn, thiết bị hỗ trợ tiếp cận và các quy trình đến, khởi hành, bay vòng và phương thức tiếp cận bằng thiết bị, các tiêu chuẩn khai thác tối thiểu phù hợp.

(2) Các tài liệu hướng dẫn khai thác phải mô tả phương pháp phân loại sân bay và trong trường hợp khai thác hàng không thương mại thì phải cung cấp danh sách các sân bay được phân loại là B hoặc C.

(3) Tất cả các sân bay khai thác phải được phân loại theo một trong ba loại sau:

(i) Loại A - sân bay đáp ứng tất cả các yêu cầu sau:

A. Một phương thức tiếp cận bằng thiết bị đã được phê duyệt;

B. Ít nhất một đường cất hạ cánh không có quy trình hạn chế đối với cất cánh và hạ cánh;

C. Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của phương thích quay vòng (circling) không lớn hơn 1000 ft trên độ cao sân bay;

D. Năng lực khai thác vào ban đêm.

(ii) Loại B - sân bay không đáp ứng các yêu cầu của loại A hoặc cần phải xem xét thêm như:

A. Các hỗ trợ tiếp cận không theo tiêu chuẩn hoặc các vòng tiếp cận;

B. Điều kiện thời tiết địa phương bất thường;

C. Các đặc điểm bất thường hoặc các hạn chế về tính năng;

D. Bất kỳ cân nhắc liên quan khác, bao gồm các vật cản, bố trí vật lý, hệ thống đèn.

(iii) Loại C - sân bay cần phải xem xét thêm đối với sân bay loại B;

(iv) Các công trình lắp đặt ngoài khơi có thể được phân loại là sân bay loại B hoặc C, có tính đến các hạn chế được xác định theo AMC1 SPA.HOFO.115 "Sử dụng các vị trí ngoài khơi".

(c) Trước khi vận hành:

(1) Sân bay loại B, lái chính, người chỉ huy tàu bay phải được thông báo tóm tắt, hoặc tự thảo luận bằng các hướng dẫn được lập sẵn, về sân bay loại B liên quan. Việc hoàn thành cuộc họp tóm tắt cần được ghi chép lại. Việc ghi này có thể được thực hiện sau khi hoàn thành hoặc được lái chính, người chỉ huy tàu bay xác nhận trước khi khởi hành đến sân bay loại B là điểm đến hoặc là sân bay dự bị.

(2) Sân bay loại C, lái chính, người chỉ huy tàu bay phải được thông báo tóm tắt và tham gia chuyến bay đến sân bay với tư cách là người quan sát hoặc dưới sự hướng dẫn trong buồng lái mô phỏng phù hợp. Việc hoàn thành cuộc họp tóm tắt, việc tham gia chuyến bay hoặc sự hướng dẫn phải được ghi lại.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.130[1171] HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN

(a) Các yêu cầu huấn luyện mặt đất đối với giáo viên huấn luyện bay:

(1) Huấn luyện ban đầu phải có tối thiểu thời lượng và các nội dung cụ thể sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Nhiệm vụ, chức năng và trách nhiệm của giáo viên huấn luyện bay	2
2	Luật hàng không, các chính sách và quy trình của hãng hàng không	4
3	Các phương pháp, quy trình và kỹ năng thích hợp để thực hiện việc huấn luyện bay	2
4	Đánh giá đúng năng lực của học viên, bao gồm cả xác định phương pháp huấn luyện phù hợp và các đặc điểm cá nhân của học viên có thể ảnh hưởng tiêu cực đến sự an toàn.	2
5	Hành động khắc phục trong trường hợp tiến độ huấn luyện không đạt yêu cầu.	2
6	Các phương pháp, quy trình và giới hạn đã được quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác để thực hiện các quy trình thông thường, bất thường và khẩn cấp trên máy bay.	4

[1171] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 22 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

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

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
7	Các nguyên tắc cơ bản của quá trình dạy - học, phương pháp huấn luyện và quy trình, và mối quan hệ giữa giáo viên huấn luyện - học viên.	4
8	Đối với giáo viên huấn luyện bay thực hiện huấn luyện trên thiết bị huấn luyện mô phỏng chuyến bay (FSTD, hiểu rõ cách thức vận hành đúng cách thức đối với các hệ thống và các điều khiển, các bảng điều khiển mô phỏng hỏng hóc và môi trường huấn luyện, các dữ liệu và giới hạn chuyển động của sự mô phỏng, thiết bị tối thiểu mô phỏng máy bay cho mỗi chuyển động và quy trình được hoàn thành trong FSTD.	4

(2) Huấn luyện mặt đất định kỳ phải được hoàn thành 12 tháng một lần cho các giáo viên huấn luyện bay thực hiện huấn luyện trên FSTD bao gồm 4 giờ đảm bảo vận hành đúng cách thức đối với các hệ thống và các điều khiển, vận hành đúng cách thức đối với các bảng điều khiển mô phỏng hỏng hóc và môi trường huấn luyện, hiểu rõ các dữ liệu và giới hạn chuyển động của sự mô phỏng và các thiết bị tối thiểu mô phỏng máy bay cho mỗi chuyển động và quy trình được hoàn thành trong FSTD.

(b) Các yêu cầu huấn luyện bay đối với giáo viên huấn luyện bay trên chuyến bay phải bao gồm nội dung và thời lượng tối thiểu như sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Các biện pháp an toàn cho các tình huống khẩn cấp có thể xảy ra trong quá trình hướng dẫn bay	4
2	Các hậu quả có thể xảy ra của việc thực hiện không đúng hoặc không kịp thời, hoặc không thực hiện các biện pháp an toàn trong quá trình hướng dẫn bay	4
3	Đối với giáo viên huấn luyện bay cho người lái tàu bay thực hiện huấn luyện và thực hành hướng dẫn bay từ ghế lái bên trái và bên phải theo các quy trình thông thường, bất thường và khẩn cấp cần thiết để đảm bảo năng lực của giáo viên huấn luyện bay và các biện pháp an toàn được thực hiện từ một trong hai ghế lái đối với các tình huống khẩn cấp có thể xảy ra trong quá trình huấn luyện bay.	4

(c) Các yêu cầu huấn luyện đối với giáo viên huấn luyện trên buồng lái mô phỏng:

(1) Huấn luyện và thực hành theo các quy trình thông thường, bất thường và khẩn cấp cần thiết để đảm bảo năng lực của giáo viên huấn luyện;

(2) Huấn luyện vận hành FSTDs để đảm bảo năng lực thực hiện hướng dẫn bay theo yêu cầu của Phần 14 Bộ QCATHK.

(d) Các yêu cầu huấn luyện đối với giáo viên huấn luyện tiếp viên hàng không phải có tối thiểu thời lượng lý thuyết và các nội dung cụ thể sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Hiểu biết về Quy trình khai thác tiêu chuẩn (SOP) của nhà khai thác tàu bay	4
2	Hiểu biết về Hệ thống quản lý an toàn (SMS)	2
3	Kiến thức trên loại tàu bay khai thác	4
4	Xây dựng giáo trình, kịch bản đánh giá	2
5	Huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng	2
6	Hệ thống tài liệu, văn bản quy phạm pháp luật hiện hành về hàng không dân dụng	4
7	Kỹ năng hướng dẫn học viên	2
8	Kỹ năng thúc đẩy hoạt động nhóm	2
9	Kỹ năng lập kế hoạch huấn luyện	2
10	Kỹ năng quan sát để giám sát cá nhân và nhóm	2
11	Kỹ năng phản hồi	2
12	Kỹ năng kiểm tra, đánh giá	2
13	Hỗ trợ học viên trong các phương pháp học tập khác nhau	2

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.133[1172] YÊU CẦU VỀ ĐÁNH GIÁ ĐỊNH KỲ ĐỐI VỚI GIÁO VIÊN HUẤN LUYỆN TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

Các yêu cầu về đánh giá định kỳ đối với giáo viên huấn luyện tiếp viên hàng không:

(a) Kinh nghiệm về kỹ năng hướng dẫn và đào tạo;

(b) Kỹ năng sử dụng máy tính và các ứng dụng;

(c) Thiết kế chương trình đào tạo;

(d) Xác định mục tiêu đào tạo;

(đ) Xây dựng các khóa đào tạo;

(e) Xây dựng các đợt kiểm tra khóa học và đánh giá thực tế;

[1172] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 23 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(g) Cách thức lựa chọn các phương tiện đào tạo;

(h) Kiến thức về tài liệu;

(i) Kiến thức về tài liệu, quy định hiện hành của người khai thác.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.137[1173] CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN KIỂM TRA

(a) Các yêu cầu về huấn luyện mặt đất đối với giáo viên kiểm tra bay phải có tối thiểu thời lượng và các nội dung sau:

(1) Huấn luyện ban đầu bao gồm tối thiểu các nội dung cụ thể sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Nhiệm vụ, chức năng và trách nhiệm của giáo viên kiểm tra bay.	2
2	Luật hàng không, các chính sách và quy trình của hãng hàng không.	4
3	Các phương pháp, quy trình và kỹ năng thích hợp để thực hiện việc kiểm tra kỹ năng, kiểm tra trên chuyến bay và giám sát IOE/LIFUS.	4
4	Đánh giá đúng năng lực của học viên, bao gồm cả xác định phương pháp huấn luyện phù hợp và các đặc điểm cá nhân của học viên có thể ảnh hưởng tiêu cực đến sự an toàn.	2
5	Hành động khắc phục trong trường hợp tiến độ huấn luyện không đạt yêu cầu.	2
6	Các phương pháp, quy trình và giới hạn đã được quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác để thực hiện các quy trình thông thường, bất thường và khẩn cấp trên máy bay.	4
7	Đối với giáo viên kiểm tra bay thực hiện huấn luyện trên thiết bị huấn luyện mô phỏng chuyến bay (FSTD), hiểu rõ cách thức vận hành đúng cách thức đối với các hệ thống và các điều khiển, các bảng điều khiển mô phỏng hỏng hóc và môi trường huấn luyện, các dữ liệu và giới hạn chuyển động của sự mô phỏng, thiết bị tối thiểu mô phỏng máy bay cho mỗi chuyển động và quy trình được hoàn thành trong FSTD[1174].	4

[1173] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 24 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[1174] Tiết này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 27/2024/TT-BGTVT ngày 02 tháng 7 năm 2024, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2024.

