**PHỤ LỤC 1. DỰ THẢO THÔNG TƯ SỬA ĐỔI, BỔ SUNG MỘT SỐ ĐIỀU CỦA BỘ QUY CHẾ ATHK LĨNH VỰC TÀU BAY VÀ KHAI THÁC TÀU BAY**

*(Kèm theo tờ trình số /CHK-TCATB ngày tháng 02 năm 2024)*

**DỰ THẢO**

|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI-------** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAMĐộc lập - Tự do - Hạnh phúc ---------------** |
| Số: /2024/TT-BGTVT | *Hà Nội, ngày tháng năm 2024* |

**THÔNG TƯ**

THÔNG TƯ SỬA ĐỔI, BỔ SUNG MỘT SỐ ĐIỀU CỦA BỘ 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 CỦA BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI VÀ CÁC THÔNG TƯ SỬA ĐỔI, BỔ SUNG THÔNG TƯ SỐ 01/2011/TT-BGTVT NGÀY 27/01/2011

*Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 6 năm 2006 và Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 21 tháng 11 năm 2014;*

*- Nghị định số 56/2023/NĐ-CP ngày 24/8/2023 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;*

*- Căn cứ Nghị định số 66/2015/NĐ-CP ngày 12 tháng 8 năm 2015 của Chính phủ quy định về nhà chức trách hàng không;*

*Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ vận tải và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam;*

*Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay.*

**Điều 1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay (sau đây viết tắt là Bộ QCATHK) như sau:**

 *1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 1 Bộ QCATHK tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.*

*2. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 2 Bộ QCATHK tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.*

*3. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 3 Bộ QCATHK tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này.*

*4. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ QCATHK tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này.*

*5. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ QCATHK tại Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư này.*

*6. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ QCATHK tại Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư này.*

*7. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ QCATHK tại Phụ lục VI ban hành kèm theo Thông tư này.*

 *8. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ QCATHK tại Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư này.*

 *9. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 Bộ QCATHK tại Phụ lục VIII ban hành kèm theo Thông tư này.*

 *10. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ QCATHK tại Phụ lục IX ban hành kèm theo Thông tư này.*

*11. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 11 Bộ QCATHK tại Phụ lục X ban hành kèm theo Thông tư này.*

*12. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ QCATHK tại Phụ lục XI ban hành kèm theo Thông tư này.*

*13. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ QCATHK tại Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư này.*

*14. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ QCATHK tại Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư này.*

*15. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 20 Bộ QCATHK tại Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư này.*

**Điều 2. Hiệu lực thi hành**

Thông tư có hiệu lực thi hành kể từ ngày tháng năm 2024.

**Điều 3. Tổ chức thực hiện**

Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***- Như Điều 3;- Văn phòng Chính phủ;- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;- UBND tỉnh, thành phố trực thuộc TW;- Cục Kiểm tra văn bản quy phạm pháp luật (Bộ Tư pháp);- Các Tổng công ty: Quản lý bay Việt Nam; Cảng hàng không Việt Nam -CTCP; Hàng không Việt Nam -CTCP;- Các CTCPHK: VietJet, Jetstar Pacific, Hải Âu;- Công ty Bay dịch vụ hàng không (VASCO);- Công ty Bay trực thăng miền Nam (VNHS);- Công ty Bay trực thăng miền Bắc (VNHN);- Công ty TNHH sửa chữa máy bay (VAECO);- Công ty Cổ phần dịch vụ Kỹ thuật trực thăng (HELITECHCO);- Công ty Bảo dưỡng máy bay Cảng HKMN (SAAM);- Công ty Dịch vụ kỹ thuật Hàng không (AESC);- Công ty TNHH Kỹ thuật công nghệ hàng không Việt Nam Singapore (VSTEA);- Công ty Cổ phần HK lưỡng dụng Ngôi sao Việt (Vietstar);- Công ty Dịch vụ mặt đất sân bay Việt Nam (VIAGS);- Công ty Cổ phần Phục vụ mặt đất Sài Gòn (SAGS);- Công ty Hành tinh xanh;- Công báo;- Cổng thông tin điện tử Chính phủ;- Cổng thông tin điện tử Bộ GTVT;- Báo Giao thông;- Lưu: VT, AT. | **KT. BỘ TRƯỞNGTHỨ TRƯỞNG**  |

**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**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số /2024/TT-BGTVT ngày tháng năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

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 như sau:**

**(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.

**(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.

**(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.

**(89)** **Dữ liệu được phê chuẩn:** Là các thông tin kỹ thuật được phê chuẩn hoặc công nhận bởi:

 (i) Cục HKVN;

 (ii) Quốc gia thiết kế;

 (iii) Tổ chức thiết kế của Người giữ Giấy chứng nhận loại;

**(102) Đại diện được ủy quyền:** Là người được chỉ định bởi một Quốc gia dựa trên trình độ của người đó với mục đích tham gia vào một cuộc điều tra tai nạn tàu bay được thực hiện bởi Quốc gia khác. Đại diện được ủy quyền thông thường đến từ Cơ quan điều tra tai nạn của Quốc gia.

**(103) Điều kiện hoạt động được tính trước:** Gồm các điều kiện được nhận biết từ các trải nghiệm hoặc có thể dự đoán một cách hợp lý sẽ xảy ra trong thọ mệnh khai thác của tàu bay có tính đến hoạt động khai thác mà tàu bay được coi là đủ điều kiện, các điều kiện được cân nhắc liên quan đến trạng thái khí tượng của khí quyển, cấu hình của khu vực địa hình, chức năng hoạt động của tàu bay, hiệu suất làm việc của nhân viên và tất cả các yếu tố liên quan đến an toàn. Điều kiện hoạt động được tính trước không bao gồm:

 (i) Những trường hợp có thể tránh được một các hiệu quả bằng các quy trình khai thác;

 (ii) Những trường hợp xảy ra không thường xuyên đến mức việc yêu cầu đáp ứng các Tiêu chuẩn ở những trường hợp này sẽ mang lại mức độ đủ điều kiện bay cao hơn mức kinh nghiệm cho thấy là cần thiết và thực tế.

