| | |
|---|---|
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**<br>**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: 27 /2024/TT-BGTVT | *Hà Nội, ngày 02 tháng 07 năm 2024* |

# THÔNG TƯ

**Sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và các Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải**

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

*Căn cứ Nghị định số 56/2022/NĐ-CP ngày 24 tháng 8 năm 2022 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;*

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

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

*Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và các Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.*

**Điều 1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và các Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (sau đây viết tắt là Bộ QCATHK) như sau:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Điều 2. Hiệu lực thi hành**

Thông tư có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2024.

**Điều 3. Tổ chức thực hiện**

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

**KT. BỘ TRƯỞNG**
**THỨ TRƯỞNG**

**Lê Anh Tuấn**

***Nơi nhận:***
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Thứ trưởng Bộ GTVT;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- UBND tỉnh, thành phố trực thuộc TW;
- Cục Kiểm tra văn bản QPPL (Bộ Tư pháp);
- Các Tổng công ty: QLBVN, CHKVN-CTCP, HKVN-CTCP, Trực thăng VN; Cảng HK Quốc tế Vân Đồn;
- Các Công ty cổ phần: Hàng không Pacific Airlines, Hàng không VietJet, Hàng không Tre Việt, Hàng không Hải Âu, Hàng không lưỡng dụng Ngôi Sao Việt, Hàng không lữ hành VN, Hàng không Bầu trời xanh, Hàng không Hành Tinh Xanh, Đào tạo bay Việt, Dịch vụ Kỹ thuật trực thăng; Phục vụ mặt đất Sài Gòn;
- Các Công ty Bay: VASCO, VNHS, VNHN;
- Các Công ty TNHH: MTV kỹ thuật máy bay (VAECO), Kỹ thuật công nghệ hàng không Việt Nam Singapore, MTV dịch vụ mặt đất sân bay Việt Nam, Luftavia Limited;
- Các Công ty: SAAM, AESC;
- Công báo, Cổng thông tin điện tử Chính phủ;
- Cổng thông tin điện tử Bộ GTVT, Báo Giao thông;
- Lưu: VT, VTải.

**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 27 /2024/TT-BGTVT ngày 02 tháng 07 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**1. Sửa đổi, bổ sung các định nghĩa Phụ lục 1 Điều 1.007 quy định tại Phần 1 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay (sau đây gọi tắt là Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT) như sau:**

"**(4) Bảo dưỡng:** là việc thực hiện các công việc bảo dưỡng, sửa chữa để đảm bảo tình trạng đủ điều kiện bay liên tục của tàu bay, động cơ, cánh quạt và thiết bị tàu bay bao gồm một công việc hay kết hợp các công việc đại tu, thay thế, sửa chữa hỏng hóc, và áp dụng cải tiến kỹ thuật hoặc sửa chữa.

**(35) Chịu lửa:** là khả năng chịu được tác dụng nhiệt của ngọn lửa trong thời gian 15 phút. Các đặc tính của ngọn lửa được nêu tại Tài liệu 2685 của Tổ chức tiêu chuẩn hóa quốc tế (ISO 2685).

**(38) Chống cháy:** là khả năng chịu được tác dụng nhiệt của ngọn lửa trong thời gian 5 phút. Các đặc tính của ngọn lửa được nêu tại Tài liệu 2685 của Tổ chức tiêu chuẩn hóa quốc tế (ISO 2685).

**(49) Chương trình an toàn quốc gia (SSP):** là một bộ tích hợp các quy chế an toàn hàng không và hoạt động cụ thể nhằm mục đích nâng cao an toàn.

**(50) Chương trình bảo dưỡng:** là tài liệu mô tả tần suất và nội dung thực hiện các công việc bảo dưỡng cụ thể và các quy trình có liên quan bao gồm chương trình theo dõi độ tin cậy cần thiết cho khai thác tàu bay an toàn.

**(89) Dữ liệu được phê chuẩn:** là các thông tin kỹ thuật được công bố bởi:

(i) Quốc gia đăng ký tàu bay;

(ii) Quốc gia Người khai thác tàu bay;

(iii) Quốc gia thiết kế;

(iv) Tổ chức thiết kế được cấp Giấy chứng nhận loại;

**(102) Đại diện được ủy quyền:** là người được quốc gia tham gia điều tra sự cố, tai nạn chỉ định để tham gia vào một cuộc điều tra tai nạn tàu bay được thực hiện bởi Quốc gia khác dựa trên năng lực, trình độ phù hợp với mục đích điều tra.

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

**(156) Giấy chứng nhận loại:** là tài liệu kỹ thuật do Quốc gia thiết kế ban hành đối với một loại tàu bay, động cơ, cánh quạt để chứng minh việc tuân thủ các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng đối với loại tàu bay, động cơ, cánh quạt đó.

**(188) Hệ thống tạo lực:** là hệ thống bao gồm động cơ, các bộ phận của hệ thống truyền động (nếu có) và cánh quạt (nếu được lắp đặt), các phụ kiện, bộ phận phụ trợ và hệ thống nhiên liệu và dầu được lắp đặt trên tàu bay nhưng không bao gồm các cánh quay của trực thăng.

**(209) Điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị (IMC):** là điều kiện khí tượng thể hiện qua tầm nhìn, khoảng cách từ mây và trần mây có giá trị thấp hơn các tiêu chuẩn tối thiểu đối với tầm nhìn khí tượng bay bằng mắt.

**(292) Nhân viên liên quan trực tiếp đến an toàn:** là những cá nhân tham gia vào hoạt động hàng không có trách nhiệm báo cáo các thông tin liên quan đến an toàn theo quy định của Phần 1 và Phần 19 Bộ QCATHK bao gồm thành viên tổ bay, kiểm soát viên không lưu, nhân viên bảo dưỡng tàu bay, nhân viên của tổ chức thiết kế chế tạo tàu bay, nhân viên điều độ khai thác bay, nhân viên khai thác mặt đất phục vụ chuyến bay và những nhân viên khác làm việc tại cảng hàng không, sân bay.

**(300) Nguyên nhân:** là các hành động, sự bỏ sót, các sự kiện, các điều kiện hoặc sự tổng hợp các yếu tố trên gây ra tai nạn hoặc sự cố. Việc xác định nguyên nhân không nhằm mục đích xác định lỗi hoặc quy trách nhiệm pháp lý đối với cá nhân.

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

**(352) Sự cố nghiêm trọng:** là các sự cố liên quan đến khai thác tàu bay có nguy cơ cao, nhưng chưa gây ra tai nạn xảy ra trong khoảng thời gian từ khi có người lên tàu bay để thực hiện chuyến bay cho đến khi tất cả mọi người đã rời khỏi tàu bay."

**2. Bổ sung các định nghĩa vào Phụ lục 1 Điều 1.007 quy định tại Phần 1 được ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

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

**(533) Theo dõi:** là quá trình nhận thức để so sánh trạng thái thực tế với trạng thái dự tính. Quá trình này đòi hỏi kiến thức, kỹ năng và thái độ để tạo ra phương pháp luận để xử lý khi có sai lệch.

**(534) Hệ thống điện tử tàu bay:** là các thiết bị điện tử, hệ thống thiết bị vô tuyến, điều khiển bay tự động và đồng hồ (instrument) được lắp đặt trên tàu bay.

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

**(536) Hồ sơ bảo dưỡng:** là hồ sơ chi tiết về công việc bảo dưỡng được thực hiện trên máy bay, động cơ, cánh quạt hoặc bộ phận liên quan.

**(537) Hiệu suất hoạt động của con người:** là giới hạn và khả năng của con người có ảnh hưởng đến an toàn và hiệu quả khai thác hoạt động hàng không.

**(538) Khí quyển tiêu chuẩn:** là khí quyển được xác định như sau:

(i) Không khí là một loại khí khô hoàn hảo;

(ii) Các hằng số vật lý là:

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

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

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

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

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

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

(iii) Độ dốc nhiệt độ là:

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

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

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

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

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

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

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

**(545) Tải trọng tối đa (MTOW):** là tải trọng cất cánh tối đa được phê chuẩn bởi quốc gia thiết kế, chế tạo tàu bay.

**(546) Thành viên tổ bay:** là người được Người khai thác tàu bay chỉ định để thực hiện nhiệm vụ trên tàu bay trong khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay.

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

**(548) Thời gian bay đôi có giáo viên hướng dẫn:** là thời gian bay trong đó học viên bay được huấn luyện bay bởi giáo viên hướng dẫn bay ở trên tàu bay.

**(549) Thiết kế loại:** là tập hợp dữ liệu và thông tin cần thiết để xác định loại tàu bay, động cơ hoặc loại cánh quạt nhằm mục đích xác định khả năng đủ điều kiện bay.

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

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

**(552) Tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế loại:** là tổ chức giữ Giấy chứng nhận loại cho loại tàu bay, động cơ hoặc cánh quạt do một Quốc gia thành viên ICAO cấp.

**(553) Trạm điều khiển từ xa:** là thành phần của hệ thống tàu bay được điều khiển từ xa bao gồm các thiết bị được sử dụng để điều khiển tàu bay được điều khiển từ xa.

**(554) Tàu bay điều khiển từ xa:** là loại tàu bay không người lái được điều khiển từ trạm điều khiển từ xa.

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

**(556) Tàu bay cơ bản:** là tàu bay có các thiết bị tối thiểu cần thiết để cất cánh, tiếp cận và hạ cánh.

**(557) Tàu bay nâng cao:** là tàu bay cơ bản được trang bị thêm các thiết bị hỗ trợ tầm nhìn trong điều kiện khai thác tầm nhìn thấp.

**(558) Bằng chứng tuân thủ:** là một tập hợp các tài liệu hoặc hoạt động mà một Quốc gia thành viên chấp nhận là đủ để chứng minh sự tuân thủ yêu cầu đủ điều kiện bay."

**3. Bãi bỏ điểm 222 Phụ lục 1 Điều 1.007 quy định tại Mục 3 Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT.**

**4. Bổ sung khoản d Điều 1.133 quy định tại Phần 1 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"d. Giấy phép, năng định của nhân viên hàng không được tự động công nhận sau khi Cục HKVN thực hiện các quy định sau:

(1) Đã đánh giá, thông qua các quy định cấp phép chung giữa các quốc gia;

(2) Đã ký kết một thỏa thuận chính thức công nhận quy trình công nhận tự động;

(3) Thiết lập một hệ thống giám sát để đảm bảo việc tiếp tục thực hiện các quy định cấp phép chung;

(4) Thực hiện các quy định về thông báo thỏa thuận đến ICAO theo Điều 83 của Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế (Công ước Chicago);

(5) Khi một giấy phép được công nhận theo hình thức công nhận tư động thì trên giấy phép đó phải có thông tin xác thực rằng giấy phép này được công nhận tự động theo thoả thuận giữa hai quốc gia và tham chiếu tới tới số đăng ký ICAO của thoả thuận này. Việc xác thực phải bao gồm danh sách các quốc gia tham gia thoả thuận, xác nhận về quốc gia cấp phép nằm trong danh sách đã được ký kết thỏa thuận."

**5. Bổ sung khoản e Điều 1.155 quy định tại Phần 1 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"(e ) Cục HKVN có trách nhiệm cung cấp cho các quốc gia thành viên ICAO khác thông tin xác thực của giấy phép nhân viên hàng không do Cục HKVN cấp."

