PHỤ LỤC 4. BẢN SO SÁNH SỬA ĐỔI BỘ QUY CHẾ AN TOÀN HÀNG KHÔNG NĂM 2024

(Kèm theo tờ trình số 215/TTr-CHK ngày 22/01/2024)

NỘI DUNG HIỆN HÀNH BỘ QCATHK	DỰ THẢO SỬA ĐỔI, BỔ SUNG BỘ QUY CHẾ AN TOÀN HÀNG KHÔNG
PHỤ LỤC I **Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 1 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**	
(4) Bảo dưỡng***:*** Thực hiện các nhiệm vụ cần thiết để đảm bảo sự liên tục của tính đủ điều kiện bay của tàu bay, bao gồm bất kỳ hay kết hợp của các công việc đại tu định kỳ, thay thế, sửa chữa hỏng hóc, áp dụng cải tiến kỹ thuật hoặc sửa chữa cấu trúc. (35) Chịu lửa***:*** *(i) Đối với vật liệu và các bộ phận dùng để khống chế lửa trong một khu vực xác định, khả năng chịu lửa ít nhất phải tương đương với thép có kích thước phù hợp với mục đích sử dụng hay khả năng chịu nhiệt trong thời gian dài khi có hỏa hoạn nghiêm trọng trong thời gian dài tại khu vực xác định;* *(ii) Đối với các vật liệu và bộ phận khác, khả năng chịu nhiệt và lửa ít nhất phải tương đương với thép có kích thước phù hợp với mục đích sử dụng.* (38) Chống cháy: *(i) Đối với các tấm hoặc các bộ phận cấu thành, chống cháy là khả năng chịu nhiệt và lửa ít nhất tương đương với hợp kim nhôm với kích thước phù hợp mục đích sử dụng;* *(ii) Đối với các ống dẫn chất lỏng, các bộ phận của hệ thống chất lỏng, mạng dây điện, ống thông khí, máy móc, và các bộ điều khiển hệ thống tạo lực của tàu bay, chống cháy là khả năng thực hiện các chức năng được thiết kế dưới sức nóng và các điều kiện khác giống như khi xảy	**1. Sửa đổi, bổ sung các định nghĩa vào Phụ lục 1 Điều 1.007 được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 của Bộ GTVT** **(4) Bảo dưỡng:** Thực hiện các nhiệm vụ cần thiết để đảm bảo sự liên tục của tính đủ điều kiện bay của tàu bay, động cơ, cánh quạt và thiết bị tàu bay bao gồm bất kỳ hay kết hợp của các công việc đại tu định kỳ, thay thế, sửa chữa hỏng hóc, áp dụng cải tiến kỹ thuật hoặc sửa chữa cấu trúc. **(35) Chịu lửa.** Khả năng chịu được tác dụng nhiệt của ngọn lửa trong thời gian 15 phút. Các đặc tính ngọn lửa được ghi rõ tại tài liệu ISO 2685. **(38) Chống cháy.** Khả năng chịu được tác dụng nhiệt của ngọn lửa trong thời gian 5 phút. Các đặc tính ngọn lửa được ghi rõ tại tài liệu ISO 2685. **(50) Chương trình bảo dưỡng.** Tài liệu mô tả tần suất và nội dung thực hiện các công việc bảo dưỡng cụ thể và các quy trình có liên quan (như chương trình theo dõi độ tin cậy) cần thiết cho khai thác tàu bay an toàn. **(49) Chương trình an toàn quốc gia (SSP).** Là một bộ tích hợp các quy chế an toàn hàng không và hoạt động cụ thể nhằm mục đích nâng cao an toàn.

ra hỏa hoạn tại nơi đó. (49) Chương trình an toàn***:*** *Là một bộ tích hợp các quy chế an toàn hàng không và hoạt động gắn kết nhằm mục đích nâng cao an toàn.* (50) Chương trình bảo dưỡng tàu bay (AMS)***:*** *Là chương trình bảo dưỡng tàu bay do người khai thác tàu bay soạn thảo dựa trên chương trình bảo dưỡng tàu bay do nhà chế tạo ban hành và phù hợp với cấu hình tàu bay áp dụng, điều kiện khai thác và yêu cầu của nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay, được nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn.* (108) Độ cao ca-bin***:*** *Là áp suất khí quyển liên quan đến độ cao tương ứng với áp suất đó trong Khí quyển Tiêu chuẩn.* (156) Giấy chứng nhận loại***:*** *Là giấy chứng nhận đối với một loại tàu bay, bao gồm bản thiết kế loại, các giới hạn hoạt động, bảng dữ liệu Giấy chứng nhận loại, các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và mọi điều kiện hoặc giới hạn khác áp dụng cho loại tàu bay đó do Việt Nam quy định hoặc được công nhận.* (188) Hệ thống tạo lực của máy bay***:*** *Là một hoặc nhiều động cơ được sử dụng hoặc dự định sử dụng để đẩy tàu bay. Một động cơ bao gồm một máy nén tua-bin khí, các phụ tùng và các phụ kiện cần thiết cho hoạt động của động cơ, nhưng không bao gồm cánh quạt.* (89) Dữ liệu được phê chuẩn: *Là các thông tin kỹ thuật do Cục HKVN phê chuẩn hoặc công nhận.* (292) Nhân viên liên quan trực tiếp đến an toàn***:*** *Là những cá nhân có thể gây nguy hiểm đối với an toàn hàng không nếu họ thực hiện không đúng nhiệm vụ và chức năng của mình, trong đó bao gồm cả các thành viên tổ bay, nhân viên bảo dưỡng tàu bay, kiểm soát viên không lưu và những nhân viên khác liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu bay.* **(300) Nguyên nhân gián tiếp:** Là các hành động, sự bỏ sót, các sự kiện, điều kiện hoặc sự tổng hợp các yếu tố trên nếu được loại trừ, ngăn	**(108) Độ cao khí áp. Là** áp suất khí quyển được thể hiện dưới dạng độ cao so với khí áp tiêu chuẩn. **(209) Điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị (IMC).** Điều kiện khí tượng được thể hiện qua tầm nhìn, khoảng cách từ mây và trần mây có giá trị thấp hơn các tiêu chuẩn tối thiểu đối với tầm nhìn khí tượng bay bằng mắt. **(156) Giấy chứng nhận loại.** Tài liệu do Quốc gia thành viên ban hành để xác định thiết kế của một loại tàu bay, động cơ hoặc cánh quạt và để chứng nhận rằng thiết kế này đáp ứng các yêu cầu đủ điều kiện bay thích hợp của loại đó. **(188) Hệ thống tạo lực.** Hệ thống bao gồm tất cả các động cơ, các bộ phận của hệ thống truyền động (nếu có) và cánh quạt (nếu được lắp đặt), các phụ kiện, bộ phận phụ trợ và hệ thống nhiên liệu và dầu được lắp đặt trên tàu bay nhưng không bao gồm các cánh quạt cho máy bay trực thăng. **292) Nhân viên liên quan trực tiếp đến an toàn.** Là những cá nhân tham gia vào hoạt động hàng không, ở vị trí để báo cáo các thông tin an toàn, trong đó bao gồm nhưng không giới hạn như: thành viên tổ bay, kiểm soát viên không lưu, nhân viên bảo dưỡng tàu bay, nhân viên của tổ chức thiết kế chế tạo tàu bay, nhân viên điều độ khai thác bay, nhân viên khai thác mặt đất phục vụ chuyến bay và những nhân viên khác làm việc tại cảng hàng không sân bay. **(300) Nguyên nhân.** Là các hành động, sự bỏ sót, các sự kiện, các điều kiện hoặc sự tổng hợp các yếu tố trên gây ra tai nạn hoặc sự cố. Việc xác định nguyên nhân không nhằm mục đích xác định lỗi hoặc quy trách nhiệm pháp lý đối với cá nhân. **(89) Dữ liệu được phê chuẩn:** Là các thông tin kỹ thuật được phê chuẩn hoặc công nhận bởi:

ngừa hoặc không xảy ra sẽ làm giảm khả năng xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay hoặc giảm thiểu hậu quả của tai nạn, sự cố tàu bay.	(i) Cục HKVN; (ii) Quốc gia thiết kế; (iii) Tổ chức thiết kế của Người giữ Giấy chứng nhận loại;
Chưa có	**2.Bổ sung các định nghĩa vào Phụ lục 1 Điều 1.007 được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 của Bộ GTVT như sau:** **Xem nội dung phía dưới**
Điểm (222) Phụ lục 1 Điều 1.007: "Khí cầu có điều khiển*: Là tàu bay nhẹ hơn không khí mà có động cơ điều khiển."*	**3. Bãi bỏ điểm (222) Phụ lục 1 Điều 1.007 quy định tại Mục 3 Phụ lục I sửa đổi bổ sung một số điều Phần 1 ban hành kèm theo Thông tư 21/2017/TT-BGTVT ngày 30/06/2023.**
Chưa có	**4. Bổ sung khoản d Điều 1.135 được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:** "(d) Cục HKVN chỉ thực hiện công nhận tự động giấy phép, năng định của các đối tượng nhân viên hàng không theo quy định khi: (1) Đã thông qua các quy định cấp phép chung giữa các quốc gia (2) Đã ký kết một thỏa thuận chính thức công nhận quy trình công nhận tự động; (3) Thiết lập một hệ thống giám sát để đảm bảo việc tiếp tục thực hiện các quy định cấp phép chung; và (4) Đăng ký thỏa thuận với ICAO theo Điều 83 Công ước Hàng không dân dụng quốc tế. (5) Khi một giấy phéo được công nhận tư động thì trên giấy phép đó sẽ phải có một xác nhận về quốc gia cấp phép nằm trong danh sách đã được ký kết thỏa thuận."
Chưa có	**5. Bổ sung khoản (e) Điều 1.155 được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:** "(e) Cục HKVN có trách nhiệm cung cấp cho các quốc gia thành viên ICAO khác thông tin xác thực của giấy phép nhân viên hàng không do

	Cục HKVN cấp.”
Chưa có	**6. Bổ sung Khoản (b), (c) Điều 1.011 quy định tại Phần 1 Bộ 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 như sau:** “Điều 1.011 TRÁCH NHIỆM CỦA CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM b) Cục HKVN phải đảm bảo rằng thông tin an ninh hàng không nhạy cảm không được truyền đi khi phân phối thông tin bắt buộc về khả năng đủ điều kiện bay liên tục.” c) Cục HKVN phải đảm bảo rằng thông tin an ninh hàng không nhạy cảm được truyền an toàn đến cơ quan có thẩm quyền ở Quốc gia thiết kế theo Phụ ước 17.”
Chưa có	**7. Bổ sung điểm 5 khoản a PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 1.033 quy định tại Phần 1 Bộ 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 như sau:** (5) Lĩnh vực giám sát vận chuyển hàng nguy hiểm (Dangerous Goods Inspector) (i) Có tối thiểu 5 năm làm việc trong lĩnh vực hàng không dân dụng; (ii) Có khả năng thành thạo tiếng Anh (khả năng đọc, hiểu, nói và nghe); (iii) Được bồi dưỡng về Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và các quy chế/ tiêu chuẩn/ quy chuẩn liên quan đến công tác kiểm tra, giám sát, phê chuẩn trong lĩnh vực vận chuyển hàng nguy hiểm; (iv) Có khả năng và kinh nghiệm trong việc xây dựng các quy trình thực hiện kiểm tra, phê chuẩn và giám sát đối với việc thực hiện các yêu cầu liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm.

Chưa có	**8. Bổ sung PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 1.033: MẪU THẺ GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HÀNG KHÔNG quy định tại Phần 1 Bộ 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 như sau:** PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 1.033: MẪU THẺ GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN KHAI THÁC TÀU BAY (a) Thẻ giám sát viên an toàn hàng không có kích thước thẻ 8,5 cen-ti-met x 5,3 cen-ti-met, nền thẻ có hoa văn trắng, xanh, biểu tượng Cục Hàng không Việt Nam ở giữa; phần tiêu đề trên cùng màu xanh. (b) Mặt trước thẻ có ảnh, họ và tên, ngày tháng năm sinh, đơn vị công tác của Giám sát viên, số thẻ, thời hạn hiệu lực và chữ ký của Người được cấp thẻ (tiếng Việt và tiếng Anh). (c) Mặt sau của thẻ ghi quyền hạn của Người được cấp thẻ (tiếng Việt và tiếng Anh); có dấu và chữ ký của Thủ trưởng cơ quan cấp thẻ. (d) Mặt trước thẻ (e) Mặt sau thẻ
CHƯƠNG F: MIỄN, MIỄN TRỪ VÀ NGOẠI LỆ (NHÂN NHƯỢNG)	**9. Sửa đổi, bổ sung tựa đề của Chương F Phần 1 quy định tại Phần 1 Bộ 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 như sau:** "CHƯƠNG F: MIỄN TRỪ"
1.090 PHẠM VI ÁP DỤNG (a) Chương này quy định các quy trình đối với việc ban hành, sửa đổi hoặc chấm dứt sự miễn, miễn trừ hoặc áp dụng ngoại lệ đối với yêu cầu của Bộ quy chế an toàn hàng không. (b) Việc miễn, miễn trừ hoặc áp dụng ngoại lệ trong hoạt động khai thác và bảo dưỡng (sau đây được gọi là nhân nhượng) đối với người khai thác được Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận AOC, tổ	**10. Sửa đổi, bổ sung Điều 1.090, 1.091, 1.105 quy định tại Phần 1 Bộ 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 như sau:** **"1.090 PHẠM VI ÁP DỤNG** (c) Chương này quy định các quy trình đối với việc ban hành, sửa

chức bảo dưỡng tàu bay được phê chuẩn phù hợp với Phần 5 và các tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam bao gồm các loại cụ thể như sau: (1) Sai lệch so với các quy trình trong tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay (OM), tài liệu điều hành quản lý bảo dưỡng (MME) của người khai thác tàu bay có AOC hoặc tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng của tổ chức bảo dưỡng (MOE) đã được Cục HKVN phê chuẩn; (2) Khai thác tàu bay vượt quá giới hạn theo quy định của tài liệu MEL/CDL (MEL - Danh mục thiết bị tối thiểu/CDL - Danh mục sai lệch cấu hình tàu bay) cũng như giới hạn được đã được đưa ra trong dữ liệu bảo dưỡng (AMM, IPC, SRM...); (3) Kéo dài thời hạn bảo dưỡng tàu bay/thiết bị tàu bay đã được quy định tại tài liệu Chương trình bảo dưỡng tàu bay (AMS) do Cục HKVN phê chuẩn; **(4)** Sai lệch về chủng loại dụng cụ, trang thiết bị bảo dưỡng tàu bay so với các dụng cụ, trang thiết bị được quy định trong các tài liệu bảo dưỡng đã được Cục HKVN phê chuẩn.	đổi hoặc chấm dứt sự miễn, miễn trừ hoặc áp dụng ngoại lệ đối với các điều khoản cụ thể của Bộ quy chế an toàn hàng không. **1.091 LOẠI MIỄN TRỪ CẤP THEO QUY ĐỊNH CỦA CHƯƠNG NÀY** (a) Cục HKVN có thể, bằng văn bản, cấp miễn trừ theo này này đối với việc tuân thủ một điều khoản cụ thể của Bộ quy chế này. (b) Cục HKVN có thể cấp quyền miễn trừ theo chương này cho một cá nhân hoặc một nhóm người hoặc một tổ chức cụ thể. (c) Cục HKVN có thể cấp miễn trừ theo chương này theo đơn đề nghị cấp miễn trừ. **1.105 XỬ LÝ HỒ SƠ VÀ PHÊ CHUẨN CẤP MIỄN TRỪ.** (a) Trong vòng 3 ngày kể từ khi nhận được hồ sơ đề nghị cấp miễn trừ, Cục HKVN xem xét tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ và thông báo cho người đề nghị cấp. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị cấp miễn trừ chưa hợp lệ hoặc còn thiếu thông tin theo quy định, người đề nghị phải có trách nhiệm cung cấp thông tin bổ sung và quá trình xem xét cấp miễn trừ chỉ được tính từ khi hồ sơ được bổ sung đầy đủ. (b) Trong vòng 7 ngày kể từ khi hồ sơ đề nghị cấp miễn trừ được xác định là hợp lệ và đầy đủ, Cục HKVN sẽ: (1) Tiến hành đánh giá kỹ thuật về tính khả thi của đề xuất; (2) Nếu quyết định có lợi, công khai đề xuất, đánh giá kỹ thuật và khuyến nghị cho các bên liên quan; (3) Cân nhắc các đánh giá của các bên liên quan; (4) Đưa ra quyết định cuối cùng để phê chuẩn hoặc không phê chuẩn đề xuất cấp miễn trừ và thông báo cho người đề nghị.”
Chưa có 1.091 **1.105 XỬ LÝ HỒ SƠ VÀ PHÊ CHUẨN CẤP NHÂN NHƯỢNG.** (a) Trong vòng 1 ngày kể từ khi nhận được hồ sơ đề nghị cấp nhân nhượng, Cục HKVN xem xét tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ và thông báo cho người đề nghị cấp. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị cấp nhân nhượng chưa hợp lệ hoặc còn thiếu thông tin theo quy định, người đề nghị phải có trách nhiệm cung cấp thông tin bổ sung và quá trình xem xét cấp nhân nhượng chỉ được tính từ khi hồ sơ được bổ sung đầy đủ.	

