BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**
Số: 09/2023/TT-BGTVT	*Hà Nội, ngày 09 tháng 6 năm 2023*

THÔNG TƯ

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và các Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 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 56/2023/NĐ-CP ngày 24 tháng 8 năm 2023 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

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

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

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và các Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 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 27/01/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và các Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 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 4 Bộ QCATHK tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.

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

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

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

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

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

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

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

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

11. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 16 Bộ QCATHK tại Phụ lục XI ban hành kèm theo Thông tư này.

12. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 18 Bộ QCATHK tại Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư này.

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

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

15. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 23 Bộ QCATHK tại Phụ lục XX ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 2. Hiệu lực thi hành

Thông tư có hiệu lực thi hành kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

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

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 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung tiết i và ii, bãi bỏ tiết iii và iv điểm 1 khoản a Phụ lục 1 Điều 1.033 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:

a. Sửa đổi, bổ sung tiết i, ii điểm 1 khoản a Phụ lục 1 Điều 1.033 như sau:

"i. Đối với giám sát viên bay: có Giấy phép người lái tàu bay còn hiệu lực và có kinh nghiệm tối thiểu 5 năm làm việc trong lĩnh vực giám sát an toàn khai thác tàu bay hoặc có Giấy phép người lái tàu bay còn hiệu lực và có kinh nghiệm giờ bay tích lũy tối thiểu 5000 giờ bay ở vị trí lái chính.

ii. Các giám sát viên bay phải được đào tạo ban đầu, bay tích lũy kinh nghiệm, huấn luyện, bồi dưỡng, đào tạo định kỳ theo tiêu chuẩn của tài liệu (doc) 8335 và 10070 của ICAO. Giám sát viên bay phải có Giấy phép, năng định tương đương hoặc cao hơn giấy phép, năng định của người được kiểm tra và giám sát."

b. Bãi bỏ tiết iii và iv điểm 1 khoản a Phụ lục 1 Điều 1.033.

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

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

i. 120 phút bay bằng hoặc 740 km (400 nm) tới đất liền thích hợp cho việc hạ cánh khẩn cấp (lấy giá trị nào đến trước), đối với máy bay thuộc hai nhóm sau:

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

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

ii. 60 phút bay bằng hoặc 370 km (200 nm) (lấy giá trị nào đến trước) đối với máy bay hai động cơ không có khả năng thuộc nhóm 1 tại tiết i điểm này.

iii. 30 phút bay bằng hoặc 185 km (100 nm) (lấy giá trị nào đến trước) tới đất liền thích hợp cho việc hạ cánh khẩn cấp hơn cho các loại máy bay không thuộc tiết i và ii điểm này."

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

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

i. Hệ thống giống nhau ở các vị trí khác nhau;

ii. Hệ thống có tác động như nhau tới hệ thống trọng yếu khai thác EDTO;

iii. Hệ thống dự phòng cho hệ thống trọng yếu khai thác EDTO."

4. Sửa đổi, bổ sung điểm 495 tại Mục 2 Phụ lục 1 Điều 1.007 ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT như sau:

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

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

"(529) **Bảo dưỡng EDTO kép (EDTO dual maintenance):** là công việc bảo dưỡng trên các hệ thống trọng yếu khai thác EDTO được thực hiện trong cùng một lần bảo dưỡng.

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

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

ii. Nhóm 2: máy bay trang bị từ 3 động cơ trở lên, trong trường hợp có 2 động cơ ngưng hoạt động tại thời điểm bất kỳ trên đường bay vẫn đủ khả năng tiếp tục chuyến bay tới sân bay thay thế;

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

iv. Khi cất hạ cánh ở những sân bay phải bay trên hoặc gần vùng nước mà mỗi sai sót của quá trình CHC có thể có nguy cơ dẫn đến hạ cánh xuống nước.

(531) **Khuyến cáo an toàn của rủi ro an toàn mang tính toàn cầu (SRGC):** là khuyến cáo an toàn liên quan đến sự khiếm khuyết mang tính hệ thống có khả năng tái diễn với những nguy cơ uy hiếp an toàn ở cấp độ toàn cầu và yêu cầu hành động kịp thời để cải thiện an toàn.”

PHỤ LỤC II

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 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 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản a Điều 4.055 quy định tại Phần 4 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"2. Sửa chữa, thay thế, tháo hoặc kiểm tra các thiết bị trước chuyến bay tiếp theo trừ trường hợp tài liệu MEL cho phép tàu bay được khai thác với các thiết bị không hoạt động. Trong trường hợp tàu bay phải thay thế thiết bị tại một địa điểm không phải cơ sở bảo dưỡng chính, không có sẵn thiết bị tàu bay có Giấy chứng nhận cho phép khai thác đáp ứng quy định tại điểm 3 khoản a Điều 20.095 Phần 20 Bộ QCATHK thì Người khai thác tàu bay có thể lắp tạm thời một thiết bị tàu bay có Giấy chứng nhận cho phép khai thác theo quy định của quốc gia thành viên ICAO trong vòng 30 giờ bay hoặc cho đến khi tàu bay trở về cơ sở bảo dưỡng chính. Người lắp thiết bị tàu bay phải kiểm tra đảm bảo thiết bị tàu bay đáp ứng các yêu cầu về khai thác và bảo dưỡng trước khi lắp đặt."

2. Bổ sung điểm 6 Điều 4.005 quy định tại Phần 4 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"6. ARS (Aircraft Repair Specialist) - Nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không."

3. Sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản c Phụ lục I Điều 4.003 quy định tại Phần 4 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"2. Thay đổi thiết kế ổ quay (hub)."

PHỤ LỤC III

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 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung điểm 3 khoản d Điều 5.015 quy định tại Mục 2 Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"3. Ngày cấp lần đầu, ngày cấp lại và ngày hết hạn."

2. Bổ sung điểm 6 khoản d Điều 5.015 quy định tại Mục 2 Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"6. Mẫu Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng quy định tại Phụ lục 1 Điều 5.015."

3. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 5.015 quy định tại Mục 2 Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"**PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.015: GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG**"

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
MINISTRY OF TRANSPORTATION

CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM
CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM

GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN

APPROVED MAINTENANCE ORGANISATION

Số/*Number:*

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và các quy định hiện hành, Cục Hàng không Việt Nam chứng nhận:
Pursuant to the Civil Aviation Regulations of Vietnam being in force, the Civil Aviation Authority of Vietnam hereby certifies:

Địa chỉ/*whose business address is*:

là Tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn với các năng định được liệt kê tại Tài liệu phạm vi hoạt động.
as Approved Maintenance Organisation with the ratings specified in Operation Specifications.

Giấy chứng nhận này xác nhận tổ chức được liệt kê trong giấy chứng nhận này được thực hiện bảo dưỡng theo các điều kiện nêu trong Tài liệu phạm vi hoạt động kèm theo.

This certificate certifies that the organization listed in this certificate is authorised to perform maintenance, as defined in the attached Operation Specifications.

Giấy chứng nhận này có hiệu lực đến ngày hết hạn nếu không bị đình chỉ, thu hồi trước thời hạn:
This Certificate unless canceled, suspended or revoked shall continue in effect until the following date of expiry:

Ngày cấp lần đầu/*Date of first issue:* / /
Ngày cấp lại/*Date of re-issue:* / /
Ngày hết hạn/*Date of expiry:* / /

CỤC TRƯỞNG
DIRECTOR GENERAL

Giấy chứng nhận này không được phép chuyển nhượng và bất kỳ thay đổi nào liên quan tới phê chuẩn phải được thông báo ngay cho Cục HKVN/
This certificate is not transferable and any major change that could affect to the approval shall be immediately reported to Civil Aviation Authority of Vietnam.

4. Sửa đổi, bổ sung khoản i Điều 5.095 quy định tại Mục 2 Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT như sau:

"i. AMO có thể thiết lập đội ngũ các nhân viên được tổ chức bảo dưỡng cho phép thực hiện bảo dưỡng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay, bao gồm nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (bảo dưỡng theo khu vực, bảo dưỡng hệ thống tàu bay…), nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (sửa chữa thân cánh, sửa chữa hệ thống tạo lực đẩy, sửa chữa tấm kim loại, sửa chữa vật liệu tổng hợp, sơn, sửa chữa nội thất khoang khách…). Những nhân viên này phải có Giấy phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (AMT) với năng định hạng tương ứng theo quy định tại Điều 7.037 hoặc Giấy phép nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (ARS) với năng định tương ứng theo quy định tại Điều 7.043 và chỉ được ký xác nhận hoàn thành một công việc bảo dưỡng cụ thể đã được huấn luyện do mình trực tiếp thực hiện và không được ký xác nhận bảo dưỡng cho phép tàu bay vào khai thác."

PHỤ LỤC IV

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 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung điểm 3 khoản a Điều 6.001 quy định tại Phần 6 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

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

2. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 6.173 quy định tại Phần 6 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"a. Chỉ được khai thác máy bay khi máy bay đó được trang bị đủ số lượng thuyền phao cho tất cả thành viên tổ bay và hành khách trong trường hợp bay biển đường dài."

3. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 6.177 quy định tại Phần 6 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"b. Thuyền phao nhằm mục đích khai thác bay biển phải được trang bị thiết bị phát tín hiệu khẩn nguy dạng pháo sáng."

4. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 6.184 quy định tại Mục 64 Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"a. Chỉ được khai thác bay biển đường dài với máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 27.000 kg khi máy bay được lắp đặt 01 thiết bị định vị dưới nước hoạt động ở tần số 8.8 kHz."

5. Sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản a Điều 6.077 quy định tại Mục 64 Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"2. Với trực thăng khai thác được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu sau ngày 15/5/2016 khi bay IFR và có:

i. Trọng lượng cất cánh tối đa vượt quá 3.175 kg;

ii. Cấu hình ghế hành khách vượt quá 09 ghế."

6. Sửa đổi, bổ sung điểm 3 khoản a Điều 6.015 quy định tại Mục 5 Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"3. Đồng hồ đo độ cao khí áp với thang đo bằng feet (hoặc met) và hectopascal, millibar (hoặc mmHG), có thể lựa chọn hiển thị được bất kỳ đơn vị đo khí áp nào trong khi bay."

7. Sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 6.020 quy định tại Mục 7 Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"d. 01 đồng hồ hoặc đèn tín hiệu chỉ nguồn điện cung cấp thích hợp với các thiết bị con quay hồi chuyển (gyroscopic instruments);"

8. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 6.110 quy định tại Mục 39 Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"a. Các loại máy bay sử dụng với mục đích vận tải thương mại sau đây phải được trang bị thiết bị bảo vệ thở (PBE) để bảo vệ mắt, mũi và miệng cho tất cả các thành viên tổ bay và cung cấp ô-xy để thở từ 15 phút trở lên:

1. Máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5.700 kg;

2. Máy bay có số lượng ghế chở khách lớn hơn 19 ghế."

9. Sửa đổi, bổ sung khoản i Điều 6.180 quy định tại Mục 16 Phụ lục VI ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT như sau:

"i. Tàu bay phải được trang bị thiết bị tự động truyền thông tin vị trí khi gặp nạn theo quy định tại khoản 6.18.1 Phụ ước 6 Phần I của ICAO."

PHỤ LỤC V

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

(Ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

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

"e. Từ ngày 01/7/2024, người lái tàu bay, nhân viên điều độ khai thác bay và tiếp viên hàng không phải được huấn luyện ban đầu, định kỳ nhằm mục đích cấp phép, năng định và duy trì hiệu lực của giấy phép, năng định và được đánh giá theo phương pháp dựa trên năng lực (CBTA) quy định tại tài liệu hướng dẫn (Doc) 9868, 9941, 9995, 10002, 10097, 10106, 10147 của ICAO."

2. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.063 quy định tại Phần 7 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**7.063 TIÊU CHUẨN CẤP GIẤY PHÉP NGƯỜI LÁI TÀU BAY ĐÃ CÓ GIẤY PHÉP DO QUỐC GIA THÀNH VIÊN ICAO CẤP**

a. Đối với trường hợp cấp giấy phép người lái tàu bay của Việt Nam có thời hạn theo quy định tại Điều 7.053

1. Người có giấy phép người lái tàu bay còn hiệu lực do quốc gia thành viên ICAO cấp theo Phụ ước 1 của ICAO được cấp giấy phép người lái tàu bay của Việt Nam có thời hạn theo quy định tại Điều 7.053 khi đáp ứng các quy định sau:

i. Có trình độ tiếng Anh ICAO từ mức 4 trở lên;

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

iii. Có xác thực đối với giấy phép, năng định từ nhà chức trách hàng không của quốc gia cấp giấy phép gốc thông qua hệ thống thư điện tử, thư giấy hoặc hệ thống xác minh tự động của nhà chức trách hàng không cấp bằng;

iv. Người lái tàu bay đã được Cục HKVN cấp sang giấy phép người lái tàu bay Việt Nam thì Người lái tàu bay không được phép sử dụng giấy phép gốc để khai thác tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam.

2. Ngoài các quy định tại điểm 1 khoản này, người lái tàu bay phải đáp ứng các tiêu chuẩn cụ thể để thực hiện mục đích khai thác tàu bay thương mại tại Việt Nam như sau:

i. Người lái tàu bay mang quốc tịch nước ngoài có giấy phép người lái tàu bay vận tải hàng không (ATPL) do quốc gia thành viên ICAO cấp khi đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay ATPL của Việt Nam phải đáp ứng các tiêu chuẩn sau:

A. Có tổng giờ bay tích lũy trên 1500 giờ bay;

B. Có tối thiểu 500 giờ bay trên loại và 200 giờ bay ở vị trí PIC đối với loại tàu bay trên 19 ghế;

C. Có tối thiểu 200 giờ ở vị trí PIC đối với loại tàu bay dưới 19 ghế.

D. Có kết quả đạt bài kiểm tra sát hạch (bao gồm lý thuyết, thực hành) tương ứng đối với giấy phép, năng định trong giấy phép đề nghị cấp theo quy định tại Phần 7 Bộ QCATHK.

ii. Người lái tàu bay quốc tịch nước ngoài có Giấy phép người lái tàu bay thương mại, năng định bay bằng thiết bị (CPL, CPL/IR) có tổng giờ bay tích lũy trên 1000 giờ bay khi đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay (CPL, CPL/IR) của Việt Nam phải đáp ứng các tiêu chuẩn sau:

A. Có tối thiểu 500 giờ bay hoặc 500 lần cất hạ cánh trên loại đối với loại tàu bay trên 19 ghế;

B. Có tối thiểu 200 giờ bay hoặc 200 lần cất hạ cánh trên loại đối với loại tàu bay dưới 19 ghế;

C. Có kết quả đạt bài kiểm tra sát hạch bao gồm lý thuyết ATP, lý thuyết và thực hành liên quan đến năng định loại đề nghị, tuân thủ theo quy định tại Phần 7 Bộ QCATHK.

iii. Người lái tàu bay quốc tịch nước ngoài có giấy phép người lái tàu bay thương mại, năng định bay bằng thiết bị (CPL, CPL/IR) có tổng giờ bay tích lũy dưới 1000 giờ bay khi đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay của Việt Nam phải đáp ứng các tiêu chuẩn sau:

A. Thực hiện huấn luyện tại ATO có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực và hoàn thành nội dung kiểm tra lý thuyết, thực hành theo quy định tại Phần 7 Bộ QCATHK;

B. Có kết quả đạt bài kiểm tra sát hạch bao gồm lý thuyết vận tải hàng không (ATP), lý thuyết và thực hành liên quan đến năng định loại đề nghị, tuân thủ theo quy định tại Phần 7 Bộ QCATHK;

C. Phải thực hiện bay kèm với giáo viên theo chương trình huấn luyện tại cơ sở có Giấy chứng nhận hoạt động còn hiệu lực của Cục HKVN để đạt được 1000 giờ bay.

iv. Người lái tàu bay quốc tịch Việt Nam đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay Việt Nam khi đã có giấy phép người lái tàu bay được quốc gia thành viên ICAO cấp phải đáp ứng các tiêu chuẩn sau:

A. Thực hiện huấn luyện tại ATO có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực của Cục HKVN;

B. Nếu không thực hiện huấn luyện bay cơ bản tại ATO có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực của Cục HKVN và có tổng giờ bay dưới 1000 giờ, phải thực hiện huấn luyện chuyển loại tàu bay tại các cơ sở được Cục HKVN cho phép hoặc công nhận và phải thực hiện chương trình bay kèm với giáo viên tới 1000 giờ bay;

C. Có kết quả đạt bài kiểm tra sát hạch bao gồm lý thuyết và thực hành liên quan đến loại giấy phép, năng định loại đề nghị, tuân thủ theo quy định tại Phần 7 Bộ QCATHK.

3. Giấy phép được Cục HKVN cấp có hiệu lực để khai thác tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam theo quy định tại khoản này không phụ thuộc vào tình trạng của giấy phép lái tàu bay gốc do Quốc gia thành viên ICAO cấp.

4. Các quyền và giới hạn của giấy phép:

i. Người được cấp giấy phép theo các quy định của Điều này sẽ có quyền và giới hạn tối thiểu phù hợp với giấy phép, năng định của quốc gia thành viên ICAO cấp.

ii. Đối với người lái tàu bay phải thực hiện bay kèm với giáo viên để đạt tiêu chuẩn 1000 giờ bay theo quy định tại điểm 3 khoản d Điều này được cấp Giấy phép người lái tàu bay Việt Nam với yêu cầu chỉ bay cùng với giáo viên trong giấy phép.

b. Đối với trường hợp cấp giấy phép người lái tàu bay của Việt Nam trên cơ sở hiệu lực của giấy phép của quốc gia thành viên ICAO cấp

1. Người có giấy phép người lái tàu bay còn hiệu lực do quốc gia thành viên ICAO cấp theo Phụ ước 1 của ICAO được cấp giấy phép người lái tàu bay của Việt Nam có thời hạn không vượt quá thời hạn hiệu lực của Giấy phép của quốc gia thành viên ICAO cấp khi đáp ứng các quy định sau:

i. Tuân thủ quy định về số giờ bay tại khoản a Điều 7.063 khi thực hiện khai thác hàng không thương mại;

ii. Có Giấy chứng nhận sức khỏe còn hiệu lực phù hợp với loại Giấy phép đề nghị công nhận;

iii. Có trình độ tiếng Anh ICAO từ mức 4 trở lên;

iv. Có xác thực đối với giấy phép, năng định từ nhà chức trách hàng không của quốc gia cấp giấy phép gốc thông qua hệ thống thư điện tử, thư giấy hoặc hệ thống xác minh tự động của nhà chức trách hàng không cấp bằng.

2. Quy định về việc công nhận hiệu lực quyền hạn PPL: ngoài các yêu cầu tại điểm 1 khoản này, người làm đơn đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay PPL phải có Giấy phép do quốc gia thành viên ICAO cấp với tối thiểu các quyền hạn PPL còn hiệu lực.

3. Quy định về việc công nhận hiệu lực các quyền hạn của giấy phép PPL/IR, CPL, CPL/IR, MPL, ATPL hoặc giấy phép cơ giới trên không: ngoài các yêu cầu tại điểm 1 khoản này, người làm đơn đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay phải có giấy phép do quốc gia thành viên ICAO cấp tương ứng còn hiệu lực và phải đáp ứng các quy định sau:

i. Có kết quả đạt bài kiểm tra kiến thức đối với các nội dung:

A. Pháp luật của Việt Nam đối với lĩnh vực hàng không dân dụng;

B. Khí tượng hàng không;

C. Các phương thức khai thác;

D. Liên lạc vô tuyến.

ii. Có kết quả đạt bài kiểm tra kỹ năng liên quan tới các quyền hạn trên giấy phép đang có để được công nhận hiệu lực giấy phép và năng định tương ứng.

4. Giấy phép người lái tàu bay Việt Nam được cấp theo quy định tại khoản này chỉ có hiệu lực khi người lái tàu bay đảm bảo điều kiện giấy phép, năng định người lái tàu bay tương ứng trong giấy phép người lái tàu bay do quốc gia thành viên ICAO cấp còn hiệu lực.”

