VĂN BẢN PHÁP LUẬT KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT - BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Văn bản hợp nhất số 54/VBHN-BGTVT ngày 03 tháng 11 năm 2023 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 1161 + 1162)

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

(Ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

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

CHƯƠNG A: TỔNG QUÁT

13.001 [2]PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa ra các yêu cầu về chuyên chở hành khách trên các chuyến bay thương mại đối với tàu bay có số ghế ngồi hành khách nhiều hơn 19 ghế bổ sung các yêu cầu về chuyên chở hành khách ở Phần 10 Bộ QCATHK.

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

13.003 ĐỊNH NGHĨA[3]

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

13.005 TỪ VIẾT TẮT

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

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

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

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

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

---

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

[2] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[3] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

(5) F/O (First Officer) - Lái phụ;

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

13.007 CÁC YÊU CẦU VỀ CHUYÊN CHỞ HÀNH KHÁCH[4]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

[4] Tiêu đề này được sửa đổi theo quy định tại Mục 2 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[5] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[6] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

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

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

(4) Người được ủy quyền trong tài liệu hướng dẫn khai thác của Người khai thác[7].

(c) [8]Không được phép hút thuốc trên tàu bay.

CHƯƠNG B: TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

13.010 QUY ĐỊNH VỀ SỐ LƯỢNG TIẾP VIÊN[9]

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

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

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

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

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

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

---

[7] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 2 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[8] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[9] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 13

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

(2) [10]Thêm 01 tiếp viên hàng không cho mỗi nhóm 50 hành khách hoặc 50 ghế khách;

(3) [11]Số lượng tiếp viên hàng không không được ít hơn số lượng xuồng cứu sinh bắt buộc phải mang theo tàu bay theo quy định tại Điều 6.173 của Phần 6 Bộ QCATHK.

(4) [12]Người khai thác phải bố trí một tiếp viên hàng không phụ trách một cửa mức sàn. Trong trường hợp bố trí một tiếp viên hàng không phụ trách hai cửa mức sàn, người khai thác tàu bay phải chứng minh được việc đảm bảo mức an toàn tương đương được Cục HKVN phê chuẩn trong tài liệu hướng dẫn khai thác.

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

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

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

(3) [13] Khi một nửa số lượng yêu cầu là số thập phân thì làm tròn lên số nguyên đứng ngay sau đó.

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

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

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

---

[10] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[11] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Khoản a Mục 6 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[12] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Khoản b Mục 6 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[13] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 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 13

13.011 YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN ĐỐI VỚI TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG[14]

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

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

13.013 QUYỀN HẠN CỦA TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

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

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

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

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

13.014 [15]YÊU CẦU VÀ TRÁCH NHIỆM CỦA TIẾP VIÊN TRƯỞNG

(a) Khi cần có nhiều hơn một tiếp viên hàng không, thì thành phần của tổ tiếp viên hàng không phải bao gồm một tiếp viên trưởng do người khai thác tàu bay chỉ định.

(b) Tiếp viên trưởng chịu trách nhiệm trước người chỉ huy tàu bay về việc tiến hành và phối hợp các quy trình thông thường và khẩn cấp được quy định trong tài liệu của người khai thác tàu bay

13.015 TIẾP VIÊN TẠI VỊ TRÍ QUY ĐỊNH

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

---

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

[15] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

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

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

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

(d) [16]Trong quá trình cất, hạ cánh, Người khai thác phải đảm bảo rằng tiếp viên hàng không được bố trí đầy đủ tại khu vực trách nhiệm và gần các cửa thoát hiểm mức sàn để đảm bảo việc thoát hiểm nhanh nhất cho hành khách trong trường hợp khẩn cấp.

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

(1) Trong trường hợp chỉ yêu cầu một người đã được huấn luyện, người đó phải ở vị trí phù hợp với quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác của Người khai thác[17];

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

CHƯƠNG C: HÀNH KHÁCH

13.020 TỪ CHỐI CHUYÊN CHỞ

(a) Thực hiện quy định trong Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, Điều 146, Khoản 3, Người khai thác[18] có thể từ chối chuyên chở khi hành khách:

---

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

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

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

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

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

(b) Các quy định sau đây tại Điều 146 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam được áp dụng trong từ chối vận chuyển hành khách có vé và đã được xác nhận chỗ trên chuyến bay hoặc đang trong hành trình:

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

(2) Để ngăn ngừa lây lan dịch bệnh;

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

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

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

(6) Vì lý do an ninh;

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

13.023 CẤM CHUYÊN CHỞ VŨ KHÍ

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

Ghi chú: (được bãi bỏ)[19].

(b) [20]Khoản a Điều này không áp dụng đối với nhân viên công vụ của nhà nước được quyền mang theo vũ khí khi thực hiện nhiệm vụ theo yêu cầu và các

---

[19] Ghi chú này được bãi bỏ theo quy định tại khoản a Mục 7 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[20] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 7 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

quy định này phải tuân thủ với chính sách khai thác của Người khai thác và phù hợp với Chương trình an ninh quốc gia, quy định an ninh quốc tế.

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

(a) Người khai thác[21] không được cho phép chuyên chở các hành khách có tình trạng đặc biệt trừ khi:

(1) Có quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác của Người khai thác[22]; và

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

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

(1) Người mù;

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

(3) [23]Người bị hạn chế khả năng di chuyển;

(4) [24]Người phải sử dụng thiết bị cung cấp ô-xy để thở;

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

(6) Tù nhân đang bị quản thúc;

(7) [25]Trẻ em đi một mình;

---

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

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

[23] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[24] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[25] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(8) [26]Trẻ sơ sinh;

(9) [27]Hành khách nằm cáng;

(10) [28]Người khiếm thính;

(11) [29]Các yêu cầu cụ thể liên quan tới việc chuyên chở hành khách đặc biệt trong khoang hành khách quy định tại Phụ lục 1 Điều 13.025.

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

(a) Người khai thác[30] chỉ được cho phép hành khách mang theo và sử dụng các thiết bị cất giữ, sản xuất và pha chế Ô-xy dùng cho mục đích chữa bệnh theo quy định của Cục HKVN.

