**Bản so sánh Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT với dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Bộ QCATHK hiện hành**  (Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011, Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/3/2016, Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 06 năm 2017) | **Sửa đổi, bổ sung một số nội dung Bộ QCATHK năm 2018** | **Ghi chú** |
| **Phụ lục 1 Điều 1.007 Bộ QCATHK** | (481) Mô hình năng lực.  (482) Hồ sơ đủ điều kiện bay liên tục.  (483) Bảo dưỡng.  (484) Xác nhận hoàn thành bảo dưỡng.  (485) Cải tiến.  (486) Sửa chữa.  (487) Đại diện được ủy quyền. | **Bổ sung** |
| **Điều 4.105 Bộ QCATHK** | (d) Từ ngày 05/11/2020, hồ sơ bảo dưỡng được lưu giữ và chuyển giao theo quy định Chương F được duy trì với dạng thức phù hợp luôn đảm bảo khả năng đọc được dữ liệu, an ninh và tính toàn vẹn của hồ sơ. Dạng thức của hồ sơ bảo dưỡng có thể bao gồm: hồ sơ dạng giấy, dạng phim, hồ sơ điện tử hoặc bất kỳ sự kết hợp nào giữa các dạng thức trên. | **Bổ sung** |
| **6.092 YÊU CẦU CHUNG ĐỐI VỚI THIẾT BỊ GHI THÔNG TIN CHUYẾN BAY**  a. FDR phải có các đặc tính và khả năng sau: ~~1. Các tham số ghi lại đủ để xác định chính xác: i. Với FDR loại I và IA: đường bay, tốc độ, độ cao, công suất động cơ, cấu hình và hoạt động của máy bay. ii. Với FDR loại II và IIA: đường bay, tốc độ, độ cao, công suất động cơ, cấu hình của các thiết bị lực nâng và lực cản.~~ |  | **Bãi bỏ** |
| **Khoản (a) Điều 6.093**  a. Chỉ được phép khai thác máy bay động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa đến 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay và Giấy chứng nhận loại được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/2016 khi máy bay được trang bị 01 FDR loại II hoặc 01 AIR cấp C hoặc AIRS có khả năng ghi lại các tham số về đường bay, tốc độ đã hiển thị cho người lái biết hoặc ADRS dùng để ghi lại những tham số cần thiết được quy định trong Phụ lục 3 Điều 6.093 Phần này. | (a) Chỉ được phép khai thác máy bay động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa đến 5.700 kg với Đơn xin cấp Giấy chứng nhận loại hoặc Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu được gửi hoặc cấp đến các quốc gia thành viên ICAO kể từ ngày 01/01/2016 khi máy bay được trang bị:  (1) 01 FDR ghi được ít nhất 16 thông số theo quy định tại Phụ lục 1 Điều 6.093; hoặc  (2) Một loại C AIR hoặc AIRS có khả năng ghi được ít nhất đường bay và các tham số tốc độ hiển thị tới phi công bao gồm các thông tin bắt buộc như độ cao áp suất, tốc độ, góc phương vị, độ cao pitch, độ cao roll, lực đẩy động cơ và các thông tin bổ sung (nếu có thông tin hiển thị đến phi công) như trạng thái càng, nhiệt độ khí tổng, thời gian, dữ liệudẫn đường (góc lệch, tốc độ gió, hướng gió, kinh độ, vĩ độ), độ cao vô tuyến.  (3) Một ADRS ghi được ít nhất 7 thông số đầu tiên như quy định trong phụ lục 2 Điều 6.093  ” | **Sửa đổi, bổ sung** |
| **Khoản (b)(c)(d)(e)(f)(g)(h) Điều 6.093**  b. Chỉ được khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu sau ngày 01/01/2005 khi máy bay được trang bị FDR loại IA.  c. Máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 27.000 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay và Giấy chứng nhận loại được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/1989 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR loại I.  d. Trong vận tải hàng không thương mại được phép khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg đến 27.000 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu sau ngày 01/01/1989 khi máy bay được trang bị FDR loại II.  e. Máy bay trang bị nhiều động cơ tuốc-bin, có trọng lượng cất cánh tối đa đến 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/1990 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR loại IIA.  f. Máy bay động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/1987 đến trước ngày 01/01/1989, ngoại trừ quy định ở khoản k Điều này chỉ được khai thác khi được trang bị FDR có thể ghi lại được thời gian, độ cao, tốc độ bay, gia tốc thông thường và hướng bay.  g. Máy bay động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/1987 đến trước ngày 01/01/1989, ngoại trừ quy định ở khoản k Điều này chỉ được khai thác khi được trang bị FDR có thể ghi lại được thời gian, độ cao, tốc độ bay, gia tốc thông thường và hướng bay.  và những tham số này cần để xác định góc chúc ngóc và góc nghiêng, thu tín hiệu vô tuyến và công suất từng động cơ.  h. Máy bay động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 27.000 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/1987 đến trước ngày 01/01/1989, được CAAV cấp Giấy chứng nhận loại sau ngày 30/09/1969 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR loại II | (b) Chỉ được khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu sau ngày 01/01/2005 khi máy bay được trang bị FDR ghi được 78 thông số đầu tiên trong phụ lục 1 Điều 6.093.  (c) Máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 27.000 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay và Giấy chứng nhận loại được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/1989 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR ghi được ít nhất 32 thông số đầu tiên quy định trọng phụ lục 1 Điều 6.093  (d) Trong vận tải hàng không thương mại được phép khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg đến 27.000 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu sau ngày 01/01/1989 khi máy bay được trang bị FDR ghi được ít nhất 16 thông số đầu tiên quy định trọng phụ lục 1 Điều 6.093.  (e) Máy bay trang bị nhiều động cơ tuốc-bin, có trọng lượng cất cánh tối đa đến 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/1990 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR ghi được ít nhất 16 thông số đầu tiên quy định trọng phụ lục 1 Điều 6.093.  f. Máy bay động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu trước 01/01/1989, ngoại trừ quy định khoản h Điều này chỉ được khai thác khi được trang bị FDR có thể ghi 5 thông số đầu tiên trong phụ lục 1 Điều 6.093  g. Máy bay động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu trước từ 01/01/1987 đến trước 01/01/1989, ngoại trừ quy định ở khoản h Điều này chỉ được khai thác khi được trang bị FDR có thể ghi 9 thông số đầu tiên trong phụ lục 1 Điều 6.093  h. Máy bay động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 27.000 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/1987 đến trước ngày 01/01/1989, được CAAV cấp Giấy chứng nhận loại sau ngày 30/09/1969 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR ghi được 16 thông số đầu tiên trong phụ lục 1 Điều 6.093..” | **Sửa đổi, bổ sung** |
| **Khoản (i)(k) Điều 6.093**  i. Máy bay động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu trước ngày 01/01/1987 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR có thể ghi lại được thời gian, độ cao, tốc độ bay, gia tốc thông thường và hướng bay  k. Kể từ ngày 01/01/2016, máy bay mà có yêu cầu bắt buộc lắp FDR, trước khi nộp đơn xin cấp Giấy chứng nhận loại đến các quốc gia thành viên của ICAO, FDR phải ghi lại tối đa những tham số với chu kỳ tối đa 0,0625 giây với gia tốc theo ba hướng và 0,125 giây với thông tin đầu vào của người lái về vị trí các bề mặt điều khiển hướng cơ bản. |  | **Bãi bỏ** |