3. Bãi bỏ Điều 7.065 quy định tại Phần 7 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT.

4. Bãi bỏ Điều 7.067 quy định tại Phần 7 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT.

5. Sửa đổi tên Chương C quy định tại Phần 7 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"CHƯƠNG C: CẤP GIẤY PHÉP CHO NGƯỜI LÁI TÀU BAY ĐÃ CÓ GIẤY PHÉP DO QUỐC GIA THÀNH VIÊN ICAO CẤP"

6. Sửa đổi tên Phụ lục 1 của Điều 7.120, bãi bỏ khoản d, bổ sung khoản g, h, i, k vào Phụ lục 1 Điều 7.120 và bổ sung các Phụ lục 2, 3, 4, 5 của Điều 7.120 quy định tại Phần 7 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi tên Phụ lục 1 của Điều 7.120 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"Phụ lục 1 Điều 7.120: Nội dung huấn luyện phối hợp tổ lái nhiều thành viên."

b. Bãi bỏ khoản d Phụ lục 1 Điều 7.120 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT.

c. Bổ sung khoản g, h, i, k vào Phụ lục 1 Điều 7.120 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"g. Khóa huấn luyện phối hợp đối với tổ lái nhiều thành viên (MCC) phải bao gồm tối thiểu:

1. 25 giờ lý huấn luyện lý thuyết và thực hành;

2. 20 giờ thực hành hoặc 15 giờ thực hành nếu học viên bay tham dự khóa huấn luyện ATP tích hợp.

h. Huấn luyện MCC phải thực hiện trên Thiết bị huấn luyện giả định (FNPT II) hoặc Thiết bị huấn luyện mô phỏng bay (FSTD). Khi huấn luyện MCC kết hợp với chuyển loại tàu bay, việc thực hành MCC có thể giảm xuống nhưng không ít hơn 10 giờ nếu Thiết bị huấn luyện mô phỏng bay (FSTD) sử dụng huấn luyện chung cho cả MCC và chuyển loại tàu bay.

i. Khóa huấn luyện MCC phải hoàn thành trong vòng 6 tháng tính từ thời điểm bắt đầu khóa học tại trung tâm huấn luyện đáp ứng các quy định tại Phần 9 Bộ QCATHK.

k. Trừ khi huấn luyện MCC được kết hợp với huấn luyện chuyển loại tàu bay, học viên khi hoàn thành khóa huấn luyện MCC phải được cấp giấy chứng nhận hoàn thành khóa học bởi Cơ sở huấn luyện đào tạo đáp ứng các quy định tại Phần 9 Bộ QCATHK."

d. Bổ sung các Phụ lục 2, 3, 4, 5 Điều 7.120 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"Phụ lục 2 Điều 7.120: Các yêu cầu về kinh nghiệm khi tham dự khóa huấn luyện cấp năng định loại

a. Để tham dự khóa huấn luyện chuyển loại lần đầu đối với tàu bay khai thác tổ lái nhiều thành viên, học viên phải tham gia chương trình đào tạo tổ lái nhiều thành viên (MPL) hoặc phải đáp ứng các yêu cầu sau:

1. Có ít nhất 70 giờ bay trên tàu bay với vai trò là người chỉ huy tàu bay (PIC);

2. Đang giữ năng định bay bằng thiết bị, máy bay nhiều động cơ;

3. Đã vượt qua bài kiểm tra lý thuyết ATPL đối với khai thác hàng không thương mại theo quy định tại Điều 7.215 của Phần này;

4. Trừ khi khóa chuyển loại tàu bay được tích hợp với khóa huấn luyện MCC, người tham dự khóa huấn luyện phải:

i. Có chứng chỉ hoàn thành khóa huấn luyện MCC đối với máy bay tại tổ chức huấn luyện có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực;

ii. Có chứng chỉ hoàn thành khóa huấn luyện MCC đối với trực thăng và có trên 100 giờ bay kinh nghiệm là người lái đối với trực thăng tổ lái nhiều thành viên;

iii. Có ít nhất 500 giờ bay đối với trực thăng tổ lái nhiều thành viên;

iv. Có ít nhất 500 giờ bay đối với máy bay một người lái hoặc nhiều người lái trong vận chuyển hàng không thương mại;

v. Đã hoàn thành khóa huấn luyện chuyển loại theo quy định tại Phần này.

b. Cục HKVN cấp năng định loại cho máy bay tổ lái nhiều thành viên để cho phép người được cấp giữ vai trò Người lái thay thế khi bay bằng (relief crew) đối

với máy bay khi bay trên mực bay FL 200 khi hai thành viên tổ lái khác có năng định loại theo quy định khoản a của Điều này.

c. Người lái phải tuân thủ các quy định về bay kèm (nếu có) trong tài liệu về huấn luyện chuyển loại của nhà sản xuất tàu bay (tài liệu Dữ liệu về tính phù hợp trong khai thác (OSD) hoặc tài liệu có nội dung tương đương). Giờ bay kèm phải được ghi rõ trong nhật ký của người lái và được ký bởi giáo viên bay kèm.

Phụ lục 3 Điều 7.120. Các quy định cụ thể về huấn luyện chuyển loại hoàn toàn trên buồng lái mô phỏng (ZFTT) hoặc trên tàu bay (Base training)

a. Người lái tàu bay sau khi hoàn thành khóa huấn luyện chuyển loại tàu bay quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác và đã hoàn thành ít nhất 500 giờ bay hoặc 250 chặng bay trên Buồng lái mô phỏng mức D được phép thực hiện huấn luyện ZFTT trước khi tham gia điều khiển tàu bay khai thác thương mại đối với loại tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 10 tấn hoặc nhiều hơn 19 ghế hành khách.

b. Trong trường hợp không thực hiện huấn luyện theo khoản a Phụ lục này, Người lái phải hoàn thành huấn luyện vòng kín tại sân (Base) trên tàu bay tối thiểu 06 lần cất cánh và 06 lần hạ cánh được thực hiện tại Tổ chức huấn luyện có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực hoặc Người khai thác tàu bay trước khi tham gia điều khiển tàu bay khai thác thương mại.

Phụ lục 4 Điều 7.120. Thời hạn hiệu lực và gia hạn năng định loại và hạng tàu bay

a. Thời hạn hiệu lực của năng định loại và hạng tàu bay là 1 năm, năng định hạng đối với tàu bay một động cơ một người lái là 2 năm và năng định bay bằng thiết bị là 1 năm.

b. Để gia hạn năng định loại và hạng tàu bay nhiều động cơ, người lái tàu bay phải tuân thủ các quy định sau:

1. Hoàn thành bài kiểm tra kỹ năng trong vòng 3 tháng trước khi hết hạn hiệu lực năng định;

2. Trong khoảng thời gian năng định còn hiệu lực, người lái tàu bay phải:

i. Duy trì tối thiểu 10 chặng bay trên loại tàu bay hoặc hạng tàu bay nhiều động cơ tương ứng, hoặc

ii. Thực hiện tối thiểu một chặng bay với giáo viên kiểm tra bay trên tàu bay hoặc trên buồng lái mô phỏng cho loại, hạng tàu bay tương ứng. Chặng bay này có thể thực hiện khi thực hiện bài kiểm tra kỹ năng của Cục HKVN.

3. Việc gia hạn năng định bay bằng thiết bị có thể được kết hợp với gia hạn năng định loại hoặc hạng tàu bay nhiều động cơ.

4. Để gia hạn năng định loại và hạng tàu bay nhiều động cơ, người lái phải tuân thủ các quy định sau:

i. Đối với mục đích huấn luyện phục hồi trước khi gia hạn năng định loại, người lái phải được kiểm tra, đánh giá bởi Tổ chức huấn luyện hoặc Người khai thác tàu bay xây dựng chương trình huấn luyện phục hồi trong tài liệu hướng dẫn khai thác, huấn luyện.

ii. Hoàn thành bài kiểm tra năng lực (proficiency check) của Cục HKVN

5. Nội dung của khóa huấn luyện phục hồi phải căn cứ trên các yếu tố sau:

i. Kinh nghiệm của người lái;

ii. Khoảng thời gian năng định loại đã hết hiệu lực;

iii. Độ phức tạp của tàu bay;

iv. Các loại tàu bay khác mà người lái có năng định còn hiệu lực;

v. Quy định của Nhà sản xuất tàu bay về huấn luyện phục hồi nếu có;

vi. Huấn luyện phục hồi có thể được thực hiện bởi Tổ chức huấn luyện có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực hoặc bởi chương trình huấn luyện dựa trên bằng chứng (Evidence Based Training) của Người khai thác tàu bay nếu năng định loại của người lái hết hạn không quá 1 năm. Trường hợp hết hạn năng định loại quá 01 năm, phải hoàn thành khóa huấn luyện chuyển loại tại Tổ chức huấn luyện có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực.

Phụ lục 5 Điều 7.120. Chương trình huấn luyện chuyển loại và hạng tàu bay

a. Chương trình huấn luyện chuyển loại tối thiểu phải tuân thủ các tiêu chuẩn của Nhà chế tạo, sản xuất tàu bay.

b. Huấn luyện chuyển loại phải bao gồm nội dung huấn luyện mặt đất (ground training), huấn luyện bay trên buồng lái mô phỏng (FSTD) hoặc huấn luyện bay trên tàu bay hoặc kết hợp cả hai nhưng phải đáp ứng các yêu cầu về kiến thức,

kỹ năng và thái độ. Chương trình huấn luyện và cách thức đánh giá phải tuân thủ theo phương pháp đánh giá dựa trên năng lực (CBTA) tại tài liệu hướng dẫn (Doc) 9868, 9941 và 9995 của ICAO.

c. Chương trình huấn luyện mặt đất phải bao gồm thời lượng tối thiểu theo hướng dẫn, tiêu chuẩn của nhà sản xuất tàu bay và các nội dung kiến thức tối thiểu sau:

1. Cấu trúc tàu bay, hệ thống tạo lực đẩy và các hạn chế liên quan, cân bằng trọng tâm, trọng tải, tính năng của tàu bay và các tính toán về kế hoạch bay.

2. Vị trí và tính năng hoạt động của các thiết bị điều khiển, hệ thống cảnh báo trong buồng lái cho tàu bay cũng như các hệ thống của tàu bay.

3. Các lỗi của hệ thống trên tàu bay và ảnh hưởng của chúng đến khả năng hoạt động của tàu bay cũng như sự tương tác với các hệ thống khác của tàu bay.

4. Các phương thức bay thông thường trong tất cả các giai đoạn của chuyến bay, bất thường và khẩn nguy trong trường hợp có hỏng hóc và trục trặc của thiết bị, như động cơ, hệ thống điều khiển và khung sườn.

5. Hệ thống, thiết bị, quy trình khai thác dẫn đường dựa theo tính năng bao gồm phương thức tiếp cận bằng thiết bị, tiếp cận hụt và hạ cánh trong điều kiện bình thường, bất thường và khẩn nguy, bao gồm cả tình huống giả định hỏng động cơ.

6. Huấn luyện ngăn ngừa và phục hồi tình trạng của tàu bay (UPRT).

7. Kiến thức liên quan đến nhiệm vụ của người chỉ huy hoặc lái phụ đối với loại, hạng tàu bay để đảm bảo khai thác tàu bay an toàn.

8. Kiến thức phù hợp với thẩm quyền trong giấy phép và năng định được cấp.

9. Các nội dung liên quan về hạng, loại tàu bay, huấn luyện các phương thức tổ lái mất khả năng làm việc, công tác phối hợp tổ bay bao gồm việc phân công nhiệm vụ thành viên tổ lái, phối hợp và sử dụng danh mục kiểm tra.

d. Chương trình huấn luyện kỹ năng bay phải bao gồm thời lượng tối thiểu phải tuân thủ hướng dẫn, tiêu chuẩn của nhà sản xuất tàu bay và các nội dung kiến thức tối thiểu sau:

1. Thực hiện huấn luyện trên Buồng lái mô phỏng (FSTD), Thiết bị huấn luyện giả định (FNPT) hoặc trên tàu bay hoặc kết hợp cả hai.

2. Các quy trình thông thường, bất thường và khẩn nguy của tàu bay; các quy trình khai thác trong trường hợp hỏng 1 động cơ đối với tàu bay nhiều động cơ.

3. Các nội dung liên quan về hạng, loại tàu bay, huấn luyện bay phục hồi và ngăn ngừa tình trạng tàu bay UPRT, các phương thức tổ lái mất khả năng làm việc, công tác phối hợp tổ bay bao gồm việc phân công nhiệm vụ thành viên tổ lái, phối hợp và sử dụng danh mục kiểm tra;

4. Kỹ năng liên quan đến nhiệm vụ của người chỉ huy hoặc lái phụ đối với loại, hạng tàu bay để đảm bảo khai thác tàu bay an toàn;

5. Kỹ năng phù hợp với thẩm quyền trong giấy phép và năng định được cấp.

6. Chương trình huấn luyện và đánh giá phải dựa trên Huấn luyện dựa trên năng lực (Competency based training) trong đó tập trung vào các yếu tố kiến thức (Knowledge), kỹ năng (Skill) và thái độ (Attitude), các yếu tố năng lực, tích hợp với quản lý mối nguy (TEM) và quản lý nguồn lực tổ bay (CRM).

đ. Học viên tham gia khóa huấn luyện chuyển loại, hạng tàu bay phải hoàn thành các bài kiểm tra tiến độ (progress check), kiểm tra lý thuyết và thực hành cuối khóa do ATO thực hiện trước khi hoàn thành bài kiểm tra kỹ năng do Cục HKVN thực hiện."

7. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.133 và bãi bỏ Phụ lục 1 của Điều 7.133 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.133 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**Điều 7.133: ĐIỀU KIỆN ĐỐI VỚI HỌC VIÊN BAY - QUY ĐỊNH CHUNG**

Để đáp ứng các điều kiện của giấy phép học viên bay, người làm đơn phải:

a. Có khả năng ngôn ngữ tiếng Anh theo quy định tại Điều 7.107 Phần 7 Bộ QCATHK;

b. Có Giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp với loại hình huấn luyện theo quy định tại Phần 7 Bộ QCATHK."

c. Bãi bỏ Phụ lục 1 Điều 7.133 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT.

8. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.155 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.155: CÁC YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC, KỸ NĂNG ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY TƯ NHÂN

a. Người lái tàu bay tư nhân phải hoàn thành khóa huấn luyện lý thuyết và kỹ năng tại Tổ chức huấn luyện có Giấy chứng nhận đủ điều kiện còn hiệu lực.

b. Khóa huấn luyện lý thuyết người lái tàu bay tư nhân phải bao gồm thời lượng tối thiểu 90 giờ trong đó có tối thiểu 30% giờ học (theo từng môn học) với giáo viên hướng dẫn, bao gồm các nội dung sau:

Môn học	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
Quy định của PL về HKDD	Các quy định của pháp luật Việt Nam về hàng không dân dụng, quy tắc bay, quy trình thiết lập thiết bị đo độ cao, các phương thức không lưu liên quan đối với người có giấy phép người lái tàu bay tư nhân.	9
Kiến thức chung về tàu bay cho máy bay, trực thăng	- Nguyên lý hoạt động và chức năng của động cơ, hệ thống và thiết bị; - Các giới hạn hoạt động của loại tàu bay và động cơ liên quan; thông tin vận hành liên quan từ tài liệu hướng dẫn bay hoặc tài liệu thích hợp khác; - Đối với trực thăng: hệ thống truyền tải (nếu có);	15
Tính năng tàu bay, lập kế hoạch bay và tính toán tải	- Ảnh hưởng của tải trọng và phân bố khối lượng đến các đặc tính của chuyến bay; tính toán khối lượng và cân bằng trọng tải; - Sử dụng và ứng dụng thực tế của dữ liệu cất cánh, hạ cánh và các dữ liệu bay khác; - Lập kế hoạch trước chuyến bay và trong khi bay phù hợp với các hoạt động tư nhân trong trường hợp VFR; chuẩn bị và lập kế hoạch bay không lưu;	9

Môn học	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
	các thủ tục không lưu thích hợp; thủ tục báo cáo vị trí; quy trình cài đo độ cao; hoạt động trong các khu vực có mật độ giao thông cao;	
Năng lực của con người	- Năng lực của con người bao gồm các nguyên tắc của quản lý rủi ro và sai lỗi (TEM).	9
Khí tượng	- Kiến thức khí tượng hàng không cơ bản; các phương thức thu thập thông tin khí tượng; đo độ cao; điều kiện thời tiết nguy hiểm.	9
Dẫn đường	- Các khía cạnh thực tế của dẫn đường hàng không và kỹ thuật tính toán hướng và khoảng cách di chuyển; sử dụng bản đồ hàng không.	12
Quy trình khai thác	- Áp dụng quản lý sai lỗi và mối nguy (TEM) trong khai thác; - Quy trình thiết lập thiết bị đo độ cao; - Sử dụng các tài liệu hàng không như AIP, NOTAM, mã và chữ viết tắt trong hàng không; - Các quy trình phòng ngừa và khẩn nguy thích hợp, bao gồm các hành động cần thực hiện để tránh thời tiết nguy hiểm, nhiễu động và các nguy cơ vận hành khác; - Đối với trực thăng: Hệ thống sinh lực, sự cộng hưởng trên mặt đất, mất điều khiển lá quét lùi, quay động lực học và các mối nguy hiểm khác trong khai thác; các phương thức khai thác an toàn liên quan tới chuyến bay bay trong điều kiện thời tiết bay bằng mắt (VMC);	9
Nguyên lý bay	- Các quy tắc bay;	15
Liên lạc vô tuyến điện và thoại	- Các phương thức liên lạc vô tuyến điện và thoại như áp dụng với khai thác VFR; hành động khi hỏng thiết bị liên lạc	3

c. Các yêu cầu về huấn luyện kỹ năng:

1. Phát hiện và quản lý các mối đe dọa và sai lỗi;

2. Vận hành tàu bay trong các giới hạn khai thác;

3. Hoàn thành tất cả các thao tác bay chính xác và trong giới hạn cho phép;

4. Thực hiện tốt khả năng phán đoán và điều khiển tàu bay;

5. Áp dụng kiến thức hàng không;

6. Duy trì điều khiển tàu bay liên tục và tuân thủ hoàn toàn các quy trình và thao thác bay."

9. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.157 quy định tại Phụ lục 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.157: CÁC YÊU CẦU VỀ HƯỚNG DẪN BAY ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY TƯ NHÂN**

a. Các nội dung huấn luyện lý thuyết và huấn luyện bay phải được ghi lại bởi giáo viên huấn luyện, phù hợp với năng định loại hoặc hạng tàu bay huấn luyện.

b. Khóa huấn luyện kỹ năng người lái máy bay tư nhân phải đảm bảo thời lượng tuân thủ quy định tại Điều 7.160 và bao gồm tối thiểu các nội dung sau:

1. Nhận dạng và quản lý các mối đe dọa và sai lỗi;

2. Các quy trình thực hiện trước chuyến bay, bao gồm xác định trọng lượng và cân bằng trọng tải, quy trình kiểm tra và phục vụ máy bay;

3. Quy trình khai thác sân bay và phương thức bay tại sân bay, các biện pháp và phương thức phòng ngừa tránh va chạm;

4. Điều khiển tàu bay bằng mắt theo địa tiêu;

5. Bay với tốc độ rất thấp; nhận biết và hồi phục trạng thái tàu bay từ các giai đoạn đầu của hiện tượng thất tốc và khi tàu bay bị thất tốc toàn phần;

6. Bay với tốc độ cực cao; nhận biết và hồi phục trạng thái tàu bay sau khi tàu bay bị bổ nhào xuống theo hình xoắn ốc;

7. Cất cánh và hạ cánh trong điều kiện bình thường và gió ngược;

8. Cất cánh với công suất tối đa (đường băng ngắn và không có chướng ngại vật); hạ cánh trên đường băng ngắn;

9. Bay chỉ dựa vào thiết bị, bao gồm cả việc thực hiện bay vòng quay 180°;

10. Bay đường dài bằng mắt, phương thức bay dựa trên tính toán dự đoán vị trí (dead reckoning) và bay dựa trên thiết bị dẫn đường (nếu có);

11. Các tình huống khẩn nguy, bao gồm việc giả định thiết bị tàu bay bị hỏng;

12. Khai thác đến, đi và chuyển sân tại sân bay có kiểm soát, tuân thủ các phương thức điều hành không lưu;

13. Các phương thức và thuật ngữ liên lạc, thông thoại.

c. Khóa học người lái tàu bay tư nhân cho trực thăng phải đảm bảo thời lượng tuân thủ quy định tại Điều 7.160 và bao gồm tối thiểu các nội dung sau:

1. Nhận dạng và quản lý các mối de dọa và sai lỗi;

2. Các quy trình thực hiện trước chuyến bay, bao gồm xác định trọng lượng và cân bằng trọng tải, quy trình kiểm tra và phục vụ trực thăng;