**6. Bổ sung khoản b, c Điều 1.011 quy định tại Phần 1 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"b. Cục HKVN phải đảm bảo các thông tin an ninh hàng không nhạy cảm không được truyền tải khi ban hành, phát hành, cung cấp thông tin đủ điều kiện bay liên tục;

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

**7. Bổ sung điểm 5 khoản a Phụ lục 1 Điều 1.033 quy định tại Phần 1 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"(5) Lĩnh vực giám sát vận chuyển hàng nguy hiểm (Dangerous Goods Inspector):

(i) Có tối thiểu 5 năm làm việc trong lĩnh vực hàng không dân dụng;

(ii) Có khả năng thành thạo tiếng Anh (khả năng đọc, hiểu, nói và nghe);

(iii) Hoàn thành đào tạo, huấn luyện về quy chế an toàn hàng không và các quy định, hướng dẫn liên quan đến công tác kiểm tra, giám sát, phê chuẩn trong lĩnh vực vận chuyển hàng nguy hiểm;

(iv) Có khả năng và kinh nghiệm trong việc xây dựng các quy trình thực hiện kiểm tra, phê chuẩn và giám sát đối với việc thực hiện các yêu cầu liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm."

**PHỤ LỤC II**

**Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 2 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số 27 /2024/TT-BGTVT ngày 02 tháng 07 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**1. Sửa đổi, bổ sung điểm a Điều 2.001 quy định tại Phần 2 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"a. Việc đăng ký mang quốc tịch Việt Nam và gắn dấu hiệu quốc tịch, dấu hiệu đăng ký cho tàu bay mang quốc tịch Việt Nam phải tuân theo quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam; Nghị định của Chính phủ về quy định đăng ký quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay và các quy định tại Phần này."

**PHỤ LỤC III**

**Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 3 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số 27 /2024/TT-BGTVT ngày 02 tháng 07 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**1. Bổ sung điểm 3 khoản đ Điều 3.063 quy định tại Phần 3 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"(3) Cục HKVN phải đảm bảo tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay được xác định phù hợp với khoản c Điều này."

**2. Sửa đổi, bổ sung tiêu đề và sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 3.073 quy định tại Phần 3 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

**"3.073 HỎNG HÓC CỦA TÀU BAY**

a. Trong trường hợp tàu bay có hỏng hóc hoặc được xác định là không đáp ứng tiêu chuẩn đủ điều kiện bay:

(i) Quốc gia đăng ký được phép tạm dừng khai thác tàu bay ngay lập tức.

(ii) Khi tàu bay có hỏng hóc xảy ra tại lãnh thổ của quốc gia thành viên ICAO, Nhà chức trách hàng không quốc gia nơi tàu bay xảy ra hỏng hóc được phép tạm dừng khai thác tàu bay với điều kiện phải liên hệ ngay với Nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay để thông báo tất cả các thông tin cần thiết để đưa ra phán quyết tạm dừng khai thác tàu bay ngay lập tức."

# PHỤ LỤC IV

**Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số 27 /2024/TT-BGTVT ngày 02 tháng 07 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**1. Sửa đổi, bổ sung điểm 3, 4, 6, 7, 8 khoản a Điều 4.001 quy định tại Phần 4 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"(3) Duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay động cơ, cánh quạt và thiết bị tàu bay;

(4) Tân tạo và cải tiến tàu bay, động cơ, cánh quạt và thiết bị tàu bay;

(6) Các yêu cầu về kiểm tra tàu bay, động cơ, cánh quạt và thiết bị tàu bay;

(7) Các yêu cầu kiểm tra và bảo dưỡng tàu bay, động cơ, cánh quạt và thiết bị tàu bay của Người khai thác;

(8) Ghi chép và lưu giữ hồ sơ bảo dưỡng tàu bay, động cơ, cánh quạt và thiết bị tàu bay."

**2. Bổ sung khoản c Điều 4.027 quy định tại Phần 4 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"c. Khi Cục HKVN lần đầu tiên đăng ký tàu bay thuộc loại tàu bay cụ thể và thực hiện cấp hoặc công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay mà Cục HKVN không phải là Nhà chức trách hàng không của quốc gia thiết kế loại tàu bay đó, Cục HKVN phải thông báo cho Quốc gia thiết kế về việc Cục HKVN đã đăng ký tàu bay này vào sổ đăng bạ tàu bay Việt Nam."

**3. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 4.047 quy định tại Phần 4 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"a. Chủ sở hữu hoặc người khai thác, tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế loại, tổ chức bảo dưỡng máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3175 kg có trách nhiệm thực hiện báo cáo Cục HKVN các sự cố kỹ thuật quy định tại Phần 19."

**4. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 4.047 quy định tại Phần 4 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"b. Đối với tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam, căn cứ vào từng sự cố cụ thể, Cục HKVN thực hiện nghĩa vụ thông báo sự cố theo quy định của Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09/05/2007, Phần 19 Bộ QCATHK và Phụ ước 13 của ICAO; chủ sở hữu hoặc người khai thác tàu bay phải thực hiện báo cáo cho tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế tàu bay, tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế động cơ, cánh quạt, tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế cải tiến hoặc sửa chữa về những thông tin hỏng hóc, trục trặc, khiếm khuyết và những sự cố có thể ảnh hưởng đến việc đảm bảo duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay liên tục của tàu bay."

5. Sửa đổi, bổ sung khoản e Điều 4.083 quy định tại Phần 4 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 như sau:

"e. Mỗi cá nhân thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa lớn theo định nghĩa của Phần này phải sử dụng các dữ liệu được phê chuẩn và phải được chỉ rõ trong Giấy chứng nhận cho phép khai thác."

**PHỤ LỤC V**

**Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số 27 /2024/TT-BGTVT ngày 02 tháng 07 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**1. Bổ sung điểm 3 khoản a Điều 5.001 quy định tại Phần 5 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"(3) Thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng đối với tàu bay, động cơ, cánh quạt và thiết bị tàu bay."

**2. Bổ sung khoản e Điều 5.113 quy định tại Phần 5 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"e. Hồ sơ bảo dưỡng phải được lưu giữ ở hình thức và định dạng đảm bảo tính dễ đọc, bảo mật và tính toàn vẹn của hồ sơ tại mọi thời điểm."

**3. Sửa đổi, bổ sung tiêu đề khoản a Điều 5.115 quy định tại Phần 5 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

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

**PHỤ LỤC VI**

**Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số 27 /2024/TT-BGTVT ngày 02 tháng 07 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**1. Bổ sung khoản b Điều 6.017 quy định tại Phần 6 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"b. Chuyến bay VFR khai thác theo hình thức chuyến bay có kiểm soát phải được trang bị theo quy định tại Điều 6.020."

**2. Bổ sung khoản h và i Điều 6.020 quy định tại Phần 6 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:**

"h. Hiển thị về tốc độ tăng, giảm độ cao.

i. Ngoài các yêu cầu quy định tại Điều 6.015, 6.017, khi khai thác máy bay theo các quy tắc bay bằng thiết bị hoặc khi máy bay không thể duy trì độ cao mong muốn mà không tham chiếu đến một hoặc nhiều thiết bị bay, phải được trang bị hai hệ thống hiển thị và xác định độ cao độc lập."

**3. Bổ sung khoản c Điều 6.035 quy định tại Phần 6 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:**

"c. Người khai thác máy bay được quy định tại khoản a Điều này phải bảo đảm đầy đủ các yêu cầu sau:

(1) Tiếp nhận báo cáo kết quả thực hiện giữ độ cao của cơ quan giám sát được thành lập theo quy định tại Mục 3.3.5.1 Phụ ước 11 của ICAO;

(2) Thực hiện khắc phục ngay lập tức đối với từng tàu bay hoặc nhóm loại tàu bay được xác định trong các báo cáo không tuân thủ các yêu cầu về giữ độ cao khi khai thác trong vùng trời áp dụng RVSM."

**4. Sửa đổi, bổ sung điểm 1 và bổ sung điểm 3, điểm 4 khoản a Điều 6.077 quy định tại Phần 6 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"(1) Tàu bay động cơ tuốc bin có tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 5.700 kg hoặc được phê chuẩn vận chuyển nhiều hơn 9 khách;

(3) Với tàu bay động cơ Piston có tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 5.700 kg hoặc được phê chuẩn vận chuyển nhiều hơn 9 khách. Hệ thống này phải bao gồm tối thiểu các thông số theo quy định tại điểm 1 và điểm 3 khoản d Điều này.

(4) Với tàu bay động cơ tuốc bin có tải trọng cất cánh tối đa nhỏ hơn hoặc bằng 5.700kg và được phê chuẩn vận chuyển nhiều hơn 05 khách và ít hơn 9 khách và được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ ngày 01/01/2026. Hệ thống này phải bao gồm tối thiểu các thông số theo quy định tại điểm 1 và điểm 3 khoản d Điều này."

**5. Bổ sung Điều 6.088 vào Phần 6 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

**"Điều 6.088 MÁY BAY ĐỘNG CƠ TUỐC BIN - HỆ THỐNG NHẬN DIỆN VÀ CẢNH BÁO NGUY CƠ VƯỢT QUÁ ĐƯỜNG CẤT HẠ CÁNH**

Máy bay động cơ tuốc bin có tải trọng cất cánh tối đa trên 5.700kg được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ ngày 01/01/2026 phải được trang bị hệ thống nhận diện và cảnh báo nguy cơ vượt quá đường cất hạ cánh (ROAAS)."

**6. Sửa đổi, bổ sung điểm 3 khoản a và khoản b Điều 6.095 quy định tại Phần 6 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT) như sau:**

"(3) 25 giờ hoạt động đối với tất cả máy bay có trọng tải cất cánh tối đa trên 2.7000 kg được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ ngày 01/01/2022.

b. Chỉ được phép khai thác máy bay động cơ tuốc bin được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu hoặc Giấy chứng nhận loại từ ngày 01/01/2016 và máy bay này được điều khiển bởi hơn một phi công khi máy bay được trang bị CVR hoặc CARS."

**7. Sửa đổi, bổ sung khoản a, b Điều 6.098 quy định tại Phần 6 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:**

"a. Máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg mà được tổ chức thiết kế máy bay nộp đơn xin cấp Giấy chứng nhận loại đến quốc gia thành viên ICAO từ ngày 01/01/2016 có yêu cầu bắt buộc trang bị 01 FDR và 01 CVR, phải được trang bị 02 thiết bị ghi thông tin kết hợp cả FDR và CVR".

b. Máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 15.000 kg mà được tổ chức thiết kế máy bay nộp đơn xin cấp Giấy chứng nhận loại đến quốc gia thành viên ICAO từ ngày 01/01/2016 có yêu cầu bắt buộc trang bị 01 FDR và 01 CVR, phải được trang bị 02 thiết bị ghi thông tin kết hợp cả FDR và CVR. Phải lắp đặt 01 bộ gần buồng lái máy bay và 01 bộ xa nhất có thể về phía đuôi máy bay".

**8. Sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 6.167 quy định tại Phần 6 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:**

"d. Chỉ được khai thác tàu bay ở độ cao có áp suất khí quyển trên 376 hPa và dưới 700 hPa khi có đủ ô-xy cho người; mặt nạ ô-xy sử dụng theo quy định tại Phụ lục 1 Điều 6.167 Bộ QCATHK."

**9. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 6.170 quy định tại Phần 6 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"a. Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay bay biển đường dài, trừ khi tàu bay đó được trang bị áo phao hoặc thiết bị nổi tương đương cho từng thành viên tổ bay, hành khách trên tàu bay và phải được xếp ở vị trí dễ dàng tiếp cận từ ghế ngồi hoặc giường của người được cung cấp để sử dụng."

**10. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 6.173 quy định tại Phần 6 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:**

"c. Trực thăng phải trang bị tối thiểu 01 thiết bị nổi cố định hoặc thiết bị nổi có khả năng kích hoạt nhanh để đảm bảo hạ cánh xuống nước an toàn trong các trường hợp sau:

(1) Khai thác bay biển hoặc ngoài khơi.

(2) Đối với trực thăng có tính năng hoạt động loại 1 và 2, bay biển ở khoảng cách xa so với đất liền tương đương hơn 10 phút bay ở vận tốc trung bình trong môi trường bất lợi trong hoạt động của trực thăng.

(3) Đối với trực thăng có tính năng hoạt động loại 3, bay biển ở vị trí cách xa đất liền với chế độ tự quay hoặc khoảng cách hạ cánh bắt buộc an toàn từ đất liền."