(b) [31]

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

13.030 CHUYÊN CHỞ HÀNH KHÁCH HẠN CHẾ KHẢ NĂNG DI CHUYỂN

(a) [32]Không được phép bố trí hành khách là người bị hạn chế khả năng di chuyển ngồi ở vị trí:

---

[26] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[27] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[28] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[29] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

[31] Khoản này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 8 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[32] Tên khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

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

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

(3) Làm cản trở việc thoát hiểm.

13.033 DÂY AN TOÀN CỦA HÀNH KHÁCH

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

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

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

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

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

13.035 CHỖ NGỒI TẠI HÀNG GHẾ Ở LỐI THOÁT HIỂM[33]

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

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

13.037 CÁC TÍN HIỆU THÔNG TIN CHO HÀNH KHÁCH

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

---

[33] Tên điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 13

13.040 SỰ TUÂN THỦ CÁC HƯỚNG DẪN CỦA HÀNH KHÁCH

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

13.043 YÊU CẦU HƯỚNG DẪN CHO HÀNH KHÁCH

(a) Tàu bay không được phép cất cánh trừ khi hành khách đã được hướng dẫn phù hợp với các phương thức quy định trong OM của Người khai thác[34] về các nội dung sau đây:

(1) [35]Không được hút thuốc;

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

(3) Sử dụng dây an toàn;

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

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

(6) [36]Việc sử dụng ô-xy trong trường hợp bình thường và khẩn nguy trong trường hợp đối với chuyến bay cao hơn 12,000 ft (3,600 m) so với mặt nước biển trung bình (MSL);

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

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

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

(1) Lối thoát hiểm phù hợp nhất; và

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

---

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

35 Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Khoản a Mục 11 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[36] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Khoản b Mục 11 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

13.045 HƯỚNG DẪN CHO HÀNH KHÁCH: KHAI THÁC TRÊN BIỂN

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

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

13.050 CỐ ĐỊNH HÀNH LÝ TRONG KHOANG HÀNH KHÁCH

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

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

13.053 HÀNH LÝ XÁCH TAY

(a) Không ai được cho phép mang theo hành lý xách tay lên tàu bay trừ khi hành lý được xếp gọn gàng theo quy định trong OM của Người khai thác[37].

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

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

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

---

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

(d) [38]Nơi xếp hành lý phải có khả năng giữ các gói hàng khỏi bị va chạm mạnh có thể gây ra một lực quán tính lớn khi hạ cánh khẩn cấp theo quy định khi cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay.

13.055 CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA TRONG KHOANG HÀNH KHÁCH

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

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

CHƯƠNG E: CHUẨN BỊ CHO TÌNH HUỐNG KHẨN NGUY

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

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

13.063 TRẠNG THÁI SẴN SÀNG CỦA CỬA THOÁT HIỂM TỰ ĐỘNG

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

13.064 KHẢ NĂNG THOÁT HIỂM[39]

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

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

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

---

[38] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục XI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

(1) Tất cả các động cơ đều được tắt;

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

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

(b) [40]Trong trường hợp thực hiện tiếp nhiên liệu khi hành khách vẫn ngồi trong tàu bay, người chỉ huy hoặc người được chỉ định làm đại diện của người khai thác phải đảm bảo các phương thức quy định trong Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay được tuân thủ.

13.067 LƯNG GHẾ NGỒI CỦA HÀNH KHÁCH

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

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

13.070 XẾP GỌN ĐỒ ĂN VÀ THỨC UỐNG

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

(1) Đồ ăn, thức uống, bộ đồ ăn do Người khai thác[41] trang bị đang đặt tại ghế hành khách; và

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

---

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

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

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 13

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 13.007: [42]HƯỚNG DẪN HÀNH KHÁCH

(a) Tổng quát: hành khách được hướng dẫn về các vấn đề an toàn. Hướng dẫn an toàn có thể được thực hiện thông qua hình ảnh dưới dạng phim có âm thanh:

(b) Trước khi cất cánh:

(1) Hành khách phải được thông báo các nội dung sau đây:

(i) Quy định về hút thuốc lá;

(ii) Lưng ghế phải ở vị trí thẳng đứng và bàn ăn phải được đóng lại;

(iii) Chân và tay ghế được xếp gọn;

(iv) Cửa sổ phải được đưa về trạng thái đảm bảo quan sát tốt nhất được bên ngoài;

(v) Xếp đặt hành lý xách tay;

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

(vii) Giảm ánh sáng trong khoang khách đối với chuyến bay đêm.

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

(i) Sử dụng dây an toàn và đai an toàn bao gồm cả việc cài và mở khóa;

(ii) Vị trí và cách sử dụng mặt nạ dưỡng khí cho hành khách;

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

(iv) Vị trí của các cửa thoát hiểm;

(v) Chỉ dẫn lối thoát hiểm;

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

(c) Sau khi cất cánh, hành khách phải được nhắc nhở các nội dung sau:

(1) Quy định về hút thuốc lá;

(2) Khuyến cáo hành khách sử dụng dây an toàn và đai an toàn trong suốt chuyến bay.

---

[42] Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(d) Trước khi hạ cánh, hành khách phải được nhắc nhở các nội dung sau:

(1) Quy định về hút thuốc lá;

(2) Lưng ghế phải ở vị trí thẳng đứng và bàn ăn phải được đóng lại;

(3) Chân và tay ghế được xếp gọn;

(4) Cửa sổ phải được đưa về trạng thái đảm bảo quan sát tốt nhất được bên ngoài;

(5) Xếp đặt hành lý xách tay;

(6) Hạn chế sử dụng các thiết bị điện tử xách tay;

(7) Giảm ánh sáng trong khoang khách đối với chuyến bay đêm.

(đ) Sau khi hạ cánh, hành khách phải được nhắc nhở các nội dung sau:

(1) Quy định về hút thuốc lá;

(2) Quy định về sử dụng các thiết bị điện tử xách tay;

(3) Sử dụng dây an toàn hoặc đai an toàn;

(4) Quy định về hành lý xách tay.