3. Quy trình khai thác sân bay và phương thức bay tại sân bay, các biện pháp và phương thức phòng ngừa tránh va chạm;

4. Điều khiển trực thăng bằng mắt theo địa tiêu;

5. Phục hồi trạng thái trong trường hợp bị vào trạng thái thất tốc giai đoạn đầu bằng việc điều chỉnh công suất; kỹ thuật phục hồi từ chế độ vòng quay cánh quạt thấp trong dải vòng quay bình thường của động cơ;

6. Di chuyển trên mặt đất và nổ máy động cơ; treo, cất và hạ cánh trong điều kiện thông thường, khuất gió hoặc trong điều kiện đường băng dốc;

7. Cất và hạ cánh với công suất tối thiểu cần thiết; kỹ năng cất cánh và hạ cánh với công suất cực đại; khai thác trong khu vực bị hạn chế; dừng nhanh;

8. Bay đường dài bằng mắt, phương thức bay dựa trên tính toán dự đoán vị trí (dead reckoning) và bay dựa trên thiết bị dẫn đường (nếu có), bao gồm chuyến bay trong thời gian tối thiểu một giờ bay;

9. Các tình huống khẩn nguy, bao gồm việc giả định thiết bị của trực thăng bị hỏng; tiếp cận tự quay;

10. Khai thác đến, đi và chuyển sân tại sân bay có kiểm soát, tuân thủ các phương thức điều hành không lưu;

11. Các phương thức và thuật ngữ liên lạc, thông thoại.”

10. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.175 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.175: CÁC YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC LÝ THUYẾT ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY THƯƠNG MẠI**

a. Các quy định về thời lượng đối với người lái tàu bay thương mại

1. Khóa huấn luyện CPL/IR - Cánh bằng: thời lượng huấn luyện lý thuyết CPL(A)/IR tối thiểu 500 giờ.

2. Khóa huấn luyện CPL/IR - Trực thăng: thời lượng huấn luyện lý thuyết CPL(H)/IR tối thiểu 500 giờ.

b. Khóa học lý thuyết người lái tàu bay thương mại phải bao gồm tối thiểu các nội dung sau:

Môn học	**Nội dung**	**Thời lượng tối thiểu (giờ)**
Các quy định của Pháp luật về HKDD	Các quy tắc và quy định liên quan đến người có giấy phép phi công thương mại; pháp luật Việt Nam về hàng không dân dụng; các nguyên tắc thực hành và các phương thức dịch vụ không lưu thích hợp.	75
Kiến thức chung về máy bay, trực thăng	1) Chức năng và nguyên lý hoạt động của động cơ, các hệ thống và thiết bị đồng hồ; 2) Các giới hạn hoạt động hạn chế hoạt động của loại tàu bay và động cơ có liên quan; thông tin khai thác hoạt động liên quan từ tài liệu sổ tay người lái hoặc tài liệu thích hợp khác; 3) Kiểm tra khả năng làm việc và sử dụng các thiết bị và hệ thống của máy bay thích hợp; 4) Quy trình bảo dưỡng khung thân, các hệ thống và động cơ của máy bay thích hợp; 5) Đối với trực thăng và các loại có thiết bị tạo lực nâng: hệ thống truyền động (nếu có); 6) Đối với khinh khí cầu: tính chất vật lý và ứng dụng thực tế của khí ga.	90

Môn học	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
Tính năng bay, lập kế hoạch bay và tính tải	1) Ảnh hưởng của tải trọng và phân phối trọng tại đến việc điều khiển máy bay, đặc điểm và tính năng bay; tính toán cân bằng trọng tâm trọng tải; 2) Sử dụng và áp dụng vào thực tế tính toán dữ liệu cất cánh, hạ cánh và các dữ liệu tính năng khác; 3) Lập kế hoạch bay trước chuyến bay và trên đường bay phù hợp với hoạt động bay thương mại dưới điều kiện bay bằng mắt VFR; lập và nộp kế hoạch bay cho kiểm soát không lưu; thủ tục dịch vụ kiểm soát không lưu thích hợp; quy trình đặt độ cao; 4) Đối với trường hợp khinh khí cầu, trực thăng và các loại có thiết bị tạo lực nâng: ảnh hưởng của tải hàng ngoài lên điều khiển.	80
Yếu tố con người	Các yếu tố con người bao gồm các nguyên tắc liên quan đến quản lý lỗi và rủi ro (TEM.)	20
Khí tượng	1) Giải thích và ứng dụng các báo cáo khí tượng hàng không, biểu đồ, dự báo khí tượng hàng không; cách sử dụng và các thủ tục để có được thông tin khí tượng, trước chuyến bay và trong khi bay; đo độ cao; 2) Khí tượng hàng không; khí hậu học của các lĩnh vực liên quan đối với các yếu tố có ảnh hưởng đến hàng không; sự chuyển động của các hệ thống khí áp, cấu trúc của khối không khí, nguồn gốc và đặc điểm của các hiện tượng thời tiết quan trọng ảnh hưởng đến điều kiện cất cánh, trên đường bay và hạ cánh; 3) Nguyên nhân, cách nhận biết và tác động ảnh hưởng của đóng băng; phương thức thâm nhập vùng giao nhau các khối khí; tránh thời tiết nguy hiểm;	40

Môn học	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
Dẫn đường	Dẫn đường bay, bao gồm cả việc sử dụng biểu đồ, các thiết bị hỗ trợ dẫn đường; hiểu biết các nguyên tắc và đặc điểm của hệ thống định vị tương ứng; hoạt động của thiết bị trên không;	55
Phương thức hoạt động	1) Áp dụng quản lý lỗi và rủi ro TEM vào tính năng hoạt động; 2) Sử dụng các tài liệu hàng không như: AIP, NOTAM, mã hàng không và chữ viết tắt; 3) Quy trình cài đặt đài đo độ cao; 4) Các phương thức phòng ngừa và phương thức khẩn cấp thích hợp; 5) Phương thức hoạt động vận chuyển hàng hóa; các mối nguy hiểm tiềm ẩn liên quan đến hàng hóa nguy hiểm; 6) Các yêu cầu và thực hành hướng dẫn an toàn cho hành khách, bao gồm các biện pháp phòng ngừa cần tuân thủ khi lên và xuống máy bay; 7) Đối với trực thăng và (nếu có) các loại có thiết bị tạo lực nâng: thất tốc; cộng hưởng đất; thất tốc ở cánh lùi; lật động và các mối nguy hoạt động; quy trình an toàn, gắn liền với chuyến bay trong điều kiện khí tượng giản đơn VMC.	15
Nguyên lý bay	Nguyên lý bay.	50
Liên lạc vô tuyến	Phương thức liên lạc và cụm từ được áp dụng cho các hoạt động bay bằng mắt VFR; quy trình mất liên lạc.	30

Môn học	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
Kiến thức, kỹ năng và thái độ (KSA)	1) Áp dụng quy trình; thông tin, liên lạc; 2) Quản lý đường bay, hệ thống tự động; 3) Quản lý đường bay máy bay, điều khiển bằng tay; 4) Kỹ năng lãnh đạo và làm việc theo nhóm; 5) Giải quyết vấn đề và ra quyết định; 6) Nhận thức tình huống; 7) Quản lý khối lượng công việc.	45

”

11. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.177 quy định tại Phụ lục 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“**PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.177: CÁC YÊU CẦU VỀ HƯỚNG DẪN BAY ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY THƯƠNG MẠI**

a. Ngoài các yêu cầu ở Điều 7.177, người lái tàu bay thương mại được huấn luyện lý thuyết và huấn luyện kỹ năng bay, các nội dung huấn luyện này phải được ghi lại bởi giáo viên hướng dẫn bay, phù hợp với năng định loại và hạng tàu bay huấn luyện.

b. Khóa huấn luyện kỹ năng bay người lái tàu bay thương mại cho máy bay phải đảm bảo thời lượng tuân thủ quy định tại Điều 7.180 và bao gồm tối thiểu các nội dung sau:

1. Nhận biết và quản lý lỗi và các rủi ro;

2. Các hoạt động trước chuyến bay, bao gồm xác định cân bằng trọng tâm trọng tải, quy trình kiểm tra và phục vụ máy bay;

3. Hoạt động sân bay và hoạt động bay vòng kín, các biện pháp phòng ngừa và phương thức tránh va chạm;

4. Điều khiển máy bay bằng cách tham chiếu trực quan bên ngoài;

5. Bay ở tốc độ tới hạn thấp; tránh rơi vào thất tốc; nhận biết và phục hồi từ khi bắt đầu và từ khi thất tốc hoàn toàn;

6. Bay với mất cân bằng công suất cho năng định loại hoặc họ máy bay nhiều động cơ;

7. Bay với tốc độ tới hạn trên; nhận biết và phục hồi sau khi thất tốc;

8. Cất hạ cánh trong điều kiện bình thường và gió cạnh lớn;

9. Cất cánh với công suất tối đa (đường CHC hạn chế, có chướng ngại vật cao trên đường cất cánh) cất cánh; hạ cánh đường băng ngắn;

10. Bay cơ động và phục hồi sau trạng thái bất thường bằng cách tham chiếu đến các thiết bị bay cơ bản;

11. Bay đường dài sử dụng tham chiếu trực quan, bay đường dài dẫn đường cơ bản và bay đường dài dẫn đường thiết bị; phương thức bay đến sân bay dự bị;

12. Các quy trình bất thường, quy trình xử lý bất trắc và bay cơ động bao gồm giả lập các hỏng hóc thiết bị trên tàu bay;

13. Các hoạt động đến, đi từ và quá cảnh các sân bay có kiểm soát, tuân thủ các quy trình dịch vụ kiểm soát không lưu;

14. Phương thức liên lạc, sử dụng thuật ngữ liên lạc tiêu chuẩn.

c. Khóa huấn luyện kỹ năng bay người lái tàu bay thương mại cho trực thăng phải đảm bảo thời lượng tuân thủ quy định tại Điều 7.180 và bao gồm tối thiểu các nội dung sau:

1. Nhận biết và quản lý lỗi và các rủi ro;

2. Các hoạt động trước chuyến bay, bao gồm xác định cân bằng trọng tâm trọng tải, kiểm tra và bảo dưỡng trực thăng;

3. Hoạt động sân bay và hoạt động bay vòng kín, các biện pháp phòng ngừa và phương thức tránh va chạm;

4. Điều khiển trực thăng bằng cách tham chiếu trực quan bên ngoài;

5. Hồi phục trạng thái ở giai đoạn bắt đầu thất tốc, kỹ thuật hồi phục vòng quay cánh quay thấp khi tốc độ vòng quay động cơ bình thường;

6. Di chuyển và chạy đà; treo; cất cánh và hạ cánh - trong điều kiện bình thường, không gió và trên bãi nghiêng; cách tiếp cận với đường xuống dốc;

7. Cất cánh và hạ cánh với công suất cần thiết tối thiểu; kỹ thuật cất cánh và hạ cánh với công suất tối đa; khu vực hạn chế; dừng gấp;

8. Treo ngoài đệm không khí; hoạt động với tải hàng ngoài, nếu có; bay ở độ cao cao;

9. Bay điều khiển cơ bản và phục hồi sau khi vào trạng thái bất thường bằng cách tham khảo các thiết bị bay cơ bản;

10. Bay đường dài bằng cách sử dụng tham chiếu trực quan, bay đường dài dẫn đường cơ bản và bay đường dài dẫn đường thiết bị; phương thức bay đến sân bay dự bị;

11. Các quy trình bất thường, quy trình xử lý bất trắc và bay cơ động bao gồm giả lập các hỏng hóc thiết bị trực thăng, tiếp cận và hạ cánh tự quay;

12. Các hoạt động đến, khởi hành và quá cảnh ở các sân bay được kiểm soát, tuân thủ các thủ tục dịch vụ kiểm soát không lưu;

13. Phương thức liên lạc, sử dụng thuật ngữ liên lạc tiêu chuẩn.”

12. Sửa đổi khoản b Điều 7.215 quy định tại quy định tại Mục 43 Phụ lục VI của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"b. Người lái tàu bay vận tải hàng không phải được huấn luyện các kiến thức hàng không và được giáo viên xác nhận thể hiện trên hồ sơ huấn luyện. Khóa kiến thức lý thuyết quy định cụ thể như sau:

1. Khóa huấn luyện lý thuyết ATP(A) cho máy bay hoặc khóa huấn luyện lý thuyết ATP(H), IR đối với trực thăng bao gồm tối thiểu 750 giờ huấn luyện, trong đó được phân bổ thời lượng tối thiểu cho từng nội dung huấn luyện như sau:

i. Luật Hàng không và các quy định của pháp luật về hàng không: 35 giờ;

ii. Kiến thức chung về tàu bay: 100 giờ;

iii. Tính năng và kế hoạch bay: 120 giờ;

iv. Khả năng và hạn chế của con người: 35 giờ;

v. Khí tượng: 60 giờ;

vi. Dẫn đường: 90 giờ;

vii. Phương thức khai thác: 25 giờ;

viii. Nguyên lý bay: 55 giờ;

ix. Liên lạc: 20 giờ.

2. Khóa huấn luyện lý thuyết ATP tích lũy từng phần đối với máy bay: Người đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay ATPL(A) hoàn thành huấn luyện kiến thức lý thuyết theo dạng từng phần, tối thiểu phải có giấy phép PPL(A) được cấp theo Phụ ước 1 của Công ước Chicago và hoàn thành huấn luyện kiến thức lý thuyết ít nhất:

i. 650 giờ, đối với người đã có PPL(A);

ii. 400 giờ, đối với người có CPL (A);

iii. 500 giờ, đối với người có IR(A);

iv. 250 giờ, đối với người có CPL(A) và IR(A).

3. Khóa huấn luyện lý thuyết ATP(H), IR tích lũy từng phần đối với trực thăng: Người đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay ATPL(H), IR hoàn thành huấn luyện kiến thức lý thuyết theo dạng từng phần, tối thiểu phải có giấy phép PPL(H) được cấp theo Phụ ước 1 của Công ước Chicago và hoàn thành huấn luyện kiến thức lý thuyết ít nhất:

i. 650 giờ, đối với người có PPL(H);

ii. 400 giờ, đối với người có CPL(H);

iii. 500 giờ, đối với người có IR(H);

iv. 250 giờ, đối với người có CPL(H) và IR(H).”

13. Bổ sung khoản e, g Điều 7.025 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“e. Đối với khóa huấn luyện chuyển loại tàu bay, để được cấp năng định loại, học viên phải hoàn thành bài kiểm tra kỹ năng của Cục HKVN trong vòng 6 tháng kể từ ngày bắt đầu khóa huấn luyện chuyển loại.

g. Quy định về huấn luyện phục hồi đối với năng định loại của Người lái tàu bay như sau:

1. Người lái tàu bay đã có năng định loại và chưa có kinh nghiệm khai thác tàu bay phải thực hiện huấn luyện phục hồi theo chương trình huấn luyện tại ATO có Giấy chứng nhận đủ điều kiện còn hiệu lực hoặc Người khai thác tàu bay đối với các trường hợp sau:

i. Người lái tàu bay thực hiện khóa huấn luyện chuyển loại đầy đủ (bao gồm huấn luyện vòng kín tại sân) đã hoàn thành nội dung kiểm tra kỹ năng nhưng chưa 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**	**Thời lượng**	**Mã nội dung (MND)**
Dưới 30 ngày	Không yêu cầu	Không yêu cầu	Không áp dụng
Từ 30 tới 45 ngày	- Chuẩn bị chuyến bay trong điều kiện bình thường - Cất hạ cánh với gió cạnh - Cất hạ cánh với 01 động cơ hỏng (OEI) - Tiếp cận chính xác (ILS), tiếp cận không chính xác (NPA).	4 giờ	MND1 (mã nội dung 1)
Từ 45 ngày tới dưới 2 tháng	- Thực hành các phương thức tiếp cận không chính xác (NPA) trong bay tự động và theo các quy trình tiêu chuẩn (SOPs) - Sử dụng tự động trong các phương thức tiếp cận không chính xác (NPA) - Thực hành điều khiển ở độ cao lớn - Ôn tập lại quy trình và điều khiển khi hỏng hóc thủy lực kép - Ôn tập lại quy trình hỏng một động cơ.	8 giờ	MND2 (mã nội dung 2)
Từ 2 tháng tới dưới 3 tháng	- Chuẩn bị chuyến bay trong điều kiện bình thường - Cất hạ cánh với gió cạnh - Cất hạ cánh với 01 động cơ hỏng hóc (OEI) - Tiếp cận theo phương thức ILS, NPA	12 giờ	MND3 (mã nội dung 3)

Thời gian ngắt quãng	Nội dung huấn luyện	Thời lượng	Mã nội dung (MND)
	- Thực hành các phương thức tiếp cận không chính xác (NPA) trong bay tự động và theo các quy trình tiêu chuẩn thông thường (SOPs) - Sử dụng tự động trong các phương thức tiếp cận không chính xác (NPA) - Thực hành điều khiển ở độ cao lớn - Ôn tập lại quy trình và điều khiển hỏng hóc thủy lực kép - Ôn tập lại quy trình hỏng một động cơ.		
Từ 3 tháng tới dưới 6 tháng	- Chuẩn bị chuyến bay trong điều kiện bình thường - Cất hạ cánh với gió cạnh - Cất hạ cánh với 01 động cơ hỏng hóc (OEI) - Tiếp cận theo phương thức ILS, NPA - Thực hành các phương thức tiếp cận không chính xác (NPA) trong bay tự động và theo các quy trình tiêu chuẩn thông thường (SOPs) - Sử dụng tự động trong các phương thức tiếp cận không chính xác (NPA) - Ôn tập lại quy trình bổ sung về thời tiết bất lợi - Có khả năng thực hiện các quy trình và điều khiển thông thường và bất thường. - Có khả năng thực hiện các quy trình và điều khiển bất thường và khẩn cấp - Đạt đủ trình độ cho bài đánh giá định kỳ (Recurrent Evaluation)	16 giờ	MND4 (mã nội dung 4)

Thời gian ngắt quãng	Nội dung huấn luyện	Thời lượng	Mã nội dung (MND)
Từ 6 tháng tới dưới 9 tháng	- Thực hành các phương thức tiếp cận không chính xác (NPA) trong bay tự động và theo các quy trình tiêu chuẩn thông thường (SOPs) - Sử dụng tự động trong các phương thức tiếp cận không chính xác (NPA) - Thực hành điều khiển ở độ cao lớn - Ôn tập lại quy trình và điều khiển hỏng hóc thủy lực kép - Ôn tập lại quy trình hỏng một động cơ - Ôn tập lại quy trình bổ sung (PROCEDURE - SUPPLEMENTARY) về thời tiết bất lợi - Có khả năng thực hiện các quy trình và điều khiển thông thường và bất thường - Có khả năng thực hiện các quy trình và điều khiển bất thường và khẩn cấp - Đạt đủ trình độ cho bài đánh giá định kỳ (Recurrent Evaluation)	20 giờ	MND5 (mã nội dung 5)
Từ 9 tháng tới 12 tháng	- Chuẩn bị chuyến bay trong điều kiện bình thường - Cất hạ cánh với gió cạnh - Cất hạ cánh với 01 động cơ hỏng hóc (OEI) - Tiếp cận theo phương thức ILS, NPA - Thực hành các phương thức tiếp cận không chính xác (NPA) trong bay tự động và theo các quy trình tiêu chuẩn thông thường (SOPs) - Sử dụng tự động trong các phương thức tiếp cận không chính xác (NPA) - Thực hành điều khiển ở độ cao lớn	24 giờ	MND6 (mã nội dung 6)

Thời gian ngắt quãng	Nội dung huấn luyện	Thời lượng	Mã nội dung (MND)
	- Ôn tập lại quy trình và điều khiển hỏng hóc thủy lực kép - Ôn tập lại quy trình hỏng một động cơ - Ôn tập lại quy trình bổ sung về thời tiết bất lợi - Có khả năng thực hiện các quy trình và điều khiển thông thường và bất thường - Có khả năng thực hiện các quy trình và điều khiển bất thường và khẩn cấp - Đạt đủ trình độ cho Bài đánh giá định kỳ (Recurrent Evaluation)		
Từ 12 tháng trở lên		Chuyển loại ban đầu quy định tại Phụ lục 5 Điều 7.120	

ii. Người lái tàu bay thực hiện khóa huấn luyện chuyển loại chéo (CCQ) đã hoàn thành nội dung kiểm tra kỹ năng nhưng chưa 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

