VĂN BẢN PHÁP LUẬT KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT - BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Văn bản hợp nhất số 54/VBHN-BGTVT ngày 03 tháng 11 năm 2023 hợp nhất Thông tư ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

(Tiếp theo Công báo số 1151 + 1152)

BỘ QUY CHẾ AN TOÀN HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG LĨNH VỰC TÀU BAY VÀ KHAI THÁC TÀU BAY

(Ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

Phần 7

GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.120: [131]NỘI DUNG HUẤN LUYỆN PHỐI HỢP TỔ LÁI NHIỀU THÀNH VIÊN[132]

(a) Mục tiêu của khóa huấn luyện là để người lái thành thạo trong công tác phối hợp tổ lái nhiều thành viên (MCC) để khai thác an toàn trên các máy bay nhiều động cơ nhiều người lái theo quy tắc bay bằng thiết bị và đảm bảo rằng:

(1) Lái chính thực hiện các chức năng quản lý và đưa ra quyết định cho dù anh ta là phi công bay hay là phi công không bay.

(2) Các nhiệm vụ của phi công bay và phi công không bay được quy định rõ ràng và phân công theo cách phi công bay có thể hướng sự chú ý của anh ta vào việc vận hành và kiểm soát tàu bay.

(3) Có sự phối hợp hiệu quả một cách có trật tự phù hợp khi gặp phải các tình huống bình thường, bất thường và khẩn nguy.

(4) Sự giám sát, thông tin và hỗ trợ qua lại lẫn nhau luôn luôn được đảm bảo.

(b) Các giáo viên huấn luyện Phối hợp tổ lái nhiều thành viên phải rất thành thạo với vấn đề nhân tố con người và quản lý nguồn nhân lực tổ bay. Họ phải được cập nhật với sự phát triển mới nhất của việc huấn luyện nhân tố con người và các kỹ năng CRM.

(c) Giáo trình huấn luyện kiến thức lý thuyết được xây dựng theo quy định của Cục HKVN.

(d) [133]

---

[131] Tên phụ lục này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 6 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[132] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[133] Khoản này được bãi bỏ theo quy định tại khoản b Mục 6 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(đ) Khi kết thúc khóa học, người đề nghị có thể được cấp Giấy chứng nhận đã hoàn thành khóa học.

(e) Người có Giấy chứng nhận đã hoàn thành huấn luyện MCC về trực thăng sẽ được miễn trừ quy định hoàn thành chương trình kiến thức lý thuyết quy định tại Hướng dẫn 07-016 (AC 07-016) của Cục HKVN.

(g) [134]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) [135]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) [136]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.

---

[134] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản c Mục 6 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[135] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản c Mục 6 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[136] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản c Mục 6 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(k) [137]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.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 7.120: [138]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.

---

[137] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản c Mục 6 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[138] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại khoản d Mục 6 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(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: [139]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.

---

[139] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại khoản d Mục 6 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 7.120: [140]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;

---

[140] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại khoản d Mục 6 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(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: [141]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.

---

[141] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại khoản d Mục 6 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(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 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.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.123: CÁC YÊU CẦU CHUNG VỀ CHO PHÉP KHAI THÁC CATII HOẶC CATIII

(a) Người đề nghị cho phép khai thác CATII hoặc CATIII phải qua kiểm tra thực hành để:

(1) Cấp hoặc gia hạn cho phép khai thác CATII hoặc CATIII;

(2) Bổ sung tàu bay loại khác vào cho phép khai thác CATII hoặc CATIII.

(b) Để được kiểm tra thực hành cấp phép theo quy định của mục này, người đề nghị phải:

(1) Đáp ứng các yêu cầu đã nêu; và

(2) Nếu người đề nghị cấp không qua được bài kiểm tra thực hành trong vòng 12 tháng trước tháng kiểm tra:

(i) Đáp ứng được các yêu cầu đã nêu; và

(ii) Thực hiện ít nhất 6 lần tiếp cận ILS trong vòng 6 tháng trước tháng kiểm tra trong số đó ít nhất 3 lần phải được thực hiện không sử dụng coupler tiếp cận.

(c) Người đề nghị phải hoàn thành tiếp cận theo quy định:

(1) Dưới điều kiện bay bằng thiết bị thật hoặc mô phỏng;

(2) Tại độ cao quyết định tối thiểu để tiếp cận ILS trên loại tàu bay sử dụng để kiểm tra thực hành trừ khi việc tiếp cận không được thực hiện tại độ cao quyết định cho phép khai thác CATII;

(3) Khai thác CATII chỉ được cho phép tại độ cao quyết định nếu được tiến hành trong buồng lái mô phỏng hoặc thiết bị huấn luyện bay mô phỏng được phê chuẩn; và

(4) Trên tàu bay cùng loại và hạng, áp dụng, như tàu bay hoặc buồng lái mô phỏng được phê chuẩn dùng để thực hiện kiểm tra thực hành:

(i) Đại diện tàu bay cùng loại và hạng áp dụng như tàu bay đề nghị cho phép phê chuẩn; và

(ii) Được cấp phê chuẩn phù hợp với khóa huấn luyện được phê chuẩn do Trung tâm huấn luyện bay tiến hành.

(d) Thời gian bay đạt được đáp ứng các quy định có thể được sử dụng.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 7.123: KIỂM TRA VẤN ĐÁP TRONG KHI THỰC HÀNH CATII HOẶC CATIII

(a) Trong khi kiểm tra thực hành, người đề nghị phải chứng tỏ các yêu cầu về kiến thức tại Bảng 1 -7.123 qua các câu hỏi vấn đáp.

(b) Thanh tra bay và giáo viên kiểm tra bay có thể hỏi vấn đáp bất kỳ lúc nào trong khi kiểm tra thực hành.

BẢNG 1 - 7.123		
CHỨNG TỎ CÁC KIẾN THỨC HÀNG KHÔNG	**CAT II**	**CAT III**
1. Độ dài theo yêu cầu để hạ cánh	**X**	**X**
2. Sử dụng và hạn chế của tầm nhìn trên đường CHC, bao gồm xác định việc kiểm soát RVR và thiết bị đo theo quy định	**X**	**X**
3. Các đặc tính và hạn chế của ILS và hệ thống chiếu sáng đường băng	**X**	**X**
4. Các đặc tính và hạn chế của hệ thống chỉ dẫn bay, cài tiếp cận tự động (bao gồm chia loại trục nếu được trang bị), hệ thống tay ga tự động (nếu trang bị), và thiết bị khác yêu cầu đối với CATII, CATIII	**X**	**X**

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

BẢNG 1 - 7.123		
CHỨNG TỎ CÁC KIẾN THỨC HÀNG KHÔNG	**CAT II**	**CAT III**
5. Hệ thống cảnh báo hỏng thiết bị và trang thiết bị	**X**	**X**
6. Sử dụng các điểm mốc thực tế nếu có hoặc các giới hạn và độ cao mà ở đó thông thường có thể cảm nhận được với số liệu tầm nhìn đường cất hạ cánh (RVR) bị giảm	**X**	**X**
7. Thứ tự các điểm mốc quan sát thực tế trong quá trình tiếp cận trong điều kiện tầm nhìn bằng hoặc cao hơn điều kiện hạ cánh tối thiểu.	**X**	**X**
8. Địa tiêu trong điều kiện thời tiết tối thiểu	**X**	**X**
9. Nhận dạng độ cao quyết định hoặc độ cao được cảnh báo nếu áp dụng, sử dụng đồng hồ đo độ cao vô tuyến	**X**	**X**
10. Các phương thức tiếp cận hụt và các kỹ thuật sử dụng thiết bị hiển thị trạng thái tàu bay theo chế độ tính toán hoặc cố định.	**X**	**X**
11. Các phương thức và kỹ thuật liên quan đến chuyển từ bay thiết bị sang bay bằng mắt trong tiếp cận cuối cùng khi giảm RVR	**X**	**X**
12. Nhận biết và có hành động chính xác đối với những hỏng hóc lớn trước và sau khi đạt độ cao quyết định hoặc độ cao cảnh bảo giới hạn, nếu áp dụng	**X**	**X**
13. Nhận biết các giới hạn của vị trí chấp nhận được đối với tàu bay và đường bay khi tiếp cận, bay bằng, và nếu áp dụng, xả đà		**X**
14. Nhận biết và có phản ứng đối với hỏng hóc hệ thống trên không và dưới mặt đất hoặc tình trạng bất thường, đặc biệt sau khi qua độ cao quyết định hoặc độ cao cảnh báo, nếu áp dụng		**X**
15. Sự hỏng hóc không mong muốn đối với các điều kiện ít hơn RVR tối thiểu trong tiếp cận, bay bằng và xả đà		**X**
16. Thực hiện nhiệm vụ của F/O trong khai thác CATII, CATIII, trừ khi tàu bay đề nghị cấp năng định không yêu cầu F/O	**X**	**X**
17. Các ảnh hưởng của gió cắt theo phương thẳng đứng và nằm ngang	**X**	**X**

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 7.123: KIỂM TRA BAY THỰC HÀNH CAT II VÀ CAT III

(a) Bài kiểm tra bay thực hành phải được tiến hành trên tàu bay cùng loại và hạng áp dụng như tàu bay đề nghị cho phép hoặc trên buồng lái giả định được phê chuẩn:

(1) Đại diện tàu bay cùng loại và hạng áp dụng như tàu bay đề nghị cho phép phê chuẩn; và

(2) Được cấp phê chuẩn phù hợp với khóa huấn luyện được phê chuẩn do ATO tiến hành.

(b) Tất cả các lần tiếp cận được thực hiện trong khi bay phải sử dụng hệ thống hướng dẫn kiểm soát được phê chuẩn, ngoại trừ các quy định như đã nói trong bảng của mục này.

(c) Đối với việc cấp phép cho tàu bay yêu cầu năng định loại, người đề nghị phải qua kiểm tra thực hành với F/O có năng định loại tàu bay cho phép thực hiện

(d) Thanh tra bay và giáo viên kiểm tra bay có thể hỏi vấn đáp bất kỳ lúc nào trong khi kiểm tra thực hành.

(e) Các bài kiểm tra thực hành phải gồm có các thao tác và phương thức theo quy định:

(1) Trong điều kiện bay bằng thiết bị thật hoặc mô phỏng thể hiện các điều kiện thời tiết tối thiểu cho tiếp cận, hạ cánh và xả đà trong suốt bài kiểm tra thực hành;

(2) Tại độ cao tối thiểu đối với loại hoặc tiếp cận ILS của loại tàu bay kiểm tra thực hành.

Ghi chú: Nếu bài kiểm tra thực hành được tiến hành trên tàu bay, giáo viên kiểm tra có thể giới hạn độ cao tối thiểu cao hơn phù hợp với điều kiện kiểm tra.

BẢNG 2 - 7.123 CÁC YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG	**CAT II**	**CAT III**
1. Tiếp cận có cài ILS (chuyển sang hạ cánh)	**X**	**X**
2. Tiếp cận có cài ILS (chuyển sang tiếp cận hụt)	**X**	**X**
3. Tiếp cận ILS bằng tay, sử dụng chỉ huy hướng bay	**X**	
4. Hạ cánh và xả đà tự động bình thường		**X**

BẢNG 2 - 7.123 CÁC YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG	CAT II	CAT III
5. Hạ cánh tự động bình thường với xả đà bằng tay (IIIb) sau khi hỏng mode xả đà tại điểm tiếp cận		X
6. Hạ cánh bình thường bằng tay	X	
7. Tiếp cận hụt	X	X
8. Tiếp cận hụt với một động cơ không hoạt động (nếu tàu bay vẫn có khả năng hoạt động)	X	X

PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 7.123: CÁC YÊU CẦU CHUNG ĐỐI VỚI PHÊ CHUẨN NGƯỜI LÁI KHAI THÁC CATII VÀ CATIII

(a) Cục HKVN phê chuẩn khai thác CATII và CATIII cho người lái như một phần của năng định thiết bị hoặc giấy phép lái máy bay vận tải hàng không. Phê chuẩn CATII và III sẽ bao gồm các hạn chế sau đây:

(1) Đối với khai thác CATII, 1,600 bộ (ft) RVR và 150 bộ (ft) độ cao quyết định; và

(2) Đối với khai thác CATIII, theo quy định trong tài liệu cho phép.

(b) Để xóa bỏ các hạn chế đối với việc cho phép khai thác CATII III:

(1) Người được Cục HKVN cho phép khai thác CATII có thể xóa bỏ hạn chế bằng cách chứng minh được là bắt đầu từ 6 tháng trước đến khi hạ cánh trong các điều kiện khai thác bằng thiết bị mô phỏng hoặc thiết bị thật, Người khai thác loại hình này thực hiện 3 lần tiếp cận ILS CATII với độ cao quyết định là 150 ft; hoặc

(2) Người được Cục HKVN cho phép khai thác CATIII có thể xóa bỏ hạn chế bằng cách chứng tỏ đáp ứng yêu cầu về kinh nghiệm theo quy định.

(c) Người được phép hoặc người đề nghị cho phép khai thác CATII, CATIII có thể sử dụng buồng lái giả định hoặc thiết bị huấn luyện mô phỏng nếu được Cục HKVN phê chuẩn đáp ứng được các yêu cầu về kinh nghiệm theo quy định hoặc về kiểm tra thực hành theo quy định của Phần này về cho phép khai thác CATII, CATIII như áp dụng.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.133[142]

[142] Phụ lục này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 7 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.135: MẪU ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY PHÉP HỌC VIÊN [143]

ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP
(APPLICATION FOR)
GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG
(ORIGINAL AIRMAN LICENSE)
THÀNH VIÊN HÀNG KHÔNG
[AVIATION MEMBER]

HƯỚNG DẪN
(INSTRUCTIONS)
In hoặc đánh máy. Không viết vào phần bôi đen, phần này chỉ dành cho Cục HKVN. Chỉ nộp đơn bản gốc cho phòng Tiêu chuẩn An toàn bay hoặc người được Cục Hàng không ủy quyền, nếu thiếu chỗ thì dùng tờ đính kèm (Print or type. Do not write in shaded areas, these are for CAAV use only. Submit original only to the Flight Safety Standards Department or a CAAV Authorized Person. If additional space is required, use an attachment)
"Đối với công dân Việt Nam không cần khai tiểu mục 4, 6, 7, 13 Mục E. Thông tin người làm đơn"[144]

A. TÔI LÀM ĐƠN NÀY ĐỀ NGHỊ
APPLICATION IS HEREBY MADE FOR

☐ CẤP MỚI
ISSUANCE

☐ CẤP LẠI CÁC GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG VIỆT NAM SAU
REISSUANCE OF THE FOLLOWING VIETNAM AIRMAN LICENSE:

1. ☐ HỌC VIÊN BAY
STUDENT PILOT
2. ☐ NGƯỜI LÁI TÀU BAY TƯ NHÂN
PRIVATE PILOT
3. ☐ NGƯỜI LÁI TÀU BAY THƯƠNG MẠI
COMMERCIAL PILOT
4. ☐ NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG - AIRLINE TRANSPORT PILOT
5. ☐ CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG
FLIGHT ENGINEER
6. ☐ GIÁO VIÊN BAY
FLIGHT INSTRUCTOR
7. ☐ NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY - FLIGHT DISPATCHER
8. ☐ LOẠI KHÁC
OTHER

. CẤP PHÉP HOẶC NÂNG ĐỊNH ĐỀ NGHỊ - LICENSE OR RATING APPLIED FOR ON BASIS OF:

. ☐ ĐẠT YÊU CẦU KIỂM TRA KIẾN THỨC VÀ KỸ NĂNG COMPLETION OF REQUIRED KNOWLEDGE AND SKILL TEST	2. LOẠI ĐƯỢC SỬ DỤNG TÀU BAY - AIRCARFT TO BE USED(Nếu có yêu cầu kiểm tra bay – if flight test required)	3. TỔNG GIỜ BAY TRÊN LOẠI TÀU BAY /SIM/ FTD TOTAL TIME IN THIS AIRCRAFT/SIM/FTD hours	4. GIỜ BAY LÁI CHÍNH PILOT-IN-COMMAND hours

. CHỦNG LOẠI VÀ/ HOẶC HẠNG TÀU BAY CÓ LIÊN QUAN
THE FOLLOWING CATEGORY AND/OR CLASS IS INVOLVED:

. ☐ TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ
AEROPLANE – SINGLE ENGINE LAND

. ☐ TÀU BAY NHIỀU ĐỘNG CƠ
AEROPLANE – MULTIENGINE LAND

. ☐ TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ
AEROPLANE – SINGLE ENGINE SEA

. ☐ TÀU BAY NHIỀU ĐỘNG CƠ
AEROPLANE – MULTIENGINE SEA

5. ☐ TÀU LƯỢN
GLIDER..... (SPECIFY TOW)➔ ----------

6. ☐ MÁY BAY LÊN THẲNG
ROTORCRAFT... .....(SPECIFY CLASS)➔ ----------

7. ☐ NHẸ HƠN KHÔNG KHÍ
LIGHTER THAN AIR ..... (SPECIFY CLASS)➔ ----------

8. ☐ POWERED LIFT

. NÂNG ĐỊNH CÓ LIÊN QUAN
THE FOLLOWING RATING IS INVOLVED:

☐ THIẾT BỊ - INSTRUMENT

☐ TIẾP CẬN LOẠI II HOẶC III
CATEGORY II OR III APPROACHES

3. ☐ NÂNG ĐỊNH LOẠI BỔ SUNG
ADDED TYPE RATING ..... (SPECIFY)➔ ----------

4. ☐ NÂNG ĐỊNH KHÁC
OTHER RATING ..... (SPECIFY)➔

. THÔNG TIN CÁ NHÂN (AIRMAN PERSONAL INFORMATION):

. TÊN (Họ, tên lót, tên) - NAME (Family, Middle, Given)	2. Identity card/Số CCCD/CMND[145]
. ĐIỆN THOẠI VÀ FAX - TELEPHONE AND FAX	4. THÀNH PHỐ - CITY STATE/PROVINCE/DISTRICT TỈNH MAIL CODE QUỐC GIA -COUNTRY

[143] Phụ lục Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[144] Cụm từ "Đối với công dân Việt Nam không cần khai tiểu mục 4, 6, 7, 13 Mục E. Thông tin người làm đơn" được bổ sung theo quy định tại điểm b khoản 3 Điều 1 Thông tư số 28/2023/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư trong lĩnh vực hàng không dân dụng, có hiệu lực kể từ ngày 29 tháng 9 năm 2023.