**(108) Độ cao khí áp. Là** áp suất khí quyển được thể hiện dưới dạng độ cao so với khí áp tiêu chuẩn.

 **(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.

**(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.

**(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.

 **(329) 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.

**(352) 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, trong trường hợp máy bay có người lái, 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.

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:**

**(532) Công việc trên không:** Là việc khai thác tàu bay thực hiện cho các công việc/dịch vụ chuyên biệt như: nông nghiệp, xây dựng, quay phim, chụp ảnh, khảo sát, quan sát và tuần tra, tìm kiếm cứu nạn,cứu hộ, quảng cáo và các công việc chuyên biệt khác.

**(533) 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.

**(534) 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

 **(535) 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).

**(536) 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.

**(537) 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

**(538) 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

**(539) 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.

**(540) 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: *M0 = 28,964 420 x 10–3 kg mol–1*

- Áp suất khí quyển ở mực nước biển: *P0 = 1 013,250 hPa*

- Nhiệt độ mực nước biển: t0 = 15°C T0 = 288,15 K

- Mật độ khí quyển ở mực nước biển: ρ0 = 1,225 0 kg m–3

- Nhiệt độ của điểm băng: Ti = 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 |

**(541) 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

**(542) 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.

**(543) 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.

**(544) 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.

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

**(546) 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.

 **(547) 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.

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

 **(549) 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.

**(550) 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.

**(551) 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.

**(552) 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.

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

**(554) 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.

**(555) 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.

**(556) 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.

**(557) 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.

**(558) 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.

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

**(560) 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.

**(561) 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.

**(562) Tàu bay điều khiển từ xa:** Là loại tàu bay không người lái được điều khiển từ trạm điều khiển từ xa

**(563) 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.

**(564) 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.

1. **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.**
2. **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 phép được công nhận tự 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.”

1. **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.”

1. **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 các thông tin an ninh hàng không nhạy cảm không được truyền tải khi ban hành, phát hành, cung cấp thông tin đủ điều kiện bay liên tục.;"

c) Cục HKVN phải đảm bảo các thông tin an ninh hàng không nhạy cảm được truyền tải an toàn đến cơ quan có thẩm quyền ở Quốc gia thiết kế theo cách thức tại Phụ ước 17.”

1. **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) Hoàn thành đào tạo, huấn luyện 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.”

1. **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 LĨNH VỰC TÀU BAY VÀ 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 bao gồm các nội dung chính sau:

(1) 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).

(2) 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.

 



1. **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. **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**

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 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 cấp miễn trừ đối với việc tuân thủ một điều khoản cụ thể của Bộ quy chế an toàn hàng không lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay.

b. Đối tượng được cấp miễn trừ theo chương này được áp dụng cho tổ chức, cá nhân liên quan đến khai thác, bảo dưỡng, huấn luyện và hoạt động đảm bảo an toàn hàng không.

c. Cục HKVN cấp miễn trừ theo chương này theo đề nghị cấp miễn trừ từ tổ chức, cá nhân.

1.105. XỬ LÝ HỒ SƠ VÀ PHÊ CHUẨN CẤP MIỄN TRỪ.

a. Người đề nghị cấp nhân nhượng phải nộp đơn đề nghị và hồ sơ đi kèm theo quy định tại Chương này trong thời gian tối thiều 30 ngày trước ngày dự kiến áp dụng miễn trừ.

b. 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. Sau khi tiếp nhận đầy đủ hồ sơ đánh giá xin miễn trừ, Cục HKVN phải:

1. Tiến hành đánh giá kỹ thuật về tính khả thi của đề xuất bao gồm các đánh giá rủi ro an toàn;

2. Thực hiện kiểm tra, thử nghiệm hoặc kiểm chứng nếu cần thiết.

3. Xem xét đảm bảo các biện pháp đảm bảo an toàn tương đương trong trường hợp áp dụng miễn trừ.

4. Đưa ra quyết định phê chuẩn miễn trừ hoặc không phê chuẩn đề xuất cấp miễn trừ và thông báo cho người đề nghị.”

1. **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**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số /2024/TT-BGTVT ngày tháng năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**1. Sửa đổi Điều 2.001 tại Phần 2 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lính 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.

**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**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số /2024/TT-BGTVT ngày tháng năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

 **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."

 **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**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số /2024/TT-BGTVT ngày tháng năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

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;

(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."

**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

**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, Tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế loại, Tổ chức bảo dưỡng 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. 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 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); chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay phải 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 về những thông tin về hỏng hóc, trục trặc, khiếm khuyết và những sự cố có thể ảnh hưởng đến khả phi liên tục của tàu bay.”

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**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số /2024/TT-BGTVT ngày tháng năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**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;”

**2. Bổ sung Khoản e Điều 5.113 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:**

 "5.113 TỔNG QUÁT

e) 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.”

**3. Sửa đổi Khoản a 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

a) Người thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, đại tu, tân tạo (rebuild), hoặc cải tiến tàu bay/thiết bị tàu bay, phải lập hồ sơ bảo dưỡng của tàu bay/thiết bị đó, bao gồm:

(1) ...”

**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**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số /2024/TT-BGTVT ngày tháng năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**1. 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.”