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

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
8	Đối với giáo viên kiểm tra bay trên chuyến bay: huấn luyện và thực hành kiểm tra từ ghế lái bên trái và bên phải theo các quy trình thông thường, bất thường và khẩn cấp cần thiết để đảm bảo thực hiện việc kiểm tra kỹ năng, kiểm tra trên chuyến bay khai thác và tích lũy kinh nghiệm; các biện pháp an toàn được thực hiện từ một trong hai ghế lái đối với các tình huống khẩn cấp có thể xảy ra trong quá trình kiểm tra.	4

(2) Huấn luyện định kỳ: huấn luyện mặt đất định kỳ phải được hoàn thành 12 tháng một lần cho các giáo viên kiểm tra bay thực hiện huấn luyện trên FSTD bao gồm 4 giờ đảm bảo vận hành đúng cách thức đối với các hệ thống và các điều khiển, vận hành đúng cách thức đối với các bảng điều khiển mô phỏng hỏng hóc và môi trường huấn luyện, hiểu rõ các dữ liệu và giới hạn chuyển động của sự mô phỏng và các thiết bị tối thiểu mô phỏng máy bay cho mỗi chuyển động và quy trình được hoàn thành trong FSTD và các quy.

(b) Các yêu cầu về huấn luyện đối với giáo viên kiểm tra tiếp viên hàng không phải có tối thiểu thời lượng và các nội dung cụ thể sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Huấn luyện về hệ thống tài liệu, văn bản quy phạm pháp luật hiện hành	4
2	Kỹ năng huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng	2
3	Kỹ năng kiểm tra, đánh giá và phản hồi	2
4	Kỹ năng đánh giá môi trường thực hành	2
5	Quy trình kiểm tra và thực hiện báo cáo	2

(c) Các yêu cầu về huấn luyện đối với giáo viên kiểm tra nhân viên điều độ khai thác bay phải có tối thiểu thời lượng là 16 giờ và bao gồm các nội dung cụ thể sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Huấn luyện về hệ thống tài liệu, văn bản quy phạm pháp luật hiện hành	4
2	Kỹ năng huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng	2
3	Kỹ năng kiểm tra, đánh giá và phản hồi	2
4	Kỹ năng đánh giá môi trường thực hành	2
5	Quy trình kiểm tra và thực hiện báo cáo	2

Phần 15
QUẢN LÝ MỆT MỎI[1175]

CHƯƠNG A: QUY ĐỊNH CHUNG

15.001 PHẠM VI ÁP DỤNG[1176]

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

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

15.003 CÁC ĐỊNH NGHĨA.[1177]

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

15.005 CÁC TỪ VIẾT TẮT

(a) Các từ viết tắt dưới đây được sử dụng trong Phần này:

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

(2) FPD - Khoảng thời gian làm nhiệm vụ.

15.007 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY[1178]

a. Xếp lịch bay và thông báo trước một khoảng thời gian hợp lý tới thành viên tổ bay để đảm bảo họ có thể lập kế hoạch nghỉ ngơi thích hợp.

[1175] Tiêu đề Phần này được sửa đổi theo quy định tại Mục 1 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1176] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 2 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1177] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục 15 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[1178] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

b. Đảm bảo khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay (FDP) được phân bổ hợp lý để thành viên tổ bay không bị mệt mỏi khi làm nhiệm vụ.

c. Quy định rõ thời gian có mặt nhận nhiệm vụ nhằm đảm bảo thành viên tổ bay có đủ thời gian để hoàn thành các nhiệm vụ mặt đất liên quan.

d. Tính đến mối quan hệ giữa tần suất và đặc điểm của khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay và thời gian nghỉ ngơi, xem xét ảnh hưởng của mệt mỏi tích lũy khi kết hợp khoảng thời gian làm nhiệm vụ dài với khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu.

đ. Phân bổ các nhiệm vụ hợp lý nhằm tránh gây ra gián đoạn nghiêm trọng lịch trình giấc ngủ và công việc đã được thiết lập, ví dụ như phân bổ nhiệm vụ ngày đêm luân phiên.

e. Tuân thủ các nội dung liên quan đến quy định về lịch bay gián đoạn của Phần này.

g. Cung cấp khoảng thời gian nghỉ ngơi đầy đủ cho thành viên tổ bay để họ có thể hồi phục sau các nhiệm vụ trước đó và được nghỉ ngơi đủ trước khi bắt đầu nhiệm vụ bay tiếp theo.

h. Lập kế hoạch các kỳ nghỉ hồi phục và thông báo trước trong khoảng thời gian hợp lý cho thành viên tổ bay.

i. Lên kế hoạch và phân lịch bay trong phạm vi các giới hạn về thời gian bay, có tính đến các yếu tố như thời gian làm nhiệm vụ chuẩn bị bay, chặng bay và thời gian quay đầu.

k. Thay đổi lịch bay hoặc bố trí thành phần tổ bay nếu thời gian khai thác thực tế của thành viên tổ bay vượt quá khoảng thời gian bay tối đa lớn hơn 33% của nhiệm vụ bay trong lịch bay của lịch bay mùa.

15.008 THỂ TRẠNG SỨC KHỎE PHÙ HỢP ĐỂ NHẬN NHIỆM VỤ[1179]

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

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

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

[1179] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

15.010 QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI[1180]

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

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

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

[1181]Người khai thác tàu bay có thể chọn áp dụng các yêu cầu về nhiệm vụ bay, thời gian nghỉ ngơi của thành viên tổ lái cho tiếp viên hàng không mà không cần có Phê chuẩn riêng của Cục Hàng không Việt Nam.

15.013 TRÁCH NHIỆM LƯU TRỮ HỒ SƠ[1182]

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

[1180] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1181] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1182] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

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

c. Người khai thác tàu bay phải lưu trữ trong vòng 24 tháng:

1. Hồ sơ của từng thành viên tổ bay, bao gồm:

(i) Thời gian bay;

(ii) Thời điểm bắt đầu, thời gian và thời điểm kết thúc của từng khoảng thời gian làm nhiệm vụ và khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay;

(iii) Khoảng thời gian nghỉ và các ngày miễn hoàn toàn khỏi mọi nhiệm vụ;

(iv) Việc chỉ định căn cứ chính của thành viên tổ bay.

2. Báo cáo về các lần kéo dài FDP và giảm thời gian nghỉ.

d. Khi được yêu cầu, Người khai thác tàu bay phải cung cấp bản sao hồ sơ cá nhân về thời gian bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ và khoảng thời gian nghỉ cho:

1. Thành viên tổ bay liên quan;

2. Người khai thác tàu bay mà thành viên tổ bay đã hoặc sẽ chuyển sang.

CHƯƠNG B: CÁC QUY ĐỊNH VỀ THỜI GIAN BAY, THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ VÀ THỜI GIAN NGHỈ NGƠI[1183]

15.020 PHƯƠNG PHÁP TÍNH TOÁN THỜI GIAN BAY

a. Người khai thác tàu bay phải thiết lập, áp dụng và duy trì phương pháp tính toán thời gian bay phù hợp với loại hình khai thác và tuân thủ các quy định của Bộ quy chế an toàn hàng không.

b. Trước khi áp dụng phương pháp tính toán thời gian bay, Người khai thác tàu bay phải đảm bảo phương pháp tính toàn thời gian bay được phê chuẩn bởi Cục HKVN, bao gồm cả Hệ thống quản lý mệt mỏi.

15.023 CHỈ ĐỊNH CĂN CỨ CHÍNH

a. Người khai thác tàu bay phải chỉ định căn cứ chính cho từng thành viên tổ bay.

b. Trong trường hợp thay đổi căn cứ chính, khoảng thời gian nghỉ ngơi hồi phục đầu tiên trước khi bắt đầu khoảng thời gian làm nhiệm vụ từ căn cứ chính mới phải được tăng lên thành 72 giờ, bao gồm 03 đêm theo giờ địa phương. Thời gian di chuyển từ căn cứ chính cũ đến căn cứ chính mới phải được tính là thời gian chuyển sân.

15.025 KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY - FDP

a. Người khai thác tàu bay phải:

[1183] Chương này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

1. Xác định thời gian thành viên tổ bay có mặt để nhận nhiệm vụ cho từng loại hình khai thác;

2. Thiết lập quy trình cho phép PIC quyết định giảm thời gian làm nhiệm vụ bay thực tế, tăng thời gian nghỉ ngơi của thành viên tổ bay khi nhận thấy thành viên tổ bay bị mệt mỏi nghiêm trọng, trên cơ sở tham khảo ý kiến của các thành viên tổ bay để không làm ảnh hưởng đến an toàn của chuyến bay.

b. Khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày:

1. Khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày và không được kéo dài dành cho thành viên tổ bay trong trạng thái thích nghi tuân thủ các quy định tại bảng sau:

Bảng 01 - Thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày dành cho thành viên tổ bay trong trạng thái thích nghi

Thời gian bắt đầu FDP theo giờ tham chiếu	1-2 chặng	3 chặng	4 chặng	5 chặng	6 chặng	7 chặng	8 chặng	9 chặng	10 chặng
Từ 06h00 đến 13h29	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
Từ 13h30 đến 13h59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
Từ 14h00 đến 14h29	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
Từ 14h30 đến 14h59	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
Từ 15h00 đến 15h29	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
Từ 15h30 đến 15h59	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
Từ 16h00 đến 16h29	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
Từ 16h30 đến 16h59	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
Từ 17h00 đến 04h59	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
Từ 05h00 đến 05h14	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
Từ 05h15 đến 05h29	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
Từ 05h30 đến 05h44	12:30	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
Từ 05h45 đến 05h59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

2. Thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày khi thành viên tổ bay ở trong trạng thái thích nghi không xác định được phải tuân thủ các quy định tại bảng sau:

Bảng 02 - Thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày dành cho thành viên tổ bay trong trạng thái thích nghi không xác định được

Thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày theo chặng bay						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

3. Trong trường hợp Người khai thác tàu bay đã áp dụng Chương trình quản lý mệt mỏi, thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa khi thành viên tổ bay trong trạng thái thích nghi không xác định được phải tuân thủ các quy định tại bảng sau:

Bảng 03 - Thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày dành cho thành viên tổ bay trong trạng thái thích nghi không xác định được áp dụng Chương trình quản lý mệt mỏi

Các chỉ số trong bảng sau có thể được áp dụng nếu Chương trình quản lý mệt mỏi của Người khai thác tàu bay đáp ứng các yêu cầu về an toàn:

Thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày theo chặng bay						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

c. FDP với thời gian có mặt nhận nhiệm vụ khác nhau của thành viên tổ lái và tổ tiếp viên:

Khi thời gian hội ý của thành viên tổ tiếp viên cần nhiều thời gian hơn thời gian hội ý của thành viên tổ lái cho cùng 01 chặng bay hoặc nhiều chặng bay, FDP của thành viên tổ tiếp viên có thể được tăng thêm tương ứng với chênh lệch về thời gian có mặt để nhận nhiệm vụ của thành viên tổ tiếp viên và thành viên tổ lái. Khoảng tăng thêm này không được phép vượt quá 01 giờ và FDP tối đa hàng ngày của thành viên tổ tiếp viên sẽ dựa trên thời gian có mặt để nhận nhiệm vụ của thành viên tổ lái nhưng thời điểm bắt đầu FDP sẽ dựa trên thời gian có mặt để nhận nhiệm vụ của thành viên tổ tiếp viên.

d. FDP tối đa hàng ngày của thành viên tổ bay trong trạng thái thích nghi và được phép kéo dài, nhưng không nghỉ ngơi trên chuyến bay được quy định cụ thể như sau:

1. FDP tối đa hàng ngày dành cho thành viên tổ bay trong trạng thái thích nghi có thể được kéo dài 01 giờ nhưng không quá 02 lần trong 07 ngày liên tục bất kỳ với điều kiện khoảng thời gian nghỉ ngơi trước và sau chuyến bay phải được tăng lên 02 giờ hoặc khoảng thời gian nghỉ ngơi sau chuyến bay phải được tăng lên 04 giờ.