Thời gian ngắt quãng	Nội dung huấn luyện
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 khóa huấn luyện chuyển loại chéo (CCQ) đã hoàn thành nội dung kiểm tra kỹ năng nhưng chưa hoàn thành nội dung huấn luyện vòng kín tại sân (base training) đối với loại tàu bay chuyển lại chéo 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

iv. Chương trình huấn luyện phục hồi đối với trường hợp người lái tàu bay đã huấn luyện vòng kín tại sân đối với loại tàu bay chuyển loại nhưng chưa thực hiện bay huấn luyện khai thác trên tàu bay (IOE); sau khi hoàn thành bài kiểm tra kỹ năng, phải huấn luyện phục hồi theo chương trình tương ứng với khoảng thời ngắt quãng như sau:

Thời gian ngắt quãng	Nội dung huấn luyện
Dưới 1 tháng	Không yêu cầu
Từ 1 tháng tới dưới 2 tháng	MND1 tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 2 tháng tới dưới 3 tháng	MND2 tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 3 tháng tới dưới 6 tháng	MND3 tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 6 tháng tới dưới 9 tháng	MND4 tại tiết i điểm 1 khoản này

Thời gian ngắt quãng	Nội dung huấn luyện
Từ 9 tháng tới dưới 12 tháng	MND5 tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 12 tháng tới dưới 18 tháng	MND6 tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 18 tháng trở lên	Chuyển loại ban đầu quy định tại Phụ lục 5 Điều 7.120

v. Người lái tàu bay thực hiện khóa huấn luyện chuyển loại bao gồm huấn luyện ZFTT đã hoàn thành bài kiểm tra kỹ năng nhưng chưa thực hiện bay huấn luyện khai thác trên tàu bay (IOE) 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 21 ngày	Không yêu cầu
Từ 21 ngày tới dưới 42 ngày	MND1 + ZFTT tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 42 tháng tới dưới 2 tháng	MND2 + ZFTT tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 2 tháng tới dưới 3 tháng	MND3 + ZFTT tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 3 tháng tới dưới 6 tháng	MND4 + ZFTT tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 6 tháng tới dưới 9 tháng	MND5 + ZFTT tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 9 tháng tới dưới 12 tháng	MND6 + ZFTT tại tiết i điểm 1 khoản này
Từ 12 tháng trở lên	Chuyển loại ban đầu quy định tại Phụ lục 5 Điều 7.120

2. Người lái tàu bay đã có năng định loại và kinh nghiệm khai thác nhưng bị ngắt quãng chuyến bay trong quá trình khai thác tàu bay 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. Tuy nhiên, người lái tàu bay phải tuân thủ quy định về duy trì số lần cất hạ cánh trong SIM hoặc trên tàu bay
Từ 6 tháng tới dưới 9 tháng	Huấn luyện định kỳ
Từ 9 tháng tới dưới 12 tháng	MND4 tại tiết i điểm 1 khoản này

Thời gian ngắt quãng	Nội dung huấn luyện
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

14. Sửa đổi điểm 2 khoản a Điều 7.323 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"2. Có trình độ ngoại ngữ Bậc 4 tại quy định tại Thông tư số 01/2014/TT-BGDĐT ngày 24/01/2014 của Bộ trưởng Bộ Giáo dục đào tạo hoặc tiếng anh chuyên ngành hàng không mức 4 (level 4) hoặc tương đương trở lên."

15. Sửa đổi, bổ sung tiêu đề khoản a Phụ lục 1 ĐIỀU 7.113 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"a. Ngoài các quy định tại Điều 7.113, người đề nghị cấp năng định bay bằng thiết bị phải được huấn luyện mặt đất do giáo viên có năng định phù hợp năng định bay bằng thiết bị. Khóa huấn luyện bay bằng thiết bị yêu cầu tối thiểu 150 giờ lý thuyết, bao gồm các nội dung sau đây:"

16. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.023 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**Phụ 1 Điều 7.023 TIÊU CHUẨN ĐỐI VỚI NĂNG ĐỊNH HẠNG HOẶC LOẠI TÀU BAY**

a. Người lái phải hoàn thành khóa huấn luyện tại một Tổ chức huấn luyện hàng không có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực (ATO) về hạng hoặc loại của tàu bay.

b. Người lái tàu bay phải đạt bài kiểm tra kiến thức lý thuyết do ATO tổ chức như sau:

1. Với tàu bay nhiều người lái, bài kiểm tra kiến thức lý thuyết phải dưới hình thức kiểm tra viết trong đó có ít nhất 100 câu hỏi trắc nghiệm được phân bổ phù hợp cho các môn học chính trong giáo trình.

2. Với tàu bay nhiều động cơ một người lái, bài kiểm tra kiến thức lý thuyết phải dưới hình thức kiểm tra viết với số câu trắc nghiệm phụ thuộc vào tính phức tạp của tàu bay.

3. Với tàu bay một động cơ, bài kiểm tra kiến thức lý thuyết phải được giáo viên thực hiện kiểm tra nói trong phần thi kỹ năng để xác định mức kiến thức đạt yêu cầu hay không.

4. Với máy bay một người lái được xếp loại máy bay tính năng cao, bài kiểm tra phải dưới hình thức kiểm tra viết trong đó có ít nhất 100 câu hỏi trắc nghiệm được phân bổ phù hợp cho các môn học trong giáo trình.

5. Với máy bay nhiều động cơ một người lái và máy bay một động cơ một người lái (thủy phi cơ), bài kiểm tra phải dưới hình thức kiểm tra viết trong đó có ít nhất 30 câu hỏi trắc nghiệm.

c. Người lái phải đạt bài kiểm tra kỹ năng trong vòng 6 tháng sau khi khóa huấn luyện hạng, loại bắt đầu và trong vòng 6 tháng trước khi đề nghị cấp năng định hạng."

17. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.030 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**Phụ lục 1 Điều 7.030 TIÊU CHUẨN GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN BAY ĐỐI VỚI LOẠI TÀU BAY**

Giáo viên hướng dẫn bay đối với năng định loại tàu bay phải có Giấy phép người lái tàu bay thương mại (CPL) hoặc Giấy phép tổ lái nhiều thành viên (MPL) hoặc Giấy phép vận chuyển hàng không thương mại (ATPL) với loại tàu bay áp dụng và đáp ứng các yêu cầu sau:

a. Đối với loại máy bay:

1. Có ít nhất 1500 giờ bay là người lái trên máy bay nhiều người lái;

2. Hoàn thành 30 chặng bay, bao gồm cất và hạ cánh, là lái chính hoặc lái phụ trên loại máy bay áp dụng, trong đó 15 chặng bay có thể được thực hiện trên FFS của loại đó trong vòng 12 tháng trước ngày đề nghị cấp, gia hạn năng định giáo viên (FI);

b. Đối với loại trực thăng:

1. Trực thăng một động cơ một người lái, hoàn thành 250 giờ bay trên trực thăng;

2. Trực thăng nhiều động cơ một người lái, hoàn thành 500 giờ trên trực thăng, bao gồm 100 giờ là lái chính trên trực thăng nhiều động cơ một người lái.

3. Với năng định TRI(H) cho trực thăng nhiều động cơ, hoàn thành 1000 giờ bay là người lái trên trực thăng, và có hoặc 350 giờ với phương thức khai thác nhiều người lái trên bất kỳ chủng loại tàu bay nào hoặc 100 giờ bay là người lái với phương thức khai thác nhiều người lái trên loại tàu bay trong năng định TRI(H).

4. Người có Giấy phép FI(H) phải đáp ứng các quy định tại điểm 1 và 2 của khoản này đối với loại trực thăng một người lái liên quan.

c. Hoàn thành khóa huấn luyện mặt đất và huấn luyện bay được mô tả trong tài liệu huấn luyện đối với giáo viên hoặc khóa huấn luyện giáo viên do nhà sản xuất tàu bay thực hiện.

d. Hoàn thành bài kiểm tra kỹ năng do Cục HKVN thực hiện."

18. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.035 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**Phụ lục 1 Điều 7.035 TIÊU CHUẨN GIÁO VIÊN TRONG BUỒNG LÁI MÔ PHỎNG VÀ GIÁO VIÊN PHỐI HỢP TỔ LÁI NHIỀU THÀNH VIÊN**

a. Giáo viên trong buồng lái mô phỏng (SFI) phải đáp ứng các yêu cầu sau:

1. Đã từng được cấp CPL, MPL hoặc ATPL trên loại tàu bay phù hợp;

2. Đã hoàn thành bài kiểm tra kỹ năng để cấp năng định loại trên FSTD hoặc trên máy bay, trực thăng tương ứng với loại máy bay, trực thăng cụ thể trong vòng 12 tháng trước khi nộp đơn;

3. Đối với SFI (A) cho tàu bay nhiều người lái phải đáp ứng các quy định sau:

i. Tổng thời gian bay tích lũy ít nhất là 1,500 giờ với tư cách là người lái trên tàu bay nhiều người lái;

ii. Đã hoàn thành ít nhất 03 chặng bay trên loại tàu bay áp dụng hoặc 02 bài huấn luyện bay trên buồng lái mô phỏng đối với loại tàu bay phù hợp do tổ bay đủ điều kiện thực hiện trong vòng 12 tháng trước khi đề nghị cấp, gia hạn năng định giáo viên (SFI) với tư cách là người lái tàu bay hoặc người quan sát. Các bài huấn luyện trên buồng lái mô phỏng này phải thực hiện trên 2 chuyến bay, trong đó một chuyện bay kéo dài ít nhất 2 giờ giữa 2 sân bay khác nhau và công tác lập kế hoạch trước chuyến bay cũng như thảo luận sau chuyến bay;

4. Đối với SFI(A) cho tàu bay phức hợp hiệu suất cao một người lái:

i. Đã hoàn thành ít nhất 500 giờ bay với tư cách là PIC trên tàu bay một người lái;

ii. Đã từng được cấp năng định IR(A) đối với tàu bay nhiều động cơ;

iii. Đáp ứng các quy định tại tiết ii điểm 3 khoản a Điều này.

5. Đối với SFI(H):

i. Đã hoàn thành ít nhất 1 giờ bay trên tàu bay đối với loại tàu áp dụng với tư cách là một người lái tàu bay hoặc quan sát viên trong vòng 12 tháng trước khi đề nghị cấp, gia hạn SFI(H);

ii. Đối với trực thăng nhiều người lái, có ít nhất 1000 giờ kinh nghiệm bay với tư cách là người lái trực thăng, trong đó có ít nhất 350 giờ với tư cách là một người lái trên trực thăng nhiều người lái;

iii. Đối với trực thăng nhiều động cơ một người lái, đã hoàn thành 500 giờ với vai trò là người lái trực thăng, bao gồm 100 giờ với vai trò PIC trên trực thăng nhiều động cơ một người lái;

iv. Đối với trực thăng một động cơ một người lái, đã hoàn thành 250 giờ với vai trò là người lái trực thăng;

b. Nội dung huấn luyện cho Giáo viên trên buồng lái mô phỏng (SFI) phải bao gồm:

1. Nội dung huấn luyện trên FSTD đối với khóa huấn luyện chuyển loại phù hợp;

2. Các nội dung liên quan tới huấn luyện kỹ năng huấn luyện và nội dung huấn luyện trên FSTD trong giáo trình huấn luyện của khóa huấn luyện TRI phù hợp.

c. Các quy định về duy trì tiêu chuẩn Giáo viên trên buồng lái mô phỏng (SFI)

1. SFI phải đáp ứng các yêu cầu sau:

i. Đã hoàn thành ít nhất 50 giờ với tư cách là giáo viên hoặc người kiểm tra trong FSTDs, trong đó ít nhất 15 giờ trong khoảng thời gian 12 tháng liên tục tính từ ngày được công bố là SFI.

ii. Trong trường hợp đã hết hạn năng định SFI, hoàn thành chương trình huấn luyện giáo viên nhắc lại (refresher) với tư cách là SFI tại ATO;

iii. Hoàn thành đạt các bài sát hạch lý thuyết của Cục HKVN.

iv. Hoàn thành đạt bài kiểm tra kỹ năng đối với loại tàu bay cụ thể đại diện cho các loại tàu bay xin gia hạn trên FSTD của Cục HKVN.

2. Nếu SFI có năng định về nhiều loại tàu bay trong cùng một chủng loại tàu bay, thì chỉ cần đánh giá năng lực trên một trong các loại đó, trừ khi có quy định khác được xác định trong tài liệu Dữ liệu khai thác (OSD) hoặc tài liệu khác tương đương của nhà sản xuất tàu bay.

d. Giáo viên phối hợp tổ bay nhiều thành viên (MCCI) phải đáp ứng các yêu cầu sau:

1. Đã từng được cấp CPL, MPL hoặc ATPL trên loại tàu bay thích hợp;

2. Đối với máy bay: có tối thiểu 1500 giờ kinh nghiệm với tư cách là người lái tàu bay trong khai thác bay nhiều người lái và đối với trực thăng có tối thiểu 1000 giờ kinh nghiệm với tư cách là người lái trong khai thác bay nhiều người lái, trong đó ít nhất 350 giờ trên trực thăng nhiều người lái.

đ. Nội dung huấn luyện cho Giáo viên phối hợp thành viên tổ bay (MCCI) phải bao gồm:

1. Khóa đào tạo cho MCCI phải bao gồm, ít nhất:

i. 25 giờ giảng dạy và học tập;

ii. Đào tạo kỹ năng giảng dạy liên quan đến loại FSTD mà người nộp đơn muốn giảng dạy;

iii. 03 giờ hướng dẫn thực hành, có thể là hướng dẫn bay hoặc hướng dẫn MCC trên FNPT II, III MCC, FSTD, dưới sự giám sát của TRI, SFI hoặc MCCI do ATO chỉ định cho mục đích đó. Các giờ hướng dẫn bay dưới sự giám sát này sẽ bao gồm việc đánh giá năng lực của giáo viên liên quan đến công tác chuẩn bị các nguồn lực phục vụ huấn luyện, truyền đạt kiến thức, xây dựng môi trường huấn luyện, quản trị thời gian, tích hợp TEM và quản lý nguồn lực tổ bay, đánh giá năng lực học viên, theo dõi và đánh giá lộ trình học cũng như đánh giá và báo cáo kết quả mỗi buổi học.

2. Giáo viên có Giấy phép FI, TRI, CRI, IRI hoặc SFI (còn hoặc đã hết hiệu lực) sẽ được ghi nhận đáp ứng đầy đủ theo yêu cầu quy định tại tiết i điểm 1 khoản đ Điều này.

e. Để duy trì tiêu chuẩn Giáo viên phối hợp thành viên tổ bay (MCCI), giáo viên MCCI phải hoàn thành các yêu cầu quy định tại tiết iii điểm 1 khoản đ của Điều này trên loại FNPT II, III, FSTD liên quan trong vòng 12 tháng liên tục tính từ thời điểm được chỉ định là MCCI."

19. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.237 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**PHỤ LỤC 2 CỦA ĐIỀU 7.237: TIÊU CHUẨN GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN BAY KHÓA HUẤN LUYỆN TỔ LÁI NHIỀU THÀNH VIÊN MPL**

a. Giáo viên thực hiện huấn luyện MPL phải đáp ứng các quy định sau:

1. Phải hoàn thành khóa huấn luyện giáo viên MPL tại ATO;

2. Để huấn luyện được các giai đoạn cơ bản, trung cấp và cao cấp của khóa huấn luyện MPL, giáo viên huấn luyện phải:

i. Có kinh nghiệm khai thác trong môi trường nhiều thành viên;

ii. Hoàn thành khóa huấn luyện ban đầu về CRM tại hãng hàng không theo chương trình huấn luyện trong tài liệu hướng dẫn khai thác, huấn luyện.

b. Khóa huấn luyện giáo viên MPL phải bao gồm:

1. Tối thiểu 14 giờ huấn luyện.

2. Học viên phải thể hiện được năng lực huấn luyện tương ứng với từng giai đoạn đào tạo người lái MPL.

c. Để duy trì năng định giấy phép giáo viên huấn luyện MPL, trong vòng 12 tháng liên tục kể từ ngày được cấp năng định giáo viên MPL, giáo viên huấn luyện phải duy trì các điều kiện sau:

1. Thực hiện huấn luyện 01 bài SIM tối thiểu 3 giờ trong chương trình huấn luyện MPL;

2. Một bài huấn luyện bay tối thiểu 01 giờ và bao gồm tối thiểu 02 lần cất và hạ cánh.

d. Nếu giáo viên huấn luyện MPL không thể đảm bảo các yêu cầu tại khoản c Phụ lục này, trước khi thực hiện huấn luyện khóa MPL phải thực hiện huấn luyện nhắc lại tại tổ chức huấn luyện có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực (ATO) và hoàn thành bài đánh giá năng lực để duy trì năng định giáo viên MPL."

20. Sửa đổi, bổ sung Điều 7.238 quy định tại Mục 48 Phụ lục VI của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT sau:

a. Chương trình huấn luyện cho giáo viên huấn luyện bay cơ bản phải bao gồm các nội dung sau:

1. 25 giờ dạy và học;

2. Ít nhất 100 giờ hướng dẫn kiến thức lý thuyết, bao gồm các bài kiểm tra tiến độ;

3. Trong trường hợp là FI(A) và (H), ít nhất 30 giờ huấn luyện bay (trong đó 25 giờ là hướng dẫn bay kèm trên tàu bay, 5 giờ có thể được thực hiện trên FFS, FNPT I hoặc II);

4. Trong trường hợp là FI(As), ít nhất 20 giờ bay huấn luyện, trong đó 15 giờ là hướng dẫn bay kèm;

5. Người làm đơn cấp năng định FI cho chủng loại tàu bay khác đã từng được cấp giấy phép FI(A), FI(H) hoặc FI(As) sẽ được ghi nhận 55 giờ theo yêu cầu tại điểm 2 khoản a Điều này;

6. Người làm đơn cấp năng định FI đã từng được cấp giấy phép FI với năng định giáo viên khác được cấp theo Phụ lục này sẽ được coi là đáp ứng yêu cầu tại điểm 1 khoản a Điều này."

21. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 ĐIỀU 7.180 quy định tại Phụ lục 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.180: CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUỆN ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY THƯƠNG MẠI (CPL)**

a. Nội dung khóa huấn luyện và sát hạch thực hành CPL, IR tích hợp đối với máy bay:

1. Người tham gia khóa huấn luyện tích hợp CPL(A), IR phải hoàn thành toàn bộ các giai đoạn huấn luyện trong một khóa huấn luyện liên tục theo chương trình huấn luyện của Tổ chức huấn luyện có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực.

2. Người tham gia khóa huấn luyện có thể tham gia từ đầu hoặc đã có Giấy phép PPL(A) hoặc PPL(H) được cấp theo Phụ ước 1 của Công ước Chicago. Trong trường hợp người tham gia huấn luyện đã có chứng chỉ PPL(A) hoặc PPL(H), 50%

giờ bay đã thực hiện trước khóa học sẽ được tính, tối đa kinh nghiệm 40 giờ bay hoặc 45 giờ nếu đã lấy bằng chuyển loại tàu bay đêm, trong đó tối đa 20 giờ sẽ được tính là giờ bay có giáo viên hướng dẫn.

3. Khóa huấn luyện CPL(A), IR bao gồm: huấn luyện lý thuyết CPL(A), IR và huấn luyện bay bằng mắt và bay bằng thiết bị.

4. Học viên không hoàn thành toàn bộ khóa huấn luyện CPL, IR(A) có thể đề nghị được tham gia sát hạch lý thuyết và thực hành để cấp giấy phép người lái tàu bay với năng định thấp hơn với điều kiện đáp ứng các quy định tại Điều 7.155, Điều 7.157 và Điều 7.160 của Phần này.