| **Khoản (j) Điều 6.093**  j. Máy bay động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 27.000 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu trước ngày 01/01/1987, được CAAV cấp chứng chỉ kiểu loại sau ngày 30/09/1969 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR có thể ghi lại được thời gian, độ cao, tốc độ bay, gia tốc thông thường và hướng bay; các tham số này cần nằm trong giới hạn để xác định: 1. Góc chúc ngóc của máy bay khi chỉnh theo đường bay;  2. Những lực cơ bản tác động lên máy bay khi chỉnh theo đường bay và nguồn gốc các lực này. | j. Máy bay động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 27.000 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu trước ngày 01/01/1987, được CAAV cấp chứng chỉ kiểu loại sau ngày 30/09/1969 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR có thể ghi lại được 5 thông số đầu tiên trong phụ lục 1 Điều 6.093; các thông số này cần nằm trong giới hạn để xác định:  1. Góc chúc ngóc của máy bay khi chỉnh theo đường bay;  2. Những lực cơ bản tác động lên máy bay khi chỉnh theo đường bay và nguồn gốc các lực này. | **Sửa đổi, bổ sung** |
| **Khoản (l) Điều 6.093** | l. Chỉ được khai thác máy bay có tải trọng cất cánh tối đa trên 5700kg mà thời điểm nộp đơn xin cấp Giấy chứng nhận loại hoặc giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu được cấp kể từ 01/01/2023 khi tàu bay được trang bị FDR có khả năng ghi ít nhất 82 tham số được liệt kê trong phụ lục 1 Điều 6.093. | **Bổ sung** |
| **Khoản (d) của Điều 6.091**  d. Người khai thác không được sử dụng những phương tiện ghi thông tin FR sau đây trên các tàu bay mang đăng ký quốc tịch Việt Nam: 1. Màng kim loại khắc thông tin; 2. Phim nhựa; 3. Dữ liệu dạng tương tự sử dụng điều tần; 4. Băng từ. | (d) FDRs, ADRS, AIRs hoặc AIRS trên các tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam không được phép sử dụng:  1. Màng kim loại khắc thông tin; 2. Phim nhựa; 3. Dữ liệu dạng tương tự sử dụng điều tần; 4. Băng từ. | **Sửa đổi, bổ sung** |
| **(a) (3) của Điều 6.092**  a. FDR phải có các đặc tính và khả năng sau:  3. Có khả năng lưu giữ thông tin đã ghi trong thời gian: i. Với FDR loại I và II: 25 giờ khai thác gần nhất; ii. Với FDR loại IIA: 30 phút khai thác gần nhất; iii. Với FDR loại IV và V: 10 giờ khai thác gần nhất. | “ a. FDR phải có các đặc tính và khả năng sau:  …  (3) Có khả năng lưu giữ thông tin đã ghi trong thời gian:  i. Đối với máy bay: Tất cả FDR: ít nhất 25 giờ khai thác gần nhất; ngoại trừ máy bay quy định tại khoản (e) Điều 6.093 phải ghi được ít nhất thông tin trong 30 phút khai thác gần nhất và thêm các thông tin cất cánh trước đó.  ii. Đối với trực thăng: Tất cả FDR: ít nhất 10 giờ khai thác gần nhất; | **Sửa đổi, bổ sung** |
| **Khoản (c) Điều 6.095**  c. Chỉ được phép khai thác máy bay có tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 5700 kg được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hoặc Giấy chứng nhận loại lần đầu vào hoặc sau ngày 01/01/2003 khi máy bay được trang bị CVR có khả năng ghi và lưu trữ thông tin tối thiểu 2 giờ. |  | **Bãi bỏ** |
| **Khoản (e) của Điều 6.091**  e. Người khai thác không được sử dụng CVR nối dây trên các tàu bay mang đăng ký quốc tịch Việt Nam | e. Người khai thác không được sử dụng CVR và CARS nối dây hoặc băng từ trên các tàu bay mang đăng ký quốc tịch Việt Nam. | **Sửa đổi, bổ sung** |
|  | “**6.096 GHI LẠI GIAO TIẾP GIỮA TỔ BAY VÀ TÀU BAY**  a)Tất cả tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5700kg nộp đơn xin phê chuẩn Giấy chứng nhận loại lên Quốc gia thành viên sau ngày 01/01/2023 phải lắp thiết bị ghi chuyến bay chịu được va đập ghi lại hiển thị thông tin cho tổ bay từ hệ thống hiển thị điện tử, cũng như hành động đóng ngắt và lựa chọn của tổ bay chi tiết tại Phụ lục 1 điều 6.096  b)Thời gian ghi tối thiểu trong 02 giờ hoạt động cuối cùng;  c) hệ thống phảicó khả năng liên kết với hệ thống ghi âm thanh buồng lái. | **Bổ sung** |
| **Sửa đổi, Bổ sung khoản (b)(1) (g)(h)(i) điều 6.091**  b. Hộp chứa FDR không tháo rời phải: 1. Có màu da cam sáng hoặc màu vàng sáng; | b. Hộp chứa FDR không tháo rời phải:  1. Có màu da cam nổi bật  …  g) Đối với tàu bay có giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cấp lần đầu vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2023, chức năng xóa của phi hành đoàn sẽ được cung cấp cho bộ phận tiếp viên, khi được kích hoạt, sửa đổi bản ghi CVR và AIR để không thể lấy lại bằng cách sử dụng các kỹ thuật sao chép hoặc phát lại thông thường. Việc cài đặt sẽ được thiết kế để ngăn chặn kích hoạt trong suốt chuyến bay. Ngoài ra, xác suất vô tình kích hoạt chức năng xóa trong khi tai nạn cũng sẽ được giảm thiểu. Chức năng xóa nhằm ngăn chặn truy cập vào bản ghi CVR và AIR bằng cách phát lại hoặc sao chép bình thường, nhưng sẽ không ngăn các cơ quan điều tra tai nạn truy cập vào các bản ghi đó bằng các kỹ thuật sao chép hoặc phát lại chuyên biệt.  h) Các hệ thống ghi chuyến bay phải được lắp đặt để chúng nhận được nguồn điện từ một kênh cung cấp với độ tin cậy tối đa cho hoạt động của hệ thống máy bay mà không gây nguy hiểm cho các dịch vụ cần thiết hoặc tải khẩn cấp.    i) Logic dạng bắt đầu- dừng: FDR hoặc ADRS, CVR hoặc CARS, AIR hoặc AIRS phải bắt đầu được ghi lại trước khi tàu bay di chuyển dưới nguồn năng lượng của tàu bay và ghi liên tục cho đến khi kết thúc chuyến bay khi tàu bay không còn khả năng di chuyển dưới nguồn năng lượng của tàu bay. Ngoài ra, phụ thuộc vào nguồn điện sẵn có, CVR hoặc CARS, AIR hoặc AIRS phải bắt đầu ghi sớm nhất có thể trong khi kiểm tra buồng lái trước khi khởi động động cơ tại thời điểm bắt đầu chuyến bay cho đến khi kiểm tra buồng lái trước khi tắt động cơ tại thời điểm kết thúc chuyến bay |  |
| **Phụ lục 1 điều 6.095** | **Phụ lục 1 điều 6.095 Tín hiệu được CVR ghi lại:**  (a) CVR phải ghi đồng thời trên 04 kênh riêng biệt những dữ liệu sau:  (1) Thông tin liên lạc bằng giọng nói được truyền và nhận qua sóng liên lạc trên máy bay.  (2) âm thanh trong buồng lái tàu bay  (3) Thông tin liên lạc của những thành viên tổ bay trong buồng lái sử dụng hệ thống liên lạc nội bộ, nếu lắp đặt.  (4) Tín hiệu hoặc âm thanh dẫn đường hoặc tiếp cận qua tai nghe hoặc loa;  (5) Thông tin liên lạc của thành viên tổ bay sử dụng hệ thống thông báo hành khách, nếu lắp đặt.  (b) Phân phối âm thanh CVR phải tuân thủ như sau:  (1) bảng điều khiển âm thanh cho lái chính;  (2) bảng điều khiển âm thanh lái phụ;  (3) bổ sung các vị trí phi hành đoàn bay và thời gian tham chiếu; và  (4) micrô khu vực buồng lái. | **Bổ sung** |
| **Phụ lục 2 điều 6.095** | **Phụ lục 2 điều 6.095 Tín hiệu được CARS ghi lại:**  (a) CARS sẽ ghi đồng thời trên hai kênh riêng biệt, hoặc nhiều hơn, ít nhất là như sau:  (1) Thông tin liên lạc bằng giọng nói được truyền và nhận qua sóng liên lạc trên máy bay.  (2) âm thanh trong buồng lái tàu bay  v3) Thông tin liên lạc của những thành viên tổ bay trong buồng lái sử dụng hệ thống liên lạc nội bộ, nếu lắp đặt.  (4) Tín hiệu hoặc âm thanh dẫn đường hoặc tiếp cận qua tai nghe hoặc loa;  b) Phân bổ âm thanh CARS phải tuân thủ như sau:  (1) giao tiếp bằng giọng nói; và  (1) môi trường âm thanh trên khoang khách | **Bổ sung** |