2. Khi 02 FDP được kéo dài liên tục, khoảng thời gian nghỉ ngơi trước và sau chuyến bay giữa 02 lần kéo dài cũng phải được tăng tương ứng.

3. Việc kéo dài FDP phải được lên kế hoạch trước và không được vượt quá:

(i) 05 chặng khi FDP không nằm trong khung giờ nhịp sinh học thấp (WOCL);

(ii) 04 chặng khi FDP nằm trong khung giờ nhịp sinh học thấp (WOCL) trong vòng 02 giờ hoặc ít hơn;

(iii) 02 chặng khi FDP nằm trong khung giờ nhịp sinh học thấp (WOCL) nhiều hơn 02 giờ.

4. Việc kéo dài FDP tối đa hàng ngày do không có thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay không được phép kết hợp với việc kéo dài FDP có thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay hoặc nhiệm vụ ngắt quãng trong cùng 01 khoảng thời gian làm nhiệm vụ.

5. Phương pháp tính toán thời gian bay phải quy định rõ giới hạn của việc kéo dài FDP tối đa hàng ngày tuân thủ loại hình khai thác được phê chuẩn, phải tính toán đến số chặng bay và FDP có hoặc không nằm trong khung giờ nhịp sinh học thấp (WOCL).

đ. Khi kéo dài FDP tối đa hàng ngày do có thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay tuân thủ loại hình khai thác được phê chuẩn thì phương pháp tính toán thời gian bay phải tính toán đến:

1. Số chặng bay;

2. Thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay tối thiểu của từng thành viên tổ bay;

3. Loại trang thiết bị nghỉ ngơi trên chuyến bay;

4. Thành phần tổ bay tăng cường.

e. Đối với các tình huống không lường trước được trong khai thác bay:

1. PIC có thể quyết định thay đổi thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ và thời gian nghỉ trong tình huống không lường trước được trong khai thác bay vào thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ hoặc sau khi nhận nhiệm vụ với các điều kiện:

(i) FDP tối đa hàng ngày trong trường hợp có nghỉ ngơi trên chuyến bay hoặc nhiệm vụ ngắt quãng không được phép kéo dài quá 02 giờ trừ trường hợp khai thác tổ bay hỗn hợp nhưng không được phép kéo dài quá 03 giờ;

(ii) Nếu trong chặng bay cuối, FDP bị kéo dài do tình huống không lường trước được sau khi cất cánh, chuyến bay có thể được tiếp tục thực hiện đến sân bay hoặc sân bay dự bị dự kiến;

(iii) Thời gian nghỉ ngơi sau FDP có thể được rút ngắn, nhưng không được phép ít hơn 10 giờ.

2. Trong tình huống không lường trước được có thể dẫn đến mệt mỏi, PIC phải rút ngắn thời gian bay thực tế, kéo dài thời gian nghỉ ngơi để loại bỏ bất kỳ ảnh hưởng bất lợi nào đối với an toàn bay.

3. PIC phải tham khảo ý kiến của các thành viên tổ bay khác trước khi đưa ra quyết định liên quan đến kéo dài FDP, kéo dài hoặc rút ngắn khoảng thời gian nghỉ ngơi, rút ngắn thời gian bay nêu tại điểm (e)(1) và (e)(2).

4. PIC phải nộp báo cáo lên Người khai thác tàu bay sau khi đưa ra quyết định kéo dài FDP hoặc rút ngắn thời gian nghỉ ngơi.

5. Khi FDP được kéo dài hoặc thời gian nghỉ được rút ngắn trên 01 giờ, bản sao của báo cáo do PIC thực hiện cùng với đánh giá của Người khai thác tàu bay phải được Người khai thác tàu bay nộp cho Cục HKVN không muộn hơn 28 ngày sau khi sự việc xảy ra.

6. Người khai thác tàu bay phải áp dụng chính sách không trừng phạt khi PIC đưa ra các quyết định được quy định trong Điều này và phải nêu rõ chính sách này trong Tài liệu hướng dẫn khai thác.

g. Đối với các tình huống không lường trước, Người khai thác tàu bay phải xây dựng quy trình trong Tài liệu hướng dẫn khai thác đối với việc hoãn thời gian có mặt nhận nhiệm vụ trong tình huống không lường trước tuân thủ loại hình khai thác được phê chuẩn.

h. Toàn bộ các quy định tại Điều này được quy định cụ thể tại Phụ lục 1 và Phụ lục 2 của Điều 15.025.

15.027 THỜI GIAN BAY VÀ KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ

a. Khoảng thời gian làm nhiệm vụ của thành viên tổ bay không được quá:

1. 60 giờ làm nhiệm vụ trong 07 ngày liên tục bất kỳ;

2. 110 giờ làm nhiệm vụ trong 14 ngày liên tục bất kỳ;

3. 190 giờ làm nhiệm vụ trong 28 ngày liên tục bất kỳ, được phân bổ đều đến mức có thể trong khoảng thời gian này.

b. Thời gian bay của từng thành viên tổ bay làm nhiệm vụ trên chuyến bay không được vượt quá:

1. 100 giờ bay trong 28 ngày liên tục bất kỳ;

2. 1000 giờ bay trong 12 tháng liên tục bất kỳ.

c. Thời gian làm các nhiệm vụ sau chuyến bay phải được tính là thời gian làm nhiệm vụ. Người khai thác tàu bay phải quy định rõ trong Tài liệu hướng dẫn khai thác về thời gian tối thiểu dành cho các nhiệm vụ sau chuyến bay.

15.029 CHUYỂN SÂN

Khi Người khai thác tàu bay yêu cầu thành viên tổ bay chuyển sân để thực hiện nhiệm vụ phải áp dụng các quy định sau:

1. Chuyển sân sau khi có mặt nhận nhiệm vụ nhưng trước khi thực hiện nhiệm vụ trên chuyến bay phải được tính là thời gian làm nhiệm vụ bay nhưng không được tính là 01 chặng bay;

2. Toàn bộ thời gian chuyển sân phải được tính là thời gian làm nhiệm vụ.

15.031 NHIỆM VỤ NGẮT QUÃNG

Việc kéo dài khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày mà có nghỉ giải lao trên mặt đất phải tuân thủ các quy định sau:

a. Đối với nhiệm vụ ngắt quãng phù hợp với các loại hình khai thác, phương pháp tính thời gian bay phải quy định rõ các yếu tố sau:

1. Khoảng thời gian nghỉ giải lao tối thiểu trên mặt đất;

2. Khả năng kéo dài khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay tối đa hàng ngày quy định tại khoản (b) Điều 15.025, có tính đến khoảng thời gian nghỉ giải lao trên mặt đất, trang thiết bị nghỉ ngơi cung cấp cho thành viên tổ bay và các yếu tố khác.

b. Thời gian nghỉ giải lao trên mặt đất phải được tính đầy đủ vào khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay.

c. Không được phép thực hiện nhiệm vụ ngắt quãng sau khi đã giảm khoảng thời gian nghỉ ngơi.

15.033 NHIỆM VỤ DỰ BỊ VÀ NHIỆM VỤ TẠI SÂN BAY

Người khai thác tàu bay bố trí thành viên tổ bay làm nhiệm vụ dự bị hoặc bất kỳ nhiệm vụ nào tại sân bay phải tuân thủ các quy định sau đây:

a. Nhiệm vụ dự bị và tất cả các nhiệm vụ tại sân bay phải được phân lịch. Thời điểm bắt đầu và kết thúc của nhiệm vụ dự bị phải được xác định và thông báo trước một khoảng thời gian thích hợp để thành viên tổ bay có thể lên kế hoạch nghỉ ngơi phù hợp.

b. Thành viên tổ bay được coi là đang làm nhiệm vụ dự bị tại sân bay bắt đầu từ thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ tại địa điểm được yêu cầu cho đến hết thời gian làm nhiệm vụ dự bị được thông báo trước.

c. Toàn bộ thời gian làm nhiệm vụ dự bị tại sân bay phải được tính là thời gian làm nhiệm vụ.

d. Bất kỳ nhiệm vụ tại sân bay phải được tính là thời gian làm nhiệm vụ và FDP được tính đầy đủ bắt đầu từ thời điểm thành viên tổ bay có mặt tại sân bay để thực hiện nhiệm vụ.

đ. Người khai thác tàu bay phải cung cấp nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn cho thành viên tổ bay khi làm nhiệm vụ trực dự bị tại sân bay;

e. Phương pháp tính toán thời gian bay phải quy định cụ thể các yếu tố sau:

1. Khoảng thời gian làm nhiệm vụ dự bị tối đa;

2. Ảnh hưởng của thời gian làm nhiệm vụ dự bị lên FDP tối đa phải tính toán đến các yếu tố:

(i) Thành viên tổ bay sẵn sàng có mặt để nhận nhiệm vụ;

(ii) Ảnh hưởng của nhiệm vụ dự bị đến giấc ngủ;

(iii) Cách thức thông báo hợp lý để bảo vệ giấc ngủ của thành viên tổ bay giữa khoảng thời gian từ thời điểm nhận cuộc gọi yêu cầu có mặt nhận nhiệm vụ và thời điểm bắt đầu FDP.

3. Thời gian nghỉ ngơi tối thiểu sau nhiệm vụ dự bị nhưng không được bố trí thực hiện nhiệm vụ bay;

4. Khoảng thời gian thực hiện nhiệm vụ dự bị khác với dự bị tại sân bay phải được tính vào khoảng thời gian làm nhiệm vụ.