(b) Trong vòng 2 ngày kể từ khi hồ sơ đề nghị cấp nhân nhượng được xác định là hợp lệ và đầy đủ, Cục HKVN sẽ: (1) Tiến hành đánh giá kỹ thuật về tính khả thi của đề xuất; (2) Nếu quyết định có lợi, công khai đề xuất, đánh giá kỹ thuật và khuyến nghị cho các bên liên quan; (3) Cân nhắc các đánh giá của các bên liên quan; (4) Đưa ra quyết định cuối cùng để phê chuẩn theo quy định tại Điều 20.115 tại Phần 20 của bộ quy chế này hoặc không phê chuẩn đề xuất cấp nhân nhượng và thông báo cho người đề nghị.	
1.120 VIỆC CÔNG KHAI VÀ TÍNH HIỆU LỰC CỦA NHÂN NHƯỢNG ĐÃ ĐƯỢC PHÊ CHUẨN (a) Cục HKVN sẽ công khai tất cả các nhân nhượng đã cấp thông qua việc cập nhật và tái phát hành Thông tri về miễn giảm và ngoại lệ cho: (1) Cá nhân, tổ chức đã đăng ký trước với Cục HKVN do có lợi ích liên quan đến bất cứ miễn giảm hoặc áp dụng ngoại lệ nào có thể được phê chuẩn; (2) Các cá nhân hoặc tổ chức có giấy phép, Giấy chứng nhận, chỉ định khai thác hoặc các hình thức phê chuẩn hoặc phép bổ sung khác tương tự; và (3) Những người mới nộp đơn xin cấp giấy phép, Giấy chứng nhận, chỉ định khai thác hoặc các hình thức phê chuẩn hoặc phép bổ sung có liên quan. (b) Cục HKVN sẽ công khai các nhân nhượng đã được cấp có liên quan đến các yêu cầu của Bộ quy chế an toàn hàng không trong Tập san Không báo (AIP) của Việt Nam.	**11. Sửa đổi, bổ sung khoản (b), (c) Điều 1.120 quy định tại Phần 1 Bộ 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 như sau:** "b. Cục HKVN sẽ công khai các miễn trừ đã được cấp có liên quan đến các yêu cầu của Bộ quy chế an toàn hàng không trong Tập san Không báo (AIP) của Việt Nam và trên trang thông tin điện tử của Cục HKVN. c. Cục HKVN sẽ thông báo tới ICAO những miễn trừ mà có sự khác biệt với các tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành của ICAO"
PHỤ LỤC II **Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 2 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**	

2.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH VÀ ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG (a) Việc đăng ký mang quốc tịch Việt Nam và gắn dấu hiệu quốc tịch, dấu hiệu đăng ký cho tàu bay mang quốc tịch Việt Nam phải tuân theo qui định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam; Nghị định số 70/2007/NĐ-CP ngày 20 tháng 4 năm 2007 của Chính phủ về đăng ký mang quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay dân dụng và các qui định tại Phần này. (b) Phần này được áp dụng đối với các chủ sở hữu, người thuê và Người khai thác tàu bay mang quốc tịch Việt Nam. (c) Phần này không áp dụng đối với phương tiện bay siêu nhẹ trừ trường hợp phương tiện bay siêu nhẹ thực hiện việc vận chuyển người, hàng hóa.	**1. Sửa đổi Điều 2.001 tại Phần 2 Bộ 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 như sau:** "Điều 2.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH VÀ ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG (a) Việc đăng ký mang quốc tịch Việt Nam và gắn dấu hiệu quốc tịch, dấu hiệu đăng ký cho tàu bay mang quốc tịch Việt Nam phải tuân theo qui định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam; Nghị định của Chính phủ về quy định đăng ký quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay và các qui định tại Phần này. (b) Phần này được áp dụng đối với các chủ sở hữu, người thuê và Người khai thác tàu bay mang quốc tịch Việt Nam. (c) Phần này không áp dụng đối với phương tiện bay siêu nhẹ trừ trường hợp phương tiện bay siêu nhẹ thực hiện việc vận chuyển người, hàng hóa. d) Phần này không áp dụng đối với khí cầu khảo sát khí tượng được sử dụng riêng cho mục đích khí tượng hoặc khí cầu tự do không có người lái không có trọng tải."
PHỤ LỤC III **Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 3 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**	
3.063 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY LẦN ĐẦU đ. Cục HKVN thực hiện các công việc sau trước khi cấp hoặc công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do quốc gia thành viên ICAO cấp: 1. Chấp nhận một phần hoặc toàn bộ Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay gốc khi có bằng chứng tàu bay đó đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp; 2. Trong trường hợp công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay gốc, thời hạn công nhận hiệu lực không được vượt quá thời hạn quy định tại Giấy chứng nhận gốc.	**1. Sửa đổi Khoản đ Điều 3.063 quy định tại Phần 3 Bộ 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 như sau:** đ. Cục HKVN thực hiện các công việc sau trước khi cấp hoặc công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đối với tàu bay có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực do quốc gia thành viên ICAO cấp: (1) Chấp nhận một phần hoặc toàn bộ Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay gốc là bằng chứng tuân thủ chứng minh tàu bay đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp; (2) Trong trường hợp công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều

	kiện bay gốc (bao gồm trường hợp công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay có giá trị thay thế Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp), thời hạn công nhận hiệu lực không được vượt quá thời hạn quy định tại Giấy chứng nhận gốc. Cục Hàng không Việt Nam phải đảm bảo tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay được xác định phù hợp với Khoản c Điều này."
3.073 HỎNG HÓC CỦA CÁC TÀU BAY NƯỚC NGOÀI a. Trong trường hợp tàu bay mang quốc tịch nước ngoài khi đang khai thác tại Việt Nam có hỏng hóc hoặc được xác định là không đáp ứng tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, Cục HKVN được phép tạm dừng khai thác tàu bay ngay lập tức và sau đó liên hệ ngay với nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay và thông báo chi tiết về tình trạng đủ điều kiện bay của tàu bay đó. Khi tàu bay có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp được nhà chức trách hàng không nước thành viên ICAO xác định là có hỏng hóc hoặc không đáp ứng tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, các yêu cầu của Phần 4 của Bộ QCATHK sẽ được áp dụng.	**2. Sửa đổi Tiêu đề và Khoản a Điều 3.073 quy định tại Phần 3 Bộ 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 như sau:** 3.073 HỎNG HÓC CỦA TÀU BAY a) Trong trường hợp tàu bay có hỏng hóc hoặc được xác định là không đáp ứng tiêu chuẩn đủ điều kiện bay: (i) Quốc gia đăng ký được phép tạm dừng khai thác tàu bay ngay lập tức. (ii) Khi tàu bay có hỏng hóc xảy ra tại lãnh thổ của quốc gia thành viên ICAO, Nhà chức trách hàng không quốc gia nơi tàu bay xảy ra hỏng hóc được phép tạm dừng khai thác tàu bay với điều kiện phải liên hệ ngay với nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay để thông báo tất cả các thông tin cần thiết để đưa ra phán quyết tạm dừng khai thác tàu bay ngay lập tức.
PHỤ LỤC IV **Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**	
4.001 ÁP DỤNG (a) Phần này đưa ra các yêu cầu về: (1) Phê chuẩn tàu bay và thiết bị tàu bay; (2) Cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay và Giấy chứng nhận cho thiết bị tàu bay; (3) Duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay và thiết bị tàu bay; (4) Tân tạo và cải tiến tàu bay, thiết bị tàu bay;	**1. Sửa đổi Điểm 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 Khoản a Điều 4.001 quy định tại Phần 4 Bộ 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 như sau:** 4.001 ÁP DỤNG (a) Phần này đưa ra các yêu cầu về: (1) Phê chuẩn tàu bay, động cơ, cánh quạt và thiết bị tàu bay; (2) Cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay và Giấy chứng nhận cho động cơ, cánh quạt, thiết bị tàu bay;

(5) Bảo dưỡng và bảo dưỡng dự phòng; (6) Các yêu cầu về kiểm tra tàu bay; (7) Các yêu cầu kiểm tra và bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác; và (8) Ghi chép và lưu giữ hồ sơ bảo dưỡng tàu bay.	(3) Duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay động cơ, cánh quạt và thiết bị tàu bay; (4) Tân tạo và cải tiến tàu bay, động cơ, cánh quạt và thiết bị tàu bay; (6) Các yêu cầu về kiểm tra tàu bay, động cơ, cánh quạt và thiết bị tàu bay; (7) Các yêu cầu kiểm tra và bảo dưỡng tàu bay, động cơ, cánh quạt và thiết bị tàu bay của Người khai thác; và (8) Ghi chép và lưu giữ hồ sơ bảo dưỡng tàu bay, động cơ, cánh quạt và thiết bị tàu bay.
Chưa có	**2. Bổ sung Khoản c Điều 4.027 quy định tại Phần 4 Bộ 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** c) Khi Cục HKVN lần đầu tiên đăng ký tàu bay thuộc loại tàu bay cụ thể và thực hiện cấp hoặc công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay mà Cục HKVN không phải là Nhà chức trách hàng không của quốc gia thiết kế loại tàu bay đó, Cục HKVN phải thông báo cho Quốc gia thiết kế rằng Cục HKVN đã đăng ký tàu bay này vào sổ đăng bạ tàu bay Việt Nam
4.047 BÁO CÁO SỰ CỐ KỸ THUẬT Chủ sở hữu hoặc Người khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3180 kg có trách nhiệm thực hiện báo cáo Cục HKVN các sự cố kỹ thuật quy định tại Phần 19.	**3. Sửa đổi Khoản a Điều 4.047 quy định tại Phần 4 Bộ 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 như sau:** "Điều 4.047 BÁO CÁO SỰ CỐ KỸ THUẬT (a) Chủ sở hữu hoặc Người khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3175 kg có trách nhiệm thực hiện báo cáo Cục HKVN các sự cố kỹ thuật quy định tại Phần 19."
4.047 BÁO CÁO SỰ CỐ KỸ THUẬT (b) Đối với tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam, căn cứ vào	**4. Sửa đổi Khoản b Điều 4.047 quy định tại Phần 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban**

từng sự cố cụ thể, Cục HKVN thực hiện nghĩa vụ thông báo sự cố theo quy định của pháp luật và tiêu chuẩn quốc tế (ICAO); có thể yêu cầu chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay thực hiện báo cáo cho quốc gia thiết kế.	**hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 như sau:** Điều 4.047 BÁO CÁO SỰ CỐ KỸ THUẬT (b) Đối với tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam, căn cứ vào từng sự cố cụ thể, Cục HKVN thực hiện nghĩa vụ thông báo sự cố theo quy định của pháp luật và tiêu chuẩn quốc tế (ICAO); có thể yêu cầu chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay thực hiện báo cáo cho Tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế tàu bay, Tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế động cơ, cánh quạt, Tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế cải tiến hoặc sửa chữa.
4.083 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: BẢO DƯỠNG (e) Mỗi cá nhân thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa lớn theo định nghĩa của Phần này phải sử dụng các dữ liệu được Cục HKVN phê chuẩn: (1) Dữ liệu được phê chuẩn phải được chỉ rõ trong Giấy chứng nhận cho phép khai thác; (2) "Dữ liệu được phê chuẩn" được chấp thuận là các dữ liệu được phê chuẩn đặc biệt cho cải tiến hoặc sửa chữa, bởi: (i) Cục HKVN; (ii) Quốc gia sản xuất; (iii) Tổ chức được quốc gia sản xuất chỉ định cho phép thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa; **Quốc gia thiết kế hoặc tổ chức được chỉ định bởi quốc gia thiết kế cho việc cải tiến hoặc sửa chữa.**	**5. Sửa đổi Khoản e Điều 4.083 quy định tại Phần 4 Bộ 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 như sau:** **4.083 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: BẢO DƯỠNG** (e) Mỗi cá nhân thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa lớn theo định nghĩa của Phần này phải sử dụng các dữ liệu được phê chuẩn và phải được chỉ rõ trong Giấy chứng nhận cho phép khai thác.
PHỤ LỤC V **Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**	
5.001 ÁP DỤNG (a) Phần này đưa ra các yêu cầu của Cục HKVN đối với: (1) Việc cấp phê chuẩn cho các tổ chức thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng đối với tàu bay và thiết bị tàu bay;	**1. Sửa đổi Điểm 1 Khoản a Điều 5.001 quy định tại Phần 5 Bộ 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 như sau:** "Điều 5.001 ÁP DỤNG (a) Phần này đưa ra các yêu cầu của Cục HKVN đối với: (1) Việc cấp phê chuẩn cho các tổ chức thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng đối với tàu bay, động cơ, cánh quạt và thiết bị tàu

	bay;”
Chưa có	**2. Bổ sung Khoản b Điều 5.115 quy định tại Phần 5 Bộ 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 như sau:** “Điều 5.115 LẬP HỒ SƠ BẢO DƯỠNG VÀ CẢI TIẾN b) Hồ sơ bảo dưỡng phải được lưu giữ ở hình thức và định dạng đảm bảo tính dễ đọc, bảo mật và tính toàn vẹn của hồ sơ tại mọi thời điểm.”
PHỤ LỤC VI **Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**	
Chưa có	**1. Bổ sung Điều 6.088 vào Phần 6 Bộ 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 như sau:** “Điều 6.088 MÁY BAY ĐỘNG CƠ TUỐC BIN - HỆ THỐNG NHẬN DIỆN VÀ CẢNH BÁO NGUY CƠ VƯỢT QUÁ ĐƯỜNG CẤT HẠ CÁNH Tất cả máy bay động cơ tuốc bin có tải trọng cất cánh tối đa trên 5700kg được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ ngày 01/01/2026 phải được trang bị hệ thống nhận diện và cảnh báo nguy cơ vượt quá đường cất hạ cánh (ROAAS).
6.095 HỆ THỐNG THIẾT BỊ GHI ÂM GIỌNG NÓI BUỒNG LÁI (CVR) VÀ GHI ÂM BUỒNG LÁI (CARS) **(b)** Chỉ được phép khai thác máy bay động cơ tua-bin được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hoặc Giấy chứng nhận loại lần đầu vào hoặc sau ngày 01/01/2016 và máy bay này được điều khiển bởi hơn một phi công khi máy bay không được trang bị CVR	**2.Sửa đổi khoản (b) Điều 6.095 quy định tại Mục 9 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ 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 như sau:** "6.095 HỆ THỐNG THIẾT BỊ GHI ÂM GIỌNG NÓI BUỒNG LÁI (CVR) VÀ GHI ÂM BUỒNG LÁI (CARS)

hoặc CARS.	(b) Chỉ được phép khai thác máy bay động cơ tua-bin được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hoặc Giấy chứng nhận loại lần đầu vào hoặc sau ngày 01/01/2016 và máy bay này được điều khiển bởi hơn một phi công khi máy bay được trang bị CVR hoặc CARS."
6.098 THIẾT BỊ GHI THÔNG TIN KẾT HỢP (a) Từ 01/01/2016, máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg chỉ được cấp Giấy chứng nhận loại với yêu cầu bắt buộc trang bị 01 FDR và 01 CVR rời nhau hoặc 02 thiết bị ghi thông tin kết hợp cả FDR và CVR. (b) Từ 01/01/2016, với máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 15.000 kg lắp thiết bị ghi thông tin kết hợp cả FDR và CVR phải được lắp đặt 01 bộ gần buồng lái máy bay và 01 bộ xa nhất có thể về phía đuôi máy bay.	**3. Sửa đổi Khoản a, b Điều 6.098 quy định tại Mục 35 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 như sau:** "Điều 6.098 THIẾT BỊ GHI THÔNG TIN KẾT HỢP a) Từ 01/01/2016, máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg được nộp đơn xin cấp Giấy chứng nhận loại đến quốc gia thành viên ICAO và có yêu cầu bắt buộc trang bị 01 FDR và 01 CVR rời nhau, phải được trang bị 02 thiết bị ghi thông tin kết hợp cả FDR và CVR" **b)** Từ 01/01/2016, với máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 15.000 kg được nộp đơn xin cấp Giấy chứng nhận loại đến quốc gia thành viên ICAO và có yêu cầu bắt buộc trang bị 01 FDR và 01 CVR rời nhau, phải được trang bị 02 thiết bị ghi thông tin kết hợp cả FDR và CVR. Phải lắp đặt 01 bộ gần buồng lái máy bay và 01 bộ xa nhất có thể về phía đuôi máy bay".
Chưa có	**4. Bổ sung Khoản b Điều 6.017 quy định tại Phần 06 Bộ 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 như sau:** "Điều 6.017 THIẾT BỊ ĐO THAM SỐ CHUYẾN BAY ĐỐI VỚI CHUYẾN BAY CÓ ĐIỀU KHIỂN HOẶC BAY ĐÊM b) Chuyến bay VFR khai thác theo hình thức chuyến bay có kiểm soát phải được trang bị theo quy định tại Điều 6.020."

Chưa có	**5. Bổ sung Khoản h Điều 6.020 quy định tại Mục 7 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 như sau:** "6.020 YÊU CẦU VỀ THIẾT BỊ VÀ HỆ THỐNG ĐỐI VỚI QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ (IFR) h) Hiển thị về tốc độ tăng, giảm độ cao".
Chưa có	**6. Bổ sung Điểm 3 Khoản a Điều 6.077 quy định tại Phần 6 Bộ 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 như sau:** "3) Tất cả tàu bay động cơ tuốc bin có tải trọng cất cánh tối đa nhỏ hơn hoặc bằng 5700kg và cấu hình lớn hơn 05 ghế và không nhiều hơn 9 ghế hành khách và được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ ngày 01/01/2026."
6.170 THIẾT BỊ NỔI CÁ NHÂN **(a)** Người khai thác tàu bay không được khai thác thuỷ phi cơ trên mọi chuyến bay hoặc tàu bay khác mà có quá trình bay, cất cánh hoặc hạ cánh trên mặt nước, trừ khi tàu bay đó được trang bị phao cứu sinh hoặc thiết bị nổi tương đương cho từng thành viên tổ bay, hành khách trên tàu bay.	**7. Sửa đổi Khoản a Điều 6.170 quy định tại Phần 6 Bộ 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 như sau:** "Điều 6.170 THIẾT BỊ NỔI CÁ NHÂN (a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay bay biển đường dài, trừ khi tàu bay đó được trang bị áo phao hoặc thiết bị nổi tương đương cho từng thành viên tổ bay, hành khách trên tàu bay và phải được xếp ở vị trí dễ dàng tiếp cận từ ghế ngồi hoặc giường của người được cung cấp để sử dụng."
Chưa có	**8. Bổ sung Khoản c Điều 6.035 quy định tại Mục 10 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 như sau:**

	"Điều 6.035 THIẾT BỊ ĐẶC BIỆT ĐO ĐỘ CAO CHÍNH XÁC (RVSM) c) Cục HKVN phải đảm bảo đối với những máy bay được đề cập tại Khoản a Điều này, có các quy định đầy đủ về: (1) Tiếp nhận báo cáo kết quả thực hiện giữ độ cao của cơ quan giám sát được thành lập theo quy định tại Icao Phụ ước 11 Mục 3.3.5.1; Và (2) thực hiện hành động khắc phục ngay lập tức đối với từng tàu bay hoặc nhóm loại tàu bay được xác định trong các báo cáo không tuân thủ các yêu cầu về giữ độ cao khi khai thác trong vùng trời áp dụng RVSM."
6.167 NH Ô-XY VÀ HỆ THỐNG PHÂN PHỐI: (d) Chỉ được khai thác tàu bay ở độ cao có áp suất khí quyển trên 376 hPa và dưới 700 hPa khi có đủ ô-xy cho các lái phụ; mặt nạ ô-xy sử dụng theo yêu cầu tối thiểu quy định ở Phụ lục 1 Điều 7.720 Bộ QCATHK.	**9. Sửa Khoản d Điều 6.167 quy định tại Mục 57 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 như sau:** "(d) Chỉ được khai thác tàu bay ở độ cao có áp suất khí quyển trên 376 hPa và dưới 700 hPa khi có đủ ô-xy cho các lái phụ; mặt nạ ô-xy sử dụng theo yêu cầu tối thiểu quy định ở Phụ lục 1 Điều 6.167 Bộ QCATHK."
Chưa có	**10. Bổ sung Khoản i Điều 6.020 quy định tại Mục 7 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 như sau:** "Điều 6.020 YÊU CẦU VỀ THIẾT BỊ VÀ HỆ THỐNG ĐỐI VỚI QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ (IFR) i) Ngoài các yêu cầu nêu trong Điều 6.015, 6.017, khi khai thác máy bay theo các quy tắc bay bằng thiết bị hoặc khi máy bay không thể duy trì độ cao mong muốn mà không tham chiếu đến một hoặc nhiều thiết bị bay, phải được trang bị hai hệ thống hiển thị và xác định độ cao độc lập."