5. Khóa huấn luyện bay CPL(A), IR không bao gồm huấn luyện chuyển loại, phải bao gồm tối thiểu 180 giờ bay, trong đó đã có các bài kiểm tra tiến độ và tối đa 40 giờ huấn luyện trong cả khóa huấn luyện sẽ được phép sử dụng trên thiết bị huấn luyện mặt đất. Trong tổng số 180 giờ, học viên cần phải hoàn thành ít nhất:

i. 80 giờ bay đôi có giáo viên hướng dẫn, trong đó tối đa 40 giờ trong cả khóa huấn luyện được phép huấn luyện trên thiết bị mặt đất;

ii. 70 giờ bay ở vị trí lái chính (PIC), trong đó tối đa 55 giờ bay ở vị trí lái chính có giám sát (SPIC). Giờ bay bằng thiết bị SPIC sẽ chỉ được tính tối đa 20 giờ ở vị trí PIC;

iii. 70 giờ bay ở vị trí PIC, bao gồm 1 chuyến bay đường dài tối thiểu 540 km (300 nm), trong đó thực hiện hạ cánh hoàn toàn tại hai sân bay khác sân bay cất cánh;

iv. 05 giờ bay đêm, bao gồm 03 giờ bay đôi có giáo viên hướng dẫn, trong đó tối thiểu 01 giờ bay dẫn đường đường dài và 5 lần cất cánh một đơn (solo), 5 lần hạ cánh đơn hoàn toàn;

v. 100 giờ bay bằng thiết bị bao gồm, ít nhất: 20 giờ bay ở vị trí cơ trưởng có giám sát (SPIC) và 50 giờ bay bằng thiết bị có giáo viên hướng dẫn, trong đó tối đa: 25 giờ thiết bị mặt đất trên FNPT I hoặc 40 giờ thiết bị mặt đất trên FNPT II, FFS, trong đó tối đa 10 giờ được thực hiện trên FNPT I.

vi. 05 giờ thực hiện trên máy bay được cấp chứng chỉ chuyên chở ít nhất 04 hành khách và có cánh quạt thay đổi góc, có khả năng thu thả càng.

6. Khi hoàn thành khóa huấn luyện bay CPL(A), IR, học viên sẽ phải thực hiện bay kiểm tra sát hạch kỹ năng CPL(A), IR trên tàu bay một động cơ hoặc tàu bay nhiều động cơ.

b. Chương trình huấn luyện tích hợp CPL, IR đối với trực thăng

1. Người nộp đơn muốn thực hiện một khóa huấn luyện tích hợp CPL(H), IR phải hoàn thành tất cả các giai đoạn hướng dẫn trong một khóa đào tạo liên tục do ATO tổ chức.

2. Người nộp đơn có thể tham gia huấn luyện với tư cách là học viên huấn luyện từ đầu, hoặc với tư cách là người người lái trực thăng có giấy phép PPL(H) được cấp theo Phụ lục 1 của Công ước Chicago. Trong trường hợp người này giữ: Giấy phép PPL(H), 50% giờ bay sẽ được ghi nhận, tối đa là:

i. 40 giờ, trong đó tối đa 20 giờ là giờ bay kèm với giáo viên;

ii. 50 giờ, trong đó tối đa 25 giờ giờ bay kèm với giáo viên, nếu đã đạt được năng định bay đêm trên trực thăng.

3. Chương trình học bao gồm:

i. Hướng dẫn kiến thức lý thuyết CPL(H), IR và kiến thức loại máy bay trực thăng nhiều động cơ ban đầu;

ii. Huấn luyện bay bằng mắt và bay bằng thiết bị.

4. Học viên không hoàn thành toàn bộ khóa huấn luyện CPL(H), IR có thể đề nghị được tham gia sát hạch lý thuyết và thực hành để cấp giấy phép người lái tàu bay với năng định thấp hơn với điều kiện đáp ứng các quy định tại các Điều 7.155, Điều 7.157 và Điều 7.160 của Phần này.

5. Việc huấn luyện bay gồm tổng ít nhất 180 giờ bao gồm tất cả các bài kiểm tra tiến độ. Trong vòng 180 giờ, học viên phải hoàn thành ít nhất:

i. 125 giờ bay kèm với giáo viên, trong đó có 75 giờ hướng dẫn trực quan (có thể bao gồm: 30 giờ trên trực thăng FFS cấp độ C, D hoặc 25 giờ trên máy bay trực thăng FTD 2, 3 hoặc 20 giờ trên máy bay trực thăng FNPT II, III hoặc 20 giờ trên máy bay hoặc tàu lượn có động cơ (TMG));

ii. 50 giờ hướng dẫn bằng thiết bị có thể bao gồm tối đa 20 giờ trên máy bay trực thăng FSTD hoặc FNPT II, III, hoặc 10 giờ trên máy bay trực thăng FNPT I hoặc máy bay cánh bằng ít nhất 10 giờ.

iii. Nếu máy bay trực thăng được sử dụng cho huấn luyện bay thuộc loại khác với FFS được sử dụng cho huấn luyện trực quan, thì thời lượng quy đổi tối đa sẽ bị giới hạn ở thời lượng quy đổi được cấp cho FNPT II, III.

iv. 55 giờ với vai trò PIC (trong đó 40 giờ có thể là SPIC), tối thiểu phải bao gồm 14 giờ bay đơn ngày và 1 giờ bay đơn đêm;

v. 10 giờ bay đường dài;

vi. 10 giờ bay đường dài với vai trò PIC, bao gồm cả một chuyến bay đường dài VFR dài ít nhất 185 km (100 NM) trong đó hạ cánh hoàn toàn tại hai sân bay khác từ sân bay khởi hành sẽ được thực hiện;

vii. 5 giờ bay trên trực thăng sẽ được hoàn thành vào ban đêm bao gồm 3 giờ huấn luyện kèm với giáo viên bao gồm ít nhất 1 giờ bay đường dài và 5 chuyến bay đơn vòng kín trong đêm. Mỗi vòng phải bao gồm một lần cất cánh và hạ cánh;

viii. 50 giờ bay kèm thiết bị bao gồm 10 giờ bay kèm thiết bị cơ bản và 40 giờ huấn luyện IR, bao gồm ít nhất 10 giờ trên trực thăng sử dụng cho huấn luyện IFR.

6. Sau khi hoàn thành khóa đào tạo bay CPL(H), IR học viên sẽ tham gia kỳ kiểm tra kỹ năng CPL(H) trên máy bay trực thăng nhiều động cơ hoặc một động cơ và kiểm tra kỹ năng IR trên trực thăng nhiều động cơ."

22. Sửa đổi, bổ sung điểm 1 và 2 khoản a Điều 7.040 quy định tại Mục 10 Phụ lục VI của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"1. Loại tàu bay đối với máy bay có tổng trọng lượng cất cánh từ 5.700 kg trở lên hoặc trực thăng có tổng trọng lượng cất cánh từ 3.175 kg trở lên;

2. Loại động cơ đối với động cơ lắp trên máy bay có tổng trọng lượng cất cánh từ 5.700 kg trở lên hoặc lắp trên trực thăng có tổng trọng lượng cất cánh từ 3.175 kg trở lên."

23. Sửa đổi, bổ sung khoản g Điều 7.053 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"g. Các loại giấy phép và năng định sẽ có liệu lực đến ngày cuối cùng của tháng đến hạn ghi trên giấy phép trừ trường hợp bị thu hồi hoặc hủy bỏ trước ngày hết hạn."

24. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 7.353 quy định tại Mục 5 Phụ lục 7 của Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT như sau:

"c. Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay nếu đáp ứng các điều kiện quy định tại khoản d của Điều này sẽ có các quyền hạn sau đây:

1. Giấy phép AMT mức A cho phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay xác nhận bảo dưỡng cho các công việc bảo dưỡng ngoại trường dạng nhỏ theo kế hoạch hoặc sửa chữa các hỏng hóc đơn giản trong phạm vi công việc được ghi cụ thể trong giấy chứng nhận cho phép. Quyền hạn ký xác nhận bảo dưỡng bị hạn chế trong phạm vi các công việc mà người có Giấy phép đã trực tiếp thực hiện tại tổ chức bảo dưỡng theo quy định với Phần 5 Bộ QCATHK;

2. Giấy phép AMT mức B1 cho phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay xác nhận bảo dưỡng sau khi thực hiện công việc bảo dưỡng trên cấu trúc tàu bay, hệ thống tạo lực đẩy và các hệ thống cơ giới và điện. Năng định của nhân viên B1 còn bao gồm cả việc thay thế các khối máy điện tử yêu cầu thực hiện các công việc kiểm tra đơn giản để khẳng định trạng thái làm việc tốt của khối máy đó. Mức B1 sẽ bao gồm cả các tiểu mức A tương ứng;

3. Giấy phép AMT mức B2 cho phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay xác nhận bảo dưỡng sau khi thực hiện công việc bảo dưỡng trên các hệ thống điện, điện tử của tàu bay và công việc bảo dưỡng điện, điện tử trên các hệ thống cơ giới và hệ thống tạo lực đẩy chỉ yêu cầu thực hiện kiểm tra đơn giản (simple test) để khẳng định trạng thái làm việc tốt;

4. Giấy phép AMT mức C cho phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay xác nhận bảo dưỡng sau khi thực hiện công việc bảo dưỡng nội trường theo kế hoạch trên tàu bay. Năng định này áp dụng cho toàn bộ một loại tàu bay cụ thể trong phạm vi năng định của tổ chức bảo dưỡng theo quy định của Phần 5 Bộ QCATHK.”

25. Sửa đổi, bổ sung khoản c Phụ lục 1 Điều 7.355 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“c. Yêu cầu cụ thể về thời lượng và mức kiến thức khóa huấn luyện kỹ thuật cơ bản bảo dưỡng tàu bay như sau:

1. Yêu cầu về tổng thời lượng tối thiểu và tỷ lệ thời lượng huấn luyện lý thuyết trên tổng thời lượng khóa học như sau:

Khóa học	Tổng thời lượng khóa học (giờ)	Tỷ lệ thời lượng huấn luyện lý thuyết (tối thiểu - tối đa) (%)
A1	800	30 - 35
A2	650	30 - 35

Khóa học	Tổng thời lượng khóa học (giờ)	Tỷ lệ thời lượng huấn luyện lý thuyết (tối thiểu - tối đa) (%)
A3	800	30 - 35
A4	800	30 - 35
B1.1	2.400	50 - 60
B1.2	2.400	50 - 60
B1.3	2.400	50 - 60
B1.4	2.400	50 - 60
B2	2.400	50 - 60

2. Yêu cầu về nội dung, thời lượng và mức kiến thức tối thiểu cho môn học Yếu tố con người:

NỘI DUNG	Thời lượng (giờ)	Mức kiến thức		
		A	B1	B2
1. Tổng quan, nhập môn yếu tố con người - Sự cần thiết phải quan tâm đến yếu tố con người - Thống kê các các sự cố liên quan đến yếu tố con người, sai lỗi của con người. - Quy định về yếu tố con người (trong định Luật "Murphy's")	3	2	2	2
2. Khả năng con người và các giới hạn - Thị giác - Thính giác - Xử lý thông tin - Sự tập trung và năng lực tri giác - Trí nhớ - Nỗi lo sợ và khả năng làm việc đơn độc trong không gian chật hẹp	4	2	2	2

NỘI DUNG	Thời lượng (giờ)	Mức kiến thức		
		A	B1	B2
3. Yếu tố tâm lý xã hội - Trách nhiệm: cá nhân và tập thể - Động lực và thiếu động lực - Áp lực cạnh tranh ngang hàng - Vấn đề về văn hóa - Làm việc theo nhóm - Quản lý, giám sát và lãnh đạo	3	1	1	1
4. Các tác nhân ảnh hưởng khả năng thực hiện - Tình trạng sức khỏe - Căng thẳng: nội tại và áp lực công việc. - Áp lực thời gian và hạn chót - Tải công việc - Giấc ngủ, mệt mỏi, làm ca - Rượu cồn, dược phẩm, chất kích thích	3	2	2	2
5. Môi trường vật lý - Tiếng ồn và khói bụi - Chiếu sáng - Khí hậu và nhiệt độ - Chuyển động và rung động - Môi trường công việc	4	1	1	1
6. Công việc - Công việc cơ bắp - Các công việc lặp lại - Kiểm tra bằng mắt - Các hệ thống phức tạp	3	1	1	1

NỘI DUNG	Thời lượng (giờ)	Mức kiến thức		
		A	B1	B2
7. Giao tiếp - Trong và giữa các nhóm - Nhật ký, hồ sơ công việc - Tính cập nhật - Phổ biến thông tin	3	2	2	2
8. Sai lỗi con người - Mô hình, lý thuyết sai lỗi - Các dạng của sai lỗi trong bảo dưỡng - Hậu quả của sai lỗi - Phòng tránh và quản lý sai lỗi	4	2	2	2
9. Các mối nguy hiểm trong môi trường làm việc - Nhận biết và phòng tránh các mối nguy hiểm - Đối phó tình huống khẩn cấp	3	2	2	2

3. Yêu cầu về nội dung, thời lượng và mức kiến thức tối thiểu cho môn học Luật Hàng không:

NỘI DUNG	Thời lượng (Giờ)	Mức kiến thức		
		A	B1	B2
1. Luật HKDD quốc tế và quốc gia - Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO): sự hình thành, cơ cấu tổ chức, chức năng, nghĩa vụ và trách nhiệm. - Tổng quan các phụ chương của ICAO, giới thiệu cụ thể Phụ chương 1 - Giấy phép nhân viên, Phụ chương 6 - Khai thác tàu bay và Phụ chương 8 - Khả phi tàu bay - Các tiêu chuẩn của ICAO áp dụng cho khóa đào tạo	10	1	1	1

NỘI DUNG	Thời lượng (Giờ)	Mức kiến thức		
		A	B1	B2
- Tổng quan các quy định về Hàng không dân dụng quốc gia: Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, các nghị định về hàng không, các thông tư về hàng không (Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay…) - Trách nhiệm của Chính phủ và các Bộ, ngành đối với hàng không dân dụng quốc gia - Các quy định của quốc gia về giấy phép và năng lực nhân viên bảo dưỡng tàu bay (AME) - Các quy định của quốc gia về thể thức: Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay (CoA), nhật ký kỹ thuật, chứng chỉ bảo dưỡng, chương trình bảo dưỡng, và các giấy chứng nhận phê chuẩn khác - Định dạng tài liệu, yêu cầu về chữ ký, các điều kiện để ban hành hoặc tuân thủ, và thời hạn hiệu lực.				
2. Các yêu cầu đủ điều kiện bay (Airworthiness requirements) - Yêu cầu thiết kế: đặc tính, sức bền cấu trúc, khả năng kiểm soát, khí động lực học, độ tin cậy, hiệu suất và độ tin cậy của hệ thống máy bay hoặc thiết bị, các loại động cơ và các thử nghiệm. - Yêu cầu chế tạo: chất lượng vật liệu, phương pháp chế tạo, tổ chức chế tạo, hệ thống kiểm soát để truy vết nguồn gốc sản phẩm và các yêu cầu về kiểm soát, đảm bảo chất lượng. - Yêu cầu thử nghiệm: các chương trình thử nghiệm cấu trúc, bao gồm kiểm tra “safe life”, “fail safe” “damage tolerant”.	15	2	2	2

NỘI DUNG	Thời lượng (Giờ)	Mức kiến thức		
		A	B1	B2
- Thử nghiệm về thiết bị và hệ thống tàu bay - Kế hoạch bay thử và thử nghiệm động cơ - Chương trình thử nghiệm đặc biệt (đối với tàu bay, hệ thống và thiết bị tàu bay) - Quy trình đối với việc duy trì tính đủ điều kiện bay tiếp tục. - Chỉ lệnh đủ điều kiện bay (AD): ban hành bởi nhà chức trách sở tại hoặc nước ngoài, công bố và thực hiện. - Yêu cầu khai thác: kế hoạch khai thác, các tài liệu về khai thác tàu bay. - Yêu cầu bảo dưỡng: cách sử dụng dữ liệu bảo dưỡng, chương trình bảo dưỡng, chu kỳ, vòng đời đại tu, chương trình bảo dưỡng theo tình trạng và chương trình theo dõi trạng thái. - Trách nhiệm của nhân viên kỹ thuật có giấy phép làm việc trong tổ chức bảo dưỡng hoặc người khai thác.				
3. Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay (Civil aviation operating regulations) - Quy định về tàu bay, khai thác tàu bay, an toàn và các yêu cầu đủ điều kiện bay. - Giấy phép nhân viên hàng không, năng lực bảo dưỡng, tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn, và các yêu cầu về huấn luyện đào tạo. - Quy định về tài liệu tàu bay và bảo dưỡng tàu bay	10	1	1	1
4. Hoạt động vận tải hàng không (Air transport operations) - Sơ lược về lịch sử ngành hàng không dân dụng	3	1	1	1

NỘI DUNG	Thời lượng (Giờ)	Mức kiến thức		
		A	B1	B2
- Liệt kê các ảnh hưởng chính của hàng không dân dụng lên nền kinh tế - Giới thiệu về mạng lưới đường bay quốc gia.				
5. Tổ chức và quản lý Người khai thác (Organization and management of the operator) - Hiểu biết về trách nhiệm của người khai thác đối với hoạt động bảo dưỡng và mối quan hệ giữa tài liệu điều hành bảo dưỡng của người khai thác và tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng. - Tổng quan về cấu trúc của một hãng hàng không; chức năng và tổ chức của các phòng ban; tổ chức bảo dưỡng và nhà chế tạo; hiểu biết chi tiết về chức năng nhiệm vụ của các phòng, ban chuyên môn như: kỹ thuật, kế hoạch bảo dưỡng, đảm bảo chất lượng… - Tài liệu liên quan đến bảo dưỡng: sử dụng dữ liệu bảo dưỡng, hướng dẫn kỹ thuật của nhà chế tạo và chỉ lệnh kỹ thuật của nhà chức trách, chuẩn bị kế hoạch bảo dưỡng, sử dụng phiếu công việc, nhật ký động cơ, tàu bay và nhật ký kỹ thuật của nhà khai thác. - Hoạt động của phòng kiểm tra, đảm bảo chất lượng - Tổ chức và các quy trình kiểm soát các kho. - Các công việc bảo dưỡng theo lịch: các giai đoạn kiểm tra và thọ mệnh của thiết bị, chu kỳ kiểm tra, quay vòng thiết bị và các yêu cầu đại tu. - Sơ đồ bố trí trong nhà bảo dưỡng tàu bay và các trang thiết bị, giàn dock phục vụ bảo dưỡng - An toàn, sơ cứu và phòng chống cháy nổ trong nhà xưởng.	7	1	1	1

NỘI DUNG	Thời lượng (Giờ)	Mức kiến thức		
		A	B1	B2
- Trách nhiệm của các cấp quản lý. - Các phương pháp quản lý: nghiên cứu các phương pháp, thời gian, thống kê, định mức, phân tích.				
6. Kinh tế người khai thác liên quan đến bảo dưỡng (Operator economics related to maintenance) - Chi phí bảo dưỡng: tỷ lệ của các chi phí hao mòn, chi phí trang thiết bị, nhân công, chi phí vật tư tiêu hao, định mức kho, chu kỳ khai thác, định mức lao động và các khoản phạt quá hạn bảo dưỡng. - Các chi phí đại tu tương đối bởi nhà sản xuất hoặc người khai thác. - Thuê thiết bị tàu bay, động cơ - Lập kế hoạch: phân tích các hệ thống chu kỳ bảo dưỡng khác nhau (dạng bảo dưỡng cuốn chiếu và bảo dưỡng chia đều), lập kế hoạch bảo dưỡng dài hạn cho đội tàu cố định, cân đối khối lượng công việc, ảnh hưởng của việc khai thác cao điểm theo mùa. - Chuẩn bị phiếu công việc và gói công việc, phân tích thời lượng công việc và thứ tự công việc để tối ưu hóa thời gian dừng tàu. - Kỹ thuật phát triển: liên hệ với nhà sản xuất; nghiên cứu loại máy bay mới; phân tích hiệu suất hoạt động; chính sách về nâng cấp, cải tiến; phân tích hỏng hóc; các yếu tố kỹ thuật cải thiện tính năng hoạt động; chương trình độ tin cậy; nghiên cứu, theo dõi về xu hướng hoạt động và độ tin cậy của động cơ. - Chính sách người lao động: kỹ năng, tuyển dụng và đào tạo, huấn luyện và sát hạch; cấu trúc lương; các thỏa thuận với công đoàn…	5	1	1	1