| **Phụ lục 1 điều 6.096** | **Phụ lục 1 điều 6.096 GHI LẠI GIAO TIẾP GIỮA TỔ BAY VÀ TÀU BAY**   1. Phân loại:   AIR hoặc AIRS loại A chụp khu vực buồng lái để cung cấp dữ liệu cho thiết bị ghi chuyến bay thông thường. Để đảm bảo quyền riêng tư của tổ bay, khung hình buồng lái được thiết kế ở vị trí xa nhất để loại trừ đầu và vai của tổ bay khi tổ bay ngồi ở vị trí làm việc bình thường.  AIR hoặc AIRS loại B chụp lại thông tin liên kết dữ liệu  AIR hoặc AIRS loại C chụp lại các thiết bị và bảng điều khiển.  Chú ý: AIR hoặc AIRS loại C được cân nhắc để ghi dữ liệu chuyến bay khi việc ghi dữ liệu trên FDR hoặc ADRS là không thực tế hoặc tốn kém, hoặc trong trường hợp không yêu cầu FDR  (b) Các ứng dụng cần ghi lại  1) Hoạt động của công tắc và bộ chọn và thông tin hiển thị cho tổ bay từ màn hình điện tử sẽ được ghi lại bằng cảm biến hoặc các phương tiện điện tử khác.  2) Việc ghi lại hoạt động của công tắc và bộ chọn của tổ bay bao gồm:  i) bất kỳ công tắc hoặc bộ chọn nào sẽ ảnh hưởng đến hoạt động và điều hướng của máy bay; và  ii) lựa chọn các hệ thống bình thường và thay thế.  3) Việc ghi lại thông tin hiển thị cho tổ bay từ màn hình điện tử bao gồm:  i) hiển thị chuyến bay và điều hướng chính;  ii) màn hình giám sát hệ thống máy bay;  iii) hiển thị động cơ hiển thị;  iv) hiển thị mật độ chuyến bay, địa hình và thời tiết;  v) hệ thống cảnh báo cho tổ bay;  vi) các thiết bị dự phòngvà  vii) cài đặt EFB ở mức độ thực tế  (4) Nếu sử dụng cảm biến hình ảnh, việc ghi hình ảnh đó không được chụp phần đầu và vai của các thành viên tổ bay khi ngồi ở vị trí hoạt động bình thường. | **Bổ sung** |
| **PHỤ LỤC I ĐIỀU 6.093: CÁC ĐẶC TÍNH THAM SỐ CHO CÁC THIẾT BỊ GHI DỮ LIỆU BAY** |  | **Sửa đổi, bổ sung** |
| **PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.097: ỨNG DỤNG THIẾT BỊ GHI DỮ LIỆU LIÊN KẾT** |  | **Sửa đổi, bổ sung** |
| **PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 6.093: CÁC THAM SỐ CỦA ADRS CHO MÁY BAY** |  | **Sửa đổi, bổ sung** |
| **Khoản (a)(c)(d)(e) điều 6.094**  a. Trực thăng động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 2.250 kg đến 3.180 kg với đơn xin cấp Giấy chứng nhận loại hoặc Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay trình lên Cục Hàng không Việt Nam kể từ ngày 01/01/2018 chỉ được khai thác khi được trang bị 01 trong các thiết bị sau:  1. 01 FDR loại IV A;  2. 01 AIR cấp A có khả năng ghi lại đường bay và các tham số tốc độ đã hiện thị cho người lái biết;  3. 01 ADRS có khả năng ghi lại những tham số cần thiết quy định trong Phụ lục 1 Điều 6.094.  c. Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3.180 kg, được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ 01/01/2016 chỉ được khai thác khi được trang bị 01 FDR loại IV A.  d.Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 7.000 kg hoặc có cấu hình chở quá 19 hành khách, được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ 01/01/1989 chỉ được khai thác khi được trang bị 01 FDR loại IV.  e. Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3.180 kg đến 7.000 kg, được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ 01/01/1989 chỉ được khai thác khi được trang bị 01 FDR loại V. | a. Trực thăng động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 2.250 kg đến 3.175 kg với đơn xin cấp Giấy chứng nhận loại hoặc Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay trình lên Quốc gia thành viên kể từ ngày 01/01/2018 chỉ được khai thác khi được trang bị 01 trong các thiết bị sau:  1. 01 FDR ghi lại ít nhất 48 thông số đầu tiên tại phụ lục 1 điều 6.094;  2. 01 AIR cấp C có khả năng ghi lại tối thiểu đường bay và các tham số tốc độ đã hiện thị cho người lái biết, như mô tả trong Phụ lục 2 điều 6.094;  3. 01 ADRS có khả năng ghi lại ít nhất 07 tham số đầu tiên quy định trong Phụ lục 2 Điều 6.094.  …  c. Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3.175 kg, được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ 01/01/2016 chỉ được khai thác khi được trang bị 01FDR ghi lại ít nhất 48 thông số đầu tiên tại phụ lục 1 điều 6.094  d.Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 7.000 kg hoặc có cấu hình chở quá 19 hành khách, được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ 01/01/1989 chỉ được khai thác khi được trang bị 01 FDR ghi lại ít nhất 30 thông số đầu tiên tại phụ lục 1 điều 6.094  e. Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3.175 kg đến 7.000 kg, được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ 01/01/1989 chỉ được khai thác khi được trang bị 01 FDR ghi lại ít nhất 15 thông số đầu tiên tại phụ lục 1 điều 6.094 | **Sửa đổi, bổ sung** |
| **Khoản (g) điều 6.094** | g. Tất cả Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3175 kg với đơn xin cấp Giấy chứng nhận loại trình lên Quốc gia thành viên hoặc Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/2023 chỉ được khai thác khi được trang bị 01 FDR có khả năng ghi lại ít nhất 53 tham số đầu tiên quy định trong Phụ lục 1 Điều 6.094. | **Bổ sung** |
| **Khoản (g)(h) điều 6.095**  g. Chỉ được phép khai thác trực thăng với tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 3.180 kg, trong đó Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu vào hoặc sau ngày 01/01/1987 khi máy bay được trang bị CVR. h. Chỉ được phép khai thác trực thăng với tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 7.000 kg, trong đó Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu trước ngày 01/01/1987 khi máy bay được trang bị CVR. | g. Chỉ được phép khai thác trực thăng với tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 3.175 kg, trong đó Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu vào hoặc sau ngày 01/01/1987 khi máy bay được trang bị CVR. Đối với máy bay trực thăng không được trang bị FDR, ít nhất tốc độ ổ quay chính phải được ghi lại trên một kênh của CVR.  h. Chỉ được phép khai thác trực thăng với tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 7.000 kg khi máy bay được trang bị CVR. | **Sửa đổi, bổ sung** |
| **Khoản (i) của Điều 6.094** | (i) Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3175 kg có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu được cấp kể từ ngày 01/01/2023 chỉ được khai thác khi được trang bị 01 FDR có khả năng ghi 53 tham số đầu tiên quy định trong phụ lục 1 Điều 6.094 | **Bổ sung** |
| **PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.094: CÁC ĐẶC TÍNH THAM SỐ CỦA FDR CHO TRỰC THĂNG** |  | **Sửa đổi, bổ sung** |
| **PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 6.094: CÁC ĐẶC TRƯNG THAM SỐ CỦA ADRS CHO TRỰC THĂNG** |  | **Sửa đổi, bổ sung** |
| **Khoản (b) (c) Điều 6.100**  (b) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay chở tối đa 19 hành khách, trừ khi được lắp đặt một cửa có thể khoá được để ngăn cản lối vào khoang buồng lái. Cửa này chỉ có thể khoá được từ phía trong trong buồng lái.  (c) Tất cả tàu bay chở khách có trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 45500 kg hoặc chở tối đa được hơn 60 hành khách phải được trang bị một cửa ngăn buồng lái. Cửa này được thiết kế sao cho có thể chống được sự xuyên thủng của các loại đạn nhỏ hoặc mảnh lựu đạn, và có thể chống được sự xâm nhập từ bên ngoài của những người không có thẩm quyền.  (1) Cửa này phải được khoá hoặc mở từ bên trong buồng lái;  (2) Cửa này cũng phải có lỗ nhìn được ra bên ngoài để có thể nhận biết được người muốn vào và phát hiện hành động khả nghi hoặc tiềm năng bị đe dọa. | b) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay với trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 45500 kg và chở tối đa 19 hành khách, trừ khi được lắp đặt một cửa có thể khoá được để ngăn cản lối vào khoang buồng lái. Cửa này chỉ có thể khoá được từ phía trong trong buồng lái.  c) Tất cả tàu bay chở khách có trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 54500 kg hoặc chở tối đa được hơn 60 hành khách phải được trang bị một cửa ngăn buồng lái. Cửa này được thiết kế sao cho có thể chống được sự xuyên thủng của các loại đạn nhỏ hoặc mảnh lựu đạn, và có thể chống được sự xâm nhập từ bên ngoài của những người không có thẩm quyền.  (1) Cửa này phải được khoá hoặc mở từ bên trong buồng lái;  (2) Cửa này cũng phải có lỗ nhìn được ra bên ngoài để có thể nhận biết được người muốn vào và phát hiện hành động khả nghi hoặc tiềm năng bị đe dọa. | **Sửa đổi, bổ sung** |