[145] Cụm từ "Địa chỉ thường trú (Đường phố hoặc hòm thư) Permanent Address (Street or PO Box Number)" được thay thế bởi cụm từ "Identity card/Số CCCD/CMND" theo quy định điểm b khoản 1 Điều 1 Thông tư số 28/2023/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư trong lĩnh vực hàng không dân dụng, có hiệu lực kể từ ngày 29 tháng 9 năm 2023.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

NGÀY THÁNG NĂM SINH (Tháng Ngày, Năm) DATE OF BIRTH (Day, Month, Year)	6. NƠI SINH - PLACE OF BIRTH	7. QUỐC TỊCH - NATIONALITY (Citizenship)	8. TRÌNH ĐỘ NGÔN NGỮ Language Proficiency Level 4/+?	☐ CÓ (Yes) ☐ KHÔNG (No)

. CHIỀU CAO EIGHT	10. CÂN NẶNG WEIGHT	11. TÓC HAIR	12. MẮT EYES	13. GIỚI TÍNH SEX	14. ĐỊA CHỈ HÒM THƯ ĐIỆN THỬ E-MAIL ADDRESS	15. *For FSI Use*

. GHI CHÉP GIỜ BAY- RECORD OF PILOT TIME (Không viết vào phần tô bóng - Do not write in the shaded areas):

	TỔNG (Total)	Bay dưới sự hướng dẫn (Instruction Received)	Bay đơn (Solo)	Lái chính Pilot In Com mand (PIC)	Bay đường dài dưới sự hướng dẫn (Cross Country Instruction Received)	Bay đơn đường dài (Cross Country Solo)	Bay lái chính đường dài (Cross Country PIC)	Bay bằng thiết bị (Instrument)	Bay đêm dưới sự hướng dẫn (Night Instruction Received)	Cất/hạ cánh đêm (Night Take- Off/ Landing)	Lái chính đêm (Night PIC)	Lái chính cất/hạ cánh đêm (Night Take-Off/ Landing PIC)	Số chuyến bay (Number Of Flights)	Number Of Aero-Tows	Number Of Ground Launches	Number Of Power Launches
Tàu lượn (Gliders)																
í cầu hơi đốt ree Balloon)														DÁN ẢNH TẠI ĐÂY (ATTACH APPLICANT PHOTO HERE) (Kích thước hộ chiếu - Passport Size)		
Khí cầu (Airship)																
Tàu bay Aeroplane)				Lái chính (PIC)			Lái chính (PIC)				Lái chính (PIC)	Lái chính (PIC)				
				Lái phụ (SIC)			Lái phụ (SIC)				Lái phụ (SIC)	Lái phụ (SIC)				
' bay lên thẳng Rotorcraft)				Lái chính (PIC)			Lái chính (PIC)				Lái chính (PIC)	Lái chính (PIC)				
				Lái phụ (SIC)			Lái phụ (SIC)				Lái phụ (SIC)	Lái phụ (SIC)				
ảng bằng lực owered Lift)				Lái chính (PIC)			Lái chính (PIC)				Lái chính (PIC)	Lái chính (PIC)				
				Lái phụ (SIC)			Lái phụ (SIC)				Lái phụ (SIC)	Lái phụ (SIC)				
ng lái mô phỏng Simulator)																
t bị huấn luyện (Training Device)																
PCATD																

. THÔNG TIN ĐÁNH GIÁ SỨC KHỎE - MEDICAL EVALUATION INFORMATION:

. HẠNG CHỨNG CHỈ CLASS OF CERTIFICATE	6. QUỐC GIA CẤP STATE OF ISSUE	7. NGÀY CẤP DATE OF ISSUE	8. GIÁM ĐỊNH VIÊN MEDICAL EXAMINER

I. BẠN ĐÃ BỊ KIỂM TRA KHÔNG ĐẠT CHO GIẤY PHÉP HOẶC NÂNG ĐỊNH NÀY CHƯA HAVE YOU FAILED A TEST FOR THIS LICENSE OR RATING? 1. ☐ Có Yes 2. ☐ Không No

. CHỨNG THỰC - APPLICANT'S CERTIFICATION

i cam đoan rằng tất cả những thông tin cung cấp ở trên là chính xác và đúng sự thật, và tôi đồng ý rằng đó là cơ sở để cấp giấy phép cho tôi
ertify that all statements and answers provided by me on this application form are complete and true to the best of my knowledge and I agree that they are to be considered as part of the basis for issuance of y CAAV license to me.

A person shall not with intent to deceive: (c) make any false presentation for the purpose of procuring for himself or any other person the grant, issue, renewal or variation of any such license...	1. NGÀY - DATE	2. CHỮ KÝ CỦA ỨNG VIÊN - APPLICANT SIGNATURE:

. Ý KIẾN CỦA GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN - INSTRUCTOR'S RECOMMENDATION

Tôi đã hướng dẫn cho ứng viên và xem xét cho cá nhân này thực hiện bài kiểm tra
I have personally instructed the applicant and consider this person ready to take the test.

Ngày - Date	2. Chữ ký của người hướng dẫn - Instructor's Signature (*Tên và chữ ký - Print Name and Sign*)	3. Số giấy phép - License Number	4. Thời hạn giấy phép - License Expires

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

DESIGNATED EXAMINER'S OR AIRMAN CERTIFICATION REPRESENTATIVE REPORT

☐ Giấy phép học viên bay (Student Pilot License Issued) (*Bản chụp - Copy Attached*)

☐ Tôi đã kiểm tra sổ ghi giờ bay và/hoặc hồ sơ huấn luyện, và xác nhận cá nhân phù hợp với yêu cầu của Bộ quy chế An toàn Hàng Không Phần 7 cho việc cấp giấy phép hoặc năng định (I have personally reviewed this applicant's pilot logbook and/or training record, and certify that the individual meets the pertinent requirements of VAR Part 7 for the license or rating sought.)

☐ Tôi đã kiểm tra kiến thức (I have personally tested this applicant's knowledge.)

☐ Tôi đã kiểm tra và/hoặc (I have personally tested and/or verified this applicant in accordance with pertinent procedures and standards with the results indicated below.)

11. ☐ Đồng ý (Approved) – Giấy phép được cấp (License Issued) (*Bản gốc - Original Attached*)

12. ☐ Không đồng ý (Disapproved) – Báo cáo không đồng ý (Disapproval Notice Issued) (*Bản gốc - Original Attached*)

Địa điểm kiểm tra (Location of Test) (*Thiết bị, Thành phố, đảo/bang/tỉnh - Facility, City, Island/State/Province*)	8. Thời gian kiểm tra (Duration of Test)		
	(a) Mặt đất (Ground)	(b) Buồng lái giả định / Thiết bị huấn luyện (Simulator/FTD)	(c) Bay (Flight)

Giấy phép hoặc năng định kiểm tra (License or Rating for Which Tested)	10. Loại tàu bay (Type of Aircraft Used)	11. Số đăng ký (Registration No)

12. Ngày (Date)	13. Chữ ký của giáo viên kiểm tra (Examiner's Signature) (*Tên & chữ ký - Print Name & Sign*)	14. Số giấy phép (License No.)	15. Số ủy quyền (Designation No.)	16. Thời hạn ủy quyền (Designation Expires)

ĐÁNH GIÁ (EVALUATOR'S RECORD) (***Dùng cho giấy phép lái máy bay vận tải hàng không và / hoặc năng định loại - Use For ATP License And/Or Type Ratings***):

	GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN (INSPECTOR)	GIÁO VIÊN KIỂM TRA (EXAMINER)	Ký tên và số giấy phép (Signature and License Number)	Ngày (Date)
Phỏng vấn (Oral)	☐	☐		
Buồng lái mô phỏng/Thiết bị huấn luyện được phê chuẩn (Approved Simulator/Training Device Check)	☐	☐		
Kiểm tra bay (Aircraft Flight Check)	☐	☐		

M. BÁO CÁO CỦA GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HOẶC CHUYÊN VIÊN CẤP PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG (AVIATION SAFETY INSPECTOR OR PEL LICENSING OFFICER REPORT)

Tôi đã kiểm tra người nộp đơn này theo hoặc đã xác minh bằng cách khác rằng người nộp đơn này tuân thủ các thủ tục, tiêu chuẩn, chính sách và/hoặc yêu cầu cần thiết thích hợp với kết quả được nêu dưới đây

I have personally tested this applicant in accordance with or have otherwise verified that this applicant complies with pertinent procedures, standards, policies, and/or necessary requirements with the result indicated below

1. ☐ Đồng ý (**Approved**) – Cấp giấy phép tạm thời (Temporary License Issued) (*Bản gốc - Original Attached*)

2. ☐ Không đồng ý (**Disapproved**) – **Báo cáo không đồng ý** (Disapproved Notice Issued) (*Bản gốc - Original Attached*)

3. Địa điểm kiểm tra (Location of Test) (*Thiết bị, Thành phố, đảo/bang/tỉnh - Facility, City, Island/State/Province*)	4. Thời gian kiểm tra (Duration of Test)		
	(a) Mặt đất (Ground)	(b) Buồng lái mô phỏng/thiết bị huấn luyện(Simulator/FTD)	(c) Bay (Flight)

5. Giấy phép hoặc năng định kiểm tra (License or Rating for Which Tested)	6. Loại tàu bay (Type(s) of Aircraft Used)	7. Số đăng ký (Registration No.(s)

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

13. ☐ Giấy phép học viên bay (Student Pilot License Issued)

14. ☐ Ý kiến của giáo viên kiểm tra (Examiner's Recommendation

Đồng ý (a) ☐ (Accepted) (Rejected)

Không đồng ý (b) ☐

Cấp lại hoặc đổi giấy phép người lái tàu bay

15. ☐ (Reissue or Exchange of Pilot License)

16. ☐ Hướng dẫn kiểm tra sức khỏe đặc biệt (Special Medical test conducted)

17. ☐ Hướng dẫn kiểm tra trình độ ngoại ngữ (Language Proficiency test conducted)

13. Giấy phép hoặc năng định cơ bản (License or Rating Based)

(a) ☐ Trình độ khóa học được phê chuẩn (Approved Course Graduate)

(b) ☐ Tiêu chuẩn khác được Cục HVHK phê chuẩn (Other Approved CAAV Qualification Criteria)

14. ☐ Giáo viên hướng dẫn bay (Flight Instructor)

16. ☐ Giáo viên mặt đất (Ground Instructor)

(c) ☐ Cấp lại (Renewal)

(d) ☐ Hồi phục (Reinstatement)

16. Instructor Renewal Based On

(a) ☐ Hoạt động (Activity) ☐ (c) Khóa huấn luyện .....(Training Course)

(b) ☐ Kiểm tra (Test) ☐ d) Nhiệm vụ và trách nhiệm (Duties and Responsibilities)

17. Tên khóa huấn luyện (Training Course (FIRC) Name)	18. Số chứng chỉ trung tâm huấn luyện được phê chuẩn (ATO Certificate No.)	19. Ngày kết thúc (Graduation Date)

20. Ngày (Date)	21. Chữ ký của giáo viên kiểm tra (Inspector's Signature) (Tên & chữ ký - *Print Name & Sign*)	22. Số kiểm soát (Control Number)	23. CASORT-PEL Entry

N. HỒ SƠ ĐÍNH KÈM (ATTACHMENTS):

1. ☐ Giấy phép học viên bay (Student Pilot License) (*bản chụp - copy*)

2. ☐ Báo cáo kiểm tra (Knowledge Test Report)

3. ☐ Giấy phép tạm thời (Temporary Airman License)

4. ☐ Báo cáo không đồng ý (Notice of Disapproval)

5. ☐ Giấy phép thay thế (Superseded Airman License)

6. ☐ Thông tin cá nhân được kiểm tra (Airman's Identification (ID) checked----------

7. _____
Mẫu của ID (Form of ID)

8. _____
Số (Number)

9. _____
Thời hạn hiệu lực (Expiration Date)

10. _____
Số điện thoại (Telephone Number)

ID:_____

11. _____
Tên (Name)

12. _____
Ngày sinh (Date of Birth)

13. _____
Số giấy phép (License Number)

14. _____
Địa chỉ hòm thư điện tử (E-Mail Address)

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.137: CÁC THAO TÁC VÀ CÁC PHƯƠNG THỨC ĐỐI VỚI HUẤN LUYỆN HỌC VIÊN TRƯỚC KHI BAY ĐƠN

(a) Ngoài các yêu cầu ở mục 7.137, người lái học viên được huấn luyện bay đơn phải được huấn luyện bay có ghi nhật ký theo quy định tại Bảng 1-7.137 về các thao tác và các phương thức, như áp dụng, đối với mỗi năng định hạng và loại:

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

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

BẢNG 1 - 7.137						
CÁC THAO TÁC VÀ PHƯƠNG THỨC CỤ THỂ	**A**	**RH**	**RG**	**G**	**LA**	**FB**
(1) Các quy trình chuẩn bị bay cụ thể, bao gồm chuẩn bị và kế hoạch trước khi bay, khởi động hệ thống tạo lực và các hệ thống của tàu bay	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(2) Bố trí và các phương thức lắp đặt						**X**
(3) Các quy trình lắp đặt và tháo rời tầu lượn				**X**		
(4) Lăn hoặc khai thác trên bề mặt, gồm cả runups	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(5) Kiểm tra việc chỉnh hướng kéo và xem lại hệ thống tín hiệu và các phương thức đưa vào khai thác				**X**		
(6) Kéo đẩy trên không, kéo đẩy dưới mặt đất, hoặc các phương thức tự vận hành				**X**		
(7) Bay chờ và các vòng lượn bay chờ		**X**				
(8) Cất cánh và hạ cánh, bao gồm CHC bình thường và có gió cạnh	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(9) Khởi hành: bình thường và có gió cạnh				**X**		
(10) Phương thức bay tại sân bay bao gồm cả đi và đến.	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

BẢNG 1 - 7.137						
CÁC THAO TÁC VÀ PHƯƠNG THỨC CỤ THỂ	**A**	**RH**	**RG**	**G**	**LA**	**FB**
(11) Chống va chạm, tránh gió cắt và tránh nhiễu động không khí	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(12) Lấy độ cao và hạ độ cao						**X**
(13) Lấy độ cao và vòng lượn lấy độ cao	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(14) Bay thẳng và theo mức độ, vòng lượn theo cả hai hướng	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(15) Các phương thức và kỹ thuật bay cao				**X**		
(16) Căn chỉnh, cân bằng và kiểm soát áp suất trong ballonets và superheating					**X**	
(17) Vận hành nguồn khí nóng hoặc gas, cân bằng, van, thông gió và kênh rip như áp dụng						**X**
(18) Hạ độ cao với vòng lượn và không vòng lượn sử dụng cấu hình lực cản cao và thấp	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(19) Bay với các vận tốc khác nhau từ bay đường dài đến bay chậm	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	
(20) Vào thất tốc từ các trạng thái bay khác nhau và tổng hợp của công suất với khả năng phục hồi được bắt đầu ngay khi có dấu hiệu chỉ báo thất tốc đầu tiên, và sự phục hồi từ thất tốc toàn phần.	**X**	**X**		**X**		
(21) Các phương thức khẩn nguy và sai chức năng thiết bị	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(22) Cơ động trên mặt đất	**X**	**X**	**X**			
(23) Tiếp cận khu vực hạ cánh	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(24) Ảnh hưởng của gió khi lấy độ cao và đối với các góc tiếp cận						**X**

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

BẢNG 1 - 7.137						
CÁC THAO TÁC VÀ PHƯƠNG THỨC CỤ THỂ	**A**	**RH**	**RG**	**G**	**LA**	**FB**
(25) Phát hiện các trở ngại và các kỹ thuật tránh trở ngại						**X**
(26) Tiếp cận khu vực hạ cánh với động cơ giả định thực hiện sai chức năng	**X**	**X**	**X**		**X**	
(27) Tiếp cận với một động cơ giả định không hoạt động và hạ cánh đối với tàu bay nhiều động cơ		**X**				
(28) Trượt đến điểm hạ cánh	**X**			**X**		
(29) Hạ cánh với tinh chỉnh tĩnh tích cực và bất lợi					**X**	
(30) Hạ cánh với các phương thức khôi phục						**X**
(31) Giảm tốc độ nhanh		**X**				
(32) Bay vòng lượn	**X**	**X**	**X**		**X**	
(33) Các phương thức khẩn nguy giả định, bao gồm giảm độ cao với cánh quay trực thăng ở chế độ làm việc tự xoay và khôi phục lại công suất để bay treo.		**X**				
(34) Các phương thức khẩn nguy giả định, bao gồm cả việc hạ cánh với tất cả động cơ bị mất công suất và cất cánh giả định với việc hỏng hệ thống tạo lực đẩy.			**X**			
(35) Giảm độ cao nhanh với động cơ hoạt động và với động cơ giả định không hoạt động và khôi phục từ các tình trạng này			**X**			
(36) Khai thác khẩn nguy, bao gồm các phương thức khai thác khi break towline				**X**		
(37) Sử dụng van xả áp hoặc cửa xả áp bảo vệ đối với giả định tình huống khẩn nguy						**X**

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.140: CÁC THAO TÁC VÀ CÁC PHƯƠNG THỨC ĐỐI VỚI HUẤN LUYỆN HỌC VIÊN BAY ĐƯỜNG DÀI

(a) Học viên người lái được huấn luyện bay đường dài phải được huấn luyện có ghi nhật ký với các thao tác và phương thức theo quy định tại Bảng 1-7.140.

