

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 /2022/TT-BGTVT ngày tháng năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Bổ sung Khoản (b) Phụ lục 1 Điều 1.033 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“b. Các giám sát viên an toàn hàng không là công chức nhà nước thuộc lĩnh vực giám sát bay được huấn luyện , tích lũy giờ bay theo quy định tại điểm m (1) khoản (a) Điều này.”

2. Sửa đổi, bổ sung điểm 45 Phụ lục 1 Điều 1.007 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:¹

“(45) **Bay biển đường dài:** là các đường bay mà máy bay bay trên vùng nước và ở vị trí xa hơn khoảng cách tương ứng với:

(i) 120 phút bay bằng hoặc 740 km (400 nm) chọn giá trị nhỏ hơn tới đất liền thích hợp cho việc hạ cánh khẩn cấp, đối với máy bay thuộc hai nhóm như mô tả dưới đây;

Nhóm 1: Máy bay có khả năng tiếp tục bay tới sân bay ở độ cao bay trên mức tối thiểu khi một động cơ ngưng hoạt động tại một điểm bất kỳ trên đường bay dự kiến hoặc chuyển hướng theo kế hoạch.

Nhóm 2: Máy bay trang bị từ 3 động cơ trở lên, có 2 động cơ ngưng hoạt động tại thời điểm bất kỳ trên đường bay vẫn đủ khả năng tiếp tục chuyển bay tới sân bay thay thế;

Hoặc

(ii) 30 phút bay bằng hoặc 185 km (100 NM) chọn giá trị nhỏ hơn tới đất liền thích hợp cho việc hạ cánh khẩn cấp hơn cho các loại tàu bay còn lại.
”

¹ Bổ sung nội dung “30 phút...” phù hợp với ICAO Annex 6 Part I, mục 6.5.3

The following equipment shall be installed in all aeroplanes when used over routes on which the aeroplane may be over water and at more than a distance corresponding to 120 minutes at cruising speed or 740 km (400 NM), whichever is the lesser, away from land suitable for making an emergency landing in the case of aircraft operated in accordance with 5.2.9 or 5.2.10, and 30 minutes or 185 km (100 NM), whichever is the lesser, for all other aeroplanes:

5.2.9 En route — one engine inoperative. The aeroplane shall be able, in the event of the critical engine becoming inoperative at any point along the route or planned diversions therefrom, to continue the flight to an aerodrome at which the Standard of 5.2.11 can be met, without flying below the minimum flight altitude at any point.

5.2.10 En route — two engines inoperative. In the case of aeroplanes having three or more engines, on any part of a route where the location of en-route alternate aerodromes and the total duration of the flight are such that the probability of a second engine becoming inoperative must be allowed for if the general level of safety implied by the Standards of this chapter is to be maintained, the aeroplane shall be able, in the event of any two engines becoming inoperative, to continue the flight to an en-route alternate aerodrome and land.

3. Sửa đổi, bổ sung điểm 195 Phụ lục 1 Điều 1.007 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau: ²

“(195) **Hệ thống trọng yếu khai thác EDTO**: là hệ thống tàu bay mà sự hỏng hóc hoặc xuống cấp của nó sẽ có ảnh hưởng bất lợi tới an toàn của chuyến bay EDTO; hoặc hệ thống có các tính năng hoạt động liên tục đặc biệt quan trọng đối với sự an toàn của chuyến bay và việc hạ cánh của tàu bay khi chuyển hướng EDTO. Hệ thống trọng yếu khai thác EDTO bao gồm những hệ thống có tính chất như sau:

- Hệ thống giống nhau ở các vị trí khác nhau; hoặc
- Hệ thống có tác động như nhau tới hệ thống trọng yếu khai thác EDTO; hoặc
- Hệ thống dự phòng cho hệ thống trọng yếu khai thác EDTO.”

4. Sửa đổi, bổ sung điểm 495 tại mục 2 Phụ lục 1 Điều 1.007 quy định tại Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT như sau: ³

“(495) **Các hạng mục phải kiểm tra tăng cường (Required Inspection Item - RII)**: là các hạng mục bảo dưỡng, nếu không được thực hiện chuẩn xác hoặc sử dụng phụ tùng, vật liệu không phù hợp sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến an toàn bay.”

5. Bổ sung điểm 529 Phụ lục 1 Điều 1.007 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau: ⁴

² Bổ sung khái niệm “tương tự”, phù hợp với ICAO Doc 10085, section 4.13

4.13.2.3 *In this context, the list of EDTO significant systems may identify the systems that are identical (see 4.13.2.9) and those that are similar (see 4.13.2.10).*

4.13.2.9 *Identical EDTO significant systems: Two or more systems may be identified as “identical” EDTO significant systems when they are the same (fit, form and function). Examples of “identical” EDTO significant systems are the left engine-driven electrical generator and the right engine-driven electrical generator.*

4.13.2.10 *Similar EDTO significant systems: Two or more systems may be identified as “similar” when they are either:*

a) *“substantially similar” EDTO significant systems: These are engine-driven components mounted on both engines with similar attach procedures. Examples of “substantially similar” EDTO significant systems are the electrical generator mounted on engine one and the engine driven hydraulic pump mounted on engine two. Improper installation of these components could result in oil loss on both engines; and*

b) *“redundant” EDTO significant systems: These are systems providing the same redundant function. Examples of “redundant” EDTO significant systems are the engine-driven electrical generator and the APU driven electrical generator. Improper maintenance could lead into multiple loss of EDTO significant systems and/or loss of redundancy in the related EDTO significant function (e.g. dual loss of electrical power sources). Even though the tasks may not be exactly the same, the potential impact of a maintenance error on the level of redundancy should be considered to retain (or not) the related tasks as dual maintenance action. This could typically be the case of tasks involving complex removal/installation procedures where possibilities exist to induce a fault that could lead to the same consequence (i.e. loss of concerned system or function) in both systems.*

³ Sửa đổi tiêu đề, bỏ nội dung gây nhầm lẫn, đồng nhất với định nghĩa trong AC 05-002

“(529) **Bảo dưỡng EDTO kép (EDTO dual maintenance):** là công việc bảo dưỡng trên các hệ thống trọng yếu khai thác EDTO có chức năng tương đương, thực hiện trong cùng một lần bảo dưỡng.”

6. Bổ sung điểm 530 Phụ lục 1 Điều 1.007 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:⁵

“(530) **Bay biển:** là các đường bay mà máy bay bay trên vùng nước và khoảng cách tới đất liền lớn hơn 90 km (50 nm), đối với máy bay thuộc hai nhóm như mô tả dưới đây:

Nhóm 1: Máy bay có khả năng tiếp tục bay tới sân bay ở độ cao bay trên mức tối thiểu khi một động cơ ngưng hoạt động tại một điểm bất kỳ trên đường bay dự kiến hoặc chuyển hướng theo kế hoạch.

Nhóm 2: Máy bay trang bị từ 3 động cơ trở lên, có 2 động cơ ngưng hoạt động tại thời điểm bất kỳ trên đường bay vẫn đủ khả năng tiếp tục chuyển bay tới sân bay thay thế;

Hoặc

Khi bay trên vùng nước bên ngoài khả năng gliding tới đất liền của máy bay, trừ thủy phi cơ;

Hoặc

Khi cất hạ cánh ở những sân bay được Cục HKVN đánh giá là đường CHC quá gần mặt nước mà mỗi sai sót của quá trình CHC có thể dẫn đến hạ cánh xuống nước.”

7. Sửa đổi định nghĩa số 284 Phụ lục 1 Điều 1.007 của Thông tư 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“(284) **Người chỉ huy tàu bay (lái chính):** Là thành viên tổ lái được người khai thác tàu bay chỉ định cho một chuyến bay ; đối với hoạt động hàng không chung không vì mục đích thương mại thì do chủ sở hữu tàu bay chỉ định . Người chỉ huy tàu bay có quyền cao nhất trong tàu bay , chịu trách nhiệm bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không cho tàu bay, người và tài sản trong tàu bay trong thời gian tàu bay đang bay. ”

⁴ Bổ sung định nghĩa để các AOC có căn cứ xây dựng AMP chương Critical EDTO task (hiện tại nội dung chương này trong AMP chưa đạt yêu cầu)

⁵ Bổ sung định nghĩa của thuật ngữ “bay biển” đang được sử dụng ở các điều khác trong VAR; để phân biệt rõ khái niệm “bay biển” (over-water) và “chuyến bay trên biển đường dài” (long-range over-water, extended over-water); phù hợp với ICAO Annex 6 Part I, mục 6.5.2

a) when flying over water and at a distance of more than 93 km (50 NM) away from the shore, in the case of landplanes operated in accordance with 5.2.9 or 5.2.10;

b) when flying en route over water beyond gliding distance from the shore, in the case of all other landplanes; and

c) when taking off or landing at an aerodrome where, in the opinion of the State of the Operator, the take-off or approach path is so disposed over water that in the event of a mishap there would be a likelihood of a ditching.

8. Bổ sung định nghĩa vào Phụ lục I Điều 1.007 như sau:

(531) Khuyến cáo an toàn của mối nguy mang tính toàn cầu (SRGC). Khuyến cáo an toàn liên quan đến sự khiếm khuyết mang tính hệ thống có khả năng tái diễn, với những hậu quả đáng kể ở cấp độ toàn cầu và yêu cầu hành động kịp thời để cải thiện an toàn.

PHỤ LỤC II**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 /2022/TT-BGTVT ngày tháng năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung điểm 6 khoản (c) Điều 3.003 quy định tại Phần 3 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:⁶

“(6) Nhà chức trách hàng không Vương quốc Anh (CAA UK) đối với các tàu bay có Giấy chứng nhận loại do Nhà chức trách hàng không Vương quốc Anh cấp.”

⁶ Bổ sung CAA UK do Nhà chức trách này tách khỏi EASA

PHỤ LỤC III**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 /2022/TT-BGTVT ngày tháng năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi điểm (2) khoản (a) Điều 4.055 quy định tại Phần 4 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:⁷

(2) Sửa chữa, thay thế, tháo, hoặc kiểm tra các đồng hồ và thiết bị trước chuyến bay tiếp theo; trừ trường hợp quy định của tài liệu MEL cho phép khai thác với các đồng hồ hoặc thiết bị như vậy không hoạt động. Trong trường hợp tàu bay phải dừng bay vì phải thay thế thiết bị tại một địa điểm không phải cơ sở bảo dưỡng chính mà không có sẵn thiết bị tàu bay có Giấy chứng nhận cho phép khai thác đáp ứng quy định tại điểm (3) khoản a Điều 20.095, Phần 20 có thể lắp tạm thời một thiết bị tàu bay không có Giấy chứng nhận cho phép khai thác phù hợp nhưng phải đáp ứng các yêu cầu khai thác và bảo dưỡng trong tối đa 30 giờ bay hoặc cho đến khi máy bay lần đầu tiên quay trở lại cơ sở bảo dưỡng chính, tùy theo điều kiện nào sớm hơn. Nếu Người khai thác không có được Giấy chứng nhận cho phép khai thác phù hợp trong thời hạn quy định nêu trên thiết bị tàu bay như vậy sẽ phải được tháo khỏi tàu bay.”

⁷ Bổ sung theo quy định của EASA nhằm tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp

PHỤ LỤC IV

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 /2022/TT-BGTVT ngày tháng năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 5.020 quy định tại Khoản a Mục 2 Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT như sau:

“(c) AMO có thể ký hợp đồng thực hiện một phần công việc bảo dưỡng với tổ chức bên ngoài với các điều kiện sau:

(1) Công việc bảo dưỡng được Cục HKVN phê chuẩn cho phép ký hợp đồng với tổ chức bên ngoài thực hiện;

(2) AMO luôn duy trì và sẵn sàng cung cấp cho nhà chức trách khi được yêu cầu các thông tin sau:

(i) Danh mục các nội dung công việc bảo dưỡng thuê tổ chức bên ngoài thực hiện;

(ii) Tên của từng tổ chức bên ngoài tương ứng các nội dung công việc bảo dưỡng được thuê thực hiện cùng với giấy chứng nhận và phạm vi phê chuẩn của từng tổ chức (nếu có).