**2. 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”.

**3. 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.”

**4. 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 Mục 3.3.5.1 Phụ ước 11 của ICAO; 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.”

**5. Sửa đổi, bổ sung điểm 1 và 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:**

“1) Với tàu bay động cơ tuốc-bin có tải trong cất cánh tối đa lớn hơn 5700 kg hoặc được phê chuẩn chuyên trở nhiều hơn 9 khách. Hệ thống này phải bao gồm tối thiểu các thông số theo quy định tại điểm (1) và (3) khoản (d) Điều này.

3) Với 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 hành khách và được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ ngày 01/01/2026. Hệ thống này phải bao gồm tối thiểu các thông số theo quy định tại điểm (1) và (3) khoản (d) Điều này”

**6. 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

a. 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).

**7. Sửa đổi điểm 3 khoản a và 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)

(3) 25 giờ hoạt động đối với tất cả máy bay có trọng tải cất cánh tối đa trên 27000 kg được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ ngày 01/01/2022

(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."

**8. 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:**

“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”.

**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 người; mặt nạ ô-xy sử dụng theo yêu cầu tối thiểu quy định ở Phụ lục 1 Điều 6.167 Bộ QCATHK.”

**10. 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.”

**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.

**12. Bổ sung khoản m, n Điều 6.090 quy định tại Mục 8 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:**

 " m. Nhà sản xuất hệ thống ghi thông tin chuyến bay phải cung cấp cho cơ quan chứng nhận phù hợp các thông tin sau về hệ thống ghi chuyến bay:

 1) Hướng dẫn vận hành của nhà sản xuất, các giới hạn của thiết bị và quy trình lắp đặt;

 2) Nguồn gốc hoặc nguồn tham số và các phương trình liên quan đến số đếm với đơn vị đo lường; và

 3) Báo cáo thử nghiệm của nhà sản xuất; và

4) Thông tin chi tiết để đảm bảo khả năng sử dụng liên tục của hệ thống ghi dữ liệu chuyến bay.

n. Người có phê chuẩn đủ điều kiện bay cho thiết kế lắp đặt hệ thống ghi dữ liệu chuyến bay phải cung cấp thông tin liên tục về khả năng bay có liên quan cho người khai thác máy bay được nhằm đưa vào chương trình bảo dưỡng liên tục đủ điều kiện bay. Thông tin về đủ điều kiện bay liên tục này phải bao gồm chi tiết tất cả các công việc cần thiết để đảm bảo khả năng hoạt động liên tục của hệ thống ghi dữ liệu chuyến bay."

**13. Sửa đổi, bổ sung khoản b vào Điều 6.092 Bộ 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. Hiệu chuẩn hệ thống FDR:

1) Đối với những thông số có cảm biến chỉ dành riêng cho FDR và ​​không được kiểm tra bằng các phương tiện khác, việc hiệu chỉnh lại phải được thực hiện trong khoảng thời gian được xác định dựa trên thông tin đủ điều kiện bay liên tục cho hệ thống FDR. Trong trường hợp không có thông tin như vậy, việc hiệu chuẩn lại phải được thực hiện ít nhất 5 năm một lần. Việc hiệu chuẩn lại sẽ xác định bất kỳ sự khác biệt nào trong quy trình chuyển đổi kỹ thuật đối với các thông số bắt buộc và để đảm bảo rằng các thông số đó được ghi lại trong dung sai hiệu chuẩn; và

2) Khi các thông số về độ cao và tốc độ bay được cung cấp bởi các cảm biến dành riêng cho hệ thống FDR, phải thực hiện hiệu chỉnh lại trong khoảng thời gian được xác định bởi thông tin đủ điều kiện bay liên tục cho hệ thống FDR. Trong trường hợp không có thông tin như vậy, việc hiệu chuẩn lại phải được thực hiện ít nhất hai năm một lần."

**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**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số /2024/TT-BGTVT ngày tháng năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

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.

1. **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.

1. **Bổ sung khoản (g), (h) vào 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.”

1. **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.”

1. **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.

1. **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 thiểu 02 người lái;

(2) Trực thăng;

(3) Máy bay lắp động cơ tuốc-bin;

(4) Bất kỳ tàu bay nào mà Cục HKVN thấy cần thiết dựa trên yêu cầu huấn luyện chuyển loại đối với tàu bay của nhà sản xuất tàu bay”

1. **Sửa đổi, bổ sung tiêu đề và nội dung Điều 7.043 quy định tại Mục 2 Phụ lục 7 của Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT như sau:**

“7.043 CẤP NĂNG ĐỊNH CHO NHÂN VIÊN SỬA CHỮA CHUYÊN NGÀNH HÀNG KHÔNG

(b) Cục HKVN cấp năng định sau cho nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không:

(1) Thân cánh;

(2) Động cơ;

(3) Cánh quạt;

(4) Điện điện tử;

(5) Thiết bị (Đồng hồ);

(6) Máy tính;

(7) Thiết bị phụ;

(8) Dịch vụ đặc biệt;

(9) Lắp ráp tàu bay thử nghiệm.”

1. **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:

(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.

1. **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;

(iv) Huấn luyện ngăn ngừa tình trạng bất thường 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. Đối với năng định loại quy định tại điểm (1) khoản (a) Điều 7.025: Phải chứng minh được kiến thức và kỹ năng để đảm bảo khai thác an toàn loại tàu bay đề nghị cấp năng định, tương ứng với vai trò là người chỉ huy tàu bay (pilot-in-command) hoặc cơ phó (co-pilot). Đối với năng định loại quy định tại các điểm (2), (3), (4) khoản (a) Điều 7.025: Phải chứng minh được kiến thức và kỹ năng để đảm bảo khai thác an toàn loại tàu bay đề nghị cấp năng định, tương ứng với các yêu cầu về cấp phép và chức năng lái tàu bay của người làm đơn.