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

BẢNG 1 - 7.140 **CÁC THAO TÁC VÀ PHƯƠNG THỨC CỤ THỂ**	**A**	**RH**	**PL**	**G**	**LA**	**FB**
(1) Sử dụng các sơ đồ hàng không đối với dẫn đường VFR sử dụng với sự hỗ trợ của la bàn từ	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	
(2) Sử dụng sơ đồ về tính năng của tàu bay liên quan đến bay đường dài	**X**	**X**	**X**		**X**	
(3) Lấy và phân tích các báo cáo và dự báo thời tiết hàng không bao gồm nhận biết các tình huống khí hậu đặc biệt và dự đoán tầm nhìn trong khi bay	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	
(4) Nhận biết thời tiết và các điều kiện khí quyển cao hơn thuận lợi cho việc bay cao lên, hạ độ cao và kiểm soát độ cao trong bay đường dài				**X**		
(5) Nhận biết thời tiết và các điều kiện khí quyển cao hơn khi tiến hành hướng bay đường dài					**X**	
(6) Nhận biết, tránh và các hạn chế trong khai thác khi vào khu vực địa hình hiểm trở nơi học viên tiến hành chuyến bay huấn luyện đường dài	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	
(7) Sử dụng đài dẫn đường VFR và liên lạc hai chiều	**X**	**X**	**X**		**X**	
(8) Lấy độ cao tại góc tốt nhất và tỷ lệ tốt nhất	**X**	**X**	**X**			

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

BẢNG 1 - 7.140 **CÁC THAO TÁC VÀ PHƯƠNG THỨC CỤ THỂ**	**A**	**RH**	**PL**	**G**	**LA**	**FB**
(9) Kiểm soát áp suất không khí liên quan đến lấy độ cao và hạ độ cao chuyến bay và kiểm soát độ cao					**X**	
(10) Kiểm soát và hành động chủ yếu theo phương thức bay bằng thiết bị, bao gồm bay thẳng và bay level, vòng lượn, hạ độ cao, lấy độ cao, sử dụng hỗ trợ của đài dẫn đường, và các chỉ lệnh của ATC	**X**	**X**	**X**		**X**	
(11) Hạ cánh không sử dụng đồng hồ đo độ cao từ ít nhất 2000 bộ (ft) so với mặt đất				**X**		

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.155: [146]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

[146] Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

Môn học	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
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; 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;	9
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;	

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

Môn học	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
	- 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.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.157: [147]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 chương 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;

---

[147] Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(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 hạ 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.

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

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

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

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

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

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

BẢNG 1 - 7.160 **KINH NGHIỆM CỤ THỂ**	**AS**	**TR**	**TG**	**RH**	**RG**	**G**	**TA**	**LA**	**FB**
SỐ GIỜ BAY TỐI THIỂU									
(1) Tổng giờ bay	**40**			**40**	**40**			**40**	
(2) Tổng giờ bay - Khóa học được phê chuẩn	**35**			**35**	**40**			**40**	
(3) Hướng dẫn bay - Hạng tàu bay	20	20	2	20	20	10	20	20	16
(4) Hướng dẫn bay - Bay đường dài	3			3	3			3	
(5) Hướng dẫn bay - Thiết bị	3	1		2	3		1	3	
(6) Hướng dẫn bay - Chuẩn bị kiểm tra thực hành (trước 60 ngày)	3	3		3	3		3	3	
(7) Thời gian bay đơn dưới sự giám sát của giáo viên hướng dẫn bay	10	5	2	10	10	2	5	10	
(8) Thời gian bay đơn - Bay đường dài	5			5	5			5	
CÁC QUY ĐỊNH CỤ THỂ									
(9) Số lần cất hạ cánh đơn đến điểm dừng hoàn toàn {với mỗi lần hạ cánh liên quan đến chuyến bay theo phương thức vòng lượn} tại sân bay với đài kiểm soát đang hoạt động	5			5	5			5	
(10) Bay đơn đường dài (theo quy định tối thiểu là 300 dặm), trong									

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.163: CÁC HẠN CHẾ TRONG GIẤY PHÉP ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TƯ NHÂN CÓ NĂNG ĐỊNH KINH KHÍ CẦU

(a) Các yêu cầu trong Phụ lục này bổ sung cho Điều 7.163.

(b) Nếu người đề nghị cấp giấy phép người lái tư nhân với năng định kinh khí cầu kiểm tra thực hành trên kinh khí cầu dùng hơi nóng thì:

(1) Cục HKVN phải giới hạn trong giấy phép là năng định kinh khí cầu dùng hơi nóng; và

(2) Người lái có thể xóa bỏ hạn chế bằng cách đạt được kinh nghiệm lái kinh khí cầu gas và được giáo viên hướng dẫn do Cục HKVN bổ nhiệm xác nhận trong nhật ký bay là anh ta có đầy đủ kinh nghiệm theo quy định và có khả năng khai thác kinh khí cầu gas.

(c) Nếu người đề nghị cấp giấy phép tư nhân với năng định kinh khí cầu kiểm tra thực hành trên khí cầu gas thì:

(1) Cục HKVN phải giới hạn trong giấy phép là năng định kinh khí cầu gas; và

(2) Người lái có thể xóa bỏ hạn chế bằng cách đạt được kinh nghiệm lái khinh khí cầu có bộ đốt trong khi bay (airborne heater) và được giáo viên hướng dẫn do Cục HKVN bổ nhiệm chứng thực vào nhật ký bay là anh ta có đầy đủ kinh nghiệm theo quy định và có khả năng khai thác kinh khí cầu arborne heater.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.175: [148]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;	90

[148] Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

Môn học	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
	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.	
Tính năng bay, lập kế hoạch bay và tính tải	1) Ảnh hưởng của tải trọng và phân phối trọng tải 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	40

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

Môn học	Nội dung	Thời lượng tối thiểu (giờ)
	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;	
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

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.177: [149]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;

[149] Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 11 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(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.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.180: [150]CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN 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.

---

[150] Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 21 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(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 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 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.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.200: CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI CỦA TỔ LÁI NHIỀU THÀNH VIÊN

1. [151]Huấn luyện

(a) Huấn luyện bay phải bao gồm tối thiểu 240 giờ bay, trong đó có số giờ là người lái bay và người lái không bay trên các chuyến bay mô phỏng và chuyến bay thực tế gồm có 4 giai đoạn huấn luyện dưới đây:

(1) Giai đoạn 1: kỹ năng bay cơ bản là giai đoạn huấn luyện bay một người lái cơ bản trên tàu bay.

---

[151] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 15 Phụ lục 7 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

(2) Giai đoạn 2: cơ bản là giai đoạn giới thiệu khai thác trong môi trường nhiều thành viên và bay bằng thiết bị.

(3) Giai đoạn 3: trung cấp là giai đoạn huấn luyện khai thác trong môi trường tổ lái nhiều thành viên trên máy bay tua bin nhiều động cơ được cấp giấy chứng nhận máy bay có tính năng cao theo quy định hiện hành.

(4) Giai đoạn 4: nâng cao là giai đoạn huấn luyện năng định loại trong môi trường được định hướng theo hãng hàng không. Kinh nghiệm bay trên các chuyến bay thực tế phải bao gồm yêu cầu về kinh nghiệm theo quy định, huấn luyện phục hồi tình trạng tàu bay, bay đêm, bay bằng thiết bị và kinh nghiệm bay yêu cầu có liên quan đến người lái.

(b) Các nội dung quy định về huấn luyện phối hợp tổ lái nhiều thành viên quy định trong Phần 7 này không kết hợp với các giai đoạn liên quan nói trên.

(c) Huấn luyện trên chuyến bay không đối xứng phải được thực hiện trên máy bay thật hoặc trên thiết bị huấn luyện mô phỏng.

(d) Mỗi giai đoạn huấn luyện theo giáo trình huấn luyện bay phải được huấn luyện kiến thức cơ bản và các giai đoạn huấn luyện thực hành.

(đ) Khóa huấn luyện phải bao gồm quá trình đánh giá liên tục giáo trình huấn luyện và học viên. Việc đánh giá phải đảm bảo:

(1) Kỹ năng và sự đánh giá liên quan đến nhiệm vụ của lái phụ trên máy bay nhiều động cơ;

(2) Các học viên đạt được kỹ năng cần thiết theo quá trình và đạt yêu cầu.

(e) Khóa huấn luyện phải bao gồm ít nhất 12 lần cất hạ cánh để đảm bảo đủ kỹ năng. Những lần cất hạ cánh này phải được thực hiện dưới dự giám sát của giáo viên trên loại máy bay sẽ được cấp năng định.

2. [152]Mức đánh giá:

---

[152] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 15 Phụ lục 7 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

(a) Người đề nghị cấp giấy phép tổ lái nhiều thành viên phải đáp ứng được năng lực ở 9 mức được quy định tại khoản 3 Điều này, ở mức năng lực nâng cao yêu cầu khai thác và tương tác ở vị trí lái phụ trên máy bay tua bin nhiều động cơ theo quy tắc bay bằng mắt và bay bằng thiết bị. Việc đánh giá phải khẳng định khả năng kiểm soát máy bay hoặc tình huống được duy trì liên tục, đảm bảo kết quả tốt về phương thức khai thác hoặc các chuyển động của máy bay. Người đề nghị cấp giấy phép tổ lái nhiều thành viên phải chứng tỏ được mức kiến thức chắc chắn, kỹ năng và thái độ đảm bảo khai thác an toàn trên loại máy bay đang khai thác phù hợp với tiêu chí về giấy phép tổ lái nhiều thành viên.

3. Các giai đoạn huấn luyện

(a) Chín giai đoạn huấn luyện mà người đề nghị phải thực hiện như sau:

(1) Áp dụng các quy tắc quản lý đe dọa và rủi ro (TEM);

(2) Thực hiện khai thác máy bay trên mặt đất;

(3) Thực hiện cất cánh;

(4) Thực hiện lấy độ cao;

(5) Thực hiện bay bằng;

(6) Thực hiện hạ độ cao;

(7) Thực hiện tiếp cận;

(8) Thực hiện hạ cánh; và

(9) Thực hiện sau khi hạ cánh và khai thác máy bay sau chuyến bay;

(10) Các giai đoạn huấn luyện được phân chia nhỏ tới các chi tiết cấu thành mà các yêu cầu về tính năng đã được xác định cụ thể. Các giai đoạn huấn luyện và các yêu cầu về tính năng cụ thể do Cục HKVN quy định.

(b) Đơn đề nghị cấp phê chuẩn các quy tắc quản lý đe dọa và rủi ro là một giai đoạn huấn luyện đặc thù được hợp nhất với mỗi giai đoạn huấn luyện khác cho các mục đích huấn luyện và kiểm tra.

4. Thiết bị huấn luyện mô phỏng

(a) Các thiết bị huấn luyện bay mô phỏng được sử dụng để tích lũy kinh nghiệm cho người lái đề nghị cấp giấy phép tổ lái nhiều thành viên phải được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Các thiết bị huấn luyện mô phỏng được phân loại như sau:

(1) **Loại 1:** Huấn luyện từ xa (E-training) và các thiết bị mô phỏng công việc (part tasking devices) do Cục HKVN phê chuẩn có các đặc tính sau:

(i) Liên quan đến các phụ kiện khác với các phụ kiện thường liên quan tới máy tính bàn như bộ điều khiển đúp của cần tay ga, cần điều khiển máy bay hoặc bàn phím của FMS;

(ii) Liên quan đến hoạt động tâm lý lượng học khi áp dụng lực và thời gian phản hồi thích hợp.

(2) **Loại 2:** Thiết bị mô phỏng bay đại diện cho loại tàu bay lắp động cơ tuốc-bin được phê chuẩn cho tổ bay hai thành viên và có hệ thống bay ban ngày bằng mắt tăng cường và có trang bị hệ thống tự động lái.

(i) Yêu cầu này có thể được đáp ứng bằng thiết bị huấn luyện mô phỏng bay được trang bị bay ban ngày bằng mắt;

(ii) Phải đáp ứng, ở mức tối thiểu, các tính năng tương đương với quy định của FAA đối với FTD mức 5 hoặc JAA FNPT II MCC.

(3) **Loại 3:** Thiết bị mô phỏng bay đại diện cho loại tàu bay lắp nhiều động cơ tuốc-bin được phê chuẩn cho tổ bay hai thành viên và có hệ thống bay ban ngày bằng mắt tăng cường và có trang bị hệ thống tự động lái.

(i) Yêu cầu này có thể được đáp ứng bằng thiết bị huấn luyện mô phỏng bay được trang bị bay ban ngày bằng mắt;

(ii) Phải đáp ứng, ở mức tối thiểu, các tính năng tương đương như thiết bị mô phỏng bay mức B được quy định tại JAR-STD 1A hiện hành; và tại FAA AC120-40B hiện hành, bao gồm cả phương pháp áp dụng thay thế (alternative mean of compliance) cho phép tại AC120-40B;

(iii) Một số buồng tập mô phỏng bay đầy đủ (full flight simulator) mức A đã được đánh giá trước đây mà đã được phê chuẩn để sử dụng cho việc huấn luyện và kiểm tra thao tác bay vẫn có thể được sử dụng.

(4) **Loại 4:** Thiết bị mô phỏng bay hoàn toàn tương đương với thiết bị mô phỏng mức D và C có trang bị hệ thống bay ban ngày bằng mắt tăng cường.

Ghi chú: Yêu cầu này có thể được đáp ứng bởi thiết bị mô phỏng bay đáp ứng, tối thiểu, các tính năng tương đương quy định cho buồng tập mô phỏng bay mức C và D được quy định tại JAR-STD 1A hiện hành và tại FAA AC120-40B hiện hành, bao gồm cả phương pháp áp dụng thay thế cho phép tại AC120-40B.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.215: CÁC YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI ĐỀ NGHỊ CẤP ATPL

(a) Đối với cả trực thăng và máy bay: Ngoài các quy định tại Điều 7.215, người đề nghị cấp ATPL phải chứng tỏ mức kiến thức phù hợp với quyền được cấp của người có ATPL (máy bay hoặc trực thăng), ít nhất là trong các môn học sau đây:

(1) Các quy định và quy tắc liên quan đến ATPL: các quy tắc về không phận; thực hành và các phương thức dịch vụ không lưu phù hợp;

(2) Các thiết bị bay: các hỏng hóc của la bàn, nút và gia tốc; thiết bị con quay, các giới hạn trong khai thác và hiệu ứng chuyển động chậm của một vật thể quay xung quanh một trục; thực hành và các phương thức khi các thiết bị bay thực hiện sai chức năng;

(3) Kế hoạch bay khai thác trước chuyến bay và trong chuyến bay; chuẩn bị và ghi đủ vào kế hoạch bay không lưu; các phương thức cung cấp dịch vụ không lưu phù hợp; quy trình đặt đồng hồ đo độ cao;

(4) Năng lực con người liên quan đến vận tải hàng không;

(5) Dịch và áp dụng các báo cáo khí tượng hàng không, các biểu đồ và dự báo khí tượng; mã và các chữ viết tắt; sử dụng và các quy trình nắm bắt các thông tin khí tượng, trước và trong chuyến bay; đo độ cao;

(6) Khí tượng hàng không; khí hậu các vùng liên quan trên phương diện các yếu tố có ảnh hưởng đến hàng không; sự thay đổi của hệ thống áp suất; cấu trúc dải không khí, nguồn gốc và các đặc điểm của hiện tượng thời tiết đặc biệt ảnh hưởng đến các điều kiện cất cánh, trong khi bay và hạ cánh;

(7) Các nguyên nhân, nhận biết và ảnh hưởng của việc đóng băng trên động cơ và thân tàu bay; quy trình xuyên qua vùng/dải không khí; tránh khu vực thời tiết xấu;

(8) Không lưu, bao gồm sử dụng các biểu đồ hàng không, hỗ trợ dẫn đường bằng đài dẫn đường và hệ thống dẫn đường khu vực, các yêu cầu về dẫn đường đặc thù đối với các chuyến bay tầm xa.

(9) Sử dụng, chính xác và tin cậy hệ thống dẫn đường sử dụng trong các giai đoạn khởi hành, trong khi bay, tiếp cận và hạ cánh; nhận biết hỗ trợ dẫn đường của đài dẫn đường;

(10) Các quy tắc và đặc tính của hệ thống dẫn đường địa tiêu lắp trên tàu bay và khai thác thiết bị cất cánh; mã và viết tắt, và các sơ đồ phương thức khai thác bằng thiết bị trong khởi hành, trong khi bay, hạ độ cao và tiếp cận;

(11) Các phương thức khẩn nguy và đề phòng khẩn nguy; thực hành an toàn gắn liền với bay theo IFR;

(12) Các phương thức khai thác vận chuyển hàng hóa và hàng nguy hiểm;

(13) Các yêu cầu và thực hành đối với giảng bình an toàn cho hành khách, bao gồm việc đề phòng khi lấy hành khách lên tàu bay và cho hành khách xuống tàu bay;

(14) Các phương thức liên lạc vô tuyến điện và khẩu lệnh hành động trong trường hợp hỏng hệ thống liên lạc;

(15) Dịch và sử dụng tài liệu hàng không như AIP, NOTAM, các code hàng không và từ viết tắt, sơ đồ phương thức bay bằng thiết bị để khởi hành, trong chuyến bay, giảm độ cao và tiếp cận;

(b) Các lĩnh vực kiến thức bổ sung về hàng không: Người đề nghị phải chứng tỏ được mức kiến thức phù hợp với năng định được cấp trong ATPL (máy bay hoặc trực thăng), ít nhất là các môn sau đây:

(1) Các đặc tính chung và giới hạn của hệ thống điện, thủy lực, áp suất và các hệ thống khác của tàu bay; các hệ thống điều khiển, bao gồm lái tự động và tăng sự ổn định của tàu bay;

(2) Các quy tắc khai thác, làm chủ các phương thức và các hạn chế trong khai thác động cơ tàu bay; các ảnh hưởng của điều kiện khí quyển lên tính năng động cơ; các thông tin về khai thác có liên quan từ tài liệu hướng dẫn bay và tài liệu thích hợp khác;

(3) Các phương thức khai thác và các hạn chế của máy bay; các ảnh hưởng của điều kiện khí quyển lên tính năng động cơ;

(4) Sử dụng và kiểm tra khả năng hoạt động của thiết bị và các hệ thống của máy bay phù hợp;

(5) Các quy trình bảo dưỡng khung, hệ thống và động cơ của máy bay phù hợp;

(6) Các ảnh hưởng của việc chất tải và phân phối trọng tải trên tàu bay, các đặc tính và tính năng bay; cách tính trọng tải và cân bằng;

(7) Sử dụng và thực hành cất cánh, hạ cánh và các dữ liệu về tính năng khác, bao gồm các phương thức kiểm soát đường dài;

(8) Thực hành khí tượng, bao gồm dịch và sử dụng báo cáo thời tiết, sơ đồ và dự báo thời tiết; luồng khí phản lực;

(9) Sử dụng, hạn chế và khả năng hoạt động của hệ thống điện điện tử và thiết bị cần thiết để điều khiển và dẫn đường máy bay;

(10) Các quy tắc bay liên quan đến máy bay; khí động học cận âm; các giới hạn cơ động cho phép; đặc tính thiết kế của cánh; hiệu ứng bổ trợ lực nâng và lực cản của các thiết bị; mối liên hệ giữa lực nâng, lực cản và lực đẩy tại các vận tốc và cấu hình của tàu bay khác nhau.