15.035 NHIỆM VỤ DỰ PHÒNG

Người khai thác tàu bay khi yêu cầu thành viên tổ bay làm nhiệm vụ dự phòng phải tuân thủ các quy định sau đây:

a. Phải xếp lịch dự phòng.

b. Phương pháp tính toán thời gian bay phải quy định cụ thể các yếu tố sau:

1. Thời gian tối đa cho một nhiệm vụ dự phòng bất kỳ;

2. Số ngày dự phòng liên tục có thể được chỉ định cho thành viên tổ bay.

15.037 KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ NGƠI

a. Thời gian nghỉ ngơi tối thiểu tại căn cứ chính được quy định cụ thể như sau:

1. Thời gian nghỉ ngơi tối thiểu trước khi bắt đầu làm nhiệm vụ bay tại căn cứ chính phải bằng với thời gian làm nhiệm vụ trước đó hoặc không nhỏ hơn 12 giờ, chọn giá trị lớn hơn;

2. Trong trường hợp không đáp ứng được thời gian nghỉ ngơi tối thiểu nêu tại điểm 1 khoản a, có thể áp dụng khoảng thời gian nghỉ ngơi quy định tại khoản b với điều kiện nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn phù hợp được Người khai thác tàu bay cung cấp cho thành viên tổ bay tại căn cứ chính.

b. Khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu ngoài căn cứ chính

Khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu trước khi bắt đầu làm nhiệm vụ bay ngoài căn cứ chính phải bằng với thời gian làm nhiệm vụ trước đó hoặc không nhỏ hơn 10 giờ, chọn giá trị lớn hơn. Khoảng thời gian nghỉ ngơi này phải bao gồm 08 giờ ngủ cộng thêm với thời gian di chuyển và thời gian cho nhu cầu sinh lý cá nhân khác.

c. Giảm thời gian nghỉ ngơi

Trong trường hợp không đáp ứng được quy định tại khoản a và b nêu trên, phương thức tính toán thời gian làm nhiệm vụ bay có thể giảm khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu và có tính toán đến các yếu tố sau:

1. Khoảng thời gian nghỉ ngơi đã được giảm thấp nhất có thể;

2. Tăng khoảng thời gian nghỉ ngơi tiếp theo;

3. Rút ngắn FDP sau khoảng thời gian nghỉ rút ngắn.

d. Khoảng thời gian nghỉ ngơi hồi phục tối thiểu phải bao gồm 36 giờ liên tục, bao gồm 02 đêm theo giờ địa phương, đồng thời thời điểm kết thúc của 01 khoảng thời gian nghỉ ngơi hồi phục và thời điểm bắt đầu của khoảng thời gian nghỉ ngơi hồi phục tiếp theo không được vượt quá 168 giờ. Định kỳ 02 lần mỗi tháng, khoảng thời gian nghỉ ngơi hồi phục phải được tăng lên để bao gồm 02 ngày theo giờ địa phương.

e. Phương pháp tính thời gian bay phải quy định cụ thể các khoảng thời gian nghỉ ngơi tăng cường để bù cho:

1. Ảnh hưởng của lệch múi giờ và kéo dài FDP;

2. Mệt mỏi tích lũy bổ sung do gián đoạn lịch bay;

3. Việc thay đổi căn cứ chính.

15.039 DINH DƯỠNG CỦA THÀNH VIÊN TỔ BAY

a. Người khai thác tàu bay phải bố trí thời gian để thành viên tổ bay dùng bữa ăn và nước uống nhằm mục đích tránh gây ảnh hưởng bất lợi đến khả năng thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay trong khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay, đặc biệt khi FDP lớn hơn 06 giờ.

b. Người khai thác tàu bay phải quy định cụ thể tại Tài liệu hướng dẫn khai thác phương pháp để đảm bảo dinh dưỡng của thành viên tổ bay trong khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay.

15.041 HUẤN LUYỆN QUẢN LÝ MỆT MỎI

Người khai thác tàu bay, thành viên tổ bay, nhân viên điều phái bay, nhân viên xếp lịch bay và cán bộ quản lý liên quan phải tuân thủ các quy định về huấn luyện quản lý mệt mỏi trong Phần 14 của Bộ quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay.

15.043 KHAI THÁC BAY HỖN HỢP

a. Người khai thác tàu bay chỉ được phép phân công nhiệm vụ bay cho thành viên tổ lái và chỉ được phép chấp nhận thực hiện nhiệm vụ thành viên tổ lái đối với loại hình khai thác bay hỗn hợp như bay trên buồng lái giả định hoặc các chuyến bay huấn luyện định kỳ, huấn luyện chuyển loại trước khi thực hiện chuyến bay thương mại.

b. Nếu trong khoảng thời gian nhận nhiệm vụ bay thành viên tổ lái thực hiện các chuyến bay huấn luyện hoặc các chuyến bay trên buồng lái giả định sau khi thực hiện chuyến bay thương mại thì thời gian này phải được nhân đôi để tính giới hạn khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay. Số lần hạ cánh trong buồng lái giả định và trên các chuyến bay huấn luyện không được tính.

CHƯƠNG C: ***(được bãi bỏ)***[1184]

CHƯƠNG D: ***(được bãi bỏ)***[1185]

[1184] Chương này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[1185] Chương này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

CHƯƠNG C: CÁC HỆ THỐNG QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI[1186]

15.060 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

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

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

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

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

1. Yêu cầu Người khai thác lập giá trị lớn nhất đối với thời gian bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ và giá trị nhỏ nhất của khoảng thời gian nghỉ ngơi. Những giá trị này phải xây dựng dựa vào các nguyên lý khoa học, những kiến thức hiểu biết và dựa trên quá trình đảm bảo an toàn và được Cục Hàng không Việt Nam chấp nhận;

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

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

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

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

[1186] Tên Chương này được đổi theo quy định tại Mục 5 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

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

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

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

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

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

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 15.020: *(được bãi bỏ)*[1187]

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.025: KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY[1188]

a. Nhiệm vụ đêm của FDP theo quy định tại khoản b và d Điều 15.025 phải tuân thủ các quy định sau:

1. Khi tính toán FDP tối đa của các nhiệm vụ đêm liên tục, không được vượt quá 04 chặng cho 01 nhiệm vụ;

2. Người khai thác tàu bay phải quản lý rủi ro mệt mỏi của thành viên tổ bay để chủ động kiểm soát ảnh hưởng đến mệt mỏi của nhiệm vụ đêm kéo dài hơn 10 giờ liên quan đến khoảng thời gian làm nhiệm vụ và khoảng thời gian nghỉ ngơi.

b. Kéo dài FDP cho thành viên tổ bay không có khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay

Việc kéo dài FDP không có khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay theo quy định tại điểm 5 khoản d Điều 15.025 không được vượt quá các giới hạn tại bảng sau:

Bảng 04 - FDP tối đa hàng ngày được kéo dài

Thời gian bắt đầu FDP	01-02 chặng	03 chặng	04 chặng	05 chặng
Từ 0600 đến 0614	không được phép	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 0615 đến 0629	13:15	12:45	12:15	11:45
Từ 0630 đến 0644	13:30	13:00	12:30	12:00
Từ 0645 đến 0659	13:45	13:15	12:45	12:15

[1187] Phụ lục này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 6 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[1188] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 7 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

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

Thời gian bắt đầu FDP	01-02 chặng	03 chặng	04 chặng	05 chặng
Từ 0700 đến 1329	14:00	13:30	13:00	12:30
Từ 1400 đến 1429	13:30	13:00	12:30	không được phép
Từ 1430 đến 1459	13:15	12:45	12:15	không được phép
Từ 1500 đến 1529	13:00	12:30	12:00	không được phép
Từ 1530 đến 1559	12:45	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1600 đến 1629	12:30	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1630 đến 1659	12:15	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1700 đến 1729	12:00	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1730 đến 1759	11:45	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1800 đến 1829	11:30	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1830 đến 1859	11:15	không được phép	không được phép	không được phép
Từ 1900 đến 0559	Không được phép	không được phép	không được phép	không được phép

c. Kéo dài FDP có khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay

1. Trang thiết bị nghỉ ngơi trên chuyến bay theo quy định tại điểm 3 khoản e Điều 15.025 phải đáp ứng các tiêu chuẩn sau:

(i) Trang thiết bị nghỉ loại 1: Giường ngủ hoặc bề mặt phẳng hoặc gần phẳng cho phép tổ bay nằm ngủ, ngả được tối thiểu 80 độ được bố trí trong một khu vực tách biệt so với buồng lái và khoang khách, được kiểm soát nhiệt độ, ánh sáng, được cách âm;

(ii) Trang thiết bị nghỉ loại 2: Ghế trong khoang khách ngả được tối thiểu 45 độ, có khoảng cách giữa 02 hàng ghế ít nhất là 137,5 cm, ghế rộng tối thiểu 50 cm, có chỗ để chân, được bố trí tại khu vực tách biệt với hành khách ít nhất bởi rèm che ngăn ánh sáng và giảm thiểu tiếng ồn, không bị làm phiền bởi hành khách hoặc thành viên tổ bay;

(iii)[1189] Trang thiết bị nghỉ loại 3: ghế trong khoang khách hoặc buồng lái và tách biệt với khu vực hành khách ít nhất bởi rèm che ngăn ánh sáng và giảm thiểu tiếng ồn, không cạnh bất cứ ghế hành khách nào đang có người ngồi.

2. Việc kéo dài FDP có khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay theo quy định tại khoản e Điều 15.025 phải tuân thủ các quy định sau:

(i) Không quá 03 chặng cho 01 FDP;

[1189] Tiết này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục 15 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

(ii) Khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay tối thiểu không ít hơn 90 phút liên tục cho mỗi thành viên tổ bay và 02 giờ liên tục cho thành viên tổ lái điều khiển tàu bay hạ cánh.

3. FDP tối đa hàng ngày theo quy định tại khoản e Điều 15.025 có thể được kéo dài nếu thành viên tổ lái được nghỉ ngơi trên chuyến bay nhưng không vượt quá:

(i) Đối với 01 thành viên tổ lái tăng cường:

A. 14 giờ với trang thiết bị nghỉ loại 03;

B. 15 giờ với trang thiết bị nghỉ loại 02;

C. 16 giờ với trang thiết bị nghỉ loại 01.

(ii) Đối với 02 thành viên tổ lái tăng cường:

A. 15 giờ với trang thiết bị nghỉ loại 03;

B. 16 giờ với trang thiết bị nghỉ loại 02;

C. 17 giờ với trang thiết bị nghỉ loại 01.

4. Khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay tối thiểu dành cho tiếp viên được thực hiện theo bảng sau:

Bảng 05 - Quy định chi tiết về kéo dài FDP

FDP kéo dài tối đa	Khoảng thời gian nghỉ trên chuyến bay tối thiểu		
	Trang thiết bị nghỉ loại 01	Trang thiết bị nghỉ loại 02	Trang thiết bị nghỉ loại 03
đến 14:30 giờ	01:30	01:30	01:30
Từ 14:31 đến 15:00 giờ	01:45	02:00	02:20
Từ 15:01 đến 15:30 giờ	02:00	02:20	02:40
Từ 15:31 đến 16:00 giờ	02:15	02:40	03:00
Từ 16:01 đến 16:30 giờ	02:35	03:00	không được phép
Từ 16:31 đến 17:00 giờ	03:00	03:25	không được phép
Từ 17:01 đến 17:30 giờ	03:25	không được phép	không được phép
Từ 17:31 đến 18:00 giờ	03:50	không được phép	không được phép

5. Các hạn chế quy định tại điểm 2 khoản c của Phụ lục này có thể được tăng thêm không quá 01 giờ bao gồm 01 chặng có thời gian bay liên tục trên 09 giờ và không vượt quá 02 chặng.

6. Khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay sử dụng trang thiết bị nghỉ ngơi phải được tính là FDP.

7. Khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu tại điểm đến ít nhất phải bằng khoảng thời gian làm nhiệm vụ trước đó hoặc không nhỏ hơn 14 giờ, chọn giá trị lớn hơn.

8. Thành viên tổ bay nếu làm nhiệm vụ chuyển sân không được chuyển sang làm thành viên tổ bay thực hiện nhiệm vụ trên cùng 01 chuyến bay.

d. Đối với tình huống không lường trước trong khai thác, việc hoãn thời gian có mặt nhận nhiệm vụ phải tuân thủ các quy định sau:

1. Người khai thác tàu bay có thể hoãn thời gian có mặt nhận nhiệm vụ nếu có quy trình quy định tại Tài liệu hướng dẫn khai thác. Hồ sơ về các lần hoãn thời gian có mặt nhận nhiệm vụ phải được lưu trữ bởi Người khai thác tàu bay. Quy trình hoãn thời gian có mặt nhận nhiệm vụ phải quy định thời gian thông báo và cho phép thành viên tổ bay ở lại nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn thích hợp. Trong trường hợp thành viên tổ bay được thông báo hoãn thời gian có mặt nhận nhiệm vụ, FDP được tính như sau:

(i) Khi có thông báo hoãn, việc tính toán FDP tối đa tuân thủ quy định tại (iii) hoặc (iv) dưới đây;

(ii) Nếu thời gian nhận nhiệm vụ tiếp tục bị thay đổi, FDP sẽ được tính từ thời điểm 01 giờ sau khi nhận được thông báo thứ 02 hoặc từ thời điểm thông báo hoãn ban đầu nếu thời gian thông báo ban đầu sớm hơn;

(iii) Khi thời gian hoãn nhận nhiệm vụ ít hơn 04 giờ, FDP tối đa hàng ngày được tính từ thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ ban đầu và FDP được tính từ thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ theo thông báo hoãn;

(iv) Khi thời gian hoãn nhận nhiệm vụ từ 04 giờ trở lên, FDP tối đa được tính từ thời điểm được yêu cầu để có mặt nhận nhiệm vụ ban đầu hoặc từ thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ theo thông báo hoãn, chọn giá trị hạn chế hơn và FDP được tính từ thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ theo thông báo hoãn;

(v) Ngoại trừ quy định tại (i) và (ii) nêu trên, khi Người khai thác tàu bay thông báo hoãn thời gian có mặt nhận nhiệm vụ trên 10 giờ hoặc hơn đến thành viên tổ bay và thành viên tổ bay không được yêu cầu tiếp tục có mặt để nhận nhiệm vụ, thời gian hoãn từ 10 giờ trở lên này được tính là khoảng thời gian nghỉ.

2. Quy trình hoãn thời gian có mặt nhận nhiệm vụ của Người khai thác tàu bay phải:

(i) Quy định cụ thể hình thức thông báo;

(ii) Quy định thời gian thông báo tối thiểu và tối đa;

(iii) Tránh thông báo trong thời gian ngủ khi có thể.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 15.025 KHOẢNG THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ BAY CHO PHÉP - KHAI THÁC MỘT NGƯỜI LÁI[1190]

a. FDP tối đa cho phép có thể được tăng lên khi khai thác một người lái phải tuân thủ các quy định tại bảng sau:

[1190] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 7 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

Bảng 6 - Quy định chi tiết về Thời gian có mặt làm nhiệm vụ

Thời gian có mặt làm nhiệm vụ	Số lần hạ cánh khi là thành viên tổ lái đang khai thác		
	1-4	5	>=6
0700 - 1759	0930	0830	0800
1800- 2159	0830	0800	0800
2200 - 0459	0800	0800	0800
0500 - 0659	0830	0800	0800

b. Đối với những chuyến bay khai thác một người lái và hoàn toàn theo quy tắc bay bằng mắt (VFR), khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay được phép phải tuân thủ theo các quy định tại cột thứ nhất (cột "1- 4" lần hạ cánh) quy định về số lần cất hạ cánh khi là thành viên tổ lái đang khai thác, tuy nhiên, trong trường hợp này không có giới hạn về số lần hạ cánh. Khi số lần hạ cánh bình quân vượt quá 4 lần mỗi giờ, phải có một thời gian giải lao ít nhất là 30 phút trong 3 giờ liên tục.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.031: NHIỆM VỤ NGẮT QUÃNG[1191]

Việc tăng khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay theo quy định tại Điều 15.031 phải tuân thủ các quy định sau:

a. Khoảng thời gian nghỉ giải lao trên mặt đất trong 01 FDP phải từ 03 giờ liên tục trở lên.

b. Khoảng thời gian nghỉ giải lao này không bao gồm thời gian thực hiện nhiệm vụ trước và sau chuyến bay, thời gian di chuyển. Thời gian tối thiểu để thực hiện nhiệm vụ trước và sau chuyến bay, thời gian di chuyển phải từ 30 phút trở lên. Người khai thác tàu bay phải quy định cụ thể thời gian thực tế trong Tài liệu hướng dẫn khai thác có tính đến các yếu tố: loại tàu bay, loại hình khai thác và điều kiện của sân bay.

c. FDP tối đa quy định tại khoản b Điều 15.025 có thể được tăng nhưng không vượt quá 50% khoảng thời gian nghỉ giải lao.

d. Nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn thích hợp phải được cung cấp trong trường hợp khoảng thời gian nghỉ giải lao kéo dài trên 06 giờ hoặc nếu khoảng thời gian nghỉ giải lao nằm trong chu kỳ nhịp sinh học thấp.

đ. Đối với các trường hợp khác các trường hợp nêu trên tại Phụ lục này:

Nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn phải được Người khai thác tàu bay cung cấp và khoảng thời gian nghỉ giải lao thực tế vượt quá 06 giờ hoặc khi một phần hoặc toàn bộ thời

[1191] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

gian nghỉ giải lao nằm trong chu kỳ nhịp sinh học thấp sẽ không được tính để kéo dài FDP.

e. Nhiệm vụ ngắt quãng không được kết hợp với khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.033: NHIỆM VỤ DỰ BỊ[1192]

Việc thay đổi các giới hạn về khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ và khoảng thời gian nghỉ ngơi theo quy định tại Điều 15.033 phải tuân thủ:

a. Trong trường hợp thực hiện nhiệm vụ dự bị tại sân bay:

1. Nếu không được yêu cầu thực hiện FDP, Người khai thác tàu bay phải bố trí khoảng thời gian nghỉ ngơi cho thành viên tổ bay phù hợp theo quy định tại Điều 15.037;

2. Nếu được yêu cầu thực hiện FDP:

(i) FDP được tính từ thời điểm bắt đầu khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay. Nếu nhiệm vụ dự bị kết thúc vượt quá 04 giờ đầu tiên, FDP tối đa được rút ngắn một khoảng thời gian bằng khoảng thời gian vượt quá 04 giờ;

(ii) Tổng của FDP theo quy định tại khoản b và d điều 15.025 và khoảng thời gian thực hiện nhiệm vụ dự bị tại sân bay không vượt quá 16 giờ.

b. Các trường hợp nhiệm vụ dự bị không thực hiện tại sân bay:

1. Tổng thời gian thực hiện nhiệm vụ dự bị không được quá 16 giờ;

2. Người khai thác tàu bay phải có quy trình đảm bảo tổng thời gian thực hiện nhiệm vụ dự bị và FDP không vượt quá 18 giờ;

3. 25% thời gian thực hiện nhiệm vụ dự bị khác với nhiệm vụ dự bị tại sân bay được tính là thời gian thực hiện nhiệm vụ theo quy định tại Điều 15.027;

4. Sau khi thực hiện nhiệm vụ dự bị, Người khai thác tàu bay phải bố trí khoảng thời gian nghỉ ngơi cho thành viên tổ bay theo quy định tại Điều 15.037;

5. Nhiệm vụ dự bị được coi là kết thúc vào thời điểm thành viên tổ bay có mặt để nhận nhiệm vụ tại địa điểm được chỉ định;

6. Nếu nhiệm vụ dự bị kết thúc trong vòng 06 giờ đầu tiên, FDP tối đa được tính từ thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ;

7. Nếu nhiệm vụ dự bị kết thúc vượt quá 06 giờ đầu tiên, FDP tối đa phải rút ngắn một khoảng thời gian bằng khoảng thời gian vượt quá 06 giờ;

[1192] Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

8. Nếu tăng FDP do được cung cấp khoảng thời gian nghỉ ngơi trên chuyến bay theo quy định tại khoản c Phụ lục 1 Điều 15.025 hoặc nhiệm vụ ngắt quãng theo quy định tại Phụ lục 1 Điều 15.031, khoảng thời gian 06 giờ tại khoản 6 và 7 nêu trên được nâng lên 08 giờ;

9. Nếu thời điểm bắt đầu nhiệm vụ dự bị nằm trong khoảng thời gian từ 23:00 đến 07:00, khoảng thời gian nằm trong khoảng 23:00 và 07:00 không được tính để giảm FDP theo quy định tại khoản 6, 7 và 8 nêu trên cho đến khi thành viên tổ bay được Người khai thác tàu bay liên hệ;

10. Người khai thác tàu bay phải xác định thời gian phù hợp giữa thời điểm của cuộc gọi yêu cầu có mặt nhận nhiệm vụ và thời điểm có mặt để nhận nhiệm vụ đảm bảo cho phép thành viên tổ bay di chuyển từ chỗ nghỉ của họ đến địa điểm họ được yêu cầu có mặt để nhận nhiệm vụ trong khoảng thời gian phù hợp.

PHỤ LỤC 2 CỦA ĐIỀU 15.033: *(được bãi bỏ)*[1193]

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.035: NHIỆM VỤ DỰ PHÒNG[1194]

Người khai thác tàu bay khi yêu cầu thành viên tổ bay thực hiện nhiệm vụ dự phòng theo quy định tại Điều 15.035, phải tuân thủ các quy định sau đây:

a. Khi thành viên tổ bay được yêu cầu có mặt nhận nhiệm vụ bay, FDP được tính từ thời điểm có mặt nhận nhiệm vụ.

b. Khoảng thời gian thực hiện nhiệm vụ dự phòng không được tính là khoảng thời gian thực hiện nhiệm vụ theo quy định tại Điều 15.025 và Điều 15.037.

c. Người khai thác tàu bay phải xác định số ngày trực dự phòng tối đa liên tục nằm trong các giới hạn theo quy định tại khoản d Điều 15.037.