NỘI DUNG	Thời lượng (Giờ)	Mức kiến thức		
		A	B1	B2
- Quy định của quốc gia, khuyến khích, kỷ luật và phúc lợi. - Đảm bảo chất lượng, kiểm soát chất lượng: quy trình kiểm tra, tài liệu, hồ sơ, kỹ thuật lấy mẫu, các khía cạnh tâm lý trong kiểm tra, kiểm tra kép theo tiêu chuẩn quốc tế, quốc gia và các tiêu chuẩn hàng không. - An toàn: các yêu cầu quốc gia về an toàn trong công nghiệp, yêu cầu bảo hiểm, nguy cơ từ chất lỏng và khí độc hại (như nhiên liệu, chất lỏng thủy lực, hơi), các mối nguy hiểm cơ khí và các biện pháp bảo vệ trong khu vực làm việc.				
7. Tổ chức bảo dưỡng (Approved maintenance organizations (AMOs)) - Khái niệm về tổ chức bảo dưỡng, trách nhiệm pháp lý và cơ cấu tổ chức. - Nhóm người được chỉ định chịu trách nhiệm đảm bảo tuân thủ các yêu cầu của tổ chức bảo dưỡng. - Thiết lập tiêu chuẩn năng lực và đào tạo cho người ký xác nhận hoàn thành công việc bảo dưỡng tàu bay, thiết bị tàu bay. - Điều kiện hoạt động - Các quy trình bảo dưỡng của tổ chức bảo dưỡng. - Hệ thống kiểm tra hoặc đảm bảo chất lượng của tổ chức bảo dưỡng. - Cơ sở vật chất, dụng cụ, thiết bị và môi trường làm việc của tổ chức bảo dưỡng. - Cơ sở lưu giữ và quy trình lưu giữ vật tư, dụng cụ, thiết bị của tổ chức bảo dưỡng.	25	2	2	2

NỘI DUNG	Thời lượng (Giờ)	Mức kiến thức		
		A	B1	B2
- Truy cập dữ liệu bảo dưỡng. - Quy trình lưu trữ hồ sơ và ban hành chứng chỉ cho phép tàu bay, thiết bị tàu bay đưa vào khai thác.				
8. Giấy phép NVKT bảo dưỡng tàu bay (Aircraft maintenance licence requirements) - Tính đủ điều kiện, độ tuổi, giới hạn địa điểm, ngôn ngữ và lệ phí. - Các loại giấy phép như được xác định trong các yêu cầu của quốc gia. - Yêu cầu về kiến thức và kinh nghiệm. - Yêu cầu đào tạo. - Yêu cầu sát hạch và cấp giấy phép - Quyền hạn của giấy phép - Thủ tục thu hồi và đình chỉ của quốc gia.	10	2	2	2
9. Vai trò của cơ quan quản lý nhà nước về hàng không (The role of the State aviation regulatory body) - Bảo vệ lợi ích cộng đồng bằng cách xác định nhu cầu và tính khả thi của dịch vụ hàng không và đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay được thực hiện trong phạm vi Quốc gia. - Quy định mức độ cạnh tranh giữa các nhà khai thác và thực hiện quyền kiểm soát đối với các nhà khai thác hàng không thương mại. - Định nghĩa các yêu cầu đối với các tổ chức và dịch vụ thuộc sở hữu Nhà nước hoặc do Nhà nước điều hành - Quyền lực của nhà nước thường thực hiện thông qua việc hợp nhất các luật hàng không dân dụng và quy chế vào hệ thống pháp luật của Nhà nước. Nó cũng được	5	1	1	1

NỘI DUNG	Thời lượng (Giờ)	Mức kiến thức		
		A	B1	B2
khẳng định thông qua việc thành lập Nhà chức trách hàng không (CAA) có quyền áp dụng các nguyên tắc quy định trong luật hàng không, xây dựng các quy định và đồng thời thiết lập các yêu cầu đối với việc cấp giấy phép, chứng chỉ và các công cụ khác của Nhà chức trách cần thiết đối với vận tải hàng không thương mại. Nhà chức trách cũng phải kiểm tra tất cả các khía cạnh của hoạt động vận tải hàng không thương mại để đảm bảo tiếp tục tuân thủ các yêu cầu của Nhà nước, khuyến cáo khắc phục đối với người khai thác và thu hồi giấy phép của người khai thác.				
10. Giấy chứng nhận, tài liệu và bảo dưỡng tàu bay (Aircraft certification, documents and maintenance) **10.1 Giấy chứng nhận loại cho tàu bay, cánh quạt và động cơ** - Tiêu chuẩn chứng nhận (Certification rules (e. g. FAR/JAR 23, 25, 27 and 29)) - Giấy chứng nhận loại (TC), ban hành TC và tài liệu kết hợp với TC - Giấy chứng nhận loại bổ sung hoặc sửa đổi lớn **10.2 Giấy chứng nhận loại của tàu bay** (Individual aircraft certification) - Giấy chứng nhận tổ chức thiết kế hoặc tổ chức sản xuất - Cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện bay và giấy đăng ký tàu bay - Các tài liệu được mang theo tàu bay: giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, giấy đăng ký tàu bay, giấy chứng nhận tiếng ồn, báo cáo cân tàu bay và Giấy phép sử dung vô tuyến điện trên tàu bay.	10	2	2	2

NỘI DUNG	Thời lượng (Giờ)	Mức kiến thức		
		A	B1	B2
10.3. Các yêu cầu về duy trì đủ điều kiện bay tiếp tục tàu bay (Requirements for continuing airworthiness) - Hiểu khái niệm về duy trì đủ điều kiện bay tiếp tục tàu bay là quá trình đảm bảo rằng tại bất kỳ thời điểm nào trong vòng đời khai thác, tàu bay phải tuân thủ các yêu cầu về đủ điều kiện bay và phải ở trong tình trạng hoạt động an toàn. - Gia hạn hoặc duy trì hiệu lực của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay (CoA) - Các chương trình bảo dưỡng, danh sách thiết bị tối thiểu, chỉ lệnh đủ điều kiện bay, thông tin dịch vụ của nhà sản xuất (SB, SL, v.v.), tài liệu bảo dưỡng tàu bay, tài liệu kiểm soát bảo dưỡng của nhà khai thác và tài liệu các quy trình bảo dưỡng của AMO - Hiểu về tầm quan trọng của việc báo cáo hỏng hóc cho nhà chức trách đăng ký tàu bay và tổ chức thiết kế tàu bay. - Phân tích hỏng hóc gây tai nạn hoặc thông tin bảo dưỡng, khai khác bởi tổ chức thiết kế tàu bay. - Tầm quan trọng của tính toàn vẹn cấu trúc với sự tham chiếu cụ thể đến các chương trình kiểm tra cấu trúc bổ sung và các yêu cầu khác liên quan đến tàu bay cũ. - Các loại hình khai thác đặc biệt theo quy định tại Điều 12.033 Bộ QCATHK (ví dụ: khai thác tầm mở rộng (EDTO), khai thác trong mọi điều kiện thời tiết (AWO), khai thác giảm phân cách tối thiểu (RVSM), dẫn đường theo tính năng (PBN))				

26. Bổ sung khoản đ Phụ lục 1 Điều 7.355 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"đ. Cho phép người khai thác tàu bay, tổ chức huấn luyện hoặc tổ chức bảo dưỡng tàu bay áp dụng nội dung và thời lượng của khóa huấn luyện kỹ thuật chuyển loại tàu bay, thiết bị tàu bay của tổ chức thiết kế, chế tạo tàu bay, động cơ, thiết bị tàu bay hoặc nội dung, thời lượng khóa huấn luyện được cho phép bởi nhà chức trách của quốc gia thiết kế, chế tạo tàu bay, động cơ và thiết bị tàu bay."

27. Sửa đổi tên Bảng 1 và sửa đổi điểm 9 thuộc Bảng 1 khoản a Phụ lục 1 Điều 7.220 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi tên Bảng 1 khoản a Phụ lục 1 Điều 7.220 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"Bảng 1: Yêu cầu về giờ bay tối thiểu"

b. Sửa đổi điểm 9 thuộc Bảng 1 khoản a Phụ lục 1 Điều 7.220 quy định tại Phần 7 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"9. Người chỉ huy tàu bay - Loại tàu bay (hoặc Người chỉ huy tàu bay) dưới sự giám sát của Người chỉ huy tàu bay được chỉ định hoặc giáo viên bay."

PHỤ LỤC VI

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

(Ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung điểm 5 khoản a Điều 8.003 quy định tại Phần 8 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"5. **Đánh giá viên y khoa:** là bác sỹ để thực hiện việc đánh giá kết quả giám định nhân viên hàng không. Cục HKVN công bố danh sách Đánh giá viên y khoa đám ứng các tiêu chuẩn quy định tại Phần này."

2. Sửa đổi tiêu đề điểm 1 và điểm 2 khoản a Điều 8.007 và bãi bỏ tiết iv điểm 1 khoản a Điều 8.007 quy định tại Mục 1 Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi tiêu đề điểm 1 khoản a Điều 8.007 như sau:

"1. Nhóm 1: áp dụng cho người nộp đơn đề nghị cấp hoặc có các giấy phép sau:"

b. Bãi bỏ tiết iv điểm 1 khoản a Điều 8.007.

c. Sửa đổi tiêu đề điểm 2 khoản a Điều 8.007 như sau:

"2. Nhóm 2: áp dụng cho người nộp đơn đề nghị cấp hoặc có các giấy phép sau:"

3. Sửa đổi, bổi sung điểm 1 khoản c Điều 8.007 quy định tại Mục 1 Phụ lục VIII ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT như sau:

"1. 06 tháng, sau lần sinh nhật thứ 40 đối với người lái tàu bay vận tải và người lái tàu bay thương mại tham gia hoạt động khai thác tàu bay hàng không thương mại một người lái thực hiện vận chuyển hàng không quốc tế đối với hành khách và sau khi đủ 60 tuổi đối với người lái tàu bay vận tải và người lái tàu bay thương mại thực hiện năng định vận chuyển hàng không đối với hành khách."

4. Bãi bỏ Điều 8.025 quy định tại Phần 8 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT.

5. Sửa đổi, bổ sung khoản a, c Điều 8.027 quy định tại Phần 8 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 8.027 quy định tại Phần 8 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"a. Tất cả các nhân viên bao gồm giám định viên y khoa, đánh giá viên y khoa, nhân viên của cơ sở y tế có thẩm quyền, nhân viên cấp phép của Cục HKVN có trách nhiệm bảo mật đối với hồ sơ sức khỏe của người đề nghị cấp Giấy chứng nhận sức khỏe."

b. Sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 8.027 quy định tại Phần 8 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"c. Cục HKVN được quyền truy cập tất cả các hồ sơ sức khỏe của người đề nghị cấp hoặc người đã được cấp Giấy chứng nhận sức khỏe mà các hồ sơ đó được lưu giữ bởi cơ sở y tế có thẩm quyền để thực hiện việc đánh giá kết quả giám định nhân viên hàng không."

6. Sửa đổi, bổ sung tên tiêu đề khoản a, sửa đổi, bổ sung khoản b và bãi bỏ khoản c Điều 8.030 quy định tại Mục 4 Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi, bổ sung tên tiêu đề khoản a Điều 8.030 quy định tại Mục 4 Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"a. Đánh giá viên y khoa có trách nhiệm:"

b. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 8.030 quy định tại Mục 4 Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"b. Đánh giá viên y khoa phải đáp ứng các yêu cầu như một giám định viên y khoa có kỹ năng đánh giá hồ sơ sức khỏe."

c. Bãi bỏ khoản c Điều 8.030 quy định tại Mục 4 Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT.

7. Sửa đổi khoản b Điều 8.035 quy định tại Phần 8 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"b. Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận sức khỏe bị từ chối cấp Giấy chứng nhận sức khỏe bởi cơ sở y tế có thẩm quyền trong vòng 5 ngày kể từ ngày bị từ chối có thể kiến nghị bằng văn bản đến Nhà chức trách hàng không để xem xét lại việc từ chối đó."

8. Sửa đổi khoản d Điều 8.049 quy định tại mục 8 Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"d. Việc bố trí nhân viên hàng không bị luân chuyển theo quy định tại khoản a của Điều này chỉ được xem xét sau khi đã điều trị thành công theo kết luận của

Đánh giá viên y khoa và việc thực hiện các chức năng của nhân viên này không làm ảnh hưởng tới an toàn khai thác tàu bay.”

9. Bãi bỏ các điểm 2, 3, 4, 5, 6, 7 khoản a Phụ lục 1 Điều 8.023 quy định tại Phần 8 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT.

10. Sửa đổi, bổ sung tên tiêu đề Điều 8.067 quy định tại Phần 8 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“8.067 Trụ sở chính.”

11. Sửa đổi mẫu đơn (mẫu số 1) quy định tại Phụ lục 1 Điều 8.023 quy định tại Phần 8 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“b. Đơn đề nghị giám định y tế có nội dung như sau:

	APPLICATION FOR MEDICAL CERTIFICATE/ĐƠN ĐỀ NGHỊ GIÁM ĐỊNH Y TẾ	**INSTRUCTIONS** Print or type. Do not write in shaded areas. These are for CAAV use only. Submit original only to the CAAV Aviation Medical Assessor or a CAAV-FSSD PEL Division. If additional space is required, use an attachment

A. APPLICANT'S CAAV PEL NUMBER/ SỐ BẰNG LÁI CỦA NGƯỜI LÀM ĐƠN	**B. CLASS OF MEDICAL CERTIFICATED APPLIED FOR/Nhóm sức khỏe đề nghị cấp:** a. ☐ CLASS 1/Nhóm 1 ☐ b. CLASS 2/Nhóm 2 ☐ c. CLASS 3/Nhóm 3
C. AIRMAN PERSONAL INFORMATION/THÔNG TIN NGƯỜI LÀM ĐƠN:	
1. NAME/TÊN (*Last NameFirst NameMiddle Name)*	5. PERMANENT ADDRESS (Street or PO Box Number)/ĐỊA CHỈ THƯỜNG TRÚ
2. TELEPHONE/SỐ ĐIỆN THOẠI:	
3. FAX NUMBER/SỐ FAX:	CITY/THÀNH PHỐI SLAND/STATE/PROVINCE/QUẬN MAIL CODE/ĐỊA CHỈ THƯ ĐIỆN TỬ COUNTRY/QUỐC GIA
4. EMAIL ADDRESS/ĐỊA CHỈ THƯ ĐIỆN TỬ:	

6. HAIR COLOR/ MÀU TÓC	7. EYE COLOR/ MÀU MẮT	8. SEX/GIỚI TÍNH	9. DATE OF BIRTH/NGÀY SINH _____ DD / MM / YYYY	10.CITIZENSHIP *(Nationality)/QUỐC TỊCH*

D. PEL LICENSE & MEDICAL INFORMATION/THÔNG TIN NGƯỜI ĐỀ NGHỊ CẤP:				
1. ☐ Student Pilot/Học viên bay	**2.** ☐ Commercial Pilot/ Người lái tàu bay thương mại	**3.** ☐ Flight Engineer/Kỹ sư bay	**4.** ☐ Sport/Recreation/Thể thao/giải trình	**5.** ☐ Air Traffic Controller/Kiểm soát viên không lưu
6. ☐ Private Pilot/Người lái tàu bay tư nhân	**7.** ☐ Airline Transport Pilot/Ngùoi lái tàu bay vận tải	**8.** ☐ Flight Instructor/Giáo viên bay	**9.** ☐ Cabin Crew Member/Tiếp viên hàng không	**10.** ☐ Other/Khác:

11. TOTAL FLT HRS/ TỔNG SỐ GIỜ	12. LAST 6 MONTHS/ 6 THÁNG TRƯỚC	13. DATE LAST MEDICAL/ NGÀY GIÁM ĐỊNH GẦN NHẤT _____ DD/MM/YYYY	14. HAS YOUR AVIATION MEDICAL CERTIFICATE EVER BEEN DENIED, SUSPENDED OR REVOKED?/ĐÃ BỊ TỪ CHỐI, THU HỒI HAY ĐÌNH CHỈ **YES** **CÓ** **NO** If yes, give date: DD/MM/YYYY **KHÔNG nếu có, ngày:**

E. CURRENT USE OF MEDICATION? (*Prescription or Non Prescription)* THUỐC THƯỜNG XỬ DỤNG	**NO** KHÔNG	**YES** (*List with dosage below)* CÓ

F. MEDICAL HISTORY:

HAVE YOU EVER IN YOUR LIFE BEEN DIAGNOSED WITH, HAD, OR DO YOU PRESENTLY HAVE ANY OF THE FOLLOWING? *Answer "Yes" or "No" for every condition listed below. In the EXPLANATIONS box below, you may note "**PREVIOUSLY REPORTED, NO CHANGE"** only if the explanation of the condition was reported on a previous application for an airman medical certificate and there has been no change in your condition.* (**See instructions for completion):**

No.	YES	NO	CONDITION:	No.	YES	NO	CONDITION:
1	☐	☐	Frequent or severe headaches? Đau đầu thường xuyên hoặc nặng?	12	☐	☐	Neurological disorders, epilepsy, seizures, stroke, paralysis, etc Rối loạn thần kinh, động kinh, co giật, đột quỵ, tê liệt..
2	☐	☐	Dizziness or fainting spell? Đã từng bị chóng mặt hoặc ngất xỉu?	13	☐	☐	Mental disorders of any sort, depression, anxiety, etc Rối loạn tâm thần dưới bất kỳ hình thức nào, trầm cảm, lo âu…

3	☐	☐	Unconsciousness for any reason? Bất tỉnh vì lý do gì	14	☐	☐	Substance dependence, or substance abuse, or use of illegal substances in the last 2 years, or failed a drug test ever? Lệ thuộc vào chất kích thích hoặc lạm dụng chất kích thích, hoặc sử dụng các cất bất hợp pháp trong 02 năm qua, hoặc đã từng bị vi phạm trong các cuộc kiểm tra chất kích thích
4	☐	☐	Eye or vision trouble except for glasses? Các vấn đề về thị lực ngoại trừ việc đeo kính	15	☐	☐	Alcohol dependence or abuse? Lệ thuộc hoặc lạm dụng rượu
5	☐	☐	Hay fever or allergy? Sốt hay bị dị ứng	16	☐	☐	Suicide attempt? Cố gắng tự tử
6	☐	☐	Asthma or lung disease? Hen suyễn hay bệnh phổi	17	☐	☐	Motion sickness requiring medication? Say tàu xe có cần sử dụng thuốc
7	☐	☐	Heart or vascular trouble or HIV? Rối loạn tim mạch hoặc HIV	18	☐	☐	Medical rejection by any organization? Bị từ chối bởi bất kỳ tổ chức nào về mặt y tế
8	☐	☐	High or low blood pressure? Huyết áp cao hay thấp	19	☐	☐	Rejection for life or medical insurance? Từ chối bảo hiểm nhân thọ hay bảo hiểm y tế
9	☐	☐	Stomach, liver, or intestinal trouble? Vấn đề về dạ dày, gan hoặc đường ruột	20	☐	☐	Admission to hospital? Nhập viện
10	☐	☐	Kidney stone or blood in the urine? Sỏi thận hay tiểu ra máu	21	☐	☐	Other illness, disability or surgery? (*attach report*) Bệnh tât, khuyết tật hoặc phẫu thuật khác?
11	☐	☐	Diabetes? Bệnh tiểu đường	22	☐	☐	Use contact lenses for near vision during flying? Sử dụng kính áp tròng để nhìn gần trong khi bay

G. CONVICTION AND/OR ADMINISTRATIVE ACTION HISTORY:

1	☐ YES/ CÓ	☐ NO/ Không	History of (1) any conviction(s) involving driving while intoxicated by, while impaired by, or while under the influence of alcohol or a drug; or (2) history of any conviction(s) or administrative action(s) involving an offense(s) which resulted in denial, suspension, cancellation or revocation of driving privileges or which resulted in attendance at an educational or rehabilitation program?/ Tiền sử (1) bất kỳ tiền án nào liên quan đến việc lái xe trong tình trạng say xin, trong khi bị suy yếu hoặc trong khi bị ảnh hưởng bởi rượu hoặc ma túy; hoặc (2) tiền sử của bất kỳ (các) kết án hoặc (các) hành động hành chính liên quan đến (các) hành vi phạm tội dẫn đến việc bị từ chối, đình chỉ, hủy bỏ hoặc thu hồi các đặc quyền lái xe hoặc dẫn đến việc tham gia một chương trình giáo dục hoặc phục hồi?	**2**	☐ YES/ CÓ	☐ NO/ Không	History of non-traffic conviction(s)? (misdemeanors or felonies)/ Lịch sử của (các) tiền án không tham gia giao thông? (tội nhẹ hoặc trọng tội)

H. EXPLANATIONS: (Use Form 548-2 for additional explanations)/
GIẢI THÍCH: (Sử dụng Mẫu 548-2 để giải thích thêm)

I. VISITS TO THE HEALTH PROFESSIONAL WITHIN LAST 3 YEARS? **GẶP CHUYÊN GIA Y TẾ TRONG VÒNG 3 NĂM QUA?**	**YES (Explain Below)/CÓ (Giải thích)**	**b) NO** History of non-traffic conviction(s)? (misdemeanors or felonies) Lịch sử của (các) tiền án không tham gia giao thông? (tội nhẹ hoặc trọng tội)