(c) Các lĩnh vực kiến thức bổ sung về trực thăng: Người đề nghị phải chứng tỏ được mức kiến thức phù hợp với năng định được cấp trong ATPL, ít nhất là các môn sau đây:

(1) Các đặc tính chung và giới hạn của hệ thống điện, thủy lực, áp suất và các hệ thống khác của tàu bay; các hệ thống điều khiển, bao gồm lái tự động và tăng sự ổn định của trực thăng;

(2) Các quy tắc khai thác, làm chủ các phương thức và các hạn chế trong khai thác động cơ tàu bay; các ảnh hưởng của điều kiện khí quyển lên tính năng động cơ; các thông tin về khai thác có liên quan từ tài liệu hướng dẫn bay và tài liệu thích hợp khác;

(3) Các phương thức khai thác và các hạn chế của trực thăng; các ảnh hưởng của điều kiện khí quyển lên tính năng động cơ;

(4) Sử dụng và kiểm tra khả năng hoạt động của thiết bị và các hệ thống của máy bay phù hợp;

(5) Các quy trình bảo dưỡng khung, hệ thống và động cơ của trực thăng phù hợp;

(6) Các ảnh hưởng của việc chất tải và phân phối trọng tải trên trực thăng, các đặc tính và tính năng bay; cách tính trọng tải và cân bằng;

(7) Sử dụng và thực hành cất cánh, hạ cánh và các dữ liệu về tính năng khác bao gồm các phương thức kiểm soát bay đường dài;

(8) Các nguyên nhân, nhận biết và ảnh hưởng của động cơ, khung và đóng băng cánh quay; tránh khu vực thời tiết xấu;

(9) Sử dụng, hạn chế và khả năng hoạt động của avionics và các thiết bị cần thiết đối với việc kiểm soát và dẫn đường trực thăng;

(10) Các phương thức khẩn nguy và đề phòng;

(11) Các phương thức khai thác vận chuyển hàng hóa, bao gồm cả hàng treo ngoài và hàng nguy hiểm;

(12) Các yêu cầu và thực hành đối với giảng bình an toàn cho hành khách, bao gồm việc đề phòng khi lên tàu bay và rời khỏi trực thăng;

(13) Các quy tắc bay liên quan đến trực thăng;

(14) Các phương thức liên lạc điện đài và sắp xếp từ ngữ áp dụng cho khai thác VFR; hành động trong trường hợp hỏng hệ thống liên lạc.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.217: CÁC YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG BAY ĐỐI VỚI ATPL

(a) Ngoài các quy định tại Điều 7.217, người đề nghị phải chứng tỏ được khả năng thực hiện các phương thức và các thao tác do Cục HKVN quy định, với tư cách là người chỉ huy tàu bay trên máy bay nhiều động cơ yêu cầu khai thác cùng lái phụ, ít nhất bao gồm:

(1) Các thủ tục trước khi bay, gồm có chuẩn bị kế hoạch khai thác bay và thực hiện đầy đủ kế hoạch bay không lưu;

(2) Các phương thức bay và các thao tác bình thường trong các giai đoạn của chuyến bay;

(3) Các phương thức và các thao tác đối với khai thác IFR trong điều kiện bình thường, bất thường và khẩn nguy gồm có hỏng động cơ mô phỏng và bao gồm ít nhất các yếu tố sau:

(i) Chuyển sang bay bằng thiết bị khi cất cánh;

(ii) Khởi hành và đến bằng thiết bị tiêu chuẩn;

(iii) Các phương thức IFR và không lưu trong chuyến bay;

(iv) Các phương thức chờ;

(v) Tiếp cận bằng thiết bị đến mức tối thiểu theo quy định;

(vi) Các phương thức tiếp cận hụt;

(vii) Hạ cánh sau khi tiếp cận bằng thiết bị;

(4) Các phương thức khai thác bất thường và khẩn nguy và các thao tác liên quan đến hỏng hóc và sai chức năng thiết bị ví dụ như động cơ, hệ thống và khung sườn; và

(5) Các cách xử lý đối với sự mất khả năng làm việc và hợp tác của tổ bay, bao gồm chỉ định nhiệm vụ cho người lái, hợp tác của tổ bay và sử dụng danh mục kiểm tra.

(b) Đối với loại và hạng tàu bay khác, người đề nghị phải chứng tỏ khả năng thực hiện các phương thức và các thao tác của khoản (a) với tư cách là người chỉ

huy tàu bay, ngoại trừ điểm (5), khoản (a) theo quy định trong các tiêu chuẩn về kiểm tra thực hành.

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

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

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

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

BẢNG 1 - 7.200 **KINH NGHIỆM CỤ THỂ**	**A**	**TR**	**TG**	**RH**	**PL**	**G**	**TL A**	**LA**	**FB**
[153] YÊU CẦU VỀ GIỜ BAY TỐI THIỂU									
(1) Người lái - Trên hạng tàu bay	1500			1000					
(2) Người lái - Bay đường dài	200			200					
(3) Người lái - Đêm	100			100					
(4) Người lái - Đêm trên tàu bay				15					
(5) Người lái - Thiết bị (Trên tàu bay hoặc trên SIM)	75			75					

[153] Tên bảng này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 27 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

(6) Người lái - Thiết bị (Trên tàu bay hoặc trên SIM)				25					
(7) Người lái - Thiết bị (Thời gian bay Tối đa trên SIM)	25			25					
(8) Người lái - Thiết bị (Thời gian bay tối đa trên SIM) trên hạng tàu bay trong khóa học	50			50					
(9)[154] Người chỉ huy tàu bay - Loại tàu bay (hoặc Người chỉ huy tàu bay) dưới sự giám sát của Người chỉ huy tàu bay được chỉ định hoặc giáo viên bay.	250			35					
(10) Chuẩn bị cho kiểm tra thực hành bay (trước 60 ngày)	3			3					

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

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

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

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

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

[154] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 27 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

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

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

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

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

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.235: CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI KIẾN THỨC CỦA GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN BAY

(a) Ngoài các yêu cầu tại Điều 7.235, người đề nghị cấp năng định giáo viên hướng dẫn bay phải được giáo viên được ủy quyền huấn luyện trên mặt đất có ghi nhật ký về:

(1) Ngoài quy định tại khoản (b) của Điều này, người đề nghị phải được hướng dẫn cơ bản bao gồm:

(i) Quá trình huấn luyện;

(ii) Các yếu tố để giảng dạy có hiệu quả;

(iii) Phát triển các khóa học;

(iv) Kế hoạch huấn luyện;

(v) Sử dụng các thiết bị hỗ trợ huấn luyện;

(vi) Các phương pháp giảng dạy trong lớp học;

(vii) Các phương pháp áp dụng giảng dạy;

(viii) Phát triển chương trình huấn luyện;

(ix) Đặc điểm của con người liên quan đến hướng dẫn bay; và

(x) Phân tích và chữa các lỗi của học viên;

(xi) Đánh giá khả năng của học viên đối với các môn học trên mặt đất;

(xii) Đánh giá và kiểm tra học viên; huấn luyện về philosophies;

(2) Các lĩnh vực kiến thức về hàng không đối với PPL và CPL áp dụng trên loại tàu bay đề nghị cấp năng định giáo viên hướng dẫn; và

(3) Các lĩnh vực kiến thức về hàng không đối với năng định thiết bị áp dụng trên loại tàu bay đề nghị cấp năng định giáo viên hướng dẫn bay bằng thiết bị.

(b) Các đối tượng sau đây không cần tuân thủ điểm (1), khoản (a) của Điều này:

(1) Người có giấy phép giáo viên hướng dẫn trên mặt đất được cấp theo quy định của Phần này; hoặc

(2) Giáo viên tại trường đại học, trung học chuyên nghiệp, phổ thông trung học và tương đương.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.237: CÁC YÊU CẦU VỀ HƯỚNG DẪN BAY ĐỐI VỚI GIÁO VIÊN HUẤN LUYỆN BAY

(a) Phụ lục này bao gồm các yêu cầu bổ sung vào Điều 7.237;

(b) Người đề nghị cấp năng định giáo viên hướng dẫn bay phải thực hành các phương pháp hướng dẫn bao gồm hướng dẫn, thực hành, nhận biết và sửa chữa các lỗi chung của học viên;

(c) Người đề nghị phải thực hành các phương pháp hướng dẫn về các thao tác và các phương thức sẽ hướng dẫn cho học viên;

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

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

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

BẢNG 1 - 7.217 **CÔNG TÁC HUẤN LUYỆN CỤ THỂ**	**A**	**RH**	**PL**	**G**	**LA**	**FB**
(1) Hướng dẫn bay cơ bản	X	X	X	X		
(2) Hướng dẫn kỹ thuật	X	X	X	X		
(3) Chuẩn bị trước khi bay	X	X	X	X		
(4) Bài chuẩn bị trước khi bay về cơ động trong chuyến bay	X	X	X	X		
(5) Sân bay và khai thác thủy phi cơ	X	X	X	X		
(6) Khai thác sân bay trực thăng		X				
(7) Khai thác bãi đỗ tầu lượn				X		
(8) Phương thức bay chờ		X				
(9) Cất cánh, hạ cánh và bay vòng lượn	X	X	X	X		
(10) Khởi hành và hạ cánh				X		
(11) Tốc độ hoạt động				X		
(12) Quy tắc bay cơ bản	X	X	X	X		
(13) Bay với tốc độ chậm	X	X	X	X		
(14) Chòng chành và xoáy	X			X		
(15) Cơ động	X	X	X	X X		
(16) Kỹ thuật bay vọt lên						
(17) Khai thác máy bay nhiều động cơ	X	X				
(18) Khai thác đặc biệt		X				
(19) Tham chiếu mặt đất	X	X	X	X		
(20) Cơ động thiết bị cơ bản	X	X	X	X		
(21) Bay với phương thức bay bằng thiết bị	X	X	X			
(22) Các huấn lệnh và các phương thúc kiểm soát không lưu	X	X	X			
(23) Bay với phương thức bay bằng thiết bị	X	X	X			
(24) Sử dụng thiết bị hỗ trợ dẫn đường	X	X	X			

(25) Khai thác khẩn nguy	X	X	X	X		
(26) Phương thức sau khi bay	X	X	X	X		
(27) Khởi hành bay bằng thiết bị	X	X				
(28) Bay cơ bản bằng thiết bị	X	X				
(29) Các phương thức bay hành trình và đến bằng thiết bị	X	X				
(30) Phương thức tiếp cận bằng thiết bị	X	X				

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 7.237:[155] 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:

---

[155] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(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.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.255: CÁC YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC HÀNG KHÔNG ĐỐI VỚI CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG

(a) Ngoài các yêu cầu tại Điều 7.255, người đề nghị cấp giấy phép cơ giới trên không phải chứng tỏ kiến thức cơ bản phù hợp với năng định được cấp ít nhất là các môn học sau đây:

(1) Các quy tắc và quy định liên quan đến người có giấy phép cơ giới trên không; các quy tắc và quy định điều tiết việc khai thác tàu bay dân dụng liên quan đến các nhiệm vụ của cơ giới trên không;

(2) Nền tảng của khí động lực học;

(3) Các khía cạnh khai thác khí tượng;

(4) Các ảnh hưởng của việc chất tải và phân bố trọng lượng trên máy bay, các tính năng và đặc tính bay; tính trọng tải và cân bằng.

(b) Để hoàn thành khóa học kiến thức về hàng không cấp giấy phép cơ giới trên không hoặc cấp năng định hạng cơ giới trên không, người đề nghị phải chứng tỏ mức kiến thức phù hợp với năng định được cấp cho người có giấy phép cơ giới trên không, ít nhất là các môn sau đây:

(1) Các quy tắc cơ bản về động cơ tuốc-bin khí và/hoặc động cơ pit-tông; các đặc tính của nhiên liệu, hệ thống nhiên liệu bao gồm kiểm soát nhiên liệu, dầu nhờn và hệ thống dầu nhờn; buồng đốt tăng lực và hệ thống phun; chức năng và khai thác hệ thống đánh lửa của động cơ và hệ thống khởi động;

(2) Các quy tắc khai thác, nắm vững các phương thức khai thác và các hạn chế trong khai thác của động cơ tàu bay; các ảnh hưởng của khí quyển lên tính năng động cơ;

(3) Khung, hệ thống kiểm soát bay, cấu trúc, hệ thống bánh lái, phanh và các bộ phận chống trượt, rỉ sét và thọ mệnh về độ mỏi vật liệu của cấu trúc máy bay, nhận dạng các thiếu hụt và hỏng hóc;

(4) Hệ thống chống mưa và đóng băng;

(5) Hệ thống áp suất và điều hòa, ôxy;

(6) Hệ thống thủy lực và khí nén;

(7) Lý thuyết điện cơ bản, hệ thống điện (AC và DC), hệ thống mạng điện tàu bay, tiếp mát và màn hình;

(8) Các quy tắc khai thác thiết bị, la bàn, lái tự động, điện đài, hỗ trợ dẫn đường bằng radar và điện đài, hệ thống quản lý bay, hiển thị và avionics;

(9) Các hạn chế của tàu bay;

(10) Hệ thống cứu hỏa, dập lửa;

(11) Sử dụng và kiểm tra khả năng hoạt động của thiết bị và hệ thống tàu bay phù hợp;

(12) Sử dụng và thực hành về dữ liệu bao gồm các phương thức kiểm soát bay đường dài;

(13) Đặc điểm của con người liên quan đến cơ giới trên không;

(14) Các quy tắc bảo dưỡng, các quy trình bảo dưỡng đủ điều kiện bay, báo cáo thiếu sót, kiểm tra trước khi bay; các quy trình cảnh báo khi nạp dầu và sử dụng hệ thống điện mặt đất; lắp đặt thiết bị và hệ thống khoang khách;

(15) Các phương thức khai thác bình thường, bất thường và khẩn nguy;

(16) Các phương thức khai thác vận chuyển hàng và hàng nguy hiểm;

(17) Các phương thức liên lạc điện đài và huấn lệnh;

(18) Kiến thức cơ bản về phương thức dẫn đường; các quy tắc và khai thác hệ thống bao kín.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.257 CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG[156]

(a) Ngoài các yêu cầu tại Điều 7.257, người đề nghị cấp Giấy phép cơ giới trên không với năng định hạng phải nộp hồ sơ sau đây:

(1) Hồ sơ chứng minh có ít nhất 100 giờ bay với chức năng là cơ giới trên không có thể gồm tối đa 50 giờ trên buồng lái giả định được phê chuẩn;

(2) Hồ sơ chứng minh trong vòng 90 ngày trước khi nộp đơn, đã hoàn thành khóa huấn luyện bay và trên mặt đất được phê chuẩn dành cho cơ giới trên không;

(3) Bằng chứng tốt nghiệp ít nhất khoá huấn luyện 2 năm chuyên ngành hàng không về bảo dưỡng tàu bay và động cơ tàu bay với ít nhất 05 giờ huấn luyện bay thực hiện nhiệm vụ của cơ giới trên không;

(4) Bằng tốt nghiệp hàng không về điện - điện tử, cơ khí của trường đại học hoặc trung học chuyên nghiệp, trường dạy nghề; có ít nhất 6 tháng kinh nghiệm thực tế bảo dưỡng tàu bay và ít nhất 05 giờ huấn luyện bay thực hiện nhiệm vụ của cơ giới trên không.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.260: CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM KHAI THÁC ĐỐI VỚI CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG

(a) Ngoài các yêu cầu của Điều 7.260, người đề nghị cấp giấy phép cơ giới trên không với năng định hạng phải thể hiện kinh nghiệm khai thác đạt yêu cầu trong thực hiện nhiệm vụ của cơ giới trên không dưới sự giám sát của cơ giới trên không được ủy quyền, đối với tàu bay sử dụng kiểm tra để cấp năng định, ít nhất trong các lĩnh vực sau:

(1) Các phương thức khai thác bình thường:

(i) Kiểm tra trước khi bay;

(ii) Quy trình nạp dầu, quản lý nhiên liệu;

(iii) Kiểm tra tài liệu bảo dưỡng;

---

[156] Phụ lục Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 7 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

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

(v) Sự phối hợp của tổ bay và các quy trình trong trường hợp tổ bay mất khả năng hoạt động;

(vi) Báo cáo hỏng hóc.

(2) Các phương thức khai thác bất thường và chuyển đổi (chờ).

(i) Nhận biết sự bất thường của hệ thống tàu bay;

(ii) Sử dụng các phương thức khai thác bất thường và chuyển đổi (chờ).