**11. Bổ sung khoản m, n Điều 6.090 quy định tại Phần 6 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT) như sau:**

"m. Nhà sản xuất hệ thống ghi thông tin chuyến bay phải cung cấp cho nhà chức trách hàng không của quốc gia thiết kế, chế tạo các thông tin sau về hệ thống ghi chuyến bay:

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

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

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

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

n. Nhà sản xuất hệ thống thiết bị ghi thông tin chuyến bay hoặc nhà sản xuất máy bay phải cung cấp thông tin liên tục về khả năng hoạt động của hệ thống ghi dữ liệu chuyến bay cho người khai thác máy bay nhằm đưa vào chương trình bảo dưỡng liên tục đủ điều kiện bay. Thông tin về đủ điều kiện bay liên tục này phải bao gồm chi tiết tất cả các công việc cần thiết để đảm bảo khả năng hoạt động liên tục của hệ thống ghi dữ liệu chuyến bay."

**12. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 6.092 quy định tại Phần 6 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"b. Hiệu chuẩn hệ thống FDR:

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

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

**13. Bãi bỏ khoản c, d Phụ lục 1 Điều 6.047 quy định tại Phần 6 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT).**

**PHỤ LỤC VII**

**Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số 27 /2024/TT-BGTVT ngày 02 tháng 07 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**1. Bổ sung định nghĩa vào Điều 7.003 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"(27) **Điều kiện:** là môi trường, hoàn cảnh cụ thể được sử dụng để đánh giá năng lực."

**2. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 7.020 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"a. Cục HKVN cấp cho thành viên tổ lái các năng định chủng loại tàu bay sau:

(1) Máy bay;

(2) Trực thăng."

**3. Bổ sung khoản g Điều 7.013 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"g. Những chương trình đào tạo cho người lái tàu bay phải được thực hiện tại tổ chức huấn luyện được phê chuẩn bởi quốc gia thành viên ICAO."

**4. Bổ sung khoản c, d, e, g và h Điều 7.017 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:**

"c. Người được cấp giấy phép không được thực hiện chức năng Người chỉ huy tàu bay hoặc lái phụ trừ trường hợp người đó được cấp năng định loại hoặc năng định hạng theo quy định tại Phần này.

d. Người được cấp giấy phép người lái tàu bay không được thực hiện chức năng Người chỉ huy tàu bay hoặc lái phụ của tàu bay bằng thiết bị khi người đó có quyền hạn bao gồm bay bằng thiết bị phù hợp đối với chủng loại tàu bay.

e. Khi năng định loại tàu bay được cấp với giới hạn chỉ được thực hiện chuyến bay trong giai đoạn bay bằng cho người lái tàu bay là lái phụ hoặc người chỉ huy tàu bay thì các giới hạn này phải được nêu rõ trong giấy phép.

g. Đối với các chuyến bay huấn luyện, chuyến bay kiểm tra hoặc các chuyến bay không vì mục đích thương mại, không chở khách, giấy phép người lái tàu bay được cấp với thời hạn tương ứng với thời gian hoàn thành chuyến bay và không phải thực hiện các quy định về việc cấp năng định loại, năng định hạng tàu bay.

h. Các giới hạn áp dụng đối với năng định loại được cấp phải được ghi rõ trong giấy phép người lái tàu bay."

**5. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.023 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"**7.023 CẤP NĂNG ĐỊNH HẠNG TÀU BAY**

a. Cục HKVN cấp năng định hạng tàu bay sau:

(1) Một động cơ hạ cánh trên mặt đất;

(2) Một động cơ hạ cánh trên mặt nước;

(3) Nhiều động cơ hạ cánh trên mặt đất;

(4) Nhiều động cơ hạ cánh trên mặt nước."

**6. Sửa đổi, bổ sung khoản a và b Điều 7.025 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:**

"a. Theo quy định tại Phần này, Cục HKVN cấp các năng định loại sau:

(1) Máy bay được phê chuẩn để khai thác với tối thiểu 02 người lái;

(2) Trực thăng;

(3) Máy bay lắp động cơ tuốc bin;

(4) Tàu bay theo yêu cầu về huấn luyện chuyển loại của nhà sản xuất tàu bay

b. Năng định loại tàu bay quy định tại khoản a của Điều này cũng được cấp cho lái phụ."

**7. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.043 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT) như sau:**

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

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

(1) Thân cánh;

(2) Động cơ;

(3) Cánh quạt;

(4) Điện điện tử;

(5) Thiết bị phụ;

(6) Dịch vụ đặc biệt;

(7) Lắp ráp tàu bay thử nghiệm."

**8. Sửa đổi, bổ sung điểm 3 và 4 khoản a Điều 7.117 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"(3) Trường hợp người làm đơn đã có năng định hạng tàu bay trong giấy phép thì không cần phải đáp ứng các quy định về thời gian huấn luyện theo quy định trong phần này đối với năng định hạng đề nghị cấp;

(4) Trường hợp người làm đơn đã có năng định hạng tàu bay trong giấy phép thì không cần kiểm tra sát hạch lý thuyết theo quy định của phần này đối với năng định hạng đề nghị cấp."

**9. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.120 quy định tại Phần 7 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT- như sau:**

"**7.120 NĂNG ĐỊNH LOẠI TÀU BAY**

a. Người lái tàu bay đề nghị cấp năng định loại tàu bay đồng thời với năng định chủng loại hoặc năng định hạng tàu bay phải đáp ứng các yêu cầu sau:

(1) Có năng định bay bằng thiết bị phù hợp với năng định chủng loại, năng định hạng hoặc năng định loại tàu bay đề nghị cấp;

(2) Có kinh nghiệm, sự giám sát phù hợp trên loại tàu bay hoặc buồng lái giả định và được xác nhận trong sổ ghi giờ bay hoặc hồ sơ huấn luyện cho thấy người đó đã đáp ứng được các yêu cầu phù hợp với giấy phép cho năng định hạng tàu bay đề nghị cấp:

(i) Các phương thức bay bình thường trong các giai đoạn của chuyến bay;

(ii) Các phương thức bất thường và khẩn nguy liên quan đến hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của trang thiết bị, như là động cơ, các hệ thống và khung sườn;

(iii) Phương thức sử dụng thiết bị bao gồm phương thức tiếp cận bằng thiết bị, tiếp cận hụt và hạ cánh dưới điều kiện bình thường, bất thường và khẩn nguy, bao gồm cả tình huống giả định hỏng động cơ;

(iv) Huấn luyện ngăn ngừa tình trạng bất thường tàu bay (UPRT);

(v) Phương thức đối với tổ lái mất khả năng làm việc và phối hợp tổ bay bao gồm việc phân công nhiệm vụ thành viên tổ lái; phối hợp tổ bay và sử dụng danh mục kiểm tra.

(3) Đối với năng định loại quy định tại điểm 1 khoản a Điều 7.025: phải đạt bài kiểm tra kiến thức và kỹ năng của loại tàu bay để đảm bảo khai thác an toàn loại tàu bay đề nghị cấp năng định, tương ứng với vai trò là người chỉ huy tàu bay (pilot-in-command) hoặc lái phụ (co-pilot). Đối với năng định loại quy định tại các điểm 2, 3, 4 khoản a Điều 7.025: phải đạt bài kiểm tra kiến thức và kỹ năng loại tàu bay để đảm bảo khai thác an toàn loại tàu bay đề nghị cấp năng định, tương ứng với các yêu cầu về cấp phép và chức năng lái tàu bay của người làm đơn.

(4) Đối với giấy phép người lái tàu bay vận tải hàng không, phải đảm bảo được kiến thức theo quy định của phần này đối với giấy phép người lái tàu bay vận tải hàng không;

(5) Phải thực hiện bài kiểm tra sát hạch kỹ năng trong điều kiện bay bằng thiết bị, trừ trường hợp quy định tại khoản d Điều này.

b. Cục HKVN cấp năng định loại tàu bay với giới hạn "chỉ bay bằng mắt" trong các trường hợp sau:

(1) Người làm đơn đề nghị cấp năng định loại đối với tàu bay không có khả năng đáp ứng các quy định về điều khiển và phương thức bay bằng thiết bị theo yêu cầu đối với nội dung kiểm tra sát hạch thực hành;

(2) Tàu bay không có trang thiết bị để thể hiện khả năng bay bằng thiết bị.

c. Người làm đơn đề nghị cấp năng định loại máy bay nhiều động cơ, có một vị trí lái được thực hiện các quy định của khoản b trên loại tàu bay tương tự có nhiều động cơ và nhiều vị trí lái.

d. Người làm đơn đề nghị cấp năng định loại máy bay một động cơ, có một vị trí lái được thực hiện các quy định của khoản b trên loại tàu bay tương tự có một động cơ và nhiều vị trí lái.

e. Giáo viên kiểm tra thực hiện các nội dung kiểm tra theo các quy định tại Phần này."

**10. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.082 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:**

"**7.082 QUY ĐỊNH VỀ NHIỆM VỤ, QUYỀN HẠN CỦA GIÁO VIÊN HUẤN LUYỆN BAY**

a. Người lái không được thực hiện huấn luyện bay để cấp giấy phép và năng định cho người lái khác trừ khi được Cục HKVN cấp phép.

b. Việc cấp phép bao gồm:

(1) Cấp năng định giáo viên huấn luyện bay trong giấy phép người lái tàu bay;

(2) Bổ nhiệm giáo viên huấn luyện bay đại diện của Tổ chức huấn luyện được phê chuẩn để thực hiện huấn luyện bay;

(3) Cấp các năng định huấn luyện bay theo quy định tại Phần này.

c. Chỉ được thực hiện việc huấn luyện bay trên thiết bị huấn luyện mô phỏng được phê chuẩn để cấp giấy phép hoặc năng định của người lái khi giấy phép, kinh nghiệm huấn luyện bay phù hợp."

**11. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.131 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:**

"**Điều 7.131 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC CẤP GIẤY PHÉP HỌC VIÊN BAY**

a. Học viên bay chỉ được cấp Giấy phép học viên bay khi tuân thủ các quy định tương ứng tại Phần này.

b. Quyền hạn của người được cấp giấy phép học viên bay được quy định tại Chương C Phần 10."

**12. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 7.133 quy định tại Mục 7 Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT như sau:**

"b Có giấy chứng nhận sức khoẻ loại 2 còn hiệu lực theo quy định tại Phần 8 của Bộ quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay."

**13. Bãi bỏ điểm 2 khoản a Điều 7.153 quy định tại Phần 7 ban hành kèm theo Thông tư số số 01/2011/TT-BGTVT**.

**14. Bãi bỏ mục "Ghi chú" Điều 7.163 quy định tại Phần 7 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT**.

**15. Bãi bỏ Phụ lục 1 của Điều 7.163 quy định tại Phần 7 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT**.

**16. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.180 quy định tại Phần 7 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"**7.180 YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM BAY ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY THƯƠNG MẠI**

a. Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay thương mại phải có kinh nghiệm bay tối thiểu theo quy định tại Phụ lục 1 Điều này và được giáo viên thể hiện trên hồ sơ huấn luyện.

b. Người làm đơn đã hoàn thành khoá huấn luyện giấy phép lái tàu bay thương mại do ATO thực hiện phải đáp ứng tối thiểu 150 giờ kinh nghiệm, cụ thể như sau:

(1) Đối với máy bay:

(i) 70 giờ là người chỉ huy tàu bay (Pilot-In-Command);

(ii) 20 giờ bay huấn luyện đường dài (Cross-Country) với vai trò là người chỉ huy tàu bay, trong đó bao gồm tối thiểu 01 chặng bay đường dài có tổng quãng đường không nhỏ hơn 540 km (300Nm) và hạ cánh toàn toàn (Full-Stop) ở hai sân bay khác nhau;

(iii) 10 giờ huấn luyện thiết bị trong đó không nhiều hơn 05 giờ mặt đất huấn luyện bay bằng thiết bị;

(vi) Nếu để được khai thác ban đêm, người lái tàu bay phải được huấn luyện tối thiểu 05 giờ bay đêm, trong đó bao gồm 05 lần cất cánh và 05 lần hạ cánh với vai trò là người chỉ huy tàu bay.