4. Đối với giấy phép người lái tàu bay vận tải hàng không, phải chứng minh được kiến thức 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.

1. **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.

1. **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.

1. **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.”

1. **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. **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.**
3. **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.**
4. **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).”

1. **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 năng định SFI.”

1. **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 TÍCH HỢP ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY THƯƠNG MẠI VÀ BAY BẰNG THIẾT BỊ (CPL/IR)”

1. **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.

1. **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.**
2. **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.”

1. **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”.

1. **Bãi bỏ điểm 1 và 2 khoản g 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.**
2. **Bãi bỏ Điều 7.425 được ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016 ngày 31/03/2016.**
3. **Bãi bỏ Điều 7.427 được ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016 ngày 31/03/2016.**
4. **Bãi bỏ Điều 7.430 được ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016 ngày 31/03/2016.**
5. **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 huớng 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 nhau. |  |  |

1. **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.**
2. **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.**
3. **Bổ sung khoản (g) vào Điều 7.110 của Phần 7 trong Bộ QCATHK được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:**

“(g) Để gia hạn năng định loại, năng định chủng loại, năng định hạng tàu bay, người làm đơn phải tuân thủ các quy định, tiêu chuẩn phù hợp về huấn luyện và kiểm tra trong Phần 7 hoặc Phần 14 của Bộ QCATHK.”

1. **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.”

1. **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.**
2. **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 |

1. **Sửa đổi điểm (4) khoản (d) của Phụ lục 1 Điều 7.110 được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Khoản b Mục 2 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019 như sau:**

“(4)Bản sao chứng chỉ đủ trình độ ngôn ngữ tiếng Anh tối thiểu mức 4theo quy định tại Phụ ước 1 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế của cơ sở đánh giá trình độ tiếng Anh cho nhân viên hàng không được Cục HKVN cấp hoặc công nhận còn hiệu lực.”

1. **Sửa đổi, bổ sung điểm (4) khoản (b) của Phụ lục 4 Điều 7.120 được bổ sung theo quy định tại khoản d Mục 6 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:**

“(4) Để gia hạn năng định loại và hạng tàu bay nhiều động cơ trong trường hợp người lái phải huấn luyện phục hồi, người lái phải tuân thủ các quy định sau:”

1. **Sửa đổi khoản (d) trong Phụ lục 1 Điều 7.327 trong Phần 7 của Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:**

“(d) Người đề nghị cấp giấy phép giáo viên hướng dẫn bay đáp ứng được các qui định này bao gồm được huấn luyện bay và trên mặt đất do giáo viên hướng dẫn được phép thực hiện và được xác nhận là người đề nghị thi đỗ kỳ kiểm tra thực hành về các lĩnh vực khai thác sau đây áp dụng đối với năng định giáo viên hướng dẫn bay.

*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.*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **BẢNG 1 – 7.237** |  |  |
| **CÔNG TÁC HUẤN LUYỆN CỤ THỂ** | **A** | **RH** |
| (1) Hướng dẫn bay cơ bản | **X** | **X** |
| (2) Hướng dẫn kỹ thuật | **X** | **X** |
| (3) Chuẩn bị trước khi bay | **X** | **X** |
| (4) Bài chuẩn bị trước khi bay về cơ động trong chuyến bay | **X** | **X** |
| (5) Sân bay và khai thác thuỷ phi cơ | **X** | **X** |
| (6) Khai thác sân bay trực thăng |  | **X** |
| (7) Khai thác bãi đỗ tầu lượn |  |  |
| (8) Phương thức bay chờ |  | **X** |
| (9) Cất cánh, hạ cánh và bay vòng lượn | **X** | **X** |
| (10) Khởi hành và hạ cánh |  |  |
| (11) Tốc độ hoạt động |  |  |
| (12) Qui tắc bay cơ bản | **X** | **X** |
| (13) Bay với tốc độ chậm | **X** | **X** |
| (14) Chòng chành và xoáy | **X** |  |
| (15) Cơ động | **X** | **X** |
|  |  |  |
| (16) Kỹ thuật bay vọt lên |  |  |
| (17) Khai thác máy bay nhiều động cơ | **X** | **X** |
| (18) Khai thác đặc biệt |  | **X** |
| (19) Tham chiếu mặt đất | **X** | **X** |
| (20) Cơ động thiết bị cơ bản | **X** | **X** |
| (21) Bay với phương thức bay bằng thiết bị | **X** | **X** |
| (22) Các huấn lệnh và các phương thúc kiểm soát không lưu  | **X** | **X** |
| (23) Bay với phương thức bay bằng thiết bị | **X** | **X** |
| (24) Sử dụng thiết bị hỗ trợ dẫn đường | **X** | **X** |
| (25) Khai thác khẩn nguy | **X** | **X** |
| (26) Phương thức sau khi bay | **X** | **X** |
| (27) Khởi hành bay bằng thiết bị | **X** | **X** |
| (28) Bay cơ bản bằng thiết bị | **X** | **X** |
| (29) Các phương thức bay hành trình và đến bằng thiết bị | **X** | **X** |
| (30) Phương thức tiếp cận bằng thiết bị | **X** | **X** |

1. **Sửa đổi, bổ sung khoản b Phụ lục 1 Điều 7.355 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:**

“b. Các môn học: Kiến thức cần thiết đối với từng môn học cơ bản cho giấy phép AMT phải căn cứ theo bảng tham chiếu dưới đây. Các môn học áp dụng cho từng năng định sẽ được đánh dấu “×”



**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**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số /2023/TT-BGTVT ngày tháng năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**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.”