(3) Các phương thức khẩn nguy.

(i) Nhận biết các tình trạng khẩn nguy;

(ii) Sử dụng các phương thức khai thác khẩn nguy phù hợp.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.263: CÁC YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG ĐỐI VỚI CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG

(a) Ngoài các yêu cầu của Điều 7.263, người đề nghị phải:

(1) Thực hiện tốt quy trình kiểm tra trước khi bay, dịch vụ, khởi động, trước khi cất cánh và sau khi hạ cánh;

(2) Trong chuyến bay, thực hiện tốt các nhiệm vụ và các phương thức khai thác bình thường liên quan đến máy bay, động cơ máy bay, cánh quạt (nếu áp dụng), hệ thống và các thiết bị trên tàu bay;

(3) Trong chuyến bay, trên buồng lái giả định, hoặc các thiết bị huấn luyện mô phỏng, thực hiện tốt nhiệm vụ và các phương thức khai thác khẩn nguy, nhận biết và có hành động phù hợp đối với việc thực hiện sai chức năng của máy bay, động cơ máy bay, cánh quạt (nếu áp dụng), hệ thống và các thiết bị trên tàu bay;

(4) Sử dụng các hệ thống của tàu bay khi tàu bay có khả năng hoạt động bình thường và khi có những hạn chế;

(5) Thể hiện tính quyết đoán tốt và kỹ năng hàng không;

(6) Áp dụng được kiến thức hàng không;

(7) Thực hiện các nhiệm vụ như một thành viên của tổ bay; và

(8) Liên lạc với các thành viên khác của tổ bay một cách hiệu quả.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.275: CÁC YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC ĐỐI VỚI DẪN ĐƯỜNG TRÊN KHÔNG

(a) Ngoài các quy định tại Điều 7.275, người đề nghị phải chứng tỏ được mức kiến thức phù hợp với năng định được cấp đối với người có giấy phép dẫn đường trên không, ít nhất là trong các nội dung sau đây:

(1) Các quy tắc và quy định liên quan đến người có giấy phép dẫn đường trên không; các phương thức và thực hành về dịch vụ không lưu phù hợp;

(2) Các ảnh hưởng của việc chất tải và phân phối trọng tải trên tàu bay;

(3) Sử dụng các dữ liệu về cất cánh, hạ cánh và các dữ liệu về tính năng khác, bao gồm các phương thức kiểm soát đường dài;

(4) Kế hoạch bay khai thác trước khi bay và trong khi bay; chuẩn bị và hoàn thành kế hoạch bay dịch vụ không lưu; các phương thức dịch vụ không lưu phù hợp; các quy trình thiết lập thiết bị đo độ cao;

(5) Đặc điểm của con nguời liên quan đến việc dẫn đường trên không bao gồm các quy tắc quản lý đe doạ và rủi ro;

(6) Dịch và sử dụng các báo cáo khí tượng hàng không, sơ đồ và dự báo thời tiết; các code và chữ viết tắt, sử dụng và các quy trình nắm bắt thông tin khí tượng, kiểm tra trước khi bay và trong khi bay; thiết bị đo độ cao;

(7) Khí tượng hàng không; khí hậu liên quan đến các yếu tố ảnh hưởng đến hàng không; sự chuyển động của hệ thống áp suất; cấu trúc phía trước, và các đặc điểm của hiện tượng khí hậu đặc biệt ảnh hưởng đến các điều kiện cất cánh, trong khi bay và hạ cánh;

(8) Phương thức định vị dựa vào vị trí đã được xác định trước đó (Dead-rekoning), phương thức định vị bằng áp suất (Pressure Pattern) và phương thức dẫn đường (Celestial); sử dụng các sơ đồ hàng không, hỗ trợ dẫn đường bằng điện đài và hệ thống dẫn đường khu vực; các yêu cầu đặc thù về dẫn đường cho các chuyến bay tầm xa;

(9) Sử dụng, hạn chế và khả năng hoạt động của thiết bị điện tử và các thiết bị cần thiết đối với dẫn đường cho tàu bay;

(10) Sử dụng, độ chính xác và thực tế của hệ thống dẫn đường sử dụng trong các giai đoạn khởi hành, trong khi bay và tiếp cận; nhận biết hỗ trợ của đài dẫn đường;

(11) Các quy tắc, các đặc tính và sử dụng hệ thống dẫn đường địa tiêu và tự chứa; khai thác thiết bị hàng không;

(12) Các định nghĩa, đơn vị và các cách sử dụng trong phương thức dẫn đường thiên văn;

(13) Dịch và sử dụng các tài liệu hàng không như AIP, NOTAM, code, chữ viết tắt, sơ đồ phương thức khai thác bằng thiết bị khi khởi hành, trong chuyến bay, hạ độ cao, tiếp cận; quy tắc bay; các phương thức liên lạc vô tuyến điện và mẫu thoại liên lạc.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.280: CÁC YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG ĐỐI VỚI DẪN ĐƯỜNG TRÊN KHÔNG:

(a) Nhân viên dẫn đường trên không phải:

(1) Chứng tỏ thực hiện tốt các thủ tục kiểm tra trước khi bay, phục vụ, khởi động, trước khi cất cánh và sau khi hạ cánh;

(2) Trong chuyến bay, thực hiện tốt nhiệm vụ bình thường và các quy trình liên quan đến máy bay, động cơ máy bay, cánh quạt (nếu áp dụng), hệ thống và các thiết bị;

(3) Trong chuyến bay, trên buồng lái mô phỏng, hoặc trên các thiết bị huấn luyện được phê chuẩn, thực hiện tốt các nhiệm vụ và các phương thức khẩn nguy, nhận biết và có hành động thích hợp đối với việc thực hiện sai chức năng của máy bay, động cơ, cánh quạt (nếu áp dụng), hệ thống và các thiết bị;

(4) Sử dụng hệ thống tàu bay khi có khả năng hoạt động và khi có những hạn chế;

(5) Có óc quyết đoán tốt và kỹ năng hàng không;

(6) Áp dụng kiến thức hàng không;

(7) Thực hiện các nhiệm vụ với tư cách là một thành viên tổ bay tốt; và

(8) Liên lạc hiệu quả với các thành viên tổ bay khác.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.323: CÁC YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC ĐỐI VỚI HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN MẶT ĐẤT[157]

Người đề nghị cấp năng định giáo viên huấn luyện lý thuyết phải được huấn luyện về các nội dung sau với thời gian tối thiểu là 05 ngày (08 giờ/ngày):

(a) Hệ thống luật hàng không và Bộ QCATHK cùng các tài liệu hướng dẫn thực hiện;

(b) Hệ thống hóa kiến thức cơ bản và kiến thức chuyên sâu về nội dung môn học được cấp năng định huấn luyện;

(c) Phương pháp tiếp cận, giảng lý thuyết môn học được cấp năng định huấn luyện;

(d) Cách xây dựng giáo án, soạn bài tập, câu hỏi kiểm tra.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.353: HUẤN LUYỆN VÀ PHÊ CHUẨN NĂNG ĐỊNH LOẠI TÀU BAY VÀ CÁC CÔNG VIỆC CỤ THỂ. [158]

(a) Người có giấp phép AMT mức A chỉ được phép thực hiện các công việc theo thẩm quyền được phê chuẩn trên một loại tàu bay cụ thể sau khi đã hoàn thành khóa huấn luyện các công việc cụ thể phù hợp với mức A do tổ chức bảo dưỡng phù hợp với Phần 5 hoặc Phần 9 thực hiện. Việc huấn luyện sẽ phải bao gồm cả lý thuyết và thực hành phù hợp với các công việc sẽ được phê chuẩn. Việc hoàn thành khóa học phải được chứng minh bằng kết quả kiểm tra lý thuyết và đánh giá thực hành trực tiếp thực hiện do tổ chức được phê chuẩn phù hợp với Phần 5 hoặc Phần 9.

(b) Nhân viên kỹ thuật có giấy phép AMT mức B1, B2 và C chỉ được thực hiện năng định trên loại tàu bay cụ thể đã được phê chuẩn trong giấy phép.

(c) Năng định chỉ được cấp sau khi người đề nghị đã hoàn thành tốt khóa huấn luyện được Cục HKVN phê chuẩn hoặc thực hiện bởi tổ chức huấn luyện bảo dưỡng được Cục HKVN phê chuẩn phù hợp với Phần 9.

---

[157] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 65 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[158] Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 11 Phụ lục 7 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

(d) Chương trình huấn luyện chuyển loại tàu bay cho nhân viên kỹ thuật có mức B1 hoặc B2 phải bao gồm các phần lý thuyết và thực hành và bao gồm khóa học có liên quan đến các năng định đã quy định tại khoản c Điều 7.353 Chương trình huấn luyện lý thuyết và thực hành phải được Cục HKVN phê chuẩn.

(đ) Chương trình huấn luyện cho nhân viên có giấy phép AMT mức C có bằng kỹ sư hàng không, chương trình huấn luyện loại tàu bay đầu tiên phải tương đương ở mức B1 hoặc B2, chương trình huấn luyện thực hành không bắt buộc.

(e) Việc hoàn thành các khóa huấn luyện được quy định từ khoản b đến khoản đ Điều này phải được chứng minh bằng kết quả kiểm tra. Việc kiểm tra đối với nhân viên có giấy phép AMT mức B1, B2 và C phải được thực hiện bởi tổ chức huấn luyện được phê chuẩn phù hợp với Phần 9 hoặc tổ chức huấn luyện thực hiện các khóa huấn luyện chuyển loại được phê chuẩn.

(g) Đối với loại tàu bay không phải là tàu bay lớn quy định tại khoản b Điều này (có tải trọng cất cánh lớn hơn 5700 kg), người có giấy phép mức B1 và B2 được phép thực hiện các năng định của mình nếu trong giấp phép có ghi năng định đối với nhóm tàu bay phù hợp, trừ khi Cục HKVN xác định tính phức tạp của loại tàu bay liên quan cần phải được phê chuẩn riêng.

(1) Năng định loại tàu bay của nhà chế tạo được cấp khi tuân thủ với các năng định loại của 2 tàu bay đại diện cho một nhóm nhà chế tạo.

(2) Năng định nhóm đầy đủ sẽ được cấp sau khi tuân thủ với các yêu cầu năng định loại của 3 loại tàu bay đại diện cho một nhóm các nhà chế tạo. Tuy nhiên, năng định nhóm đầy đủ không được cấp cho nhân viên B1 trên loại tàu bay từ 2 động cơ tuốc-bin phản lực trở lên.

(3) Các nhóm tàu bay bao gồm:

(i) Đối với giấy phép mức B1 hoặc C: trực thăng động cơ pit-tông hoặc trực thăng động cơ tuốc-bin; tàu bay một động cơ pit-tông - có cấu trúc kim loại; tàu bay nhiều động cơ pit-tông - cấu trúc kim loại; tàu bay một động cơ pit-tông - có cấu trúc bằng gỗ; tàu bay có nhiều động cơ pit-tông - có cấu trúc bằng gỗ; tàu bay một động cơ pit-tông - có cấu trúc thân bằng vật liệu composite; tàu bay nhiều động cơ pit-tông - có kết cấu bằng vật liệu composite; tàu bay một động cơ tuốc-bin; và tàu bay nhiều động cơ tuốc-bin;

(ii) Đối với giấy phép mức B2 và C: tàu bay và trực thăng.

(h) Năng định đối với tàu bay không phải là tàu bay lớn quy định tại khoản c Điều này được cấp căn cứ vào việc hoàn thành tốt bài kiểm tra năng định loại tàu bay tương ứng mức B1, B2, C và có bằng chứng đầy đủ về kinh nghiệm thực tế có được trên loại tàu bay đó. Đối với mức C cho tàu bay không phải là tàu bay lớn của người có bằng kỹ sư tàu bay, loại tàu bay kiểm tra đầu tiên phải tương ứng mức B1 hoặc B2.

(1) Bài kiểm tra năng định loại tàu bay phải bao gồm bài kiểm tra về cơ giới tàu bay đối với mức B1; bài kiểm tra về bộ môn đối với mức B2; cả hai bài kiểm tra B1 và B2 đối với mức C.

(2) Bài kiểm tra phải được thực hiện bởi tổ chức huấn luyện được phê chuẩn phù hợp với Phần 9 hoặc trực tiếp thực hiện bởi Cục HKVN.

(3) Bài kiểm tra thực hành sẽ phải bao gồm kiểm tra các công việc đại diện cho từng nhóm công việc bảo dưỡng có liên quan đến mức và năng định đề nghị.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.355: YÊU CẦU KIẾN THỨC ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KỸ THUẬT

(a) Mức kiến thức cần thiết đối với giấy phép năng định loại A, B1, B2 và C:

(1) Kiến thức cơ bản cần thiết đối với năng định loại A, B1 và B2 được chỉ rõ bằng thước đo chỉ số mức (1, 2 và 3) đối với từng môn học. Giấy phép năng định loại C phải đáp ứng các yêu cầu về kiến thức cơ bản tương đương với năng định mức B1 hoặc B2.

(2) Kiến thức yêu cầu đối với chỉ số mức 1 được xác định như sau:

(i) Có kiến thức chung về các phần chính của môn học;

(ii) Mục đích: người làm đơn phải làm quen với các phần chính của môn học;

(iii) Người làm đơn phải đưa ra được mô tả tổng quát về môn học, sử dụng các từ ngữ thông dụng và các ví dụ minh họa;

(iv) Người làm đơn phải biết sử dụng các khái niệm đặc trưng.

(3) Kiến thức yêu cầu đối với chỉ số mức 2 được xác định như sau:

(i) Có kiến thức chung về các mặt lý thuyết và thực hành của môn học;

(ii) Có khả năng áp dụng kiến thức đã học được;

(iii) Mục đích: người làm đơn phải có khả năng hiểu được các nền tảng lý thuyết của môn học;

(iv) Người làm đơn phải đưa ra được mô tả tổng quát về môn học, sử dụng các ví dụ minh họa đặc trưng phù hợp;

(v) Người làm đơn phải biết sử dụng các công thức toán học trong mối liên hệ với các định luật vật lý để giải thích môn học;

(vi) Người làm đơn phải có khả năng đọc và hiểu được đồ họa, bản vẽ và sơ đồ mạch để mô tả môn học;

(vii) Người làm đơn phải biết áp dụng các kiến thức đã học một cách thực tế thông qua việc sử dụng các quy trình cụ thể.

(4) Kiến thức yêu cầu đối với chỉ số mức 3 được xác định như sau:

(i) Có kiến thức chi tiết về các mặt lý thuyết và thực hành của môn học;

(ii) Có khả năng tổng hợp và áp dụng các phần riêng rẽ của môn học một cách logic và đầy đủ;

(iii) Mục đích: người làm đơn phải có kiến thức lý thuyết của môn học và mối liên hệ tương tác giữa môn học này với các môn học khác;

(iv) Người làm đơn phải có khả năng mô tả chi tiết về môn học với việc sử dụng các kiến thức nền tảng của môn học và các ví dụ minh họa cụ thể;

(v) Người làm đơn phải biết sử dụng các công thức toán học có liên hệ với môn học;

(vi) Người làm đơn phải có khả năng đọc và hiểu được đồ họa, bản vẽ đơn giản và sơ đồ mạch để mô tả môn học;

(vii) Người làm đơn phải biết áp dụng các kiến thức đã học một cách thực tế thông qua việc sử dụng các hướng dẫn của nhà chế tạo;

(viii) Người làm đơn phải có khả năng đọc được kết quả từ các nguồn và dụng cụ, phương pháp đo khác nhau và áp dụng biện pháp khắc phục khi cần thiết.

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

Môn học	A hoặc B1 tàu bay		A hoặc B1 trực thăng		B2
	Động cơ tuốc-bin	Động cơ pit-tông	Động cơ tuốc-bin	Động cơ pit-tông	Bộ môn
1. Toán	×	×	×	×	×
2. Vật lý	×	×	×	×	×
3. Điện cơ bản	×	×	×	×	×
4. Điện tử cơ bản	×	×	×	×	×
5. Hệ thống thiết bị điện tử kỹ thuật số	×	×	×	×	×
6. Vật liệu hàng không	×	×	×	×	×
7. Thực hành bảo dưỡng	×	×	×	×	×
8. Khí động học cơ bản	×	×	×	×	×
9. Yếu tố con người	×	×	×	×	×
10. Luật Hàng không dân dụng Việt Nam	×	×	×	×	×
11. Khí động học, kết cấu và các hệ thống của tàu bay động cơ pit-tông	×	×			
12. Khí động học, kết cấu và các hệ thống của tàu bay trực thăng			×	×	

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

Môn học	A hoặc B1 tàu bay		A hoặc B1 trực thăng		B2
	Động cơ tuốc-bin	Động cơ pit-tông	Động cơ tuốc-bin	Động cơ pit-tông	Bộ môn
13. Khí động học, kết cấu và các hệ thống của tàu bay					×
14. Hệ thống tạo lực đẩy.					×
15. Động cơ tuốc-bin khí.	×		×		
16. Động cơ pit-tông		×		×	
17. Cánh quạt	×	×			

(c) Cục HKVN quy định các mức kiến thức cụ thể đối với từng loại năng định và các tiêu chuẩn kiểm tra.