| **Điều 10.195**  (a) Người chỉ huy tàu bay không được cho phép nạp nhiên liệu lên tàu bay khi hành khách đang lên, đang ở trên hoặc đang xuống tàu bay, trừ khi:  (1) Trên tàu bay có nhân viên được huấn luyện sẵn sàng triển khai và chỉ huy việc thoát hiểm; và  (2) Giữ liên lạc 2 chiều giữa nhân viên được huấn luyện trên tàu bay và nhân viên giám sát nạp nhiên liệu trên mặt đất.  (b) Trực thăng: Trừ khi được Cục HKVN cho phép, không ai được cho phép nạp nhiên liệu vào trực thăng khi:  (1) Hành khách đang lên, đang ở trên hoặc đang xuống trực thăng; hoặc  (2) Cánh quay đang quay.  (c) Người chỉ huy tàu bay phải thực hiện các biện pháp phòng ngừa bổ sung khi sử dụng nhiên liệu khác với nhiên liệu hàng không hoặc khi sử dụng đường ống hở. *Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 10.195 để có quy định chi tiết cho việc nạp nhiên liệu khi có hành khách đang lên, đang ở trên hoặc đang xuống tàu bay.* | (a) Người chỉ huy tàu bay không được cho phép nạp nhiên liệu lên tàu bay khi hành khách đang lên, đang ở trên hoặc đang xuống tàu bay, trừ khi:  (1) Trên tàu bay có nhân viên được huấn luyện sẵn sàng triển khai và chỉ huy việc thoát hiểm; và  (2) Giữ liên lạc 2 chiều giữa nhân viên được huấn luyện trên tàu bay và nhân viên giám sát nạp nhiên liệu trên mặt đất.  **(**b) Trực thăng: Không ai được cho phép nạp nhiên liệu vào trực thăng với cánh quay đang quay hoặc đã dừng khi:  (1) Hành khách đang lên, hoặc đang xuống trực thăng; hoặc  (2) Khi nạp oxy.  (c) Người chỉ huy tàu bay phải thực hiện các biện pháp phòng ngừa bổ sung khi sử dụng nhiên liệu khác với nhiên liệu hàng không hoặc khi sử dụng đường ống hở.  (d) Người khai thác đề nghị phương thức nạp nhiên liệu khi có khách trên tàu bay phải xây dựng quy trình và các điều kiện cụ thể để thực hiện việc tra nạp.  (e) Không ai được phép nạp nhiên liệu loại xăng hàng không (AVGAS) hoặc dạng wide-cut hoặc kết hợp các các dạng nhiên liệu này khi hành khách trên tàu bay.  (f) Phụ lục 1 Điều 10.195 để có quy định chi tiết các điều kiện cho việc nạp nhiên liệu khi có hành khách đang ở trên tàu bay  (g) Không ai được phép xả nhiên liệu của trực thăng khi:  (1) Có hành khách trên trực thăng; hoặc  (2) Hành khách đang lên hoặc đang xuống trực thăng; hoặc  (3) Đang nạp oxy | **Sửa đổi, bổ sung** |
| **Phụ lục 1 Điều 10.195**  (a) Người khai thác phải thiết lập phương thức nạp, xả nhiên liệu khi hành khách đang lên, đang ở trong hoặc đang xuống máy bay, nhằm đảm bảo các quy định sau đây được thực hiện: (1) Một người có chứng chỉ phù hợp phải có mặt tại vị trí quy định trong suốt quá trình nạp, xả nhiên liệu khi có hành khách ở trong máy bay. Người này phải có khả năng điều hành các phương thức khẩn nguy liên quan đến phòng cháy, chữa cháy, thông tin liên lạc và hướng dẫn thoát hiểm; (2) Phải thiết lập thông tin liên lạc 2 chiều ở hệ thống liên lạc bên trong máy bay hoặc các phương pháp phù hợp khác giữa thành viên dưới mặt đất đang giám sát việc xả nạp nhiên liệu và nhân viên trên máy bay; (3) Các thành viên tổ bay, các nhân viên và hành khách phải được thông báo về việc tiến hành nạp, xả nhiên liệu; (4) Đèn hiệu “Thắt dây an toàn” phải ở trạng thái tắt; (5) Đèn hiệu “Không hút thuốc” phải ở trạng thái bật sáng; (6) Hành khách phải được hướng dẫn tháo dây an toàn và dập tắt thuốc; (7) Có đủ số người được cấp chứng chỉ phù hợp trên máy bay để chuẩn bị cho việc thoát hiểm khẩn cấp; (8) Nếu có mùi nhiên liệu bên trong máy bay, hoặc bất kỳ nguy hại nào khác xuất hiện trong khi nạp, xả nhiên liệu, việc nạp, xả nhiên liệu phải được dừng ngay lập tức; (9) Khu vực đất bên dưới cửa thoát hiểm và cầu trượt phải thông thoáng; (10) Có quy định về việc giải toả hành khách an toàn và nhanh chóng | Người khai thác phải thiết lập phương thức nạp nhiên liệu khi hành khách đang ở trong máy bay, nhằm đảm bảo các quy định sau đây được thực hiện:  (1) Một người có chứng chỉ phù hợp phải có mặt tại vị trí quy định trong suốt quá trình nạp, xả nhiên liệu khi có hành khách ở trong máy bay. Người này phải có khả năng điều hành các phương thức khẩn nguy liên quan đến phòng cháy, chữa cháy, thông tin liên lạc và hướng dẫn thoát hiểm;  (2) Phải thiết lập thông tin liên lạc 2 chiều ở hệ thống liên lạc bên trong máy bay hoặc các phương pháp phù hợp khác giữa thành viên dưới mặt đất đang giám sát việc xả nạp nhiên liệu và nhân viên trên máy bay;  (3) Các thành viên tổ bay, các nhân viên và hành khách phải được thông báo về việc tiến hành nạp, xả nhiên liệu;  (4) Đèn hiệu “Thắt dây an toàn” phải ở trạng thái tắt;  (5) Đèn hiệu “Không hút thuốc” phải ở trạng thái bật sáng;  (6) Hành khách phải được hướng dẫn các hành động cần thiết trong trường hợp có sự cố xảy ra  (7) Có đủ số người được cấp chứng chỉ phù hợp trên máy bay để chuẩn bị cho việc thoát hiểm khẩn cấp;  (8) Nếu có mùi nhiên liệu bên trong máy bay, hoặc bất kỳ nguy hại nào khác xuất hiện trong khi nạp, xả nhiên liệu, việc nạp, xả nhiên liệu phải được dừng ngay lập tức;  (9) Khu vực đất bên dưới cửa thoát hiểm và cầu trượt phải thông thoáng;  (10) Có quy định về việc giải toả hành khách an toàn và nhanh chóng.  (11) Cửa phía khu vực nạp nhiên liệu của trực thăng phải được đóng, trừ phi đây là cửa duy nhất để thoát hiểm  (12) Cửa phía không thực hiện việc nạp nhiên liệu của trực thăng duy trì mở, khi điều kiện thời tiết cho phép, trừ khi được quy định khác bởi tài liệu hướng dẫn bay trực thăng (RFM)  (13) phương tiện dập cháy phải ở vị trí sẵn sàng trong trường hợp có hỏa hoạn khi tra nạp nhiên liệu  (14) Hành khách không sử dụng dây an toàn  (15) trong trường hợp cánh quay, chỉ những hành khách sẽ tiếp tục chuyến bay ở trên tàu bay | **Sửa đổi, bổ sung** |
| **Khoản (g)(h) Điều 12.225** | (g) Có hiệu lực đến 04 tháng 11 năm 2020, khi Cục Hàng không Việt Nam hoặc quốc gia đăng ký tàu bay chấp thuận hệ thống bảo dưỡng tương đương, người được chỉ định ký cho phép tàu bay vào khai thác sau bảo dưỡng phải có Giấy chứng nhận được cấp theo Phần 7 Bộ QCATHK hoặc quy chế về cấp phép nhân viên hàng không của quốc gia đăng ký phù hợp với Phụ ước 1 của Công ước Chi-ca-go.  (h) Từ ngày 5 tháng 11 năm 2020, Người khai thác tàu bay chỉ được phép khai thác tàu bay khi tàu bay, động cơ của tàu bay, cánh quạt và các bộ phận khác được bảo dưỡng bởi:  1) Tổ chức được phê chuẩn bởi Cục HKVN theo các quy định tại Phần 5 của Bộ quy chế an toàn hàng không hoặc bởi Quốc gia thành viên ICAO khác và được chấp thuận bởi Cục HKVN  2) Cá nhân, tổ chức tuân thủ quy trình được Cục HKVN cho phép thực hiện và có xác nhận hoàn thành bảo dưỡng liên quan tới công tác bảo dưỡng đó. | **Bổ sung** |
| **Khoản (e) Điều 12.243** | (e) Từ ngày 5 tháng 11 năm 2020, khi công việc bảo dưỡng không được thực hiện bởi tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn, xác nhận hoàn thành bảo dưỡng phải được hoàn thành và ký bởi các nhân được cấp chứng chỉ theo các quy định tại Phần 7 của Bộ quy chế an toàn hàng không để xác nhận công việc bảo dưỡng đã được hoàn thành tuân thủ với các dữ liệu được phê chuẩn và quy trình được chấp thuận bởi quốc gia đăng ký. | **Bổ sung** |
| **Khoản (d) Điều 12.157**  d. FRMS đƣợc phê chuẩn bởi Cục Hàng không Việt Nam phải tích hợp vào Hệ thống quản lý an toàn của Ngƣời khai thác | (d) Khi người khai thác được phê chuẩn bởi Cục HKVN thực thi hệ thống quản lý rủi ro mệt mỏi (FRMS) để quản lý rủi ro an toàn do mệt mỏi, người khai thác phải:  (1) Tích hợp FRMS vào hệ thống quản lý an toàn của người khai thác  (2) Thiết lập giá trị tối đa về thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ bay và thời gian làm nhiệm vụ; và giá trj tối thiểu về khoảng thời gian nghỉ ngơi.  (3) Hệ thống FRMS phải được phê chuẩn bởi Cục HKVN và phải đảm bảo mức an toàn tương đường hoặc tốt hơn các quy định định lượng về mặt quản lý mệt mỏi theo quy định tại Phần 15 Bộ QCATHK trước khi được phép thay thế một phần hoặc toàn bộ các quy định này. | **Sửa đổi, bổ sung** |