6.173 UYỂN PHAO c. Chỉ được khai thác trực thăng bay biển khi được trang bị 01 thiết bị nổi cố định hoặc thiết bị nổi có khả năng kích hoạt nhanh để đảm bảo hạ cánh an toàn: **(1)** Đối với trực thăng có tính năng hoạt động loại 1 và 2, bay biển ở khoảng cách xa so với đất liền tương đương hơn 10 phút bay ở vận tốc trung bình; **(2)** Đối với trực thăng có tính năng hoạt động loại 3, bay biển ở vị trí cách xa đất liền với chế độ tự quay hoặc khoảng cách hạ cánh bắt buộc an toàn từ đất liền.	**11. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 6.173 quy định tại Mục 60 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 như sau:** c. Trực thăng phải trang bị tối thiểu 01 thiết bị nổi cố định hoặc thiết bị nổi có khả năng kích hoạt nhanh để đảm bảo hạ cánh xuống nước an toàn trong các trường hợp sau: 1. Khai thác bay biển hoặc ngoài khơi. 2. Đối với trực thăng có tính năng hoạt động loại 1 và 2, bay biển ở khoảng cách xa so với đất liền tương đương hơn 10 phút bay ở vận tốc trung bình trong môi trường bất lợi trong hoạt động của trực thăng. 3. Đối với trực thăng có tính năng hoạt động loại 3, bay biển ở vị trí cách xa đất liền với chế độ tự quay hoặc khoảng cách hạ cánh bắt buộc an toàn từ đất liền.
PHỤ LỤC VII **Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**	
Chưa có	**1. Bổ sung định nghĩa vào Điều 7.003 được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 của Bộ GTVT như sau:** (27) Điều kiện: Là môi trường, hoàn cảnh cụ thể được sử dụng để thể hiện, đánh giá năng lực.
7.020 CẤP NĂNG ĐỊNH CHỦNG LOẠI TÀU BAY CHO THÀNH VIÊN TỔ LÁI (a) Cục HKVN cấp cho người lái tàu bay các năng định chủng loại tàu bay sau: (1) Máy bay; (2) Thiết bị bay tạo lực nâng bằng động cơ; (3) Cánh quay; (4) Tàu lượn; (5) Tàu bay nhẹ hơn không khí.	**2. Sửa đổi, bổ sung Khoản (a) Điều 7.020 được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 của Bộ GTVT như sau:** "(a) Cục HKVN cấp cho người lái tàu bay các năng định chủng loại tàu bay sau: (1) Máy bay; (2) Trực thăng.
Chưa có	**3. Sửa đổi, bổ sung khoản (g), (h) Điều 7.013 được ban hành theo**

	Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau: (g) Những chương trình đào tạo cho người lái tàu bay phải được thực hiện tại tổ chức huấn luyện được phê chuẩn hoặc công nhận. (h) Để được cấp năng định loại hoặc bổ sung năng định hạng tàu bay, Người lái tàu bay phải hoàn thành khoá huấn luyện chuyển hạng hoặc chuyển loại tàu bay khoảng thời gian 6 tháng huấn luyện và phải hoàn thành bài kiểm tra năng định hạng hoặc năng định loại tàu bay trong vòng 12 tháng kể từ khi khóa huấn luyện bắt đầu.
Chưa có	**4. Bổ sung khoản (c), (d), (e), (g) và (h) vào Điều 7.017 được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 như sau:** (c) Cục HKVN phải đảm bảo người được cấp giấy phép không được thực hiện chức năng Người chỉ huy tàu bay (Pilot-in-command) hay Cơ phó (co-pilot) trừ khi người đó được cấp năng định loại hoặc năng định hạng quy định tại Phần này. (d) Cục HKVN phải đảm bảo người được cấp giấy phép không được thực hiện chức năng Người chỉ huy tàu bay (Pilot-in-command) hay Cơ phó (co-pilot) của máy bay bay bằng thiết bị trừ khi người đó được Cục HKVN cấp quyền hạn thích hợp. Quyền hạn này phải có năng định bay bằng thiết bị phù hợp đối với chủng loại tàu bay. (e) Khi năng định loại được cấp với giới hạn quyền hạn người lái tàu bay là cơ phó (co-pilot) hoặc người chỉ huy tàu bay (pilot-in-command) chỉ trong giai đoạn bay bằng, thì các giới hạn này phải được nêu rõ trong giấy phép. (g) Đối với mục đích thực hiện các chuyến bay huấn luyện, kiểm tra hoặc các mục đích đặc biệt không thương mại, không chở khách, Cục HKVN khi cấp năng định loại hoặc năng định hạng tàu bay phải ghi trong giấy phép người lái tàu bay các thông tin giới hạn cụ thể. Các giới hạn này phải nêu rõ thời gian hiệu lực cần thiết để hoàn thành các

	chuyến bay đặc biệt nêu trên. (h) Các giới hạn áp dụng đối với năng định loại được cấp phải được ghi rõ trong giấy phép người lái tàu bay.
7.023 CẤP NĂNG ĐỊNH HẠNG TÀU BAY (a) Cục HKVN cấp năng định hạng máy bay sau: (1) Một động cơ; (2) Thủy phi cơ - Một động cơ; (3) Nhiều động cơ; (4) Thủy phi cơ - Nhiều động cơ.	**5. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.023 được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 của Bộ GTVT như sau:** 7.023 CẤP NĂNG ĐỊNH HẠNG TÀU BAY (a) Cục HKVN cấp năng định hạng máy bay sau: (1) Một động cơ hạ cánh trên mặt đất; (2) Một động cơ hạ cánh trên mặt nước; (3) Nhiều động cơ hạ cánh trên mặt đất; (4) Nhiều động cơ hạ cánh trên mặt nước.
7.025 CẤP NĂNG ĐỊNH LOẠI TÀU BAY (a) Cục Hàng không Việt Nam cấp năng định loại sau đây để thực hiện quyền của người chỉ huy tàu bay: (1) Tàu bay lớn, không phải loại nhẹ hơn không khí; (2) Máy bay loại nhỏ lắp động cơ tuốc-bin phản lực; (3) Trực thăng loại nhỏ khai thác yêu cầu người lái có giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không; (4) Tàu bay theo chứng chỉ có ít nhất 02 người lái;	**6. Sửa đổi, bổ sung khoản (a) Điều 7.025 được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 như sau:** (a) Theo quy định tại Phần này, Cục Hàng không Việt Nam cấp các năng định loại sau: (1) Máy bay được phê chuẩn để khai thác với tối hiểu 02 người lái; (2) Trực thăng; (3) Máy bay loại nhỏ lắp động cơ tuốc-bin phản lực. (4) Bất kỳ tàu bay nào mà Cục HKVN thấy cần thiết.
7.117 NĂNG ĐỊNH HẠNG TÀU BAY (a) Người lái tàu bay đề nghị cấp năng định hạng tàu bay: (1) Có xác nhận trong sổ ghi giờ bay hoặc hồ sơ huấn luyện bởi giáo viên được phép xác nhận việc đáp ứng các yêu cầu phù hợp với giấy phép cho năng định hạng tàu bay đề nghị cấp về: (i) Kiến thức hàng không;	**7. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.117 được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:** "7.117 NĂNG ĐỊNH HẠNG TÀU BAY (a) Người lái tàu bay đề nghị cấp bổ sung thêm năng định hạng tàu bay: (1) Phải có xác nhận trong sổ ghi giờ bay hoặc hồ sơ huấn luyện bởi giáo viên được phép xác nhận việc đáp ứng các yêu cầu phù hợp với giây phép cho năng định hạng tàu bay đề nghị cấp:

(ii) Các nội dung về khai thác; (2) Phải đạt bài kiểm tra sát hạch thực hành đối với giấy phép cho năng định hạng tàu bay đề nghị cấp; (3) Không cần đáp ứng các yêu cầu về huấn luyện quy định trong Phần này đối với năng định hạng tàu bay đề nghị cấp; (4) Không cần kiểm tra sát hạch lý thuyết bổ sung nếu người làm đơn đã có năng định máy bay, tàu bay cánh quay, thiết bị dùng lực nâng, khí cầu có điều khiển trong giấy phép.	(i) Kiến thức hàng không; (ii) Các nội dung về khai thác. (2) Phải đạt bải kiểm tra sát hạch thực hành đối với giấy phép cho năng định hạng tàu bay đề nghị cấp; (3) Không cần phải đáp ứng các quy định về thời gian huấn luyện quy định trong phần này đối với năng định hạng đề nghị cấp; (4) Không cần kiểm tra sát hạch lý thuyết bổ sung nếu người làm đơn đã có năng định máy bay, trực thăng trong giấy phép người lái tàu bay.
7.120 NĂNG ĐỊNH LOẠI TÀU BAY (a) Ngoại trừ khi được quy định cụ thể trong điều này, người lái tàu bay đề nghị cấp mới hoặc bổ sung năng định loại tàu bay đồng thời với năng định chủng loại hoặc năng định hạng tàu bay phải: (1) Có hoặc cùng lúc đạt được năng định bay bằng thiết bị phù hợp với năng định chủng loại hoặc năng định loại tàu bay; (2) Có được kinh nghiệm trên tàu bay hoặc buồng lái giả định và được xác nhận trong sổ ghi giờ bay hoặc hồ sơ huấn luyện cho thấy người đó đã đáp ứng được các yêu cầu phù hợp với giấy phép cho năng định hạng tàu bay đề nghị cấp về: (i) Các phương thức bay bình thường trong các giai đoạn của chuyến bay; (ii) Các phương thức bất thường và khẩn nguy liên quan đến hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của trang thiết bị, như là động cơ, các hệ thống và khung sườn; (iii)Phương thức sử dụng thiết bị bao gồm phương thức tiếp cận bằng thiết bị, tiếp cận hụt và hạ cánh dưới điều kiện bình thường, bất thường và khẩn nguy, bao gồm cả tình huống giả định hỏng động cơ; (iv) Phương thức đối với tổ lái mất khả năng làm việc và phối hợp tổ bay bao gồm việc phân công nhiệm vụ thành viên tổ lái; phối hợp tổ bay và sử dụng danh mục kiểm tra; nội dung huấn luyện MCC nêu tại Phụ lục Điều 7.120;	**8. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.120 được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 và được sửa đổi sửa đổi, bổ sung theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/3/2016, có hiệu lực kể từ ngày 15/5/2016 như sau:** "7.120 NĂNG ĐỊNH LOẠI TÀU BAY a) Ngoại trừ khi được quy định cụ thể trong điều này, người lái tàu bay đề nghị cấp mới hoặc bổ sung năng định loại tàu bay đồng thời với năng định chủng loại hoặc năng định hạng tàu bay phải: 1. Có hoặc cùng lúc đạt được năng định bay bằng thiết bị phù hợp với năng định chủng loại, năng định hạng hoặc năng định loại tàu bay đề nghị cấp; 2. Có được kinh nghiệm, sự giám sát phù hợp trên loại tàu bay hoặc buồng lái giả định và được xác nhận trong sổ ghi giờ bay hoặc hồ sơ huấn luyện cho thấy người đó đã đáp ứng được các yêu cầu phù hợp với giấy phép cho năng định hạng tàu bay đề nghị cấp: (i) Các phương thức bay bình thường trong các giai đoạn của chuyến bay; (ii) Các phương thức bất thường và khẩn nguy liên quan đến hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của trang thiết bị, như là động cơ, các hệ thống và khung sườn; (iii) Phương thức sử dụng thiết bị bao gồm phương thức tiếp cận bằng thiết bị, tiếp cận hụt và hạ cánh dưới điều kiện bình thường, bất thường và khẩn nguy, bao gồm cả tình huống giả định hỏng động cơ;

(3) Phải đạt bài kiểm tra sát hạch đối với giấy phép cho năng định hạng tàu bay đề nghị cấp, thể hiện kỹ năng và kiến thức cần thiết yêu cầu đối với khai thác an toàn tàu bay liên quan đến với nhiệm vụ người chỉ huy tàu bay và lái phụ đối với loại tàu bay áp dụng; (4) Ngoại trừ quy định tại khoản (e), phải thực hiện bài kiểm tra sát hạch kỹ năng trong điều kiện bay bằng thiết bị;	(iv) Huấn luyện ngăn ngừa tình trạng tàu bay (UPRT); (v) Phương thức đối với tổ lái mất khả năng làm việc và phối hợp tổ bay bao gồm việc phân công nhiệm vụ thành viên tổ lái; phối hợp tổ bay và sử dụng danh mục kiểm tra. 3. Phải đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết và thực hành đối với giấy phép cho năng định hạng tàu bay đề nghị cấp, yêu cầu đối với khai thác an toàn tàu bay liên quan đến với nhiệm vụ người chỉ huy tàu bay (pilot-in-command) và cơ phó (co-pilot) đối với loại tàu bay áp dụng; 4. Đối với cấp độ giấy phép người lái tàu bay vận tải hàng không, phải chứng minh được kiến thức mở rộng theo quy định của phần này đối với giấy phép người lái tàu bay vận tải hàng không; 5. Ngoại trừ quy định tại khoản (e), phải thực hiện bài kiểm tra sát hạch kỹ năng trong điều kiện bay bằng thiết bị; b. Người làm đơn đề nghị cấp năng định loại đối với tàu bay không có khả năng đáp ứng các quy định về điều khiển và phương thức bay bằng thiết bị theo yêu cầu đối với nội dung kiểm tra sát hạch thực hành có thể: 1. Được cấp năng định loại tàu bay với giới hạn "chỉ bay bằng mắt"; 2. Để bỏ giới hạn này, phải chứng tỏ được sự thuân thủ các quy định về bay bằng thiết bị tại Phần này cho loại tàu bay đề nghị cấp. c. Cục HKVN cấp năng định loại tàu bay với giới hạn "chỉ bay bằng mắt" khi tàu bay không có trang thiết bị để người làm đơn thể hiện khả năng bay bằng thiết bị. d. Người làm đơn đề nghị cấp năng định loại máy bay nhiều động cơ, có một vị trí lái có thể đáp ứng các quy định của khoản (b) trên loại tàu bay tương tự có nhiều động cơ và nhiều vị trí lái. e. Người làm đơn đề nghị cấp năng định loại máy bay một động cơ, có một vị trí lái có thể đáp ứng các quy định của khoản (b) trên loại tàu bay tương tự có một động cơ và nhiều vị trí lái. g. Trừ khi Cục Hàng không Việt Nam có quy định cụ thể hoặc các mục kiểm tra cụ thể phải thực hiện, giáo viên thực hiện kiểm tra kỹ năng của Cục Hàng không Việt Nam có thể không thực hiện một số

	mục kiểm tra mà Cục Hàng không Việt Nam cho phép
7.082 QUY ĐỊNH VỀ ỦY QUYỀN HUẤN LUYỆN BAY (b) Sự cho phép này phải bao gồm: (1) Giấy phép huấn luyện bay với năng định phù hợp. (2) Cục Hàng không Việt Nam ủy quyền cho phép thực hiện huấn luyện bay; (3) Cục Hàng không Việt Nam cấp ủy quyền cụ thể.	**9. Sửa đổi, bổ sung khoản (b) Điều 7.082 được ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016 ngày 31/03/2016 như sau:** "(b) Sự cho phép này bao gồm: (1) Giấy phép huấn luyện bay với năng định phù hợp, hoặc (2) Ủy quyền cho đại diện của tổ chức huấn luyện được phê chuẩn để thực hiện huấn luyện bay; hoặc (3) Các năng định huấn luyện cụ thể được Cục HKVN cấp.
7.131 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC CẤP GIẤY PHÉP LÁI MÁY BAY HỌC VIÊN Quyền hạn của người được cấp giấy phép lái máy bay học viên được quy định tại Chương C Phần 10.	**10. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.131 quy định tại Mục 25 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 – Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/03/2016 như sau:** "Điều 7.131 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC CẤP GIẤY PHÉP HỌC VIÊN BAY (a) Học viên bay chỉ được cấp Giấy phép học viên bay khi tuân thủ các quy định tương ứng tại Phần này. (b) Quyền hạn của người được cấp giấy phép học viên bay học viên được quy định tại Chương C Phần 10.
7.133 ĐIỀU KIỆN ĐỐI VỚI HỌC VIÊN BAY – QUY ĐỊNH CHUNG Để đáp ứng các điều kiện của giấy phép học viên bay, người làm đơn phải: (a) Có khả năng ngôn ngữ tiếng Anh theo quy định tại Điều 7.107 Phần 7 Bộ QCATHK; (b) Có Giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp với loại hình huấn luyện theo quy định tại Phần 7 Bộ QCATHK.	**11. Sửa đổi khoản (b) Điều 7.133 của Phần 7 được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ 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 như sau:** "(b) Có giấy chứng nhận sức khoẻ loại 2 còn hiệu lực theo quy định tại Phần 8 của Bộ quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay."
7.153 ĐIỀU KIỆN LÀ NGƯỜI LÁI TÀU BAY TƯ NHÂN – QUY ĐỊNH CHUNG (a) Để đáp ứng các điều kiện của giấy phép lái tàu bay tư nhân, người làm đơn phải:	**12. Bãi bỏ điểm (2) khoản (a) Điều 7.153 được ban hành kèm theo Thông tư số số 01/2011/TT-BGTVT ngày 31/03/2016.**

(2) Ít nhất 16 tuổi đối với các năng định khí cầu, tàu lượn;	
7.163 CÁC HẠN CHẾ KHI CẤP GIẤY PHÉP LÁI TÀU BAY TƯ NHÂN (a) Cục HKVN có thể đưa ra các giới hạn trên giấy phép trên cơ sở xem xét kinh nghiệm hạn chế của người đề nghị cấp giấy phép. *Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.163 về giới hạn của người lái khí cầu.*	**13. Bãi bỏ mục "Ghi chú" trong Điều 7.163 trong Phần 7 của Bộ QCATHK được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011.**
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.163: CÁC HẠN CHẾ TRONG GIẤY PHÉP ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TƯ NHÂN CÓ NĂNG ĐỊNH KINH KHÍ CẦU (a) Các yêu cầu trong Phụ lục này bổ sung cho Điều 7.163. (b) Nếu người đề nghị cấp giấy phép người lái tư nhân với năng định kinh khí cầu kiểm tra thực hành trên kinh khí cầu dùng hơi nóng thì: (1) Cục HKVN phải giới hạn trong giấy phép là năng định kinh khí cầu dùng hơi nóng; và (2) Người lái có thể xoá bỏ hạn chế bằng cách đạt được kinh nghiệm lái kinh khí cầu gas và được giáo viên hướng dẫn do Cục HKVN bổ nhiệm xác nhận trong nhật ký bay là anh ta có đầy đủ kinh nghiệm theo qui định và có khả năng khai thác kinh khí cầu gas. (c) Nếu người đề nghị cấp giấy phép tư nhân với năng định kinh khí cầu kiểm tra thực hành trên khí cầu gas thì: (1) Cục HKVN phải giới hạn trong giấy phép là năng định kinh khí cầu gas; và (2) Người lái có thể xoá bỏ hạn chế bằng cách đạt được kinh nghiệm lái khinh khí cầu có bộ đốt trong khi bay (airborne heater) và được giáo viên hướng dẫn do Cục HKVN bổ nhiệm chứng thực vào nhật ký bay là anh ta có đầy đủ kinh nghiệm theo qui định và có khả năng khai thác kinh khí cầu	**14. Bãi bỏ Phụ lục 1 của Điều 7.163 trong Phần 7 của Bộ QCATHK được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011.**

arborne heater.	
7.180 YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM BAY ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY THƯƠNG MẠI (a) Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay thương mại phải có kinh nghiệm bay tối thiểu theo quy định và được giáo viên thể hiện trên hồ sơ huấn luyện. Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.180 về yêu cầu kinh nghiệm bay đối với giấy phép lái tàu bay thương mại. (b) Miễn trừ đối với ATO: Người làm đơn đã hoàn thành khoá huấn luyện giấy phép lái tàu bay thương mại do ATO thực hiện phải đáp ứng các yêu cầu về kinh nghiệm sau đây: (1) 150 giờ đối với năng định máy bay, trong đó tối thiểu 70 giờ là lái chính ; (2) 150 giờ đối với năng định trực thăng. (c) Miễn trừ đối với buồng lái mô phỏng: Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay tư nhân được phép tính thời gian kinh nghiệm tích lũy trên thiết bị huấn luyện bay mô phỏng phù hợp với chủng loại, hạng và loại tàu bay áp dụng với năng định đề nghị cấp tối đa như sau: (1) 10 giờ đối với năng định máy bay ; (2) 10 giờ đối với năng định trực thăng ; (3) 10 giờ đối với năng định trực thăng nếu việc huấn luyện được hoàn thành theo khoá học được ATO thực hiện . (d) Người đề nghị cấp giấy phép có giấy phép lái máy bay thương mại với ít nhất một chủng loại tàu bay có thể đề nghị Cục Hàng không Việt Nam giảm quy định về tổng giờ bay. Cục Hàng không Việt Nam xem xét và quyết định số giờ bay kinh nghiệm tại khoản a Điều này được giảm.	**15. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.180 trong Phần 7 của Bộ QCATHK được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:** 7.180 YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM BAY ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY THƯƠNG MẠI (a) Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay thương mại phải có kinh nghiệm bay tối thiểu theo quy định và được giáo viên thể hiện trên hồ sơ huấn luyện. (b) Người làm đơn đã hoàn thành khoá huấn luyện giấy phép lái tàu bay thương mại do ATO thực hiện phải đáp ứng tối thiểu 150 giờ kinh nghiệm, cụ thể như sau: (1) Đối với máy bay: (i) 70 giờ là người chỉ huy tàu bay (pilot-in-command); (ii) 20 giờ bay huấn luyện đường dài (cross-country) với vai trò là người chỉ huy tàu bay, trong đó bao gồm tối thiểu 01 chặng bay đường dài có tổng quãng đường không nhỏ hơn 540 km (300Nm) và hạ cánh toàn toàn (full-stop) ở hai sân bay khác nhau; (iii) 10 giờ huấn luyện thiết bị trong đó không nhiều hơn 05 giờ mặt đất huấn luyện bay bằng thiết bị. (vi) Nếu để được khai thác ban đêm, người lái tàu bay phải được huấn luyện tối thiểu 05 giờ bay đêm, trong đó bao gồm 5 lần cất cánh và 5 lần hạ cánh với vai trò là người chỉ huy tàu bay. (2) Đối với Trực thăng : (i) 35 giờ với vai trò người chỉ huy tàu bay; (ii) 10 giờ bay đường dài với vai trò người chỉ huy tàu bay và bao gồm 01 chặng bay đường dài hạ cánh tối hiểu ở hai sân bay khác nhau; (iii) 10 giờ huấn luyện bay bằng thiết bị, trong đó không nhiều hơn 05 giờ mặt đất huấn luyện bay bằng thiết bị. (vi) Nếu để được khai thác ban đêm, người lái tàu bay phải được huấn luyện tối thiểu 05 giờ bay đêm, trong đó bao gồm 5 lần cất cánh và 5 lần hạ cánh vòng kín với vai trò là người chỉ huy tàu bay.

	d) Người đề nghị cấp giấy phép có giấy phép người lái máy bay thương mại đối với ít nhất một chủng loại tàu bay có thể đề nghị Cục Hàng không Việt Nam giảm quy định về tổng giờ bay đối với chủng loại tàu bay khác khi đề nghị cấp giấy phép. Cục Hàng không Việt Nam xem xét và quyết định số giờ bay kinh nghiệm tại khoản a Điều này được giảm." e) Người lái tàu bay đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay thương mại và bay bằng thiết bị phải tuân thủ các yêu cầu về kinh nghiệm bay được quy định trong Phụ lục 1 Điều 7.180 về yêu cầu kinh nghiệm bay đối với giấy phép lái tàu bay thương mại và bay bằng thiết bị (CPL/IR).
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.035: TIÊU CHUẨN GIÁO VIÊN TRONG BUỒNG LÁI MÔ PHỎNG VÀ GIÁO VIÊN PHỐI HỢP TỔ LÁI NHIỀU THÀNH VIÊN (c) Các quy định về duy trì tiêu chuẩn Giáo viên trên buồng lái mô phỏng (SFI) (1) SFI phải đáp ứng các yêu cầu sau: (i) Đã hoàn thành ít nhất 50 giờ với tư cách là giáo viên hoặc người kiểm tra trong FSTDs, trong đó ít nhất 15 giờ trong khoảng thời gian 12 tháng liên tục tính từ ngày được công bố là SFI.	**16. Sửa đổi Tiết (i) điểm (1) khoản (c) của Phụ lục 1 Điều 7.035 được bổ sung theo quy định tại Mục 18 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ 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 như sau:** (i) Đã hoàn thành ít nhất 50 giờ với tư cách là giáo viên hoặc người kiểm tra trong FSTDs, trong đó ít nhất 15 giờ trong khoảng thời gian 12 tháng liên tục trước ngày hết hiệu lực SFI.
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.180: CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY THƯƠNG MẠI (CPL)	**17. Sửa đổi tên Phụ lục 1 của Điều 7.180 trong Phần 7 của Bộ QCATHK được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 và sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 21 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ 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 như sau:** PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.180: CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY THƯƠNG MẠI VÀ BAY BẰNG THIẾT BỊ (CPL/IR)

7.220 YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM BAY ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG: NĂNG ĐỊNH CHỦNG LOẠI MÁY BAY (a) Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không với: (1) Năng định chủng loại máy bay, phải đạt được 1500 giờ bay kinh nghiệm bao gồm cả các kinh nghiệm bổ sung tối thiểu theo quy định. (2) Năng định chủng loại tàu bay cánh quay-trực thăng, phải đạt được 1000 giờ bay kinh nghiệm bao gồm cả các kinh nghiệm bổ sung tối thiểu theo quy định. *Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.220 quy định chi tiết về kinh nghiệm hàng không đối với giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không.*	**18. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.220 của Phần 7 thuộc Bộ QCATHK được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:** 7.220 YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM BAY ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG: NĂNG ĐỊNH CHỦNG LOẠI MÁY BAY (a) Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không với: (1) Đối với máy bay: Tối thiểu 1500 giờ bay kinh nghiệm trên máy bay, cụ thể như sau: (i) Tối đa 100 giờ bay trên buồng lái mô phỏng, trong đó tối đa 25 giờ được thực hiện trên thiết bị huấn luyện phương thức bay hoặc thiết bị huấn luyện bay bằng thiết bị cơ bản; (ii) Tối thiểu 500 giờ với vai trò người chỉ huy tàu bay dưới sự giám sát; hoặc (iii) 250 giờ với vai trò hoặc là người chỉ huy tàu bay hoặc tối thiểu 70 giờ bay với vai trò lái chính và thời gian cần thiết còn lại với vai trò người chỉ huy tàu bay dưới sự giám sát. (iv) 200 giờ bay đường dài, trong đó tối thiểu 100 giờ với vài trò là người chỉ huy tàu bay hoặc người chỉ huy tàu bay dưới sự giám sát. (v) 75 giờ bay bằng thiết bị, trong đó không nhiều hơn 30 giờ mặt đất bay bằng thiết bị; (vi) 100 giờ bay đêm với vai trò là người chỉ huy tàu bay hoặc cơ phó. (2) Đối với trực thăng: Tối thiểu 1000 giờ bay kinh nghiệm trên trực thăng, cụ thể như sau: (i) Tối đa 100 giờ bay trên buồng lái mô phỏng, trong đó tối đa 25 giờ được thực hiện trên thiết bị huấn luyện phương thức bay hoặc thiết bị huấn luyện bay bằng thiết bị cơ bản; (ii) 250 giờ với vai trò hoặc là người chỉ huy tàu bay hoặc tối thiểu 70 giờ bay với vai trò lái chính và thời cần thiết còn lại với vai trò người chỉ huy tàu bay dưới sự giám sát. (iii) 200 giờ bay đường dài, trong đó tối thiểu 100 giờ với vài trò là người

	chỉ huy tàu bay hoặc người chỉ huy tàu bay dưới sự giám sát. (iv) 30 giờ bay bằng thiết bị, trong đó không nhiều hơn 10 giờ mặt đất bay bằng thiết bị; **(**vi) 05 giờ bay đêm với vai trò là người chỉ huy tàu bay hoặc cơ phó. (b) Người đề nghị cấp giấy phép có giấy phép người lái máy bay thương mại đối với ít nhất một chủng loại tàu bay có thể đề nghị Cục Hàng không Việt Nam giảm quy định về tổng giờ bay đối với chủng loại tàu bay khác khi đề nghị cấp giấy phép. Cục Hàng không Việt Nam xem xét và quyết định giảm số giờ bay kinh nghiệm tại Khoản a Điều này.
	19. Bãi bỏ Phụ lục 1 Điều 7.220 của Phần 7 thuộc Bộ QCATHK được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011.
7.217 YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG BAY ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG (a) Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không trên máy bay hoặc thiết bị dùng lực nâng phải được huấn luyện bay theo quy định đáp ứng yêu cầu đối với việc cấp giấy phép lái tàu bay thương mại và năng định bay bằng thiết bị đối với chủng loại tàu bay. *Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.217 về yêu cầu kỹ năng bay cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không.*	**20. Sửa đổi, bổ sung Khoản (a) Điều 7.217 của Phần 7 trong Bộ QCATHK được ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:** "(a) Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không trên máy bay phải được huấn luyện bay theo quy định đáp ứng yêu cầu đối với việc cấp giấy phép lái tàu bay thương mại và năng định bay bằng thiết bị đối với chủng loại tàu bay. Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay vận tải hàng không trên trực thăng phải được huấn luyện bay theo quy định đáp ứng yêu cầu đôivoiws việc cấp giấy phép người lái trực thăng thương mại. Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.217 về yêu cầu kỹ năng bay cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không."
7.253 ĐIỀU KIỆN LÀ CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG - QUY ĐỊNH CHUNG : (a) Người có đủ điều kiện để cấp giấy phép cơ giới trên không phải: (2) Có Giấy chứng nhận sức khoẻ loại 1 hoặc tương đương;	**21. Sửa đổi điểm (2) khoản (a) Điều 7.253 được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ 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 như sau:** "(2) Có giấy chứng nhận sức khoẻ loại 2".
	22. Bãi bỏ điểm 1 và 2 khoảng PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.353 quy định tại

	Mục 11 Phụ lục 7 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ 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.
7.425 CÁC QUY ĐỊNH VỀ KIẾN THỨC ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KHAI THÁC THIẾT BỊ ĐÀI HÀNG KHÔNG Người đề nghị cấp giấy phép khai thác thiết bị đài hàng không phải chứng tỏ được mức kiến thức phù hợp với quyền hạn được cấp theo quy định.	**23. Bãi bỏ Điều 7.425 được ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016 ngày 31/03/2016.**
7.427 CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KHAI THÁC THIẾT BỊ ĐÀI HÀNG KHÔNG Người đề nghị cấp giấy phép nhân viên điện đàm mặt đất phải cung cấp hồ sơ chứng tỏ rằng họ đáp ứng được các quy định tối thiểu về kinh nghiệm khai thác thiết bị đài hàng không theo quy định.	**24. Bãi bỏ Điều 7.427 được ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016 ngày 31/03/2016.**
7.430 CÁC YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KHAI THÁC THIẾT BỊ ĐÀI HÀNG KHÔNG Người đề nghị cấp giấy phép nhân viên điện đàm mặt đất phải chứng tỏ được kỹ năng khai thác nhân viên điện đàm mặt đất theo quy định.	**25. Bãi bỏ Điều 7.430 được ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016 ngày 31/03/2016.**
	26. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.160 trong Phần 7 của Bộ QCATHK được ban hành theo Thông tư 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/11/2011 như sau: **(xem phía dưới)**
	27. Bãi bỏ Khoản (e) Điều 7.025 của Phần 7 trong Bộ QCATHK được bổ sung theo quy định tại Mục 13 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ 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.

	28 .Bãi bỏ Khoản (e) Điều 7.025 của Phần 7 trong Bộ QCATHK được bổ sung theo quy định tại Mục 13 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ 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.
	29. Bãi bỏ Khoản (c) của Phụ lục 1 Điều 7.023 được bổ sung theo quy định tại Mục 16 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ 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.
7.215 YÊU CẦU KIẾN THỨC HÀNG KHÔNG ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG (b)Người lái tàu bay vận tải hàng không phải được huấn luyện các kiến thức hàng không và được giáo viên xác nhận thể hiện trên hồ sơ huấn luyện. Khóa kiến thức lý thuyết quy định cụ thể như sau: (2) Khóa huấn luyện lý thuyết ATP tích lỹ từng phần đối với máy bay: Người đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay ATPL(A) hoàn thành huấn luyện kiến thức lý thuyết theo dạng từng phần, tối thiểu phải có giấy phép PPL(A) được cấp theo Phụ ước 1 của Công ước Chicago và hoàn thành huấn luyện kiến thức lý thuyết ít nhất: (i) 650 giờ, đối với người đã có PPL(A); (ii) 400 giờ, đối với người có CPL (A); (iii) 500 giờ, đối với người có IR(A); (iv) 250 giờ, đối với người có CPL(A) và IR(A)	**30. Sửa đổi điểm (2) của Khoản (b) Điều 7.215 của Phần 7 trong Bộ QCATHK được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ 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 như sau:** "(2) Khóa huấn luyện lý thuyết ATP tích lỹ từng phần đối với máy bay và trực thăng: Người đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay ATPL(A/H) hoàn thành huấn luyện kiến thức lý thuyết theo dạng từng phần, tối thiểu phải có giấy phép PPL(A/H) được cấp theo Phụ ước 1 của Công ước Chicago và hoàn thành huấn luyện kiến thức lý thuyết để đảm bảo đủ 750 giờ huấn luyện lý thuyết ATP theo quy định tại Phần này."

	31. Bãi bỏ điểm (3) của Khoản (b) Điều 7.215 của Phần 7 trong Bộ QCATHK được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ 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. Sửa đổi, bổ sung Tiết (ii) và (iii) điểm (1) khoản (g) Điều 7.025 của Phần 7 trong Bộ QCATHK được bổ sung theo quy định tại Mục 13 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ 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 như sau: **(xem phía dưới)**
PHỤ LỤC VIII **Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**	
8.045 ĐIỀU CHỈNH THỜI HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN (b) Thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận sức khỏe có thể được gia hạn thêm tối đa 45 ngày, căn cứ vào việc xem xét, đánh giá của Hội đồng đánh giá kết quả giám định sức khỏe của Cục Hàng không Việt Nam.	**1. Sửa đổi, bổ sung Khoản (b) Điều 8.045 được ban hành tại Mục 7 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 như sau:** "(b) Thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận sức khoẻ có thể được gia hạn tối đa 45 ngày, căn cứ vào việc xem xét, đánh giá của Cục HKVN."
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 8.023: CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN SỨC KHỎE (a) Thủ tục cấp, cấp lại Giấy chứng nhận sức khỏe nhân viên hàng không: (1) Cơ sở y tế giám định sức khỏe nhân viên hàng không đã được Cục HKVN phê chuẩn có trách nhiệm gửi trực tiếp hoặc qua mạng điện tử hoặc qua đường bưu điện đến Hội đồng đánh giá kết quả giám định sức khoẻ nhân viên hàng	**2. Sửa đổi, bổ sung điểm (1) Khoản (a) của Phụ lục 1 Điều 8.023 được ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:** (1) Cơ sở y tế giám định sức khỏe nhân viên hàng không đã được Cục HKVN phê chuẩn có trách nhiệm gửi trực tiếp hoặc qua mạng điện tử hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN giá kết quả giám định sức khoẻ nhân viên hàng không hồ sơ và kết quả giám định sức khỏe của Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận sức khỏe nhân viên hàng không

không hồ sơ và kết quả giám định sức khỏe của Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận sức khỏe nhân viên hàng không và phải chịu trách nhiệm về tính bảo mật, tính trung thực của các thông tin trong hồ sơ. Hồ sơ bao gồm: (i) Tờ khai đề nghị cấp Giấy chứng nhận sức khỏe (theo mẫu kèm theo Thông tư này); (ii) Bản sao các tài liệu nhằm cung cấp các thông tin y tế cá nhân, tiểu sử bệnh tật của bản thân người đề nghị được quy định tại điểm (1), (2) khoản (a) Điều 8.023; (iii) Bản sao kết quả giám định sức khỏe của người đề nghị.	và phải chịu trách nhiệm về tính bảo mật, tính trung thực của các thông tin trong hồ sơ. Hồ sơ bao gồm:”
8.013 GIÁM ĐỊNH VIÊN Y KHOA HÀNG KHÔNG: ĐỊNH NGHĨA VÀ QUYỀN HẠN (a) Cục HKVN là cơ quan có thẩm quyền chấp thuận các giám định viên y khoa hàng không của cơ sở y tế giám định sức khoẻ nhân viên hàng không để: (1) Thực hiện việc khám sức khỏe để đánh giá sự phù hợp của người đề nghị cấp Giấy chứng nhận sức khoẻ phục vụ cho việc cấp hoặc gia hạn giấy phép, năng định theo quy định của Việt Nam; và (2) Khuyến cáo việc cấp hoặc từ chối cấp Giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp với nội dung quy định tại phần này để đại diện được ủy quyền của Cục HKVN xem xét, quyết định.	**3. Sửa đổi, bổ sung Khoản (a) Điều 8.013 quy định tại Mục 2 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 như sau:** (a) Giám định viên y khoa là người được Cục HKVN phê chuẩn, chấp thuận và có chức năng, nhiệm vụ như sau: (1) Thực hiện việc khám sức khỏe để đánh giá sự phù hợp của người đề nghị cấp Giấy chứng nhận sức khoẻ phục vụ cho việc cấp hoặc gia hạn giấy phép, năng định theo quy định, tiêu chuẩn sức khoẻ của Việt Nam; (2) Đề nghị cấp hoặc từ chối cấp Giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp với nội dung quy định tại phần này để Cơ sở giám định sức khoẻ nhân viên hàng không được Cục HKVN phê chuẩn xem xét, quyết định. (3) Khi hoàn thành việc giám định sức khoẻ nhân viên hàng không theo các quy định, tiêu chuẩn của Việt Nam, Giám định viên y khoa phải điều phối tập hợp các kết quả giám định sức khoẻ đó, ký và báo cáo Cục HKVN theo quy định, trong đó nêu chi tiết kết quả giám định và đánh giá các kết quả liên quan tới sức khoẻ. (4) Nếu kết quả giám định sức khoẻ nhân viên hàng không báo cáo Cục HKVN dưới định dạng điện tử thì các dấu hiệu định danh của

	Giám định viên y khoa phải được thiết lập trong báo cáo đó. (5) Nếu việc giám định sức khoẻ cho nhân viên hàng không được thực hiện bởi nhiều Giám định viên y khoa, Cục HKVN phải chỉ định một trong số các Giám định viên y khoa chịu trách nhiệm trong việc điều phối tập hợp các kết quả giám định sức khoẻ, đánh giá các kết quả giám định sức khoẻ, ký và báo cáo Cục HKVN. (6) Giám định viên y khoa phải báo cáo đầy đủ các thông tin cho Cục HKVN để Cục HKVN có đầy đủ cơ sở, khả năng thực hiện đánh giá công tác giám định sức khoẻ nhân viên hàng không của Giám định viên y khoa.
Chưa có	**4. Bổ sung Tiết (ix) vào Mục (2) khoản (a) Điều 8.007 được sửa đổi theo quy định tại khoản c Mục 2 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ 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 như sau:** "(ix) Học viên bay
Chưa có	**5. Bổ sung khoản (e) vào Điều 8.033 được ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 1 năm 2011 như sau:** (e) Giấy chứng nhận sức khoẻ nhân viên hàng không được cấp bởi Cơ sở y tế giám định sức khoẻ nhân viên hàng không được Cục HKVN phê chuẩn
8.037 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN SỨC KHỎE ĐẶC BIỆT (a) Cục HKVN có thể cấp Giấy chứng nhận sức khỏe đặc biệt đối với người đề nghị cấp Giấy chứng nhận không phù hợp các tiêu chuẩn có thể vận dụng để cấp Giấy chứng nhận sức khỏe nếu như cá nhân đó đưa ra được lý do thỏa đáng, bao gồm: (1) Kết luận chính thức về sức khỏe chỉ ra rằng trong trường hợp đặc biệt người đề nghị cấp không đủ điều kiện với bất kỳ yêu cầu nào đó, về vấn đề này hay vấn đề khác nhưng điều đó cũng không ảnh hưởng đến việc thực hiện quyền	**6. Sửa đổi bổ sung khoản (a) Điều 8.037 được ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 1 năm 2011 như sau:** (a) Cở sở y tế giám định sức khoẻ nhân viên hàng không chỉ cấp Giấy chứng nhận sức khỏe đặc biệt cho người đề nghị cấp khi người này không đáp ứng tiêu chuẩn y tế theo quy định với giấy phép cụ thể khi đáp ứng các điều kiện sau: (1) Kết luận chính thức về sức khỏe chỉ ra rằng trong trường hợp đặc biệt người đề nghị cấp không đủ điều kiện với bất kỳ yêu cầu nào đó, về

hạn được ghi trong giấy phép: (i) Không ảnh hưởng đến an toàn khi thực hiện nhiệm vụ; (ii) Không ảnh hưởng đến an toàn khai thác tàu bay; hoặc (iii) Không ảnh hưởng đến việc gây ra mất khả năng làm việc. (2) Liên quan đến năng lực, kỹ năng, kinh nghiệm của người đề nghị cấp Giấy chứng nhận và các điều kiện làm việc cũng sẽ được cân nhắc một cách thích hợp; (3) Khi giấy phép được ghi một vài giới hạn đặc biệt hoặc các giới hạn thì người có giấy phép phải tuân theo các giới hạn đó để thực hiện công việc an toàn.	vấn đề này hay vấn đề khác nhưng điều đó cũng không ảnh hưởng đến việc thực hiện quyền hạn được ghi trong giấy phép: (i) Không ảnh hưởng đến an toàn khi thực hiện nhiệm vụ; (ii) Không ảnh hưởng đến an toàn khai thác tàu bay; hoặc (iii)Không ảnh hưởng đến việc gây ra mất khả năng làm việc. (2) Liên quan đến năng lực, kỹ năng, kinh nghiệm của người đề nghị cấp Giấy chứng nhận và các điều kiện làm việc cũng sẽ được cân nhắc một cách thích hợp; (3) Khi giấy phép được ghi một vài giới hạn đặc biệt hoặc các giới hạn thì người có giấy phép phải tuân theo các giới hạn đó để thực hiện công việc an toàn.”
Chưa có	**7. Bổ sung Chương E vào Phần 8 được ban hành theo Thông tư 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:** **(xem phía dưới)**
PHỤ LỤC IX **Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**	
9.067 CHẤT LƯỢNG HUẤN LUYỆN (a) Tổ chức huấn luyện hàng không phải huấn luyện cho học viên để học viên đạt được trình độ ngang bằng với các quy định về kinh nghiệm tối thiểu	**1. Sửa đổi, bổ sung khoản (a) Điều 9.067 được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:** “ (a) Chương trình huấn luyện được phê chuẩn phải đảm bảo học viên có năng lực trình độ tối thiểu tương đương với quy định về kinh nghiệm đối với các đối tượng không được huấn luyện theo chương trình huấn luyện được phê chuẩn đó.”
9.055 KHÓA HUẤN LUYỆN (a) Các khóa huấn luyện để cấp năng định cho các loại nhân viên sau đây phải được Cục HKVN xem xét, phê chuẩn trong quá trình cấp Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện: (12) Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay có:	**2. Bãi bỏ điểm 14, 15 và sửa đổi điểm 12 khoản a Điều 9.055 quy định tại Phần 9 ban hành kèm theo TT 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:** “(12) Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay;”

(i) Năng định khung; (ii) Năng định về hệ thống tạo lực; và (iii) Năng định khung và hệ thống tạo lực; (14) Nhân viên xếp dù; (15) Khai thác tàu bay nông nghiệp;	
PHỤ LỤC X **Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**	
10.060 TRƯỜNG HỢP PHẢI CÓ NĂNG ĐỊNH LOẠI TÀU BAY (a) Trừ các trường hợp nêu trong khoản (b) dưới dây, không ai được khai thác loại tàu bay dân dụng nào nêu sau đây với chức năng PIC trừ khi trong giấy phép lái tàu bay của người đó đã được chứng nhận cho phép khai thác loại tàu bay này: (1) Tàu bay lớn, không phải loại khinh khí cầu có động cơ. (2) Máy bay động cơ tuốc-bin. (3) Trực thăng và máy bay có thể cất cánh, hạ cánh thẳng đứng. (4) Tàu bay được cấp Giấy chứng nhận khai thác với tổ lái tối thiểu hai người. (5) Bất kỳ tàu bay nào mà Cục HKVN thấy cần thiết.	**1. Sửa đổi bổ sung Khoản (a) Điều 10.060 được ban hành theo Thông tư 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 và được sửa đổi tại Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/03/2016 như sau:** (a) Trừ các trường hợp nêu trong khoản (b) dưới dây, người lái tàu bay chỉ được khai thác loại tàu bay dân dụng mà yêu cầu trong giấy phép phải có năng định loại tàu bay khi đang giữ giấy phép người lái tàu bay có năng định loại theo quy định tại Điều 7.025 của Phần 7 còn hiệu lực.
10.093 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI LÁI THƯƠNG MẠI (a) Khi được huấn luyện và được thừa nhận đối với chủng loại, hạng và loại tàu bay sẽ khai thác, người có giấy phép lái tàu bay thương mại có thể: (1) Thực hiện chức năng PIC trên máy bay có tổng trọng lượng tối đa 12.500 lbs hoặc trên trực thăng được chứng nhận khai thác với 1 người lái trong vận tải hàng không thương mại sau khi đã hoàn thành các yêu cầu bổ sung nêu trong Phần 14; (2) Thực hiện chức năng F/O trên tàu bay vận tải hàng không thương mại sau khi đã hoàn thành các yêu cầu bổ sung nêu	**2. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.093 được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:** "Điều 10.093 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI LÁI THƯƠNG MẠI (a) Quyền hạn của người lái tàu bay thương mại: (1) Thực hiện vai trò là người lái tàu bay tư nhân trên chủng loại tàu bay phù hợp; (2) Thực hiện vai trò của người chỉ huy tàu bay (pilot-in-command) trên chủng loại tàu bay không khai thác thương mại; (3) Thực hiện vai trò người chỉ huy tàu bay (pilot-in-command) trong khai thác thương mại đối với chủng loại tàu bay được phê chuẩn khai thác một người lái;

trong Phần 14; (3) Thực hiện chức năng PIC (hoặc F/O) trên tàu bay khai thác công việc trên không với mục đích thương mại hoặc cho thuê; (4) Không được thực hiện huấn luyện bay trừ khi có giấy phép giáo viên hướng dẫn bay và năng định phù hợp; (5) Chấp nhận tuyển dụng với chức năng PIC hoặc F/O trên tàu bay của cá nhân hoặc công ty không có Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay; và (6) Thực hiện các chức năng của người lái không chuyên, nếu phù hợp. (b) Người có giấy phép lái tàu bay nhiều người lái có thể thực hiện chức năng của: (1) Lái phụ trên tàu bay yêu cầu phải có lái phụ; (2) Người chỉ huy tàu bay khi có xác nhận lái tàu bay thương mại trong giấy phép lái tàu bay nhiều người lái.	(4) Thực hiện vai trò của cơ phó (co-pilot) đối với chủng loại tàu bay yêu cầu phải khai thác với cơ phó (co-pilot). (b) Người có giấy phép lái tàu bay nhiều người lái (MPL) có thể thực hiện chức năng của: (1) Cơ phó (co-pilot) trên tàu bay yêu cầu phải có lái phụ; (2) Người chỉ huy tàu bay (pilot-in-command) khi được xác nhận khai thác thương mại trong giấy phép lái tàu bay nhiều người lái. (c) Trước khi khai thác trong môi trường ban đêm, người lái tàu bay phải được huấn luyện bay đêm trên chủng loại tàu bay phù hợp, bao gồm cất cánh và hạ cánh, dẫn đường.
Chưa có	**3. Bổ sung Điều 10.258 vào Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:** **10.258 CHỐNG CHÁY** a) Thành phần của hệ thống chống cháy được phê chuẩn bởi quốc gia thiết kế hoặc quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay và bản tóm tắt tiêu chuẩn cấp chứng nhận chống cháy khoang hàng phải được cung cấp trong tài liệu hướng dẫn bay hoặc các tài liệu hỗ trợ khai thác tầu bay.” b) Người khai thác phải thiết lập các chính sách và quy trình đề cập đến các vật phẩm được vận chuyển trong khoang hàng hóa nhằm đảm bảo trong trường hợp hỏa hoạn liên quan đến các vật dụng đó, đám cháy có thể được phát hiện và dập tắt hoặc ngăn chặn đầy đủ phù hợp với khả năng thiết kế của máy bay liên quan đến chống cháy khoang hàng cho đến khi máy bay hạ cánh an toàn

Chưa có	**4. Bổ sung Điều 10.341 vào Phần 10 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:** 10.341 Điều kiện khí tượng cho hoạt động của trực thăng. 1. Chuyến bay được thực hiện theo VFR sẽ không được bắt đầu trừ khi các báo cáo khí tượng hiện tại hoặc sự kết hợp giữa các báo cáo và dự báo hiện tại chỉ ra rằng các điều kiện khí tượng dọc theo đường bay hoặc một phần của đường bay hoặc trong khu vực dự định bay các hoạt động theo VFR, vào thời điểm thích hợp, sẽ đảm bảo tuân thủ các quy tắc này. Khi chuyến bay được thực hiện theo VFR, việc sử dụng hệ thống hình ảnh nhìn đêm (NVIS) hoặc các hệ thống tăng cường tầm nhìn khác không làm giảm yêu cầu tuân thủ các quy định tại khoản này. 2 Chuyến bay được thực hiện theo IFR sẽ không được bắt đầu trừ khi có thông tin chỉ ra rằng các điều kiện tại sân bay trực thăng đích đến hoặc địa điểm hạ cánh hoặc, khi cần có sân bay trực thăng dự bị, ít nhất một sân bay trực thăng dự bị, tại thời điểm đến dự kiến, sẽ bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu hoạt động của sân bay trực thăng. 3 Để đảm bảo có giới hạn an toàn phù hợp khi xác định việc tiếp cận và hạ cánh có thể được thực hiện an toàn tại vị trí hạ cánh trực thăng hoặc sân bay dự bị, người khai thác phải chỉ rõ các giá trị gia tăng thích hợp cho độ cao của trần mây và tầm nhìn quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác. 4 Chuyến bay được khai thác trong điều kiện có băng đã biết hoặc dự kiến không được bắt đầu trừ khi trực thăng được cấp chứng chỉ và trang bị để hoạt động tròn các điều kiện đó. 5 Chuyến bay được lên kế hoạch hoặc dự kiến khai thác trong điều kiện mặt đất bị nghi ngờ hoặc đã biết có băng sẽ không được bắt đầu trừ khi trực thăng đã được kiểm tra đóng băng và, nếu cần, đã được xử lý làm tan băng/chống đóng băng thích hợp. Sự tích tụ băng hoặc các chất gây ô nhiễm tự nhiên khác phải được loại bỏ để trực thăng được giữ ở điều kiện đủ điều kiện bay trước khi cất cánh.
Chưa có	**5. Bổ sung Khoản (g)(h)(i)(k)(l) vào Phụ lục 2 Điều 10.075 của Phần 10 trong Bộ QCATHK được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-**

	BGTVT ngày 27/01/2011 như sau: g. Người có giấy phép người lái tàu bay thương mại, khi thực hiện nhiệm vụ lái phụ trên tàu bay có yêu cầu lái phụ và trên chuyến bay vận tải hàng không được phép ghi lại thời gian bay là lái phụ thực hiện nhiệm vụ của người chỉ huy tàu bay dưới sự giám sát của người lái tàu bay được chỉ định bởi nhà khai thác, nhưng chỉ trong trường hợp: i) Người lái phụ có trách nhiệm kiểm tra tính chính xác của kế hoạch bay và bảng kê hàng hóa cho chuyến bay, bao gồm cả tính toán nhiên liệu; và ii) Người lái phụ cần đảm bảo rằng mỗi thành viên tổ bay đã thực hiện tất cả các quy trình theo quy định trong tài liệu khai thác và các tài liệu liên quan khác trong tất cả các giai đoạn của chuyến bay: trước khi cất cánh, cất cánh, trong chuyến bay, hạ cánh và trong các trường hợp khẩn cấp; và iii) Trong chuyến bay khi người lái phụ thực hiện tất cả các nhiệm vụ và chức năng của người chỉ huy tàu bay tại vị trí ngồi của lái phụ; và iv) Trong trường hợp việc vận hành khai thác được thực hiện bằng phương thức tự động, người lái phụ đưa ra mọi quyết định liên quan đến việc sử dụng các hệ thống bay và mặt đất có liên quan; và v) Người lái phụ đảm bảo tất cả các vấn đề phát sinh từ khí tượng, thông tin liên lạc và quy định về kiểm soát không lưu được giải quyết; và vi) Người chỉ huy tàu bay được chỉ định bởi nhà khai thác để giám sát ngươi lái phụ phải xác nhận vào sổ bay của người lái phụ hoặc hồ sơ về chuyến bay đó phải được lưu trữ bởi nhà khai thác. h. Giáo viên kiểm tra bay được ghi nhận là người chỉ huy tàu bay khi thực hiện bài kiểm tra bay. i. Giáo viên bay được ghi nhận là người chỉ huy tàu bay khi thực hiện bài kiểm tra bay đường dài với phi công thương mại. k. Người lái tàu bay có thể được ghi nhận thời gian bay là người chỉ huy tàu bay dưới sự giám sát (PIC/US) để đáp ứng đủ yêu cầu về kinh nghiệm với giấy phép người lái tàu bay vận tải hàng không. l. Trong trường hợp tàu bay được quy định cho loại hình khai thác bay

	đơn thì người chỉ huy tàu bay được chỉ định để giám sát người lái tàu bay thì không được ghi nhận giờ bay là người chỉ huy tàu bay để đáp ứng đủ yêu cầu về kinh nghiệm với giấy phép người lái tàu bay vận tải hàng không.
PHỤ LỤC XI **Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 11 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**	
Chưa có	**1. Bổ sung Chương K vào Phần 11 của Thông tư 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải như sau:** **(xem phía dưới)**
Chưa có	**2. Bổ sung Chương L vào Phần 11 của Thông tư 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải như sau như sau:** **(xem phía dưới)**
PHỤ LỤC XII **Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**	
Chưa có	**1. Bổ sung nội dung về trang thiết bị sân bay vào Điều 12.205 thông tư 01/2011/TT-BGTVT như sau:** "12.205 TUYẾN ĐƯỜNG BAY VÀ KHU VỰC KHAI THÁC c) Người khai thác phải đảm bảo các sân bay, điều kiện hoạt động, giờ hoạt động công bố có sẵn liên tục đối với hoạt động khai thác bay theo điều kiện sử dụng công bố của sân bay bất kể điều kiện thời tiết."
Chưa có	**2. Bổ sung Điều 12.154 VẬN CHUYỂN VẬT PHẨM TRONG KHOANG HÀNG HÓA CỦA TÀU BAY quy định tại Thông tư 01/2011/TT-BGTVT như sau:** "12.154 VẬN CHUYỂN CÁC ĐỒ VẬT TRONG KHOANG HÀNG CỦA TÀU BAY a) Người khai thác phải thiết lập chính sách và quy trình đối với vận chuyển các vật phẩm trong khoang hàng hóa, trong đó phải đánh giá

	rủi ro an toàn khi vận chuyển các vật phẩm này. Đánh giá rủi ro phải bao gồm tối thiểu các nội dung sau: 1) Các nguy cơ tiềm ẩn liên quan đến các đặc tính của vật phẩm 2) khả năng của người khai thác 3) các yếu tố liên quan đến khai thác (ví dụ như khu vực khai thác, thời gian chuyển hướng...) 4) Khả năng của máy bay và hệ thống của máy bay (ví dụ như khả năng dập cháy khoang hàng hóa tàu bay) 5) Đặc điểm buồng chứa của thiết bị ULD 6) Đóng gói và dán nhãn 7) An toàn của chuỗi cung ứng đối với mặt hàng được vận chuyển 8) Số lượng và phân phối vật phẩm hàng nguy hiểm".
PHỤ LỤC XIII **Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**	
14.010 GIỚI HẠN TUỔI NGHỀ CỦA NGƯỜI LÁI TÀU BAY a. Người khai thác tàu bay khi tham gia vào khai thác tàu bay thương mại đối với tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg không được sử dụng người lái tàu bay trên 65 tuổi đối với nam và trên 60 tuổi đối với nữ để làm PIC hoặc Co-Pilot. b. Người lái tàu bay khi tham gia vào khai thác tàu bay thương mại để làm PIC hoặc Co-Pilot đối với tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg không được vượt quá 65 tuổi đối với nam và trên 60 tuổi đối với nữ. 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	**1. Sửa đổi, bổ sung Điều 14.010 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 như sau:** "14.010 GIỚI HẠN TUỔI NGHỀ CỦA NGƯỜI LÁI TÀU BAY (a) Người khai thác tàu bay khi tham gia vào khai thác tàu bay thương mại không được sử dụng người lái tàu bay trên 60 tuổi hoặc trên 65 tuổi trong trường hợp khai thác nhiều người lái. (b) Người lái tàu bay khi tham gia vào khai thác tàu bay thương mại không được vượt quá 60 tuổi hoặc 65 tuổi trong trường hợp khai thác nhiều người lái. (c) Người khai thác tàu bay khi sử dụng người lái tàu bay tham gia khai thác thương mại trong độ tuổi từ đủ 60 tuổi đến đủ 65 tuổi khi khai thác nhiều người lái bay phải bố trí bay cùng với thành viên còn lại dưới 60 tuổi.

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.	(d) Khi sử dụng người lái tàu bay trong độ tuổi từ đủ 60 đến đủ 65 khi tham gia vào khai thác tàu bay thương mại nhiều người lái, 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 Bộ quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay và Phụ ước 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.”
14.080 KIỂM TRA KỸ NĂNG ĐIỀU KHIỂN TÀU BAY VÀ KHẢ NĂNG BAY BẰNG THIẾT BỊ (k) 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. **Chưa có khoản (l)**	**2. Sửa đổi khoản (k), Bổ sung khoản (l) Điều 14.080 vào 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 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:** “Điều 14.080 KIỂM TRA KỸ NĂNG ĐIỀU KHIỂN TÀU BAY VÀ KHẢ NĂNG BAY BẰNG THIẾT BỊ (k) 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 đối với máy bay và Phụ lục 2 Điều 14.080 của Phần này đối với trực thăng. (l) Việc kiểm tra kỹ năng theo Điều này được thực hiện bởi giáo viên kiểm tra của người khai thác tàu bay hoặc đại diện nhà chức trách hàng không có thẩm quyền.”
Chưa có	**3. Bổ sung Phụ lục 2 Điều 14.080 vào 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 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:** **(xem phía dưới)**
PHỤ LỤC XIV **Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**	
19.113 ÔNG BÁO CÁC QUỐC GIA LIÊN QUAN (b) Khi xảy ra tai nạn tàu bay, sự cố nghiêm trọng được tiến hành điều tra theo Phụ ước 13 của Công ước Chicago trong lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, Bộ	**1. Sửa đổi Điểm 5 Khoản b Điều 19.113 theo quy định tại Mục 2 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ 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**

Giao thông vận tải bằng cách thức nhanh nhất có thể thông báo cho: (5) Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế đối với tàu bay có trọng tải lớn hơn 2.250kg.	**2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019 như sau:** "Điều 19.113 THÔNG BÁO CÁC QUỐC GIA LIÊN QUAN b) (5) Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế đối với tàu bay có trọng tải lớn hơn 2.250kg hoặc tàu bay động cơ phản lực."
19.115 THỂ THỨC VÀ NỘI DUNG CỦA THÔNG BÁO SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY Thông báo được thể hiện bằng ngôn ngữ rõ ràng, dễ hiểu và chứa đựng các thông tin sau: (d) Người chỉ huy tàu bay, quốc tịch của tổ bay và hành khách;	**2. Sửa đổi Khoản d Điều 19.115 theo quy định tại Phần 19 Bộ 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 như sau:** "Điều 19.115 THỂ THỨC VÀ NỘI DUNG CỦA THÔNG BÁO SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY d) Trình độ chuyên môn của Người chỉ huy tàu bay, và quốc tịch của tổ bay và hành khách."
19.105 LƯU GIỮ THÔNG TIN, HỒ SƠ (a) Trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, trừ khi người có thẩm quyền xác định việc công bố thông tin có nhiều tác dụng hơn so với những bất lợi có thể xảy ra, cơ quan điều tra tai nạn, sự cố tàu bay có trách nhiệm lưu giữ những thông tin, hồ sơ đang phục vụ cho mục đích điều tra sau đây: 4. Bản ghi âm, bản diễn giải lời ghi âm buồng lái và ảnh chụp trên tàu bay;	**3. Sửa đổi Điểm 4 Khoản (a) Điều 19.105 theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ 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 như sau:** "Điều 19.105 LƯU GIỮ THÔNG TIN, HỒ SƠ a) (4) Bản ghi âm, bản diễn giải lời ghi âm buồng lái và thiết bị ghi hình ảnh trên tàu bay;"
19.105 LƯU GIỮ THÔNG TIN, HỒ SƠ (d) Cơ quan điều tra tai nạn, sự cố tàu bay không được công bố họ tên của những thành viên tham gia vào quá trình điều tra.	**4. Sửa đổi Khoản (d) Điều 19.105 theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ 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 như sau:** "Điều 19.105 LƯU GIỮ THÔNG TIN, HỒ SƠ (d) Cơ quan điều tra tai nạn, sự cố tàu bay không được công bố họ tên của những cá nhân liên quan đến tai nạn hoặc sự cố."

Chưa có	**5. Bổ sung khoản (e) Điều 19.105 theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ 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 như sau:** "Điều 19.105 LƯU GIỮ THÔNG TIN, HỒ SƠ (e) Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay phải đảm bảo rằng các yêu cầu về hồ sơ nhằm mục đích lưu giữ hoặc kiểm soát được gửi đến nguồn thông tin gốc, nếu có."
Chưa có	**6. Bổ sung khoản (g) Điều 19.105 theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ 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 như sau:** "Điều 19.105 LƯU GIỮ THÔNG TIN, HỒ SƠ (g) Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay phải giữ lại các bản sao hồ sơ thu được trong quá trình điều tra."
Chưa có	**7. Bổ sung khoản (h) Điều 19.105 theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ 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 như sau:** "Điều 19.105 LƯU GIỮ THÔNG TIN, HỒ SƠ (h) Cơ quan điều tra sự cố tai nạn tàu bay phải thực hiện các biện pháp để đảm bảo rằng nội dung của bản ghi âm buồng lái cũng như nội dung hình ảnh và âm thanh của bản ghi hình ảnh trên tàu bay không được công bố."
Chưa có	**8. Bổ sung khoản (i) Điều 19.105 theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ 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 như sau:**

	"Điều 19.105 LƯU GIỮ THÔNG TIN, HỒ SƠ (i) Cơ quan điều tra sự cố tai nạn tàu bay khi ban hành hoặc nhận được dự thảo báo cáo kết luận điều tra phải thực hiện các biện pháp để đảm bảo rằng dự thảo báo cáo kết luận điều tra không được công bố."
Chưa có	**9. Bổ sung khoản (d) Điều 19.107 theo quy định tại Phần 19 Bộ 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 như sau:** "Điều 19.107 ĐIỀU TRA LẠI (d) Trong trường hợp Việt Nam không phải là Quốc gia khởi nguồn cuộc điều tra, thì cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay phải nhận được sự đồng ý của Quốc gia khởi nguồn điều tra để mở cuộc điều tra lại."
19.147 BỔ SUNG THÔNG TIN LIÊN QUAN (b) Trong trường hợp cơ sở vật chất hoặc dịch vụ tại Việt Nam sử dụng tàu bay được đánh giá tốt trước khi xảy ra tai nạn, sự cố và thông tin này có ích cho việc điều tra thì Cục Hàng không Việt Nam tiến hành cung cấp thông tin này cho quốc gia điều tra sự cố, tai nạn tàu bay.	**10. Sửa đổi Khoản b Điều 19.147 theo quy định tại Phần 19 Bộ 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 như sau:** "Điều 19.147 BỔ SUNG THÔNG TIN LIÊN QUAN (b) Trong trường hợp cơ sở vật chất hoặc dịch vụ tại Việt Nam được tàu bay sử dụng trước khi xảy ra tai nạn, sự cố và có thông tin có ích cho việc điều tra thì Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay tại Việt Nam tiến hành cung cấp thông tin này cho quốc gia điều tra sự cố, tai nạn tàu bay."
Chưa có	**11. Bổ sung khoản (j), (k) Điều 19.185 theo quy định tại Phần 19 Bộ 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 như sau:** "Điều 19.185 SỰ THAM GIA (j) Tiếp cận tất cả các bằng chứng liên quan bằng cách thức nhanh nhất có thể. (k) Tham gia vào các cuộc họp tiến trình điều tra bao gồm các cuộc thảo luận liên quan đến phân tích, phát hiện, nguyên nhân, yếu tố đóng

	góp và khuyến cáo an toàn;”
Chưa có	**12. Bổ sung khoản (i) Điều 19.240 theo quy định tại Mục 37 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ 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 như sau:** “Điều 19.240 CÁC QUỐC GIA NHẬN BÁO CÁO CHÍNH THỨC (i) Bất kỳ Quốc gia tham gia vào quá trình điều tra
19.217 GỬI BÁO CÁO ĐÚNG THỜI HẠN Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi báo cáo sơ bộ bằng fax, địa chỉ thư điện tử hoặc gửi bưu điện trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn trừ trường hợp báo cáo tai nạn, sự cố tàu bay đã được gửi vào thời gian đó.	**13. Sửa đổi, Bổ sung Điều 19.217 theo quy định tại Phần 19 Bộ 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 như sau:** 19.217 GỬI BÁO CÁO ĐÚNG THỜI HẠN a) Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi báo cáo sơ bộ đến các quốc gia liên quan và ICAO bằng fax, địa chỉ thư điện tử hoặc gửi bưu điện trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn trừ trường hợp báo cáo tai nạn, sự cố tàu bay đã được gửi vào thời gian đó. b) Khi có bất kỳ thông tin liên quan trực tiếp đến an toàn, Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay phải gửi thông tin đến các Quốc gia liên quan và ICAO bằng cách thức nhanh nhất có thể.”
PHỤ LỤC XIV **Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 20 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**	
Chưa có	**2. Bổ sung điểm (13) khoản (a) vào Điều 20.003 quy định tại Phần 20 Bộ 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 như sau:** (**13) Bằng chứng tuân thủ**. Một tập hợp các tài liệu hoặc hoạt động mà một Quốc gia thành viên chấp nhận là đủ để chứng minh sự tuân thủ yêu cầu đủ điều kiện bay.

PHỤ LỤC I

1. Bổ sung các định nghĩa vào Phụ lục 1 Điều 1.007 được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 của Bộ GTVT như sau:

Theo dõi: Một quá trình để so sánh các trạng thái thực tế và trạng thái mong muốn. Quá trình này đòi hỏi kiến thức, kỹ năng và thái độ phù hợp để có khả năng nhận diện, ứng biến đối với các tình huống, sai lệch xảy ra.

Hành vi quan sát được: Một hành vi liên quan đến vai trò riêng lẻ của các nhân có thể quan sát được và có thể hoặc không thể đo lường được

Hệ thống điện tử tàu bay. Thuật ngữ chỉ bất kỳ thiết bị điện tử nào - bao gồm cả bộ phận điện của nó - để sử dụng trên tàu bay, bao gồm cả hệ thống thiết bị vô tuyến, điều khiển bay tự động và đồng hồ (instrument).

Hoạt động vận tải hàng không thương mại. Là hoạt động khai thác tàu bay vận chuyển hành khác, hàng hóa hoặc bưu phẩm với mục đích lợi nhuận.

Hỏng hóc nguồn tách rời (Discrete source damage).. Hỏng hóc cấu trúc tàu bay có khả năng xảy ra do: va chạm với chim, hư hỏng tách rời lá cánh quạt, hư hỏng tách rời động cơ, hư hỏng tách rời máy quay năng lượng cao hoặc các nguyên nhân tương tự.

Hồ sơ bảo dưỡng. Hồ sơ nêu chi tiết về công việc bảo dưỡng được thực hiện trên máy bay, động cơ, cánh quạt hoặc bộ phận liên quan

Hiệu suất hoạt động của con người. Giới hạn và khả năng của con người có ảnh hưởng đến an toàn và hiệu quả khai thác hoạt động hàng không

Khả năng con người. Các tiềm năng và giới hạn của con người có thể gây ảnh hưởng đến an toàn và hiệu quả của hoạt động hàng không.

Khí quyển tiêu chuẩn. Khí quyển được xác định như sau:

a) Không khí là một loại khí khô hoàn hảo;

b) Các hằng số vật lý là:

- Khối lượng mol trung bình ở mực nước biển: $M_0 = 28{,}964\ 420 \times 10^{-3}\ kg\ mol^{-1}$

- Áp suất khí quyển ở mực nước biển: $P_0 = 1\ 013{,}250\ hPa$

- Nhiệt độ mực nước biển: $t_0 = 15°C$ $T_0 = 288{,}15\ K$

- Mật độ khí quyển ở mực nước biển: $\rho_0 = 1{,}225\ 0\ kg\ m^{-3}$

- Nhiệt độ của điểm băng: $T_i = 273{,}15\ K$

- Hằng số khí phổ quát: $R^* = 8.314\ 32\ JK^{-1}\ mol^{-1}$

c) Độ dốc nhiệt độ là:

Độ cao địa thế (km)		
Từ	Đến	Độ dốc nhiệt độ (Kelvin trên mỗi km địa thế tiêu chuẩn)
–5,0	11,0	–6,5
11,0	20,0	0,0
20,0	32,0	+1,0
32,0	47,0	+2,8
47,0	51,0	0,0
51,0	71,0	–2,8
71,0	80,0	–2,0

Môi trường bất lợi trong hoạt động của trực thăng (Hostile Environment).
Môi trường hoạt động không đảm bảo việc hạ cánh khẩn cấp được thực hiện an toàn; hoặc không đảm bảo bảo vệ cho người ngồi trên trực thăng; hoặc không đảm bảo thực hiện đầy đủ khả năng phát hiện và tìm kiếm cứu nạn

Năng lực. Một thước đo về hiệu suất thực hiện nhiệm vụ được sử dụng để chỉ báo về sự hoàn thành công việc. Năng lực được biểu hiện và theo dõi thông qua các hành vi liên quan đến kiến thức, kỹ năng và thái độ để tiến hành các hoạt động và nhiệm vụ dưới các điều kiện nhất định.

Miễn trừ (đối với vận chuyển hàng nguy hiểm). Sự cho phép (khác với phê chuẩn) của Cục Hàng không Việt Nam miễn áp dụng các quy định của Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

Ngoại lệ (đối với vận chuyển hàng nguy hiểm). Loại trừ một hạng mục hàng nguy hiểm cụ thể khỏi các yêu cầu thông thường áp dụng cho hạng mục đó theo quy định của Bộ quy chế ATHK.

Nghiêm trọng. Mức độ hoặc tính chất có khả năng gây nguy hiểm cho an toàn bay.

Trực thăng Loại A. Đối với trực thăng, là trực thăng nhiều động cơ được thiết kế với các tính năng cách ly động cơ và hệ thống được quy định tại Phần IVB của Phụ ước 8 và có khả năng hoạt động bằng cách sử dụng dữ liệu cất cánh và hạ cánh theo lịch trình theo khái niệm hỏng động cơ nghiêm trọng để đảm bảo đủ diện tích bề mặt được chỉ định và khả năng thực hiện đầy đủ để tiếp tục bay an toàn hoặc huỷ cất cánh an toàn.

Trực thăng Loại B. Đối với trực thăng là loại trực thăng một động cơ hoặc nhiều động cơ không đáp ứng tiêu chuẩn loại A. Trực thăng loại B không có khả năng đảm bảo để tiếp tục chuyến bay an toàn trong trường hợp hỏng động cơ và phải hạ cánh bắt buộc.

Phê chuẩn. Được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận là phù hợp cho mục đích cụ thể.

Phê chuẩn đặc biệt. Là phê chuẩn được ghi trong năng định khai thác của hoạt động vận tải hàng không thương mại hoặc danh sách phê chuẩn đặc biệt của hoạt động hàng không chung.

Quốc gia sản xuất. Là quốc gia có quyền tài phán đối với tổ chức chịu trách nhiệm về lắp ráp tổng thể tàu bay, động cơ, cánh quạt.

Sự cố nghiêm trọng: Là các sự cố liên quan đến các tình huống có khả năng cao xảy ra tai nạn và gắn liền với khai thác tàu bay xảy ra giữa thời điểm bất kỳ người nào lên tàu bay để thực hiện chuyến bay cho đến khi tất cả mọi người đã rời khỏi tàu bay. Một sự cố liên quan đến tình huống cho thấy rằng một tai nạn đã gần như xảy ra và sự khác biệt chỉ là kết quả của sự kiện.

Sự thực hiện an toàn: là sự thực hiện an toàn của quốc gia hoặc tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không được xác định bằng những mục tiêu thực hiện an toàn và những chỉ số thực hiện an toàn.

Tàu bay. Là thiết bị được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí, bao gồm máy bay, trực thăng, tàu lượn, khí cầu, khí cầu có điều khiển, tàu bay cánh vẫy và các thiết bị bay khác, trừ thiết bị được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí phản lại từ bề mặt trái đất.

Tải trọng tối đa (MTOW). Khi đề cập đến nội dung này, nghĩa là tải trọng cất cánh tối đa được phê chuẩn.

Thành viên tổ bay. Là người được Người khai thác tàu bay chỉ định để thực hiện nhiệm vụ trên tàu bay trong khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay.

Thành viên tổ lái. Là thành viên tổ bay có giấy phép, thực hiện các nhiệm vụ trọng yếu đối với khai thác tàu bay trong khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay.

Thời gian bay đôi có giáo viên hướng dẫn. Thời gian bay trong đó học viên bay được huấn luyện bay bởi giáo viên có thẩm quyền và đang ở trên tàu bay.

Thiết kế loại. Tập hợp dữ liệu và thông tin cần thiết để xác định loại tàu bay, động cơ hoặc loại cánh quạt nhằm mục đích xác định khả năng đủ điều kiện bay.

Thiết bị ghi chép thông tin về chuyến bay tách rời tự động (ADFR). Thiết bị tích hợp ghi chép thông tin về chuyến bay được lắp đặt trên tàu bay mà có khả năng tự động tách rời khỏi tàu bay.

Tiêu chuẩn năng lực. Mức độ, khả năng thực hiện nhiệm vụ được đánh giá là đạt yêu cầu cơ bản về năng lực.

Tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế loại. Tổ chức giữ Giấy chứng nhận loại hoặc tài liệu tương đương cho loại tàu bay, động cơ hoặc cánh quạt do một Quốc gia thành viên cấp.

Trạm điều khiển từ xa: Thành phần của hệ thống tàu bay được điều khiển từ xa bao gồm các thiết bị được sử dụng để điều khiển tàu bay được điều khiển từ xa.

Tàu bay điều khiển từ xa: Là loại tàu bay không người lái được điều khiển từ trạm điều khiển từ xa

Quốc gia thiết kế cải tiến: Quốc gia có thẩm quyền đối với cá nhân hoặc tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế cải tiến hoặc sửa chữa máy bay, động cơ hoặc cánh quạt.

22. Bãi bỏ

(a) Ngoài các yêu cầu tại Điều 7.220 và, người đề nghị cấp ATPL phải có ít nhất kinh nghiệm đối với loại tàu bay đó được liệt kê trong bảng dưới đây:

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.220: KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI ĐỀ NGHỊ CẤP ATPL

Ghi chú 1: Trong bảng dưới đây, các chữ viết tắt chỉ loại hoặc/ và hạng tàu bay như sau: A= Máy bay; RH= Tàu bay động cơ Rotor-Trực thăng; RG= Tàu bay động cơ Rotor- Gyroplane; G= Tầu lượn; LA=Airship; FB= Kinh khí cầu (Free Balloon)

Ghi chú 2: TR= Chuyển từ A sang Rotocraft; TG= Chuyển từ A sang G; TA= Chuyển từ A hoặc R sang Airship; TP= Chuyển từ A sang PL.

BẢNG 1 – 7.200 **KINH NGHIỆM CỤ THỂ**	**A**	**TR**	**TG**	**RH**	**PL**	**G**	**TLA**	**LA**	**FB**
YÊU CẦU VỀ GIỜ BAY TỐI THIỂU									
(1) Người lái – Trên hạng tàu bay	1500			1000					
(2) Người lái – Bay đường dài	200			200					
(3) Người lái – Đêm	100			100					
(4) Người lái – Đêm trên tàu bay				15					
(5) Người lái – Thiết bị (Trên tàu bay hoặc trên SIM)	75			75					
(6) Người lái – Thiết bị (Trên tàu bay hoặc trên SIM)				25					
(7) Người lái – Thiết bị (Thời gian bay Tối đa trên SIM)	25			25					
(8) Người lái – Thiết bị (Thời gian bay tối đa trên SIM) trên hạng tàu bay trong khoá học	50			50					

(9) Người chỉ huy tàu bay – Loại tàu bay (hoặc Người chỉ huy tàu bay) dưới sự giám sát của Người chỉ huy tàu bay được chỉ định hoặc giáo viên bay.	250			35					
(10) Chuẩn bị cho kiểm tra thực hành bay (trước 60 ngày)	3			3					

(b) Người lái đã thực hiện ít nhất 20 lần cất hạ cánh đêm đến khi dừng lại hẳn, được phép tính một lần cất hạ cánh đêm đến khi dừng lại hẳn bằng 1 giờ bay đêm để đáp ứng yêu cầu về thời gian bay đêm qui định trong bảng này nhưng không được tính quá 25h.

(c) Người đề nghị CPL có thể tính thời gian F/O sau đây hoặc thời gian làm cơ giới trên không đạt 1500h trong tổng số giờ bay với tư cách là người lái theo qui định của khoản (a) của Điều này:

(1) Thời gian F/O đạt được trên tàu bay:

(i) Yêu cầu có hơn một người lái theo qui định của tài liệu hướng dẫn bay hoặc Giấy chứng nhận loại tàu bay; hoặc

(ii) Tham gia vào khai thác theo qui định của Phần 12 yêu cầu đối với F/O;

(2) Thời gian làm cơ giới trên không đạt được:

(i) Trên máy bay yêu cầu có cơ giới trên không theo qui định của tài liệu hướng dẫn bay hoặc Giấy chứng nhận loại tàu bay;

(ii) Khi tham gia vào khai thác theo qui định của Phần 12 yêu cầu đối với cơ giới trên không;

(iii) Khi người lái đang tham dự chương trình huấn luyện được phê chuẩn theo Phần 12; và

Không quá 1h đối với mỗi 3h làm cơ giới trên không trong tổng số thời gian được tính không quá 500h.

29. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.160 trong Phần 7 của Bộ QCATHK được ban hành theo Thông tư 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/11/2011 như sau:

"**PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.160: CÁC QUI ĐỊNH VỀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI PHI CÔNG TƯ NHÂN**

(a) Ngoài các yêu cầu tại Điều 7.160, người đề nghị cấp PPL phải có ít nhất kinh nghiệm đối với chủng loại tàu bay theo bảng sau:

Ghi chú 1: Trong bảng dưới đây, các chữ viết tắt chỉ loại hoặc/ và hạng tàu bay như sau:

A= Máy bay; H= Trực thăng

BẢNG 1 – 7.160 **KINH NGHIỆM CỤ THỂ**	**A**	**H**
SỐ GIỜ BAY TỐI THIỂU		
(1) Tổng giờ bay	**40**	**40**
(2) Tổng giờ bay- Khoá học được phê chuẩn	**35**	**35**
(3) Hướng dẫn bay- Hạng tàu bay	**20**	**20**
(4) Hướng dẫn bay- Bay đường dài	**3**	**3**
(5) Hướng dẫn bay- Thiết bị	**3**	**3**
(6) Hướng dẫn bay- Chuẩn bị kiểm tra thực hành (trước 60 ngày)	**3**	**3**
(7) Thời gian bay đơn dưới sự giám sát của giáo viên hướng dẫn bay	**10**	**10**
(8) Thời gian bay đơn- Bay đường dài	**5**	**5**
CÁC QUI ĐỊNH CỤ THỂ		
(9) Số lần cất hạ cánh đơn đến điểm dừng hoàn toàn {với mỗi lần hạ cánh liên quan đến chuyến bay theo phương thức vòng lượn} tại sân bay với đài kiểm soát đang hoạt động	**5**	**5**
(10) Bay đơn đường dài (theo qui định tối thiểu là 270km hoặc 150 dặm), trong hành trình được thực hiện với hai điểm hạ cánh khác		

(a) Các yêu cầu nêu trong bảng này bổ sung vào các yêu cầu của mục 7.160

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.160: CÁC QUI ĐỊNH VỀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI PHI CÔNG TƯ NHÂN (Bản hiện hành)

Ghi chú 1: *Trong bảng dưới đây, các chữ viết tắt chỉ loại hoặc/ và hạng tàu bay như sau:*

A= Máy bay; RH= Tàu bay động cơ Rotor-Trực thăng; RG= Tàu bay động cơ Rotor- Gyroplane; G= Tầu lượn; LA=Airship; FB= Kinh khí cầu (Free Balloon)

Ghi chú 2: TR= Chuyển từ A sang Rotocraft; TG= Chuyển từ A sang G; TA= Chuyển từ A hoặc R sang Airship; TP= Chuyển từ A sang PL.

BẢNG 1 – 7.160 **KINH NGHIỆM CỤ THỂ**	**AS**	**T R**	**TG**	**RH**	**RG**	**G**	**TA**	**LA**	**FB**
SỐ GIỜ BAY TỐI THIỂU									
(1) Tổng giờ bay	**40**			**40**	**40**			**40**	
(2) Tổng giờ bay- Khoá học được phê chuẩn	**35**			**35**	**40**			**40**	
(3) Hướng dẫn bay- Hạng tàu bay	20	20	2	20	20	10	20	20	16
(4) Hướng dẫn bay- Bay đường dài	3			3	3			3	
(5) Hướng dẫn bay- Thiết bị	3	1		2	3		1	3	
(6) Hướng dẫn bay- Chuẩn bị kiểm tra thực hành (trước 60 ngày)	3	3		3	3		3	3	
(7) Thời gian bay đơn dưới sự giám sát của giáo viên huớng dẫn bay	10	5	2	10	10	2	5	10	
(8) Thời gian bay đơn- Bay đường dài	5			5	5			5	
CÁC QUI ĐỊNH CỤ THỂ									
(9) Số lần cất hạ cánh đơn đến điểm dừng hoàn toàn {với mỗi lần hạ cánh liên quan đến chuyến bay theo phương thức vòng lượn} tại sân bay với đài kiểm soát đang hoạt động	5			5	5			5	

BẢNG 1 – 7.160 **KINH NGHIỆM CỤ THỂ**	**AS**	**T R**	**TG**	**RH**	**RG**	**G**	**TA**	**LA**	**FB**
(10) Bay đơn đường dài (theo qui định tối thiểu là 300 dặm), trong hành trình được thực hiện với hai điểm hạ cánh khác nhau.									
(11) Kinh khí cầu tự do lấy độ cao, nếu dùng gas, đến 2000ft AGL									1
(12) Kinh khí cầu tự do lấy độ cao, nếu dùng bộ làm nóng, đến 3000 ft AGL									2
SỐ CHUYẾN BAY									
(13) Các chuyến bay huấn luyện (Khởi hành và hạ cánh)			**10**			**20**			**8**
(14) Các chuyến bay đơn			**5**			**10**			**3**
(15) Các chuyến bay huấn luyện-Chuẩn bị kiểm tra thực hành (trong vòng 60 ngày)			**3**			**3**			**1**

37. Sửa đổi, bổ sung Tiết (ii) và (iii) điểm (1) khoản (g) Điều 7.025 của Phần 7 trong Bộ QCATHK được bổ sung theo quy định tại Mục 13 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ 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 như sau:

(ii) Người lái tàu bay thực hiện khoá huấn luyện chuyển loại chéo (CCQ) đã hoàn thành nội dung kiểm tra kỹ năng nhưng chưa từng hoàn thành nội dung huấn luyện vòng kín tại sân (base training) phải huấn luyện phục hồi theo chương trình tương ứng với khoảng thời gian ngắt quãng như sau:

Thời gian ngắt quãng	**Nội dung huấn luyện**
Dưới 2 tháng	Không yêu cầu

Từ 2 tháng tới dưới 3 tháng	MND1 tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 3 tháng tới dưới 6 tháng	MND2 tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 6 tháng tới dưới 9 tháng	MND3 tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 9 tháng tới dưới 12 tháng	MND4 tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 12 tháng tới dưới 18 tháng	MND5 tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 18 tháng tới dưới 24 tháng	MND6 tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 24 tháng trở lên	Chuyển loại ban đầu quy định tại Phụ lục 5 Điều 7.120

(iii) Người lái tàu bay thực hiện khoá huấn luyện chuyển loại chéo (CCQ) đã hoàn thành nội dung kiểm tra kỹ năng và đã từng hoàn thành nội dung huấn luyện vòng kín tại sân (base training) đối với loại tàu bay trước khi thực hiện CCQ phải huấn luyện phục hồi theo chương trình tương ứng với khoảng thời gian ngắt quãng như sau:

Thời gian ngắt quãng	**Nội dung huấn luyện**
Dưới 6 tháng	Không yêu cầu
Từ 6 tháng tới dưới 9 tháng	MND1 tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 9 tháng tới dưới 12 tháng	MND2 tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 12 tháng tới dưới 18 tháng	MND3 tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 18 tháng tới dưới 24 tháng	MND4 tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 24 tháng trở lên	Chuyển loại ban đầu quy định tại Phụ lục 5 Điều 7.120

Phụ lục VIII

7. Bổ sung Chương E vào Phần 8 được ban hành theo Thông tư 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:

CHƯƠNG E: YÊU CẦU CHUNG VỀ GIÁM ĐỊNH ĐỂ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN SỨC KHOẺ

8.089 Quy định chung

(a) Người nộp đơn đề nghị giám định sức khoẻ nhân viên hàng không theo các quy định của phần này phải tuân thủ quy định về giám định về y khoa sau:

(1) Thể chất và tinh thần;

(2) Nhận thức về thị lực và màu sắc;

(3) Thính giác.

8.090 Quy định về giám định thể chất và tinh thần

(a) Người nộp đơn đề nghị giám định sức khoẻ nhân viên hàng không đối với bất kỳ nhóm sức khoẻ nào không được:

(1) Có bất kỳ di dạng do bệnh bẩm sinh hoặc bệnh mắc sau khi sinh mà không liên quan tới yếu tố di truyền, hoặc

(2) Có bất kỳ khuyết tật nào đang mắc phải, tiềm ẩn mắc phải, cấp tính hoặc mãn tính, hoặc

(3) Có bất kỳ vết tương, tổn thương hoặc di chứng do phẫu thuật, hoặc

(4) Bị ảnh hưởng bởi tác dụng hoặc tác dụng phụ khi sử dụng bất kỳ loại thuốc điều trị, chuẩn đoán hoặc phòng ngừa được kê đơn hoặc không được kê đơn mà sẽ dẫn đến tình trạng mất năng lực gây ảnh hưởng tới an toàn khai thác tàu bay hoặc khả năng thực hiện nhiệm vụ.

8.091 Yêu cầu về đánh giá thị lực

(a) Các phương pháp sử dụng để đánh giá thị lực thường sẽ dễ dẫn tới những kết quả đánh giá khác nhau. Để đạt được sự đồng nhất, các phương pháp đánh giá thị lực khi sử dụng phải đảm bảo tính tương đồng.

(b) Những quy định sau đây phải tuân thủ khi thực hiện đánh giá thị lực:

(1) Đánh giá thị lực phải được thực hiện trong môi trường có mức độ ánh sáng tương ứng với ánh sáng văn phòng thông thường (30-60 cd/m2);

(2) Thị lực phải được đo bằng các nhóm vòng Landolt hoặc các máy quang học tương tự, được đặt ở khoảng cách phù hợp với người được đo thị lực phù hợp với phương pháp đánh giá đước sử dụng.

8.092 Yêu cầu về nhận thức màu sắc

(a) Các phương pháp đánh giá khả năng phân biệt màu sắc phải đảm bảo tính tin cậy.

(b) Người nộp đơn phải chứng minh được khả năng nhân biết dễ dàng những màu sắc cần thiết để thực hiện nhiệm vụ một cách an toàn.

(c) Người nộp đơn phải được đánh giá khả năng nhận dạng chính xác một loạt các tấm giả đẳng sắc trong ánh sáng ban ngày hoặc trong ánh sáng nhân tạo có cùng nhiệt độ màu như nhiệt độ màu do đèn chiếu sáng tiêu chuẩn CIE C hoặc D65 cung cấp theo tiêu chuẩn của Uỷ ban chiếu sáng quốc tế (CIE).

(d) Người nộp đơn nhận được kết quả đánh giá đạt yêu cầu theo quy định sẽ được đánh giá là phù hợp. Người nộp đơn không đạt được kết quả thỏa đáng trong cuộc kiểm tra đó sẽ bị đánh giá là không phù hợp trừ khi có thể phân biệt dễ dàng các màu được sử dụng trong dẫn đường hàng không và xác định chính xác các đèn màu hàng không. Những người nộp đơn không đáp ứng các tiêu chí này sẽ bị đánh giá là không phù hợp ngoại trừ đối với Giấy chứng nhận sức khoẻ Nhóm 2 (class 2) với hạn chế sau: chỉ cho phép thực hiện nhiệm vụ vào ban ngày.

(e) Kính râm đeo trong khi thực hiện các quyền hạn của giấy phép hoặc năng định được cấp phải là loại kính không phân cực và có tông màu xám trung tính.

8.092 Yêu cầu kiểm tra thính giác

(a) Phải sử dụng các phương pháp kiểm tra để đảm bảo việc kiểm tra thính giác một cách đáng tin cậy.

(b) Người nộp đơn phải chứng minh khả năng nghe đủ để thực hiện các chức năng, quyền hạn trong giấy phép và năng định của mình một cách an toàn.

(c) Người nộp đơn tham gia đánh giá y tế để cấp Giấy chứng nhận sức khoẻ Nhóm 1 phải được kiểm tra bằng phép đo thính lực đơn âm ở lần đánh giá đầu tiên, không ít hơn 5 năm một lần cho đến 40 tuổi và sau đó không ít hơn hai năm một lần. Ngoài ra, có thể sử dụng các phương pháp khác mà cho kết quả tương đương.

(d) Người nộp đơn tham gia đánh giá y tế để cấp Giấy chứng nhận sức khoẻ Nhóm 3 phải được kiểm tra bằng phép đo thính lực đơn âm ở lần đánh giá đầu tiên, không ít hơn 4 năm một lần cho đến khi 40 tuổi và sau đó không ít hơn hai năm một lần. Ngoài ra, có thể sử dụng các phương pháp khác mà cho kết quả tương đương.

(e) Người nộp đơn tham gia đánh giá y tế để cấp Giấy chứng nhận sức khoẻ Nhóm 2 phải được kiểm tra bằng phép đo thính lực đơn âm ở lần đánh giá đầu tiên và sau 50 tuổi, không ít hơn hai năm một lần.

(g) Khi giám định sức khoẻ, trừ những quy định tại các khoản (c), (d), (e), khi việc đo thính lực không được thực hiện, người nộp đơn sẽ được kiểm tra trong một căn phòng yên tĩnh bằng các bài kiểm tra sử dụng giọng nói thì thầm và giọng nói bình thường.

Ghi chú 1. Số tham chiếu 0 để hiệu chuẩn máy đo thính lực đơn âm là Tiêu chuẩn thích hợp trong phiên bản hiện hành của Phương pháp kiểm tra thính lực do Tổ chức Tiêu chuẩn hóa Quốc tế (ISO) ban hành.

Ghi chú 2. Với mục đích kiểm tra thính lực theo yêu cầu, phòng yên tĩnh là phòng trong đó cường độ tiếng ồn xung quanh nhỏ hơn 35 dB(A).

Ghi chú 3. Với mục đích kiểm tra thính lực theo yêu cầu, mức âm thanh của giọng nói đàm thoại trung bình ở khoảng cách 1m tính từ điểm phát ra (môi dưới của người nói) là c. 60 dB(A) và giọng nói thì thầm c. 45dB(A). Ở khoảng cách 2 m từ loa, mức âm thanh thấp hơn 6 dB(A).

PHỤ LỤC X

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 11 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

1. Bổ sung Chương K vào Phần 11 của Thông tư 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải như sau:

"CHƯƠNG K: KHAI THÁC TRỰC THĂNG BAY CẤP CỨU Y TẾ

11.185 ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng cho các hoạt động khai thác tàu bay trực thăng liên quan đến các chuyến bay cấp cứu y tế.

11.186 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác các chuyến bay cấp cứu y tế khi được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận bay cấp cứu y tế cho Người khai thác tàu bay phù hợp với các quy định tại Chương này trong vòng 30 ngày kể từ khi nhận được hồ sơ đề nghị và sau khi kiểm tra việc tuân thủ các quy định đối với việc khai thác các chuyến bay cấp cứu y tế.

11.187 YÊU CẦU VỀ TRANG THIẾT BỊ

(a) Các trang thiết bị y tế lắp đặt trên Trực thăng phải đảm bảo tuân thủ các quy định của Bộ y tế.

(b) Việc lắp đặt các trang thiết bị y tế trên Trực thăng phải tuân thủ các quy định của nhà sản xuất tàu bay và các quy định của Bộ quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay.

11.188 YÊU CẦU VỀ TRANG THIẾT BỊ LIÊN LẠC

(a) Ngoài các quy định về trang thiết bị liên lạc đối với khai thác chuyến bay thương mại thông thường, Trực thăng phải được trang bị thiết bị liên lạc hai chiều đảm bảo khả năng liên lạc liên tục với cá nhân, tổ chức thuê dịch vụ bay cấp cứu y tế và tổ chức, cá nhân cung cấp dịch vụ cấp cứu y tế.

11.189 TIÊU CHUẨN KHAI THÁC TỐI THIỂU

(a) Trực thăng có tính năng khai thác thuộc nhóm 1 khi thực hiện các chuyến bay cấp cứu y tế phải tuân thủ tiêu chuẩn thời tiết tối thiểu theo bảng dưới đây.

Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu			
Khai thác với 02 người lái tàu bay		**Khai thác với 01 người lái tàu bay**	
Điều kiện thời tiết ban ngày			
Trần mây	Tầm nhìn	Trần mây	Tầm nhìn
Lớn hơn hoặc bằng 500ft	Theo quy định tối thiểu VFR	Lớn hơn hoặc bằng 500ft	Theo quy định tối thiểu VFR
400-499ft	1000m*	400-499ft	2000m
Khai thác với 02 người lái tàu bay		**Khai thác với 01 người lái tàu bay**	
300-399ft	2000m	300-399ft	3000m
Điều kiện thời tiết ban đêm			
Đáy mây	Tầm nhìn	Đáy mây	Tầm nhìn
1200ft	2500m	1200ft**	3000m

* Trên hành trình bay đối với chuyến bay bằng mắt, tiêu chuẩn này có thể giảm xuống 800m trong khoảng thời gian ngắn nếu đảm bảo tổ bay quan sát được địa hình, chướng ngại vật và thực hiện bay tránh với tốc độ phù hợp theo quy định tại khoản c của điều này.

** Trên hành trình bay đối với chuyến bay bằng mắt, tiêu chuẩn này có thể giảm xuống 1000ft trong khoảng thời gian ngắn.

(b) Trên hành trình bay (en-route), khi điều kiện thời tiết giảm dưới tiêu chuẩn về đáy mây (cloud base) hoặc tầm nhìn tối thiểu theo bảng tại khoản a, Trực thăng chỉ được phê chuẩn bay trong điều kiện thời tiết bay bằng mắt (VMC) phải huỷ chuyến bay hoặc quay trở lại sân bay căn cứ.

(c) Khi bay trong điều kiện thời tiết có tầm nhìn dưới 5km, tầm nhìn về phía trước không được thấp hơn khoảng cách trực thăng bay được trong 30 giây để đảm bảo có thể tránh được chướng ngại vật trên đường bay. Bảng tốc độ tham chiếu tương ứng với tầm nhìn như sau:

Tầm nhìn (m)	**Tốc độ (kt)**
800	50
1500	100
2000	120

11.190 YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG

(a) Trực thăng thuộc nhóm tính năng mức 3 không được thực hiện chuyến bay qua khu vực có địa hình bất lợi.

(b) Cất cánh và hạ cánh:

1. Chỉ trực thăng khai thác ở tính năng mức 1 mới được phép thực hiện tiếp cận chót và cất cánh để thực hiện chuyến bay đến và đi từ bệnh viện nằm trong khu vực có địa hình bất lợi khi bệnh viên đó là sân bay căn cứ.

2. Chỉ trực thăng khai thác ở tính năng mức 1 mới được phép thực hiện tiếp cận và cất cánh để thực hiện chuyến bay đến và đi từ bệnh viện nằm trong khu vực có địa hình bất lợi nhưng không phải là sân bay căn cứ.

3. Chỉ có trực thăng khai thác ở tính năng mức 2 mới được phép thực hiện chuyến bay cấp cứu y tế từ địa điểm nằm trong khu vực có địa hình bất lợi.

4. Chuyến bay cấp cứu y tế phải khai thác tại các địa điểm nằm trong khu vực đủ lớn để không bị ảnh hưởng bởi chướng ngại vật. Khi khai thác ban đêm, các địa điểm này phải được chiếu sáng để đảm bảo quan sát toàn bộ địa điểm và toàn bộ các chướng ngại vật tại địa điểm đó.

11.190 YÊU CẦU ĐỐI VỚI TỔ BAY

(a) Lựa chọn: Người khai thác tàu bay phải xây dựng các tiêu chuẩn lựa chọn thành viên tổ bay để thực hiện các chuyến bay cấp cứu y tế, trong đó phải ưu tiên sử dụng những Người lái tàu bay đã có kinh nghiệm khai thác các chuyến bay cấp cứu y tế.

(b) Kinh nghiệm: Kinh nghiệm tối thiểu đối với Người chỉ huy tàu bay thực hiện chuyến bay cấp cứu y tế phải có tổng giờ bay không nhỏ hơn:

(1) 1000 giờ bay với chức năng PIC của tàu bay trong đó có 500 giờ với chức năng PIC đối với trực thăng hoặc 1000 giờ với chức năng lái phụ thực hiện các chuyến bay cấp cứu y tế, trong đó có 500 giờ là PIC bay dưới sự giám sát và 100 giờ với chức năng là PIC đối với trực thăng;

(2) 500 giờ kinh nghiệm khai thác trực thăng, tích luỹ trong môi trường khai thác tương tự như môi trường dự định khai thác;

(3) Đối với Người lái thực hiện các chuyến bay cấp cứu y tế ban đêm, phải có tối thiểu 20 giờ bay trong điều kiện VMC ban đêm với chức năng PIC.

(c) Huấn luyện: Hoàn thành toàn bộ các quy định về huấn luyện đối với quy trình bay cấp cứu y tế trong hệ thống tài liệu khai thác.

(d) Năng lực hiện tại: Tất cả người lái tàu bay thực hiện các chuyến bay cấp cứu y tế phải hoàn thành tối thiểu 30 phút bay bằng thiết bị trên trực thăng hoặc trong Buồng lái mô phỏng tròng vòng 06 tháng.

(e) Thành phần tổ bay:

(1) Chuyến bay ngày: Tối thiểu 01 người lái và 01 thành viên kỹ thuật cấp cứu y tế:

(i) Có thể giảm xuống 01 người lái tàu bay khi:

(A) Tại địa điểm khai thác chuyến bay cấp cứu y tế, Người chỉ huy tàu bay được yêu cầu để tìm các hỗ trợ y tế bổ sung. Trong trường hợp này, thành viên kỹ thuật cấp cứu y tế có thể hỗ trợ người bệnh trong khi Người chỉ huy tàu bay; hoặc

(B) Sau khi tới địa điểm để chở bệnh nhân và nhận thấy cần phải lắp cáng, thành viên kỹ thuật cấp cứu y tế không thể ngồi tại vị trí ghế phía trước do ảnh hưởng bởi cáng vừa lắp; hoặc

(C) Bệnh nhân yêu cầu sự hỗ trợ của thành viên kỹ thuật cấp cứu y tế trên chuyến bay.

(ii) Trong các trường hợp quy định tại Tiết (i), các quy định về tiêu chuẩn khai thác tối thiểu quy định tại Khoản a Điều 11.189 không được áp dụng và phải áp dụng các tiêu chuẩn khai thác tối thiểu yêu cầu của không phận.

(iii) Chỉ đối với trường hợp (i)(A), cơ trưởng chuyến bay có thể hạ cánh mà không cần sự hỗ trợ của thành viên kỹ thuật như khi người này đang ngồi ở ghế phía trước.

(2) Chuyến bay đêm: Thành phần tổ bay tối thiểu đối với chuyến bay đêm phải tuân thủ:

(i) Hai người lái tàu bay; hoặc

(ii) Một người lái tàu bay và một thành viên kỹ thuật cấp cứu y tế trong khu vực địa lý xác định bởi Người khai thác tàu bay trong hệ thống tài liệu khai thác, trong đó tập trung vào các quy định sau:

(A) Có đủ đia tiêu;
(B) Hệ thống theo dõi chuyến bay đối với toàn bộ chuyến bay cấp cứu y tế;
(C) Độ tin cậy của thiết bị dự báo thời tiết;
(D) Danh mục tối thiểu đối với chuyến bay cấp cứu y tế;
(E) Tính liên tục của thành viên tổ bay;
(F) Các yêu cầu tối thiểu về năng lực trình độ, các quy định về huấn luyện ban đầu và huấn luyện định kỳ;
(G) Quy trình khai thác, trong đó bao gồm quy trình phối hợp tổ bay;
(H) Tiêu chuẩn thời tiết tối thiểu;
(I) Các yếu tố bổ sung cần xem xét do các điều kiện đặc trưng của khu vực.

(g) Huấn luyện và kiểm tra tổ bay:

(1) Huấn luyện và kiểm tra tổ bay phải được thực hiện tuân thủ chương trình huấn luyện được phê chuẩn bởi Cục HKVN trong hệ thống tài liệu khai thác;

(2) Thành viên tổ bay:

(i) Chương trình huán luyện thành viên tổ bay phải: Nâng cao kiến thức về môi trường làm việc và các trang thiết bị của chuyến bay cấp cứu y tế; nâng cao khả năng phối hợp của tổ bay và bao gồm việc đo lường giảm thiểu các rủi ro liên quan tới chuyến bay trong điều kiện tầm nhìn thấp, lựa chọn địa điểm khai thác các chuyến bay cấp cứu y tế và phương thức tiếp cận và cất cánh.

(ii) Các đo lường theo quy định tại Tiết (i) phải được đánh giá trong khi:

(A) Thực hiện kiểm tra trong điều kiện bay ban ngày VMC hoặc kiểm tra trong điều kiện bay ban đêm VMC khi thực hiện các chuyến bay cấp cứu ban đêm bởi Người khai thác tàu bay; và
(B) Kiểm tra trên chuyến bay khai thác (line check).

11.191 HƯỚNG DẪN BỆNH NHÂN VÀ NGƯỜI ĐI CÙNG

(a) Bệnh nhân: Trước khi thực hiện các chuyến bay cấp cứu y tế, Bệnh nhân phải được hướng dẫn để đảm bảo làm quen với môi trường và trang thiết bị của chuyến bay cấp cứu y tế, có thể khai thác trang thiết bị y tế và trang thiết bị khẩn nguy và có thể thực hiện các quy trình ra vào trong các trường hợp khẩn cấp và bình thường. Các hướng dẫn này chỉ có thể thực hiện nếu tình trạng sức khoẻ bệnh nhân cho phép thực hiện.

(b) Người cung cấp dịch vụ cấp cứu y tế dưới mặt đất: Người khai thác tàu bay phải hướng dẫn cho Người cung cấp dịch vụ cấp cứu y tế dưới mặt đất để đảm bảo làm quen với môi trường và trang thiết bị của chuyến bay cấp cứu y tế và các rủi ro có thể xảy ra đối với Người cung cấp dịch vụ cấu cứu y tế dưới mặt đất.

11.192 HỆ THỐNG TÀI LIỆU

(a) Người khai thác phải đảm bảo rằng, các rủi ro trong môi trường các chuyến bay cấp cứu y tế phải được giảm thiểu thông qua các quy trình cụ thể trong hệ thống tài liệu khai thác bao gồm: lựa chọn, thành phần và huấn luyện tổ bay; cấp độ của các trang thiết bị và quy định về cho phép thực hiện chuyến bay; các quy trình khai thác và tiêu chuẩn tối thiểu; qua đó các yếu tố bất thường được giảm thiểu;

(b) Các nội dung liên quan trong hệ thống tài liệu khai thác phải được cung cấp cho các tổ chức, các nhân liên quan tới chuyến bay cấp cứu y tế.

11.192 QUY ĐỊNH VỀ NHIÊN LIỆU

(a) Khi các chuyến bay cấp cứu y tế được thực hiện trong điều kiện thời tiết VFR trong khu vực địa lý được xác định, việc lập kế hoạch nhiên liệu phải đảm bảo lượng nhiên liệu dự phòng cuối cùng (final reservie fuel) phải đảm bảo:

(1) Tối thiểu 30 phút bay trong điều kiện bay bằng; hoặc

(2) Khi hoạt động trong khu vực có địa điểm hạ cánh dự phòng và có thể hạ cánh liên tục, tối thiểu 20 phút bay với tốc độ bay bằng.

11.193 NẠP NHIÊN LIỆU KHI HÀNH KHÁCH ĐANG LÊN, XUỐNG TRỰC THĂNG

Khi Người chỉ huy tàu bay thấy bắt buộc phải nạp nhiên liệu khi hành khách đang lên hoặc xuống trực thăng, việc nạp dàu có thể thực hiện hoặc khi cánh quạt dừng quay hoặc cánh quạt đang quay và tuân thủ các quy định sau:

(a) Cửa bên phía đang nạp nhiêu liệu phải được đóng;
(b) Cửa bên phía không nạp nhiên liệu phải mở trong điều kiện thời tiết cho phép;
(c) Thiết bị chữa cháy luôn sẵn sàng tại vị trí để có thể có mặt ngay lập tức trong trường hợp có cháy;
(d) Các nhân viên hỗ trợ phải luân sẵn sàng để có mặt ngay lập tức để di chuyển người bệnh trong trường hợp có cháy.

2. Bổ sung Chương L vào Phần 11 của Thông tư 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải như sau như sau:

"CHƯƠNG L: KHAI THÁC TRỰC THĂNG NGOÀI KHƠI

11.195 QUY ĐỊNH CHUNG

a) Chương này áp dụng cho Người khai thác tàu bay thương mại (AOC) và không thương mại khai thác trực thăng.

11.196 PHÊ CHUẨN KHAI THÁC TRỰC THĂNG NGOÀI KHƠI

a) Người khai thác tàu bay phải làm đơn đề nghị và chứng minh tuân thủ các quy định của Phần này với Cục HKVN đối với loại hình khai thác trực thăng ngoài khơi.

b) Người khai thác tàu bay chỉ được phép khai thác trực thăng ngoài khơi khi tuân thủ các quy định tại Chương này và năng định khai thác do Cục HKVN cấp.

11.197 QUY TRÌNH KHAI THÁC

(a) Người khai thác phải giảm thiểu và giảm thiểu rủi ro và các mối nguy hiểm cụ thể như một phần của quá trình quản lý an toàn đối với các hoạt động ngoài khơi của trực thăng. Người khai thác phải chỉ rõ trong các tai liệu khai thác các quy trình, quy định sau:

(1) Việc lựa chọn, thành phần và huấn luyện cho tổ bay;

(2) Nhiệm vụ và trách nhiệm của tổ bay và những người có liên quan khác;

(3) Các thiết bị theo quy định và các tiêu chuẩn đưa tàu bay vào khai thác; và

(4) Quy trình khai thác và các tiêu chuẩn tối thiểu, trong đó các hoạt khai thác thông thường và các hoạt động khai thác gần như bất thường mô tả cụ thể và được giảm thiểu.

(b) Người khai thác phải đảm bảo rằng:

(1) Kế hoạch bay hoạt động được chuẩn bị trước mỗi chuyến bay;

(2) Bản hướng dẫn an toàn cho hành khách phải bao gồm tất cả các thông tin cụ thể liên quan đối với chuyến bay khai thác trực thăng ngoài khơi và phải cung cấp cho hành khách trước khi lên trực thăng;

(3) Mỗi thành viên tổ bay phải mặc một bộ quần áo sinh tồn đã được phê duyệt:

(i) Khi thông tin dự báo thời tiết cung cấp cho người chỉ huy tàu bay cho thấy rằng nhiệt độ nước biển sẽ thấp hơn 10 ° C trong chuyến bay; hoặc

(ii) Khi thời gian cứu hộ ước tính vượt quá thời gian sống sót được tính toán; hoặc

(iii) Khi chuyến bay dự kiến sẽ thực hiện vào ban đêm trong môi trường khai thác bất lợi;

(4) Đường bay phải tuân thủ kế hoạch bay do ATS cung cấp;

(5) Phi công sử hệ thống điều khiển bay tự động dụng một cách tối ưu trong toàn bộ chuyến bay;

(6) Quỹ đạo tiếp cập phải được xây dựng, trong đó bao gồm các thông số tiếp cận ổn định và các hành động khắc phục khi xảy ra tiếp cận không ổn định;

(7) Đối với hoạt động khai thác tổ bay nhiều thành viên, quy trình khai thác phải được cung cấp cho tổ bay để thực hiện giám sát các chuyến bay ngoài khơi bay bằng thiết bị, đặc biệt trong lúc tiếp cận và cất cánh, đảm bảo rằng quỹ đạo bay an toàn được duy trì;

(8) Tổ bay có hành động ngay lập tức và thích hợp khi kích hoạt cảnh báo độ cao;

(9) Các quy trình được đưa ra để yêu cầu các hệ thống tuyển nổi khẩn cấp được trang bị vũ khí, khi an toàn để làm như vậy, cho tất cả các điểm đến và đi trên mặt nước; và

(10) Các hoạt động được tiến hành phù hợp với bất kỳ hạn chế nào đối với các tuyến đường hoặc các khu vực hoạt động được chỉ định bởi cơ quan có thẩm quyền hoặc cơ quan thích hợp chịu trách nhiệm về vùng trời.

11.198 SỬ DỤNG VỊ TRÍ NGOÀI KHƠI

Người khai thác chỉ được sử dụng vị trí ngoài khơi có thông số phù hợp với kích thước và trọng lượng của trực thăng khai thác.”

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

3. Bổ sung Phụ lục 2 Điều 14.080 vào 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 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:

"PHỤ LỤC 2. KIỂM TRA KỸ NĂNG ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG MỘT HOẶC NHIỀU NGƯỜI LÁI

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

2.3	Cất cánh ở khối lượng cất cánh tối đa (khối lượng cất cánh tối đa thực tế hoặc mô phỏng)	
2.4	Cất cánh với lỗi động cơ mô phỏng ngay trước khi đạt TDP hoặc DPATO	M
2.4.1	Cất cánh với lỗi động cơ mô phỏng ngay sau khi đạt TDP hoặc DPATO	M
2.5	Bay vòng lấy độ cao và bay vòng giảm độ cao theo các hướng được chỉ định	M
2.5.1	Bay vòng với 30° nghiêng, 180° đến 360° về trái và phải, bằng tham chiếu duy nhất là thiết bị	M
2.6	Giảm độ cao bằng tự quay	M
2.6.1	Đối với máy bay trực thăng một động cơ (SEH) hạ cánh bằng tự quay hoặc đối với máy bay trực thăng nhiều động cơ (MEH) khởi động lại động cơ	M
2.7	Hạ cánh, các hồ sơ bay khác nhau	M
2.7.1	Bay lại hoặc hạ cánh sau lỗi động cơ mô phỏng trước LDP hoặc DPBL	M
2.7.2	Hạ cánh sau lỗi động cơ mô phỏng sau LDP hoặc DPBL	M
Phần 3 – Hoạt động bình thường và bất thường của các hệ thống và quy trình sau		
(Tối thiểu ba mục bắt buộc sẽ được chọn từ phần này)		
3.1	Động cơ	
3.2	Điều hòa không khí (sưởi ấm, thông gió)	
3.3	Hệ thống Động áp	
3.4	Hệ thống Nhiên liệu	

3.5	Hệ thống Điện	
3.6	Hệ thống Thuỷ lực	
3.7	Hệ thống điều khiển và tinh chỉnh	
3.8	Hệ thống chống đóng băng và làm tan băng	
3.9	Hệ thống lái tự động/ Hệ thống định hướng bay	
3.10	Thiết bị tăng cường ổn định	
3.11	Radar thời tiết, máy đo độ cao, máy hỏi đáp	
3.12	Hệ thống định vị khu vực	
3.13	Hệ thống càng	
3.14	APU	
3.15	Hệ thống liên lạc, thiết bị dẫn đường, thiết bị bay và FMS	
Phần 4 – Quy trình bất thường và khẩn cấp		
(Tối thiểu ba mục bắt buộc sẽ được chọn từ phần này)		
4.1	Diễn tập phòng cháy chữa cháy (bao gồm sơ tán nếu có)	
4.2	Kiểm soát và loại bỏ khói	
4.3	Lỗi hỏng động cơ, tắt máy và khởi động lại ở độ cao an toàn	
4.4	Đổ nhiên liệu (mô phỏng)	

4.5	Lỗi điều khiển cánh quạt đuôi (nếu có)	
4.5.1	Mất cánh quạt đuôi (nếu có)	
4.6	Mất năng lực của thành viên phi hành đoàn – chỉ MPH	
4.7	Trục trặc đường truyền	
4.8	Các quy trình khẩn cấp khác như được nêu trong hướng dẫn chuyến bay thích hợp	
Phần 5 – Quy trình bay bằng thiết bị (được thực hiện trong IMC hoặc IMC mô phỏng)		
5.1	Cất cánh bằng thiết bị: cần phải chuyển sang chuyến bay bằng thiết bị càng sớm càng tốt sau khi lên máy bay	
5.1.1	Mô phỏng lỗi hỏng động cơ trong khi khởi hành	M*
5.2	Tuân thủ các tuyến khởi hành và đến và hướng dẫn ATC	M*
5.3	Quy trình bay vòng chờ	
5.4	Hoạt động 3D đến DH/A là 200 ft (60 m) hoặc đến mức tối thiểu cao hơn nếu quy trình tiếp cận yêu cầu	
5.4.1	Bay tay, không có Hệ thống định hướng bay. Lưu ý: Theo AFM, các phương thức tiếp cận RNP có thể yêu cầu sử dụng chế độ lái tự động hoặc Hệ thống định hướng bay. Quy trình bay taysẽ được chọn có tính đến các giới hạn đó (ví dụ: chọn ILS cho 5.4.1 trong trường hợp giới hạn AFM như vậy).	M*
5.4.2	Bay tay, có Hệ thống định hướng bay.	M*
5.4.3	Với chế độ lái tự động kết hợp	

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

Ghi chú:

M là bắt buộc

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