(d) Ngoài các yêu cầu tại Điều 7.355 người làm đơn còn phải chứng tỏ các kiến thức liên quan đến năng định được cấp và phù hợp với trách nhiệm bảo dưỡng tàu bay của người có giấy phép trên các lĩnh vực sau:

(1) Quy chế và nguyên tắc đối với người có giấy phép bảo dưỡng tàu bay bao gồm cả các yêu cầu về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay quy định việc phê chuẩn và duy trì tính đủ điều kiện bay của tàu bay và tổ chức bảo dưỡng tàu bay và các quy trình bảo dưỡng tàu bay liên quan;

(2) Toán học cơ bản và các đơn vị đo, các nguyên lý cơ bản và lý thuyết vật lý và hóa học áp dụng trong lĩnh vực bảo dưỡng tàu bay;

(3) Đặc tính và các ứng dụng vật liệu trong kết cấu tàu bay bao gồm cả nguyên lý và các chức năng của kết cấu tàu bay, kỹ thuật đinh tán, hệ thống tạo lực đẩy và các hệ thống liên quan, cơ học, chất lỏng và các nguồn điện và điện tử, thiết bị tàu bay, hệ thống hiển thị, hệ thống điều khiển, hệ thống dẫn đường trên không và hệ thống liên lạc;

(4) Các công việc yêu cầu nhằm đảm bảo tính đủ điều kiện bay của tàu bay bao gồm phương pháp và quy trình cho việc đại tu, sửa chữa, kiểm tra, thay thế hoặc sửa chữa hỏng hóc của cấu trúc tàu bay, thiết bị và các hệ thống theo các phương pháp quy định tại các tài liệu hướng dẫn liên quan và các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng;

(5) Khả năng và giới hạn của con người đối với nhân viên kỹ thuật có giấy phép AMT.

(đ) [159] 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.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.357: CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KỸ THUẬT BẢO DƯỠNG TÀU BAY[160]

(a) Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép AMT phải đáp ứng các yêu cầu về kinh nghiệm như sau:

(1) Đối với mức A hoặc tiểu mức B1.2 và B1.4:

(i) 3 năm kinh nghiệm bảo dưỡng thực tế trên loại tàu bay liên quan nếu người làm đơn không được huấn luyện về mặt kỹ thuật liên quan đến tàu bay;

(ii) 2 năm kinh nghiệm bảo dưỡng thực tế trên loại tàu bay liên quan và hoàn thành khóa huấn luyện phù hợp với nhân viên kỹ thuật có tay nghề trên các lĩnh vực kỹ thuật khác;

---

[159] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 26 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[160] Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục 7 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

(iii) 1 năm kinh nghiệm bảo dưỡng thực tế trên loại tàu bay liên quan và hoàn thành khóa huấn luyện tại các trung tâm huấn luyện được phê chuẩn phù hợp với Phần 9.

(2) Đối với mức B2 hoặc tiểu mức B1.1 hoặc B1.3:

(i) 5 năm kinh nghiệm bảo dưỡng thực tế trên loại tàu bay liên quan nếu người làm đơn không được huấn luyện về mặt kỹ thuật liên quan đến tàu bay;

(ii) 3 năm kinh nghiệm bảo dưỡng thực tế trên loại tàu bay liên quan và hoàn thành khóa huấn luyện được Cục HKVN cho là phù hợp với nhân viên kỹ thuật có tay nghề trên các lĩnh vực kỹ thuật khác;

(iii) 2 năm kinh nghiệm bảo dưỡng thực tế trên loại tàu bay liên quan và hoàn thành khóa huấn luyện tại các trung tâm huấn luyện được phê chuẩn phù hợp với Phần 9.

(3) Đối với mức C của tàu bay lớn:

(i) 3 năm kinh nghiệm bảo dưỡng thực tế với các mức B1.1, B1.3, B2 trên loại tàu bay lớn hoặc như nhân viên hỗ trợ mức B1.1, B1.3, B2 của tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với Phần 5 hoặc kết hợp của cả hai điều kiện trên;

(ii) 5 năm kinh nghiệm bảo dưỡng thực tế với các loại mức B1.2, B1.4 trên loại tàu bay lớn hoặc như nhân viên hỗ trợ mức B1.2, B1.4 của tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với Phần 5 hoặc kết hợp của cả hai điều kiện trên.

(4) Đối với mức C của tàu bay không phải là tàu bay lớn: 3 năm kinh nghiệm bảo dưỡng thực tế với các mức B1.1, B1.3, B2 trên loại tàu bay không phải là tàu bay lớn hoặc như nhân viên hỗ trợ mức B1.1, B1.3, B2 của tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với Phần 5 hoặc kết hợp của cả hai điều kiện trên.

(5) Đối với mức C của nhân viên tốt nghiệp kỹ sư tàu bay: đối với người làm đơn có bằng kỹ sư chuyên ngành kỹ thuật từ các trường đại học hoặc các cấp học cao hơn, 3 năm kinh nghiệm trong môi trường bảo dưỡng tàu bay dân dụng với các công việc đại diện liên quan đến bảo dưỡng tàu bay, trong đó có 6 tháng theo dõi công việc bảo dưỡng nội trường.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

(b) Người đề nghị thay đổi hoặc nâng mức giấy phép AMT phải có kinh nghiệm bảo dưỡng tối thiểu phù hợp với mức hoặc tiểu mức đề nghị bổ sung theo bảng sau đây:

Đến / Từ	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2
A1	-	6 tháng	6 tháng	6 tháng	2 năm	6 tháng	2 năm	1 năm	2 năm
A2	6 tháng	-	6 tháng	6 tháng	2 năm	6 tháng	2 năm	1 năm	2 năm
A3	6 tháng	6 tháng	-	6 tháng	2 năm	1 năm	2 năm	6 tháng	2 năm
A4	6 tháng	6 tháng	6 tháng	-	2 năm	1 năm	2 năm	6 tháng	2 năm
B1.1	Không	6 tháng	6 tháng	6 tháng	-	6 tháng	6 tháng	6 tháng	1 năm
B1.2	6 tháng	Không	6 tháng	6 tháng	2 năm	-	2 năm	6 tháng	2 năm
B1.3	6 tháng	6 tháng	Không	6 tháng	6 tháng	6 tháng	-	6 tháng	1 năm
B1.4	6 tháng	6 tháng	6 tháng	Không	2 năm	6 tháng	2 năm	-	2 năm
B2	6 tháng	6 tháng	6 tháng	6 tháng	1 năm	1 năm	1 năm	1 năm	-

(c) Đối với mức A, B1, B2 kinh nghiệm phải là công việc thực tế trong các lĩnh vực liên quan đến công việc bảo dưỡng trên tàu bay.

(d) Đối với tất cả nhân viên kỹ thuật có giấy phép, kinh nghiệm thực tế cần thiết phải có tối thiểu một năm kinh nghiệm thực tế làm việc trên tàu bay trước khi đề nghị cấp năng định lần đầu. Đối với các lần bổ sung năng định tiếp theo, kinh

nghiệm thực tế không nhất thiết phải là một năm nhưng không được ít hơn 3 tháng. Kinh nghiệm thực tế yêu cầu sẽ phụ thuộc vào sự khác biệt giữa năng định đang có và năng định đề nghị bổ sung. Kinh nghiệm thực tế phải phù hợp cho năng định đề nghị bổ sung.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.350: VỀ THỦ TỤC CẤP, CẤP LẠI GIẤY PHÉP VÀ NĂNG ĐỊNH CHO NHÂN VIÊN KỸ THUẬT BẢO DƯỠNG TÀU BAY (AMT) VÀ NHÂN VIÊN SỬA CHỮA CHUYÊN NGÀNH HÀNG KHÔNG (ARS)

(a) Người đề nghị cấp giấy phép và năng định nhân viên AMT/ARS phải gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp giấy phép bao gồm các tài liệu sau đây:

(1) Đơn đề nghị cấp giấy phép nhân viên AMT/ARS;

(2) Sơ yếu lý lịch có dán ảnh và xác nhận của thủ trưởng đơn vị hoặc chính quyền địa phương;

(3) Các tài liệu chứng minh kinh nghiệm thực hành được Cục HKVN chấp thuận và loại công việc phù hợp với năng định đề nghị cấp;

(4) Bản sao chứng thực chứng chỉ tốt nghiệp khóa huấn luyện phù hợp với năng định đề nghị cấp tại ATO được Cục HKVN công nhận;

(5) Kết quả bài kiểm tra sát hạch về kiến thức, kinh nghiệm phù hợp với năng định đề nghị cấp;

(b) [161]Trong thời hạn 15 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, tổ chức kiểm tra và thực hiện việc cấp giấy phép nhân viên AMT/ARS cho những người đề nghị đáp ứng được các yêu cầu của Bộ QCATHK này.

---

[161] Mục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Điểm a Mục 4 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019

(c)[162] Giấy phép và năng định nhân viên AMT/ARS được cấp lại trong trường hợp giấy phép được cấp hết thời hạn hiệu lực, bị mất, hư hỏng. Người đề nghị phải hoàn thành 01 bộ hồ sơ nộp trực tiếp hoặc qua hệ thống bưu chính hoặc qua hệ thống dịch vụ công trực tuyến đến Cục HKVN và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ.

(d)[163] Người đề nghị cấp lại giấy phép nhân viên AMT/ARS phải nộp hồ sơ tối thiểu 10 ngày trước ngày hết hạn của giấy phép đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

(1) Bản sao hoặc biểu mẫu điện tử đơn đề nghị cấp lại nêu rõ lý do theo quy định tại khoản h Phụ lục 1 Điều 7.350.

(2) Bản sao hoặc bản sao điện tử tài liệu duy trì kinh nghiệm với các nội dung áp dụng cho năng định của người đề nghị.

(e)[164] Người đề nghị cấp lại giấy phép nhân viên AMT/ARS trong trường hợp giấy phép bị mất, bị rách phải nộp hồ sơ bao gồm:

(1) Bản sao hoặc biểu mẫu điện tử đơn đề nghị cấp lại nêu rõ lý do theo quy định tại khoản h Phụ lục 1 Điều 7.350;

(2) Bản sao hoặc bản sao điện tử giấy phép và năng định đã được cấp (nếu có).

(f)[165] Người đề nghị gia hạn năng định nhân viên AMT/ARS nộp 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua hệ thống bưu chính hoặc qua hệ thống dịch vụ công trực tuyến đến Cục HKVN và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ. Hồ sơ gồm:

---

[162] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục II 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 11/2022/TT-BGTVT ngày 29 tháng 6 năm 2022.

[163] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục II 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 11/2022/TT-BGTVT ngày 29 tháng 6 năm 2022.

[164] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục II 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 11/2022/TT-BGTVT ngày 29 tháng 6 năm 2022.

[165] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 5 Phụ lục II 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 11/2022/TT-BGTVT ngày 29 tháng 6 năm 2022.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

(1) Bản sao hoặc biểu mẫu điện tử đơn đề nghị gia hạn năng định nhân viên AMT/ARS theo mẫu quy định tại khoản h Phụ lục 1 Điều 7.350;

(2) Bản sao hoặc bản sao điện tử kết quả kiểm tra sát hạch lý thuyết về những nội dung theo quy định;

(3) Thông tin kinh nghiệm thực hiện các công việc thuộc năng định của người đề nghị.

(g) [166] Trong thời hạn 07 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, tổ chức kiểm tra và thực hiện việc cấp lại, gia hạn năng định phù hợp.

(h) [167] Đơn đề nghị cấp, cấp lại, gia hạn giấy phép, năng định nhân viên AMT/ARS:

[166] Mục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục II 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 11/2022/TT-BGTVT ngày 29 tháng 6 năm 2022

[167] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 5 Phụ lục II 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 11/2022/TT-BGTVT ngày 29 tháng 6 năm 2022.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP, CẤP LẠI, GIA HẠN GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG
(KHÁC THÀNH VIÊN TỔ LÁI)

APPLICATION FOR ISSUANCE, RENEWAL OF PEL LICENSE
(OTHER THAN FLIGHT CREW MEMBERS)

HƯỚNG DẪN
Điền tay hoặc máy. Chỉ nộp bản gốc cho Phòng Tiêu chuẩn An toàn bay hoặc Người được Cục HKVN ủy quyền. Nếu cần thêm không gian, hãy sử dụng trang đính kèm.
(Đối với công dân Việt Nam không cần khai tiểu mục 4, 6, 7, 13 Mục C. Thông tin người làm đơn.)[168]

INSTRUCTIONS
Write or type. Submit original hardcopy only to the Flight Safety Standards Department or a CAAV authorized person. If additional space is required, use an attachment.

A. ĐƠN NÀY ĐỀ NGHỊ/ APPLICATION IS HEREBY MADE FOR ☐ **CẤP LẦN ĐẦU/** ISSUANCE ☐ **CẤP LẠI/** REISSUANCE ☐ **GIA HẠN/** RENEWAL **GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG SAU/** OF THE FOLLOWING VIETNAM PEL LICENCE:

☐ NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY/ FLIGHT DISPATCHER
☐ TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG/ CABIN CREW
☐ GIÁO VIÊN MẶT ĐẤT/GROUND INSTRUCTOR
☐ NHÂN VIÊN KỸ THUẬT BẢO DƯỠNG TÀU BAY/ AMT
☐ NHÂN VIÊN ỦY QUYỀN KIỂM TRA/ INSPECTION AUTHORIZATION
☐ NHÂN VIÊN GÁP DÙ/ PARACHUTE RIGGER
☐ NHÂN VIÊN SỬA CHỮA CHUYÊN NGÀNH HK/ AVIATION REPAIR SPECIALIST
☐ KIỂM SOÁT VIÊN KHÔNG LƯU/ AIR TRAFFIC CONTROLLER
☐ KHÁC/ OTHER: .....

B. NĂNG ĐỊNH LIÊN QUAN SAU/ THE FOLLOWING RATING IS INVOLVED:

1. ☐ TÀU BAY/ AIRFRAME
2. ☐ ĐỘNG CƠ/ POWERPLANT
3. ☐ NĂNG ĐỊNH HẠNG/CLASS RATING (SPECIFY)➔
4. ☐ NĂNG ĐỊNH LOẠI/TYPE RATING(SPECIFY)➔

C. THÔNG TIN CÁ NHÂN/ AIRMAN PERSONAL INFORMATION:

1. TÊN/ NAME (*Last, First, Middle*)	2. Identity card/Số định danh cá nhân/CMND[169]			
3. ĐIỆN THOẠI/ TELEPHONE	4. THÀNH PHỐ/ CITY	TỈNH/ STATE/ PROVINCE	HÒM THƯ/ MAIL CODE	QUỐC GIA/ COUNTRY

5. NGÀY SINH/ DATE OF BIRTH (*MONTH, DAY, YEAR*)	6.NƠI SINH/ PLACE OF BIRTH	7. QUỐC TỊCH/ NATIONALITY	8. TRÌNH ĐỘ NGÔN NGỮ MỨC 4/ Language Proficiency Level 4 ☐ Yes ☐ No

9. CHIỀU CAO/ HEIGHT	10. CÂN NẶNG/ WEIGHT	11. TÓC/ HAIR	12. MẮT/ EYES	13. GIỚI TÍNH/ SEX	14. ĐỊA CHỈ THƯ ĐIỆN TỬ/ E-MAIL ADDRESS	15. SỐ GIẤY PHÉP CAAV/ CAAV PEL NUMBER

D. THÔNG TIN GIẤY PHÉP HIỆN TẠI/CURRENT AIRMAN LICENSE INFORMATION

1. SỐ GP/ LICENSE NUMBER	2. NƯỚC CẤP/ STATE OF ISSUE	3. NGÀY CẤP/ DATE ISSUED	4. NĂNG ĐỊNH/ RATING(S)

E. GIẤY PHÉP HOẶC NĂNG ĐỊNH ĐỀ NGHỊ CẤP DỰA TRÊN CƠ SỞ THOÀN THÀNH/ LICENSE OR RATING APPLIED FOR ON BASIS OF COMPLETION OF:

1. ☐ KINH NGHIỆM/EXPERIENCE 2. ☐ KIỂM TRA VIẾT/WRITTEN TEST 3. ☐ KIỂM TRA THỰC HÀNH/PRACTICAL TEST

F. BẠN ĐÃ TỪNG TRƯỢT BÀI SÁT HẠCH CẤP GIẤY PHÉP HOẶC NĂNG ĐỊNH NÀY CHƯA/ HAVE YOU FAILED A TEST FOR THIS LICENSE OR RATING? 1. ☐ CÓ/Yes 2. ☐ CHƯA/No

G. CHỨNG THỰC/APPLICANT'S CERTIFICATION — Tôi cam đoan tất cả những thông tin cung cấp ở trên là chính xác và đúng sự thật, và tôi đồng ý rằng đó là cơ sở để cấp giấy phép cho tôi/ I certify that all statements and answers provided by me on this application form are complete and true to the best of my knowledge and I agree that they are to be considered as part of the basis for issuance of any PEL license to me.

Tổ chức, cá nhân không được gian lận bằng cách tạo ra các thông tin sai nhằm mục đích nhận được cho mình hoặc bất kỳ người nào khác sự cấp, công nhận, gia hạn hoặc thay đổi bất kỳ giấy phép nào./ A person shall not with intent to deceive by making any false representation for the purpose of procuring for himself or any other person the grant, issue, renewal or variation of any such license.	1. NGÀY/ DATE	2. CHỮ KÝ NGƯỜI ĐỀ NGHỊ/ APPLICANT SIGNATURE:

J. ĐÍNH KÈM/ ATTACHMENTS:

1. ☐ Báo cáo thông thạo ngôn ngữ/ Language Proficiency Report
2. ☐ Kết quả sát hạch lý thuyết/ Knowledge Test Report
3. ☐ Kết quả sát hạch thực hành/ Practical Test Report
4. ☐ Thông báo không phê chuẩn/ Notice of Disapproval
5. ☐ Giấy phép đã thay thế/ Superseded Airman Certificate
6. ☐ Thẻ nhận dạng/ Airman's Identification (ID)

I. ATTACH APPLICANT PHOTO HERE (*Passport Size*)

K.CHỨNG THỰC CỦA CAAV/ CAAV AUTHORIZED PERSON CERTIFICATION:

1. ☐ GIẤY PHÉP ĐƯỢC CẤP PHÙ HỢP VỚI PHẦN 7/ THE LICENSE(S) WAS ISSUED IAW PART 7 AND CAAV REQUIRMENTS:
2. ☐ GIẤY PHÉP KHÔNG ĐƯỢC CẤP/THE LICENSE WAS NOT ISSUED

3. NGÀY/ DATE	4. SỐ ỦY QUYỀN HOẶC CHỨC DANH/ TITLE OR DESIGNATION No.	5. CHỮ KÝ/ SIGNATURE	6. CASORT-PEL Entry:

[168] Cụm từ "Đối với công dân Việt Nam không cần khai tiểu mục 4, 6, 7, 13 Mục C. Thông tin người làm đơn" được bổ sung theo quy định tại khoản 4 Điều 1 Thông tư số 28/2023/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư trong lĩnh vực hàng không dân dụng, có hiệu lực kể từ ngày 29 tháng 9 năm 2023.