(2) Đối với Trực thăng:

(i) 35 giờ với vai trò người chỉ huy tàu bay;

(ii) 10 giờ bay đường dài với vai trò người chỉ huy tàu bay và bao gồm 01 chặng bay đường dài hạ cánh tối thiểu ở hai sân bay khác nhau;

(iii) 10 giờ huấn luyện bay bằng thiết bị, trong đó không nhiều hơn 05 giờ mặt đất huấn luyện bay bằng thiết bị;

(vi) Nếu để được khai thác ban đêm, người lái tàu bay phải được huấn luyện tối thiểu 05 giờ bay đêm, trong đó bao gồm 05 lần cất cánh và 05 lần hạ cánh vòng kín với vai trò là người chỉ huy tàu bay.

d. Người lái tàu bay đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay thương mại và bay bằng thiết bị phải tuân thủ các yêu cầu về kinh nghiệm bay được quy định trong Phụ lục 1 Điều 7.180 về yêu cầu kinh nghiệm bay đối với giấy phép lái tàu bay thương mại và bay bằng thiết bị (CPL/IR)."

**17. Sửa đổi, bổ sung tiết (i) điểm 1 khoản c Phụ lục 1 Điều 7.035 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT) như sau:**

"(i) Đã hoàn thành ít nhất 50 giờ với tư cách là giáo viên hoặc người kiểm tra trong FSTDs, trong đó ít nhất 15 giờ trong khoảng thời gian 12 tháng liên tục trước ngày hết hiệu lực năng định SFI."

**18. Sửa đổi, bổ sung tên Phụ lục 1 Điều 7.180 quy định tại Phần 7 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung bởi quy định tại Mục 21 Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT) như sau:**

"**PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.180: CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN TÍCH HỢP ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY THƯƠNG MẠI VÀ BAY BẰNG THIẾT BỊ (CPL/IR)**."

**19. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.220 quy định tại Phần 7 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

**"7.220 YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM BAY ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG: NĂNG ĐỊNH CHỦNG LOẠI MÁY BAY**

a. Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không phải đáp ứng:

(1) Đối với máy bay: tối thiểu 1500 giờ bay kinh nghiệm trên máy bay, cụ thể như sau:

(i) Tối đa 100 giờ bay trên buồng lái mô phỏng, trong đó tối đa 25 giờ được thực hiện trên thiết bị huấn luyện phương thức bay hoặc thiết bị huấn luyện bay bằng thiết bị cơ bản;

(ii) Tối thiểu 500 giờ với vai trò người chỉ huy tàu bay dưới sự giám sát;

(iii) 250 giờ với vai trò là người chỉ huy tàu bay hoặc tối thiểu 70 giờ bay với vai trò lái chính và thời gian cần thiết còn lại với vai trò người chỉ huy tàu bay dưới sự giám sát;

(iv) 200 giờ bay đường dài, trong đó tối thiểu 100 giờ với vài trò là người chỉ huy tàu bay hoặc người chỉ huy tàu bay dưới sự giám sát;

(v) 75 giờ bay bằng thiết bị, trong đó không nhiều hơn 30 giờ mặt đất bay bằng thiết bị;

(vi) 100 giờ bay đêm với vai trò là người chỉ huy tàu bay hoặc lái phụ lái phụ.

(2) Đối với trực thăng: tối thiểu 1000 giờ bay kinh nghiệm trên trực thăng, cụ thể như sau:

(i) Tối đa 100 giờ bay trên buồng lái mô phỏng, trong đó tối đa 25 giờ được thực hiện trên thiết bị huấn luyện phương thức bay hoặc thiết bị huấn luyện bay bằng thiết bị cơ bản;

(ii) 250 giờ với vai trò là người chỉ huy tàu bay hoặc tối thiểu 70 giờ bay với vai trò lái chính và thời cần thiết còn lại với vai trò người chỉ huy tàu bay dưới sự giám sát;

(iii) 200 giờ bay đường dài, trong đó tối thiểu 100 giờ với vài trò là người chỉ huy tàu bay hoặc người chỉ huy tàu bay dưới sự giám sát;

(iv) 30 giờ bay bằng thiết bị, trong đó không nhiều hơn 10 giờ mặt đất bay bằng thiết bị;

(vi) 05 giờ bay đêm với vai trò là người chỉ huy tàu bay hoặc lái phụ lái phụ."

**20. Bãi bỏ Phụ lục 1 Điều 7.220 quy định tại Phàn 7 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT**.

**21. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 7.217 quy định tại Phần 7 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"a. Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không đối với máy bay phải đáp ứng các quy định đối với cấp giấy phép người lái tàu bay thương mại và năng định định bay bằng thiết bị đối với chủng loại tàu bay quy định tại Mục IV Chương F Phần 7 và Điều 7.113 Bộ QCATHK. Người làm đơn đề nghị cấp giấy

phép lái tàu bay vận tải hàng không đối với máy bay phải đáp ứng các quy định đối với cấp giấy phép người lái tàu bay thương mại và năng định định bay bằng thiết bị đối với chủng loại tàu bay quy định tại Mục IV Chương F Phần 7 Bộ QCATHK.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.217 về yêu cầu kỹ năng bay cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không."

**22. Bổ sung tiết (iv) điểm 2 khoản a Điều 7.243 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"(iv) Không có hồ sơ vi phạm về an toàn, đạo đức, vi phạm trong công tác thực hiện huấn luyện trong vòng 01 năm trước ngày đề nghị gia hạn."

**23. Sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản a Điều 7.253 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 1 Phụ lục VI ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT) như sau:**

"(2) Có giấy chứng nhận sức khoẻ loại 2.

**24. Bãi bỏ điểm 5 và 7 Điều 7.290 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 53 Phụ lục VI ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT)**.

**25. Bãi bỏ điểm 1 và 2 khoản g Phụ lục 1 Điều 7.353 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 11 Phụ lục 7 ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT)**.

**26. Bãi bỏ Điều 7.425, Điều 7.427 và Điều 7.430 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 62 Phụ lục VI ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT)**.

**27. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.160 quy định trong Phần 7 ban hành theo Thông tư 01/2011/TT-BGTVT như sau**:

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

a. Ngoài các yêu cầu tại Điều 7.160, người đề nghị cấp PPL phải đáp ứng kinh nghiệm đối với chủng loại tàu bay theo bảng sau:

Ghi chú 1: Trong bảng dưới đây, các chữ viết tắt được hiểu như sau:

A= Máy bay; H= Trực thăng

| **BẢNG 1 – 7.160<br>KINH NGHIỆM CỤ THỂ** | **A** | **H** |
|---|---|---|
| **SỐ GIỜ BAY TỐI THIỂU** | | |
| **(1) Tổng giờ bay** | **40** | **40** |
| (2) Tổng giờ bay - Khoá học được phê chuẩn | 35 | 35 |
| (3) Hướng dẫn bay - Hạng tàu bay | 20 | 20 |
| (4) Hướng dẫn bay - Bay đường dài | 03 | 03 |
| (5) Hướng dẫn bay - Thiết bị | 03 | 03 |
| (6) Hướng dẫn bay - Chuẩn bị kiểm tra thực hành (trước 60 ngày) | 03 | 03 |

| BẢNG 1 – 7.160<br>KINH NGHIỆM CỤ THỂ | A | H |
|---|---|---|
| (7) Thời gian bay đơn dưới sự giám sát của giáo viên hướng dẫn bay | 10 | 10 |
| (8) Thời gian bay đơn - Bay đường dài | 05 | 05 |
| **CÁC QUY ĐỊNH CỤ THỂ** | | |
| (9) Số lần cất hạ cánh đơn đến điểm dừng hoàn toàn {với mỗi lần hạ cánh liên quan đến chuyến bay theo phương thức vòng lượn} tại sân bay với đài kiểm soát đang hoạt động | 05 | 05 |
| (10) Bay đơn đường dài (theo quy định tối thiểu là 270km hoặc 150 dặm), trong hành trình được thực hiện với hai điểm hạ cánh khác nhau. | | |

**28. Bãi bỏ khoản e Điều 7.025 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 13 Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT)**.

**29. Bãi bỏ khoản c Phụ lục 1 Điều 7.023 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 16 Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT)**.

**30. Bổ sung khoản g Điều 7.110 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

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

**31. Sửa đổi, bổ sung điểm 2 của khoản b Điều 7.215 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 12 Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT) như sau:**

"(2) Khóa huấn luyện lý thuyết ATP tích luỹ từng phần đối với máy bay và trực thăng: người đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay ATPL(A) hoặc ATPL(H) hoàn thành huấn luyện kiến thức lý thuyết theo dạng từng phần, tối thiểu phải có giấy phép PPL(A) hoặc PPL(H) được cấp theo Phụ ước 1 của Công ước Chicago và hoàn thành huấn luyện kiến thức lý thuyết để đảm bảo đủ 750 giờ huấn luyện lý thuyết ATP theo quy định tại Phần này."

**32. Bãi bỏ điểm 3 khoản b Điều 7.215 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 12 Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT).**

**33. Sửa đổi, bổ sung tiết (ii) và (iii) điểm 1 khoản g Điều 7.025 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 13 Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT) như sau:**

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

| Thời gian ngắt quãng | Nội dung huấn luyện |
|---|---|
| Dưới 2 tháng | Không yêu cầu |
| Từ 2 tháng tới dưới 3 tháng | MND1 tại tiết i điểm 1 khoản này |
| Từ 3 tháng tới dưới 6 tháng | MND2 tại tiết i điểm 1 khoản này |
| Từ 6 tháng tới dưới 9 tháng | MND3 tại tiết i điểm 1 khoản này |
| Từ 9 tháng tới dưới 12 tháng | MND4 tại tiết i điểm 1 khoản này |
| Từ 12 tháng tới dưới 18 tháng | MND5 tại tiết i điểm 1 khoản này |
| Từ 18 tháng tới dưới 24 tháng | MND6 tại tiết i điểm 1 khoản này |
| Từ 24 tháng trở lên | Chuyển loại ban đầu quy định tại Phụ lục 5 Điều 7.120 |

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

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

”

**34. Bãi bỏ cụm từ “Kết quả kiểm tra sát hạch trình độ, kinh nghiệm trên chủng loại, hạng, loại tàu bay phù hợp với năng định đề nghị cấp” tại điểm 4 khoản d Phụ lục 1 Điều 7.110 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại khoản b Mục 2 Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT).**

**35. Sửa đổi, bổ sung khoản c và e Phụ lục 1 Điều 7.120 quy định tại Phần 7 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

“c. Giáo trình huấn luyện kiến thức lý thuyết được xây dựng phải có nội dung đảm bảo đáp ứng các quy định tại khoản a của Phụ lục này.

e. Người có Giấy chứng nhận đã hoàn thành huấn luyện MCC về trực thăng sẽ được miễn các quy định hoàn thành chương trình kiến thức lý thuyết quy định tại Phụ lục này.”