**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 và phải chịu trách nhiệm về tính bảo mật, tính trung thực của các thông tin trong hồ sơ. Hồ sơ bao gồm:”

**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 việc cấp giấy chứng nhận sức khoẻ.

(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.

**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

**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.”

**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 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:
		1. Không ảnh hưởng đến an toàn khi thực hiện nhiệm vụ;
		2. Không ảnh hưởng đến an toàn khai thác tàu bay; hoặc
		3. 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.”

**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 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**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số /2024/TT-BGTVT ngày tháng năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**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.”

**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;”

**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**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số /2024/TT-BGTVT ngày tháng năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**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.

**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;

(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.

**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”

**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.”

**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) 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.”

 6. Sửa đổi, bổ sung tựa đề PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.433 LOẠI VÙNG TRỜI VÀ CÁC TIÊU CHUẨN KHÍ TƯỢNG TỐI THIỂU BAY BẰNG MẮT (VMC) được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:

 **“**PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.443 LOẠI VÙNG TRỜI VÀ CÁC TIÊU CHUẨN KHÍ TƯỢNG TỐI THIỂU BAY BẰNG MẮT (VMC)”

7. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.255 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 như sau:

**“10.255 Khoảng cách tối đa từ sân bay thích hợp cho tàu bay hai động cơ trở lên không có phê chuẩn thời gian mở rộng (EDTO)**

1. Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay hai động cơ trở lên trên đường bay có một điểm cách xa hơn từ sân bay thích hợp và trong điều kiện tiêu chuẩn không khí tĩnh, khoảng cách thích hợp cho loại tàu bay đã cho trong số các trường hợp sau:
	1. đối với tàu bay nhiều động cơ turbine có cấu hình ghế khách hoạt động tối đa (MOPSC) từ 20 ghế trở lên, quãng đường bay trong 60 phút với một động cơ không hoạt động (One-engine-Inoperative (OEI)) ở tốc độ bay bằng được xác định theo khoản (b) Điều này;
	2. đối với tàu bay nhiều động cơ turbine có cấu hình ghế khách hoạt động tối đa MOPSC từ 19 ghế trở xuống, quãng đường bay trong 120 phút hoặc, hoặc khi đáp ứng các tiêu chuẩn trong Điều 10.257, tối đa 180 phút đối với tàu bay phản lực, với một động cơ không hoạt động (OEI) ở tốc độ bay bằng được xác định theo khoản (b);
	3. đối với tàu bay động cơ cánh quạt có cấu hình ghế khách hoạt động tối đa (MOPSC) từ 9 ghế trở xuống hoặc và trọng lượng cất cánh tối đa dưới 5700 kg hoặc tàu bay động cơ piston có cấu hình ghế khách hoạt động tối đa (MOPSC) nhiều hơn 9 ghế hoặc và trọng lượng cất cánh tối đa vượt quá 5700 kg, tùy theo giá trị nào thấp hơn:
2. quãng đường bay trong 120 phút với một động cơ không hoạt động (OEI) ở tốc độ bay bằng được xác định theo khoản (b) Điều này;
3. 300 NM.
4. Người khai thác tàu bay phải xác định tốc độ để tính toán khoảng cách tối đa tới sân bay thích hợp trên từng loại hoặc biến thể tàu bay hai động cơ được khai thác, không vượt quá VMO (tốc độ khai thác tối đa) dựa trên tốc độ bay thực mà tàu bay có thể duy trì với điều kiện một động cơ không hoạt động.
5. Người khai thác tàu bay phải đưa các dữ liệu sau đây, cụ thể cho từng loại hoặc biến thể, vào tài liệu hướng dẫn khai thác:
6. tốc độ bay OEI đã xác định; và
7. khoảng cách tối đa được xác định từ một sân bay phù hợp.
8. Để được phê chuẩn theo điểm 2 khoản a, Người khai thác tàu bay phải cung cấp bằng chứng thể hiện:
9. quy trình lập kế hoạch bay và kiểm soát chuyến bay;
10. các hướng dẫn và quy trình bảo dưỡng cụ thể để đảm bảo mức độ dự kiến ​​của khả phi cũng như độ tin cậy liên tục của tàu bay trong đó chương trình bảo dưỡng tàu bay của Nhà khai thác quy định tại Phần 4 và Phần 5 Bộ QCTHK bao gồm:
11. chương trình tiêu thụ dầu của động cơ;
12. chương trình giám sát tình trạng động cơ.

8. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.257 quy định tại quy định tại Mục 10 Phụ lục VIII 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 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:

**“10.257 KHAI THÁC TÀU BAY TURBINE HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG ÁP DỤNG ETOPS/EDTO VỚI CẤU HÌNH GHẾ KHÁCH HOẠT ĐỘNG TỐI ĐA (MOPSC) TỪ 19 GHẾ TRỞ XUỐNG TRONG 120 ĐẾN 180 PHÚT TỪ SÂN BAY THÍCH HỢP**