(1) Người khai thác tàu bay khi xếp lịch trực dự phòng trên cơ sở tính đến các nguyên tắc quản lý mệt mỏi phải đảm bảo thành viên tổ bay được ngủ 08 giờ liên tục mỗi ngày và trong thời gian này không liên lạc với thành viên tổ bay.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.037: KHOẢNG THỜI GIAN NGHỈ NGƠI[1195]

[1193] Phụ lục này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 10 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[1194] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 11 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[1195] Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

a. Lịch bay gián đoạn

1. Nếu việc chuyển đổi lịch bay của thành viên tổ bay từ nhiệm vụ kết thúc muộn hoặc là nhiệm vụ đêm sang nhiệm vụ bắt đầu sớm (trước 08 giờ 00 sáng) được lập kế hoạch tại căn cứ chính, khoảng thời gian nghỉ ngơi giữa 02 FDP phải bao gồm 01 đêm theo giờ địa phương;

2. Nếu thành viên tổ bay thực hiện từ 04 nhiệm vụ đêm, nhiệm vụ bắt đầu sớm hoặc nhiệm vụ kết thúc muộn trở lên trong khoảng thời gian giữa 02 khoảng thời gian nghỉ ngơi phục hồi theo quy định tại khoản d Điều 15.037, khoảng thời gian nghỉ ngơi phục hồi ngay sau khi kết thúc các nhiệm vụ này phải được tăng lên tối thiểu là 60 giờ.

b. Chênh lệch múi giờ

1. Nhằm mục đích tuân thủ các quy định tại điểm 1 khoản e Điều 15.037, "nhiệm vụ quay vòng" là việc thực hiện nhiều nhiệm vụ, trong đó bao gồm ít nhất 01 nhiệm vụ bay và thành viên tổ bay nghỉ ngơi ngoài căn cứ chính. Đối với nhiệm vụ quay vòng, thành viên tổ bay bắt đầu nhận nhiệm vụ tại căn cứ chính và kết thúc khi quay trở về căn cứ chính để bắt đầu khoảng thời gian nghỉ ngơi mà tại đó Người khai thác tàu bay không chịu trách nhiệm cung cấp ngơi nghỉ ngơi đủ tiêu chuẩn cho thành viên tổ bay đó;

2. Người khai thác tàu bay phải xem xét các ảnh hưởng của "nhiệm vụ quay vòng" đến mệt mỏi của thành viên tổ bay qua đó điều chỉnh lịch bay nếu cần thiết;

3. Ảnh hưởng của chênh lệch múi giờ được bù đắp bằng khoảng thời gian nghỉ ngơi bổ sung như sau:

(i) Tại căn cứ chính, nếu nhiệm vụ quay vòng liên quan đến việc chêch lệch múi giờ từ 04 giờ trở lên, khoảng thời gian nghỉ tối thiểu phải đáp ứng quy định tại bảng sau:

Bảng 07 - Bảng số lượng đêm nghỉ tối thiểu theo giờ địa phương tại căn cứ chính để bù ảnh hưởng của chênh lệch múi giờ

Thời gian chênh lệch múi giờ tối đa giữa giờ tham chiếu và giờ địa phương nơi thành viên tổ bay nghỉ trong 01 "nhiệm vụ quay vòng"	Thời gian kể từ thời điểm có mặt nhận FDP đầu tiên trong 01 "nhiệm vụ quay vòng" có liên quan đến lệch múi giờ từ 04 giờ trở lên với giờ tham chiếu			
	< 48	48 - 71:59	72 - 95:59	≥ 96:00
≤ 6	02	02	03	03
≤ 9	02	03	03	04
≤ 12	02	03	04	05

(ii) Ngoài căn cứ chính, nếu FDP có liên quan đến lệch múi giờ từ 04 giờ trở lên, khoảng thời gian nghỉ tối thiểu sau FDP phải ít nhất bằng khoảng thời gian làm nhiệm vụ trước đó hoặc 14 giờ, chọn giá trị lớn hơn.

Trong trường hợp không đáp ứng được khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu quy định tại tiết i, điểm 3 khoản b nêu trên và chỉ 01 lần giữa 02 khoảng thời gian nghỉ ngơi phục hồi theo quy định tại khoản (d) Điều 15.037, khoảng thời gian nghỉ tối thiểu quy định tại điểm (b)(3)(ii) này có thể áp dụng như tại căn cứ chính với điều kiện Người khai thác tàu bay phải cung cấp nơi nghỉ đủ tiêu chuẩn thích hợp cho thành viên tổ bay;

4. Trong trường hợp chuyến bay thực hiện theo hướng Đông - Tây hoặc Tây - Đông, khoảng thời gian nghỉ ngơi hồi phục phải bao gồm ít nhất 03 đêm theo giờ địa phương phải được cung cấp giữa 02 "nhiệm vụ quay vòng" liên tiếp.

c. Giảm khoảng thời gian nghỉ ngơi

1. Khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu có thể được giảm đến không dưới 12 giờ tại căn cứ chính và không dưới 10 giờ ngoài căn cứ chính;

2. Người khai thác tàu bay phải quản lý rủi ro mệt mỏi khi giảm thời gian nghỉ ngơi tối thiểu;

3. Khoảng thời gian nghỉ ngơi tiếp theo của khoảng thời gian nghỉ ngơi được giảm phải được tăng lên một khoảng thời gian bằng với khoảng thời gian chênh lệch giữa khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu quy định tại khoản a hoặc b Điều 15.037 và khoảng thời gian nghỉ ngơi được giảm;

4. Khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay tiếp theo của khoảng thời gian nghỉ ngơi được giảm cũng phải được giảm tương ứng một khoảng thời gian bằng với khoảng thời gian chênh lệch giữa khoảng thời gian nghỉ ngơi tối thiểu quy định tại khoản a hoặc b Điều 15.037 và khoảng thời gian nghỉ ngơi được giảm;

5. Khoảng thời gian nghỉ ngơi chỉ được phép giảm tối đa 02 lần giữa 02 khoảng thời gian nghỉ ngơi phục hồi liên tục theo quy định tại khoản d Điều 15.035.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 15.045: ***(được bãi bỏ)***[1196]

[1196] Phụ lục này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 13 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 15.063: CHÍNH SÁCH HỆ THỐNG QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI[1197]

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

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

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

b. Chính sách phải:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 15.063: HỆ THỐNG TÀI LIỆU CỦA FRMS[1198]

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

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

[1197] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1198] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

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

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

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

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

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 15.063: QUÁ TRÌNH QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI[1199]

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

1. Quá trình dự báo phải nhận dạng các nguy cơ tiềm ẩn gây ra bởi mệt mỏi thông qua việc xem xét lịch trình tổ bay và tính đến các yếu tố ảnh hưởng đến giấc ngủ, sự mệt mỏi và ảnh hưởng của chúng đến hiệu suất làm việc. Các phương pháp xem xét có thể bao gồm nhưng không hạn chế sau:

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

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

iii. Các mô hình sinh - toán học.

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

i. Các báo cáo mệt mỏi;

ii. Các báo cáo bí mật;

iii. Các báo cáo đánh giá an toàn;

iv. Các sự cố;

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

[1199] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

ii. Khảo sát mệt mỏi tổ bay;

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

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

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

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

1. Các quá trình khai thác;

2. Khả năng xuất hiện của chúng;

3. Các hậu quả có thể;

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

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

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

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

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

PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 15.063: QUÁ TRÌNH ĐẢM BẢO AN TOÀN HỆ THỐNG FRMS[1200]

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

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

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

ii. Các khảo sát và đánh giá;

[1200] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PHỤ LỤC 5 ĐIỀU 15.063: QUÁ TRÌNH THÚC ĐẨY HỆ THỐNG FRMS[1201]

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

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

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

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

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

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

[1201] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 15 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

Phần 16
KIỂM SOÁT KHAI THÁC CỦA NGƯỜI KHAI THÁC[1202]

CHƯƠNG A: QUY ĐỊNH CHUNG

16.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH[1203]

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

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

16.003 CÁC ĐỊNH NGHĨA

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

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

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

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

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

(4) **Kế hoạch bay**: Các thông tin quy định cụ thể được cung cấp cho các đơn vị cung cấp dịch vụ không lưu, liên quan đến một chuyến bay dự định hay một phần của một chuyến bay. Mục "Kế hoạch bay" được sử dụng để hiểu theo từng trường hợp, thông tin đầy đủ trên tất cả các mục được nêu trong bản kế hoạch bay,

---

[1202] Tiêu đề Phần này được sửa đổi theo quy định tại Mục 1 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 16 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1203] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 2 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 16 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

bao gồm toàn bộ đường bay của chuyến bay, hoặc các thông tin yêu cầu được giới hạn khi mục đích là vứt bỏ phần không cần thiết của chuyến bay như đường bay cắt, cất cánh từ, hoặc hạ cánh ở một sân bay được kiểm soát;

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

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

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

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

16.005 CÁC TỪ VIẾT TẮT.

(a) Các từ viết tắt dưới đây được sử dụng trong Phần này:

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

(2) ATC - Kiểm soát không lưu;

(3) ETA - Thời gian đến dự tính;

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

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

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

(7) NOTAM - Thông báo hàng không;

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

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

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

(11) PIC - Người chỉ huy tàu bay;

(12) F/O - Lái phụ;

(13) SM - Statute Miles;

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

CHƯƠNG B: KIỂM SOÁT KHAI THÁC

16.010 KIỂM SOÁT KHAI THÁC

(a)[1204] Người khai thác tàu bay phải:

(1) Thiết lập phương thức kiểm soát hoạt động khai thác trong tài liệu hướng dẫn khai thác;

(2) Thực hiện việc kiểm soát và duy trì hoạt động kiểm soát khai thác đối với tất cả các chuyến bay thuộc người khai thác.

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

(c)[1205] Trách nhiệm kiểm soát khai thác sẽ chỉ được ủy quyền cho PIC và nhân viên điều phái bay nếu người khai thác được phê chuẩn phương pháp kiểm soát và giám sát các khai thác bay đòi hỏi sử dụng nhân viên điều phái bay.

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

16.013 CÁC CHỨC NĂNG CỦA KIỂM SOÁT KHAI THÁC

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

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

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

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

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

(5)[1206] Đảm bảo việc tuân thủ quy trình theo dõi, giám sát bay;

[1204] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 16 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[1205] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục 16 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 16 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[1206] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 16 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

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

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

16.015 YÊU CẦU TRÌNH ĐỘ NGƯỜI THỰC HIỆN CÁC CHỨC NĂNG KIỂM SOÁT KHAI THÁC[1207]

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

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

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

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

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

(f) Đối với khai thác bay taxi 01 người lái, chỉ yêu cầu người có trình độ tương đương PIC thực hiện chức năng kiểm soát khai thác.