Date/Ngày	Name, Address & Type of Health Professional Consulted/ Tên, Địa chỉ và Loại chuyên gia tư vấn y tế	Reason/Lý do

J. CERTIFICATION - ***I hereby represent that the information entered in this application is true and correct)/***
CHỨNG NHẬN - Tôi xin cam đoan rằng thông tin được nhập trong đơn đăng ký này là đúng sự thật và chính xác)

Fine: A person shall not with intent to deceive: (c) make any false representation for the purpose of procuring for himself or any other person the grant, issue, renewal or variation of any such certificate... Phat: Một người không được có ý định lừa dối: (c) đưa ra bất kỳ sự trình bày sai lệch nào nhằm mục đích mua cho mình hoặc bất kỳ người nào khác việc cấp, phát hành, gia hạn hoặc thay đổi bất kỳ chứng chỉ nào như vậy ...	1. DATE/NGÀY	2. APPLICANT SIGNATURE/CHỮ KÝ NGƯỜI LÀM ĐƠN

REPORT OF MEDICAL EXAMINATION
BÁO CÁO GIÁM ĐỊNH Y TẾ

K. GENERAL EXAMINATION/TÌNH TRẠNG GIÁM ĐỊNH/

1. Height (cm)/Chiều cao	2. Weight (kgs)/Cân nặng	3. Waiver of Demonstrated Ability (WODA)?/Nhân nhượng khả năng được chứng minh (a) ☐ YES (b) ☐ NO Defect Noted	4. WODA Serial Number/Số WODA

Normal	**Abnormal**	**CONDITION:**	**Normal**	**Abnormal**	**CONDITION:**
5 ☐	☐	Head, face, neck and scalp? Đầu, mặt, cổ, da đầu?	**17** ☐	☐	Vascular system (Pulse, amplitude & character, arms, legs, other Hệ thống mạch máu
6 ☐	☐	Nose/ Mũi	**18** ☐	☐	Abdomen and viscera (including hernia) Bụng và nội tạng
7 ☐	☐	Sinuses/ Xoang	**19** ☐	☐	Anus (Not including digital examination) Hậu môn
8 ☐	☐	Mouth and throat/ Miệng và cổ họng	**20** ☐	☐	Skin Da

9	☐	☐	Ears (General)/ Tai (Chung)	**21**	☐	☐	G-U system (not including pelvic examination) Hệ thống G-U
10	☐	☐	Ear Drums (perforation)/ Màng nhĩ	**22**	☐	☐	Upper and lower extremities (strength and range of motion) Chân và tay
11	☐	☐	Eyes (General)/ Mắt	**23**	☐	☐	Spine, other musculoskeletal Cột sống, cơ xương khác
12	☐	☐	Ophthalmoscopic/ Soi đáy mắt	**24**	☐	☐	Identifying body marks, scars, tattoos (size and location) Xác định các vết trên cơ thể,l vết sẹo, hình xăm
13	☐	☐	Pupils (Equality and Reaction)/ Con Ngươi	**25**	☐	☐	Lymphatics Bạch huyết
14	☐	☐	Ocular motility (associated parallel movement, Nhu động mắt	**26**	☐	☐	Neurologic (tendon MNDlexes, equilibrium, cranial nerves, coordination, etc.) Thần kinh
15	☐	☐	Lungs and Chest (not including breast exam) Phổi và ngực	**27**	☐	☐	Psychiatric (appearance, behavior, mood, communication & memory) Tâm thần
16	☐	☐	Heart (precordial activity, rhythm, sounds & murmurs) Tim	**28**	☐	☐	General Systemic Hệ thống chung

NOTES: Describe every abnormality in detail. Enter applicable item number before each comment. Use additional sheets if necessary and attach to this form.
Lưu ý: Mô tả chi tiết mọi bất thường. Nhập số mục áp dụng trước mỗi nhận xét. Sử dụng các trang bổ sung nếu cần và đính kèm vào biểu mẫu này.\

L. HEARING/Nghe:

1. Conversational Voice Test (at 5 feet)/ Kiểm tra giọng nói hội thoại (ở khoảng 5feet)	2. Record AudIometric Speech Discrimination score below/ Ghi lại từ thính lực kế Điểm khác biệt về lời thoại	3. Right Ear/Tai phải						4. Left Ear/Tai trái				
(a) ☐Pass (b) ☐ Fail		Audiometer Thính lực kế	500	1000	2000	3000	4000	500	1000	2000	3000	
		Threshold in decibels Ngưỡng nghe	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)

M. VISION/THỊ LỰC:

1. Distant Vision/Thị lực xa		2. Near Vision/Thị lực gần		3. Intermediate Vision (32 inches)/Thị lực trung bình (32 inch)		4. Color Vision/Phần biệt màu
a. Right= 20/	Corrected to 20/	a. Right= 20/	Corrected to 20/	a. Right = 20/	Corrected to 20/	4. Color Vision (a) Pass (b)Fail
b. Left= 20/	Corrected to 20/	b. Left= 20/	Corrected to 20/	b. Left = 20/	Corrected to 20/	
c. Both= 20/	Corrected to 20/	c. Both= 20/	Corrected to 20/	c. Both = 20/	Corrected to 20/	

5. Field of Vision ☐ Normal ☐ Abnormal	6, Heterophoria 20' (in prism diopters)	Esophoria	Exsophoria	Right Hyperphoria	Left Hyperphoria

N. CARDIOVASCULAR/TIM MẠCH:

1. Blood Pressure *(30"Hg)* (a) Systolic☐ (b) Diastolic☐ 2. Pulse (Resting)☐ 3. ECG (Date)☐
Huyết áp Tâm thu Tâm trương Nhịp tim

O. URINALYSIS/XÉT NGHIỆM NƯỚC TIỂU:
1. ☐ Normal 2. ☐ Abnormal 3. Albumin (SPECIFY) ☐ 4. Sugar (SPECIFY)☐
1. Bình thường 2. Bất thường 3. Đạm 4. Đường

P. OTHER MEDICAL TESTS GIVEN/CÁC XÉT NGHIỆM Y TẾ KHÁC ĐÃ THỰC HIỆN

Q. COMMENTS ON HISTORY AND FINDINGS: *AME shall comment on all "YES" answers in the Medical History section and for abnormal findings of the examination. (Attach all consultation reports, ECGs, Xrays, etc. to this report before mailing).*
NHẬN XÉT VỀ LỊCH SỬ VÀ KẾT QUẢ: AME nhận xét về tất cả các câu trả lời "Có" trong phần Lịch sử y khoa và những phát hiện bất thường trong quá trình giám định (đính kèm tất cả các báo cáo, ECG, Xrays…và báo cáo trước khi gửi)

1. Significant Medical History? (a) ☐ YES (b) ☐ NO 2. Abnormal Physical Findings? (a) ☐ YES (b) ☐ NO
Lịch sử y khoa quan trọng CÓ KHÔNG. 2. Các phát hiện bất thường CÓ KHÔNG

FOR CAAV USE/
PHẦN DÀNH CHO CỤC HKVN

R. MEDICAL EXAMINER'S ANALYSIS & DECISION/PHÂN TÍCH VÀ QUYẾT ĐỊNH CỦA GIÁM ĐỊNH VIÊN Y KHOA			
1. ISSUANCE RECOMMENDED KHUYẾN NGHỊ CẤP Disqualifying Defects: Khiếm khuyết:	2. DEFER FOR FURTHER EVALUATION 2. TRÌ HOÃN ĐÁNH GIÁ	3. ISSUANCE NOT RECOMMENDED 3. KHUYẾN NGHỊ KHÔNG CẤP	4. DENIAL LETTER ISSUED 4. TỪ CHỐI
S. MEDICAL DECLARATION: ***I hereby certify that I have personally reviewed the medical history and personally examined the applicant named on this medical examination report. This report with any attachments embodies my findings completely and correctly*:** KHAI BÁO Y TẾ: Tôi cam đoan rằng các thông tin nêu ra là sự thật.			
1. Date of Examination Ngày giám định _____ DD / MM / YYYY	2. AME SERIAL NUMBER/SỐ CHỨNG CHỈ AME	3. AME PRINTED NAME/TÊN AME	
	4. AME TELEPHONE #/ĐIỆN THOẠI AME	5. AME SIGNATURE/CHỮ KÝ AME	

”

PHỤ LỤC VII

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 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung điểm 4, 5 khoản a Điều 10.035 quy định Mục 5 Phụ lục IX ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"4. Bản sao có chứng thực Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (AOC) theo mẫu quy định tại điểm b Phụ lục 1 Điều 12.017.

5. Các hướng dẫn về vị trí ít rủi ro nhất trong trường hợp phát hiện bom đối với máy bay."

2. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 10.070 quy định tại Phần 10 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"b. Người lái tàu bay phải mang theo nhật ký người lái khi mang thực hiện nhiệm vụ bay."

3. Sửa đổi, bổ sung điểm 3 khoản a Điều 10.077 quy định tại Phần 10 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

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

4. Sửa đổi, bổ sung Điều 10.097 quy định tại Phần 10 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

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

a. Người lái tàu bay tư nhân chỉ được phép khai thác tàu bay khi có Giấy phép người lái tàu bay tư nhân còn hiệu lực, đã được huấn luyện, duy trì năng lực, kinh nghiệm đối với chủng loại, hạng và loại tàu bay sẽ khai thác, theo quy định tại Điều này.

b. Người lái tàu bay tư nhân không được phép khai thác tàu bay để chở khách hoặc tài sản nhằm mục đích lợi nhuận hoặc huấn luyện bay.

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

5. Sửa đổi, bổ sung điểm 2, 3 khoản g Điều 10.105 quy định Mục 22 Phụ lục IX ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"2. Có giấy phép người lái vận tải thương mại với loại tàu bay tương ứng, được huấn luyện theo chương trình huấn luyện được quy định tại Phần 7 và Phần 14 Bộ QCATHK;

3. Được huấn luyện tại cơ sở huấn luyện phù hợp theo quy định của Phần 9 Bộ QCATHK."

6. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 10.115 quy định tại Phần 10 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"b. Thành viên tổ bay khi đi làm nhiệm vụ phải mang theo thẻ thành viên tổ bay do Cục HKVN cấp phù hợp với quy định tại Phụ ước 9 của Công ước Chi-ca-go trong khi làm nhiệm vụ và đáp ứng các yêu cầu của các quốc gia nơi khai thác tàu bay."

7. Sửa đổi, bổ sung điểm 1 khoản a và bổ sung khoản d Điều 10.120 quy định tại Phần 10 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi, bổ sung điểm 1 khoản a Điều 10.120 như sau:

"1. Có nồng độ cồn trong máu vượt quá mức 0,02% (0.2gr trong 1 lít máu) hoặc 90 microgram trong 1 lít khí thở tại thời điểm bắt đầu của thời gian làm nhiệm vụ."

b. Bổ sung khoản d Điều 10.120 như sau:

"d. Người khai thác tàu bay phải xây dựng quy trình, chương trình kiểm tra, kiểm soát vi phạm sử dụng chất có cồn và chất kích thích của nhân viên hàng không nhằm kiểm soát, phát hiện, xử lý kịp thời các đối tượng nhân viên hàng không sử dụng chất có cồn, chất kích thích vi phạm quy định trong quá trình thực hiện nhiệm vụ."

PHỤ LỤC VIII

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 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Bãi bỏ định nghĩa số 10, 11, 12 của Điều 12.003 quy định tại Phần 12 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT.

2. Sửa đổi tiêu đề khoản d Điều 12.075 quy định tại Mục 5 Phụ lục IX ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT như sau:

"d. Người có AOC khai thác loại tàu bay từ 04 tàu bay trở lên có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 20.000 kg hoặc từ 04 trực thăng trở lên có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 7.000 kg phải thiết lập và duy trì chương trình phân tích dữ liệu bay như là một phần của hệ thống quản lý an toàn với các yêu cầu sau:"

3. Sửa đổi điểm 4 khoản e Điều 12.247 quy định tại Phần 12 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

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

4. Bổ sung điểm b Phụ lục 1 Điều 12.017 quy định tại Mục 50 Phụ lục X ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"b. Mẫu Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (AOC)

GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY ***AIR OPERATOR CERTIFICATE***
Quốc gia người khai thác/*State of Operator*: **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM/** ***SOCIALIST REPULIC OF VIET NAM***
Cơ quan cấp/*Issuing Authority*: **CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM/*CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIETNAM***

<table>
<tr><td>Số AOC/AOC number:

Ngày hết hạn/Expiry date:</td><td>Tên người khai thác/Operater Name:

Tên giao dịch thương mại/Trading Name:

Địa chỉ người khai thác/Operator’s address:

Số điện thoại/Tel:
Địa chỉ thư điện tử/Email:</td><td>Các địa chỉ liên lạc của người khai thác/Operational points of contact:
Thông tin chi tiết để liên hệ với các cá nhân chịu trách nhiệm về khai thác tàu bay được liệt kê tại...
Contact details of operation management are listed in...</td></tr>
<tr><td colspan="3">Giấy chứng nhận này xác nhận..... được thực hiện khai thác vận tải thương mại theo các điều kiện nêu trong năng định khai thác kèm theo, phù hợp với các quy định trong Phần 12 của Bộ quy chế an toàn hàng không và tài liệu hướng dẫn khai thác bay/This certificate certifies that... is authorized to perform commercial air transport operations, as defined in the attached Operation Specifications, in accordance with the Operation Manual and the provisions of Part 12 of Vietnam Aviation Regulations (VARs).</td></tr>
<tr><td colspan="2">Ngày cấp lần đầu/Date of first issue:....
Ngày gia hạn/Date of extension:....</td><td>CỤC TRƯỞNG
Director General</td></tr>
</table>

PHỤ LỤC IX

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 13 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

(Ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi, bổ sung điều 13.001 quy định tại Phần 13 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

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

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

2. Sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản d Điều 13.010 quy định tại Mục 6 Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT như sau:

"2. Thêm 01 tiếp viên hàng không cho mỗi nhóm 50 hành khách hoặc 50 ghế khách."

3. Sửa đổi, bổ sung điểm 3 khoản e Điều 13.010 quy định tại Mục 4 Phụ lục XI ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"3. Khi một nửa số lượng yêu cầu là số thập phân thì làm tròn lên số nguyên đứng ngay sau đó."

4. Bổ sung Điều 13.014 quy định tại Phần 13 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**13.014 YÊU CẦU VÀ TRÁCH NHIỆM CỦA TIẾP VIÊN TRƯỞNG**

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

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

5. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 13.007 quy định tại Phần 13 ban hành kèm theo của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 13.007 HƯỚNG DẪN HÀNH KHÁCH**

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

b. Trước khi cất cánh:

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

i. Quy định về hút thuốc lá;

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

iii. Chân và tay ghế được xếp gọn;

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

v. Xếp đặt hành lý xách tay;

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

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

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

i. Sử dụng dây an toàn và đai an toàn bảo gồm cả việc cài và mở khóa;

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

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

iv. Vị trí của các cửa thoát hiểm;

v. Chỉ dẫn lối thoát hiểm;

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

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

1. Quy định về hút thuốc lá;

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

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

1. Quy định về hút thuốc lá;

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

3. Chân và tay ghế được xếp gọn;

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

5. Xếp đặt hành lý xách tay;

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

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

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

1. Quy định về hút thuốc lá;

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

3. Sử dụng dây an toàn hoặc đai an toàn;

4. Quy định về hành lý xách tay.

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

6. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 13.011 quy định tại Mục 12 Phụ lục XI ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"**PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 13.011 TIÊU CHUẨN ĐẢM BẢO NĂNG LỰC TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG**

a. Tiếp viên hàng không phải đảm bảo:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Sửa đổi, bổ sung tiết ix điểm 1 khoản a Phụ lục 1 Điều 13.035 quy định tại Mục 12 Phụ lục 13 ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT như sau:

"ix. Để giúp đỡ những người khác thoát ra bằng cầu trượt."

PHỤ LỤC X

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

(Ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi điểm 1, 2 khoản a Điều 14.003 quy định tại Phần 14 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

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

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

2. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 14.033 quy định tại Mục 6 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"a. Trong trường hợp lái phụ có số giờ bay trên loại tàu bay lớn hơn 5700 kg và hơn 19 ghế hành khách nhỏ hơn 50 giờ bay và PIC không phải là giáo viên kiểm tra bay thì giai đoạn cất, hạ cánh và tại các giai đoạn trọng yếu khác của chuyến bay phải được thực hiện bởi PIC."

3. Bổ sung Điều 14.037 quy định tại Phần 14 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"14.037 CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN VÀ KIỂM TRA DỰA TRÊN BẰNG CHỨNG VÀ NĂNG LỰC

a. Người khai thác tàu bay phải thiết lập và triển khai các chương trình huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với người lái tàu bay, tiếp viên hàng không, nhân viên điều độ khai thác bay, giáo viên huấn luyện và giáo viên kiểm tra.

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

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

4. Sửa đổi, bổ sung Điều 14.055 quy định tại Mục 14 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"**14.055 HUẤN LUYỆN MẶT ĐẤT VỀ NÂNG HẠNG, CHUYỂN LOẠI ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY**

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

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

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

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

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

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

5. Bổ sung Điều 14.057 quy định tại Phần 14 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**14.057 HUẤN LUYỆN NÂNG HẠNG TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG**

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

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

6. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 14.060 quy định tại Phần 14 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

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

7. Sửa đổi, bổ sung Điều 14.062 quy định tại Mục 7 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

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

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

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

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

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

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

8. Sửa đổi tên chương F quy định tại Phần 14 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"CHƯƠNG F: BAY KHAI THÁC DƯỚI SỰ GIÁM SÁT"

9. Sửa đổi, bổ sung Điều 14.090 quy định tại Mục 22 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"**14.090 BAY KHAI THÁC CÓ GIÁM SÁT ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY**

a. Người lái tàu bay chưa có kinh nghiệm khai thác (IOE), người lái tàu bay được huấn luyện để đảm nhiệm vai trò lái chính hoặc lái phụ (LIFUS) phải hoàn thành các chuyến bay vận tải thương mại dưới sự giám sát của giáo viên bay trước khi chính thức thực hiện các chuyến bay thương mại không có sự giám sát.

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

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

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

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

i. Kinh nghiệm trước đây của thành viên tổ bay;

ii. Độ phức tạp của tàu bay;

iii. Loại hình và lĩnh vực hoạt động.

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

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

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

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

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

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

đ. Trong trường hợp lái chính đang chuyển loại, Giáo viên kiểm tra đảm nhận vị trí PIC trên chuyến bay có thể ngồi ở ghế quan sát nếu lái chính đang chuyển loại đã thực hiện được tối thiểu 02 lần cất cánh và hạ cánh trên loại tàu bay đó và đã chứng minh với Giáo viên kiểm tra khả năng thực hiện nhiệm vụ của lái chính trên loại tàu bay đó.

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

10. Sửa đổi, bổ sung tiết iii và bổ sung tiết iv vào điểm 3 khoản a Điều 14.115 quy định tại Mục 27 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi, bổ sung tiết iii điểm 3 khoản a Điều 14.115 quy định tại Mục 27 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

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

b. Bổ sung tiết iv điểm 3 khoản a Điều 14.115 quy định tại Mục 27 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

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

11. Bổ sung Điều 14.127 quy định tại Phần 14 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**14.127 NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN HÀNH HƠN MỘT LOẠI TÀU BAY**

a. Các thành viên tổ bay vận hành nhiều hơn một loại hoặc một kiểu tàu bay phải tuân thủ các yêu cầu quy định trong Chương này đối với từng loại và từng kiểu tàu bay, trừ khi đã đáp ứng một phần hoặc toàn bộ các yêu cầu của loại tàu bay này cho loại tàu bay khác về đào tạo, kiểm tra và kinh nghiệm gần đây (các nội dung này được xác định trong các dữ liệu về tính phù hợp khai thác (OSD) hoặc tài liệu tương đương được nhà sản xuất tàu bay công bố).

b. Người khai thác có thể định rõ các nhóm của các loại trực thăng một động cơ. Bài kiểm tra kỹ năng của người khai thác trên một loại có giá trị đối với các loại khác trong nhóm nếu cả 02 điều kiện sau được đáp ứng:

1. Nhóm bao gồm chỉ các tàu bay trực thăng tuốc-bin một động cơ khai thác trong điều kiện bay bằng mắt (VFR) hoặc chỉ các tàu bay trực thăng piston một động cơ được khai thác trong điều kiện bay bằng mắt (VFR);

2. Đối với việc khai thác hàng không thương mại, ít nhất 02 bài kiểm tra thành thạo trên một loại trực thăng phải được hoàn thành trong vòng chu kỳ 03 năm liên tục tính từ ngày làm bài kiểm tra kỹ năng lần đầu trước khi thực hiện vận hành hơn một loại tàu bay.

c. Đối với các hoạt động chuyên biệt, các yếu tố của huấn luyện tàu bay, thiết bị huấn luyện (FSTD) và bài kiểm tra kỹ năng của nhà khai thác bao gồm các khía cạnh liên quan gắn với các nhiệm vụ chuyên biệt nhưng không liên quan đến loại hoặc nhóm của loại có thể được ghi nhận cho các nhóm hoặc loại, dựa trên việc đánh giá rủi ro thực hiện bởi người khai thác.

d. Đối với nhiều hơn một kiểu loại trực thăng được sử dụng cho các hoạt động khai thác tương tự nhau, nếu bài kiểm tra khai thác trên chuyến bay (line check) luân phiên giữa các loại hoặc kiểu loại, mỗi bài kiểm tra trên chuyến bay phải đánh giá lại các bài kiểm tra đã được tiến hành cho các loại và kiểu trực thăng.