1. Khi khai thác trong khoảng thời gian từ 120 đến 180 phút, Người khai thác tàu bay phải đưa thông tin liên quan vào tài liệu khai thác (OM) và quy trình bảo dưỡng.
2. Tàu bay phải được chứng nhận CS-25 hoặc tương đương (ví dụ FAR-25)
3. Sự cố động cơ và hành động khắc phục:
4. Người khai thác tàu bay phải báo cáo tất cả các sự cố và số giờ bay của động cơ tới nhà nắm gửi chứng chỉ (Type certificate – TC) động cơ và khung tàu bay cũng như tới cơ quan có thẩm quyền.
5. Những sự cố này phải được Người khai thác tàu bay đánh giá với sự tham vấn của nhà chức trách hàng không và tổ chức được cấp Giấy chứng nhận loại (TC) động cơ và khung tàu bay.
6. Nếu không áp dụng riêng việc đánh giá thống kê, ví dụ: trong trường hợp quy mô đội bay hoặc số giờ bay tích lũy nhỏ, các sự cố động cơ riêng lẻ cần được xem xét theo từng trường hợp.
7. Việc đánh giá hoặc thẩm định thống kê, nếu thực hiện, có thể dẫn đến phải thực hiện hành động khắc phục hoặc áp dụng các hạn chế khai thác.
8. Các sự cố động cơ có thể bao gồm việc tắt động cơ, cả trên mặt đất và trong khi bay, ngoại trừ các hoạt động huấn luyện thông thường, bao gồm cả sự cố tắt lửa, các trường hợp không đạt được mức lực đẩy dự kiến ​​hoặc khi tổ bay thực hiện hành động để giảm lực đẩy xuống dưới mức bình thường với bất kể lý do gì và việc tháo gỡ động cơ ngoài kế hoạch.
9. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo rằng tất cả các hành động khắc phục được yêu cầu bởi cơ quan có thẩm quyền đều được thực hiện.
10. Bảo dưỡng
11. Chương trình giám sát mức tiêu thụ dầu của nhà khai thác phải dựa trên khuyến nghị của nhà sản xuất động cơ, nếu có, và theo dõi xu hướng tiêu thụ dầu. Việc giám sát phải được thực hiện liên tục và có tính đến lượng dầu được bổ sung.
12. Chương trình giám sát động cơ cũng phải cung cấp chức năng giám sát tình trạng động cơ, mô tả các thông số cần giám sát, phương pháp thu thập dữ liệu và quy trình thực hiện khắc phục cũng như phải dựa trên hướng dẫn của nhà sản xuất động cơ. Việc giám sát này sẽ được sử dụng để phát hiện sự suy giảm hệ thống động cơ ở giai đoạn đầu từ đó cho phép thực hiện hành động khắc phục trước khi ảnh hưởng an toàn khai thác.
13. Huấn luyện tổ bay

Nhà khai thác phải xây dựng chương trình đào tạo cho tổ bay đối với loại hình khai thác này, ngoài các yêu cầu của Phần 14 BộQCATHK, đặc biệt nhấn mạnh vào những điều sau:

1. Quản lý nhiên liệu: xác định mức nhiên liệu cần thiết trên tàu trước khi khởi hành và giám sát lượng nhiên liệu trên tàu khi đang bay, bao gồm cả việc tính toán lượng nhiên liệu còn lại. Quy trình cần phải cung cấp cơ chế kiểm tra độc lập các chỉ số liên quan đến lượng nhiên liệu, ví dụ: dòng nhiên liệu có thể được sử dụng để tính toán lượng nhiên liệu đã đốt, so với lượng nhiên liệu còn lại đã được tính trước đó. Cần khẳng định rằng lượng nhiên liệu còn lại đủ để đáp ứng lượng nhiên liệu dự trữ cần thiết.
2. Các quy trình đối với các một hoặc nhiều sự cố trong chuyến bay có thể dẫn đến các quyết định tiếp tục bay/không tiếp tục bay và chuyển hướng - chính sách cũng như hướng dẫn hỗ trợ tổ bay trong quá trình ra quyết định chuyển hướng chuyến bay và nhấn mạnh sự cần thiết phải thường xuyên nhận thức được các tình huống thời tiết của sân bay dự bị cho phép gần nhất về mặt thời gian.
3. Dữ liệu hiệu suất OEI: quy trình drift-down và dữ liệu trần cho OEI.
4. Báo cáo khí tượng và các yêu cầu bay: báo cáo khí tượng sân bay (METAR) và dự báo sân bay cuối (TAF) và việc thu thập thông tin cập nhật về thời tiết trong chuyến bay trên các sân bay dự bị trên đường bay (ERA), sân bay dự bị đến và điểm đến. Cũng cần xem xét đến dự báo về gió, bao gồm độ chính xác của dự báo so với gió thực tế trong chuyến bay và điều kiện khí tượng dọc theo đường bay dự kiến ​​ở độ cao hành trình với OEI và trong suốt quá trình tiếp cận và hạ cánh.
5. Kiểm tra trước khi khởi hành

Cần tiến hành kiểm tra trước khi khởi hành, bổ sung cho việc kiểm tra trước chuyến bay theo yêu cầu của Phần 4, 5, 12 và 20 và được xây dựng để xác định tình trạng của các hệ thống quan trọng của tàu bay. Các thông tin giám sát trạng thái đầy đủ phải được cung cấp đầy đủ trên tất cả các hệ thống quan trọng để tổ bay tiến hành kiểm tra trước khi khởi hành. Nội dung kiểm tra trước khi khởi hành phải được mô tả trong OM. Nhà khai thác phải đảm bảo rằng các thành viên tổ bay được đào tạo đầy đủ và có đủ năng lực để tiến hành kiểm tra tàu bay trước khi khởi hành. Chương trình đào tạo bắt buộc của nhà khai thác phải bao gồm tất cả các nhiệm vụ liên quan, đặc biệt chú trọng đến việc kiểm tra mức chất lỏng cần thiết.

1. MEL

Nhà khai thác phải thiết lập trong MEL của mình thiết bị tối thiểu có thể sử dụng được cho các hoạt động khai thác không sử dụng ETOPS/EDTO từ 120 đến 180 phút. Nhà khai thác phải đảm bảo rằng MEL tính đến tất cả các mục do nhà sản xuất quy định có liên quan đến loại hoạt động này.