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

(a) Một nhân viên điều phái bay có giấy phép theo quy định được phép thực hiện các năng định của giấy phép bao gồm giám sát hoặc điều phái tàu bay trong

---

[1207] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 16 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

hệ thống theo dõi bay của chuyến bay của người vận chuyển theo lịch.

(b)[1208] Chỉ được chỉ định là nhân viên điều phái bay làm nhiệm vụ 12 giờ liên tục trong 24 giờ khi người đó được nghỉ xen kẽ 10 giờ.

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

16.020 TRÁCH NHIỆM CỦA PIC

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

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

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

16.023 NHIỆM VỤ KIỂM SOÁT KHAI THÁC

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

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

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

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

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

(5)[1209] Trong trường hợp khẩn nguy:

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

[1208] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 16 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1209] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 16 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

(1) Kiểm soát không lưu;

(2) Cơ quan dịch vụ khí tượng;

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

(4) Người có AOC.

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

16.025 CÁC PHƯƠNG THỨC GIÁM SÁT BAY[1210]

(a) Người khai thác tàu bay phải thiết lập hệ thống theo dõi tàu bay trong các khu vực khai thác.

(b) Người khai thác tàu bay phải theo vị trí của tàu bay qua hệ thống thông báo tự động ít nhất là 15 phút một lần đối từng phần trong suốt quá trình bay theo những điều kiện dưới đây:

(1) Đối với loại tàu bay có trọng lượng lớn hơn 27.000 kg và chuyên chở nhiều hơn 19 hành khách;

(2) Khi dịch vụ không lưu cung cấp thông tin về vị trí tàu bay lớn hơn 15 phút.

(c) Người khai thác tàu bay phải theo vị trí của tàu bay qua hệ thống thông báo tự động ít nhất là 15 phút một lần đối từng phần trong suốt quá trình bay đối với những tàu bay hoạt động trên khu vực đại dương với những điều kiện như sau:

(1) Đối với loại tàu bay có trọng lượng lớn hơn 27.000 kg và chuyên chở nhiều hơn 19 hành khách;

(2) Khi dịch vụ không lưu cung cấp thông tin về vị trí tàu bay lớn hơn 15 phút.

(d) Ngoài các quy định tại khoản b và c Điều này, Nhà chức trách hàng không có thể dựa trên quá trình đánh giá rủi ro được thực hiện bởi Người khai thác tàu bay nhằm cho phép thay đổi chu kỳ thông báo tự động. Quá trình này phải đảm bảo quản lý được các rủi ro phát sinh từ sự thay đổi này và phải bao gồm ít nhất các yếu tố sau đây:

[1210] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 16 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(1) Năng lực của hệ thống và các quy trình về kiểm soát hệ thống của người khai thác, bao gồm cả các quy trình và hệ thống liên lạc với các nhà cung cấp dịch vụ không lưu;

(2) Khả năng tổng thể của tàu bay và hệ thống tàu bay;

(3) Xác định vị trí và liên lạc với tàu bay;

(4) Tần xuất và thời gian giữa các lần báo cáo tự động;

(5) Các hậu quả về yếu tố con người do thay đổi quy trình của tổ bay;

(6) Các biện pháp cụ thể để giảm thiểu rủi ro và các phương án dự phòng.

(đ) Người khai thác tàu bay phải thiết lập quy trình lưu trữ dữ liệu theo dõi tàu bay nhằm hỗ trợ cho việc tìm kiếm cứu nạn (xác định vị trí cuối cùng của tàu bay) quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác.

16.027 CÁC CHỈ DẪN KHAI THÁC

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

CHƯƠNG C: LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY

16.030 CÁC HỒ SƠ QUYẾT ĐỊNH LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY

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

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

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

(d)[1211] Tài liệu lệnh điều phái bay này phải được lưu trữ ở điểm khởi hành hoặc một địa điểm được quy định rõ trong tài liệu hướng dẫn khai thác.

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

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

(b) Không ai được cấp phép bay đối với khai thác vận tải hàng không thương

---

[1211] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 16 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

mại, sử dụng một tàu bay với các thiết bị không hoạt động được lắp đặt, ngoại trừ trong danh mục thiết bị cất cánh tối thiểu được phê chuẩn cho Người khai thác đối với tàu bay đó.

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

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

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

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

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

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

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

(a)[1212] Chỉ được ban hành lệnh điều phái bay khi nắm rõ các báo cáo về điều kiện khí tượng và dự báo thời tiết trên đường bay và khu vực khai thác sẽ bay qua bao gồm các sân bay có thể được sử dụng.

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

16.043 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY TRONG ĐIỀU KIỆN ĐÓNG BĂNG

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

(b) Không ai được phép cho một tàu bay vào khai thác trong mọi điều kiện thời gian đông giá, đóng băng, hoặc tuyết bám vào tàu bay, trừ khi sẵn có các thiết

---

[1212] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 7 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 16 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

bị và phương tiện phù hợp ở sân bay khởi hành cho PIC để thực hiện các quy trình phá băng và chống đóng băng của Người khai thác được Cục HKVN phê chuẩn.

16.045 LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY THEO QUY TẮC VFR HOẶC IFR

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

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

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

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

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

(1) Giới hạn về trọng tâm;

(2) Giới hạn về khai thác tàu bay; và

(3) Các yêu cầu tính năng tối thiểu.

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

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

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

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

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

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

Phần 17
TRỌNG TẢI, CÂN BẰNG VÀ TÍNH NĂNG TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC[1212]

CHƯƠNG A: TỔNG QUÁT

17.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH[1213]

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

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

1. Khai thác vận tải thương mại;

2. Hàng không chung được thực hiện bởi:

i. Tàu bay phản lực;

ii. Tàu bay lớn.

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

17.003 ĐỊNH NGHĨA

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

Ghi chú: Các thuật ngữ có liên quan đến hàng không được định nghĩa trong Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

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

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

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

[1212] Tiêu đề Phần này được sửa đổi theo quy định tại Mục 1 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1213] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

17.005 TỪ VIẾT TẮT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(11) F/O (First Officer) - Lái phụ;

(12) SM (Statute Miles) - Dặm bộ;

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

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

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

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

17.007 CÁC YÊU CẦU TỐI THIỂU

(a) [1214]Người khai thác tàu bay là đối tượng điều chỉnh của Phần này phải tuân thủ các yêu cầu tối thiểu được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận hoặc phê chuẩn theo các quy định trong Phần này.

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

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

CHƯƠNG B: CÁC QUY ĐỊNH TÍNH NĂNG ÁP DỤNG

17.009 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH[1215]

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

17.010 PHÊ CHUẨN CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG[1216]

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

[1214] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1215] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1216] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

b. Đối với các tàu bay đăng ký quốc tịch nước ngoài được khai thác theo AOC do Việt Nam cấp, Người khai thác phải tuân thủ các yêu cầu đầy đủ và chi tiết về tính năng được Nhà chức trách chịu trách nhiệm thiết kế và sản xuất phê chuẩn và sử dụng trong quá trình phê chuẩn cho tàu bay đó với điều kiện các yêu cầu này đáp ứng các quy định tối thiểu trong Phần này.

17.013 THỪA NHẬN CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG

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

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

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

(3) Bộ Giao thông vận tải Ca-na-đa;

(4) [1217]Cục Hàng không dân dụng Bra-xin.

17.015 XEM XÉT CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG KHÁC

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

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

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

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

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

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

17.016 MIỄN TRỪ ĐỐI VỚI CÁC TIÊU CHUẨN TÍNH NĂNG ĐƯỢC QUỐC TẾ CÔNG NHẬN[1218]

[1217] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1218] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

CHƯƠNG C: TRỌNG LƯỢNG VÀ CÂN BẰNG

17.019 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH[1219]

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

17. 020 GIÁM SÁT VIỆC CHẤT TẢI

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

(1) Giám sát việc xếp tải tàu bay;

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

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

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

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

17.023 PHƯƠNG PHÁP ĐƯỢC PHÊ CHUẨN

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

17.025 CHỮ KÍ BẮT BUỘC

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

[1219] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

17.027 CÁC THAY ĐỔI Ở PHÚT CHÓT

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

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

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

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

17.030 XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG KHAI THÁC RỖNG CỦA TÀU BAY

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

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

XÁC ĐỊNH TRỊ SỐ TRỌNG LƯỢNG TỔ BAY

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

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

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

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

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

17.035 XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG THỰC TẾ CỦA HÀNH KHÁCH

(a) Người khai thác phải tính trọng lượng hành khách và hành lý bằng cách cân trọng lượng từng người, từng hành lý hoặc tính theo trị số trọng lượng tiêu chuẩn nêu

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

17.037 XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG TRUNG BÌNH CỦA HÀNH KHÁCH

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

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

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

17.037a PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH[1220]

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

17.038 NGUỒN DỮ LIỆU TÍNH NĂNG[1221]

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

17.039 DỮ LIỆU VỀ CHƯỚNG NGẠI VẬT[1222]

[1220] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 9 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 và Mục 2 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[1221] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 10 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 và Mục 2 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[1222] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 11 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 và Mục 3 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

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

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

1. Tàu bay lớn;

2. Tàu bay tuốc-bin;

3. Trực thăng trong khu vực đông dân cư.

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

17.040 TÍNH TOÁN TÍNH NĂNG TÀU BAY

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

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

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

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

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

(c) [1223]Khi tính toán các yêu cầu về giới hạn tính năng đối với các động cơ hoạt động và đối với động cơ không hoạt động, người thực hiện tính toán phải tính toán chính xác về:

1. Các giai đoạn của chuyến bay:

i. Trọng lượng của tàu bay;

ii. Quy trình khai thác;

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

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

[1223] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

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

viii. Đường bay và độ cao tối thiểu không có chướng ngại vật.

2. Trong quá trình cất và hạ cánh:

i. Điều kiện đường cất cánh hay khu vực cất cánh bao gồm mọi chất bẩn (nước, bùn loãng, tuyết, băng trên đường băng đối với tàu bay; điều kiện mặt nước đối với thủy phi cơ);

ii. Độ dốc của đường cất hạ cánh sử dụng;

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

iv. Độ cao áp suất phù hợp với độ cao tại bãi cất và hạ cánh;

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

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

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

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

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

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

(d) [1224]Khi tính đến ảnh hưởng của gió, các dữ liệu cất cánh dựa vào điều kiện tĩnh không có thể điều chỉnh bằng cách đưa thêm vào không nhiều hơn 50% thành phần gió ngược theo báo cáo và không ít hơn 150% thành phần gió xuôi theo báo cáo.

[1224] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(e) [1225]Người khai thác tàu bay phải đảm bảo có các biện pháp phòng ngừa hợp lý để đảm bảo mức độ an toàn và rủi ro liên quan đến Chương này được duy trì trong các điều kiện khai thác dự kiến bao gồm những yêu cầu không nằm trong Phần này.