| **14.070 HUẤN LUYỆN PHỤC HỒI VÀ NGĂN NGỪA TÌNH TRẠNG CỦA TÀU BAY (UPRT)** | **14.070 HUẤN LUYỆN PHỤC HỒI VÀ NGĂN NGỪA TÌNH TRẠNG CỦA TÀU BAY**  Người có AOC phải xây dựng các nội dung và tiến hành huấn luyện phục hồi và ngăn ngừa tình trạng của tàu bay (upset prevention and recovery training) tới người lái tàu bay | **Bổ sung** |
| **Khoản (b) Điều 19.113**  b. Khi xảy ra tai nạn tàu bay trong lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay  do Việt Nam quản lý, Bộ Giao thông vận tải bằng các phương tiện thích hợp nhất và  nhanh nhất có thể để tiến hành thông báo cho:  1. Quốc gia đăng ký tàu bay;  2. Quốc gia của người khai thác tàu bay;  3. Quốc gia thiết kế tàu bay;  4. Quốc gia sản xuất tàu bay;  5. Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tếđối với tàu bay có trọng tải lớn hơn  2.250kg | (b) Khi xảy ra tai nạn tàu bay, sự cố nghiêm trọng hoặc sự cố được tiến hành điều tra theo Phụ ước 13 trong lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, Bộ Giao thông vận tải bằng các phương tiện thích hợp nhất và nhanh nhất có thể để tiến hành thông báo cho:  1. Quốc gia đăng ký tàu bay;  2. Quốc gia của người khai thác tàu bay;  3. Quốc gia thiết kế tàu bay;  4. Quốc gia sản xuất tàu bay;  5. Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế đối với tàu bay có trọng tải lớn hơn 2.250kg. | **Sửa đổi, bổ sung** |
| **Khoản (a) (b) (d) Điều 19.063**  a. Việt Nam có trách nhiệm tiến hành điều tra đối với các tai nạn và sự cố tàu bay nghiêm trọng xảy ra trên lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý  b. Trong trường hợp tai nạn, sự cố xảy ra đối với tàu bay mang quốc tịch Việt Nam trên lãnh thổ quốc gia là thành viên ICAO thì quốc gia đó chịu trách nhiệm điều tra.  d. Trong trường hợp tai nạn, sự cố xảy ra tại vị trí không xác định được thuộc lãnh thổ của một quốc gia nào thì Việt Nam có trách nhiệm tiến hành điều tra đối với tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam | (a) Việt Nam có trách nhiệm tiến hành điều tra đối với các tai nạn và sự cố tàu bay nghiêm trọng xảy ra trên lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay do Việt  Nam quản lý. Tuy nhiên, Việt Nam có thể ủy quyền một phần hoặc toàn bộ cuộc điều tra cho quốc gia khác hoặc tổ chức điều tra tai nạn, sự cố của khu vực theo sự thỏa thuận giữa các bên.  (b) Trong trường hợp quốc gia nơi xảy ra tai nạn, sự cố không tiến hành điều tra và không ủy quyền cho quốc gia khác hoặc tổ chức điều tra tai nạn, sự cố của khu vực, Việt Nam với tư cách là quốc gia đăng ký tàu bay hoặc quốc gia của người khai thác tàu bay có quyền yêu cầu chính thức quốc gia nơi xảy ra tai nạn, sự cố ủy quyền việc thực hiện điều tra. Trong trường hợp quốc gia nơi xảy ra tai nạn, sự cố không có hồi âm trong thời gian 30 ngày, Việt Nam sẽ tiến hành việc điều tra với những thông tin có được.  …  (d) Trong trường hợp tai nạn, sự cố xảy ra tại vị trí không xác định được thuộc lãnh thổ của một quốc gia nào thì Việt Nam có trách nhiệm tiến hành điều tra đối với tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam. Tuy nhiên, Việt Nam có thể ủy quyền một phần hoặc toàn bộ cuộc điều tra cho quốc gia khác hoặc tổ chức điều tra tai nạn, sự cố của khu vực theo sự thỏa thuận giữa các bên. | **Sửa đổi, bổ sung** |
|  | **19.158 BÁO CÁO CHÍNH THỨC**  Trong trường hợp quốc gia tiến hành điều tra không công bố báo cáo chính thức hay báo cáo tạm thời trong thời gian thích hợp, Cơ quan có chức năng điều tra của Việt Nam khi tham gia điều tra có quyền yêu cầu chính thức quốc gia tiến hành điều tra ban hành bản tuyên bố bao gồm các vấn đề an toàn đưa ra từ các thông tin có sẵn. Trong trường hợp quốc gia tiến hành điều tra không có hồi âm trong thời gian 30 ngày, Cơ quan có chức năng điều tra của Việt Nam sẽ ban hành bản tuyên bố này sau khi thống nhất với các quốc gia tham gia điều tra | **Bổ sung** |
|  | **Khoản (d) Điều 19.157**  (d) Nhằm mục đích ngăn ngừa sự tái diễn tai nạn/ sự cố, khi tham gia điều tra tai nạn, sự cố tàu bay, Cục HKVN có quyền ban hành các khuyến cáo an toàn sau khi thỏa thuận với quốc gia tiến hành điều tra tai nạn/ sự cố. | **Bổ sung** |
| **(b)(1) Phụ lục I Điều 19.010**  b. Sự cố: là vụ việc khác với tai nạn xảy ra trong quá trình khai thác tàu bay, ảnh hưởng hoặc có khả năng ảnh hưởng đến an toàn khai thác bao gồm: 1. Sự cố nghiêm trọng (Mức B):  (i) Vụ việc xảy ra với những tình huống cho thấy tai nạn gần xảy ra; (ii) Các sự cố nghiêm trọng được liệt kê tại Phụ lục 1 Điều 19.010 của Phần này | b. Sự cố: là vụ việc khác với tai nạn xảy ra trong quá trình khai thác tàu bay, ảnh hưởng hoặc có khả năng ảnh hưởng đến an toàn khai thác bao gồm:  1. Sự cố nghiêm trọng (Mức B):  (i) Sự cố xảy ra với những tình huống cho thấy tai nạn gần xảy ra và gắn liền với khai thác tàu bay, xảy ra giữa thời điểm bất kỳ người nào lên tàu bay để thực hiện chuyến bay cho đến khi tất cả mọi người đã rời khỏi tàu bay.  (ii) Các sự cố nghiêm trọng được liệt kê nhưng không hạn chế tại Phụ lục II Điều 19.010 của Phần này. Tuy nhiên, tùy thuộc vào từng sự cố, những sự cố được liệt kê này có thể không xếp loại là sự cố nghiêm trọng nếu xét thấy sự tồn tại hiệu quả của các biện pháp phòng ngừa giữa sự cố và khả năng xảy ra tai nạn. | **Sửa đổi, bổ sung** |
| **Khoản (e) (n) (r) Phụ lục II Điều 19.010**  e. Hạ cánh hoặc phải hủy bỏ hạ cánh trên đường CHC đang đóng; đường CHC đang bị chiếm dụng; trên đường lăn; hoặc không đúng đường CHC được chỉ định  n. Người lái tàu bay mất khả năng làm việc trong thời gian tàu bay đang bay. | e) Hạ cánh hoặc thử hạ cánh trên đường CHC đang đóng hoặc đang bị chiếm dụng, đường CHC không được chỉ định hoặc những vị trí ngoài ý muốn như đường bộ.  …  n) Người lái tàu bay mất khả năng làm việc trong thời gian tàu bay đang bay:  - Đối với chuyến bay khai thác với một người lái;  - Đối với những chuyến bay khai thác với nhiều người lái mà việc an toàn bay bị ảnh hưởng bởi sự tăng trưởng đáng kể của khối lượng công việc cho những thành viên còn lại.  r) Hạ cánh với càng hoặc bánh tàu bay không được thả mà không được phân loại là một tai nạn.  s) Kéo lê trong quá trình hạ cánh tại đầu cánh tàu bay, động cơ hoặc bất kì bộ phận khác của máy bay mà không được phân loại là một tai nạn. | **Sửa đổi, bổ sung** |
|  | **21.044 ĐÌNH CHỈ GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI**  (a) Khi Cục HKVN tiến hành tạm ngừng toàn bộ hoặc một phần Giấy chứng nhận Loại đối với loại máy bay, động cơ hoặc cánh quạt, các hành động sau sẽ được thực hiện tức thời:  1) thông báo cho các Quốc gia thành viên về việc đình chỉ; thời gian tạm ngừng, nếu đã xác định rõ;nguyên nhân của việc đình chỉ; và mọi hành động được đề xuất sẽ được thực hiện nếu bản chất của việc đình chỉ ảnh hưởng đến khả năng đủ điều kiện bay của tàu bay, động cơ hoặc loại cánh quạt có liên quan; và  2) thiết lập với Quốc gia sản xuất, nếu không phải là Quốc gia thiết kế, các hành động cần thiết để xác định các trách nhiệm về đủ điều kiện bay tương ứng theo thỏa thuận  b) Trên cơ sở Chứng nhận Loại do Cục HKVN cấp, Quốc gia thành viên thông báo ngay cho Cục HKVN việc tạm đình chỉ có liên quan đến Chứng chỉ Loại do Cục HKVN cấp.  c) Trong thời gian đình chỉ được thông báo trong điểm (a) và (b) Điều này, Cục HKVN sẽ tiếp tục thực hiện các nghĩa vụ về đủ điều kiện bay liên tục theo phần 4, 20 Bộ QCATHK.  d) Cục HKVN phải thông báo cho các Quốc gia thành viên và Quốc gia sản xuất, nếu khác, trạng thái tạm ngưng và khôi phục chứng chỉ loại đã bị đình chỉ. | **Bổ sung** |