**36. Sửa đổi, bổ sung điểm 4 khoản b Phụ lục 4 Điều 7.120 quy định tại Phần 7 ban hành theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại khoản d Mục 6 Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT) như sau:**

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

**37. Sửa đổi, bổ sung khoản d Phụ lục 1 Điều 7.327 quy định tại Phần 7 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

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

*Ghi chú 1: Trong bảng dưới đây, các chữ viết tắt được hiểu như sau: A= Máy bay; RH= Tàu bay động cơ Rotor-Trực thăng.*

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

| | | |
|---|---|---|
| (27) Khởi hành bay bằng thiết bị | **X** | **X** |
| (28) Bay cơ bản bằng thiết bị | **X** | **X** |
| (29) Các phương thức bay hành trình và đến bằng thiết bị | **X** | **X** |
| (30) Phương thức tiếp cận bằng thiết bị | **X** | **X** |

”

**38. Sửa đổi, bổ sung khoản b Phụ lục 1 Điều 7.355 quy định tại Phần 7 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

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

| Môn học | A1 | A2 | A3 | A4 | B1.1 | B1.2 | B1.3 | B1.4 | B2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. Toán | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 2. Vật lý | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 3. Điện cơ bản | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 4. Điện tử cơ bản | - | - | - | - | x | x | x | x | x |
| 5. Hệ thống thiết bị điện tử kỹ thuật số. | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 6. Vật liệu hàng không | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 7. Thực hành bảo dưỡng | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 8. Khí động học cơ bản | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 9. Yếu tố con người | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 10. Luật Hàng không | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 11A. Khí động học, cấu trúc và các hệ thống của máy bay động cơ tuốc-bin khí | x | - | - | - | x | - | - | - | - |
| 11B. Khí động học, cấu trúc và các hệ thống của máy bay động cơ pit-tông | - | x | - | - | - | x | - | - | - |
| 12. Khí động học, cấu trúc và các hệ thống của trực thăng | - | - | x | x | - | - | x | x | - |
| 13. Khí động học, cấu trúc và các hệ thống của tàu bay | - | - | - | - | - | - | - | - | x |
| 14. Hệ thống tạo lực đẩy. | - | - | - | - | - | - | - | - | x |
| 15. Động cơ tuốc-bin khí. | x | - | x | - | x | - | x | - | - |
| 16. Động cơ pit-tông | - | x | - | x | - | x | - | x | - |
| 17. Cánh quạt | x | x | - | - | x | x | - | - | - |

”

# PHỤ LỤC VIII

**Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số 27 /2024/TT-BGTVT ngày 02 tháng 07 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**1. Bãi bỏ cụm từ "Hội đồng đánh giá kết quả giám định sức khỏe" tại khoản b Điều 8.045 quy định tại Phần 8 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 7 Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT)**.

**2. Sửa đổi, bổ sung tiêu đề điểm 1 khoản a Phụ lục 1 Điều 8.023 quy định tại Phần 8 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"(1) Cơ sở y tế giám định sức khỏe nhân viên hàng không đã được Cục HKVN phê chuẩn có trách nhiệm gửi trực tiếp hoặc qua mạng điện tử hoặc qua đường bưu chính đến Cục HKVN hồ sơ đánh giá và kết quả giám định sức khoẻ nhân viên hàng không, của Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận sức khỏe nhân viên hàng không và phải chịu trách nhiệm về tính bảo mật, tính trung thực của các thông tin trong hồ sơ. Hồ sơ bao gồm:"

**3. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 8.013 quy định tại Phần 8 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 2 Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:**

"a. Giám định viên y khoa có chức năng, nhiệm vụ như sau:

(1) Thực hiện việc khám sức khỏe để đánh giá sự phù hợp của người đề nghị cấp Giấy chứng nhận sức khoẻ phục vụ cho việc cấp hoặc gia hạn giấy phép, năng định theo quy định, tiêu chuẩn sức khoẻ của Việt Nam;

(2) Đề nghị cấp hoặc từ chối cấp Giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp với nội dung quy định tại phần này để Cơ sở giám định sức khoẻ nhân viên hàng không xem xét, quyết định việc cấp Giấy chứng nhận sức khoẻ.

(3) Khi hoàn thành việc giám định sức khoẻ nhân viên hàng không theo các quy định, tiêu chuẩn của Việt Nam, Giám định viên y khoa phải điều phối tập hợp các kết quả giám định sức khoẻ đó, ký và báo cáo Cục HKVN, trong đó nêu chi tiết kết quả giám định và đánh giá các kết quả liên quan tới sức khoẻ.

(4) Trường hợp kết quả giám định sức khoẻ nhân viên hàng không dưới định dạng điện tử thì chữ ký điện tử của Giám định viên y khoa phải được thiết lập trong báo cáo đó.

(5) Trường hợp việc giám định sức khoẻ cho nhân viên hàng không được thực hiện bởi nhiều Giám định viên y khoa, Cục HKVN phải chỉ định một trong số các Giám định viên y khoa chịu trách nhiệm trong việc điều phối tập hợp các kết quả giám định sức khoẻ, đánh giá các kết quả giám định sức khoẻ, ký và báo cáo Cục HKVN.

(6) Giám định viên y khoa phải báo cáo đầy đủ các thông tin cho Cục HKVN để Cục HKVN có đầy đủ cơ sở, khả năng thực hiện đánh giá công tác giám định sức khoẻ nhân viên hàng không của Giám định viên y khoa."

**4. Bổ sung tiết (ix) vào mục 2 khoản a Điều 8.007 quy định tại Phần 8 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại khoản c Mục 2 Phụ lục VI ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT) như sau:**

"(ix) Học viên bay."

**5. Bổ sung khoản e Điều 8.033 quy định tại Phần 8 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"e. Giấy chứng nhận sức khoẻ nhân viên hàng không được cấp bởi Cơ sở y tế giám định sức khoẻ nhân viên hàng không có thẩm quyền."

**6. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 8.037 quy định tại Phần 8 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"a. Cơ sở y tế giám định sức khoẻ nhân viên hàng không chỉ cấp Giấy chứng nhận sức khỏe đặc biệt cho người đề nghị cấp khi đáp ứng các điều kiện sau:

(1) Kết luận chính thức về sức khỏe chỉ ra rằng trong trường hợp đặc biệt người đề nghị cấp không đủ điều kiện với bất kỳ yêu cầu nào đó nhưng không ảnh hưởng đến việc thực hiện quyền hạn được ghi trong giấy phép:

(i) Không ảnh hưởng đến an toàn khi thực hiện nhiệm vụ;

(ii) Không ảnh hưởng đến an toàn khai thác tàu bay;

(iii) Không ảnh hưởng đến việc gây ra mất khả năng làm việc.

(2) Có tính đến năng lực, kỹ năng, kinh nghiệm và các điều kiện làm việc của người đề nghị cấp Giấy chứng nhận sức khỏe đặc biệt.

(3) Người có giấy phép phải tuân thủ các giới hạn được ghi trong trong Giấy chứng nhận sức khỏe để thực hiện công việc an toàn."

**7. Bổ sung Chương E vào Phần 8 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

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

Các quy định cụ thể về giám định sức khoẻ phải tuân thủ toàn bộ các quy định của ICAO tại Chương 6 trong Phụ ước 1 của Công ước Chicago (Annex 1)."

**PHỤ LỤC IX**

**Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số 27 /2024/TT-BGTVT ngày 02 tháng 07 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**1. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 9.067 quy định tại Phần 9 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"a. Chương trình huấn luyện phải đảm bảo học viên có năng lực trình độ tương đương với quy định về kinh nghiệm trong Phần 7 đối với các đối tượng không được huấn luyện theo chương trình huấn luyện được phê chuẩn đó."

**2. Bãi bỏ điểm 14, 15 và sửa đổi điểm 12 khoản a Điều 9.055 quy định tại Phần 9 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"a. Bãi bỏ điểm 14, 15 khoản a Điều 9.055.

b. Sửa đổi điểm 12 khoản a Điều 9.055 như sau:

(12) Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay."

**3. Bãi bỏ khoản e Điều 9.135 quy định tại Phần 9 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT.**

**4. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 9.160 quy định tại Phần 9 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"a. ATO mức 2 phải đảm bảo tối thiểu 01 thiết bị huấn luyện bay mô phỏng phù hợp với chương trình huấn luyện và được Cục HKVN phê chuẩn."

**PHỤ LỤC X**

**Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số 27 /2024/TT-BGTVT ngày 02 tháng 07 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**1. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 10.060 quy định tại Phần 10 ban hành theo Thông tư 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi tại Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:**

"a. Trừ các trường hợp nêu trong khoản b Điều này, người lái tàu bay chỉ được khai thác loại tàu bay dân dụng mà yêu cầu trong giấy phép phải có năng định loại tàu bay khi đang giữ giấy phép người lái tàu bay có năng định loại còn hiệu lực theo quy định tại Điều 7.025 của Phần 7".

**2. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.093 quy định tại Phần 10 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"**Điều 10.093 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI LÁI THƯƠNG MẠI**

a. Quyền hạn của người lái tàu bay thương mại:

(1) Thực hiện vai trò là người lái tàu bay tư nhân trên chủng loại tàu bay phù hợp;

(2) Thực hiện vai trò của người chỉ huy tàu bay (pilot-in-command) trên chủng loại tàu bay không khai thác thương mại;

(3) Thực hiện vai trò người chỉ huy tàu bay (pilot-in-command) trong khai thác thương mại đối với chủng loại tàu bay được phê chuẩn khai thác một người lái;

(4) Thực hiện vai trò của lái phụ (co-pilot) đối với chủng loại tàu bay yêu cầu phải khai thác với lái phụ (co-pilot).

b. Người có giấy phép lái tàu bay nhiều người lái (MPL) có thể thực hiện chức năng của:

(1) Lái phụ (co-pilot) trên tàu bay yêu cầu phải có lái phụ

(2) Người chỉ huy tàu bay (pilot-in-command) khi được xác nhận khai thác thương mại trong giấy phép lái tàu bay nhiều người lái.

c. Trước khi khai thác trong môi trường ban đêm, người lái tàu bay phải được huấn luyện bay đêm trên chủng loại tàu bay phù hợp, bao gồm cất cánh và hạ cánh, dẫn đường."

**3. Bổ sung Điều 10.258 vào Phần 10 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"**10.258 CHỐNG CHÁY**

a. Thành phần của hệ thống chống cháy và bản tóm tắt tiêu chuẩn cấp chứng nhận chống cháy khoang hàng phải được cung cấp trong tài liệu hướng dẫn bay hoặc các tài liệu hỗ trợ khai thác tàu bay.

b. Người khai thác tàu bay phải thiết lập các chính sách và quy trình đối với các vật phẩm được vận chuyển trong khoang hàng hóa nhằm đảm bảo trong trường hợp hỏa hoạn liên quan đến các vật phẩm đó, đám cháy có thể được phát hiện, ngăn

chặn và dập tắt theo khả năng thiết kế của tàu bay liên quan đến chống cháy khoang hàng cho đến khi tàu bay hạ cánh an toàn."

**4. Bổ sung Điều 10.341 vào Phần 10 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

**"10.341 KHÍ TƯỢNG CHO HOẠT ĐỘNG CỦA TRỰC THĂNG**

a. Chuyến bay được thực hiện theo VFR sẽ không được bắt đầu trừ khi các báo cáo khí tượng hiện tại hoặc sự kết hợp giữa các báo cáo và dự báo hiện tại chỉ ra rằng các điều kiện khí tượng dọc theo đường bay hoặc một phần của đường bay hoặc trong khu vực dự định bay các hoạt động theo VFR, vào thời điểm thích hợp, sẽ đảm bảo tuân thủ các quy tắc này. Khi chuyến bay được thực hiện theo VFR, việc sử dụng hệ thống hình ảnh nhìn đêm (NVIS) hoặc các hệ thống tăng cường tầm nhìn khác không làm giảm yêu cầu tuân thủ các quy định tại khoản này.

b. Chuyến bay được thực hiện theo IFR sẽ không được bắt đầu trừ khi có thông tin chỉ ra rằng các điều kiện tại sân bay trực thăng đích đến hoặc địa điểm hạ cánh hoặc, khi cần có sân bay trực thăng dự bị, ít nhất một sân bay trực thăng dự bị, tại thời điểm đến dự kiến, sẽ bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu hoạt động của sân bay trực thăng.

c. Để đảm bảo có giới hạn an toàn phù hợp khi xác định việc tiếp cận và hạ cánh có thể được thực hiện an toàn tại vị trí hạ cánh trực thăng hoặc sân bay dự bị, người khai thác phải chỉ rõ các giá trị gia tăng thích hợp cho độ cao của trần mây và tầm nhìn quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác.

d. Chuyến bay được khai thác trong điều kiện có băng đã biết hoặc dự kiến không được bắt đầu trừ khi trực thăng được cấp chứng chỉ và trang bị để hoạt động trong các điều kiện đó.

e. Chuyến bay được lên kế hoạch hoặc dự kiến khai thác trong điều kiện mặt đất bị nghi ngờ hoặc đã biết có băng sẽ không được bắt đầu trừ khi trực thăng đã được kiểm tra đóng băng và nếu cần, đã được xử lý làm tan băng, chống đóng băng thích hợp. Sự tích tụ băng hoặc các chất gây ô nhiễm tự nhiên khác phải được loại bỏ để trực thăng được giữ ở điều kiện đủ điều kiện bay trước khi cất cánh."