17.043 GIỚI HẠN VỀ TRỌNG TẢI[1226]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CHƯƠNG E: TÍNH NĂNG TÀU BAY VÀ GIỚI HẠN KHAI THÁC[1227]

17.049 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

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

[1225] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1226] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 13 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[1227] Chương này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 14 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

MỤC I: TÀU BAY VỚI TÍNH NĂNG GIỚI HẠN

17.050 TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ

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

1. Ban ngày;

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

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

b. Chỉ được khai thác loại tàu bay 01 động cơ tuốc-bin để chuyên chở hành khách trong vận tải hàng không thương mại ban đêm hoặc theo IFR khi đã chứng minh cho Cục Hàng không Việt Nam rằng việc khai thác này được thực hiện ở mức độ an toàn và với tính năng đảm bảo.

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

a. Chỉ được khai thác tàu bay nhiều động cơ với sức chứa tối đa 09 hành khách có hạn chế về tính năng để chở khách trong vận tải hàng không thương mại khi việc chuyên chở tuân thủ những giới hạn khai thác quy định trong Phần này, trừ khi tàu bay đó chỉ khai thác với trọng lượng cho phép lấy độ cao với động cơ xung yếu không hoạt động như sau:

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

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

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

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

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

17.060 GIAI ĐOẠN CẤT CÁNH VÀ LẤY ĐỘ CAO

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

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

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

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

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

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

2. Đối với tàu bay cánh quạt:

i. Độ dài đường chạy đà cất cánh không được lớn hơn độ dài của đường cất hạ cánh cộng với chiều dài của khoảng trống ngoại trừ độ dài của khoảng trống được đưa vào tính toán không lớn hơn ½ độ dài đường cất hạ cánh.

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

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

4. Nếu động cơ xung yếu bị hỏng tại thời điểm sau khi tàu bay đạt vận tốc V1 thì tàu bay tiếp tục cất cánh và vượt chướng ngại vật:

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

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

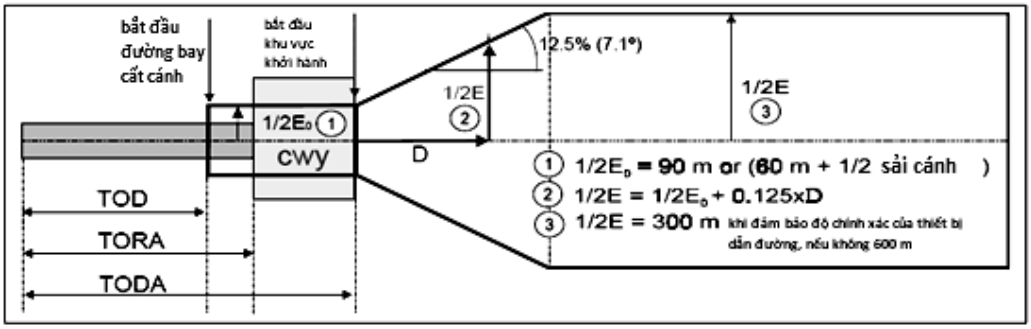
5. Khi xác định khu vực cất cánh vượt chướng ngại vật, các điều kiện khai thác như gió ngang và dẫn đường chính xác phải được đưa vào

17.061 GIỚI HẠN CẤT CÁNH SO VỚI CHƯỚNG NGẠI VẬT[1228]

a. Máy bay không được cất cánh với trọng lượng vượt quá mức cho phép trong tài liệu hướng dẫn bay (để đảm bảo quỹ đạo cất cánh thực duy trì khoảng cách tới

[1228] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục 17 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

tất cả các chướng ngại vật không thấp hơn 10,7 m (35 ft) theo phương thẳng đứng hoặc không nhỏ hơn 90 m (300 ft) cộng với 0,125 D theo phương nằm ngang. Trong đó D là khoảng cách máy bay di chuyển theo phương dọc tính từ cuối đường cất cánh, trừ khi khoảng cách này đã được quy định tại các khoản b đến khoản d Điều này.



1. Đối với tàu bay có sải cánh dưới 60 m (200 ft), có thể áp dụng khoảng cách tới chướng ngại vật theo phương ngang bằng 1/2 sải cánh của máy bay + 60 m (200 ft) + 0,125 D.

2. Khi xác định độ lệch cho phép của quỹ đạo cất cánh thực, để đảm bảo máy bay cách chướng ngại vật một khoảng cách tối thiểu bằng khoảng cách đã quy định, giả thiết rằng máy bay không liệng (bank) trước khi cách chướng ngại vật theo phương thẳng đứng một khoảng cách tối thiểu bằng 1/2 chiều dài sải cánh nhưng không thấp hơn 15.2 m (50 ft) và góc liệng không vượt quá 15°, trừ trường hợp được quy định trong khoản e Điều này.

3. Quỹ đạo cất cánh thực được xác định trên cơ sở các yếu tố độ cao của sân bay, nhiệt độ môi trường và gió không lớn hơn 50% thành phần gió ngược hoặc không nhỏ hơn 150% thành phần gió đuôi được công bố (reported) tại thời điểm cất cánh. Việc tính toán các giá trị áp dụng trong vùng cất cánh có chướng ngại vật như trên đã tính đến ảnh hưởng của gió cạnh.

b. Khi vệt bay dự kiến không thay đổi hướng lớn hơn 15°, không cần thiết phải tránh các chướng ngại vật ở khoảng cách lớn hơn 300 m (1000 ft) tính từ hai phía của vệt bay dự kiến trong các trường hợp sau:

1. Khi khai thác VMC vào ban ngày;

2. Khi khai thác có sử dụng các thiết bị hỗ trợ dẫn đường giúp người lái duy trì máy bay trên vệt bay dự kiến đảm bảo độ chính xác tương tự như khi khai thác theo hình thức tại điểm 1 khoản b Điều này.

c. Trường hợp vệt bay dự kiến không thay đổi hướng lới hơn 15°, không cần thiết phải tránh các chướng ngại vật ở khoảng cách lớn hơn 600 m (2 000 ft) tính từ hai phía của vệt bay dự kiến trong các trường hợp sau:

1. Khi khai thác IMC.

2. Khi khai thác VMC vào ban đêm, trừ khi đáp ứng được quy định tại điểm 2 khoản b Điều này.

3. Khi vệt bay dự kiến đổi hướng lớn hơn 15° trong điều kiện khai thác VMC ban ngày.

d. Trường hợp vệt bay dự kiến thay đổi hướng lới hơn 15° khi khai thác IMC hoặc khi khai thác VMC vào ban đêm, không cần thiết phải tránh các chướng ngại vật ở khoảng cách lớn hơn 900 m (3 000 ft) tính từ hai phía của vệt bay dự kiến.

e. Máy bay có thể được hoạt động với góc liệng nhiều hơn 15° ở dưới độ cao 120 m (400 ft) so với mức cao đầu đường cất hạ cánh có sẵn với điều kiện người lái tàu bay tuân thủ quy trình đặc biệt để bay góc liệng mong muốn được đảm bảo an toàn trong mọi tình huống. Góc liệng được giới hạn không nhiều hơn 20° giữa 30 m (100 ft) và 120 m (400 ft) và không nhiều hơn 25° phía trên 120 m (400 ft). Quỹ đạo cất cánh (net take off flight path) khi máy bay liệng nhiều hơn 15° phải cách các chướng ngại vật ở khoảng cách theo phương thẳng đứng ít nhất 10.7 m (35 ft) tính từ phần thấp nhất của máy bay khi liệng trong mặt phẳng nằm ngang quy định tại khoản a Điều này. Việc sử dụng các góc liệng lớn hơn các góc liệng quy định tại Điều này phải được Cục HKVN phê chuẩn trong tài liệu khai thác.

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

Chỉ được thực hiện cất cánh máy bay động cơ pit-tông khi trọng tải cho phép tàu bay lấy độ cao với tỷ lệ tối thiểu là 6,9 V_{SO}, với tất cả các động cơ đều hoạt động tại độ cao tối thiểu là 300 m (1000 ft) so với địa hình và chướng ngại vật trong vòng 10 dặm về mỗi bên của vệt bay dự định.

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

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

b. Trong trường hợp bị hỏng một động cơ tại thời điểm quan trọng nhất của tuyến đường bay có thể tiếp tục chuyến bay đến sân bay thích hợp để hạ cánh, chỉ được thực hiện cất cánh máy bay hai động cơ sử dụng trong vận tải hàng không thương mại khi tàu bay có thể:

1. Đối với máy bay động cơ pit-tông:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Đối với tàu bay động cơ tuốc-bin:

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

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

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

2. Đối với tàu bay động cơ pit-tông:

i. Tốc độ lấy độ cao tại $0,013 \times V^2_{SO}$ ft/phút tại độ cao 1.000 ft so với mặt đất hoặc chướng ngại vật cao nhất trong vòng 10 dặm về mỗi bên của vệt bay dự định, hoặc tại độ cao 5.000 feet, chọn giá trị cao hơn;

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

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

c. Khi hai động cơ của máy bay động cơ pit-tông được dự đoán sẽ hỏng tại độ cao trên độ cao tối thiểu quy định thì không cần phải tuân thủ tốc độ lấy độ cao theo quy định trong suốt quá trình giảm độ cao từ độ cao bay bằng xuống độ cao tối thiểu yêu cầu nếu có thể đáp ứng các yêu cầu này khi đạt đến độ cao tối thiểu yêu cầu và giả thiết rằng việc giảm độ cao trên đường bay thực và tốc độ giảm độ cao lớn hơn $0,013 \times V^2_{SO}$ lần so với tốc độ trong dữ liệu tính năng được phê chuẩn.

d. Nếu được phép xả nhiên liệu trong khi bay hoặc theo kế hoạch, trọng lượng của máy bay tại điểm hai động cơ bị hỏng được coi như không nhỏ hơn trọng lượng của tàu bay khi đầy đủ nhiên liệu để bay đến sân bay và đến tại độ cao tối thiểu là 300 m (1.000 ft) so với mức cao sân bay đó.

17.070 GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH

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

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

c. Chỉ được thực hiện cất cánh máy bay vận tải hàng không thương mại khi trọng lượng của máy bay khi đến sân bay dự định đến hoặc đến bất kì sân bay dự

bị nào trong kế hoạch đều cho phép máy bay hạ cánh dừng hẳn từ điểm ở độ cao 50 ft so với chỗ giao nhau của mặt phẳng vượt chướng ngại vật với đường cất hạ cánh và trong khoảng:

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

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

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

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

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

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

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

(Xem tiếp Công báo số 1483 + 1484)

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
- Phát hành:	080.44243
Email:	congbao@chinhphu.vn
Website	http://congbao.chinhphu.vn