|  | **22.046 THU HỒI GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI**  a) Cục HKVN sẽ thiết lập các quy trình để thu hồi Giấy chứng nhận loại khi tổ chức chịu trách nhiệm về thiết kế kiểu loại hoặc từ bỏ Giấy Chứng nhận Loại hoặc chấm dứt tồn tại, và kết quả là trách nhiệm về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay liên tục được thiết lập theo Chương 4 của phần này không còn có thể đáp ứng được cho loại tàu bay bị ảnh hưởng đang khai thác. Tối thiểu, các quy trình bao gồm:  1) Thông báo cho tất cả các Quốc gia thành viên về việc thu hồi Giấy chứng nhận loại và đề nghị chấm dứt phê chuẩn sản xuất theo mục 2.4 của phần này; và  2) tham vấn với các Quốc gia đăng ký về việc thu thập, xác định và thành lập bổ sung các yêu cầu về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay bổ sung được coi là cần thiết cho tiêu chuẩn đủ điều kiện bay liên tục của loại tàu bay có chứng chỉ loại bị thu hồi.   b) Ngoại trừ các lý do liên quan đến sự an toàn tức thời của một loại tàu bay, Quốc gia thiết kế sẽ thu hồi loại Giấy chứng nhận loại và cung cấp thông báo và hướng dẫn đầy đủ cho các Quốc gia đăng ký trách nhiệm cuối cùng về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay liên tục đối với tàu bay bị thu hồi Giấy chứng nhận loại trong sổ đăng bạ tàu bay.    c) Quốc gia thiết kế sẽ thông báo cho các Quốc gia thành viên, bao gồm cả Quốc giá sản xuất nếu không phải là Quốc gia thiết kế, việc thu hồi Giấy chứng nhận loại và ngày có hiệu lực mà nó không còn là Quốc gia thiết kế | **Bổ sung** |
|  | **Khoản (b)(c)(d)(e) Điều 21.063**  b) Quốc gia thiết kế sẽ thiết lập các quy trình để chuyển giao giấy chứng nhận kiểu loại đảm bảo tiếp tục tuân thủ các thiết kế được phê duyệt của tàu bay, động cơ hoặc cánh quạt với các yêu cầu về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay phù hợp:  1) đối với việc chuyển giao mà Quốc gia thiết kế vẫn giữ nguyên; và  2) đối với việc chuyển giao mà Quốc gia thiết kế sang một Quốc gia thành viên khác.  c) Quốc gia thiết kế, sau khi hoàn thành việc chuyển giao, cấp hoặc cấp lại Chứng nhận loại theo Điều 21.043 Phần này.  d) Trường hợp Quốc gia sản xuất tàu bay, động cơ hoặc cánh quạt không phải là Quốc gia thiết kế thì phải có thỏa thuận hoặc thỏa thuận phù hợp  e) Quốc gia thiết kế sẽ thông báo cho tất cả các Quốc gia thành viên của việc chuyển giao và tổ chức chịu trách nhiệm về thiết kế kiểu loại với mục đích của các yêu cầu báo cáo không khí liên tục phần 4, 20 Bộ QCATHK | **Bổ sung** |
| **CÁC SỬA ĐỔI THEO QUYẾT ĐỊNH 1182/QĐ- BGTVT NGÀY 07/6/2018 NHẰM ĐƠN GIẢN HÓA THỦ TỤC HÀNH CHÍNH TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG VẬN TẢI** | | |
| **21.230 HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP PHÊ CHUẨN**  (d) Trong thời hạn 30 ngày, Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận tổ chức thiết kế cho  người làm đơn đề nghị nếu kết quả kiểm tra đáp ứng các yêu cầu quy định tại Phần này. | **21.230 HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP PHÊ CHUẨN**  (d) Trong thời hạn 20 ngày, Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận tổ chức thiết kế cho người làm đơn đề nghị nếu kết quả kiểm tra đáp ứng các yêu cầu quy định tại Phần này. | Sửa đổi |
| **21.167 HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP PHÊ CHUẨN**  (d) Trong thời hạn 30 ngày Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận tổ chức chế tạo cho người làm đơn đề nghị nếu kết quả kiểm tra đáp ứng các yêu cầu quy định tại Phần này | **21.167 HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP PHÊ CHUẨN**  (d) Trong thời hạn 20 ngày Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận tổ chức chế tạo cho người làm đơn đề nghị nếu kết quả kiểm tra đáp ứng các yêu cầu quy định tại Phần này | Sửa đổi |
| **PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.153 QUY ĐỊNH TRÌNH TỰ, THỦ TỤC PHÊ CHUẨN SỬA ĐỔI, BỔ SUNG TÀI LIỆU HỨỚNG DẪN KHAI THÁC CỦA NGƯỜI KHAI THÁC**  (e) Trong thời hạn 10 ngày, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN quyết định phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác nếu thấy rằng các nội dung sửa đổi đáp ứng đầy đủ các quy định của Phần này, hoặc thông báo từ chối sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác bằng văn bản, có nêu rõ lý do. | **PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.153 QUY ĐỊNH TRÌNH TỰ, THỦ TỤC PHÊ CHUẨN TÀI LIỆU HỨỚNG DẪN KHAI THÁC CỦA NGƯỜI KHAI THÁC**  (e) Trong thời hạn 5 ngày, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN quyết định phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác nếu thấy rằng các nội dung sửa đổi đáp ứng đầy đủ các quy định của Phần này, hoặc thông báo từ chối sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác bằng văn bản, có nêu rõ lý do. | Sửa đổi |
| **PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 5.087 QUY ĐỊNH TRÌNH TỰ, THỦ TỤC PHÊ CHUẨN SỬA ĐỔI, BỔ SUNG TÀI LIỆU GIẢI TRÌNH TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC**  (e) Trong thời hạn 10 ngày, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN quyết định phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay nếu thấy rằng các nội dung sửa đổi đáp ứng đầy đủ các quy định của Phần này, hoặc thông báo từ chối sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay bằng văn bản, có nêu rõ lý do. | **PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 5.087 QUY ĐỊNH TRÌNH TỰ, THỦ TỤC PHÊ CHUẨN SỬA ĐỔI, BỔ SUNG TÀI LIỆU GIẢI TRÌNH TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC**  (e) Trong thời hạn 5 ngày, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN quyết định phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay nếu thấy rằng các nội dung sửa đổi đáp ứng đầy đủ các quy định của Phần này, hoặc thông báo từ chối sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay bằng văn bản, có nêu rõ lý do. | Sửa đổi |
| **PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 9.157: ĐƠN ĐỀ NGHỊ PHÊ CHUẨN VIỆC SỬ DỤNG THIẾT BỊ HUẤN LUYỆN BAY MÔ PHỎNG**  (d) Cục HKVN kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 05 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người đề nghị nếu hồ sơ không hợp lệ.  (1) Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 20 ngày tiếp theo, Cục HKVN xem xét lập kế hoạch và tiến hành kiểm tra tại địa điểm đặt thiết bị huấn luyện bay mô phỏng | **PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 9.157: ĐƠN ĐỀ NGHỊ PHÊ CHUẨN VIỆC SỬ DỤNG THIẾT BỊ HUẤN LUYỆN BAY MÔ PHỎNG**  (d) Cục HKVN kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 05 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người đề nghị nếu hồ sơ không hợp lệ.  (1) Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 15 ngày tiếp theo, Cục HKVN xem xét lập kế hoạch và tiến hành kiểm tra tại địa điểm đặt thiết bị huấn luyện bay mô phỏng | Sửa đổi |