**5. Bổ sung khoản g, h, i, k, và l vào Phụ lục 2 Điều 10.075 quy định tại Phần 10 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"g. Người có giấy phép người lái tàu bay thương mại, khi thực hiện nhiệm vụ lái phụ trên tàu bay có yêu cầu lái phụ và trên chuyến bay vận tải hàng không được phép ghi lại thời gian bay là lái phụ thực hiện nhiệm vụ của người chỉ huy tàu bay dưới sự giám sát của người chỉ huy tàu bay được chỉ định bởi Người khai thác tàu bay trong trường hợp:

(i) Lái phụ có trách nhiệm kiểm tra tính chính xác của kế hoạch bay và bảng kê khai tải trọng cho chuyến bay, bao gồm cả tính toán nhiên liệu;

(ii) Lái phụ đảm bảo rằng mỗi thành viên tổ bay đã thực hiện tất cả các quy trình trong tài liệu khai thác và các tài liệu liên quan khác trong tất cả các giai đoạn của chuyến bay: tàu bay tại sân đỗ, lăn, cất cánh, trong khi tàu bay đang bay, hạ cánh và trong các trường hợp bất thường, khẩn nguy;

(iii) Trong chuyến bay khi người lái phụ thực hiện tất cả các nhiệm vụ và chức năng của người chỉ huy tàu bay trong phạm vi thực tế từ vị trí ngồi của lái phụ;

(iv) Trong trường hợp việc vận hành khai thác được thực hiện bằng phương thức tự động, người lái phụ đưa ra mọi quyết định liên quan đến việc sử dụng các hệ thống bay và mặt đất có liên quan;

(v) Người lái phụ đảm bảo tất cả các vấn đề phát sinh từ các điều kiện khí tượng, quy trình thông tin liên lạc và quy trình về kiểm soát không lưu được giải quyết;

(vi) Người chỉ huy tàu bay được chỉ định bởi Người khai thác tàu bay để giám sát lái phụ phải xác nhận vào sổ bay của người lái phụ hoặc hồ sơ về chuyến bay đó phải được lưu trữ bởi Người khai thác tàu bay.

h. Giáo viên kiểm tra bay được ghi nhận là người chỉ huy tàu bay khi thực hiện bài kiểm tra bay.

i. Giáo viên bay được ghi nhận là người chỉ huy tàu bay khi thực hiện bài kiểm tra bay đường dài với phi công thương mại.

k. Người lái tàu bay có thể được ghi nhận thời gian bay là người chỉ huy tàu bay dưới sự giám sát (PICUS) để đáp ứng đủ yêu cầu về kinh nghiệm với giấy phép người lái tàu bay vận tải hàng không.

l. Trong trường hợp tàu bay được quy định cho loại hình khai thác bay đơn thì người chỉ huy tàu bay được chỉ định để giám sát người lái tàu bay thì không được ghi nhận giờ bay là người chỉ huy tàu bay để đáp ứng đủ yêu cầu về kinh nghiệm với giấy phép người lái tàu bay vận tải hàng không."

**6. Sửa đổi, bổ sung tiêu đề Phụ lục 1 Điều 10.433 quy định tại Phần 10 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

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

**7. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.255 quy định tại Phần 10 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

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

a. Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay hai động cơ trở lên trong điều kiện tiêu chuẩn không khí tĩnh trên đường bay có điểm cách xa từ sân bay thích hợp nhiều hơn một khoảng cách như sau:

(1) Đối với tàu bay nhiều động cơ tuốc bin có cấu hình ghế khách hoạt động tối đa (MOPSC) từ 20 ghế trở lên, khoảng cách tương đương với quãng đường bay trong 60 phút với một động cơ không hoạt động (One-engine-Inoperative (OEI)) ở tốc độ bay bằng được xác định theo khoản b Điều này;

(2) Đối với tàu bay nhiều động cơ tuốc bin có cấu hình ghế khách hoạt động tối đa MOPSC từ 19 ghế trở xuống, khoảng cách tương đương với quãng đường bay trong 120 phút, hoặc khi đáp ứng các tiêu chuẩn trong Điều 10.257, lên đến 180 phút đối với tàu bay phản lực, với một động cơ không hoạt động (OEI) ở tốc độ bay bằng được xác định theo khoản b Điều này;

(3) Đối với tàu bay động cơ cánh quạt có cấu hình ghế khách hoạt động tối đa (MOPSC) từ 9 ghế trở xuống hoặc và trọng lượng cất cánh tối đa dưới 5.700 kg hoặc tàu bay động cơ piston có cấu hình ghế khách hoạt động tối đa (MOPSC) nhiều hơn 9 ghế hoặc và trọng lượng cất cánh tối đa vượt quá 5.700 kg, tùy theo giá trị nào thấp hơn:

(i) Khoảng cách tương đương với quãng đường bay trong 120 phút với một động cơ không hoạt động (OEI) ở tốc độ bay bằng được xác định theo khoản b Điều này;

(ii) 300 NM.

b. Người khai thác tàu bay phải xác định tốc độ để tính toán khoảng cách tối đa tới sân bay thích hợp trên từng loại hoặc biến thể tàu bay hai động cơ được khai thác, không vượt quá tốc độ khai thác tối đa (VMO), dựa trên tốc độ bay thực mà tàu bay có thể duy trì với điều kiện một động cơ không hoạt động.

c. Người khai thác tàu bay phải đưa các dữ liệu cho từng loại hoặc biến thể tàu bay vào tài liệu hướng dẫn khai thác, bao gồm:

(1) Tốc độ bay OEI đã xác định;

(2) Khoảng cách tối đa được xác định từ một sân bay phù hợp.

d. Trường hợp khai thác ở khoảng cách trên 120 phút đến 180 phút theo quy định của điểm 2 khoản a Điều này, Người khai thác tàu bay phải xây dựng:

(1) Quy trình lập kế hoạch bay và kiểm soát chuyến bay;

(2) Các hướng dẫn và quy trình bảo dưỡng cụ thể để đảm bảo mức độ dự kiến của đủ điều kiện bay của tàu bay cũng như độ tin cậy liên tục của tàu bay trong đó chương trình bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác tàu bay quy định tại Phần 4 và Phần 5 Bộ QCATHK bao gồm:

(i) Chương trình tiêu thụ dầu của động cơ;

(ii) Chương trình giám sát tình trạng động cơ."

**8. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.257 quy định tại Phần 10 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 10 Phụ lục VIII ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT) như sau:**

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

a. Khi khai thác trong khoảng thời gian từ 120 đến 180 phút, Người khai thác tàu bay phải đưa thông tin liên quan vào tài liệu khai thác (OM) và quy trình bảo dưỡng.

b. Tàu bay phải được chứng nhận CS-25 hoặc tương đương.

c. Sự cố động cơ và hành động khắc phục:

(1) Người khai thác tàu bay phải báo cáo tất cả các sự cố và số giờ bay của động cơ tới Tổ chức được cấp Giấy chứng nhận loại động cơ và tàu bay tới Nhà chức trách hàng không có thẩm quyền.

(2) Những sự cố này phải được Người khai thác tàu bay đánh giá và dựa trên ý kiến của Tổ chức được cấp Giấy chứng nhận loại động cơ và tàu bay khi các sự cố này có ảnh hưởng đến an toàn khai thác.

(3) Khi không có đủ dữ liệu thống kê do kích thước đội bay nhỏ, giờ bay tích lũy ít, các sự kiện, sự cố vẫn cần được đánh giá theo trường hợp cụ thể.

(4) Việc đánh giá hoặc thống kê nhằm đưa ra các hành động khắc phục cụ thể hoặc áp dụng các hạn chế khai thác.

(5) Các sự cố động cơ bao gồm việc động cơ tắt trên mặt đất và trong khi bay, sự cố cháy động cơ, các trường hợp không đạt được mức lực đẩy dự kiến hoặc khi tổ bay thực hiện hành động để giảm lực đẩy xuống dưới mức bình thường với bất kể lý do gì và việc tháo gỡ động cơ ngoài kế hoạch cần được đánh giá, báo cáo và đưa ra các hành động khắc phục.

(6) Người khai thác tàu bay phải đảm bảo rằng tất cả các hành động khắc phục được yêu cầu bởi cơ quan có thẩm quyền đều được thực hiện.

d. Bảo dưỡng:

(1) Chương trình giám sát mức tiêu thụ dầu phải bao gồm theo dõi xu hướng tiêu thụ dầu, có tính đến lượng dầu bổ sung cần thiết và tuân thủ các quy định trong tài liệu bảo dưỡng của nhà sản xuất máy bay, động cơ.

(2) Chương trình giám sát động cơ phải bao gồm giám sát tình trạng động cơ, mô tả các thông số cần giám sát, phương pháp thu thập dữ liệu và quy trình thực hiện khắc phục cũng như phải dựa trên hướng dẫn của nhà sản xuất động cơ. Việc giám sát này sẽ được sử dụng để phát hiện sự suy giảm hệ thống động cơ ở giai đoạn đầu từ đó cho phép thực hiện hành động khắc phục trước khi ảnh hưởng an toàn khai thác.

e. Huấn luyện tổ bay:

Người khai thác tàu bay phải xây dựng chương trình đào tạo cho tổ bay bao gồm các nội dung sau:

(1) Quản lý nhiên liệu: xác định mức nhiên liệu cần thiết trên tàu trước khi khởi hành và giám sát lượng nhiên liệu trên tàu khi đang bay, bao gồm cả việc tính toán lượng nhiên liệu còn lại. Quy trình cần phải cung cấp cơ chế kiểm tra độc lập các chỉ số liên quan đến lượng nhiên liệu bao gồm lượng nhiên liệu có sẵn, lượng nhiên liệu đã tiêu thụ, lượng nhiên liệu còn lại và dự trữ cuối.

(2) Các quy trình đối với chuyển hướng chuyến bay hoặc điều chỉnh đường bay trên chuyến bay.

(3) Dữ liệu hiệu suất hoạt động một động cơ (OEI): quy trình giảm độ cao (drift-down) và dữ liệu trần bay tối đã cho khai thác một động cơ (OEI).