[169] Cụm từ "Địa chỉ thường trú (Đường phố hoặc hòm thư) Permanent Address (Street or PO Box Number)" được thay thế bằng cụm từ "Identity card/Số định danh cá nhân/CMND" theo quy định điểm c khoản 1 Điều 1 Thông tư số 28/2023/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư trong lĩnh vực hàng không dân dụng có hiệu lực từ ngày 29 tháng 9 năm 2023

(i)[170]Nội dung hồ sơ chứng minh kinh nghiệm bảo dưỡng quy định tại điểm 3 khoản a của Điều này bao gồm ít nhất các nội dung sau:

(1) Phần 1 Thông tin cá nhân: Họ Tên, địa chỉ cố định, ngày sinh, nơi sinh, Quốc tịch; Quá trình đào tạo.

(2) Phần 2 Thông tin về quá trình công tác: Đơn vị, thời gian, vị trí làm việc, loại tầu bay đã tham gia bảo dưỡng.

(3) Phần 3 Thông tin về giáo viên huấn luyện, giám sát viên bảo dưỡng.

(4) Phần 4 Kinh nghiệm thực hành cơ bản.

(5) Phần 5 Kinh nghiệm bảo dưỡng thực tế trên tầu bay (OJT).

(k) [171]Việc trả kết quả đề nghị cấp, cấp lại, gia hạn giấy phép, năng định quy định tại Điều này được thực hiện trực tiếp tại Cục HKVN hoặc qua hệ thống bưu chính theo đề nghị của người làm đơn.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.393: VỀ THỦ TỤC CẤP, CẤP LẠI GIẤY PHÉP VÀ NĂNG ĐỊNH CHO NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY[172]

(a) Người đề nghị cấp giấy phép và năng định nhân viên điều độ khai thác bay phải gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục Hàng không Việt Nam. Hồ sơ đề nghị cấp giấy phép bao gồm các tài liệu sau đây:

---

[170] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Khoản b Mục 9 Phụ lục 7 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[171] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục II 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 11/2022/TT-BGTVT ngày 29 tháng 6 năm 2022.

[172] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 66 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(1) Đơn đề nghị cấp giấy phép nhân viên nhân viên điều độ khai thác bay;

(2) Sơ yếu lý lịch có dán ảnh và xác nhận của thủ trưởng đơn vị hoặc chính quyền địa phương;

(3) Bản sao chứng thực hoặc bản sao kèm theo bản gốc văn bằng, chứng chỉ đào tạo phù hợp để đối chiếu;

(4) Bản sao kết quả huấn luyện phù hợp;

(5) Bản gốc giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp với các quy định của Bộ Y tế và Phần 8 của Bộ QCATHK còn hiệu lực;

(6) 02 ảnh cỡ 3x4 được chụp trong khoảng thời gian 06 tháng trước khi nộp hồ sơ.

(b) b. Hồ sơ đề nghị cấp lại giấy phép nhân viên trong trường hợp giấy phép hết hạn hiệu lực bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp lại giấy phép;

(2) Bản sao kết quả huấn luyện phù hợp;

(3) Bản gốc giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp với các quy định của Bộ Y tế và Phần 8 của Bộ QCATHK còn hiệu lực;

(4) 02 ảnh cỡ 3x4 được chụp trong khoảng thời gian 06 tháng trước khi nộp hồ sơ.

(c) Hồ sơ đề nghị cấp lại giấy phép cho nhân viên trong trường hợp giấy phép bị mất, bị rách hoặc bị hỏng, bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp lại giấy phép nêu rõ lý do;

(2) Bản gốc hoặc bản sao giấy phép nhân viên (nếu có);

(3) 02 ảnh cỡ 3x4 được chụp trong khoảng thời gian 06 tháng trước khi nộp hồ sơ.

(d) Hồ sơ gia hạn năng định nhân viên bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn giấy phép;

(2) Bản sao kết quả huấn luyện gần nhất;

(3) Bản gốc giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp với các quy định của Bộ Y tế và Phần 8 của Bộ QCATHK còn hiệu lực;

(e) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, tổ chức kiểm tra và thực hiện việc gia hạn năng định phù hợp.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.399: CÁC YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY[173]

(a) Ngoài các quy định tại Điều 7.399, người đề nghị phải chứng tỏ được mức kiến thức phù hợp với năng định được cấp đối với người có giấy phép điều độ khai thác bay, ít nhất là trong các nội dung sau đây:

(1) Các quy tắc và quy định liên quan đến người có giấy phép điều độ khai thác bay, các phương thức và thực hành về dịch vụ không lưu phù hợp;

(2) Các quy tắc khai thác động cơ tàu bay, hệ thống và thiết bị;

(3) Các giới hạn khai thác đối với tàu bay và động cơ;

(4) Danh mục thiết bị tối thiểu;

(5) Tính toán hoạt động bay và phương thức lập kế hoạch bay;

(6) Các ảnh hưởng của việc chất tải và phân phối trọng tải trên tàu bay, các đặc tính và tính năng bay, cách tính trọng tải và cân bằng;

(7) Lập kế hoạch bay, tính toán khả năng thời gian tiêu thụ nhiên liệu và nhiên liệu tiêu thụ, tính toán cân bằng và trọng tải;

(8) Chuẩn bị và lập kế hoạch bay dịch vụ không lưu;

(9) Nguyên tắc cơ bản cho hệ thống lập kế hoạch được máy tính hỗ trợ;

(10) Yếu tố con người liên quan đến việc dẫn đường trên không bao gồm các quy tắc quản lý đe doạ và rủi ro;

---

[173] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 67 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(11) Khí tượng hàng không; sự thay đổi của hệ thống áp suất; cấu trúc dải không khí, nguồn gốc và các đặc điểm của hiện tượng thời tiết đặc biệt ảnh hưởng đến các điều kiện cất cánh, trong khi bay và hạ cánh;

(12) Dịch và áp dụng các báo cáo khí tượng hàng không, các biểu đồ và dự báo khí tượng; mã và các chữ viết tắt; sử dụng và các quy trình nắm bắt các thông tin khí tượng;

(13) Các nguyên tắc dẫn đường trên không đối với chuyến bay bay bằng thiết bị;

(14) Sử dụng tài liệu hàng không;

(15) Các phương thức khai thác vận chuyển hàng và hàng nguy hiểm;

(16) Các phương thức liên quan tới tai nạn và sự cố; phương thức bay khẩn nguy;

(17) Phương thức liên quan tới can thiệp bất hợp pháp và phá hoại tàu bay;

(18) Phương thức bay liên quan tới chủng loại tàu bay phù hợp;

(19) Liên lạc vô tuyến điện;

(20) Phương thức liên lạc với tàu bay và các đài mặt đất liên quan.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.401: CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM KHAI THÁC ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY[174]

(a) Người đề nghị cấp giấp phép phải hoàn thành khóa học phù hợp do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

(b) Ngoài các yêu cầu nêu tại Điều 7.401, người đề nghị cấp giấy phép chứng minh kinh nghiệm có ít nhất:

(1) 01 năm làm việc hỗ trợ điều độ vận chuyển hàng không thương mại;

[174] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 68 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(2) Có tối thiểu hai năm làm việc tại một trong các vị trí liệt kê dưới đây hoặc tổng hợp của các vị trí này với điều kiện kinh nghiệm làm việc ở mỗi vị trí tối thiểu phải là 01 năm:

(i) Thành viên tổ bay trong vận chuyển hàng không thương mại;

(ii) Nhân viên khí tượng học trong một tổ chức điều độ vận chuyển hàng không;

(iii) Kiểm soát viên không lưu, giám sát viên nhân viên điều độ khai thác bay hoặc hệ thống khai thác bay vận chuyển hàng không;

(iv) Nhiệm vụ khác mà Cục Hàng không Việt Nam xác định có kinh nghiệm tương đương.

(c) Ngoài các yêu cầu về kinh nghiệm có trong khoản a, b Điều này, người đề nghị cấp giấy phép phải làm việc dưới sự giám sát của nhân viên khai thác bay trong ít nhất 90 ngày trong 06 tháng liên tục trước khi nộp đơn.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.403: CÁC YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY[175]

Ngoài các yêu cầu nêu tại Điều 7.403, Người làm đơn phải chứng minh được khả năng:

(a) Phân tích thời tiết chính xác và chấp nhận được trong khai thác từ một loạt các bản đồ thời tiết hàng ngày và báo cáo thời tiết, cung cấp một cuộc thảo luận có hiệu lực về điều kiện thời tiết trong khu vực lân cận của một đường bay cụ thể; dự báo xu hướng thời tiết thích hợp để vận chuyển hàng không tại điểm đến và điểm dự phòng;

(b) Xác định các đường bay tối ưu cho một phân đoạn nhất định, và tạo ra tài

[175] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 69 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

liệu chính xác hoặc máy tính tạo ra kế hoạch bay;

(c) Cung cấp việc giám sát khai thác và tất cả các hỗ trợ khác cho một chuyến bay trong điều kiện thời tiết bất lợi thực tế hoặc mô phỏng, phù hợp với nhiệm vụ của người có giấy phép điều độ khai thác bay;

(d) Nhận biết và quản lý các mối đe dọa và các lỗi.

Phần 8
GIẤY CHỨNG NHẬN SỨC KHỎE

CHƯƠNG A: QUY ĐỊNH CHUNG

8.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này quy định các yêu cầu của Việt Nam về Giấy chứng nhận sức khỏe của nhân viên hàng không và cấp, công nhận Giấy chứng nhận sức khỏe.

(b) Phần này áp dụng đối với tất cả những người có giấy phép hành nghề do Việt Nam cấp mà Giấy chứng nhận sức khỏe được quy định là điều kiện hiệu lực của giấy phép hành nghề.

(c) Phần này cũng có thể áp dụng cho tất cả những người được cung cấp các đánh giá về sức khỏe, các kết luận chính thức về sức khỏe và các đánh giá đặc biệt đối với khả năng làm việc.

8.003 ĐỊNH NGHĨA

(a) Đối với phần này các định nghĩa sau đây được áp dụng:

Ghi chú: Các khái niệm khác liên quan đến hàng không đã được định nghĩa ở Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(1) **Kết luận chính thức về sức khỏe:** Việc hoàn thành kết luận sẽ do một hoặc một vài chuyên gia y tế có thể chấp thuận để chuyển lên bộ phận cấp phép xem xét từng trường hợp có liên quan, trong trường hợp cần thiết tham khảo ý kiến bộ phận khai thác bay hoặc các chuyên gia khác làm cơ sở cho việc cấp Giấy chứng nhận hoặc Giấy chứng nhận của Việt Nam;

(2) **Cơ sở giám định Y khoa hàng không:** Tổ chức y tế hàng không được Cục HKVN phê chuẩn được phép thực hiện công việc đánh giá y tế đối với nhân viên hàng không và đưa ra khuyến cáo liên quan đến việc cấp giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp với các quy định của Phần này.

(3) **Trường hợp có thể:** Trong tình huống mà các điều khoản về sức khỏe của phần này, "Đang được cân nhắc".

(4) **Đánh giá sức khỏe:** Người có giấy phép hành nghề phải chứng minh được mình đủ điều kiện sức khỏe theo các yêu cầu cụ thể do quốc gia thành viên cấp;

(5) **Đánh giá viên y khoa:** [1]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 đáp ứng các tiêu chuẩn quy định tại Phần này;

(6) **Giám định viên y khoa:** Là bác sỹ được đào tạo về y học hàng không, có kinh nghiệm và kiến thức thực hành trong môi trường hàng không được Cục HKVN chấp thuận để thực hiện việc kiểm tra và giám định sức khỏe của nhân viên hàng không;

(7) **Thực chất các vấn đề cần phải bàn luận:** Việc sử dụng một hoặc một vài loại thuốc nào đó của nhân viên hàng không trong công việc đó là:

(i) Gây ra nguy cơ trực tiếp đối với người sử dụng hoặc gây nguy hiểm đến tính mạng, sức khỏe hoặc các vấn đề khác cần quan tâm; và/hoặc

(ii) Các nguyên nhân hoặc các vấn đề trở nên xấu hơn trong nghề nghiệp, xã hội, tinh thần hoặc là các vấn đề rối loạn chức năng sinh lý;

(8) **Các chất gây tác động đến hành vi trí tuệ:** Rượu, thuốc phiện, thuốc giảm đau an thần, thuốc ngủ, cocaine và một số chất khác;

(9) **Thừa nhận hiệu lực của Giấy chứng nhận:** Là việc chấp nhận của Cục HKVN đối với Giấy chứng nhận do quốc gia thành viên ICAO khác đã cấp nhằm mục đích:

(i) Thay thế cho việc cấp Giấy chứng nhận hoặc Giấy chứng nhận của Việt Nam; hoặc

---

[1] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(10) **Chất gây nghiện:** Tình trạng mà trong đó con người bị phụ thuộc vào các chất, không kể thuốc lá hoặc các đồ uống chất chứa xantin thông thường (e.g, caffeine) đồ uống, được thể hiện thông qua việc tăng mức độ dung sai cho phép, sự biểu hiện của các triệu chứng cai nghiện, mất kiểm soát khi sử dụng hoặc tiếp tục sử dụng bất chấp việc gây tổn hại đến sức khỏe hoặc làm suy yếu các chức năng xã hội, con người hoặc nghề nghiệp.

8.005 CÁC CHỮ VIẾT TẮT

(a) Sau đây là các chữ viết tắt đã được sử dụng trong phần này

(1) AMC (Aviation Medical Center) - Cơ sở y tế giám định sức khỏe nhân viên hàng không;

(2) AME (Aviation Medical Examiner) - Giám định viên y khoa;

(3) AMA (Aviation Medical Assessor) - Đánh giá viên y khoa;

(4) dB - decibels (Deciben/Đơn vị đo cường độ tiếng ồn tương đương với 1 micropascal);

(5) ICAO (International Civil Aviation Organization) - Tổ chức hàng không dân dụng Quốc tế.

8.007 GIẤY CHỨNG NHẬN SỨC KHỎE[2]

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

(1) Nhóm 1: [3] áp dụng cho người nộp đơn đề nghị cấp hoặc có các giấy phép sau:

(i) Người lái tàu bay thương mại (CPL);

---

[2] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[3] Tiêu đề điểm này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 2 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(ii) Người lái tàu bay thuộc tổ lái nhiều thành viên (MPL);

(iii) Người lái tàu bay vận tải hàng không (ATPL);

(iv)[4]

(2) Nhóm 2: [5]áp dụng cho người nộp đơn đề nghị cấp hoặc có các giấy phép sau:

(v) Người lái tàu bay tư nhân;

(vi) Kỹ sư trên không, nhân viên dẫn đường;

(vii) Cơ giới trên không;

(viii) Tiếp viên hàng không.

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

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

(1) 60 tháng đối với giấy phép cho người lái tư nhân;

(2) 12 tháng đối với giấy phép tiếp viên;

---

[4] Tiết này được bãi bỏ theo quy định tại khoản b Mục 2 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[5] Tiêu đề điểm này được sửa đổi theo quy định tại khoản c Mục 2 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(3) 12 tháng đối với giấy phép cho người lái tàu bay thương mại;

(4) 12 tháng đối với giấy phép cho người lái của tổ lái nhiều thành viên;

(5) 12 tháng đối với giấy phép cho người lái tàu bay vận tải hàng không;

(6) 12 tháng đối với giấy phép cho nhân viên dẫn đường;

(7) 12 tháng đối với giấy phép cho kỹ sư cơ giới.

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

(1)[6] 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.

(2)[7]

(3) 24 tháng, sau lần sinh nhật thứ 40 đối với người lái tàu bay tư nhân.

(4) 12 tháng, sau lần sinh nhật thứ 50 với người lái tàu bay tư nhân.

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

---

[6] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[7] Điểm này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 2 Phụ lục 8 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

8.009 CHẤM DỨT TẠM THỜI HIỆU LỰC ĐÁNH GIÁ SỨC KHỎE[8]

(a) Các trường hợp chấm dứt tạm thời hoặc vĩnh viễn hiệu lực giấy phép và năng định liên quan quy định trong Phần 7 Bộ QCATHK:

(1) Tại bất cứ thời điểm nào khi có dấu hiệu suy giảm sức khỏe có thể ngăn cản người có giấy phép không thể thực hiện các năng định được phê chuẩn an toàn và hiệu quả;

(2) Trong khoảng thời gian sức khỏe suy giảm vì bất cứ lý do gì mà ngăn cản việc cấp hoặc gia hạn đánh giá sức khỏe y tế;

(3) Trong khi ảnh hưởng của bất kỳ chất kích thích thần kinh nào mà có thể ngăn cản người có giấy phép không thể thực hiện năng định trong giấy phép an toàn và hiệu quả;

(4) Khi đang sử dụng chất kích thích.

(b) Nhân viên hàng không đang suy giảm sức khỏe trong thời gian dài hoặc sử dụng các chất chất kích thích phải thông báo chi tiết bằng văn bản đến Cục Hàng không Việt Nam về tình trạng sức khỏe của mình và các biện pháp khắc phục mà họ đang thực hiện để đảm bảo không ảnh hưởng an toàn hàng không.

CHƯƠNG B: CÁC GIÁM ĐỊNH VIÊN Y KHOA HÀNG KHÔNG

8.010 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các quy định bổ sung cho các quy định đã nêu tại Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không để áp dụng cho việc chấp thuận giám định viên y khoa hàng không của Cục HKVN.

---

[8] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

8.013 GIÁM ĐỊNH VIÊN Y KHOA HÀNG KHÔNG: ĐỊNH NGHĨA VÀ QUYỀN HẠN

(a) Cục HKVN là cơ quan có thẩm quyền chấp thuận các giám định viên y khoa hàng không của cơ sở y tế giám định sức khỏe nhân viên hàng không để:

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

(2) Khuyến cáo việc cấp hoặc từ chối cấp Giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp với nội dung quy định tại phần này để đại diện được ủy quyền của Cục HKVN xem xét, quyết định.

(b) Một giám định viên y khoa hàng không phải:

(1) Có năng lực và giấy phép thực hiện chuyên môn về y tế;

(2) Đã qua khóa huấn luyện về y tế hàng không;

(3) Chứng tỏ được khả năng về y tế hàng không;

(4) Chứng tỏ sự hiểu biết các tiêu chuẩn sức khỏe của hàng không quốc tế;

(5) Chứng tỏ sự hiểu biết các hướng dẫn về hàng không quốc tế đối với AMEs;

(6) Được đào tạo cập nhật và bổ sung về kiến thức y tế hàng không;

(7) Có kiến thức thực hành và kinh nghiệm về các điều kiện làm việc của những người được cấp giấy phép và năng định trong khi họ thực hiện nhiệm vụ.

(c) Giám định viên y khoa hàng không, dựa trên cơ sở phán quyết của mình, có trách nhiệm báo cáo Cục HKVN mọi trường hợp không đáp ứng tiêu chuẩn sức khỏe của người đề nghị cấp Giấy chứng nhận sức khỏe có ảnh hưởng đến an toàn bay.

8.015 ỦY QUYỀN CỦA CƠ QUAN CÓ THẨM QUYỀN

(a) Cục HKVN làm thủ tục chấp thuận giám định viên y khoa hàng không để:

(1) Kiểm tra người đề nghị cấp Giấy chứng nhận và những người có Giấy chứng nhận sức khỏe để quyết định xem họ có đủ tiêu chuẩn sức khỏe hay không; và

(2) Khuyến cáo việc cấp, cấp lại, từ chối hoặc thu hồi Giấy chứng nhận sức khỏe, khước từ về sức khỏe, miễn trừ hoặc xác nhận Giấy chứng nhận khỏe đặc biệt cho người đề nghị cấp giấy chứng trên cơ sở đáp ứng hoặc không đáp ứng tiêu chuẩn sức khỏe liên quan.

(b) Cục HKVN được phép ủy quyền cho bác sỹ có khả năng chuyên môn đại diện cho Cục HKVN để tiến hành xem xét lại các hồ sơ sức khỏe, đánh giá lại tình trạng đủ sức khỏe của người đang đề nghị cấp hoặc đã có Giấy chứng nhận sức khỏe và trong một số trường hợp cần thiết có thể tiến hành kiểm tra hồ sơ của người đề nghị cấp Giấy chứng nhận do cơ sở y tế giám định sức khỏe nhân viên hàng không lưu giữ.

(c) Cục HKVN bảo lưu quyền xem xét lại bất cứ công việc nào do giám định viên y khoa hàng không thực hiện.

CHƯƠNG C: QUY TRÌNH CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN SỨC KHỎE

8.020 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này quy định các yêu cầu về trình tự cấp Giấy chứng nhận sức khỏe đối với tất cả các loại Giấy chứng nhận sức khỏe nêu tại Điều 8.007.

8.023 HỒ SƠ SỨC KHỎE

(a) Để được cấp Giấy chứng nhận sức khỏe mỗi cá nhân đề nghị cấp phải ký và hoàn thiện đơn đề nghị theo mẫu biểu và cách thức thực hiện do Cục HKVN quy định để nộp cho cơ sở y tế giám định sức khỏe nhân viên hàng không đã được Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận (AMC), trong đơn cung cấp các thông tin y tế cá nhân có liên quan tới:

(1) Bản thân, gia đình, và tiền sử di truyền một cách đầy đủ và chính xác theo sự hiểu biết của cá nhân đó; và

(2) Có hay không việc từ chối đánh giá tình trạng sức khỏe trước đây, thu hồi hoặc tạm thời đình chỉ và nếu có thì nêu lý do[9];

(3) Cá nhân đó cũng phải thông báo cho các giám định viên rằng đánh giá y khoa trước đây đã bị từ chối, huỷ bỏ hoặc đình chỉ hay chưa và nếu như vậy, lý do từ chối , thu hồi hoặc đình chỉ là gì[10].

(b) Bất cứ thời điểm nào thấy cần thiết thông tin y tế bổ sung hoặc tiểu sử sức khỏe, cơ sở y tế giám định sức khỏe nhân viên hàng không có thể yêu cầu người đề nghị cấp Giấy chứng nhận sức khỏe cung cấp hoặc uỷ quyền cho bất kỳ phòng khám, bệnh viện, bác sỹ, hoặc một người nào đó cung cấp thông tin liên quan đến tiểu sử sức khoẻ.

(c) Mỗi cá nhân đề nghị cấp Giấy chứng nhận sức khỏe phải nhận thức được sự cần thiết của việc báo cáo một cách đầy đủ và chính xác sự hiểu biết của mình và chịu trách nhiệm về thông tin sai lệch.

(d) [11]Giám định viên y khoa phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam bất cứ thông tin sai lệch nào của người có giấy phép hoặc năng định.

---

[9] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 3 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[10] Điểm này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 3 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[11] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản c Mục 3 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(e) Nếu như người đề nghị cấp hoặc người được cấp Giấy chứng nhận sức khỏe không đủ khả năng cung cấp các yêu cầu thông tin về sức khỏe trong quá khứ, không xác nhận được các thông tin đó, hoặc cung cấp các thông tin sai lệch, Cục HKVN có thể:

(1) Tạm đình chỉ, sửa đổi hoặc thu hồi tất cả Giấy chứng nhận sức khỏe của cá nhân đó đang có; hoặc

(2) Từ chối việc cấp Giấy chứng nhận sức khỏe đối với người đề nghị.

(f) Nếu như Giấy chứng nhận sức khỏe bị tạm thời đình chỉ hoặc sửa đổi theo mục này thì sự tạm đình chỉ hoặc sửa đổi đó vẫn giữ nguyên hiệu lực tới khi:

(1) Người được cấp hoặc người đề nghị cấp Giấy chứng nhận sức khỏe cung cấp yêu cầu về thông tin trong quá khứ, hoặc cơ quan có thẩm quyền cho phép; và

(2) Cục HKVN xác định được người được cấp hoặc người đề nghị cấp có đáp ứng các tiêu chuẩn sức khỏe hay không.

8.025 [12]

8.027 SỰ BẢO MẬT VÀ TRUY CẬP HỒ SƠ SỨC KHỎE

(a) [13]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.

---

[12] Điều này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 4 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[13] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 5 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(b) Kết quả giám định sức khỏe và các hồ sơ liên quan phải được lưu giữ bảo đảm hạn chế việc tiếp cận của người không có phận sự.

(c) [14]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.

(d) Bất chấp quy định của sự cẩn mật, không một cá nhân nào có thể cho phép phát hành hoặc tiếp tục sử dụng Giấy chứng nhận sức khỏe khi mà người có Giấy chứng nhận không đủ tiêu chuẩn sức khỏe.

8.030 TRÁCH NHIỆM GIÁM SÁT LIÊN TỤC XU HƯỚNG SỨC KHỎE HÀNG KHÔNG[15]

(a) [16]Đánh giá viên y khoa có trách nhiệm:

(1) Kiểm tra sự đầy đủ, chính xác và đánh giá các báo cáo của cơ sở giám định sức khỏe nhân viên hàng không trình Cục Hàng không Việt Nam;

(2) Thường xuyên đánh giá lại quá trình giám định sức khỏe để tập trung vào các lĩnh vực có gia tăng các vấn đề về sức khỏe;

---

[14] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 5 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[15] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[16] Tiêu đề khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 6 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(3) Xác định sự cần thiết phải sửa đổi mẫu biểu và quá trình giám định sức khỏe để đảm bảo đầy đủ các thông tin cho việc kiểm tra, đánh giá sức khỏe của Cục Hàng không Việt Nam;

(4) Xác định sự cần thiết cho việc giám sát, theo dõi hoặc giảm thời gian khám định kỳ hoặc giảm thời hạn hiệu lực của giấy chứng nhận sức khỏe;

(5) Điều phối việc trưng cầu ý kiến các chuyên gia, các xét nghiệm bổ sung cần thiết để đưa ra kết luận chính thức về sức khỏe;

(6) Điều phối việc trưng cầu ý kiến các chuyên gia, các xét nghiệm bổ sung cần thiết đối với yêu cầu đặc biệt về y tế để chứng tỏ khả năng;

(7) Thực hiện phân tích các trường hợp mất khả năng làm việc trong khi bay và các vấn đề sức khỏe được phát hiện trong quá trình giám định để nhận dạng các lĩnh vực có gia tăng rủi ro về sức khỏe;

(8) Yêu cầu thực hiện giám định lại sức khỏe trong trường hợp xảy ra sự cố hoặc tai nạn;

(9) Tổ chức kiểm tra định kỳ tối thiểu 01 năm 01 lần đối với các cơ sở vật chất, trang thiết bị và hồ sơ giám định sức khỏe của từng cơ sở y tế để đảm bảo việc chấp hành các quy định hiện hành về công tác giám định sức khỏe nhân viên hàng không;

(10) Đánh giá định kỳ tối thiểu 01 năm 01 lần năng lực của các giám định viên để đảm bảo phù hợp với các tiêu chuẩn của Phần này và công tác huấn luyện định kỳ về y tế hàng không được thực hiện đầy đủ;

(b) [17] 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;

---

[17] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 6 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(c)[18]

8.033 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN SỨC KHỎE

(a) [19]Giấy chứng nhận sức khỏe được cấp cho nhân viên hàng không đáp ứng tiêu chuẩn sức khỏe được quy định tại Thông tư liên tịch số 18/2012/TTLT-BYT-BGTVT của Bộ Y tế và Bộ Giao thông vận tải.

(b) Bất cứ cá nhân nào không đáp ứng tiêu chuẩn sức khỏe của chương này có thể đề nghị xem xét lại nếu thấy cần thiết.

(c) [20]Căn cứ vào hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam dựa trên các quy định của ICAO, Giám định viên y khoa có thể xem xét miễn trừ một số nội dung kiểm tra thông thường liên quan đến việc đánh giá thể chất nhằm tập trung vào tư vấn y tế nâng cao thể chất và phòng ngừa bệnh tật.

(d) [21]Các cá nhân không đáp ứng các tiêu chuẩn y tế quy định tại Thông tư liên tịch số 18/2012/TTLT-BYT-BGTVT của Bộ Y tế và Bộ Giao thông vận tải có thể được cấp Giấy chứng nhận sức khỏe hạn chế.

---

[18] Khoản này được bãi bỏ theo quy định tại khoản c Mục 6 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[19] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 5 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[20] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 5 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[21] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 5 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

8.035 TỪ CHỐI CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN SỨC KHỎE

(a) Việc từ chối cấp Giấy chứng nhận sức khỏe có hiệu lực:

(1) Vào thời điểm đánh giá tình trạng sức khỏe đã xác định rằng người đề nghị đã không đủ sức khỏe đúng theo các tiêu chuẩn sức khỏe của nhân viên hàng không do Bộ Y tế ban hành; và

(2) Cho tới lúc người đó được cơ quan có thẩm quyền xác định lại là đủ sức khỏe để thực hiện nhiệm vụ.

(b) [22]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.

(c) [23]Trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày hồ sơ đề nghị cấp bị từ chối, người làm đơn được phép đề nghị Cục Hàng không Việt Nam xem xét lại.

8.037 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN SỨC KHỎE ĐẶC BIỆT

(a) Cục HKVN có thể cấp Giấy chứng nhận sức khỏe đặc biệt đối với người đề nghị cấp Giấy chứng nhận không phù hợp các tiêu chuẩn có thể vận dụng để cấp Giấy chứng nhận sức khỏe nếu như cá nhân đó đưa ra được lý do thỏa đáng, bao gồm:

(1) Kết luận chính thức về sức khỏe chỉ ra rằng trong trường hợp đặc biệt người đề nghị cấp không đủ điều kiện với bất kỳ yêu cầu nào đó, về vấn đề này

---

[22] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 7 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[23] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

hay vấn đề khác nhưng điều đó cũng không ảnh hưởng đến việc thực hiện quyền hạn được ghi trong giấy phép:

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

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

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

(2) Liên quan đến năng lực, kỹ năng, kinh nghiệm của người đề nghị cấp Giấy chứng nhận và các điều kiện làm việc cũng sẽ được cân nhắc một cách thích hợp;

(3) Khi giấy phép được ghi một vài giới hạn đặc biệt hoặc các giới hạn thì người có giấy phép phải tuân theo các giới hạn đó để thực hiện công việc an toàn.

8.040 THỪA NHẬN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN SỨC KHỎE NƯỚC NGOÀI

(a) Cục HKVN có thể chấp thuận việc cấp Giấy chứng nhận sức khỏe, Giấy chứng nhận được cấp bởi một quốc gia thành viên khác của ICAO thay vì tiến hành giám định sức khỏe của cơ sở y tế giám định sức khoẻ hàng không.

Ghi chú: Cục HKVN có thể liên hệ với một nhà chức trách hàng không của quốc gia thành viên ICAO khác để quyết định hiệu lực của Giấy chứng nhận trình lên Cục HKVN.

(b) Cục HKVN có thể chấp thuận Giấy chứng nhận sức khỏe do quốc gia thành viên ICAO khác cấp cho nhân viên hàng không trong thời gian thực hiện nhiệm vụ tại Việt Nam thay cho việc cấp Giấy chứng nhận sức khỏe mới.

Ghi chú: Cục HKVN sẽ lập danh sách các quốc gia thành viên ICAO có Giấy chứng nhận sức khỏe được công nhận thay cho việc cấp mới.

8.043 CẤP LẠI GIẤY CHỨNG NHẬN SỨC KHỎE

(a) Các yêu cầu đối với việc cấp lại Giấy chứng nhận sức khỏe tương tự như đối với yêu cầu của việc cấp lần đầu trừ khi có các quy định khác.

8.045 ĐIỀU CHỈNH THỜI HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) [24]Thời hạn hiệu lực cho phép của Giấy chứng nhận sức khỏe đã được quy định tại Điều 8.007 của Phần này.

(b) [25]Thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận sức khỏe có thể được gia hạn thêm tối đa 45 ngày, căn cứ vào việc xem xét, đánh giá của Hội đồng đánh giá kết quả giám định sức khỏe của Cục Hàng không Việt Nam.

(c) Cục HKVN có thể giảm thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận sức khỏe đối với nhân viên hàng không khi có dấu hiệu về mặt lâm sàng.

8.047 CẤP LẠI ĐẶC BIỆT ĐỐI VỚI GIẤY CHỨNG NHẬN SỨC KHỎE

(a) Quy định việc kiểm tra lại của người có giấy phép thực hiện nhiệm vụ ở khu vực xa nơi cơ sở y tế được chỉ định kiểm tra sức khỏe có thể được cấp lại Giấy chứng nhận sức khỏe đặc biệt khi xét thấy cần thiết và được Cục HKVN cho phép; việc cấp lại đó chỉ được thực hiện như một trường hợp ngoại lệ và không được lạm dụng.

(1) Thời hạn 6 tháng một lần, trong trường hợp thành viên tổ lái tàu bay không khai thác thương mại;

(2) Thời hạn không quá 03 tháng/01 lần cho hai lần liên tiếp có báo cáo về sức khỏe vẫn được sử dụng thuận lợi sau khi kiểm tra, trong trường hợp thành viên tổ lái tàu bay đang khai thác thương mại.

(b) Việc kiểm tra phải được thực hiện bởi:

---

[24] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[25] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(1) Giám định viên y khoa hàng không được chỉ định trong khu vực có liên quan; hoặc

(2) Trong trường hợp không có giám định viên y khoa hàng không được chấp thuận tại nơi thành viên tổ lái lưu trú thì công tác giám định có thể được thực hiện bởi bác sỹ có giấy phép hành nghề tại khu vực đó.

(c) Giấy chứng nhận của người lái tàu bay tư nhân sẽ được cấp lại đặc biệt một lần với thời gian không vượt quá 24 tháng nếu được giám định viên y khoa do quốc gia thành viên ICAO, nơi người lái tư nhân đó lưu trú tạm thời, thực hiện.

(d) Báo cáo kiểm tra sức khỏe được quy định trong Phần này phải được gửi lên nhà chức trách trước khi tiến hành thực hiện việc khai thác bất cứ tàu bay nào trong thời hạn cụ thể của cấp lại đặc biệt.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 8.023 về thủ tục cấp, cấp lại Giấy chứng nhận sức khỏe của nhân viên hàng không.

8.049 CHƯƠNG TRÌNH ĐỐI VỚI VIỆC LẠM DỤNG CHẤT KÍCH THÍCH[26]

(a) Cục Hàng không Việt Nam phải có chương trình giám sát liên tục nhân viên hàng không lạm dụng chất kích thích và chuyển đổi các nhân viên này ra khỏi vị trí công tác có ảnh hưởng tới an toàn bay.

(b) Theo quy định tại Điều 1.083, Cục Hàng không Việt Nam sẽ yêu cầu kiểm tra các xét nghiệm sinh hóa của người có giấy phép có liên quan đến tai nạn hoặc sự cố nghiêm trọng hoặc có nghi ngờ nhân viên hàng không đang bị ảnh hưởng bởi chất kích thích.

---

[26] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục VII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c) Cục Hàng không Việt Nam yêu cầu các tổ chức liên quan tiến hành các xét nghiệm sinh hóa cần thiết theo quy định tại Điều 1.083 đối với nhân viên hàng không trước khi tuyển dụng, theo định kỳ và đột xuất.

(d) [27]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.

[27] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 8 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 8 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(Xem tiếp Công báo số 1155 + 1156)

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