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 13.011: [43] TIÊU CHUẨN ĐẢM BẢO NĂNG LỰC TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

(a) Tiếp viên hàng không phải đảm bảo:

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

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

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

---

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

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

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

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

(7) Có kiến thức về quản lý mệt mỏi đối với thành viên tổ bay;

(8) Có kiến thức, năng lực về an ninh hàng không;

(9) Có kiến thức về quản lý nguồn lực tổ bay (CRM);

(10) Có kiến thức về hệ thống quản lý an toàn;

(11) Có kiến thức, năng lực thực hiện sơ cứu hành khách trên tàu bay;

(b) Các yêu cầu về huấn luyện khác đối tiếp viên hàng không tuân thủ theo Phần 14 Bộ QCATHK.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 13.025: QUY ĐỊNH VỀ CHUYÊN CHỞ HÀNH KHÁCH CÓ TÌNH TRẠNG ĐẶC BIỆT[44]

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

(a) Loại máy bay và cấu hình khoang khách;

(b) Tổng số hành khách vận chuyển trên tàu;

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

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

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

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

---

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

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

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 13.035: CHỖ NGỒI TẠI HÀNG GHẾ Ở LỐI THOÁT HIỂM [45]

(a) [46]Không ai được xếp hành khách ngồi ở hàng ghế ở lối thoát hiểm nếu người đó không thể thực hiện một trong các chức năng được liệt kê sau đây:

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

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

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

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

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

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

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

(vii) Để thoát ra nhanh chóng;

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

(ix) [47]Để giúp đỡ những người khác thoát ra bằng cầu trượt.

---

[45] Tên Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[46] Tên Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 13 Phụ lục 13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021

[47] Tiết này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

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

(3) Người không có khả năng đọc và hiểu các hướng dẫn yêu cầu trong Phần này và các hướng dẫn liên quan tới thoát hiểm trong bản in hoặc trong bản hướng dẫn do người có AOC cung cấp, hay người không có khả năng hiểu được khẩu lệnh của thành viên tổ bay;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CHƯƠNG A: QUY ĐỊNH CHUNG

14.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

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

14.003 ĐỊNH NGHĨA

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

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

(1) [1]Giáo viên kiểm tra bay - tàu bay: là giáo viên huấn luyện bay để thực hiện việc đánh giá kỹ năng bay trên tàu bay, buồng lái mô phỏng hoặc trên thiết bị huấn luyện đối với một loại tàu bay cụ thể. Cục HKVN công bố danh sách Giáo viên kiểm tra bay - tàu bay đáp ứng các tiêu chuẩn quy định tại Phần này;

(2) [2]Giáo viên kiểm tra - FSTD: là giáo viên huấn luyện bay chỉ thực hiện việc đánh giá kỹ năng bay trên buồng lái mô phỏng hoặc trên thiết bị huấn luyện đối với một loại tàu bay cụ thể. Cục HKVN công bố danh sách Giáo viên kiểm tra - FSTD đáp ứng các tiêu chuẩn quy định tại Phần này;

---

[1] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 1 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[2] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 1 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

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

14.005 CHỮ VIẾT TẮT

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

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

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

(3) FE - Cơ giới trên không;

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

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

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

(7) PIC - Người chỉ huy tàu bay;

(8) [4]Co-Pilot-Lái phụ;

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

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

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

CHƯƠNG B: TRÌNH ĐỘ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG

14.010 GIỚI HẠN TUỔI NGHỀ CỦA NGƯỜI LÁI TÀU BAY[5]

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. [6]15 giờ bay đêm trên hạng tàu bay đó đối với khai thác ban đêm trong điều kiện VMC bao gồm ít nhất 03 lần cất, hạ cánh trong khoảng thời gian 90 ngày;

2. [7]25 giờ bay theo quy tắc IFR trên hạng tàu bay đó đối với khai thác theo quy tắc IFR bao gồm trong vòng 90 ngày cần có ít nhất 05 chuyến bay IFR và 03 chuyến bay sử dụng tiếp cận bằng IFR hoặc một chuyến bay IFR kiểm tra trang thiết bị tiếp cận IFR trên loại máy bay tương ứng.

14.023 YÊU CẦU VỀ GIẤY PHÉP CỦA LÁI PHỤ[8]

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

---

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

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

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

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

(2) Năng định bay bằng thiết bị.

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

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

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

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

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

14.030 YÊU CẦU ĐỐI VỚI NGƯỜI CẤP PHÉP ĐIỀU PHÁI BAY

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

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

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

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

(1) Có giấy phép ATPL;

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

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

(a) [9]Trong trường hợp lái phụ có số giờ bay trên loại tàu bay lớn hơn 5700 kg và hơn 19 ghế hành khách nhỏ hơn 50 giờ bay và PIC không phải là giáo viên

---

[9] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

kiểm tra bay thì giai đoạn cất, hạ cánh và tại các giai đoạn trọng yếu khác của chuyến bay phải được thực hiện bởi PIC.

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

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

14.035 KHẢ NĂNG VỀ NGÔN NGỮ

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

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

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

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

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

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

(1) 03 năm/lần đối với mức 4 (OL);

(2) 06 năm/lần đối với mức 5 (EL).

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

14.037 [10]CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN VÀ KIỂM TRA DỰA TRÊN BẰNG CHỨNG VÀ NĂNG LỰC

(a) Người khai thác tàu bay phải thiết lập và triển khai các chương trình huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với người lái tàu bay, tiếp

[10] 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 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

viên hàng không, nhân viên điều độ khai thác bay, giáo viên huấn luyện và giáo viên kiểm tra.

(b) Huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực phải thiết lập được các yêu cầu về kiến thức, kỹ năng và thái độ cần thiết (KSA) và dựa trên các tiêu chuẩn phù hợp với người lái tàu bay, tiếp viên hàng không, nhân viên điều độ khai thác bay, giáo viên huấn luyện và giáo viên kiểm tra.

(c) Xem Phụ lục 1 Điều 14.037 các yêu cầu chính về huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực.

CHƯƠNG C: CÁC YÊU CẦU HUẤN LUYỆN MẶT ĐẤT

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

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

(b) [11]Yêu cầu nội dung huấn luyện phải:

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

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

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

(c) [12]Người khai thác phải đảm bảo các thành viên tổ bay chứng minh được việc nắm vững các nội dung trong tài liệu hướng dẫn khai thác và các chính sách, quy trình quan trọng liên quan đến chuyên môn kỹ thuật trong quá trình huấn luyện.

---

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

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

14.042 HUẤN LUYỆN QUẢN LÝ MỆT MỎI[13]

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

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

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

14.043 HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU - HÀNG NGUY HIỂM

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

(b) [14]Chương trình huấn luyện về hàng nguy hiểm phải phù hợp với những hướng dẫn kỹ thuật mới nhất của ICAO đối với từng cá nhân và công việc được giao.