(4) Thu thập, đánh giá thông tin thời tiết trên đường bay và các sân bay dự bị.

g. Chuẩn bị, kiểm tra trước khi khởi hành: nội dung chuẩn bị, kiểm tra trước khi khởi hành phải được mô tả trong tài liệu hướng dẫn khai thác, bao gồm kế hoạch đối với các tình huống bất thường có thể xảy ra trên chuyến bay liên quan đến hỏng động cơ và chuyển hướng tới sân bay trên đường bay.

h. Danh mục thiết bị tối thiểu (MEL): người khai thác tàu bay phải thiết lập trong MEL các thiết bị cần thiết cho các hoạt động khai thác không ETOPS (EDTO)

từ 120 đến 180 phút. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo rằng MEL tính đến tất cả các mục do nhà sản xuất yêu cầu có liên quan đến loại hoạt động khai thác này.

i. Quy tắc lập và kế hoạch chuyến bay

Người khai thác tàu bay phải xây dựng các quy trình nhằm đảm bảo các quy định sau:

(1) Cung cấp nhiên liệu và dầu: để cho tàu bay thực hiện chuyến bay tầm xa, Người khai thác tàu bay phải đảm bảo mang đủ nhiên liệu và dầu để đáp ứng các yêu cầu khai thác hiện hành theo quy định của Phần 10 Bộ QCATHK và nhiên liệu bổ sung dựa trên các điều kiện sau:

(i) Tình huống nhiên liệu tới hạn: khi thiết lập lượng nhiên liệu dự trữ tới hạn, người khai thác phải xác định lượng nhiên liệu cần thiết để bay đến điểm quan trọng nhất của đường bay và thực hiện chuyển hướng sang sân bay dự bị trong trường hợp giả định có sự cố cả của động cơ và hệ thống điều áp không khí trong khoang khách. Người khai thác tàu bay phải tính đến lượng nhiên liệu bổ sung để:

(A) Bay từ điểm tới hạn đến sân bay dự bị:

(a) Ở độ cao 10.000 ft;

(b) Ở độ cao 25.000 ft hoặc trần động cơ một động cơ (OEI Ceiling), tùy theo mức nào thấp hơn, với điều kiện tất cả người ngồi trên tàu có thể được cung cấp và sử dụng oxy trong thời gian cần thiết để bay từ điểm tới hạn đến sân bay dự bị.

(B) Giảm cao và giữ ở độ cao 1500 ft trong 15 phút ở điều kiện tiêu chuẩn.

(C) Giảm cao tới MDA/DH và thực hiện tiếp cận hụt (có tính đến phương thức tiếp cận hụt hoàn chỉnh).

(D) Một tiếp cận và hạ cánh bình thường.

(ii) Chống đóng băng: nhiên liệu bổ sung được sử dụng khi khai thác trong điều kiện đóng băng và phải tính đến sự tích tụ băng trên các bề mặt không được bảo vệ nếu xảy ra hiện tượng đóng băng trong quá trình chuyển hướng, dựa trên dữ liệu của nhà sản xuất (nếu có).

(iii) Vận hành động cơ phụ (APU): nếu APU phải được sử dụng để cung cấp thêm năng lượng điện thì cần xem xét đến nhiên liệu bổ sung cần thiết.

(2) Phương tiện liên lạc: Người khai thác tàu bay phải đảm bảo tính sẵn có của các phương tiện liên lạc để cho phép liên lạc thoại hai chiều đáng tin cậy giữa tàu bay và cơ quan ATC thích hợp ở độ cao hành trình khi một động cơ không hoạt động (OEI).

(3) Xem xét nhật ký kỹ thuật tàu bay để đảm bảo rằng các quy trình MEL thích hợp, các hạng mục hỏng hóc trì hoãn và kiểm tra bảo dưỡng bắt buộc đã được hoàn thành.

(4) Các sân bay dự bị trên đường bay (Enroute Alternate - ERA): Người khai thác tàu bay phải đảm bảo rằng các sân bay ERA sẵn có cho đường bay dự kiến, trong khoảng cách bay trong 180 phút dựa trên tốc độ bay bằng với một động cơ không hoạt động (OEI) và nằm trong giới hạn được chứng nhận của tàu bay đã được lựa chọn bởi Người khai thác tàu bay có điều kiện thời tiết bằng hoặc cao hơn mức tối

thiểu áp dụng trong khoảng thời gian áp dụng theo quy định tại Phần này đối với sân bay dự bị."

**9. Sửa đổi, bổ sung khoản a, b, c Phụ lục 1 Điều 10.115 quy định tại Phần 10 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

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

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

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

**10. Bãi bỏ điểm 6, 7 khoản a Điều 10.363 quy định tại Phần 10 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại khoản a Mục 14 Phụ lục VIII ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT)**.

**11. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 10.383 quy định tại Phần 10 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"b. Khi tàu bay bị tàu bay quân sự hoặc tàu bay nhà nước bay chặn, người chỉ huy tàu bay phải tuân thủ các quy định về bay chặn của quốc gia bay qua hoặc tiêu chuẩn quốc tế về bay chặn"

**12. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 10.305 quy định tại Phần 10 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT:**

"b. Không được thực hiện chuyến bay đường dài bằng tàu bay một động cơ vào ban đêm trong không phận Việt Nam trừ khi đáp ứng quy định tại điểm 7 khoản a Điều 12.033."

**PHỤ LỤC XI**

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

*(Ban hành kèm theo Thông tư số 27 /2024/TT-BGTVT ngày 02 tháng 07 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**1. Bổ sung Chương K vào Phần 11 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

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

**11.185 ÁP DỤNG**

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

**11.186 YÊU CẦU VỀ KHAI THÁC**

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

**11.187 YÊU CẦU VỀ TRANG THIẾT BỊ**

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

b. Việc lắp đặt các trang thiết bị y tế trên trực thăng phải tuân thủ các hướng dẫn của nhà sản xuất 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 theo quy tắc bay bằng mắt (VFR), tiêu chuẩn này có thể giảm xuống 800m 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 theo quy tắc bay bằng mắt, tiêu chuẩn này có thể giảm xuống 1000ft khi đảm bảo tổ bay quan sát được địa hình, chướng ngại vật.

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 khí tượng bay bằng mắt (VMC) phải huỷ chuyến bay hoặc quay trở lại sân bay căn cứ.

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

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

**11.190 YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG**

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

b. Cất cánh và hạ cánh:

(1) Chỉ trực thăng khai thác ở tính năng cấp 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 cấp 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 cấp 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.

**11.191 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 được tích luỹ trong môi trường khai thác có các đặc tính, điều kiện 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;

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

(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 (A) tiết (i) 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;

(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, bao gồm các nội dung 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 quy định trong các tài liệu hướng dẫn khai thác, huấn luyện.

(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;

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

**11.192 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.

**11.193 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.

**11.194 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;

(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.

**11.195 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 nhiên liệu 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;

c. Các nhân viên hỗ trợ phải luôn sẵn sàng để có mặt ngay lập tức để di chuyển người bệnh trong trường hợp có cháy."

**2. Bổ sung Chương L vào Phần 11 ban hành kèm theo Thông tư 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

**"CHƯƠNG L: KHAI THÁC TRỰC THĂNG NGOÀI KHƠI**

**11.199 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.

**11.200 KHAI THÁC TRỰC THĂNG NGOÀI KHƠI**

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

**11.201 QUY TRÌNH KHAI THÁC**

a. Người khai thác phải 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, yêu cầu 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;

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

(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 một cách tối ưu trong toàn bộ chuyến bay;

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

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

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

(9) Các 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.

**11.202 SỬ DỤNG VỊ TRÍ NGOÀI KHƠI**

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

**PHỤ LỤC XII**

**Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số 27 /2024/TT-BGTVT ngày 02 tháng 07 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**1. Bổ sung khoản c Điều 12.205 quy định tại Phần 12 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"c. Người khai thác phải đảm bảo các sân bay, điều kiện hoạt động, giờ hoạt động công bố có sẵn liên tục đối với hoạt động khai thác bay theo điều kiện sử dụng công bố của sân bay bất kể điều kiện thời tiết."

**2. Bổ sung Điều 12.154 quy định tại Phần 12 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

**"12.154 VẬN CHUYỂN CÁC VẬT PHẨM TRONG KHOANG HÀNG CỦA TÀU BAY**

a. Người khai thác phải thiết lập chính sách và quy trình đối với vận chuyển các vật phẩm trong khoang hàng hóa, trong đó phải đánh giá rủi ro an toàn khi vận chuyển các vật phẩm này. Đánh giá rủi ro phải bao gồm tối thiểu các nội dung sau:

(1) Các nguy cơ tiềm ẩn liên quan đến các đặc tính của vật phẩm;

(2) Khả năng của người khai thác;

(3) Các yếu tố liên quan đến khai thác (ví dụ như khu vực khai thác, thời gian chuyển hướng...);

(4) Khả năng của máy bay và hệ thống của tàu bay (ví dụ như khả năng dập cháy khoang hàng hóa tàu bay);

(5) Đặc điểm chất xếp của ULD;

(6) Đóng gói và dán nhãn;

(7) An toàn của chuỗi cung ứng đối với mặt hàng được vận chuyển;

(8) Khối lượng và vị trí chất xếp hàng nguy hiểm."

**3. Sửa đổi, bổ sung điểm 38 mục A tiết 4 khoản d Phụ lục 1 Điều 12.153 quy định tại Phần 12 ban hành kèm theo Thông tư 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

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

**PHỤ LỤC XIII**

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

*(Ban hành kèm theo Thông tư số 27 /2024/TT-BGTVT ngày 02 tháng 07năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**1. Bổ sung khoản e Điều 14.010 quy định tại Phần 14 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 3 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:**

"e. Không được phép khai thác tàu bay một người lái nhằm mục đích thương mại đối với người lái trên 60 tuổi."

**2. Sửa đổi, bổ sung khoản k Điều 14.080 quy định tại Phần 14 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại khoản b Mục 19 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:**

"k. Các quy trình và các hoạt động khai thác liên quan đến các bài kiểm tra kỹ năng được quy định tại Phụ lục 1 Điều 14.080 của Phần này đối với máy bay và Phụ lục 2 Điều 14.080 của Phần này đối với trực thăng."

**3. Bổ sung khoản l Điều 14.080 vào Phần 14 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"l. Việc kiểm tra kỹ năng theo Điều này được thực hiện bởi giáo viên kiểm tra của người khai thác tàu bay hoặc đại diện Nhà chức trách hàng không có thẩm quyền."

**4. Bổ sung Phụ lục 2 Điều 14.080 vào Phần 14 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

**"PHỤ LỤC 2. KIỂM TRA KỸ NĂNG ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG**

| **THAO TÁC HOẶC QUY TRÌNH** | | **KIỂM TRA KỸ NĂNG HOẶC KIỂM TRA TRÌNH ĐỘ THÀNH THẠO (Trên FFS hoặc trực tiếp trên trực thăng)** |
|---|---|---|
| **Phần 1 – Chuẩn bị và kiểm tra trước chuyến bay** | | |
| 1.1 | Kiểm tra trực quan bên ngoài máy bay trực thăng; vị trí từng hạng mục và mục đích kiểm tra | M (nếu thực hiện trên trực thăng) |
| 1.2 | Kiểm tra buồng lái | M |
| 1.3 | Quy trình khởi động, kiểm tra thiết bị vô tuyến và dẫn đường, lựa chọn và cài đặt tần số dẫn đường và liên lạc | M |
| 1.4 | Lăn bánh, lăn bánh trên không không tuân theo hướng dẫn của ATC hoặc theo hướng dẫn của người hướng dẫn | M |
| 1.5 | Thủ tục và kiểm tra trước khi cất cánh | M |
| **Phần 2 – Thao tác và phương thức bay** | | |
| 2.1 | Cất cánh (các hồ sơ bay khác nhau) | M |
| 2.2 | Cất cánh và hạ cánh trên mặt đất dốc hoặc ngược gió | |
| 2.3 | Cất cánh ở khối lượng cất cánh tối đa (khối lượng | |