1. Quy tắc điều độ/kế hoạch chuyến bay

Nhà khai thác phải xây dựng các quy trình điều phối nhằm giải quyết các vấn đề sau:

1. Cung cấp nhiên liệu và dầu: để cho tàu bay thực hiện chuyến bay tầm xa, Nhà khai thác phải đảm bảo mang đủ nhiên liệu và dầu để đáp ứng các yêu cầu khai thác hiện hành cũng như bất kỳ nhiên liệu bổ sung nào có thể được xác định theo các quy định sau:
2. Tình huống nhiên liệu tới hạn: khi thiết lập lượng nhiên liệu dự trữ tới hạn, người điều phối phải xác định lượng nhiên liệu cần thiết để bay đến điểm quan trọng nhất của đường bay và thực hiện chuyển hướng sang sân bay dự bị trong trường hợp giả định có sự cố cả của động cơ và hệ thống điều áp không khí trong khoang khách. Nhà khai thác nên mang theo nhiên liệu bổ sung trong trường hợp cháy nhiên liệu khi xảy ra trường hợp xấu nhất (một động cơ so với hai động cơ đang hoạt động) nếu lượng nhiên liệu này lớn hơn lượng nhiên liệu bổ sung được tính toán phù hợp với yêu cầu về nhiên liệu trong Phần này, để:
3. bay từ điểm tới hạn đến sân bay dự bị:
	* 1. ở độ cao 10.000 ft; hoặc
		2. ở độ cao 25.000 ft hoặc trần động cơ đơn, tùy theo mức nào thấp hơn, với điều kiện tất cả người ngồi trên tàu có thể được cung cấp và sử dụng oxy trong thời gian cần thiết để bay từ điểm tới hạn đến sân bay dự bị;
4. hạ và giữ ở độ cao 1500 ft trong 15 phút ở điều kiện tiêu chuẩn;
5. hạ MDA/DH hiện hành sau đó là tiếp cận hụt (có tính đến phương thức tiếp cận hụt hoàn chỉnh); theo dõi bởi
6. tiếp cận và hạ cánh bình thường.
7. Chống đóng băng: nhiên liệu bổ sung được sử dụng khi khai thác trong điều kiện đóng băng (ví dụ: vận hành hệ thống chống đóng băng (động cơ/khung tàu bay nếu có)) và khi có dữ liệu của nhà sản xuất, phải tính đến sự tích tụ băng trên các bề mặt không được bảo vệ nếu xảy ra hiện tượng đóng băng trong quá trình chuyển hướng.
8. Vận hành APU: nếu APU phải được sử dụng để cung cấp thêm năng lượng điện thì cần xem xét đến nhiên liệu bổ sung cần thiết.
9. Phương tiện liên lạc: Nhà khai thác phải đảm bảo tính sẵn có của các phương tiện liên lạc để cho phép liên lạc thoại hai chiều đáng tin cậy giữa tàu bay và cơ quan ATC thích hợp ở độ cao hành trình với OEI.
10. Xem xét nhật ký kỹ thuật tàu bay để đảm bảo rằng các quy trình MEL thích hợp, các hạng mục bị trì hoãn và kiểm tra bảo dưỡng bắt buộc đã được hoàn thành.
11. (Các) sân bay ERA: Nhà khai thác phải đảm bảo rằng các sân bay ERA sẵn có cho đường bay dự kiến, trong khoảng cách bay trong 180 phút dựa trên tốc độ bay đường trường với OEI, tốc độ nằm trong giới hạn được chứng nhận của tàu bay, đã được lựa chọn bởi Nhà khai thác và được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt, xác nhận rằng, dựa trên thông tin khí tượng có sẵn, điều kiện thời tiết tại các sân bay ERA bằng hoặc cao hơn mức tối thiểu áp dụng trong khoảng thời gian áp dụng theo quy định tại Phần này.

 **9. Sửa đổi, bổ sung khoản a, b Phụ lục 1 Điều 10.115 quy định tại Thông tư 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

 “a) Người khai thác tàu bay có trách nhiệm lập danh sách thành viên tổ bay bao gồm đối tượng là thành viên tổ lái, tiếp viên hàng không, nhân viên kỹ thuật theo tàu bay và các nhân viên làm nhiệm vụ chuyến bay khác nhằm mục đích công vụ (như thực hiện chuyến bay chuyên cơ) để trình Cục HKVN xem xét và cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ bay trong quá trình làm nhiệm vụ.

 b) Đối với thành viên tổ lái, nhân viên kỹ thuật, Cục HKVN sẽ đối chiếu với hồ sơ của người lái tàu bay, nhân viên kỹ thuật được lưu giữ tại Cục HKVN để cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ bay.

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

**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**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số /2024/TT-BGTVT ngày tháng năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**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 KHAI THÁC**

(a) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác các chuyến bay cấp cứu y tế khi được Cục HKVN phê chuẩn trong tài liệu hướng dẫn khai thác về loại hình khai thác này.

 **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 vự 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:

1. Có đủ đia tiêu;
2. Hệ thống theo dõi chuyến bay đối với toàn bộ chuyến bay cấp cứu y tế;
3. Độ tin cậy của thiết bị dự báo thời tiết;
4. Danh mục tối thiểu đối với chuyến bay cấp cứu y tế;
5. Tính liên tục của thành viên tổ bay;
6. Các yêu cầu tối thiểu về năng lực trình độ, các quy định về huấn luyện ban đầu và huấn luyện định kỳ;
7. Quy trình khai thác, trong đó bao gồm quy trình phối hợp tổ bay;
8. Tiêu chuẩn thời tiết tối thiểu;
9. 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:

1. 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
2. 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:

1. Cửa bên phía đang nạp nhiêu liệu phải được đóng;
2. Cửa bên phía không nạp nhiên liệu phải mở trong điều kiện thời tiết cho phép;
3. Thiết bị chữa cháy luôn sẵn sàng tại vị trí để có thể có mặt ngay lập tức trong trường hợp có cháy;
4. 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 KHAI THÁC TRỰC THĂNG NGOÀI KHƠI**

 a) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác loại hình khai thác trực thăng ngoài khơi khi được Cục HKVN phê chuẩn trong tài liệu hướng dẫn khai thác về loại hình khai thác này.

  **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 12 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số /2024/TT-BGTVT ngày tháng năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**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.”

**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”.

**3. Sửa đổi bổ sung điểm 38 Mục A Phụ lục 1 Điều 12.153 quy định tại Thông tư 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

“38) Chỉ dẫn và nội dung huấn luyện liên quan đến sử dụng hệ thống hạ cánh tự động, hệ thống hiển thị tăng tầm nhìn HUD, EVS, SVS, CVS hoặc tương đương.”

**PHỤ LỤC XIII**

**Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số /2024/TT-BGTVT ngày tháng năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**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.

(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.”

**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.”

**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)

 **4. Sửa đổi, bổ sung số thứ tự 7 của điểm 1 khoản a Phụ lục 1 Điều 14.137 quy định tại Mục 24 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023 như sau:**

 “(7) Đối với giáo viên kiểm tra bay thực hiện huấn luyện trên thiết bị huấn luyện mô phỏng chuyến bay (FSTD, hiểu rõ cách thức vận hành đúng cách thức đối với các hệ thống và các điều khiển, các bảng điểu khiển mô phỏng hỏng hóc và môi trường huấn luyện, các dữ liệu và giới hạn chuyển động của sự mô phỏng, thiết bị tối thiểu mô phỏng máy bay cho mỗi chuyển động và quy trình được hoàn thành trong FSTD.”

**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 /2024/TT-BGTVT ngày tháng năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**1. Bổ sung Phụ lục III Điều 19.010 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:**

“Phụ lục III Điều 19.010

Sự phân tích dựa trên những rủi ro được thực hiện để tính toán được kịch bản đáng tin nhất trong đó số lượng rủi ro được tăng lên và tính hiệu quả của sự phòng vệ còn lại giữa rủi ro và tai nạn tiềm ẩn có thể được thực hiện như sau:

Xem xét nếu những rủi ro trong kịch bản có thể phát triển dẫn đến tai nạn nghiêm trọng; và

 Đánh giá những phòng vệ còn lại giữa những sự cố và rủi ro tai nạn như:

Tính hiệu quả, nếu còn có nhiều sự phòng vệ và cần thất bại một cách trùng hợp; và

Tính giới hạn, nếu như có một vài hoặc không còn sự phòng vệ, hoặc khi tai nạn chỉ có thể tránh khỏi bởi “tạo hóa”

Xem xét cả số lượng và tính chặt chẽ của những phòng vệ còn lại giữa rủi ro và tai nạn tiềm ẩn. Bỏ qua những phòng vệ đã thất bại, và chỉ xem xét những cái có thể xảy ra và những phòng vệ tiếp theo theo trật tự.

Chú ý 1: “Kịch bản đáng tin cậy nhất” là kịch bản có đánh giá thực tế về thương vong và hư tổn về tai nạn tiềm ẩn.

Chú ý 2: “Phòng vệ” bao gồm các phi hành đoàn, sự huấn luyện của họ và những thao tác, báo động (bên trong và ngoài tàu bay), hệ thống của tàu bay và những thừa thải, thiết kế cấu trúc của tàu bay và cơ sở hạ tầng sân bay.

Kết hợp hai sự đánh giá giúp cho việc xác định rủi ro nào là rủi ro nghiêm trọng.”

**2. Sửa đổi Khoản (c) Điều 19.063 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:**

“(c) Trong trường hợp tai nạn, sự cố nghiêm trọng xảy ra trên lãnh thổ quốc gia không phải là thành viên ICAO, Việt Nam với tư cách là quốc gia đăng ký tàu bay, hoặc quốc gia của người khai thác tàu bay có trách nhiệm tiến hành điều tra trên cơ sở phối hợp với quốc gia nơi xảy tai nạn, sự cố. Trong trường hợp không nhận được sự phối hợp từ quốc gia nơi xảy ra tai nạn, sự cố, Việt Nam có trách nhiệm tiến hành điều tra trên cơ sở những thông tin có được.”

**3. Bổ sung Khoản (g) Điều 19.070 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:**

“(g) Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay được tiếp cận không giới hạn và không chậm trễ đến toàn bồ các hồ sơ chứng cứ hiện có.”

**4. 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 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019 như sau:**

“(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.”

**5. 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:**

“d) Trình độ chuyên môn của Người chỉ huy tàu bay, và quốc tịch của tổ bay và hành khách.”

**6. 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:**

“(4) Bản ghi âm, bản diễn giải lời ghi âm buồng lái và thiết bị ghi hình ảnh trên tàu bay;”

**7. 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:**

“(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.”

**8. 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:**

“(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.”

**9. 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:**

“(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.”

**10. 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:**

“(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.”

**11. 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:**

“(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.”

**12. 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:**

“(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.”

**14. Sửa đổi Khoản b Điều 19.147 (b) 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:**

“(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.”

**15. 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:**

“(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;”

**16. 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, các thông tin đó phải được gửi bằng phương thức phù hợp nhất và nhanh nhất có thể.”

**17. 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:**

“(i) Bất kỳ Quốc gia tham gia vào quá trình điều tra

**PHỤ LỤC XV**

**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**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số /2024/TT-BGTVT ngày tháng năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**1. 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.