(c) [15]Người khai thác phải đảm bảo các thành viên tổ bay có khả năng nhận biết, phân loại hàng nguy hiểm được phép hoặc không được phép mang theo trong:

1. Khoang chở hàng hóa;

2. Buồng lái;

3. Khoang hành khách.

---

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

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

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

14.045 HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU VỀ AN NINH HÀNG KHÔNG[16]

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

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

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

(2) Giao tiếp và phối hợp của tổ bay;

(3) Hành động tự bảo vệ;

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

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

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

(7) Quy trình bảo vệ tàu bay đối với tổ bay;

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

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

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

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

---

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

(b) [17]Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các thành viên tổ bay, nhân viên điều phái bay nắm rõ những hiểu biết về yếu tố con người liên quan đến an toàn bao gồm cả sự phối hợp giữa các thành viên tổ bay và nhân viên điều phái.

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

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

(b) [18]Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các thành viên tổ bay trong quá trình huấn luyện phải:

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

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

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

(c) [19]Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các thành viên tổ bay trong quá trình thực hiện huấn luyện ứng phó khẩn nguy phải chứng minh khả năng sử dụng những trang thiết bị cứu hộ như: áo phao, thuyền phao, máng trượt thoát hiểm, cửa thoát hiểm, bình cứu hỏa, thiết bị cung cấp ô-xy, hộp sơ cứu ban đầu, máy trợ tim.

14.053 HUẤN LUYỆN BAN ĐẦU VỀ TÀU BAY TRÊN MẶT ĐẤT

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay, nhân viên điều phái bay trừ khi người đó đã hoàn

---

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

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

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

thành khóa huấn luyện trên mặt đất do Cục HKVN phê chuẩn về loại tàu bay được khai thác.

(b) [20]Khóa huấn luyện ban đầu trên mặt đất đối với thành viên tổ lái phải bao gồm các phần liên quan của tài liệu hướng dẫn khai thác liên quan đến tính năng, trọng tải và cân bằng, chính sách khai thác, giới hạn của các hệ thống, các quy trình được sử dụng trong điều kiện bình thường, bất bình thường và khẩn cấp trên loại tàu bay được khai thác.

(c) [21]Đối với tiếp viên hàng không, khóa huấn luyện ban đầu trên mặt đất về tàu bay phải bao gồm các phần liên quan của tài liệu hướng dẫn khai thác liên quan đến cấu hình cụ thể, thiết bị tàu bay, quy trình khai thác bình thường và khẩn cấp được sử dụng trên các loại tàu bay được khai thác.

(d) [22]Đối với nhân viên điều phái bay, khóa huấn luyện ban đầu trên mặt đất về tàu bay phải bao gồm các phần liên quan của tài liệu hướng dẫn khai thác liên quan đến quy trình chuẩn bị bay, tính năng của tàu bay, trọng tải và cân bằng, chính sách khai thác, các hệ thống, các giới hạn đối với loại tàu bay được khai thác.

(e) [23]Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các thành viên tổ bay trong quá trình huấn luyện phải nắm rõ các giới hạn khai thác tàu bay, các quy trình hệ thống, các quy trình xử lý tình huống thông thường, bất thường, khẩn nguy theo chuyên môn kỹ thuật phù hợp.

---

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

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

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

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

14.055 [24]HUẤN LUYỆN MẶT ĐẤT VỀ NÂNG HẠNG, CHUYỂN LOẠI ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY

Người khai thác tàu bay phải thực hiện huấn luyện mặt đất cho Người lái tàu bay theo chương trình huấn luyện, kiểm tra quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác đối với các mục đích sau:

(a) Chuyển từ vị trí này sang vị trí khác trên cùng loại tàu bay;

(b) Nâng hạng từ vị trí này sang vị trí khác trên cùng loại tàu bay;

(c) Khai thác đồng thời hai vị trí trên cùng loại tàu bay;

(d) Chuyển loại cùng vị trí từ loại tàu bay này sang loại tàu bay khác.

(đ) Nội dung huấn luyện quy định chi tiết tại Phụ lục 1 của Điều 14.055.

14.057 [25]HUẤN LUYỆN NÂNG HẠNG TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

(a) Người khai thác tàu bay đề cử tiếp viên hàng không vào vị trí tiếp viên trưởng khi họ hoàn thành huấn luyện theo quy định.

(b) Nội dung huấn luyện quy định chi tiết tại Phụ lục 1 của Điều 14.057.

CHƯƠNG D: CÁC YÊU CẦU HUẤN LUYỆN BAY

14.060 HUẤN LUYỆN BAY BAN ĐẦU

(a) [26]Không được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay trừ khi người đó đã hoàn thành khóa huấn luyện bay ban đầu của Người khai thác tàu bay về loại tàu bay khai thác nêu tại tài liệu hướng dẫn khai thác.

---

[24] Điều này được sửa đổi, 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 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[25] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 5 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.

[26] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 6 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.

(b) [27]Khóa huấn luyện bay ban đầu phải tập trung vào việc điều khiển và khai thác an toàn của tàu bay tuân thủ các quy trình bình thường, bất thường và khẩn cấp do người có AOC quy định. Khóa huấn luyện này bao gồm cả việc thực hành:

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

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

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

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

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

(c) (được bãi bỏ)[28].

14.061 HUẤN LUYỆN BAY BAN ĐẦU ĐỐI VỚI TÀU BAY 01 NGƯỜI LÁI[29]

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

(a) Quản lý chức năng tự lái;

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

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

---

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

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

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

14.062 HUẤN LUYỆN BAY CHUYỂN LOẠI HOẶC NÂNG HẠNG TRÊN TÀU BAY[30]

[31] Người khai thác tàu bay phải thực hiện huấn luyện bay cho Người lái tàu bay theo chương trình huấn luyện, kiểm tra quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác đối với các mục đích sau:

(a) Chuyển từ vị trí này sang vị trí khác trên cùng loại tàu bay;

(b) Nâng hạng từ vị trí này sang vị trí khác trên cùng loại tàu bay;

(c) Khai thác đồng thời hai vị trí trên cùng loại tàu bay;

(d) Chuyển loại cùng vị trí từ loại tàu bay này sang loại tàu bay khác;

(e) Nội dung huấn luyện quy định chi tiết tại Phụ lục 1 của Điều 14.062.