| | | |
|---|---|---|
| | cất cánh tối đa thực tế hoặc mô phỏng) | |
| 2.4 | Cất cánh với lỗi động cơ mô phỏng ngay trước khi đạt TDP hoặc DPATO | M |
| 2.4.1 | Cất cánh với lỗi động cơ mô phỏng ngay sau khi đạt TDP hoặc DPATO | M |
| 2.5 | Bay vòng lấy độ cao và bay vòng giảm độ cao theo các hướng được chỉ định | M |
| 2.5.1 | Bay vòng với 30° nghiêng, 180° đến 360° về trái và phải, bằng tham chiếu duy nhất là thiết bị | M |
| 2.6 | Giảm độ cao bằng tự quay | M |
| 2.6.1 | Đối với máy bay trực thăng một động cơ (SEH) hạ cánh bằng tự quay hoặc đối với máy bay trực thăng nhiều động cơ (MEH) khởi động lại động cơ | M |
| 2.7 | Hạ cánh, các hồ sơ bay khác nhau | M |
| 2.7.1 | Bay lại hoặc hạ cánh sau lỗi động cơ mô phỏng trước LDP hoặc DPBL | M |
| 2.7.2 | Hạ cánh sau lỗi động cơ mô phỏng sau LDP hoặc DPBL | M |
| **Phần 3 – Hoạt động bình thường và bất thường của các hệ thống và quy trình sau** | | |
| *(Tối thiểu ba mục bắt buộc sẽ được chọn từ phần này)* | | |
| 3.1 | Động cơ | |
| 3.2 | Điều hòa không khí (sưởi ấm, thông gió) | |
| 3.3 | Hệ thống Động áp | |
| 3.4 | Hệ thống Nhiên liệu | |
| 3.5 | Hệ thống Điện | |
| 3.6 | Hệ thống Thuỷ lực | |
| 3.7 | Hệ thống điều khiển và tinh chỉnh | |
| 3.8 | Hệ thống chống đóng băng và làm tan băng | |
| 3.9 | Hệ thống lái tự động, Hệ thống định hướng bay | |
| 3.10 | Thiết bị tăng cường ổn định | |
| 3.11 | Radar thời tiết, máy đo độ cao, máy hỏi đáp | |
| 3.12 | Hệ thống định vị khu vực | |
| 3.13 | Hệ thống càng | |
| 3.14 | APU | |
| 3.15 | Hệ thống liên lạc, thiết bị dẫn đường, thiết bị bay và FMS | |
| **Phần 4 – Quy trình bất thường và khẩn cấp** | | |
| *(Tối thiểu ba mục bắt buộc sẽ được chọn từ phần này)* | | |
| 4.1 | Diễn tập phòng cháy chữa cháy (bao gồm sơ tán nếu có) | |
| 4.2 | Kiểm soát và loại bỏ khói | |
| 4.3 | Lỗi hỏng động cơ, tắt máy và khởi động lại ở độ cao an toàn | |
| 4.4 | Đổ nhiên liệu (mô phỏng) | |
| 4.5 | Lỗi điều khiển cánh quạt đuôi (nếu có) | |
| 4.5.1 | Mất cánh quạt đuôi (nếu có) | |
| 4.6 | Mất năng lực của thành viên phi hành đoàn – chỉ MPH | |

| | | |
|---|---|---|
| 4.7 | Trục trặc đường truyền | |
| 4.8 | Các quy trình khẩn cấp khác như được nêu trong hướng dẫn chuyến bay thích hợp | |
| **Phần 5 – Quy trình bay bằng thiết bị (được thực hiện trong IMC hoặc IMC mô phỏng)** | | |
| 5.1 | Cất cánh bằng thiết bị: cần phải chuyển sang chuyến bay bằng thiết bị càng sớm càng tốt sau khi lên máy bay | |
| 5.1.1 | Mô phỏng lỗi hỏng động cơ trong khi khởi hành | M* |
| 5.2 | Tuân thủ các tuyến khởi hành và đến và hướng dẫn ATC | M* |
| 5.3 | Quy trình bay vòng chờ | |
| 5.4 | Hoạt động 3D đến DH/A là 200 ft (60 m) hoặc đến mức tối thiểu cao hơn nếu quy trình tiếp cận yêu cầu | |
| 5.4.1 | Bay tay, không có Hệ thống định hướng bay. Lưu ý: Theo AFM, các phương thức tiếp cận RNP có thể yêu cầu sử dụng chế độ lái tự động hoặc Hệ thống định hướng bay. Quy trình bay tay sẽ được chọn có tính đến các giới hạn đó (ví dụ: chọn ILS cho 5.4.1 trong trường hợp giới hạn AFM như vậy). | M* |
| 5.4.2 | Bay tay, có Hệ thống định hướng bay. | M* |
| 5.4.3 | Với chế độ lái tự động kết hợp | |
| 5.4.4 | Bay tay, với mô phỏng một động cơ không hoạt động; sự cố động cơ hỏng phải được mô phỏng trong quá trình tiếp cận cuối cùng trước khi vượt qua 1 000 ft so với mực nước sân bay cho đến khi hạ cánh hoặc cho đến khi hoàn thành quy trình tiếp cận hụt | M* |
| 5.5 | Hoạt động khai thác 2D xuống đến MDA/H | M* |
| 5.6 | Bay lại với tất cả các động cơ hoạt động khi đạt DA/H hoặc MDA/MDH | |
| 5.6.1 | Các phương thức tiếp cận hụt khác | |
| 5.6.2 | Bay lại với một động cơ được mô phỏng không hoạt động khi đạt đến DA/H hoặc MDA/MDH | M* |
| 5.7 | Tự quay trong điều kiện IMC với khả năng phục hồi động cơ | M* |
| 5.8 | Phục hồi từ trạng thái bất thường | M* |
| **Phần 6 – Sử dụng thiết bị tùy chọn** | | |
| 6 | Sử dụng các thiết bị tùy chọn | |

Ghi chú:

M là bắt buộc

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

**5. Sửa đổi, bổ sung số thứ tự 7 của tiết 1 khoản a Phụ lục 1 Điều 14.137 quy định tại Phần 14 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 24 Phụ lục X bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT) như sau:**

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

**6. Sửa đổi, bổ sung tiết (1) khoản d Điều 14.110 quy định tại Phần 14 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 21 Phụ lục X bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT) như sau:**

"(1) Đối với khai thác ban đêm phải thực hiện ít nhất một hạ cánh vào ban đêm ở vị trí điều khiển tàu bay trên cùng một loại tàu bay."

**PHỤ LỤC XIV**

**Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số 27 /2024/TT-BGTVT ngày 02 tháng 07 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**1. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 19.010 quy định tại Phần 19 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"b. Danh mục các sự cố nghiêm trọng được liệt kê nhưng không hạn chế quy định tại Phụ lục 2 Điều 19.010. Căn cứ vào việc đánh giá dựa trên rủi ro, những sự cố được liệt kê có thể không xếp loại là sự cố nghiêm trọng nếu cho thấy sự tồn tại hiệu quả của các biện pháp phòng ngừa được thực hiện."

**2. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 19.063 quy định tại Phần 19 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

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

**3. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.065 quy định tại Phần 19 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 12 Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT) như sau:**

"**19.065 TÍNH CHẤT CỦA CUỘC ĐIỀU TRA**

a. Cơ quan điều tra tai nạn, sự cố tàu bay theo quy định quy định tại Phần này phải có tính độc lập trong việc tiến hành điều tra và có quyền hạn không hạn chế đối với công việc điều tra của mình.

b. Việc điều tra theo quy định tại Phần này phải tách biệt và không bị cản trở bởi các hoạt động điều tra của cơ quan tư pháp vốn nhằm mục đích trừng phạt hoặc quy kết trách nhiệm pháp lý."

**4. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 19.070 quy định tại Phần 19 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 14 Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT) như sau:**

"b. Cơ quan điều tra tai nạn, sự cố tàu bay có trách nhiệm và quyền hạn:

(1) Thu thập, giải mã và phân tích tất cả các thông tin liên quan đến tai nạn, sự cố;

(2) Bảo vệ các hồ sơ liên quan đến tai nạn, sự cố được quy định tại khoản a Điều 19.105;

(3) Ban hành các khuyến cáo an toàn trong trường hợp cần thiết;

(4) Xác định các nguyên nhân và các yếu tố đóng góp;

(5) Hoàn thiện báo cáo chính thức."

**5. Bổ sung, bổ sung khoản g Điều 19.070 quy định tại Phần 19 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

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

**6. Sửa đổi, bổ sung điểm 5 khoản b Điều 19.113 quy định tại Phần 19 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (sửa đổi, bổ sung tại Mục 2 Phụ lục X ban hành kèm theo Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT) như sau:**

"(5) Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế đối với tàu bay có trọng tải lớn hơn 2.250kg hoặc tàu bay động cơ phản lực."

**7. Sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 19.115 quy định tại Phần 19 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

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

**8. Sửa đổi, bổ sung điểm 4 khoản a Điều 19.105 quy định tại Phần 19 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 19 Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT) như sau:**

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

**9. Sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 19.105 quy định tại Phần 19 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 19 Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT) như sau:**

"(d) Cơ quan điều tra tai nạn, sự cố tàu bay không được công bố họ tên của những cá nhân liên quan đến tai nạn hoặc sự cố."

**10. Bổ sung khoản e, g, h và i Điều 19.105 quy định tại Phần 19 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 19 Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT) như sau:**

"e. Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay phải đảm bảo rằng các yêu cầu về hồ sơ nhằm mục đích lưu giữ hoặc kiểm soát được gửi đến nguồn thông tin gốc, nếu có.

g. Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay phải giữ lại các bản sao hồ sơ thu được trong quá trình điều tra.

h. Cơ quan điều tra sự cố tai nạn tàu bay phải thực hiện các biện pháp để đảm bảo rằng nội dung của bản ghi âm buồng lái cũng như nội dung hình ảnh và âm thanh của bản ghi hình ảnh trên tàu bay không được công bố.

i. Cơ quan điều tra sự cố tai nạn tàu bay khi ban hành hoặc nhận được dự thảo báo cáo kết luận điều tra phải thực hiện các biện pháp để đảm bảo rằng dự thảo báo cáo kết luận điều tra không được công bố."

**11. Sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 19.107 quy định tại Phần 19 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"d. Trong trường hợp Việt Nam không phải là Quốc gia tiến hành cuộc điều tra, thì cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay phải nhận được sự đồng ý của Quốc gia khởi nguồn điều tra để mở cuộc điều tra lại."

**12. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 19.147 quy định tại Phần 19 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"b. Trong trường hợp cơ sở vật chất hoặc dịch vụ tại Việt Nam được tàu bay sử dụng trước khi xảy ra tai nạn, sự cố và có thông tin hữu dụng cho việc điều tra thì Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay tại Việt Nam tiến hành cung cấp thông tin này cho quốc gia điều tra sự cố, tai nạn tàu bay."

**13. Sửa đổi, bổ sung khoản h, i và bổ sung khoản k Điều 19.185 quy định tại Phần 19 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"h. Sự tham gia của các quốc gia không phải quốc gia đăng ký, quốc gia Người khai thác, quốc gia thiết kế và quốc gia sản xuất có thể bị giới hạn đối với những nội dung mà các quốc gia này được quyền tham gia theo quy định Điều 19.163(c) của Phần này.

i. Tiếp cận tất cả các bằng chứng liên quan bằng cách thức nhanh nhất có thể.

k. Tham gia vào các cuộc họp tiến trình điều tra bao gồm các cuộc thảo luận liên quan đến phân tích, phát hiện, nguyên nhân, yếu tố đóng góp và khuyến cáo an toàn."

**14. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.217 quy định tại Phần 19 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"**19.217 GỬI BÁO CÁO ĐÚNG THỜI HẠN**

a. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi báo cáo sơ bộ đến các quốc gia liên quan và ICAO bằng fax, thư điện tử hoặc gửi qua đường bưu chính trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn, trừ trường hợp báo cáo tai nạn, sự cố tàu bay đã được gửi vào thời gian đó.

b. Khi có bất kỳ thông tin liên quan trực tiếp đến an toàn, các thông tin đó phải được gửi đến các quốc gia liên quan và ICAO thông qua điện tử hoặc fax để đảm bảo nhanh nhất có thể."

**15. Bổ sung khoản i Điều 19.240 quy định tại Phần 19 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại Mục 37 Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT) như sau:**

"i. Bất kỳ Quốc gia tham gia vào quá trình điều tra."

**16. Sửa đổi, bổ sung khoản t Phụ lục 2 Điều 19.010 quy định tại Phần 19 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:**

"t. Các sự cố khác phải tiến hành điều tra theo đánh giá dựa trên rủi ro của Cục Hàng không Việt Nam."