| **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)**  (b) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, tổ chức kiểm tra và thực hiện việc cấp giấy phép nhân viên nhân viên AMT/ARS cho những người đề nghị đáp ứng được các yêu cầu của Bộ quy chế an toàn hàng không này.  (d) Người làm đơn đề nghị cấp lại giấy phép nhân viên AMT/ARS phải nộp hồ sơ tối thiểu 20 ngày trước ngày hết hạn của giấy phép đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:  (1) Đơn đề nghị cấp lại nêu rõ lý do; (2) Giấy chứng nhận sức khoẻ phù hợp với quy định của Bộ Y tế và Phần 8 Bộ quy chế an toàn hàng không còn hiệu lực; (3) Kết quả kiểm tra sát hạch trình độ, kinh nghiệm trên chủng loại, hạng, loại tàu bay phù hợp với năng định đề nghị cấp;  (g) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, tổ chức kiểm tra và thực hiện việc gia hạn năng định phù hợp. | **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)**  (b) 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 nhân viên AMT/ARS cho những người đề nghị đáp ứng được các yêu cầu của Bộ quy chế an toàn hàng không này.  (d) Người làm đơn 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) Đơn đề nghị cấp lại nêu rõ lý do; (2) Giấy chứng nhận sức khoẻ phù hợp với quy định của Bộ Y tế và Phần 8 Bộ quy chế an toàn hàng không còn hiệu lực; (3) Kết quả kiểm tra sát hạch trình độ, kinh nghiệm trên chủng loại, hạng, loại tàu bay phù hợp với năng định đề nghị cấp;  (g) Trong thời hạn 10 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, tổ chức kiểm tra và thực hiện việc gia hạn năng định phù hợp. | Sửa đổi |
| **12.013 HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY**  (e) Trong thời hạn 60 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy ngƣời làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người đề nghị và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian phê chuẩn AOC. | **12.013 HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY**  (e) Trong thời hạn 40 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy ngƣời làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người đề nghị và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian phê chuẩn AOC. | Sửa đổi |
| **20.063 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU**  (a) Người làm hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu phải nộp đơn cùng hồ sơ theo quy định gửi Cục HKVN trước ngày dự định được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu 30 ngày. Để thực hiện công việc cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu, Cục HKVN có trách nhiệm thực hiện công việc kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ, thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay và kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay theo như thời hạn được quy định cho việc việc cấp, công nhận, gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay. | **20.063 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU**  (a) Người làm hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu phải nộp đơn cùng hồ sơ theo quy định gửi Cục HKVN trước ngày dự định được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu 25 ngày. Để thực hiện công việc cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu, Cục HKVN có trách nhiệm thực hiện công việc kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ, thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay và kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay theo như thời hạn được quy định cho việc việc cấp, công nhận, gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay. | Sửa đổi |
| **21.071 TRÌNH TỰ, THỦ TỤC CẤP, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI** (a) Trong vòng 12 tháng kể từ khi nhận được hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận loại, Cục HKVN thực hiện các công việc kiểm tra, thử nghiệm cần thiết để cấp Giấy chứng nhận loại cho loại tàu bay, động cơ và cánh quạt được thiết kế, chế tạo tại Việt Nam, bao gồm: (1) Thẩm định tính đầy đủ và hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận loại; (2) Xác định tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng cho loại tàu bay, động cơ và cánh quạt được đề nghị cấp Giấy chứng nhận loại để xác định căn cứ cho việc cấp Giấy chứng nhận loại cho loại tàu bay, động cơ và cánh quạt đó; (3) Thẩm định các số liệu bản vẽ, danh mục các bản vẽ và các tính năng kỹ thuật cần thiết để xác định cấu hình và đặc tính thiết kế của sản phẩm chứng minh việc đáp ứng các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng, bao gồm cả thông tin về vật liệu và quy trình, phương pháp chế tạo, lắp ráp của sản phẩm để khẳng định tính phù hợp của sản phẩm; (4) Thẩm định các giới hạn duy trì tính đủ điều kiện bay theo quy định của tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng; (5) Xác định các yêu cầu về bảo vệ môi trường áp dụng đối với loại tàu bay, động cơ và cánh quạt đề nghị được cấp Giấy chứng nhận loại; (6) Thực hiện hoặc thuê tổ chức độc lập đủ khả năng thực hiện kiểm tra, thử nghiệm và bay thử cần thiết để kiểm chứng việc tuân thủ của loại tàu bay, động cơ và cánh quạt đối với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng  (b) Trong vòng 6 tháng kể từ khi nhận được hồ sơ đề nghị công nhận Giấy chứng nhận loại, Cục HKVN thực hiện các công việc kiểm tra, thử nghiệm cần thiết để công nhận Giấy chứng nhận loại cho loại tàu bay, động cơ và cánh quạt lần đầu được khai thác tại Việt Nam, bao gồm: (1) Thẩm định tính đầy đủ và hồ sơ đề nghị công nhận Giấy chứng nhận loại; (2) Xem xét thừa nhận tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng cho loại tàu bay, động cơ và cánh quạt được đề nghị thừa nhận Giấy chứng nhận loại trên cơsở phù hợp với Phụ ước 8 của Công ước Chi-ca-go; (3) Thẩm định các giới hạn duy trì tính đủ điều kiện bay theo quy định của tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng; (4) Xác định các yêu cầu về bảo vệ môi trường áp dụng đối với loại tàu bay, động cơ và cánh quạt đề nghị được công nhận Giấy chứng nhận loại; (5) Xem xét thừa nhận kết quả kiểm tra, thử nghiệm và việc bay thử cần thiết để kiểm chứng việc tuân thủ của loại tàu bay, động cơ và cánh quạt đối với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng. | **21.071 TRÌNH TỰ, THỦ TỤC CẤP, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI** (a) Trong vòng 10 tháng kể từ khi nhận được hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận loại, Cục HKVN thực hiện các công việc kiểm tra, thử nghiệm cần thiết để cấp Giấy chứng nhận loại cho loại tàu bay, động cơ và cánh quạt được thiết kế, chế tạo tại Việt Nam, bao gồm: (1) Thẩm định tính đầy đủ và hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận loại; (2) Xác định tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng cho loại tàu bay, động cơ và cánh quạt được đề nghị cấp Giấy chứng nhận loại để xác định căn cứ cho việc cấp Giấy chứng nhận loại cho loại tàu bay, động cơ và cánh quạt đó; (3) Thẩm định các số liệu bản vẽ, danh mục các bản vẽ và các tính năng kỹ thuật cần thiết để xác định cấu hình và đặc tính thiết kế của sản phẩm chứng minh việc đáp ứng các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng, bao gồm cả thông tin về vật liệu và quy trình, phương pháp chế tạo, lắp ráp của sản phẩm để khẳng định tính phù hợp của sản phẩm;  (4) Thẩm định các giới hạn duy trì tính đủ điều kiện bay theo quy định của tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng; (5) Xác định các yêu cầu về bảo vệ môi trường áp dụng đối với loại tàu bay, động cơ và cánh quạt đề nghị được cấp Giấy chứng nhận loại;  (6) Thực hiện hoặc thuê tổ chức độc lập đủ khả năng thực hiện kiểm tra, thử nghiệm và bay thử cần thiết để kiểm chứng việc tuân thủ của loại tàu bay, động cơ và cánh quạt đối với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng  (b) Trong vòng 5 tháng kể từ khi nhận được hồ sơ đề nghị công nhận Giấy chứng nhận loại, Cục HKVN thực hiện các công việc kiểm tra, thử nghiệm cần thiết để công nhận Giấy chứng nhận loại cho loại tàu bay, động cơ và cánh quạt lần đầu được khai thác tại Việt Nam, bao gồm:  (1) Thẩm định tính đầy đủ và hồ sơ đề nghị công nhận Giấy chứng nhận loại; (2) Xem xét thừa nhận tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng cho loại tàu bay, động cơ và cánh quạt được đề nghị thừa nhận Giấy chứng nhận loại trên cơsở phù hợp với Phụ ước 8 của Công ước Chi-ca-go; (3) Thẩm định các giới hạn duy trì tính đủ điều kiện bay theo quy định của tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng; (4) Xác định các yêu cầu về bảo vệ môi trường áp dụng đối với loại tàu bay, động cơ và cánh quạt đề nghị được công nhận Giấy chứng nhận loại; (5) Xem xét thừa nhận kết quả kiểm tra, thử nghiệm và việc bay thử cần thiết để kiểm chứng việc tuân thủ của loại tàu bay, động cơ và cánh quạt đối với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng. | Sửa đổi |
| **20.055 CẤP, GIA HẠN, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY**  (a) Cục HKVN quyết định cấp, gia hạn, công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày thông báo kế hoạch kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay | **20.055 CẤP, GIA HẠN, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY**  (a) Cục HKVN quyết định cấp, gia hạn, công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay trong thời hạn 10 ngày, kể từ ngày thông báo kế hoạch kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay | Sửa đổi |
| **5.033 ĐƠN ĐỀ NGHỊ PHÊ CHUẨN**  (e) Trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO cho người làm đơn đề nghị nếu kết quả kiểm tra đáp ứng các yêu cầu quy định tại Phần này, hoặc thông báo từ chốinbằng văn bản, có nêu rõ lý do. | **5.033 ĐƠN ĐỀ NGHỊ PHÊ CHUẨN**  (e) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO cho người làm đơn đề nghị nếu kết quả kiểm tra đáp ứng các yêu cầu quy định tại Phần này, hoặc thông báo từ chốinbằng văn bản, có nêu rõ lý do. | Sửa đổi |
| **5.037 HẠN HIỆU LỰC VÀ GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO**  (c) AMO đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn phải nộp đơn đề nghị gửi Cục HKVN. Cục HKVN xem xét quyết định gia hạn Giấy chứng nhận trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày nhận được đơn đề nghị hoặc thông báo từ chối cấp bằng văn bản, có nêu rõ lý do | **5.037 HẠN HIỆU LỰC VÀ GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO**  (c) AMO đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn phải nộp đơn đề nghị gửi Cục HKVN. Cục HKVN xem xét quyết định gia hạn Giấy chứng nhận trong thời hạn 25 ngày, kể từ ngày nhận được đơn đề nghị hoặc thông báo từ chối cấp bằng văn bản, có nêu rõ lý do | Sửa đổi |
| **7.110 QUY ĐỊNH CHUNG**  (d) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ khi thông báo về tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ, Cục HKVN sẽ tiến hành tổ chức sát hạch theo quy định đối với loại giấy phép và năng định tương ứng. Nếu người làm đơn đề nghị không hoàn thành tất cả các nội dung sát hạch trong thời hạn 20 ngày thì các phần sát hạch đạt yêu cầu sẽ được bảo lưu kết quả trong vòng 60 ngày theo quy định của Chương E của Phần này.  **PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.110: VỀ THỦ TỤC CẤP, CÔNG NHẬN, CẤP LẠI GIẤY PHÉP, NĂNG ĐỊNH NGƯỜI LÁI TÀU BAY**  (b) Trong thời hạn 30 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, tổ chức kiểm tra và thực hiện việc cấp giấy phép người lái tàu bay cho những người đề nghị đáp ứng được các yêu cầu của Bộ quy chế an toàn hàng không này.  **…**  (d) Người làm đơn đề nghị cấp lại giấy phép người lái tàu bay phải nộp hồ sơ tối thiểu 30 ngày trước ngày hết hạn của giấy phép đã được cấp... | (d) Trong thời hạn 15 ngày, kể từ khi thông báo về tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ, Cục HKVN sẽ tiến hành tổ chức sát hạch theo quy định đối với loại giấy phép và năng định tương ứng. Nếu người làm đơn đề nghị không hoàn thành tất cả các nội dung sát hạch trong thời hạn 20 ngày thì các phần sát hạch đạt yêu cầu sẽ được bảo lưu kết quả trong vòng 60 ngày theo quy định của Chương E của Phần này.  **PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.110: VỀ THỦ TỤC CẤP, CÔNG NHẬN, CẤP LẠI GIẤY PHÉP, NĂNG ĐỊNH NGƯỜI LÁI TÀU BAY**  (b) Trong thời hạn 25 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, tổ chức kiểm tra và thực hiện việc cấp giấy phép người lái tàu bay cho những người đề nghị đáp ứng được các yêu cầu của Bộ quy chế an toàn hàng không này.  (d) Người làm đơn đề nghị cấp lại giấy phép người lái tàu bay phải nộp hồ sơ tối thiểu 20 ngày trước ngày hết hạn của giấy phép đã được cấp... | Sửa đổi |
| Sửa đổi |
| **PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 7.110: THỦ TỤC GIA HẠN CÁC LOẠI NĂNG ĐỊNH – THÀNH VIÊN TỔ BAY**  (b) Trong thời hạn 30 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, tổ chức kiểm tra và thực hiện việc gia hạn năng định phù hợp | **PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 7.110: THỦ TỤC GIA HẠN CÁC LOẠI NĂNG ĐỊNH – THÀNH VIÊN TỔ BAY**  (b) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, tổ chức kiểm tra và thực hiện việc gia hạn năng định phù hợp | Sửa đổi |
| **PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.115: QUY ĐỊNH VỀ VIỆC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN THÀNH VIÊN TỔ BAY**  (f) Trong vòng 7 ngày làm việc, kể từ khi hồ sơ được xác định là hợp lệ, Cục HKVN sẽ hoàn tất thủ tục để cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ lái cho các đối tượng đáp ứng yêu cầu. | **PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.115: QUY ĐỊNH VỀ VIỆC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN THÀNH VIÊN TỔ BAY**  (f) Trong vòng 4 ngày làm việc, kể từ khi hồ sơ được xác định là hợp lệ, Cục HKVN sẽ hoàn tất thủ tục để cấp Giấy chứng nhận thành viên tổ lái cho các đối tượng đáp ứng yêu cầu. | Sửa đổi |
| **12.023 GIA HẠN VÀ SỬA ĐỔI AOC**  (i) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người đề nghị hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp gia hạn hoặc sửa đổi AOC. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian gia hạn hoặc sửa đổi AOC. | **12.023 GIA HẠN VÀ SỬA ĐỔI AOC**  (i) Trong thời hạn 15 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người đề nghị hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp gia hạn hoặc sửa đổi AOC. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho nười làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian gia hạn hoặc sửa đổi AOC. | Sửa đổi |
| **9.020 ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP, CẤP LẠI HOẶC SỬA ĐỔI** (a) Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận ATO và các năng định khai thác nộp đơn đề nghị kèm theo hồ sơ trực tiếp hoặc qua đờng bưu điện đến Cục HKVN ít nhất 30 ngày trước ngày dự kiến tiến hành khóa huấn luyện. | **9.020 ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP, CẤP LẠI HOẶC SỬA ĐỔI** (a) Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận ATO và các năng định khai thác nộp đơn đề nghị kèm theo hồ sơ trực tiếp hoặc qua đờng bưu điện đến Cục HKVN ít nhất 25 ngày trước ngày dự kiến tiến hành khóa huấn luyện. | Sửa đổi |
| **9.023 SỬA ĐỔI GIẤY CHỨNG NHẬN**  (f) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ khi thống nhất kế hoạch thực hiện công việc kiểm tra, Cục HKVN sẽ hoàn tất các công việc kiểm tra đã thống nhất và sửa đổi Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu quy định tại Phần này. Trong trường hợp chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian sửa đổi Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện. | **9.023 SỬA ĐỔI GIẤY CHỨNG NHẬN**  (f) Trong thời hạn 15 ngày, kể từ khi thống nhất kế hoạch thực hiện công việc kiểm tra, Cục HKVN sẽ hoàn tất các công việc kiểm tra đã thống nhất và sửa đổi Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu quy định tại Phần này. Trong trường hợp chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian sửa đổi Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện. | Sửa đổi |