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

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

(b) [32]Các loại hình khai thác đặc biệt cần phải xây dựng giáo trình huấn luyện ban đầu bao gồm:

(1) Trình độ để PIC ngồi ghế bên phải;

(2) Trình độ để Co-Pilot ngồi ghế trái;

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

(4) Loại hình khai thác HUD, NVIS và EVS;

(5) Loại hình khai thác ETDO;

(6) Khai thác PBN;

(7) Loại hình khai thác RNP-APRCH;

(8) Loại hình khai thác CPDLC;

---

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

[31] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 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.

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

(9) Loại hình khai thác ADS-B Out;

(10) Loại hình khai thác NORPAC;

(11) Loại hình khai thác MNPS;

(12) Khai thác vùng cực;

(13) Loại hình khai thác ACAS;

(14) Loại hình khai thác EFB;

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

14.065 SỰ KHÁC BIỆT TÀU BAY

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

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

14.067 SỬ DỤNG THIẾT BỊ HUẤN LUYỆN GIẢ ĐỊNH

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

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

(i) Người có AOC;

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

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

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

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

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

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

14.070 ĐƯA THIẾT BỊ VÀ QUY TRÌNH MỚI VÀO SỬ DỤNG

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

14.071 HUẤN LUYỆN PHỤC HỒI VÀ NGĂN NGỪA TÌNH TRẠNG CỦA TÀU BAY (UPRT)[33]

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

CHƯƠNG E: KIỂM TRA KỸ NĂNG VÀ NĂNG LỰC

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

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

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

---

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

(c) [34]Nếu người lái được phê chuẩn để:

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

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

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

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

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

(d) [35]Người lái tàu bay có thể thực hiện đồng thời các yêu cầu của khoản a và b của Điều này trên một loại tàu bay cụ thể.

(e) [36]Người khai thác tàu bay được xếp lịch cho tổ lái khai thác với nhiều kiểu của cùng một loại tàu bay hoặc của loại tàu bay khác có cùng đặc tính về quy trình khai thác, hệ thống và cách thức vận hành khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn trên cơ sở tuân thủ khoản a và b Điều này đối với từng kiểu tàu bay hoặc từng loại tàu bay.

(g) [37]Đối với tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa 5700 kg yêu cầu 01 người lái, PIC phải hoàn thành việc kiểm tra kỹ năng theo quy định tại khoản b Điều này với vai trò một người lái trên loại máy bay tương ứng.

---

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

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

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

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

(h) [38]Tổ chức, cá nhân được phép sử dụng thiết bị huấn luyện bay mô phỏng để kiểm tra kỹ năng theo khoản a, b hoặc f của Điều này khi thiết bị sử dụng được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận cho:

(1) Người khai thác tàu bay;

(2) Toàn bộ hoặc từng phần quy trình kiểm tra;

(3) Tình huống hoặc quy trình được kiểm tra.

(i) [39]Việc thực hiện bất kỳ 02 bài kiểm tra cùng nội dung trong khoảng thời gian 04 tháng sẽ không đáp ứng yêu cầu của khoản b của Điều này.

(k) [40]Các quy trình và các hoạt động khai thác liên quan đến các bài kiểm tra kỹ năng được quy định tại Phụ lục 1 Điều 14.080 của Phần này.

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

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

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

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

---

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

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

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

14.085 KIỂM TRA NĂNG LỰC CỦA TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

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

(b) [41]Người khai thác tàu bay phải đảm bảo việc kiểm tra để xác định tiếp viên hàng không có đủ năng lực thực hiện các nhiệm vụ và chức năng an toàn được giao trong các tình huống khẩn nguy hoặc các tình huống khẩn nguy yêu cầu thoát hiểm.

14.087 KIỂM TRA NĂNG LỰC CỦA NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI[42]

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

CHƯƠNG F: [43]BAY KHAI THÁC DƯỚI SỰ GIÁM SÁT

14.090 [44]BAY KHAI THÁC CÓ GIÁM SÁT ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY

(a) Người lái tàu bay chưa có kinh nghiệm khai thác (IOE), người lái tàu bay được huấn luyện để đảm nhiệm vai trò lái chính hoặc lái phụ (LIFUS) phải hoàn

---

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

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

[43] Chương này được sửa đổi tên theo quy định tại Mục 8 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.

[44] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 9 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.

thành các chuyến bay vận tải thương mại dưới sự giám sát của giáo viên bay trước khi chính thức thực hiện các chuyến bay thương mại không có sự giám sát.

(b) Đối với trường hợp bay LIFUS, IOE, sau khi hoàn thành khóa huấn luyện và kiểm tra như một phần của khóa học chuyển đổi của Người khai thác, mỗi thành viên tổ bay phải khai thác một số lượng tối thiểu các chặng bay hoặc giờ bay có sự giám sát của một thành viên tổ bay có trình độ phù hợp do người khai thác chỉ định. Các quy định bổ sung bao gồm:

(1) Tài liệu hướng dẫn khai thác phải nêu rõ mục tiêu chính của khóa đào tạo LIFUS, IOE là giúp thành viên tổ bay làm quen với mạng lưới cụ thể của người khai thác bằng cách vận hành máy bay trong các hoạt động hàng ngày từ khi chuẩn bị bay đến khi kết thúc chuyến bay tại sân đỗ;

(2) LIFUS, IOE cho phép phát triển năng lực, đặc biệt là nhận thức tình huống cụ thể, giải quyết vấn đề và ra quyết định;

(3) Số chặng bay tối thiểu hoặc giờ bay phải được xác định rõ phù hợp với các tiêu chuẩn về trình độ và kinh nghiệm được quy định trong Tài liệu hướng dẫn khai thác và phải được xác định bởi:

(i) Kinh nghiệm trước đây của thành viên tổ bay;

(ii) Độ phức tạp của tàu bay;

(iii) Loại hình và lĩnh vực hoạt động.

(c) Yêu cầu về thời lượng bay tối thiểu dưới sự giám sát là:

(1) Đối với người lái tàu bay huấn luyện IOE: 100 chặng bay hoặc 200 giờ bay, tùy thuộc điều kiện nào tới trước;

(2) Đối với lái chính chuyển đổi nhà khai thác: thực hiện tối thiểu 10 chặng bay, trong đó 5 chặng bay có khoảng cách tối thiểu mỗi chặng bay là 50 nm với vai trò lái chính đối với tàu bay động cơ tuốc bin;

(3) Đối với lái phụ chuyển đổi nhà khai thác: thực hiện tối thiểu 10 chuyến bay trong vai trò lái phụ đối với tàu bay chở trên 09 hành khách;

(4) 30 chặng bay với vai trò lái phụ thay thế khi bay bằng.