đ. Các quy trình khai thác và các giới hạn trong khai thác phải được nêu rõ trong Tài liệu hướng dẫn khai thác (OM) cho bất kỳ hoạt động khai thác nhiều hơn một loại hoặc kiểu loại."

12. Sửa đổi, bổ sung Điều 14.130 quy định tại Mục 31 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"a. Người khai thác tàu bay được phép sử dụng giáo viên huấn luyện và người được phép thực hiện nhiệm vụ của giáo viên huấn luyện cho người khai thác tàu bay khi người này đã hoàn thành chương trình huấn luyện giáo viên ban đầu và định kỳ đối với các năng định huấn luyện quy định tại tài liệu hướng dẫn khai thác.

b. Xem Phụ lục 1 Điều 14.130 Các yêu cầu về chương trình huấn luyện giáo viên."

13. Sửa đổi khoản Điều 14.133 quy định tại Mục 31 Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"a. Tiêu chuẩn Giáo viên huấn luyện bay - tàu bay:

1. Có giấy phép và năng định được thực hiện chức năng lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

2. Có giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp để thực hiện nhiệm vụ của tổ bay theo quy định. Trong trường hợp không thực hiện nhiệm vụ của tổ bay thì không yêu cầu có giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp;

3. Hoàn thành các nội dung huấn luyện định kỳ, bài kiểm tra kỹ năng và duy trì kinh nghiệm hiện tại phù hợp yêu cầu đối với chức năng lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

4. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu và huấn luyện định kỳ đối với giáo viên huấn luyện bay theo quy định tại Điều 14.130 của Phần này;

5. Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng huấn luyện do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 24 tháng kể từ ngày được công bố là giáo viên huấn luyện bay - tàu bay bởi người khai thác tàu bay theo tài liệu hướng dẫn khai thác. Bài kiểm tra có thể thực hiện trên tàu bay, buồng lái mô phỏng hoặc kết hợp.

b. Tiêu chuẩn Giáo viên huấn luyện bay - FSTD:

1. Có giấy phép và năng định được thực hiện chức năng lái chính;

2. Hoàn thành các nội dung huấn luyện định kỳ, bài kiểm tra kỹ năng và duy trì kinh nghiệm hiện tại phù hợp yêu cầu đối với chức năng lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

3. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu và huấn luyện định kỳ đối với giáo viên huấn luyện bay trên buồng lái mô phỏng theo quy định tại Điều 14.130 của Phần này;

4. Trong khoảng thời gian 12 tháng trước đó, hoàn thành ít nhất 5 chuyến bay với chức năng thành viên tổ bay trên loại tàu bay có liên quan theo quy định hoặc quan sát trên buồng lái việc thực hiện 02 chuyến bay trên loại tàu bay mà giáo viên được công bố làm giáo viên huấn luyện;

5. Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng huấn luyện do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 24 tháng kể từ ngày được công bố là giáo viên huấn luyện - FSTD bởi người khai thác tàu bay theo tài liệu hướng dẫn khai thác. Bài kiểm tra có thể thực hiện trên tàu bay, buồng lái mô phỏng hoặc kết hợp.

c. Tiêu chuẩn Giáo viên huấn luyện tiếp viên hàng không:

1. Có đủ năng lực thực hiện nhiệm vụ của tiếp viên hàng không;

2. Hoàn thành các nội dung huấn luyện định kỳ, bài kiểm tra kỹ năng và duy trì kinh nghiệm hiện tại phù hợp yêu cầu đối với tiếp viên hàng không;

3. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu và huấn luyện định kỳ đối với giáo viên huấn luyện tiếp viên hàng không theo quy định tại Điều 14.130 của Phần này;

4. Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng huấn luyện do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 24 tháng kể từ ngày được công bố là giáo viên huấn

luyện tiếp viên hàng không bởi người khai thác tàu bay theo tài liệu hướng dẫn khai thác;

5. Xem Phụ lục 1 Điều 14.133: Các yêu cầu về đánh giá định kỳ đối với giáo viên huấn luyện tiếp viên hàng không.

d. Tiêu chuẩn Giáo viên huấn luyện nhân viên điều độ khai thác bay:

1. Có giấy phép và năng định thực hiện chức năng nhân viên điều phái bay;

2. Hoàn thành các nội dung huấn luyện định kỳ, bài kiểm tra kỹ năng và duy trì kinh nghiệm hiện tại phù hợp yêu cầu đối với nhân viên điều độ khai thác bay;

3. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu và định kỳ đối với giáo viên huấn luyện nhân viên điều độ khai thác bay theo quy định tại Điều 14.130 của Phần này;

4. Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng huấn luyện do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 36 tháng kể từ ngày được công bố là giáo viên huấn luyện nhân viên điều độ khai thác bay bởi người khai thác tàu bay theo tài liệu hướng dẫn khai thác."

14. Bổ sung ghi chú vào khoản a Điều 14.137 quy định tại Phần 14 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

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

15. Sửa đổi, bổ sung Điều 14.140 quy định tại Phần 14 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**14.140 TIÊU CHUẨN CỦA GIÁO VIÊN KIỂM TRA**

a. Tiêu chuẩn Giáo viên kiểm tra bay - tàu bay:

1. Có giấy phép và năng định được thực hiện chức năng lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

2. Có giấy chứng nhận sức khỏe đối với người lái tàu bay với các mức theo quy định tại Phần 8 Bộ QCATHK để thực hiện nhiệm vụ của tổ bay theo quy định. Trong trường hợp không thực hiện nhiệm vụ của tổ bay thì không yêu cầu có giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp;

3. Hoàn thành các nội dung huấn luyện định kỳ, bài kiểm tra kỹ năng và duy trì kinh nghiệm hiện tại phù hợp yêu cầu đối với chức năng lái chính, cơ giới trên không hoặc dẫn đường;

4. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu và định kỳ đối với giáo viên kiểm tra bay theo quy định tại Điều 14.137 của Phần này;

5. Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng kiểm tra do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 24 tháng liên tục kể từ ngày được công bố là giáo viên kiểm tra. Bài kiểm tra có thể thực hiện trên tàu bay hoặc buồng lái mô phỏng hoặc kết hợp cả hai.

b. Tiêu chuẩn Giáo viên kiểm tra trên buồng lái mô phòng (FSTD):

1. Có giấy phép và năng định được thực hiện chức năng lái chính;

2. Hoàn thành các nội dung huấn luyện định kỳ và bài kiểm tra kỹ năng phù hợp yêu cầu đối với chức năng lái chính;

3. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu và định kỳ đối với giáo viên kiểm tra bay trên buồng lái mô phỏng theo quy định tại Điều 14.137 của Phần này;

4. Trong khoảng thời gian 12 tháng trước khi thực hiện nhiệm vụ của giáo viên kiểm tra trên buồng lái mô phỏng, hoàn thành ít nhất 5 chuyến bay với chức năng thành viên tổ bay trên loại tàu bay có liên quan theo quy định hoặc quan sát trên buồng lái việc thực hiện 02 chuyến bay trên loại tàu bay mà giáo viên được công bố làm giáo viên kiểm tra;

5. Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng kiểm tra do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 24 tháng liên tục kể từ ngày được công bố là giáo viên kiểm tra. Bài kiểm tra có thể thực hiện trên tàu bay, buồng lái mô phỏng hoặc kết hợp nếu thích hợp.

c. Giáo viên kiểm tra tiếp viên hàng không: tổ chức, cá nhân được phép sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên kiểm tra đối với chương trình huấn luyện tiếp viên hàng không trên loại tàu bay và ở vị trí liên quan, khi người đó:

1. Có đủ năng lực thực hiện nhiệm vụ của tiếp viên hàng không và giáo viên huấn luyện an toàn khoang khách;

2. Hoàn thành các nội dung huấn luyện định kỳ, bài kiểm tra kỹ năng và duy trì kinh nghiệm hiện tại phù hợp yêu cầu đối với tiếp viên hàng không;

3. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu và huấn luyện định kỳ đối với giáo viên kiểm tra tiếp viên hàng không theo quy định tại Điều 14.137 của Phần này;

4. Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng kiểm tra do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 24 tháng liên tục kể từ ngày được công bố là giáo viên kiểm tra.

d. Giáo viên kiểm tra nhân viên điều độ khai thác bay: tổ chức, cá nhân được phép sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên kiểm tra đối với chương trình huấn luyện nhân viên điều độ khai thác bay trên loại tàu bay và ở vị trí liên quan, khi người đó:

1. Có giấy phép và năng định thực hiện chức năng nhân viên điều độ khai thác bay;

2. Hoàn thành các nội dung huấn luyện định kỳ, bài kiểm tra kỹ năng và duy trì kinh nghiệm hiện tại phù hợp yêu cầu đối với nhân viên điều độ khai thác bay;

3. Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu và định kỳ đối với giáo viên huấn luyện nhân viên điều độ khai thác bay theo quy định tại Điều 14.137 của Phần này;

4. Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng kiểm tra do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 36 tháng liên tục kể từ ngày được công bố là giáo viên kiểm tra."

16. Bổ sung Phụ lục 1 của Điều 14.037 quy định tại Phần 14 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

"**PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.037: CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN VÀ KIỂM TRA DỰA TRÊN BẰNG CHỨNG VÀ NĂNG LỰC**

a. Các yêu cầu chính về huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với người lái tàu bay với thời lượng lý thuyết tối thiểu như sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Áp dụng quy trình và tuân thủ các quy chế an toàn hàng không	6
2	Kỹ năng trao đổi thông tin	2

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
3	Quản lý đường bay thông qua hệ thống tự động bay	3
4	Quản lý đường bay thông qua khả năng bay thủ công	1
5	Khả năng lãnh đạo và làm việc nhóm	2
6	Giải quyết vấn đề và ra quyết định	2
7	Nhận thức và kiểm soát tình huống	3
8	Quản lý cường độ công việc	2
9	Áp dụng kiến thức.	3

b. Các yêu cầu chính về huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với tiếp viên hàng không với thời lượng lý thuyết tối thiểu như sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Áp dụng chính sách và quy trình	6
2	Kỹ năng trao đổi thông tin	3
3	Khả năng lãnh đạo và làm việc nhóm	3
4	Kiểm soát hành khách	3
5	Giải quyết vấn đề và ra quyết định	3
6	Nhận thức và kiểm soát tình huống	3
7	Quản lý cường độ công việc.	3

c. Các yêu cầu chính về huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với nhân viên điều độ khai thác bay với thời lượng lý thuyết tối thiểu như sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Áp dụng chính sách và quy trình	6
2	Kỹ năng trao đổi thông tin	3
3	Khả năng lãnh đạo và làm việc nhóm	3

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
4	Nhận thức và kiểm soát tình huống	3
5	Giải quyết vấn đề và ra quyết định	3
6	Quản lý cường độ công việc	3
7	Kỹ năng tư vấn về kỹ thuật	3

d. Các yêu cầu chính về huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với giáo viên huấn luyện bay với thời lượng lý thuyết tối thiểu theo quy định tại khoản a của Điều này và bổ sung các nội dung sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Quản lý môi trường huấn luyện	2
2	Kỹ năng giảng dạy	2
3	Kỹ năng tương tác với học viên	2
4	Kỹ năng đánh giá và kiểm tra	2

đ. Các yêu cầu về huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với giáo viên kiểm tra bay với thời lượng lý thuyết tối thiểu theo quy định tại khoản a của Điều này và bổ sung các nội dung sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Chuẩn bị bài kiểm tra	1
2	Chuẩn bị cho học viên đối với bài kiểm tra	1
3	Thực hiện bài kiểm tra	1
4	Kỹ năng đánh giá học viên	2
5	Thực hiện hội ý với học viên sau bài kiểm tra	1
6	Thực hiện hội ý với Trung tâm huấn luyện sau bài kiểm tra	1
7	Hoàn thành các yêu cầu về quản lý hành chính	1

e. Các yêu cầu chính về huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với giáo viên huấn luyện tiếp viên hàng không với thời lượng lý thuyết tối thiểu theo quy định tại khoản b của Điều này và bổ sung các nội dung sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Quản lý môi trường huấn luyện	1
2	Kỹ năng hướng dẫn, gợi mở	1
3	Kỹ năng giảng dạy	1
4	Kỹ năng giao tiếp với học viên	1
5	Khả năng đánh giá, kiểm tra	1
6	Khả năng tự đánh giá	1
7	Kỹ năng hợp tác với học viên	1
9	Đạo đức và trung thực	1

g. Các yêu cầu chính về huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với giáo viên huấn luyện và giáo viên kiểm tra nhân viên điều độ khai thác bay với thời lượng lý thuyết tối thiểu theo quy định tại khoản c của Điều này và bổ sung các nội dung sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Quản lý môi trường huấn luyện	1
2	Quản lý học viên	1
3	Kỹ năng giảng dạy	2
4	Khả năng đánh giá, kiểm tra	2
5	Cải tiến liên tục kỹ năng	1
6	Tài liệu huấn luyện và thực hiện báo cáo	1

h. Các yêu cầu chính về huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với giáo viên kiểm tra tiếp viên hàng không với thời lượng lý thuyết tối thiểu theo quy định tại khoản b của Điều này và bổ sung các nội dung sau:

Stt	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
1	Áp dụng phương pháp đánh giá	2
2	Quản lý quá trình thực hiện của học viên	2
3	Khả năng thực hiện các nội dung đánh giá	2
4	Tài liệu huấn luyện và thực hiện báo cáo	2

”

17. Bổ sung phụ lục 1 Điều 14.062 quy định tại Phần 14 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

“**PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.062 HUẤN LUYỆN BAY CHUYỂN LOẠI HOẶC NÂNG HẠNG TRÊN TÀU BAY**

Đối với các hoạt động khai thác tàu bay và trực thăng, khóa học người chỉ huy tàu bay phải bao gồm tối thiểu các yếu tố sau:

a. Bài huấn luyện trong thiết bị huấn luyện mô phỏng chuyến bay (FSTD) hoặc trên tàu bay hoặc kết hợp cả hai, trong đó bao gồm chuyến bay khai thác thực tế có giám sát (LOFT) hoặc huấn luyện bay;

b. Bài kiểm tra kỹ năng của người khai thác, vận hành với tư cách là người chỉ huy tàu bay;

c. Bài huấn luyện trách nhiệm của người chỉ huy tàu bay;

d. Bài khai thác thực tế với tư cách là người chỉ huy tàu bay có sự giám sát, tối thiểu là:

1. 60 chặng bay, đối với tàu bay;

2. 60 giờ bay, bao gồm ít nhất 60 chặng bay, đối với trực thăng.

đ. Hoàn thành bài kiểm tra khai thác thực tế với tư cách là người chỉ huy tàu bay và thể hiện được kiến thức đầy đủ về tuyến đường hoặc khu vực sẽ được khai thác và về các sân bay, bao gồm các sân bay dự bị, các cơ sở hạ tầng và các quy trình sẽ được sử dụng.”

18. Bổ sung phụ lục 1 Điều 14.100 quy định tại Phần 14 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau:

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

Trong trường hợp khai thác thương mại, yêu cầu về đường bay hoặc khu vực bay và trang thiết bị của sân bay và quy trình sử dụng phải bao gồm các nội dung sau:

a. Kiến thức về đường bay và khu vực khai thác:

1. Huấn luyện kiến thức về đường bay và khu vực khai thác bao gồm:

i. Địa hình và độ cao an toàn tối thiểu;

ii. Các đặc điểm khí tượng theo mùa;

iii. Các quy trình, thủ tục liên quan đến khí tượng, thông thoại và trang thiết bị kiểm soát không lưu;

iv. Quy trình tìm kiếm và cứu nạn khẩn nguy nếu có;

v. Trang thiết bị dẫn đường liên quan đến khu vực khai thác và đường bay mà tàu bay sẽ khai thác.

2. Tùy thuộc vào mức độ phức tạp của đường bay hoặc khu vực khai thác, do người khai thác đánh giá, những phương pháp huấn luyện làm quen sau đây có thể được sử dụng:

i. Huấn luyện dưới hình thức tự nghiên cứu tài liệu đường bay đối với đường bay và khu vực khai thác có tính chất ít phức tạp;

ii. Đối với đường bay hoặc khu vực khai thác phức tạp, áp dụng hình thức huấn luyện làm quen trên chuyến bay với vai trò lái chính, người chỉ huy tàu bay hoặc lái phụ dưới sự giám sát, quan sát viên hoặc huấn luyện làm quen trên thiết bị huấn luyện mô phỏng chuyến bay (FSTD) trên cơ sở sử dụng dữ liệu của đường bay liên quan.

b. Kiến thức về sân bay

1. Đào tạo về sân bay phải bao gồm kiến thức về các vật cản, bố trí vật lý, hệ thống đèn, thiết bị hỗ trợ tiếp cận và các quy trình đến, khởi hành, bay vòng và phương thức tiếp cận bằng thiết bị, các tiêu chuẩn khai thác tối thiểu phù hợp.

2. Các tài liệu hướng dẫn khai thác phải mô tả phương pháp phân loại sân bay và trong trường hợp khai thác hàng không thương mại thì phải cung cấp danh sách các sân bay được phân loại là B hoặc C.

3. Tất cả các sân bay khai thác phải được phân loại theo một trong ba loại sau:

i. Loại A - sân bay đáp ứng tất cả các yêu cầu sau:

A. Một phương thức tiếp cận bằng thiết bị đã được phê duyệt;

B. Ít nhất một đường cất hạ cánh không có quy trình hạn chế đối với cất cánh và hạ cánh;

C. Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của phương thích quay vòng (circling) không lớn hơn 1000 ft trên độ cao sân bay;

D. Năng lực khai thác vào ban đêm.

ii. Loại B - sân bay không đáp ứng các yêu cầu của loại A hoặc cần phải xem xét thêm như:

A. Các hỗ trợ tiếp cận không theo tiêu chuẩn hoặc các vòng tiếp cận;

B. Điều kiện thời tiết địa phương bất thường;

C. Các đặc điểm bất thường hoặc các hạn chế về tính năng;

D. Bất kỳ cân nhắc liên quan khác, bao gồm các vật cản, bố trí vật lý, hệ thống đèn.

iii. Loại C - sân bay cần phải xem xét thêm đối với sân bay loại B;

iv. Các công trình lắp đặt ngoài khơi có thể được phân loại là sân bay loại B hoặc C, có tính đến các hạn chế được xác định theo AMC1 SPA.HOFO.115 "Sử dụng các vị trí ngoài khơi".

c. Trước khi vận hành:

1. Sân bay loại B, lái chính, người chỉ huy tàu bay phải được thông báo tóm tắt, hoặc tự thảo luận bằng các hướng dẫn được lập sẵn, về sân bay loại B liên quan. Việc hoàn thành cuộc họp tóm tắt cần được ghi chép lại. Việc ghi này có thể được thực hiện sau khi hoàn thành hoặc được lái chính, người chỉ huy tàu bay xác nhận trước khi khởi hành đến sân bay loại B là điểm đến hoặc là sân bay dự bị.

2. Sân bay loại C, lái chính, người chỉ huy tàu bay phải được thông báo tóm tắt và tham gia chuyến bay đến sân bay với tư cách là người quan sát hoặc dưới sự hướng dẫn trong buồng lái mô phỏng phù hợp. Việc hoàn thành cuộc họp tóm tắt, việc tham gia chuyến bay hoặc sự hướng dẫn phải được ghi lại.”

(Xem tiếp Công báo số 801 + 802)

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

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