(3) AMO có thể ký hợp đồng thực hiện một phần công việc bảo dưỡng với tổ chức chưa được CAAV, FAA hoặc EASA phê chuẩn (gọi tắt là tổ chức chưa được phê chuẩn) với các điều kiện sau :

(i) Tổ chức chưa được phê chuẩn tuân theo một hệ thống kiểm soát chất lượng tương đương với hệ thống kiểm soát chất lượng của AMO;

(ii) AMO chịu trách nhiệm trực tiếp đối với công việc bảo dưỡng được thực hiện bởi tổ chức chưa được phê chuẩn;

(iii) AMO phải thực hiện việc kiểm tra , đánh giá kết quả hoặc thử nghiệm sản phẩm đối với nội dung bảo dưỡng do tổ chức chưa được phê chuẩn thực hiện nhằm đảm bảo đủ điều kiện bay trước khi cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác.”

2. Sửa đổi, bổ sung khoản (c) Điều 5.070 quy định tại Phần 5 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:⁹

“(c) Người làm đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO phải gửi trực tiếp hoặc thông qua bưu điện tới cục HKVN hoặc qua cổng dịch vụ công trực tuyến của Bộ giao thông vận tải 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO.”

⁸ Sửa đổi theo ý kiến đóng góp của các đơn vị, để làm rõ và chặt chẽ hơn.

⁹ Sửa để có thể nộp trực tuyến đáp ứng dịch vụ công trực tuyến mức độ 4

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 /2022/TT-BGTVT ngày tháng năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung Điểm 3 Khoản a Điều 6.001 quy định tại Phần 6 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:¹⁰

“(3) Chuyến bay trong lãnh thổ Việt Nam của tàu bay đăng ký tại các quốc gia khác thuộc Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO).”

2. Sửa đổi, bổ sung Khoản a Điều 6.173 quy định tại Phần 6 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:¹¹

“(a) Chỉ được khai thác máy bay khi máy bay đó được trang bị đủ số lượng thuyền phao cho tất cả thành viên tổ bay và hành khách trong trường hợp bay theo đường bay trên vùng nước và ở vị trí xa hơn khoảng cách tương ứng với:

(1) 120 phút bay bằng hoặc 740 km (400 NM) chọn giá trị nhỏ hơn tới đất liền thích hợp cho việc hạ cánh khẩn cấp; hoặc thuộc hai nhóm như mô tả dưới đây

(2) 30 phút bay bằng hoặc 185 km (100 NM) chọn giá trị nhỏ hơn tới đất liền thích hợp cho việc hạ cánh khẩn cấp hơn cho các loại tàu bay còn lại.

Nhóm 1: Máy bay có khả năng tiếp tục bay tới sân bay ở độ cao bay trên mức tối thiểu khi một động cơ ngưng hoạt động tại một điểm bất kỳ trên đường bay dự kiến hoặc chuyển hướng theo kế hoạch.

Nhóm 2: Máy bay có từ 3 động cơ, có 2 động cơ ngưng hoạt động tại thời điểm bất kỳ trên đường bay vẫn đủ khả năng tiếp tục chuyến bay tới sân bay thay thế.”

3. Sửa đổi, bổ sung Khoản b Điều 6.177 quy định tại Phần 6 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:¹²

“(b) Không được phép khai thác bay biển tại khoảng cách mà yêu cầu phải có thuyền phao, trừ khi từng thuyền phao được trang bị thiết bị phát tín hiệu khẩn nguy dạng pháo sáng.”

4. Sửa đổi, bổ sung Khoản a Điều 6.184 quy định tại Mục 64 Phụ lục V của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:¹³

¹⁰ Sửa lại diễn đạt cho rõ nghĩa

¹¹ Bổ sung các nội dung cho phù hợp (xem định nghĩa 530)

¹² Sửa lại thuật ngữ “pháo sáng”

¹³ Bỏ nội dung “Trước ngày 01/01/2018”

“(b) Chỉ được khai thác chuyên bay trên biển đường dài với máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 27.000 kg khi máy bay được lắp đặt chắc chắn 01 thiết bị định vị dưới nước hoạt động ở tần số 8.8 kHz.”

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 /2022/TT-BGTVT ngày tháng năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung Khoản a Điều 7.043 quy định trong Phần 7 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:¹⁴

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

1. Hệ thống sinh lực
2. Cánh quạt;
3. Điện điện tử;
4. Thiết bị (Đồng hồ);
5. Máy tính;
6. Thiết bị phụ;
7. Lắp ráp tàu bay thử nghiệm.”

2. Bãi bỏ Khoản g Điều 7.053 quy định trong Phần 7 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT:¹⁵

3. Bổ sung Điểm 4 Khoản a Điều 7.321 quy định trong Phần 7 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:¹⁶

“(4) Huấn luyện kỹ thuật cơ bản bảo dưỡng tàu bay.”

4. Bổ sung Điểm 4 Khoản b Điều 7.321 quy định trong Phần 7 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:¹⁷

“(4) Huấn luyện kỹ thuật bảo dưỡng loại tàu bay.”

5. Bãi bỏ Điểm 2 Khoản a Điều 7.323 quy định trong Phần 7 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:¹⁸

¹⁴ Bổ sung năng định “Hệ thống sinh lực”

¹⁵ Do xung đột với 7.375(a)

¹⁶ Bổ sung đối tượng giáo viên AMT Basic

¹⁷ Bổ sung đối tượng giáo viên AMT Type

¹⁸ Bổ sung yêu cầu tiếng Anh với đối tượng giáo viên AMT Basic, AMT Type

6. Bổ sung Điều 7.365 quy định trong Phần 7 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:¹⁹

“7.365 GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN KỸ THUẬT BẢO DƯỠNG TÀU BAY KHÔNG CÓ NĂNG ĐỊNH LOẠI

Cục Hàng không Việt Nam có thể tổ chức thi cấp giấy phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay không có năng định loại tàu bay theo đề nghị của người đề nghị đã tốt nghiệp khóa cơ bản tại tổ chức huấn luyện được Cục HKVN phê chuẩn phù hợp với phần 9 và có hồ sơ kinh nghiệm thực hành cơ bản theo quy định.”

7. Sửa đổi tựa đề Chương C Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“Chương C: Công nhận, chuyển đổi hiệu lực giấy phép và năng định người lái tàu bay do quốc gia thành viên ICAO khác cấp”

8. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.060 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“

- a. Người có giấy phép Người lái tàu bay còn hiệu lực do quốc gia thành viên ICAO khác cấp có thể được Cục Hàng không Việt Nam xem xét cấp đổi giấy phép trên cơ sở công nhận hiệu lực của giấy phép nước ngoài theo các quy định tại Chương này và Chương G Phần 1 Bộ QCATHK.
- b. Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép theo quy định tại Phần này phải nộp Giấy phép Người lái tàu bay nước ngoài, Giấy chứng nhận sức khỏe thể hiện bằng tiếng Anh hoặc bản dịch bằng tiếng Anh có xác nhận của Nhà chức trách hàng không cấp giấy phép.
- c. Người làm đơn có thể đề nghị Cục HKVN cấp giấy phép với các năng định phù hợp hoặc chuyển năng định từ giấy phép gốc sang giấy phép do Cục HKVN cấp, với điều kiện người làm đơn:
 1. Không trong tình trạng bị quốc gia cấp giấy phép thu hồi hoặc huỷ bỏ giấy phép;
 2. Có Giấy phép Người lái tài tàu bay đáp ứng các tiêu chuẩn của ICAO;
 3. Hiện đang có Giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp với giấy phép và quyền hạn đề nghị cấp;
 4. Có khả năng đọc, nói, viết và hiểu tiếng Anh từ mức 4 trở lên.
- d. Cục HKVN sau khi xem xét hồ sơ, phỏng vấn người làm đơn và liên hệ với nhà chức trách quốc gia cấp giấy phép, để quyết định phạm vi kiến thức hoặc kỹ năng mà người làm đơn phải chứng tỏ.

¹⁹ Bổ sung Licence without type

e. Các quyền và hạn chế khai thác đối với người được cấp giấy phép theo quy định của Chương này”

- (1) Quyền của giấy phép được giới hạn theo phạm vi ghi trên giấy phép;
- (2) Phải tuân thủ các giới hạn và hạn chế theo quy định của Cục HKVN và quốc gia cấp giấy phép khi thực hiện quyền của giấy phép đó trên tàu bay đăng ký Việt Nam;
- (3) Không được thực hiện quyền của giấy phép bị thu hồi, huỷ bỏ hoặc hết hiệu lực.

9. Bãi bỏ Điều 7.065 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT.

10. Sửa đổi bổ sung Điều 7.063 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“

7.063 CẤP ĐỔI GIẤY PHÉP NGƯỜI LÁI TÀU BAY

(a) Người có giấy phép lái tàu bay còn hiệu lực do quốc gia thành viên ICAO khác cấp được làm đơn đề nghị Cục HKVN cấp đổi giấy phép người lái tàu bay từ giấy phép gốc sang giấy phép người lái tàu bay Việt Nam:

- (1) Trong trường hợp Người lái tàu bay nước ngoài đã được Cục HKVN cấp đổi sang giấy phép người lái tàu bay Việt Nam thì Người lái tàu bay nước ngoài không được phép sử dụng giấy phép gốc để khai thác tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam;
- (2) Giấy phép được Cục HKVN cấp đổi có hiệu lực để khai thác tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam không phụ thuộc vào tình trạng của giấy phép lái tàu bay gốc do Quốc gia thành viên ICAO khác cấp;
- (3) Tuân thủ các quy định về giám định sức khỏe được quy định tại Phần 8 Bộ QCATHK.

(b) Các quyền và hạn chế của giấy phép: Người được cấp đổi giấy phép, năng định theo các quy định của Điều này sẽ có quyền và hạn chế theo giấy phép và năng định của Quốc gia thành viên ICAO khác cấp dựa trên cơ sở kiểm tra việc đáp ứng được yêu cầu về kiến thức, kinh nghiệm và kỹ năng bay của Cục HKVN.

(c) Các quy định tối thiểu đối với việc cấp đổi giấy phép lái tàu bay do Quốc gia thành viên ICAO khác cấp:

1. Người lái tàu bay quốc tịch nước ngoài có Giấy phép Vận tải hàng không (ATPL) phải có tổng giờ bay tích lũy trên 1500 giờ bay, trong đó bao gồm: đối với loại tàu bay trên 19 chỗ, tối thiểu 500 giờ bay trên loại và 200 giờ bay ở vị trí lái chính (PIC) và đối với loại tàu bay dưới 19 chỗ, tối thiểu 200 giờ bay PIC:

- i. Hoàn thiện bài sát hạch lý thuyết và kỹ năng theo quy định của Bộ QCATHK;
- ii. Có khả năng đọc, nói, viết và hiểu tiếng Anh từ mức 4 trở lên;

iii. Có giấy chứng nhận sức khỏe theo quy định của Phần 8 của Bộ QCATHK;

iv. Đáp ứng được các quy định bổ sung khác của Cục Hàng không Việt Nam nếu cần thiết.

2. Người lái tàu bay quốc tịch nước ngoài có Giấy phép người lái tàu bay thương mại (CPL) phải có tổng giờ bay tích lũy trên 1000 giờ bay, trong đó bao gồm: đối với loại tàu bay trên 19 chỗ, tối thiểu 500 giờ bay hoặc 500 lần cất hạ cánh trên loại và đối với loại tàu bay dưới 19 chỗ, tối thiểu 200 giờ bay hoặc 200 lần cất hạ cánh trên loại;

i. Hoàn thiện bài sát hạch lý thuyết và kỹ năng theo quy định của Bộ QCATHK;

ii. Có khả năng đọc, nói, viết và hiểu tiếng Anh từ mức 4 trở lên;

iii. Có giấy chứng nhận sức khỏe theo quy định của Phần 8 của Bộ QCATHK;

iv. Đáp ứng được các quy định bổ sung khác của Cục Hàng không Việt Nam nếu cần thiết.

3. Người lái tàu bay nước ngoài có tổng giờ bay tích lũy từ 1000 giờ bay trở xuống:

i. Hoàn thiện bài sát hạch lý thuyết và kỹ năng áp dụng đối với trường hợp có năng định loại theo quy định của Bộ QCATHK;

ii. Có khả năng đọc, nói, viết và hiểu tiếng Anh từ mức 4 trở lên;

iii. Có giấy chứng nhận sức khỏe theo quy định của Phần 8 của Bộ QCATHK;

iv. Thực hiện huấn luyện tại ATO do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và hoàn thành nội dung kiểm tra lý thuyết, thực hành theo quy định của Bộ QCATHK;

v. Người có Giấy phép lái tàu bay thương mại, năng định bay bằng thiết bị trên tàu bay nhiều người lái phải chứng tỏ được kiến thức lý thuyết ở mức ATPL theo các quy định về khai thác tàu bay trước khi được công nhận, chuyển đổi giấy phép.

vi. Phải thực hiện huấn luyện chuyển loại tại các cơ sở được Cục HKVN phê chuẩn và phải thực hiện chương trình bay kèm với giáo viên cho tới khi đáp ứng được giờ bay tối thiểu theo quy định tại khoản (a) Điều này.

4. Người lái tàu bay quốc tịch Việt Nam:

i. Hoàn thiện bài sát hạch lý thuyết và kỹ năng áp dụng đối với trường hợp có năng định loại theo quy định của Bộ QCATHK;

ii. Có khả năng đọc, nói, viết và hiểu tiếng Anh từ mức 4 trở lên;

iii. Có giấy chứng nhận sức khỏe theo quy định của Phần 8 của Bộ QCATHK;

iv. Thực hiện huấn luyện tại ATO do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và hoàn thành nội dung kiểm tra lý thuyết, thực hành theo quy định của Bộ QCATHK đối với các đối tượng dưới 500 giờ bay;

v. Người có Giấy phép lái tàu bay thương mại, năng định bay bằng thiết bị trên tàu bay nhiều người lái phải chứng tỏ được kiến thức lý thuyết ở mức ATPL theo các quy định về khai thác tàu bay trước khi được công nhận, chuyển đổi giấy phép.

4. Cục HKVN sau khi xem xét hồ sơ, phỏng vấn người làm đơn và liên hệ với nhà chức trách quốc gia cấp giấy phép, đề quyết định phạm vi kiến thức hoặc kỹ năng mà người làm đơn phải chứng tỏ;

”

11. Sửa đổi bổ sung khoản d Điều 7.067 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“d. Cục HKVN sau khi xem xét hồ sơ, phỏng vấn người làm đơn và liên hệ với nhà chức trách quốc gia cấp giấy phép, đề quyết định phạm vi kiến thức hoặc kỹ năng mà người làm đơn phải chứng tỏ.”

12. Sửa đổi tên Chương E Phần 7 như sau:

“CHƯƠNG E: QUY ĐỊNH CHUNG VỀ SÁT HẠCH”

13. Sửa đổi Điều 7.090 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/11/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“7.090 SÁT HẠCH: QUY TRÌNH CHUNG

- (a) Cục HKVN chỉ định nhân sự, thời gian và địa điểm thực hiện việc sát hạch theo quy định tại Phần này”

14. Sửa đổi Điều 7.093 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/11/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“7.093 SÁT HẠCH LÝ THUYẾT: ĐIỀU KIỆN DỰ KIỂM TRA VÀ MỨC COI LÀ ĐẠT

(a) Để đủ điều kiện sát hạch lý thuyết, người làm đơn phải đáp ứng tất cả các điều kiện theo quy định cho loại giấy phép hoặc năng định đề nghị cấp.

(b) Người làm đơn đề nghị sát hạch kiến thức lý thuyết phải có thể nhận dạng tại thời điểm nộp đơn bao gồm:

(i) Ảnh;

(ii) Chữ ký;

(iii) Ngày sinh (thể hiện người làm đơn đáp ứng yêu cầu về tuổi của Phần này cho từng loại giấy phép, năng định đề nghị cấp tính đến ngày hết hạn bảo lưu sát hạch lý thuyết);

- (iv) Địa chỉ nơi thường trú.
- (b) Mức đạt cụ thể đối với từng loại sát hạch lý thuyết nhân viên hàng không: tối thiểu đạt 75% bài kiểm tra”

15. Sửa đổi Điều 7.095 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/11/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“7.095 SÁT HẠCH THỰC HÀNH: ĐIỀU KIỆN DỰ SÁT HẠCH

- (a) Để đủ điều kiện sát hạch thực hành, người làm đơn phải đáp ứng tất cả các điều kiện theo quy định cho loại giấy phép hoặc năng định đề nghị cấp.
Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.095 về điều kiện đủ để sát hạch thực hành.”

16. Sửa đổi Điều 7.097 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/11/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“7.097 SÁT HẠCH THỰC HÀNH ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI: THỂ HIỆN KỸ NĂNG”

- (a) Ngoại trừ quy định tại khoản (b), Cục HKVN xác định khả năng và năng lực của người làm đơn có thể thực hiện nhiệm vụ của người chỉ huy tàu bay theo quy trình và thao tác quy định trong Phần này với mức độ phù hợp để:
- (1) Nhận biết và quản lý các mối đe dọa và rủi ro;
 - (2) Thao tác điều khiển tàu bay trong giới hạn của tàu bay vào mọi thời điểm;
 - (3) Thực hiện cơ động tàu bay êm ái và chính xác;
 - (4) Thực hành tốt các quyết đoán trong xử lý tình huống và mối quan hệ trong tổ bay;
 - (5) Áp dụng được các kiến thức hàng không;
 - (6) Duy trì kiểm soát tàu bay tại mọi thời điểm trong trạng thái đạt được kết quả tốt đối với các phương thức bay hoặc cơ động tàu bay.
- (b) Ngoài các yêu cầu của khoản (a), người làm đơn đề nghị cấp ATPL phải thể hiện khả năng thực hiện nhiệm vụ của người chỉ huy tàu bay theo các kỹ năng sau:
- (1) Quy trình trước khi bay, bao gồm chuẩn bị kế hoạch khai thác bay và lập kế hoạch bay không lưu;
 - (2) Các phương thức bay bình thường trong các giai đoạn của chuyến bay;
 - (3) 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;
 - (4) Đối với tàu bay và nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không: phương thức và các cơ động đối với các chuyến bay bằng thiết bị bao gồm tình huống giả định hỏng động cơ.

- (c) Người làm đơn đề nghị cấp ATPL đối với tàu bay yêu cầu khai thác có tối thiểu 02 thành viên tổ lái theo quy tắc VFR và IFR phải thể hiện các khả năng sau như là người lái điều khiển:
- (1) Khai thác tàu bay ở chế độ tự động phù hợp với giai đoạn của chuyến bay và duy trì sự nhận biết chế độ tự động đang hoạt động.
 - (2) Liên lạc có hiệu quả với các thành viên tổ lái để thực hiện các quy trình phối hợp tổ bay, bao gồm: phân công nhiệm vụ giữa các người lái, công tác phối hợp tổ bay, tuân thủ các phương thức khai thác tiêu chuẩn và sử dụng các danh mục kiểm tra, trạng thái tổ lái mất khả năng làm việc.
- (d) Người làm đơn cấp MPL đối với tàu bay yêu cầu khai thác có tối thiểu 02 thành viên tổ lái theo quy tắc VFR và IFR phải thể hiện các khả năng như là người lái điều khiển và người lái không điều khiển đối với các kỹ năng quy định tại khoản (a) và (c).
- (e) Nếu người làm đơn không đạt bất kỳ một phần nào trong phần nội dung khai thác thì người đó bị coi là không đạt bài sát hạch thực hành.
- (f) Người làm đơn sẽ không đủ điều kiện để được cấp giấy phép, năng định cho đến khi các nội dung về khai thác tàu bay được coi là đạt.
- (g) Người thực hiện sát hạch không tiếp tục thực hiện sát hạch thực hành :
- (1) Khi người làm đơn không đạt một hoặc hơn một nội dung về khai thác;
 - (2) Do điều kiện thời tiết, tính đủ điều kiện bay của tàu bay, hoặc những yếu tố khác ảnh hưởng tới an toàn chuyến bay.
- (h) Nếu việc sát hạch thực hành bị dừng khi chưa kết thúc kiểm tra, người làm đơn có thể được Cục HKVN công nhận các nội dung về khai thác với điều kiện:
- (1) Đạt phần còn lại của bài kiểm tra trong vòng 60 ngày kể từ ngày bắt đầu bài kiểm tra.
 - (2) Xuất trình được với người thực hiện kiểm tra lại văn bản thông báo không phê chuẩn hoặc gián đoạn kiểm tra lần trước đó.
 - (3) Hoàn thành các huấn luyện bổ sung cần thiết và có xác nhận phù hợp của giáo viên trong trường hợp phải yêu cầu huấn luyện bổ sung.

17. Sửa đổi Điều 7.100 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/11/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“7.100 SÁT HẠCH THỰC HÀNH SỬ DỤNG THIẾT BỊ HUẤN LUYỆN BAY MÔ PHỎNG

- (a) Ngoại trừ được phép thực hiện toàn bộ bài sát hạch kỹ năng thực hành trên thiết bị huấn luyện bay mô phỏng hoặc thiết bị huấn luyện được phê chuẩn, tổ chức sử dụng người làm đơn đề nghị hoặc người đó phải cung cấp tàu bay có đầy đủ các thiết bị và hệ thống điều khiển cần thiết để thực hiện việc kiểm tra.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.100 cho thiết bị và hệ thống điều khiển cho việc sát hạch”

18. Sửa đổi Điều 7.105 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/11/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“7.105 SÁT HẠCH LẠI SAU KHI KHÔNG ĐẠT

- (a) Người dự sát hạch lý thuyết và thực hành không đạt có thể làm đơn đề nghị kiểm tra lại sau khi:
 - (1) Được huấn luyện bổ sung trong trường hợp cần thiết và được xác nhận bởi giáo viên huấn luyện có năng lực đạt được bài sát hạch.
- (b) Người dự sát hạch để được cấp giấy phép giáo viên bay với năng định chủng loại tàu bay hoặc giấy phép giáo viên bay với năng định tàu lượn mà không đạt bài sát hạch vì không đáp ứng được kỹ năng giảng dạy về nhận biết trạng thái thất tốc, phương thức xử lý khi bắt đầu vào tình trạng xoáy ốc, trong tình trạng xoáy ốc và thoát khỏi tình trạng xoáy ốc phải:
 - (1) Tuân thủ các yêu cầu của khoản (a) trước khi sát hạch lại;
 - (2) Có tàu bay phù hợp với chủng loại năng định đề nghị cấp và được phê chuẩn chịu được tình trạng xoáy;
 - (3) Chứng tỏ được kỹ năng giảng dạy về nhận biết trạng thái thất tốc, bắt đầu vào tình trạng xoáy, trong tình trạng xoáy và thoát khỏi tình trạng xoáy.

19. Sửa đổi Điều 7.110 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/11/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“7.110 QUY ĐỊNH CHUNG

- (a) Để đủ điều kiện đối với năng định tàu bay, giấy phép và các phép bổ sung, người làm đơn phải đáp ứng các quy định nêu trong phần này cho các năng định hoặc phép đề nghị cấp.
- (b) Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép, năng định người lái tàu bay phải nộp hồ sơ 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua bưu điện tới Cục HKVN. Nội dung hồ sơ bao gồm các tài liệu quy định theo từng lĩnh vực giấy phép và năng định cụ thể của Chương này.
- (c) Trong thời hạn 5 ngày làm việc, kể từ khi nhận được hồ sơ, Cục HKVN có trách nhiệm thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ và thông báo với người làm đơn. Nếu hồ sơ không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ theo quy định, thời gian đối với thủ tục cấp giấy phép, năng định sẽ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung đầy đủ và đáp ứng yêu cầu.

- (d) ²⁰Trong thời hạn 15 ngày, kể từ khi thông báo về tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ, Cục HKVN sẽ tiến hành tổ chức sát hạch theo quy định đối với loại giấy phép và năng định tương ứng.
- (e) Cục HKVN cấp giấy phép, năng định theo đề nghị trong thời hạn 5 ngày làm việc, kể từ khi người làm đơn đạt được kết quả sát hạch theo quy định.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.110 quy định thủ tục cấp giấy phép và năng định người lái tàu bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 2 Điều 7.110 quy định thủ tục gia hạn giấy phép và năng định người lái tàu bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 3 Điều 7.110 quy định nội dung và mẫu của đơn đề nghị cấp/ gia hạn giấy phép và năng định người lái tàu bay.”

20. Sửa đổi PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.110 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/11/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.110: VỀ THỦ TỤC CẤP, CÔNG NHẬN, CẤP ĐỔI, CẤP LẠI GIẤY PHÉP, NĂNG ĐỊNH NGƯỜI LÁI TÀU BAY

- (a) Người đề nghị cấp, công nhận giấy phép và năng định người lái tàu bay phải gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp giấy phép bao gồm các tài liệu sau đây:
- (1) Đơn đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay theo mẫu quy định tại Phụ lục 3 Điều 7.110 của Bộ quy chế này;
 - (2) Sơ yếu lý lịch có dán ảnh;
 - (3) Bản sao giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp với quy định của Bộ Y tế và Phần 8 Bộ quy chế an toàn hàng không;
 - (4) Sổ ghi giờ bay;
 - (5) Bằng chứng về việc đã hoàn thành khóa huấn luyện hoặc/và bản sao giấy phép và năng định đã có trên chủng loại, hạng, loại tàu bay phù hợp với năng định đề nghị cấp;
 - (6) Bản sao chứng chỉ đủ trình độ ngôn ngữ tiếng Anh tối thiểu mức 4 theo 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.
- (b) Trong thời hạn 25 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, tổ chức kiểm tra và thực hiện việc cấp giấy phép người lái tàu bay cho những người đề nghị đáp ứng được các yêu cầu của Bộ QCATHK này.

- (c) Giấy phép và năng định người lái tàu bay được cấp lại trong trường hợp giấy phép được cấp hết thời hạn hiệu lực, bị mất, hư hỏng. Người đề nghị phải hoàn thành 01 bộ hồ sơ nộp trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ.
- (d) Người làm đơn đề nghị cấp lại giấy phép người lái tàu bay phải nộp hồ sơ tối thiểu 20 ngày trước ngày hết hạn của giấy phép đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:
1. Đơn đề nghị cấp lại nêu rõ lý do;
 2. Giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp với quy định của Bộ Y tế và Phần 8 Bộ quy chế an toàn hàng không còn hiệu lực;
 3. Kết quả sát hạch trình độ, kinh nghiệm trên chủng loại, hạng, loại tàu bay phù hợp với năng định đề nghị cấp;
 4. Bản sao chứng chỉ đủ trình độ ngôn ngữ tiếng Anh tối thiểu mức 4 theo 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.
- (e) Hồ sơ đề nghị cấp lại giấy phép người lái tàu bay trong trường hợp giấy phép bị mất, bị rách, người đề nghị phải nộp hồ sơ đến Cục HKVN tối thiểu 7 ngày làm việc. Hồ sơ bao gồm:
- (1) Đơn đề nghị cấp lại nêu rõ lý do;
 - (2) Bản gốc hoặc bản sao giấy phép và năng định đã được cấp (nếu có).

21. Sửa đổi PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 7.110 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/11/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 7.110: THỦ TỤC GIA HẠN CÁC LOẠI NĂNG ĐỊNH – THÀNH VIÊN TỔ BAY

- (a) Người đề nghị gia hạn năng định – thành viên tổ lái phải gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ. Hồ sơ gồm:
- (1) Đơn đề nghị gia hạn năng định – thành viên tổ lái (theo Phụ lục 3 Điều 7.110);
 - (2) Giấy chứng nhận sức khỏe còn hiệu lực kèm theo bản chính để đối chiếu;
 - (3) Bản sao giấy phép lái tàu bay còn hiệu lực kèm theo bản chính để đối chiếu;
 - (4) Kết quả sát hạch thực hành với các nội dung khai thác áp dụng cho năng định chủng loại tàu bay và năng định hạng tàu bay phù hợp của người đề nghị.

Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, tổ chức kiểm tra và thực hiện việc gia hạn năng định phù hợp.”

22. Sửa đổi PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 7.110 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/11/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 7.110: MẪU ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP, CÔNG NHẬN, GIA HẠN/PHỤC HỒI GIẤY PHÉP VÀ NĂNG ĐỊNH NGƯỜI LÁI TÀU BAY

1. CAAV-FSSD Form 539 Đơn đề nghị cấp số giấy phép cho nhân viên hàng không
2. CAAV-FSSD Form 540 Đơn đề nghị công nhận, cấp đổi giấy phép nhân viên hàng không – thành viên tổ lái
3. CAAV-FSSD Form 541 Đơn đề nghị cấp giấy phép nhân viên hàng không – thành viên tổ lái

23. Sửa đổi, bổ sung khoản (f) Phụ lục 1 Điều 7.350 quy định tại Khoản a Mục 9 Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư số 42/2021/TT-BGTVT như sau:²¹

“(f) Người đề nghị gia hạn năng định nhân viên AMT/ARS phải gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN hoặc nộp qua cổng dịch vụ công trực tuyến của Bộ giao thông vận tải và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ. Hồ sơ gồm:

1. Đơn đề nghị gia hạn năng định nhân viên AMT/ARS;
2. Kết quả kiểm tra sát hạch lý thuyết về những nội dung theo quy định;
3. Sổ ghi lại kinh nghiệm thực hiện các công việc thuộc năng định của người đề nghị theo mẫu quy định trong vòng 2 năm trước tính đến ngày gửi hồ sơ.”

24. Sửa đổi, bổ sung khoản g Phụ lục 1 Điều 7.350 quy định tại Khoản c Mục 4 Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT như sau:²²

“(g) Trong thời hạn 07 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, tổ chức kiểm tra và thực hiện việc cấp lại, gia hạn năng định phù hợp.”

²¹ Sửa để có thể nộp trực tiếp đáp ứng dịch vụ công trực tuyến mức độ 4

²² Sửa giảm thời gian xử lý từ 10 xuống 7 ngày

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 /2022/TT-BGTVT ngày tháng năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi khoản c Điều 8.001 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“c. Phần này cũng có thể áp dụng cho tất cả các tổ chức, cá nhân cung cấp các đánh giá về sức khỏe, kết luận y khoa được thừa nhận về sức khỏe và các đánh giá đặc biệt đối với năng lực làm việc của nhân viên hàng không.”

2. Sửa đổi khoản a (1) Điều 8.003 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

(1) Kết luận y khoa được thừa nhận: Kết luận này được đưa ra bởi một hoặc một vài chuyên gia y tế do Cục HKVN chấp thuận để xem xét một số trường hợp cụ thể. Mục đích của kết luận y khoa được thừa nhận này để xác định những trường hợp cụ thể, mặc dù điều kiện sức khỏe không đáp ứng các tiêu chuẩn y khoa, tuy nhiên vẫn đủ điều kiện để thực hiện nhiệm vụ mà hầu như không có nguy cơ uy hiếp an toàn bay. Trong trường hợp cần thiết, tham khảo ý kiến của các giám sát viên an toàn khai thác bay hoặc giám sát viên an toàn các lĩnh vực khác.

3. Sửa đổi khoản a (3) Điều 8.003 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

(3) “Có thể”: Trong ngữ cảnh của các điều khoản về y khoa của phần này, “có thể” nghĩa là xác suất xảy ra mà đánh giá viên y khoa không chấp nhận.

4. Sửa đổi khoản a (5) Điều 8.003 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau

(5) Đánh giá viên y khoa: Là người có năng lực, trình độ và kinh nghiệm trong lĩnh vực y học hàng không, thực hiện đánh giá các báo cáo Cục HKVN về kết quả giám định sức khỏe của Giám định viên y khoa.

5. Sửa đổi khoản a, b, c, d Điều 8.007 quy định tại Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT như sau:

“a. Cục Hàng không Việt Nam quy định 03 nhóm đánh giá sức khỏe và cấp Giấy chứng nhận sức khỏe để xác nhận Điều kiện sức khỏe tối thiểu thực hiện năng định của giấy phép như sau:

1. Nhóm 1: áp dụng cho các đối tượng có giấy phép như sau:

- i. Người lái tàu bay thương mại (CPL);
- ii. Người lái tàu bay thuộc tổ lái nhiều thành viên (MPL);
- iii. Người lái tàu bay vận tải hàng không (ATPL);

2. Nhóm 2: áp dụng với học viên lái tàu bay như sau:

- i. Người lái tàu bay tư nhân;
- ii. Học viên bay;
- iii. Kỹ sư trên không, nhân viên dẫn đường;
- iv. Cơ giới trên không;
- v. Tiếp viên hàng không.

3. Nhóm 3: áp dụng đối với đối tượng có giấy phép kiểm soát viên không lưu. Người nộp đơn đề nghị cấp đánh giá sức khỏe theo quy định của Phần này phải được kiểm tra sức khỏe ban đầu đáp ứng các tiêu chuẩn tại Thông tư liên tịch số 18/2012/TTLT-BYT-BGTVT ngày 05/11/2012 của Bộ Y tế và Bộ Giao thông vận tải bao gồm các yêu cầu đánh giá cụ thể cho từng loại giấy phép liên quan.

b. Nhân viên hàng không có giấy phép sẽ phải giám định sức khỏe tại cơ sở y tế do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn phù hợp với quy định tại Chương D của Phần này với thời gian định kỳ không vượt quá thời hạn hiệu lực của giấy phép hành nghề được cấp. Thời hạn của giấy chứng nhận sức khỏe phải phù hợp với các năng định của giấy phép hành nghề và không được lớn hơn:

1. 60 tháng đối với giấy phép người lái tư nhân-máy bay, khí cầu sử dụng động cơ, trực thăng;
2. 12 tháng đối với giấy phép tiếp viên;
3. 12 tháng đối với giấy phép người lái tàu bay thương mại-máy bay, khí cầu sử dụng động cơ, trực thăng;
4. 12 tháng đối với giấy phép người lái của tổ lái nhiều thành viên-máy bay;
5. 12 tháng đối với giấy phép người lái tàu bay vận tải hàng không-máy bay, khí cầu sử dụng động cơ, trực thăng;
6. 12 tháng đối với giấy phép nhân viên dẫn đường;
7. 12 tháng đối với giấy phép kỹ sư cơ giới.
8. 60 tháng đối với giấy phép người lái tàu lượn.
9. 60 tháng đối với giấy phép người lái khinh khí cầu.

c. Căn cứ vào độ tuổi của người làm đơn vào ngày giám định, thời gian hiệu lực sẽ giảm xuống:

1. 06 tháng, sau lần sinh nhật thứ 40 đối với người lái tàu bay vận tải và người lái tàu bay thương mại.
2. 24 tháng, sau lần sinh nhật thứ 40 đối với người lái tàu bay tư nhân.
3. 12 tháng, sau lần sinh nhật thứ 50 với người lái tàu bay tư nhân.

d. Thời hạn hiệu lực của một giám định y khoa sẽ bắt đầu vào ngày kiểm tra y tế được thực hiện và kết thúc vào ngày cuối cùng của tháng quy định tại khoản c Điều này.”

6. Sửa đổi, bổ sung Điều 8.025 quy định tại Thông tư số01/2011/TT-BGTVT như sau:

“

- (a) Cơ sở y tế giám định sức khỏe nhân viên hàng không tổ chức việc giám định sức khỏe của người đề nghị; tập hợp kết quả giám định của các giám định viên y khoa, chuyển cho Hội đồng đánh giá kết quả giám định sức khỏe nhân viên hàng không.

- (b) Hội đồng đánh giá kết quả giám định sức khỏe được Cục HKVN thành lập và uỷ quyền thực hiện đánh giá kết quả giám định sức khỏe nhân viên hàng không do các Cơ sở Y tế được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn thực hiện, làm cơ sở cho các Cơ sở Y tế cấp giấy chứng nhận sức khỏe nhân viên hàng không theo quy định của Phần này.
- (c) Hội đồng đánh giá kết quả giám định sức khỏe báo cáo kết quả giám định lên Cục HKVN để kiểm tra, giám sát.
- (d) Thực hiện công tác bảo mật đối với hồ sơ sức khỏe của nhân viên hàng không theo quy định hiện hành.
- (e) Thành viên Hội đồng đánh giá kết quả giám định sức khỏe phải đáp ứng các yêu cầu chuyên môn như đối với giám định viên y khoa hàng không và phải được huấn luyện về đánh giá các hồ sơ sức khỏe. Chủ tịch Hội đồng chịu trách nhiệm tổ chức hoạt động của Hội đồng theo quy chế do Cục HKVN ban hành.

”

7. Sửa đổi, bổ sung khoản (c), (d) Điều 8.027 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau

“

- (c) Thành viên Hội đồng đánh giá kết quả giám định sức khỏe, người có thẩm quyền của Cục HKVN được truy cập tất cả các hồ sơ sức khỏe của người đề nghị cấp hoặc người đã được cấp Giấy chứng nhận sức khỏe mà các hồ sơ đó được lưu giữ bởi cơ sở y tế giám định sức khỏe hàng không được Cục HKVN phê chuẩn.
- (d) Không một cá nhân nào được phép phát tán hoặc cho phép tiếp tục sử dụng Giấy chứng nhận sức khỏe khi người có Giấy chứng nhận sức khỏe không đáp ứng tiêu chuẩn sức khỏe. Quy định này không cần phải tuân thủ các quy định về bảo mật thông tin.

”

8. Sửa đổi, bổ sung khoản (c) Điều 8.030 quy định tại Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT như sau:

“c. Các thành viên hội đồng đánh giá của Cục Hàng không Việt Nam không thực hiện đánh giá kết quả giám định y tế mà mình thực hiện với vai trò giám định viên y khoa.”

9. Bổ sung khoản (e) Điều 8.033 quy định tại Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT như sau:

“

- (e) Cơ sở Y tế được Cục HKVN phê chuẩn thực hiện cấp giấy chứng nhận sức khỏe nhân viên hàng không theo quy định tại Phần này.”

10. Sửa đổi bổ sung khoản (a) (1) Điều 8.037 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“

- (1) Kết luận y khoa được thừa nhận 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 hầu như không ảnh hưởng đến việc thực hiện quyền hạn được ghi trong giấy phép:
- (i) An toàn khi thực hiện nhiệm vụ;
 - (ii) An toàn khai thác tàu bay; hoặc
 - (iii) Việc gây ra mất khả năng làm việc.
- ”

11. Sửa đổi, bổ sung khoản (a) Điều 8.047 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau

“8.047 GIA HẠN ĐẶC BIỆT ĐỐI VỚI GIẤY CHỨNG NHẬN SỨC KHỎE

- (a) Quy định việc kiểm tra lại của người có giấy phép thực hiện nhiệm vụ ở khu vực xa nơi cơ sở y tế được chỉ định kiểm tra sức khỏe có thể được cấp lại Giấy chứng nhận sức khỏe đặc biệt khi xét thấy cần thiết và được Cục HKVN cho phép; việc cấp lại đó chỉ được thực hiện như một trường hợp ngoại lệ và không được lạm dụng.
- (1) Thời hạn 6 tháng một lần, trong trường hợp thành viên tổ bay không khai thác thương mại;
 - (2) Thời hạn không quá 03 tháng/01 lần cho hai lần liên tiếp có báo cáo về sức khỏe vẫn được sử dụng thuận lợi sau khi kiểm tra, trong trường hợp thành viên tổ bay đang khai thác thương mại.
- ”

12. Sửa đổi, bổ sung khoản (a) Điều 8.085 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“

8.085 HỆ THỐNG QUẢN LÝ CHẤT LƯỢNG

- (a) AMC phải xây dựng tài liệu giải trình tổ chức hoạt động, xây dựng và duy trì hệ thống quản lý chất lượng được Cục HKVN chấp thuận nhằm đảm bảo rằng các trang thiết bị, nhân viên, quy trình thực hiện giám định và hồ sơ, dữ liệu tuân thủ tất cả các quy định liên quan.”

13. Sửa đổi, bổ sung khoản (b) Điều 8.087 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau

“

- b. AMC và nhân viên của mình phải cho phép đại diện được uỷ quyền của Cục HKVN tiếp cận không hạn chế tới toàn bộ các địa điểm, trang thiết bị, hồ sơ nhân

viên và hồ sơ giám định, kể cả các công tác giám định y khoa đang trong quá trình thực hiện để thực hiện trách nhiệm kiểm tra và giám sát của mình.”

14. Bãi bỏ khoản (a) 2 và sửa đổi, bổ sung khoản (a) 3,4,5,6 Phụ lục 1 Điều 8.023 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau

“

- (3) Hội đồng đánh giá kết quả giám định sức khỏe nhân viên hàng không có trách nhiệm kiểm tra hồ sơ và đánh giá kết quả giám định sức khỏe để làm cơ sở cấp Giấy chứng nhận sức khỏe được quy định tại Điều 8.023.
- (4) Trong thời hạn 07 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được hồ sơ từ cơ sở y tế giám định sức khỏe, Hội đồng đánh giá kết quả giám định sức khỏe nhân viên hàng không thực hiện đánh giá kết quả giám định y khoa và gửi kết quả đánh giá về các AMC.
- (5) Trong trường hợp từ chối cấp Giấy chứng nhận sức khỏe, AMC phải thông báo bằng văn bản cho người đề nghị biết và nêu rõ lý do.
- (6) Các AMC được Cục HKVN phê chuẩn cấp Giấy chứng nhận sức khỏe đặc biệt đối với người đề nghị trong trường hợp chưa đáp ứng được các tiêu chuẩn sức khỏe đã được quy định của Bộ Y tế nhưng không ảnh hưởng đến việc thực hiện nhiệm vụ được quy định trong giấy phép được quy định tại Điều 8.037 theo kết luận y khoa được thừa nhận của Hội đồng đánh giá kết quả giám định sức khỏe nhân viên hàng không.

”

15. Sửa đổi, bổ sung nội dung hướng dẫn dưới Mục 2 Mẫu số 2- Đơn đề nghị cấp giấy chứng nhận cơ sở giám định sức khỏe nhân viên hàng không quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau

“Phạm vi hoạt động đề nghị phê chuẩn”

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 /2022/TT-BGTVT ngày tháng năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi tên Điều 10.113 Thông tư 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“10.113 CHỈ ĐỊNH PIC TRONG VẬN TẢI HÀNG KHÔNG”

2. Sửa đổi Điều 10.083 quy định tại Mục 15 Phụ lục IX Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“10.083 KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA NGƯỜI LÁI ĐỐI VỚI KHAI THÁC BAY HÀNG KHÔNG CHUNG

a. Chỉ được thực hiện chức năng người lái trên tàu bay yêu cầu tổ lái nhiều thành viên áp dụng theo Phần 23 của Bộ QCATHK khi trong 12 tháng trước đó, người lái đã thực hiện huấn luyện tại Tổ chức huấn luyện được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và đạt yêu cầu trong bài kiểm tra kỹ năng đối với loại tàu bay đang khai thác với kiểm tra viên do Cục Hàng không Việt Nam chỉ định hoặc uỷ quyền.

b. Chỉ được thực hiện chức năng PIC trên tàu bay yêu cầu tổ lái 01 thành viên khi trong 24 tháng trước đó đã thực hiện huấn luyện tại Tổ chức huấn luyện được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và đạt yêu cầu trong bài kiểm tra kỹ năng đối với loại tàu bay đang khai thác với kiểm tra viên do Cục Hàng không Việt Nam chỉ định hoặc uỷ quyền.

c. Bài kiểm tra kỹ năng phải bao gồm các yêu cầu về kỹ năng điều khiển tàu bay và khả năng thực hiện các quy trình xử lý tình huống theo yêu cầu về tiêu chuẩn thực hiện bài kiểm tra kỹ năng theo quy định.”

3. Sửa đổi Điều 10.097 quy định tại Phần 10 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“10.097 QUYỀN HẠN VÀ GIỚI HẠN CỦA NGƯỜI LÁI TÀU BAY TƯ NHÂN

a. Khi đã được huấn luyện và kết quả huấn luyện còn hiệu lực đối với chủng loại, hạng và loại tàu bay sẽ khai thác hoặc đối với tàu lượn, người lái tàu bay tư nhân được phép khai thác tàu bay đó để chở khách hoặc tài sản theo quy định tại Điều này.

b. Người lái tàu bay tư nhân không được phép khai thác tàu bay để chở khách hoặc tài sản nhằm mục đích lấy tiền, cho thuê hoặc huấn luyện bay.

c. Người lái tàu bay tư nhân chỉ được phép khai thác tàu bay liên quan tới việc kinh doanh hoặc chở thuê khi:

(1) Có năng định chủng loại, năng định hạng và năng định loại phù hợp;

(2) Trong trường hợp bất khả kháng trên chuyên bay thương mại;

(3) Chuyên bay được thực hiện với mục đích vận tải hàng không thương mại theo quy định trong Bộ QCATHK

d. Người lái tàu bay tư nhân có thể nhận tiền hoặc tài sản có giá trị từ các hành khách trên tàu bay chỉ đối với mục đích chia sẻ chi phí cho chuyến bay, trong đó người lái tàu bay tư nhân không được phép chi trả ít hơn tỉ lệ đóng góp các chi phí cho chuyến bay với hành khách và các chi phí này chỉ liên quan tới nhiên liệu cho tàu bay, dầu nhớt cho tàu bay hoặc chi phí thuê tàu bay.

e. Người lái tàu bay tư nhân chỉ được thực hiện các chuyến bay đêm khi đã được huấn luyện bay đêm đối với loại tàu bay đang khai thác, bao gồm cất cánh, hạ cánh và dẫn đường.

g. Người lái tàu bay tư nhân có năng định lái tàu lượn chỉ được phép thực hiện chức năng PIC khi tuân thủ các quy định sau:

(1) Có bằng chứng kinh nghiệm về việc thực hiện, sử dụng tàu lượn và được thể hiện bằng văn bản.

(2) Có tối thiểu 10 giờ bay đối với tàu lượn trong trường hợp có chở theo hành khách.

h. Người lái tàu bay tư nhân với năng định loại tàu bay nhẹ hơn không khí chỉ được phép thực hiện chức năng PIC trên loại khinh khí cầu (vận hành bằng gas hoặc khí nóng) khi có kinh nghiệm khai thác trước đó và được thể hiện bằng văn bản.

4. Sửa đổi, bổ sung khoản (d), Phụ lục 1, Điều 10.115 quy định tại Phần 10 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:²³

“(d) Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ bay gửi trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN hoặc nộp qua cổng dịch vụ công trực tuyến của Bộ giao thông vận tải (bản scan). Hồ sơ bao gồm:

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

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

(3) Tập ảnh chân dung 3x4 (.jpg hoặc .png).”

²³ Sửa đề có thể nộp trực tuyến đáp ứng dịch vụ công trực tuyến mức độ 4

PHỤ LỤC IX

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 /2022/TT-BGTVT ngày tháng năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Bổ sung khoản (d) và (e) Điều 11.001 quy định tại 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:

“(d) Giấy chứng nhận đối với các loại hình khai thác tại Phần này không vì mục đích thương mại được quy định cụ thể tại Phụ lục 1 của Điều 11.001

(e) Giấy chứng nhận đối với loại hình khai thác tại Phần này vì mục đích thương mại được quy định cụ thể tại Phần 12 của Bộ QCATHK”.

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

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

11.185 ÁP DỤNG

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

11.186 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

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

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

11.187 YÊU CẦU VỀ TRANG THIẾT BỊ

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

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

11.188 YÊU CẦU VỀ TRANG THIẾT BỊ LIÊN LẠC

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

11.189 TIÊU CHUẨN KHAI THÁC TỐI THIỂU

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

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

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

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

(b) Trên hành trình bay (en-route), khi điều kiện thời tiết giảm dưới tiêu chuẩn về đáy mây (cloud base) hoặc tầm nhìn tối thiểu theo bảng tại khoản a, Trực thăng chỉ được phê chuẩn bay trong điều kiện thời tiết bay bằng mắt (VMC) phải hủy 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) Cát 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 viện 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 lũy 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 trong 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 cánh, thành viên kỹ thuật cấp cứu y tế không thể ngồi tại vị trí ghế phía trước do ảnh hưởng bởi cánh vừa lắp; hoặc

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

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

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

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

(i) Hai người lái tàu bay; hoặc

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

(A) Có đủ địa tiêu;

(B) Hệ thống theo dõi chuyến bay đối với toàn bộ chuyến bay cấp cứu y tế;

(C) Độ tin cậy của thiết bị dự báo thời tiết;

(D) Danh mục tối thiểu đối với chuyến bay cấp cứu y tế;

(E) Tính liên tục của thành viên tổ bay;

(F) Các yêu cầu tối thiểu về năng lực trình độ, các quy định về huấn luyện ban đầu và huấn luyện định kỳ;

(G) Quy trình khai thác, trong đó bao gồm quy trình phối hợp tổ bay;

(H) Tiêu chuẩn thời tiết tối thiểu;

(I) Các yếu tố bổ sung cần xem xét do các điều kiện đặc trưng của khu vực.

(g) Huấn luyện và kiểm tra tổ bay:

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

(2) Thành viên tổ bay:

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

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

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

(B) Kiểm tra trên chuyến bay khai thác (line check).

11.191 HƯỚNG DẪN BỆNH NHÂN VÀ NGƯỜI ĐI CÙNG

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

(b) Người cung cấp dịch vụ cấp cứu y tế dưới mặt đất: Người khai thác tàu bay phải hướng dẫn cho Người cung cấp dịch vụ cấp cứu y tế dưới mặt đất để đảm bảo làm quen với môi trường và trang thiết bị của chuyến bay cấp cứu y tế và các rủi ro có thể xảy ra đối với Người cung cấp dịch vụ cấp 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 reserve 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 dầu có thể thực hiện hoặc khi cánh quạt dừng quay hoặc cánh quạt đang quay và tuân thủ các quy định sau:

(a) Cửa bên phía đang nạp nhiên liệu phải được đóng;

(b) Cửa bên phía không nạp nhiên liệu phải mở trong điều kiện thời tiết cho phép;

(c) Thiết bị chữa cháy luôn sẵn sàng tại vị trí để có thể có mặt ngay lập tức trong trường hợp có cháy;

(d) Các nhân viên hỗ trợ phải luân sẵn sàng để có mặt ngay lập tức để di chuyển người bệnh trong trường hợp có cháy.

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

“CHƯƠNG L: KHAI THÁC TRỰC THĂNG NGOÀI KHƠI

11.195 QUY ĐỊNH CHUNG

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

11.196 PHÊ CHUẨN KHAI THÁC TRỰC THĂNG NGOÀI KHƠI

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

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

11.197 QUY TRÌNH KHAI THÁC

(a) Người khai thác phải giảm thiểu và giảm thiểu rủi ro và các mối nguy hiểm cụ thể như một phần của quá trình quản lý an toàn đối với các hoạt động ngoài khơi của trực thăng. Người khai thác phải chỉ rõ trong các tài 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 động 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 dụng hệ thống điều khiển bay tự động dụng một cách tối ưu trong toàn bộ chuyến bay;

(6) Quỹ đạo tiếp cận 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 tuyến 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.”

4. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 11.001 quy định tại 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:

“Phụ lục 1 Điều 11.001 Giấy chứng nhận đối với các loại hình khai thác không vì mục đích thương mại.

SPECIFIC APPROVAL**ISSUING AUTHORITY and CONTACT DETAILS**

Issuing Authority: CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIETNAM

Address: 119 Nguyen Son Str., Long Bien Dist., Ha Noi

Signature: _____ Date:

Telephone: 0084-024-38271992

Fax: 0084-024-38732291

Email: tcatb@caa.gov.vn

OWNER/OPERATOR

Name:

Address:

Telephone:

Email:

Fax:

Aircraft Model

Registration Marks

SPECIFIC APPROVAL	YES	NO	DESCRIPTION	REMARK
Low visibility operations				
Approach and landing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT: ... RVR: DH:	
Take-off	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR:	
Operational credit (s)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
RVSM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EDTO <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Navigation specifications for PBN operations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EFB				
Other	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

PHỤ LỤC X

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 /2022/TT-BGTVT ngày tháng năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Bãi bỏ định nghĩa số 10, 11, 12 của Điều 12.003 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

2. Sửa đổi định nghĩa số 13 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(10) Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái: Thuật ngữ này áp dụng đối với Người khai thác loại tàu bay không phải là tàu bay tuốc-bin phản lực được cấp Giấy chứng nhận loại với cấu hình tối đa 09 ghế hành khách, khai thác với 01 người lái và có tổng số tàu bay không quá 05 tàu bay”.

3. Sửa đổi, bổ sung Điều 12.010 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

(a) Người khai thác không được khai thác tàu bay với mục đích vận tải thương mại nếu không có AOC và Danh mục phạm vi hoạt động cụ thể (Operations Specifications) đối với các nội dung, loại hình khai thác thực hiện.

(b) Người khai thác không được thực hiện các loại hình khai thác vận tải thương mại chưa được phép trong AOC và Danh mục phạm vi hoạt động cụ thể.

(c) Người có AOC phải luôn duy trì sự tuân thủ các điều khoản, điều kiện cấp Giấy chứng nhận, năng định khai thác và các yêu cầu bảo dưỡng quy định trong AOC và Danh mục phạm vi hoạt động cụ thể.

4. Sửa đổi khoản f, g, h của Điều 12.013 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

(f) Người làm đơn đề nghị được khai hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay người lái phải nộp hồ sơ ít nhất 30 ngày trước ngày dự định khai thác.

(g) Trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ khi nhận được hồ sơ của Người khai thác, Cục HKVN thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị cấp AOC cho Người khai

thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ , người làm đơn phải bổ sung và thời gian phê chuẩn AOC cho Người khai thác bay tàu bay thương mại khai thác tàu bay một người lái sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

(h) Trong thời hạn 3 ngày làm việc , kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ , Cục HKVN thực hiện việc kiểm tra nội dung các tài liệu và phối hợp với Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái để xây dựng kế hoạch kiểm tra thực tế.

5. Sửa đổi, bổ sung điểm (2) khoản (a) Điều 12.017 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 11/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(2) Phần 2 quy định phạm vi hoạt động, bao gồm các thông tin về căn cứ khai thác chính, bảo dưỡng chính, các khu vực khai thác, các chặng bay khai thác, các sân bay khai thác, các năng định khai thác, danh mục tàu bay khai thác, các tổ chức cung cấp dịch vụ mặt đất được chấp thuận, các tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn (Operations Specifications).”

6. Sửa đổi, bổ sung điểm (2) khoản (c) Điều 12.017 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 11/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“2. 01 bản sao các thông tin về căn cứ khai thác, bảo dưỡng chính, các khu vực khai thác, các chặng bay khai thác, các năng định khai thác, danh mục tàu bay khai thác, các tổ chức cung cấp dịch vụ mặt đất được chấp thuận, các tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn.”

7. Bổ sung, sửa đổi khoản (e) Điều 12.035 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 11/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

(e) Không yêu cầu bay kiểm chứng đối với những Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái, khi Người lái tàu bay của những Người khai thác này đã được kiểm tra năng lực (Proficiency Check) ban đầu bởi kiểm tra viên được chỉ định của Cục HKVN.

8. Sửa đổi khoản (e) Điều 12.063 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 11/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(e) Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái không yêu cầu phải có cơ sở khai thác hoặc bảo dưỡng, song phải xác định vị trí và cá nhân được phân công lưu giữ các hồ sơ yêu cầu của mình, và phải sẵn sàng cung cấp cho người có thẩm quyền khi được yêu cầu.”

9. Sửa đổi khoản (c) Điều 12.065 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 01 tháng 09 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(c) Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái không yêu cầu phải có trang thiết bị hoặc nhân viên phục vụ, song phải có mặt tại tàu bay khi các dịch vụ đang được cung cấp cho tàu bay.

10. Sửa đổi khoản (f) Điều 12.073 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 11/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(g) Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái không yêu cầu phải thiết lập chương trình đánh giá chất lượng nhưng phải chịu sự giám sát của Cục HKVN hoặc người được Cục HKVN uỷ quyền.”

11. Bổ sung khoản (e) Điều 12.075 quy định tại khoản b Mục 5 Phụ lục IX của Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 01 tháng 09 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(e) Người có AOC khai thác đội tàu bay từ 04 tàu bay trở lên có trọng lượng cất cánh tối nhỏ hơn 20.000 kg hoặc từ 04 trực thăng trở lên có trọng lượng cất cánh tối đa nhỏ hơn 7.000 kg hoặc chở dưới 09 hành khách phải thiết lập và duy trì chương trình phân tích dữ liệu bay như là một phần của hệ thống quản lý an toàn với các yêu cầu sau:”

12. Sửa đổi, bổ sung khoản (a) Điều 12.110 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(a) Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái không yêu cầu phải duy trì Chương trình đủ điều kiện bay liên tục, tuy nhiên yêu cầu phải duy trì hồ sơ kiểm tra, bảo dưỡng khung sườn, động cơ, cánh quạt, trang thiết bị bảo dưỡng đối với từng tàu bay đối với:”

13. Sửa đổi, bổ sung khoản (h) Điều 12.153 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(h) Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái không yêu cầu phải cung cấp tất cả các nội dung tài liệu hướng dẫn khai thác, nhưng phải mang theo các thông tin về khai thác và bảo dưỡng, phải hoàn thiện tất cả các biểu mẫu theo quy định khi thực hiện các chuyến bay thương mại.”

14. Sửa đổi, bổ sung khoản (f) Điều 12.160 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(h) Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái phải tuân thủ chương trình huấn luyện đã được Cục HKVN phê chuẩn và Người lái tàu bay của Người khai thác này phải được

kiểm tra kỹ năng (proficiency) và kiểm tra trình độ về đường bay (route check) bởi kiểm tra viên chỉ định của Cục HKVN.”

15. Sửa đổi, bổ sung khoản (e) Điều 12.163 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(e) Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái có thể sử dụng bản sao tài liệu khai thác bay hiện hành của nhà sản xuất tàu bay, việc sử dụng tài liệu này phải được Cục HKVN chấp thuận và phải mang theo tàu bay.”

16. Sửa đổi, bổ sung khoản (e) Điều 12.163 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(d) Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái có thể sử dụng các dữ liệu tính năng trong tài liệu khai thác bay hiện hành của Nhà sản xuất tàu bay.”

17. Sửa đổi, bổ sung khoản (c) Điều 12.175 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(c) Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái không yêu cầu phải tuân thủ quy định tại khoản a và b của Điều này, nhưng phải thực hiện mọi tính toán với giả định có chướng ngại vật cao từ 50ft trở lên ở cuối đường CHC khi cất cánh cũng như khi hạ cánh.”

18. Sửa đổi, bổ sung khoản (c) Điều 12.177 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(c) Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái không yêu cầu phải có tài liệu quy định tại khoản a của Điều này.”

19. Sửa đổi, bổ sung khoản (d) Điều 12.183 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(c) Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái không yêu cầu phải có tài liệu quy định tại khoản a của Điều này.”

20. Sửa đổi, bổ sung khoản (e) Điều 12.187 quy định tại khoản b Mục 33 Phụ lục X 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 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 như sau:

“(e) Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái phải tuân thủ các quy định về dữ liệu dẫn đường tại Phần 10 của Bộ QCATHK.”

21. Sửa đổi, bổ sung khoản (c) Điều 12.200 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(c) Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái không yêu cầu phải có hệ thống theo dõi bay đối với từng chuyến bay có kế hoạch bay không lưu và kế hoạch bay này vẫn có hiệu lực cho tới khi tàu bay hạ cánh tại sân bay đến.”

22. Sửa đổi, bổ sung khoản (e) Điều 12.233 quy định tại Phần 12 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(e) Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái không yêu cầu phải tuyển dụng nhân viên bảo dưỡng, nhưng phải ký hợp đồng với các nhân viên bảo dưỡng và cơ sở bảo dưỡng được Cục HKVN chấp thuận.”

23. Sửa đổi, bổ sung khoản d của Điều 12.235 quy định tại Mục 33 Phụ lục X 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 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 như sau:

“(d) Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái không yêu cầu phải có hệ thống chất lượng bảo dưỡng nhưng phải sử dụng phương pháp quản lý chất lượng bảo dưỡng được Cục HKVN chấp thuận.”

24. Sửa đổi, bổ sung điểm 4 khoản (e) Điều 12.247 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

(4) Chương trình độ tin cậy và theo dõi trạng thái, miêu tả hệ thống tàu bay, thiết bị và hệ thống tạo lực đẩy đối với đội tàu bay từ 04 tàu bay trở lên. Quy định về số lượng tàu bay đối với Chương trình độ tin cậy không áp dụng cho loại hình khai thác EDTO quy định tại Điều 12.037.

25. Sửa đổi tên của Phụ lục 2 Điều 12.017 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.017: PHỤ LỤC PHẠM VI HOẠT ĐỘNG MANG THEO TÀU BAY”

26. Sửa đổi khoản a của Phụ lục 2 Điều 12.017 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(a) Người khai thác tàu bay phải mang trên tàu bay Phụ lục phạm vi hoạt động khai thác chứa thông tin về căn cứ khai thác chính , bảo dưỡng chính, các khu vực khai thác, các chặng bay khai thác, các sân bay khai thác, các năng định khai thác, danh mục tàu bay khai thác , các tổ chức cung cấp dịch vụ mặt đất được chấp thuận , các tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn . Trong trường hợp các giấy phép khai thác đặc biệt và giới hạn giống nhau đối với 02 tàu bay trở lên thì các tàu bay này có thể được nhập vào một danh sách.”

27. Bổ sung điểm 10 khoản c của Phụ lục 2 Điều 12.017 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“10. Các thông tin về căn cứ khai thác chính, bảo dưỡng chính, các khu vực khai thác, các chặng bay khai thác, các sân bay khai thác, các tổ chức cung cấp dịch vụ mặt đất được chấp thuận, các tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn.”

28. Sửa đổi khoản d của Phụ lục 2 Điều 12.017 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“d. Nội dung tối thiểu của phần các giấy phép cụ thể trong Phụ lục phạm vi hoạt động phải có các nội dung sau:”

29. Sửa đổi tên Phụ lục 1 của Điều 12.033 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 12.033 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN AOC CHO NGƯỜI KHAI THÁC HÀNG KHÔNG CHUNG VÌ MỤC ĐÍCH THƯƠNG MẠI KHAI THÁC TÀU BAY MỘT NGƯỜI LÁI”

30. Sửa đổi, bổ sung khoản (b) Điều 12.247 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(b) Các ngoại lệ trong Phần 12 đối với Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái có thể được xem xét đối với những Người khai thác tàu bay có đội ngũ người lái ít hơn 3 người chỉ huy tàu bay có năng lực, trình độ và được huấn luyện tuân thủ quy định”.

PHỤ LỤC XI

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay
(Ban hành kèm theo Thông tư số /2022/TT-BGTVT ngày tháng năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung Điều 13.001 quy định tại Phần 13 của Thông tư số 01/20111/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải như sau:

“(a) Phần này đưa ra các yêu cầu về chuyên chở hành khách của Việt Nam trên các chuyến bay thương mại đối với tàu bay có số ghế ngồi hành khách nhiều hơn 19 chỗ, bổ sung các yêu cầu về chuyên chở hành khách ở Phần 10;

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

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 /2022/TT-BGTVT ngày tháng năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung điểm (iii) Khoản (3) Điều 14.115 và bổ sung điểm (iv) Khoản (3) Điều 14.115 như sau:

“iii. Huấn luyện phục hồi năng định như huấn luyện ban đầu của người khai thác tàu bay trong trường hợp quá 12 tháng

iv. Huấn luyện phục hồi năng định như huấn luyện ban đầu tàu bay theo quy định tại Điều 14.060 trong trường hợp quá 24 tháng.”

2. Bổ sung Điều 14.075 như sau:

“14.075 HUẤN LUYỆN VÀ KIỂM TRA DỰA TRÊN CÁC TIÊU CHUẨN NĂNG LỰC

a. Người khai thác tàu bay phải thiết lập và triển khai các chương trình huấn luyện và kiểm tra dựa trên năng lực đối với người lái tàu bay hoạt động trong môi trường tổ lái nhiều thành viên.

b. Huấn luyện và kiểm tra dựa trên năng lực phải thiết lập được các yêu cầu về kiến thức, kỹ năng và thái độ (KSA – knowledge, Skill, Attitude) cần thiết và dựa trên 9 tiêu chuẩn năng lực bao gồm :

- i. Áp dụng quy trình và tuân thủ các quy chế an toàn hàng không
- ii. Thông tin liên lạc
- iii. Quản lý đường bay thông qua hệ thống tự động bay
- iv. Quản lý đường bay thông qua khả năng bay thủ công
- v. Khả năng làm việc nhóm và lãnh đạo
- vi. Giải quyết vấn đề và ra quyết định
- vii. Nhận thức tình huống và quản lý thông tin
- viii. Quản lý cường độ công việc
- ix. Áp dụng kiến thức ”

PHỤ LỤC XIII

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 /2022/TT-BGTVT ngày tháng năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.093 như sau:

“19.093 DỮ LIỆU TỰ GHI

- a. Khi thực hiện điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, cơ quan điều tra phải sử dụng hiệu quả thiết bị tự ghi của tàu bay. Cơ quan điều tra phải kịp thời giải mã dữ liệu của thiết bị tự ghi lắp đặt trên tàu bay.
- b. Trong trường hợp không có năng lực để giải mã thiết bị tự ghi của tàu bay, cơ quan điều tra chọn cơ sở giải mã thiết bị tự ghi của tàu bay trên cơ sở đáp ứng các yêu cầu sau đây:
 1. Mức độ khách quan và chính xác của đơn vị, người tiến hành giải mã;
 2. Thời gian ít nhất dành cho việc giải mã đủ để có các thông tin cần thiết;
 3. Vị trí địa lý của nơi giải mã phải gần cơ quan điều tra tai nạn.
- c. Khi thực hiện điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, cơ quan điều tra phải sử dụng hiệu quả dữ liệu của các thiết bị tự ghi lắp đặt tại cơ sở mặt đất, bao gồm dữ liệu giám sát và thông thoại của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan.”

2. Sửa đổi, bổ sung khoản (b) Điều 19. 247 như sau:

“(b) Trong trường hợp báo cáo chính thức có các khuyến cáo an toàn liên quan đến ICAO do liên quan đến các tài liệu ICAO, ngoài báo cáo chính thức Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm đính kèm thư tóm tắt các hành động cụ thể đề xuất.”

3. Bổ sung, bổ sung khoản (c) Điều 19.247 như sau:

“(c) Trong trường hợp ban hành khuyến cáo an toàn đối với mỗi nguy toàn cầu (SRGC), Cục HKVN phải thông báo đến ICAO về việc ban hành và các phản hồi của khuyến cáo đó ngay cả khi SRGC không liên quan đến ICAO.

Lưu ý: Các khuyến cáo an toàn đối với mỗi nguy toàn cầu và các phản hồi liên quan được lưu giữ trên cơ sở dữ liệu trung tâm của ICAO và được công bố rộng rãi.”

PHỤ LỤC XIV

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 20 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

(Ban hành kèm theo Thông tư số /2022/TT-BGTVT ngày tháng năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung Điểm 3 Khoản a Điều 20.095 quy định tại Phần 20 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“(3) Các Giấy chứng nhận cho thiết bị của tàu bay theo Mẫu 1 được quy định tại Phần 21, Cục HKVN công nhận các Giấy chứng nhận thiết bị theo quy định tại Khoản (c) Điều 3.030 Phần 3 của Bộ quy chế này.”

2. Sửa đổi, bổ sung Khoản b Điều 20.103 quy định tại Mục 2 Phụ lục XVIII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“(b) Chứng chỉ rà soát bảo dưỡng của tàu bay được thực hiện đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 2.730 kg với thời hạn 6 tháng/lần và đối với tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa nhỏ hơn 2.730 kg không quá 12 tháng/lần trừ khi được sự chấp thuận của Cục Hàng không Việt Nam bằng văn bản đối với miễn trừ việc cấp chứng chỉ rà soát bảo dưỡng. Chứng chỉ rà soát bảo dưỡng cho tàu bay mới phải được thực hiện không quá 4 tháng tính từ khi tàu bay được Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu.”

3. Sửa đổi, bổ sung Điều 20.105 quy định tại Phần 20 của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

20.105 YÊU CẦU ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN RÀ SOÁT BẢO DƯỠNG TÀU BAY

(a) Nhân viên rà soát bảo dưỡng tàu bay là người được Người khai thác chỉ định hoặc người thuộc tổ chức bảo dưỡng được Người khai thác uỷ quyền cấp chứng chỉ rà soát bảo dưỡng và được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Nhân viên rà soát bảo dưỡng tàu bay phải đáp ứng các yêu cầu sau:

1. Hoàn thành khoá huấn luyện kỹ thuật bảo dưỡng loại tàu bay tương ứng đối với tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa từ 2730 kg trở lên;

2. Đã có tối thiểu 5 năm kinh nghiệm thực tế trong công tác bảo dưỡng hoặc quản lý bảo dưỡng tàu bay;

3. Được huấn luyện các quy trình bảo dưỡng nêu trong tài liệu điều hành bảo dưỡng của Người khai thác;

4. Được huấn luyện về quy trình bảo dưỡng của các Tổ chức bảo dưỡng thực hiện bảo dưỡng nội trường cho tàu bay tương ứng;

5. Được quyền tiếp cận để thực hiện việc kiểm tra tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt và thiết bị tàu bay;

6. Được Người khai thác hoặc Tổ chức bảo dưỡng sử dụng và đề nghị Cục HKVN phê chuẩn;

(c) Người ký chứng chỉ rà soát bảo dưỡng phải được Người khai thác huấn luyện và kiểm tra sát hạch về các nội dung sau:

(1) Các khái niệm về phê chuẩn tiêu chuẩn đủ điều kiện bay theo quy định của Cục HKVN;

(2) Nội dung và mẫu biểu của chứng chỉ rà soát bảo dưỡng và trách nhiệm của người ký chứng chỉ rà soát bảo dưỡng;

(3) Nội dung và quy trình hoàn thiện các mẫu biểu, phiếu công việc theo yêu cầu của chương trình bảo dưỡng tàu bay cho loại tàu bay liên quan;

(4) Sơ đồ tổ chức của hệ thống và các quy trình bảo dưỡng tàu bay nằm trong tài liệu điều hành bảo dưỡng và các tài liệu liên quan cùng với các yêu cầu của tổ chức để thực hiện các quy trình đó;

(5) Các hệ thống hỗ trợ bảo dưỡng liên quan đến duy trì tính đủ điều kiện bay của tàu bay như: chương trình độ tin cậy, kiểm soát hỏng hóc, kiểm soát bảo dưỡng, kỹ thuật, huấn luyện và phê chuẩn, chương trình kiểm soát cải tiến;

(6) Các mẫu biểu sử dụng cho nhật ký kỹ thuật của tàu bay, hỏng hóc được phép trì hoãn theo MEL hoặc các tài liệu bảo dưỡng đã được phê chuẩn;

(7) Các mẫu biểu sử dụng cho việc thực hiện các chỉ lệnh đủ điều kiện bay/ cải tiến kỹ thuật bắt buộc theo yêu cầu của Cục HKVN đối với loại tàu bay tương ứng.

(d) Nhân viên rà soát bảo dưỡng tàu bay phải chỉ được phép thực hiện và ký chứng chỉ rà soát bảo dưỡng khi còn làm việc trong tổ chức Người khai thác hoặc tổ chức bảo dưỡng có hợp đồng với Người khai thác để bảo dưỡng loại tàu bay tương ứng.

(e) Nhân viên rà soát bảo dưỡng tàu bay phải được Cục Hàng không Việt Nam đánh giá và phê chuẩn với thời hạn không quá 24 tháng kể từ ngày phê chuẩn.

4. Bãi bỏ Khoản (d) Điều 20.045 quy định tại Khoản b Mục 1 Phụ lục XVIII Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT²⁴

5. Bãi bỏ Phụ lục 1 Điều 20.045 quy định tại Khoản b Mục 1 Phụ lục XVIII Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT²⁵

²⁴ Loại bỏ form 028 (Checklist kiểm tra tàu bay) khỏi VAR

²⁵ Loại bỏ form 028 (Checklist kiểm tra tàu bay) khỏi VAR

6. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 20.063 quy định tại Phần 20 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau: ²⁶

“ECoA AIR-025”

7. Sửa đổi, bổ sung Điểm 1 Khoản a Điều 20.075 quy định tại Phần 20 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau: ²⁷

“(1) Đơn đề nghị cấp phép bay chuyên sân theo mẫu quy định tại Phần này;”

8. Bãi bỏ Phụ lục 1 Điều 20.075 quy định tại Phần 20 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ²⁸

9. Bãi bỏ 05 Ghi chú thuộc Điều 20.095 quy định tại Phần 20 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ²⁹

10. Bãi bỏ Phụ lục 1 Điều 20.095 quy định tại Phần 20 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ³⁰

11. Bãi bỏ Phụ lục 2 Điều 20.095 quy định tại Phần 20 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ³¹

12. Bãi bỏ Phụ lục 3 Điều 20.095 quy định tại Phần 20 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ³²

13. Bãi bỏ Phụ lục 4 Điều 20.095 quy định tại Phần 20 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ³³

14. Bãi bỏ Phụ lục 5 Điều 20.095 quy định tại Phần 20 Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ³⁴

15. Sửa đổi, bổ sung điểm (3) Khoản a Điều 20.095 quy định tại Phần 20 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau: ³⁵

“(3) Các Giấy chứng nhận cho phép khai thác của thiết bị tàu bay ban hành bởi các Nhà sản xuất và Tổ chức bảo dưỡng theo Mẫu 1 của Cục HKVN. Cục HKVN công nhận các Giấy chứng nhận cho phép khai thác của thiết bị tàu bay ban hành bởi các Nhà sản xuất và Tổ chức bảo dưỡng theo Mẫu quy định bởi các Nhà chức trách được công nhận quy định tại khoản (c) Điều 3.030 Phần 3 của Bộ quy chế này. Các định dạng Giấy chứng nhận cho phép khai thác của thiết bị và điều kiện chấp nhận được quy định như sau:

²⁶ Sửa đổi Form 025 (Export C of A)

²⁷ Loại bỏ Form 027 (Ferry Flight Permit) khỏi VAR

²⁸ Loại bỏ Form 027 (Ferry Flight Permit) khỏi VAR

²⁹ Xoá Ghi chú dẫn tới các form Logbook

³⁰ Xoá A/c logbook AIR-030

³¹ Xoá Engine logbook AIR-031

³² Xoá APU logbook AIR-032

³³ Xoá Prop logbook AIR-033

³⁴ Xoá Mod logbook AIR-034

³⁵ Bổ sung các dạng chứng chỉ được chấp nhận theo Thông báo 2328/TB-CHK ngày 14/05/2015.

- (i) Giấy chứng nhận cho phép khai thác giấy với chữ ký tay: được chấp nhận cả bản gốc và bản sao với điều kiện bản sao do tổ chức ban hành bản gốc thực hiện theo quy trình đã được Nhà chức trách phê chuẩn.
- (ii) Giấy chứng nhận cho phép khai thác giấy tạo ra từ hệ thống điện tử: được chấp nhận với điều kiện ban hành từ các Tổ chức bảo dưỡng được Cục HKVN phê chuẩn hoặc công nhận bằng văn bản; hoặc từ các Nhà sản xuất thiết bị tàu bay được công nhận thông qua chấp nhận chứng chỉ kiểu loại tàu bay; hoặc nhà cung cấp thiết bị tàu bay có chứng nhận được ủy quyền cung cấp thiết bị từ Nhà sản xuất.”
- (iii) Giấy chứng nhận cho phép khai thác điện tử: được chấp nhận với điều kiện tổ chức ban hành và đơn vị chấp nhận Giấy chứng nhận có hệ thống tiếp nhận và lưu giữ điện tử đáp ứng yêu cầu của pháp luật Việt Nam và được Cục HKVN chấp nhận.

PHỤ LỤC XV

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 23 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay
(Ban hành kèm theo Thông tư số /2022/TT-BGTVT ngày tháng năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi tiêu đề Phần 23 quy định tại Phần 23 Phụ lục XX của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/03/2016 do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành như sau:

“MÁY BAY ĐỘNG CƠ TUA BIN PHẢN LỰC VÀ MÁY BAY THÂN RỘNG HOẠT ĐỘNG TRONG LĨNH VỰC HÀNG KHÔNG CHUNG KHÔNG VÌ MỤC ĐÍCH THƯƠNG MẠI”

2. Sửa đổi Điều 23.005 quy định tại Phần 23 Phụ lục XX của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/03/2016 do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành như sau:

“23.005 QUY ĐỊNH VỀ NĂNG ĐỊNH KHAI THÁC HÀNG KHÔNG CHUNG KHÔNG VÌ MỤC ĐÍCH THƯƠNG MẠI

Người khai thác hàng không chung không vì mục đích thương mại phải tuân thủ toàn bộ các quy định của Phần này và được cấp năng định khai thác theo mẫu quy định tại Phụ lục 1 của Điều 23.005.

3. Sửa đổi khoản (a) Điều 23.001 quy định tại Phần 23 Phụ lục XX của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/03/2016 do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành như sau:

a. Phần này đưa ra các yêu cầu bổ sung cho Phần 10 Bộ QCATHK áp dụng cho hoạt động khai thác hàng không chung không vì mục đích thương mại đối với:”

4. Sửa đổi, bổ sung khoản (a) Điều 23.025 quy định tại Phần 23 Phụ lục XX của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/03/2016 do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành như sau:

“a. Hệ thống tài liệu của Người khai phải được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận, trong đó bao gồm các tài liệu sau:”

5. Sửa đổi tên Điều 23.065 quy định tại Phần 23 Phụ lục XX của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/03/2016 do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành như sau:

“23.065 CHƯƠNG TRÌNH ĐÀO TẠO VÀ DUY TRÌ TRÌNH ĐỘ”

6. Sửa đổi khoản (d) Điều 23.065 quy định tại Phần 23 Phụ lục XX của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/03/2016 do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành như sau:

“d. Chương trình đào tạo phải có nội dung phù hợp với các quy định tại Điều 10.080 và 10.083 Phần 10 của Bộ QCATHK.”

7. Sửa đổi tên Phụ lục 1 của Mục 23.030 quy định tại Phần 23 Phụ lục XX của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/03/2016 do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành như sau:

“Phụ lục 1 của Điều 23.030: Nội dung tài liệu hướng dẫn khai thác”

8. Bổ sung Phụ lục 1 của Điều 23.005 của Phần 23 Phụ lục XX của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/03/2016 do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành như sau:

“Phụ lục 1 của Điều 23.005 Năng định khai thác hàng không chung không vì mục đích thương mại”

SPECIFIC APPROVAL**ISSUING AUTHORITY and CONTACT DETAILS**

Issuing Authority: CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIETNAM

Address: 119 Nguyen Son Str., Long Bien Dist., Ha Noi

Signature: _____

Date:

Telephone: 0084-024-38271992

Fax: 0084-024-38732291

Email: tcatb@caa.gov.vn

OWNER/OPERATOR

Name:

Address:

Telephone:

Email:

Fax:

Aircraft Model

Registration Marks

SPECIFIC APPROVAL	YES	NO	DESCRIPTION	REMARK
Low visibility operations				
Approach and landing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT: ... RVR: DH:	
Take-off	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR:	
Operational credit (s)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
RVSM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EDTO <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Navigation specifications for PBN operations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EFB				
Other	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

”

9. Sửa đổi điểm 16 Khoản (a) Phụ lục 1 của Điều 23.030 quy định tại Phần 23 Phụ lục XX của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/03/2016 do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành như sau:

“Có quy trình hướng dẫn hành khách theo quy định tại Chương E của Phần 10 Bộ QCATHK”.

10. Bổ sung điểm 17 Khoản (a) Phụ lục 1 của Điều 23.030 quy định tại Phần 23 Phụ lục XX của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/03/2016 do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành như sau:

“Có quy định về số lượng Tiếp viên hàng không và quy trình đảm bảo an toàn khoang khách tuân thủ quy định.”