(d) Trong thời gian người lái tàu bay được huấn luyện chương trình LIFUS cho vị trí lái chính theo quy định tại khoản a, b Điều này, Giáo viên kiểm tra bay đảm nhận vai trò PIC và ngồi ở vị trí ghế lái bên phải.

(đ) Trong trường hợp lái chính đang chuyển loại, Giáo viên kiểm tra đảm nhận vị trí PIC trên chuyến bay có thể ngồi ở ghế quan sát nếu lái chính đang chuyển

loại đã thực hiện được tối thiểu 02 lần cất cánh và hạ cánh trên loại tàu bay đó và đã chứng minh với Giáo viên kiểm tra khả năng thực hiện nhiệm vụ của lái chính trên loại tàu bay đó.

(e) Người lái tàu bay từ 09 ghế trở xuống không phải thực hiện quy định tại khoản c Điều này trước khi thực hiện khai thác chở khách thương mại nếu đã hoàn thành các yêu cầu về việc kiểm tra trình độ trên đường bay chính thức đối với loại tàu bay đó dưới sự giám sát của Nhà chức trách hàng không.

14.093 BAY ĐƯỜNG DÀI CÓ GIÁM SÁT ĐỐI VỚI CÁC THÀNH VIÊN TỔ LÁI KHÁC

(a) Người được phê chuẩn thực hiện nhiệm vụ cơ giới trên không phải hoàn thành tối thiểu 5 chuyến bay thực hiện nhiệm vụ cơ giới trên không cho loại tàu bay đó dưới sự giám sát của kiểm tra viên hoặc của nhân viên cơ giới trên không đã được phê chuẩn.

(b) Người được phê chuẩn thực hiện nhiệm vụ dẫn đường trên không phải hoàn thành tối thiểu 5 chuyến bay thực hiện nhiệm vụ cơ giới trên không cho loại tàu bay đó dưới sự giám sát của kiểm tra viên hoặc của nhân viên dẫn đường trên không đã được phê chuẩn.

14.095 PHỤC VỤ TRÊN CHUYẾN BAY CÓ GIÁM SÁT: TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

(a) Người được phê chuẩn thực hiện nhiệm vụ tiếp viên hàng không phải hoàn thành tối thiểu 2 chuyến bay thực hiện các nhiệm vụ đó dưới sự giám sát của tiếp viên trưởng hoặc người có trình độ phù hợp được phê chuẩn.

Ghi chú: Trong quá trình phê chuẩn, người này có thể không nhất thiết phải là thành viên bắt buộc của tổ bay.

14.097 BAY QUAN SÁT: NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI [45]

(a) Không được phép thực hiện nhiệm vụ nhân viên điều độ khai thác bay hoặc sử dụng nhân viên điều độ khai thác bay trừ khi trong thời gian 12 tháng trước người đó thực hiên 02 lần quan sát trên buồng lái việc thực hiện hoàn chỉnh 02 chuyến

[45] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục 14 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

bay trên đường bay có đặc điểm tương tự với các đường bay người đó được phân công điều phái.

(b) Chuyến bay quan sát nên bao gồm việc hạ cánh tại nhiều sân bay, sân bay trực thăng, bãi đáp.

(c) Với mục đích của chuyến bay cảm giác thì nhân viên điều độ khai thác bay phải có khả năng:

(1) Quan sát hệ thống liên lạc nội bộ dành cho tổ lái và nội dung liên lạc;

(2) Quan sát các hoạt động của tổ lái.

CHƯƠNG G: DUY TRÌ TRÌNH ĐỘ VÀ TIÊU CHUẨN

14.100 TRÌNH ĐỘ VỀ ĐƯỜNG BAY VÀ SÂN BAY[46]

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

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

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

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

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

(ii) Điều kiện khí tượng theo mùa;

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

(iv) Quy trình tìm kiếm cứu nạn;

(v) Quy trình và trang thiết bị dẫn đường bao gồm: quy trình dẫn đường đường dài kết hợp với đường bay mà chuyến bay được thực hiện.

---

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

(2) Quy trình áp dụng cho các đường bay qua khu vực đông dân cư, khu vực có mật độ không lưu cao, khu vực có chướng ngại vật, địa hình phức tạp, đèn, các trang thiết bị phụ trợ tiếp cận, đi, đến, bay chờ, các chỉ dẫn tiếp cận và các tiêu chuẩn khai thác tối thiểu áp dụng.

14.103 TRÌNH ĐỘ CỦA PIC VỀ ĐƯỜNG BAY VÀ KHU VỰC KHAI THÁC

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của người lái tàu bay trừ khi trong thời gian 12 tháng trước người đó đã hoàn thành một chuyến bay kiểm tra khai thác bay đường dài và thực hiện tốt nhiệm vụ được phân công trên một loại tàu bay thuộc năng định đã được phê chuẩn (trong giấy phép lái tàu bay).

(b) Không người nào được phép thực hiện nhiệm vụ của PIC trên đường bay hoặc trên khu vực mà quy trình áp dụng cho đường bay hoặc cho khu vực các sân bay được sử dụng cho việc cất cánh và hạ cánh đòi hỏi phải sử dụng kỹ năng và kiến thức đặc biệt, trừ khi trong thời gian 12 tháng trước người đó thực hiện ít nhất một chuyến bay thực hiện chức năng:

(1) Thành viên tổ lái;

(2) Kiểm tra viên;

(3) Bay quan sát trên buồng lái.

(c) Với mục đích huấn luyện phục hồi vì lý do quá thời hạn 12 tháng mà người lái tàu bay không đáp ứng được các điều kiện tại khoản (b) Điều này, người lái tàu bay phải:

(1) Thực hiện các yêu cầu nêu tại khoản (b); hoặc

(2) Người lái phải hoàn thành việc huấn luyện các quy trình trên thiết bị huấn luyện do Cục HKVN phê chuẩn để đáp ứng yêu cầu này.

14.105 TRÌNH ĐỘ CỦA PIC ĐỐI VỚI KHAI THÁC ĐIỀU KIỆN TỐI THIỂU THẤP

(a) Sau khi được phê chuẩn lần đầu cho khai thác tiếp cận tối thiểu theo CAT II, PIC không được lập kế hoạch hoặc thực hiện phương thức tiếp cận bằng thiết bị khi trần mây nhỏ hơn 300 ft và tầm nhìn thấp hơn 1 dặm (mile) cho tới khi đã hoàn thành 15 chuyến bay thực hiện nhiệm vụ PIC trên loại tàu bay đó và trong đó có 5 lần tiếp cận hạ cánh sử dụng các phương thức CAT II.

(b) Sau khi được phê chuẩn lần đầu cho khai thác tiếp cận tối thiểu theo CAT III, PIC không được lập kế hoạch hoặc thực hiện phương thức tiếp cận bằng thiết bị khi trần mây nhỏ hơn 100 ft và tầm nhìn thấp 1200 RVR cho tới khi đã hoàn thành 20 chuyến bay thực hiện nhiệm vụ PIC trên loại tàu bay đó và trong đó có 5 lần tiếp cận hạ cánh sử dụng các quy trình CAT III.

14.107 TRÌNH ĐỘ CỦA PIC ĐỐI VỚI SÂN BAY HOẶC BÃI ĐÁP TRỰC THĂNG ĐƯỢC SỬ DỤNG VỚI ĐIỀU KIỆN ĐẶC BIỆT

(a) Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của PIC trong việc khai thác tới một sân bay hoặc bãi đáp trực thăng được coi là đặc biệt trừ khi trong thời gian 12 tháng trước:

(1) PIC được người có AOC đánh giá đạt trình độ bằng phương pháp sử dụng hình ảnh về sân bay đó được Cục HKVN chấp thuận;

(2) PIC hoặc Lái phụ[47] được phân công đã thực hiện việc cất, hạ cánh tại sân bay đó trong thời gian phục vụ cho người có AOC.

Ghi chú: Nếu được Cục HKVN chấp thuận, phần chứng minh bao gồm bay đến, bay vòng chờ, tiếp cận và cất cánh có thể được thực hiện trong buồng lái giả định hoặc thiết bị huấn luyện để đạt được mục đích được chấp thuận.

(b) Những giới hạn về sân bay và bãi đáp trực thăng được coi là đặc biệt sẽ không được áp dụng nếu hoạt động khai thác được thực hiện:

(1) Trong thời gian ban ngày;

(2) Khi tầm nhìn thấp nhất là 3 dặm (mile);

(3) Khi trần mây tại sân bay đó lớn hơn độ cao tiếp cận ban đầu thấp nhất được quy định cho quy trình tiếp cận bằng thiết bị là 1000 ft.

14.110 KINH NGHIỆM HIỆN TẠI

(a) Không người nào được phép phân công hoặc thực hiện nhiệm vụ của PIC hoặc Lái phụ[48] để vận hành hệ thống điều khiển bay của một loại hoặc mẫu mã

---

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

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

cùng loại tàu bay trong quá trình cất hạ cánh trừ khi người đó đã vận hành hệ thống điều khiển bay trong 3 quá trình cất, hạ cánh trong thời gian 90 ngày trước đó trên cùng loại tàu bay hoặc trên buồng lái mô phỏng được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Không người nào được phép hoặc chỉ định người lái tàu bay thực hiện nhiệm vụ của người lái thay thế trong tổ bay tăng cường trong giai đoạn bay bằng trên một loại hoặc kiểu cùng loại tàu bay hoặc trừ khi người đó đã thực hiện bay khai thác trong thời gian 90 ngày trước trên cùng loại tàu bay ở vị trí PIC, Lái phụ[49] hoặc người lái thay thế trong tổ bay tăng cường trong giai đoạn bay bằng.

(c) Nhằm đáp ứng mục đích của quy định về kinh nghiệm hiện tại, không người nào được phép kết hợp các kiểu khác nhau của cùng loại tàu bay hoặc các loại tàu bay có những đặc điểm tương tự khi xét về mặt quy trình khai thác, các hệ thống và tính năng điều khiển, ngoại trừ trong các điều kiện được Cục HKVN phê chuẩn.

(d) [50]Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của Người lái tàu bay trong việc bay khai thác khi trong thời gian 90 ngày trước đó:

(1) Đối với hoạt động khai thác ban đêm, người đó đã thực hiện 3 lần cất hạ cánh vào ban đêm trên cùng một loại tàu bay;

(2) Đối với khai thác theo quy tắc IFR, người đó phải:

(i) Thực hiện 3 lần tiếp cận bằng thiết bị trên hạng tàu bay một người lái; hoặc

(ii) Hoàn thành việc kiểm tra tiếp cận bằng thiết bị trên hạng tàu bay đó.

14.113 XÁC LẬP LẠI KINH NGHIỆM HIỆN TẠI ÁP DỤNG ĐỐI VỚI PHI CÔNG

(a) Ngoài việc đáp ứng tất cả các yêu cầu áp dụng về huấn luyện và kiểm tra, thành viên tổ lái trong thời gian 90 ngày trước đó không thực hiện ít nhất 3 lần cất hạ cánh trên một loại tàu bay hoặc các kiểu cùng loại tàu bay mà người đó khai thác phải xác lập lại kinh nghiệm khai thác dưới sự giám sát của kiểm tra viên như sau:

---

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

[50] Khoản này được sửa đổi tiêu đề theo quy định tại Mục 21 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.

(1) Thực hiện ít nhất 3 lần cất hạ cánh trên loại tàu bay khai thác hoặc buồng lái mô phỏng được phê chuẩn;

(2) Thực hiện ít nhất một lần cất cánh với tình huống giả định hỏng động cơ chính, một lần hạ cánh từ độ cao quyết định thấp nhất đã được phê chuẩn đối với người có AOC, và một lần hạ cánh cho đến khi dừng hẳn.

(b) Kinh nghiệm của người lái thay thế trong tổ bay tăng cường được xác lập lại bằng việc huấn luyện phục hồi bao gồm:

1. Các quy trình khai thác bình thường, bất thường và khẩn nguy cụ thể áp dụng trong giai đoạn bay bằng trên các loại tàu bay hoặc buồng lái mô phỏng được phê chuẩn[51];

2. Thực hiện tiếp cận và hạ cánh với vai trò của người lái không điều khiển[52].

(c) Khi sử dụng buồng lái mô phỏng để thực hiện bất kỳ yêu cầu huấn luyện cất, hạ cánh cần thiết nào nhằm xác lập lại kinh nghiệm hiện tại, mỗi một vị trí của thành viên tổ bay theo quy định phải do một người được phê chuẩn thích hợp đảm nhận và buồng lái mô phỏng phải được vận hành như trong điều kiện khai thác thông thường với việc không sử dụng đặc tính thay thế của buồng lái mô phỏng.

(d) Kiểm tra viên giám sát số lần cất, hạ cánh của người lái xác lập lại kinh nghiệm hiện tại sẽ xác nhận kỹ năng và trình độ cần thiết cho việc thực hiện nhiệm vụ của người lái đó và có thể yêu cầu thực hiện một số thao tác khác mà kiểm tra viên cho là cần thiết cho việc xác nhận này.

14.115 HUẤN LUYỆN PHỤC HỒI CỦA NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG[53]

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

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

---

[51] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 26 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[52] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 26 Phụ lục XII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

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

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

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

(iii) [54]Huấn luyện ban đầu của người khai thác tàu bay theo quy định tại Điều 14.060 trong trường hợp quá 12 tháng kể từ chuyến bay gần nhất.

(iv) [55]Huấn luyện ban đầu phục hồi năng định loại tàu bay thực hiện theo quy định tại Điều 14.060 và thực hiện bay khai thác có giám sát theo quy định tại điểm 1 khoản c Điều 14.090 trong trường hợp quá 24 tháng kể từ chuyến bay gần nhất.

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

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

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

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

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

---

[54] Tiết này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 10 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.

[55] Tiết này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 10 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) Huấn luyện phục hồi chức năng kiểm soát khai thác được quy định như sau:

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

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

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

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

CHƯƠNG H: HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ

14.120 HUẤN LUYỆN ĐỊNH KỲ: THÀNH VIÊN TỔ LÁI

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

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

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

(2) Nhiệm vụ và kỹ năng thực hiện khẩn nguy việc sử dụng trang thiết bị khẩn nguy[56];

(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[57].

---

[56] 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.

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

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

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

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

(3) Đối với người lái được phê chuẩn, phải thực hiện ít nhất một lần cất cánh tầm nhìn hạn chế với LVTO tối thiểu thấp nhất được áp dụng; và 2 lần tiếp cận tới giá trị tối thiểu thấp nhất được phê chuẩn cho người có AOC đó, trong đó có 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[58].

(d) [59]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) [60]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;

---

[58] 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.

[59] 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.

[60] 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.

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[61]

(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);

---

[61] 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.

(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 [62]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).

---

[62] 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.

(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 khác 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.

(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[63]

14.130 HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN[64]

---

[63] 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.

[64] 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.

(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[65]

(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 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;

---

[65] 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.

(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.

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

---

[66] 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.

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

14.140 [67]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;

---

[67] 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.

(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.

(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) [68]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[69]

---

[68] 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.

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

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

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

14.157 KẾT THÚC VIỆC KIỂM TRA

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

14.160 HỒ SƠ VỀ TRÌNH ĐỘ CỦA THÀNH VIÊN TỔ LÁI

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

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

14.163 GIÁM SÁT HOẠT ĐỘNG HUẤN LUYỆN VÀ KIỂM TRA

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

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

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

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

14.165 THỜI HẠN HIỆU LỰC

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

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

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

14.167 MIỄN GIẢM ÁP DỤNG CÁC QUY ĐỊNH

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

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

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

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

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

14.169 QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG TRÌNH ĐỘ CAO[70]

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

---

[70] 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.

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. [71]

2. [72]

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

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

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

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

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

---

[71] 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.

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

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.033: PHÂN LỊCH BAY CHO TỔ LÁI THIẾU KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI VẬN TẢI THƯƠNG MẠI[73]

(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.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.037: [74]CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN VÀ KIỂM TRA DỰA TRÊN BẰNG CHỨNG VÀ NĂNG LỰC

---

[73] 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.

[74] 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

(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:

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

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)
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

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

(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:

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[75]

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 [76]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

[75] 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.

[76] 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.

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
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
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 [77]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.

---

[77] 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.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.071 HUẤN LUYỆN PHỤC HỒI VÀ NGĂN NGỪA TÌNH TRẠNG CỦA TÀU BAY (UPRT)[78]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.080: KIỂM TRA KỸ NĂNG VẬN HÀNH TÀU BAY VÀ TRANG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI[79]

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;

---

[78] 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.

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

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

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

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

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

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

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 14.080 [80]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.

---

[80] 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.

(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.

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;					

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
(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					
(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.				B	W*

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
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 Điều14.080					
(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		

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
(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		
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 hòng 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		

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
(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		
(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:					

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 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)					

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
và kết thúc khi tàu bay hạ cánh xuống đường băng hoặc khi chuyển tiếp sang 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					

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
ngăn không cho việc thao tác được thực hiện theo yêu cầu, thì điều đó có thể được miễn trừ theo quy định tại Điều14.080. 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.					
(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.					

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
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.					
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.					

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
(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*			

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
(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*		
(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.					

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
(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 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	B	B*			
(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	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
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					
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		

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
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 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		

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.085: NỘI DUNG KIỂM TRA NĂNG LỰC TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG[81]

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

b. Tiếp viên hàng không phải mô phỏng ít nhất 02 chỉ thị thoát hiểm cho hành khách và các hành động liên quan theo yêu cầu của người tiến hành kiểm tra.

[81] 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.

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[82]

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.

---

[82] 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.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.100: [83]YÊU CẦU VỀ ĐƯỜNG BAY, KHU VỰC KHAI THÁC ĐỐI VỚI KHAI THÁC THƯƠNG MẠI

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.

---

[83] 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.

(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 [84]HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN

[84] 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

(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
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:

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	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 [85]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;

[85] 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.

(đ) Xây dựng các khóa đào tạo;

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

(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 [86]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

[86] 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.

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)
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 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
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:

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	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

(Xem tiếp Công báo số 1165 + 1166)

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Địa chỉ:	Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại liên hệ:	
- Nội dung:	080.44417; Fax: 080.44517
- Phát hành:	080.48543
Email:	congbao@chinhphu.vn
Website:	http://congbao.chinhphu.vn
In tại:	Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng