PHẦN I. VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

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)

(Tiếp theo Công báo số 147 + 148)

Phần 16
KIỂM SOÁT KHAI THÁC CỦA NGƯỜI KHAI THÁC CÓ AOC

Chương A: QUY ĐỊNH CHUNG

16.001. Áp dụng

16.003. Các định nghĩa

16.005. Các từ viết tắt

Chương B: KIỂM SOÁT KHAI THÁC

16.010. Kiểm soát khai thác

16.013. Các chức năng của kiểm soát khai thác

16.015. Yêu cầu trình độ người thực hiện các chức năng kiểm soát khai thác

16.017. Nhiệm vụ và quyền hạn của nhân viên điều phái bay

16.020. Trách nhiệm của PIC

16.023. Nhiệm vụ kiểm soát khai thác

16.025. Các phương thức giám sát bay

16.027. Các chỉ dẫn khai thác

Chương C: LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY

16.030. Các hồ sơ quyết định lệnh điều phái bay

16.033. Lệnh điều phái bay: các yêu cầu đối với tàu bay

16.035. Lệnh điều phái bay: các yêu cầu đối với tổ bay

16.037. Lệnh điều phái bay: các thông tin notam và phương tiện

16.040. Lệnh điều phái bay: báo cáo khí tượng và dự báo thời tiết

16.043. Lệnh điều phái bay trong điều kiện đóng băng

16.045. Lệnh điều phái bay theo quy tắc VFR hoặc IFR

16.047. Lệnh điều phái bay: cung cấp nhiên liệu tối thiểu

16.050. Lệnh điều phái bay: tính năng tàu bay và xếp tải

16.053. Lệnh điều phái bay: sửa đổi hoặc cấp lại phép bay trên đường bay

16.055. Lệnh điều phái bay với tàu bay có ra đa thời tiết

Chương A
QUY ĐỊNH CHUNG

16.001. ÁP DỤNG

(a) Phần này quy định về việc điều phái bay đối với tàu bay của nhà khai thác tàu bay có AOC.

(b) Quy định này áp dụng cho Người khai thác tàu bay có AOC, người được nhà khai thác chỉ định là nhân viên điều phái bay, và bất kỳ người nào thực hiện một chức năng đối với chuyến bay được định nghĩa trong kiểm soát khai thác.

16.003. CÁC ĐỊNH NGHĨA

(a) Các định nghĩa dưới đây sẽ được sử dụng trong Phần này:

Ghi chú: Ngoài ra còn có các mục liên quan đến hàng không khác được định nghĩa trong Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(1) Điều phái bay: Người được chỉ định bởi nhà khai thác để thực hiện việc kiểm soát, hỗ trợ, chỉ dẫn và giám sát các hoạt động khai thác bay vì mục đích an toàn, có trình độ phù hợp với quy định tại Phụ ước 1 của Công ước Chi-ca-go và được Cục HKVN cấp giấy phép;

(2) Giám sát bay theo thời gian: Phương thức giám sát chuyến bay đảm bảo rằng các thông tin liên lạc của nơi đi và các thời gian đến, kịp thời cung cấp cho trung tâm kiểm soát của Người khai thác để kiểm soát khai thác;

(3) Giám sát bay theo địa điểm: Phương thức giám sát chuyến bay để đảm bảo tàu bay và tổ bay được xác định vị trí sau khi hoàn thành chuyến bay hoặc sau một thời gian tối đa nhất định không liên lạc với Người khai thác;

(4) Kế hoạch bay: Các thông tin quy định cụ thể được cung cấp cho các đơn vị cung cấp dịch vụ không lưu, liên quan đến một chuyến bay dự định hay một phần của một chuyến bay. Mục "Kế hoạch bay" được sử dụng để hiểu theo từng trường hợp, thông tin đầy đủ trên tất cả các mục được nêu trong bản kế hoạch bay, bao gồm toàn bộ đường bay của chuyến bay, hoặc các thông tin yêu cầu được giới hạn khi mục đích là vứt bỏ phần không cần thiết của chuyến bay như đường bay cắt, cất cánh từ, hoặc hạ cánh ở một sân bay được kiểm soát;

(5) Lệnh điều phái bay: Tài liệu bao gồm kế hoạch bay khai thác và các tài liệu chuẩn bị lệnh điều phái bay khác liên quan đến chuyến bay đó hoặc một loạt chuyến bay;

(6) Theo dõi bay: Phương thức giám sát chuyến bay đảm bảo rằng người được Người khai thác chỉ định theo dõi các điều kiện có thể ảnh hưởng đến chuyến bay và có thể liên lạc với (các) chuyến bay khi đang bay;

(7) Kiểm soát khai thác: Là cách của nhà chức trách thông qua điểm đầu, điểm tiếp tục, điểm quay hoặc điểm cuối của một chuyến bay để giám sát an toàn của tàu bay và tính hiệu quả, quy tắc của chuyến bay;

(8) Kế hoạch bay khai thác: Kế hoạch của Người khai thác để thực hiện chuyến bay an toàn dựa trên tính năng tàu bay và các giới hạn khai thác khác, và các điều kiện liên quan trên đường bay phải tuân thủ và ở các sân bay có liên quan.

16.005. CÁC TỪ VIẾT TẮT

(a) Các từ viết tắt dưới đây được sử dụng trong Phần này:

(1) AOC - Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay;

(2) ATC - Kiểm soát không lưu;

(3) ETA - Thời gian đến dự tính;

(4) ETOPS - Khai thác tầm bay kéo dài đối với tàu bay có 02 động cơ;

(5) IMC - Điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị;

(6) LVTO - Cất cánh trong điều kiện tầm nhìn hạn chế;

(7) NOTAM - Thông báo hàng không;

(8) RFM - Tài liệu hướng dẫn bay trực thăng;

(9) RVR - Tầm nhìn trên đường cất hạ cánh;

(10) RVSM - Giảm phân cách cao tối thiểu;

(11) PIC - Người chỉ huy tàu bay;

(12) F/O - Lái phụ;

(13) SM - Statute Miles;

(14) VMC - Điều kiện khí tượng bay bằng mắt.

Chương B
KIỂM SOÁT KHAI THÁC

16.010. KIỂM SOÁT KHAI THÁC

(a) Người có AOC phải thực hiện kiểm soát các hoạt động khai thác của tàu bay trong vận tải hàng không thương mại.

(b) Công việc chính của kiểm soát khai thác là đưa ra các quyết định cần thiết để cho phép, tiếp tục, đổi hành trình bay, hoặc kết thúc một chuyến bay vận tải hàng không thương mại.

(c) Trách nhiệm kiểm soát khai thác sẽ chỉ được ủy quyền cho PIC và nhân viên điều phái bay nếu Người khai thác được phê chuẩn phương pháp kiểm soát và giám sát các khai thác bay, các yêu cầu sử dụng nhân viên điều phái bay.

(d) Bất kỳ người nào tham gia ra quyết định cho bất kỳ một công việc, một chức năng kiểm soát khai thác nào đều liên quan tới một phần của việc cho phép tàu bay bay và là đối tượng yêu cầu của Phần này.

16.013. CÁC CHỨC NĂNG CỦA KIỂM SOÁT KHAI THÁC

(a) Những người có trách nhiệm kiểm soát khai thác cho người có AOC phải:

(1) Cho phép loại hình khai thác bay cụ thể;

(2) Đảm bảo rằng tàu bay đáp ứng đầy đủ tiêu chuẩn đủ điều kiện bay với trang thiết bị phù hợp sẵn sàng cho chuyến bay;

(3) Đảm bảo có đội ngũ nhân viên có trình độ phù hợp với hệ thống cơ sở vật chất đầy đủ sẵn sàng hỗ trợ việc thực hiện chuyến bay;

(4) Đảm bảo công việc chuẩn bị kế hoạch bay và các công việc chuẩn bị phù hợp cho chuyến bay đã hoàn tất;

(5) Đảm bảo rằng các quy trình Giám sát bay theo địa điểm và Giám sát bay theo thời gian đã được tuân thủ; và

(6) Đối với các chuyến bay theo lịch với số ghế hành khách từ 20 trở lên, phải đảm bảo giám sát các quá trình của chuyến bay và các thông tin cần thiết cho an toàn được cung cấp tới tổ lái.

(b) Điều phái bay được phân công thực hiện nhiệm vụ phải duy trì hiểu biết về tất cả các đặc tính khai thác liên quan đến nhiệm vụ được giao bao gồm các kiến thức, kỹ năng liên quan tới yếu tố con người.

16.015. YÊU CẦU TRÌNH ĐỘ NGƯỜI THỰC HIỆN CÁC CHỨC NĂNG KIỂM SOÁT KHAI THÁC

(a) Người có trình độ phù hợp sẽ được Người khai thác chỉ định để thực hiện các chức năng và chịu trách nhiệm kiểm soát khai thác từng chuyến bay trong vận tải hàng không thương mại.

(b) Đối với các chuyến bay vận chuyển hành khách thường lệ theo lịch, một người lái có trình độ phù hợp hoặc nhân viên điều phái bay sẽ phải làm nhiệm vụ ở căn cứ khai thác để thực hiện các chức năng kiểm soát khai thác.

(c) Người có AOC phải sử dụng nhân viên điều phái có giấy phép còn hiệu lực quy định tại Phần 7 và yêu cầu về trình độ quy định tại Phần 14 để thực hiện các chức năng điều phái bay và kiểm soát khai thác hoặc các chuyến bay theo lịch của tàu bay có 20 ghế hành khách trở lên.

(d) Đối với tất cả các chuyến bay khác, người có trình độ phù hợp quy định tại Phần 14 có thể thực hiện các trách nhiệm giám sát khai thác.

(e) Đối với khai thác bay taxi một người lái, chỉ yêu cầu người có trình độ tương đương PIC thực hiện chức năng kiểm soát khai thác.

16.017. NHIỆM VỤ VÀ QUYỀN HẠN CỦA NHÂN VIÊN ĐIỀU PHÁI BAY

(a) Một nhân viên điều phái bay có giấy phép theo quy định được phép thực hiện các năng định của giấy phép bao gồm giám sát hoặc điều phái tàu bay trong hệ thống theo dõi bay của chuyến bay của người vận chuyển theo lịch.

(b) Không ai được chỉ định là nhân viên điều phái bay làm nhiệm vụ 10 giờ liên tục trong 24 giờ trừ khi người đó được nghỉ xen kẽ 8 giờ.

(c) Không ai được phân công nhân viên điều phái bay thực hiện nhiệm vụ sau 12 tháng người đó không làm nhiệm vụ trừ trường hợp đã hoàn thành chương trình huấn luyện phục hồi.

16.020. TRÁCH NHIỆM CỦA PIC

(a) Đối với tất cả các chuyến bay, PIC cùng chịu trách nhiệm kiểm soát khai thác tàu bay, tuy nhiên trong từng điều kiện cụ thể có quyền ra quyết định kiểm soát khai thác trong khi bay.

(b) Khi quyết định của PIC khác với các yêu cầu trước đó, người ra yêu cầu sẽ lập một hồ sơ báo cáo theo thực tế.

(c) PIC có thể chỉ định một người khác để thực hiện kiểm soát khai thác khi Người khai thác sử dụng Giám sát theo địa điểm như một phương thức chính để giám sát chuyến bay.

16.023. NHIỆM VỤ KIỂM SOÁT KHAI THÁC

(a) Đối với các chuyến bay vận chuyển hành khách thường kỳ theo lịch, người kiểm soát khai thác có trình độ phù hợp thực hiện các nhiệm vụ sau:

(1) Trợ giúp PIC trong việc chuẩn bị chuyến bay và cung cấp các thông tin liên quan được yêu cầu;

(2) Trợ giúp PIC chuẩn bị các kế hoạch bay khai thác và kế hoạch bay ATC;

(3) Ký vào bản sao điều phái của phép bay;

(4) Trong khi bay, bằng cách thức phù hợp cung cấp cho PIC những thông tin cần thiết để thực hiện chuyến bay an toàn; và

(5) Trong những vụ việc khẩn nguy, thực hiện các quy trình áp dụng cần thiết nêu trong tài liệu hướng dẫn khai thác bay của Người khai thác.

(b) Người có trình độ phù hợp thực hiện các nhiệm vụ kiểm soát khai thác phải tránh làm bất kỳ hành động nào đối lập với các phương thức được ban hành bởi:

(1) Kiểm soát không lưu;

(2) Cơ quan dịch vụ khí tượng;

(3) Cơ quan dịch vụ thông tin liên lạc; hoặc

(4) Người có AOC.

(c) Trong trường hợp điều phái viên bay có được thông tin về tình huống nguy hiểm đến an toàn tàu bay hoặc con người thì phải thông báo tới các nhà chức trách ở nơi xảy ra tình huống ngay lập tức và đưa ra các yêu cầu trợ giúp nếu cần.

16.025. CÁC PHƯƠNG THỨC GIÁM SÁT BAY

(a) Ba phương thức giám sát bay theo kinh nghiệm của Người khai thác là:

(1) Giám sát bay theo địa điểm;

(2) Giám sát bay theo thời gian;

(3) Theo dõi bay.

(b) Người có AOC đang khai thác loại tàu bay không phải tàu bay tuốc-bin phản lực có trọng lượng nhỏ hơn 5700kg và chuyên chở ít hơn 9 hành khách trên các chuyến bay không thường lệ có thể được cho phép sử dụng Giám sát bay theo địa điểm là phương thức chính của giám sát bay.

(c) Tất cả các tàu bay khác được khai thác bởi người có AOC sẽ phải sử dụng phương thức Giám sát bay theo thời gian là phương thức chính của giám sát bay.

(d) Người có AOC đang khai thác tàu bay tuốc-bin phản lực trọng lượng lớn hơn 5700 kg và số lượng hành khách chuyên chở từ 20 hành khách trở lên sẽ phải sử dụng phương thức Theo dõi bay, hoặc kết hợp Theo dõi bay và Giám sát bay theo địa điểm được Cục HKVN phê chuẩn.

16.027. CÁC CHỈ DẪN KHAI THÁC

(a) Người đưa ra các chỉ dẫn khai thác tới một tàu bay liên quan đến sự thay đổi kế hoạch bay phải hiệp đồng với cơ sở ATS trước khi thông báo cho tổ bay.

Chương C
LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY

16.030. CÁC HỒ SƠ QUYẾT ĐỊNH LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY

(a) Không ai được cấp phép bay đối với vận tải hàng không thương mại trừ khi các tài liệu yêu cầu chuẩn bị cho chuyến bay đã được kiểm tra và được xác định đã hoàn thành và chính xác.

(b) Quyết định lệnh điều phái bay đối với một tàu bay trong khai thác vận tải hàng không thương mại phải được lưu giữ trong khoảng thời gian 3 tháng sau chuyến bay.

(c) Kế hoạch bay với chữ ký của PIC và bất kỳ người nào được yêu cầu sẽ là tài liệu gốc để lưu giữ.

(d) Tài liệu lệnh điều phái bay này phải được để lại ở điểm đến bởi người được chỉ định của Người khai thác, trừ khi có sự phê chuẩn khác của Cục HKVN.

16.033. LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI TÀU BAY

(a) Không ai được cấp phép bay đối với khai thác vận tải hàng không thương mại trừ khi tàu bay đó đáp ứng tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và trang bị phù hợp cho khai thác bay.

(b) Không ai được cấp phép bay đối với khai thác vận tải hàng không thương mại, sử dụng một tàu bay với các thiết bị không hoạt động được lắp đặt, ngoại trừ trong danh mục thiết bị cất cánh tối thiểu được phê chuẩn cho Người khai thác đối với tàu bay đó.

16.035. LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI TỔ BAY

(a) Không ai được cấp phép bay đối với khai thác vận tải hàng không thương mại trừ khi tổ bay có trình độ phù hợp với các yêu cầu của Phần 14 và 15.

16.037. LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: CÁC THÔNG TIN NOTAM VÀ PHƯƠNG TIỆN

(a) Không ai được phép cho tàu bay bay qua đường bay hoặc đoạn đường bay trừ khi có các phương tiện thông tin và dẫn đường phù hợp với điều kiện khai thác cần thiết để đảm bảo an toàn chuyến bay.

(b) Người kiểm soát khai thác phải đảm bảo rằng PIC được cung cấp tất cả các hồ sơ hoặc các thông tin hiện thời về điều kiện sân bay và các phương tiện dẫn đường không theo quy tắc có thể ảnh hưởng đến an toàn chuyến bay.

Ghi chú : Đối với việc xem xét lại kế hoạch bay khai thác, PIC sẽ được cung cấp tất cả các NOTAM hiện thời với các lưu ý trên hành trình, các phương tiện và các sân bay.

16.040. LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: BÁO CÁO KHÍ TƯỢNG VÀ DỰ BÁO THỜI TIẾT

(a) Không ai được lệnh điều phái bay trừ khi nắm rõ các báo cáo về điều kiện khí tượng và dự báo thời tiết trên đường bay qua.

(b) Không ai được lệnh điều phái bay trừ khi có được tất cả các thông tin liên lạc và thông báo trước cho PIC về các báo cáo khí tượng và dự báo thời tiết.

16.043. LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY TRONG ĐIỀU KIỆN ĐÓNG BĂNG

(a) Không ai được phép cho một tàu bay vào khai thác, khi nhận thấy hoặc được thông báo bởi PIC rằng điều kiện đóng băng có thể xảy ra hoặc vượt quá giới hạn của tàu bay hoặc quá khả năng phá băng của thiết bị chống đóng băng đã được phê chuẩn sử dụng.

(b) Không ai được phép cho một tàu bay vào khai thác trong mọi điều kiện thời gian đông giá, đóng băng, hoặc tuyết bám vào tàu bay, trừ khi sẵn có các thiết bị và phương tiện phù hợp ở sân bay khởi hành cho PIC để thực hiện các quy trình phá băng và chống đóng băng của Người khai thác được Cục HKVN phê chuẩn.

16.045. LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY THEO QUY TẮC VFR HOẶC IFR

(a) Không ai được lệnh điều phái bay theo quy tắc VFR hoặc IFR trừ khi các báo cáo về khí tượng và dự báo thời tiết chỉ ra rằng chuyến bay có thể phù hợp để hoàn thành chuyến bay trong lệnh điều phái bay.

16.047. LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: CUNG CẤP NHIÊN LIỆU TỐI THIỂU

(a) Không ai được điều phái bay đối với khai thác bay vận tải hàng không thương mại trừ khi lượng nhiên liệu cung cấp bằng hoặc nhiều hơn lượng nhiên liệu theo yêu cầu tối thiểu đã tính toán trong tài liệu kế hoạch bay như quy định trong Phần 10 bao gồm cả nhiên liệu dự phòng cho các trường hợp bất thường đã lường trước.

16.050. LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: TÍNH NĂNG TÀU BAY VÀ XẾP TẢI

(a) Không ai được lệnh điều phái bay trừ khi biết được các thông tin về tải của tàu bay và loại hình khai thác đề xuất, không vượt quá:

(1) Giới hạn về trọng tâm;

(2) Giới hạn về khai thác tàu bay; và

(3) Các yêu cầu tính năng tối thiểu.

16.053. LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY: SỬA ĐỔI HOẶC CẤP LẠI PHÉP BAY TRÊN ĐƯỜNG BAY

(a) Người sửa đổi, bổ sung lệnh điều phái bay trong khi bay phải lưu giữ các hồ sơ sửa đổi.

(b) Không ai được phép sửa đổi lệnh điều phái bay gốc để thay đổi sân bay đến hoặc sân bay dự bị trong khi tàu bay đang bay, trừ khi chuyến bay chuẩn bị các yêu cầu cho hành trình, sự lựa chọn sân bay và cung cấp nhiên liệu tối thiểu phù hợp tại thời gian sửa đổi hoặc lệnh điều phái bay sửa đổi.

(c) Không ai được cho phép chuyến bay tiếp tục tới sân bay đã điều phái bay nếu các báo cáo khí tượng và dự báo thời tiết thay đổi chỉ ra rằng sân bay đó không phù hợp với lệnh điều phái bay gốc.

16.055. LỆNH ĐIỀU PHÁI BAY VỚI TÀU BAY CÓ RA ĐA THỜI TIẾT

(a) Không ai được phép cho máy bay có trọng tải cất cánh lớn hơn 5700 kg thực hiện chuyên chở khách bay theo quy tắc IFR hoặc bay đêm theo quy tắc VFR khi các báo cáo khí tượng tại thời điểm đó chỉ ra rằng có mây giông, hoặc các điều kiện thời tiết nguy hiểm có thể được phát hiện bằng ra đa thời tiết trên dọc đường bay, trừ khi máy bay được trang bị ra đa thời tiết phù hợp với điều kiện khai thác.

Phần 17

TRỌNG TẢI, CÂN BẰNG VÀ TÍNH NĂNG TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC CÓ AOC

Chương A: TỔNG QUÁT

17.001. Phạm vi áp dụng

17.003. Định nghĩa

17.005. Từ viết tắt

17.007. Các yêu cầu tối thiểu

Chương B: CÁC QUY ĐỊNH TÍNH NĂNG ÁP DỤNG

17.010. Phê chuẩn các yêu cầu về tính năng

17.013. Thừa nhận các yêu cầu về tính năng

17.015. Xem xét các yêu cầu về tính năng khác

Chương C: TRỌNG LƯỢNG VÀ CÂN BẰNG

17.020. Giám sát việc chất tải

17.023. Phương pháp được phê chuẩn

17.025. Chữ ký bắt buộc

17.027. Các thay đổi ở phút chót

17.030. Xác định trọng lượng khai thác rỗng của tàu bay

17.033. Xác định trị số trọng lượng tổ bay

17.035. Xác định trọng lượng thực tế của hành khách

17.037. Xác định trọng lượng trung bình của hành khách

Chương D: TÍNH TOÁN TRỌNG LƯỢNG ÁP DỤNG VÀ TÍNH NĂNG

17.040. Tính toán tính năng tàu bay

Chương E: TÀU BAY CÓ HẠN CHẾ VỀ TÍNH NĂNG

17.050. Tàu bay một động cơ

17.053. Các hạn chế về tính năng của tàu bay nhiều động cơ

Chương F: CÁC GIỚI HẠN KHI CẤT CÁNH

17.060. Tàu bay

17.063. Trực thăng

Chương G: CÁC GIỚI HẠN TRÊN ĐƯỜNG BAY

17.070. Các giới hạn trên đường bay - tất cả các động cơ đều hoạt động

17.073. Máy bay - một động cơ không hoạt động

17.075. Trực thăng - một động cơ không hoạt động

17.077. Máy bay - hai động cơ không hoạt động

17.080. Trực thăng - hai động cơ không hoạt động

Chương H: CÁC GIỚI HẠN HẠ CÁNH

17.090. Máy bay

17.093. Trực thăng

CÁC PHỤ LỤC

Phụ lục 1 Điều 17.035. XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG HÀNH KHÁCH QUA KHAI BÁO

Phụ lục 2 Điều 17.035. BẢNG TRỊ SỐ TRỌNG LƯỢNG TIÊU CHUẨN DÙNG ĐỂ XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG HÀNH KHÁCH

Phụ lục 3 Điều 17.035. BẢNG TRỊ SỐ TRỌNG LƯỢNG HÀNH LÝ TIÊU CHUẨN

Phụ lục 4 Điều 17.035. PHƯƠNG THỨC THIẾT LẬP SỬA ĐỔI TRỊ SỐ TRỌNG LƯỢNG TIÊU CHUẨN HÀNH KHÁCH VÀ HÀNH LÝ

Phụ lục 5 Điều 17.035. ĐIỀU CHỈNH TRỌNG LƯỢNG TIÊU CHUẨN

Chương A
TỔNG QUÁT

17.001. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa ra các yêu cầu của Việt Nam đối với trọng lượng, cân bằng và tính năng của tàu bay và các giới hạn khai thác tàu bay của người có AOC do Cục HKVN cấp. Các quy định này bổ sung cho các giới hạn chung trong Phần 10.

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

17.003. ĐỊNH NGHĨA

(a) Các định nghĩa sau đây được sử dụng trong Phần này:

Ghi chú: Các thuật ngữ có liên quan đến hàng không được định nghĩa trong Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(1) Giai đoạn tiếp cận và hạ cánh - trực thăng*:* Là giai đoạn của chuyến bay từ độ cao 300 m (1000 ft) so với độ cao của FATO, nếu chuyến bay được lập kế hoạch bay quá độ cao này, hoặc từ điểm bắt đầu giảm độ cao trong các trường hợp khác để hạ cánh hoặc đến điểm đình chỉ hạ cánh;

(2) Động cơ xung yếu: Là động cơ mà nếu bị hỏng sẽ gây ảnh hưởng bất lợi nhất đến tính năng hoặc chất lượng vận hành tàu bay;

(3) Điểm xác định sau cất cánh: Là điểm trong giai đoạn cất cánh và bắt đầu lấy độ cao, trước điểm này khả năng để trực thăng hạng 2 tiếp tục chuyến bay an toàn với một động cơ không hoạt động là không đảm bảo và có thể phải hạ cánh bắt buộc;

(4) Điểm xác định trước khi hạ cánh: Là điểm trong giai đoạn tiếp cận và hạ cánh, sau điểm này khả năng để trực thăng hạng 2 tiếp tục chuyến bay an toàn với một động cơ không hoạt động là không đảm bảo và có thể phải hạ cánh bắt buộc;

(5) Độ dài phù hợp của đường cất hạ cánh: Là cự ly hạ cánh tính từ điểm mà tại đó mặt phẳng vượt chướng ngại vật kết hợp với điểm cuối của giai đoạn tiếp cận của đường cất hạ cánh cắt ngang đường tâm đầu kia của đường cất hạ cánh;

(6) Sàn cất hạ trực thăng trên cao: Là khu vực dành cho trực thăng được đặt trên một công trình trên mặt đất;

(7) Giai đoạn bay bằng: Là phần của chuyến bay tính từ khi kết thúc giai đoạn cất cánh và lấy độ cao cho đến giai đoạn bắt đầu tiếp cận và hạ cánh;

Ghi chú: Khi độ cao vượt chướng ngại vật không thể ước lượng bằng mắt, chuyến bay phải được lập kế hoạch sao cho có thể vượt chướng ngại vật ở khoảng cách phù hợp. Trong trường hợp hỏng động cơ xung yếu, Người khai thác phải có các phương thức thay thế.

(8) Khu vực tiếp cận chót và hạ cánh (FATO): Là một khu vực xác định, nơi kết thúc các hoạt động của giai đoạn tiếp cận chót để bay treo hoặc hạ cánh, và là nơi bắt dầu các hoạt động cất cánh. Khi FATO được trực thăng hạng 2 sử dụng, khu vực xác định này bao gồm cả khu vực đình chỉ cất cánh;

(9) Kế hoạch bay không lưu: Là kế hoạch bay được người lái hoặc một đại diện được chỉ định đệ trình cho đơn vị ATS mà không có bất cứ thay đổi bổ sung nào;

(10) Sàn cất hạ cánh trực thăng: Là sân bay dành cho trực thăng trên kết cấu nổi hoặc cố định ngoài khơi;

(11) Sân bay trực thăng: Là sân bay hoặc một khu vực xác định trên một kết cấu sử dụng toàn bộ hoặc một phần cho việc đến, khởi hành và di chuyển của trực thăng;

(12) Điểm quyết định hạ cánh: Là điểm sử dụng để xác định việc thực hiện hạ cánh, nếu một động cơ bị hỏng từ điểm này thì có thể tiếp tục hạ cánh một cách an toàn, hoặc phải đình chỉ hạ cánh;

(13) Máy bay lớn: Là máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa được cấp Giấy chứng nhận lớn hơn 5700kg;

(14) Trọng lượng tối đa: Là trọng lượng cất cánh tối đa được cấp Giấy chứng nhận;

(15) Độ cao tuyệt đối vượt chướng ngại vật (OCA) hoặc độ cao tương đối vượt chướng ngại vật (OCH): Là độ cao tuyệt đối hoặc độ cao tương đối nhỏ nhất so với độ cao của ngưỡng đường cất hạ cánh liên quan hay độ cao của sân bay áp dụng, được sử dụng để thiết lập sự phù hợp với các tiêu chí về vượt chướng ngại vật;

Ghi chú 1: Độ cao tuyệt đối vượt chướng ngại vật có liên quan tới mực nước biển trung bình và độ cao tương đối vượt chướng ngại vật có liên quan tới độ cao ngưỡng đường cất hạ cánh, hay trong trường hợp tiếp cận không chính xác xuống độ cao sân bay hoặc độ cao ngưỡng đường cất hạ cánh nếu độ cao này nhỏ hơn 2 m (7 ft) so với độ cao của sân bay. Độ cao tương đối vượt chướng ngại vật đối với tiếp cận vòng lượn có liên quan đến độ cao của sân bay.

Ghi chú 2: Để thuận tiện khi sử dụng cả hai cách diễn đạt, có thể viết "độ cao tuyệt đối/tương đối vượt chướng ngại vật" hay viết tắt là "OCA/H".

(16) Mặt phẳng vượt chướng ngại vật: Một mặt phẳng dốc lên từ đường cất hạ cánh với độ dốc 1:20 so với đường thẳng theo phương nằm ngang, và tạo thành tiếp tuyến hoặc vượt qua mọi chướng ngại vật trong khu vực xác định xung quanh đường cất hạ cánh như trong hình cắt nghiêng của khu vực đó.

(i) Trong tầm nhìn phẳng, đường tâm của vùng xác định trùng khớp với đường trung tâm của đường cất hạ cánh, bắt đầu tại điểm mà mặt phẳng vượt chướng ngại vật cắt ngang đường tâm của đường cất hạ cánh và tiến đến điểm cách điểm đầu ít nhất là 1500 ft;

(ii) Sau đó, đường tâm trùng với đường cất cánh trên đường cất hạ cánh (trong trường hợp cất cánh) hoặc với phần tiếp cận bằng thiết bị (cho hạ cánh), hoặc nơi không thiết lập một trong các đường đã nêu, đường tâm tiếp tục phát triển phù hợp với đường vòng với bán kính tối thiểu là 4000 ft cho đến khi đạt điểm mà mặt phẳng vượt chướng ngại vật vượt qua hết các chướng ngại vật;

(iii) Khu vực này mở rộng sang mỗi bên 200 ft so với đường tâm tại điểm mà mặt phẳng vượt chướng ngại vật cắt ngang đường cất hạ cánh và giữ nguyên độ rộng này cho đến cuối đường cất hạ cánh; sau đó mở rộng 500 ft về mỗi bên của đường tâm tại điểm cách điểm giao nhau của mặt phẳng vượt chướng ngại vật và đường cất hạ cánh 1500 ft;

(iv) Sau đó, khu vực nói trên mở rộng tiếp 500 feet sang hai bên của đường tâm.

(1) Giai đoạn cất cánh và bắt đầu lấy độ cao: Phần này của chuyến bay được tính từ điểm khởi đầu của quá trình cất cánh lên đến độ cao 300m (1000 ft) so với độ cao FATO, nếu chuyến bay được lập kế hoạch bay vượt quá độ cao này, hoặc lên đến điểm cuối của giai đoạn lấy độ cao trong các trường hợp khác;

(2) Hạ cánh bắt buộc an toàn: Là việc hạ cánh không thể tránh khỏi trên đất liền hoặc trên mặt nước với hy vọng không gây thương tích cho người trên tàu bay hoặc dưới mặt đất;

(3) Điểm quyết định cất cánh (TDP): Là điểm sử dụng để xác định việc thực hiện cất cánh, nếu một động cơ bị hỏng từ điểm này thì có thể đình chỉ cất cánh hoặc tiếp tục cất cánh một cách an toàn.

(b) Các định nghĩa chỉ áp dụng cho trực thăng tính năng hạng 1:

(1) Cự ly hạ cánh yêu cầu (LDRH): Là cự ly theo phương nằm ngang yêu cầu để hạ cánh và dừng hẳn tính từ điểm cách mặt phẳng hạ cánh 10,7 m (35 ft);

(2) Cự ly đình chỉ cất cánh yêu cầu (RTODR): Là cự ly theo phương nằm ngang yêu cầu tính từ điểm bắt đầu cất cánh đến điểm trực thăng dừng hẳn sau khi hỏng một động cơ và đình chỉ cất cánh tại điểm quyết định cất cánh;

(3) Cự ly cất cánh yêu cầu (TODRH): Là cự ly theo phương nằm ngang theo quy định tính từ khi trực thăng bất đầu cất cánh đến điểm đạt Vtoss, ở độ cao 10,7m (35 ft) trên bề mặt cất cánh, và đạt độ dốc lên, sau khi hỏng 1 động cơ tại TDP, động cơ còn lại vẫn có khả năng hoạt động trong giới hạn đã được phê chuẩn.

(c) Các định nghĩa được áp dụng cho tất cả các hạng tính năng của trực thăng:

(1) Cự ly DR: là khoảng cách theo phương nằm ngang mà trực thăng đã di chuyển tính từ điểm cuối của cự ly chạy đà cất cánh công bố;

(2) Cự ly hạ cánh công bố (LDAH): Là chiều dài của khu vực tiếp cận chót và khu vực cất cánh cộng với khu vực bổ sung công bố thích hợp cho việc hoàn thành hoạt động hạ cánh từ độ cao xác định của trực thăng;

(3) Cự ly cất cánh công bố (TODAH): Là chiều dài của khu vực tiếp cận chót và khu vực cất cánh cộng với chiều dài của khoảng trống công bố (nếu có) cho trực thăng, thích hợp cho việc hoàn tất quá trình cất cánh của trực thăng;

(4) Khu vực tiếp đất và nhấc bánh (TLOF): Là khu vực chịu tải nơi trực thăng tiếp đất khi hạ cánh và nhấc bánh khi cất cánh;

(5) Vy: Tỷ lệ tốc độ lấy độ cao tốt nhất.

17.005. TỪ VIẾT TẮT

(1) AFM (Aeroplane Flight Manual) - Tài liệu hướng dẫn khai thác máy bay;

(2) AGL (Above Ground Level) - Độ cao so với mặt đất;

(3) AOC (Air Operator Certificate) - Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay;

(4) AOM (Aircraft Operating Manual) - Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay;

(5) C.G (Center of Gravity) - Trọng tâm;

(6) MEA (Minimum En Route Altitude) - Độ cao bay bằng tối thiểu;

(7) MOCA (Minimum Obstruction Clearance Altitude) - Độ cao tối thiểu vượt chướng ngại vật;

(8) MSL (Mean Sea Level) - Mực nước biển trung bình;

(9) RFM (Rotorcraft Flight Manual) - Tài liệu hướng dẫn bay trực thăng;

(10) PIC (Pilot In Command) - Người chỉ huy tàu bay;

(11) F/O (First Officer) - Lái phụ;

(12) SM (Statute Miles) - Dặm bộ;

(13) V1 (Takeoff decision speed) - Tốc độ quyết định cất cánh;

(14) VMO (Maximum operating speed) - Tốc độ khai thác tối đa;

(15) VSO - Tốc độ thất tốc hoặc tốc độ bay đều tối thiểu với cấu hình hạ cánh;

(16) Vy (Best rate of climb speed) - Tỷ lệ lấy độ cao tốt nhất.

17.007. CÁC YÊU CẦU TỐI THIỂU

(a) Người khai thác tàu bay vận tải hàng không thương mại phải tuân thủ các yêu cầu tối thiểu được Cục HKVN chấp thuận hoặc phê chuẩn theo các quy định trong phần này.

(b) Cục HKVN có thể cho phép sai lệch so với các yêu cầu trong phần này trong các trường hợp cụ thể trên cơ sở xem xét và đánh giá đảm bảo mức độ an toàn.

(c) Khi không thể tuân thủ đầy đủ các yêu cầu của phần này do các đặc điểm thiết kế riêng biệt (ví dụ như thủy phi cơ, khí cầu hay tàu bay vượt âm), Người khai thác phải áp dụng các tiêu chuẩn tính năng đã được phê chuẩn đảm bảo mức an toàn tương đương với các yêu cầu liên quan trong phần này. Các tiêu chuẩn này phải được Cục HKVN chấp thuận.

Chương B
CÁC QUY ĐỊNH TÍNH NĂNG ÁP DỤNG

17.010. PHÊ CHUẨN CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG

(a) Đối với các tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam, Người khai thác phải tuân thủ các yêu cầu đầy đủ và chi tiết về tính năng do Cục HKVN phê chuẩn cho tàu bay đó trong quá trình phê chuẩn tàu bay.

(b) Đối với các tàu bay đăng ký quốc tịch nước ngoài được khai thác theo AOC do Việt Nam cấp, Người khai thác phải tuân thủ các yêu cầu đầy đủ và chi tiết về tính năng được Cục HKVN công nhận và sử dụng trong quá trình phê chuẩn cho tàu bay đó, với điều kiện các yêu cầu này đáp ứng các quy định tối thiểu trong Phần này.

17.013. THỪA NHẬN CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG

(a) Cục HKVN có thể áp dụng đối với khai thác vận tải hàng không thương mại đối với hạng và loại tàu bay các yêu cầu về tính năng tàu bay của các nhà chức trách hàng không sau đây:

(1) Cục Hàng không liên bang Hoa Kỳ (FAA);

(2) Các nhà chức trách hàng không châu Âu (EASA);

(3) Bộ Giao thông vận tải Ca-na-đa.

17.015. XEM XÉT CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG KHÁC

(a) Để có đủ điều kiện để được Cục HKVN phê chuẩn hoặc thừa nhận, các yêu cầu toàn diện và chi tiết về tính năng do quốc gia thành viên ICAO ban hành áp dụng đối với vận tải hàng không thương mại có thể được xem xét với điều kiện:

(1) Các yêu cầu này phải phù hợp với các tiêu chuẩn áp dụng trong Phụ ước 6 và 8 của Công ước Chi-ca-go về hàng không dân dụng;

(2) Các yêu cầu này phải đáp ứng các quy định tối thiểu trong phần này;

(3) Các yêu cầu này được viết bằng tiếng Anh hoặc dịch sang tiếng Anh;

(4) Bản sao các yêu cầu này được nộp kèm theo hồ sơ đề nghị bổ sung tàu bay vào AOC; và

(5) Phải có phương pháp hợp lý để cập nhật bản sao Bộ quy chế an toàn hàng không đã cung cấp cho Cục HKVN trong suốt quá trình tàu bay được đăng ký quốc tịch Việt Nam.

Chương C
TRỌNG LƯỢNG VÀ CÂN BẰNG

17. 020. GIÁM SÁT VIỆC CHẤT TẢI

(a) Người khai thác có AOC phải ghi rõ trong tài liệu chất xếp tải về người đảm nhiệm các chức năng:

(1) Giám sát việc xếp tải tàu bay;

(2) Tính toán trọng tải để xếp tải tàu bay và trọng tâm của tàu bay; và

(3) Xác định khả năng đáp ứng các yêu cầu về tính năng áp dụng của tàu bay.

(b) Những người được phân công thực hiện các chức năng nói trên phải được huấn luyện để thực hiện thành thạo các nhiệm vụ của mình trên mỗi loại và kiểu tàu bay trước khi được ký vào bản kê khai trọng tải.

(c) Người có nhiệm vụ giám sát việc xếp tải và tính toán trọng tải, trọng tâm và hoạt động của tàu bay phải được cung cấp các số liệu trọng lượng hiện hành liên quan và các giới hạn của tàu bay có ảnh hưởng đến tính năng của tàu bay đó.

17.023. PHƯƠNG PHÁP ĐƯỢC PHÊ CHUẨN

(a) Không ai được sử dụng bất kỳ phương pháp, chính sách hay thông tin nào khác để tính toán bản kê khai trọng tải, ngoại trừ các phương pháp được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận đối với loại tàu bay, tài liệu xếp tải bổ sung, kế hoạch khai thác theo mùa, hành khách không tiêu chuẩn và loại hình khai thác thực hiện.

17.025. CHỮ KÝ BẮT BUỘC

(a) Người chuẩn bị bản kê khai trọng tải phải ghi tên của mình vào bản kê.

(b) Người giám sát việc xếp tải lên tàu bay phải xác nhận bằng chữ ký rằng trọng tải và việc sắp xếp tải phù hợp với bản kê khai trọng tải.

17.027. CÁC THAY ĐỔI Ở PHÚT CHÓT

(a) Các thay đổi ở phút chót về việc xếp chất hàng lên tàu bay phải được cung cấp cho PIC và những người có trách nhiệm trong việc tính toán trọng tải và trọng tâm của tàu bay.

(b) Trừ khi có phương pháp được phê chuẩn cho việc xem xét các thay đổi ở phút chót đối với trọng tải hành khách hoặc hàng hóa, người có trách nhiệm tính toán phải tính toán lại tất cả các yếu tố.

(c) Ảnh hưởng của những thay đổi ở phút chót phải được thông báo cho PIC và những người có trách nhiệm trong việc tính toán trọng tải và trọng tâm tàu bay.

(d) Thông tin về những thay đổi này phải được ghi trong bản kê khai trọng tải được lưu giữ ở sân bay khởi hành.

17.030. XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG KHAI THÁC RỖNG CỦA TÀU BAY

(a) Người khai thác phải xây dựng quy định về trọng tải và trọng tâm của từng loại máy bay bằng cách cân thực tế trước khi đưa vào khai thác và sau đó thực hiện 4 năm công bố một lần nếu sử dụng một máy bay, 9 năm nếu sử dụng cả đội máy bay. Những thay đổi cộng dồn do quá trình bảo dưỡng và sửa chữa có ảnh hưởng đến trọng tâm và trọng tải phải được tính toán và lưu trữ một cách thích hợp. Ngoài ra, các máy bay phải được cân lại nếu có những thay đổi ảnh hưởng đến trọng lượng và cân bằng mà không thể tính chính xác những thay đổi này.

(b) Thông tin về trọng lượng nói trên phải được cung cấp cho người chịu trách nhiệm tính toán trọng lượng, cân bằng và trọng tâm tàu bay.

XÁC ĐỊNH TRỊ SỐ TRỌNG LƯỢNG TỔ BAY

(a) Người khai thác phải sử dụng một trong những trị số trọng lượng sau đây để xác định trọng lượng khai thác rỗng của máy bay:

(1) Trọng lượng thực tế của bất kỳ hành lý nào của tổ bay;

(2) Trọng lượng tiêu chuẩn, tính cả hành lý xách tay là 85 kg đối với các thành viên tổ lái và 75 kg đối với tiếp viên hàng không;

(3) Các tiêu chuẩn trọng lượng khác được Cục HKVN chấp thuận.

(b) Người khai thác phải điều chỉnh trọng lượng khai thác rỗng để tính cho bất kỳ hành lý bổ sung nào. Số hành lý bổ sung này phải được tính khi thiết lập trọng tâm máy bay.

17.035. XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG THỰC TẾ CỦA HÀNH KHÁCH

(a) Người khai thác phải tính trọng lượng hành khách và hành lý bằng cách cân trọng lượng từng người, từng hành lý hoặc tính theo trị số trọng lượng tiêu chuẩn nêu trong bảng từ 1 đến 3 thuộc Phụ lục 2 và 3 của Điều 17.035, trừ khi số lượng ghế ngồi của hành khách ít hơn 10 hoặc khi trọng lượng hành khách có thể được xác định qua khai báo của từng hành khách cộng với hành lý xách tay và quần áo theo quy định. Phương pháp xác định trọng lượng theo trọng lượng thực hoặc theo trọng lượng tiêu chuẩn và các quy định phải tuân thủ khi xác định trọng lượng hành khách qua khai báo phải được công bố trong tài liệu hướng dẫn khai thác (OM).

Ghi chú: Phụ lục 1 Điều 17.035 quy định về xác định trọng lượng hành khách qua khai báo của từng hành khách cộng với hành lý xách tay và quần áo.

(b) Nếu xác định trọng lượng thực bằng cách cân, Người khai thác phải tính cả tư trang cá nhân và hành lý xách tay. Việc cân đo phải được tiến hành ngay trước khi lên máy bay và tại vị trí cạnh đó.

(c) Nếu xác định trọng lượng hành khách theo trị số trọng lượng tiêu chuẩn, phải sử dụng bảng trị số trọng lượng tiêu chuẩn. Trọng lượng tiêu chuẩn này gồm trọng lượng hành lý xách tay và trọng lượng của em bé ngồi chung ghế với người lớn. Em bé ngồi riêng ghế phải được coi như trẻ em.

Ghi chú: Phụ lục 2 Điều 17.035 quy định bảng trị số trọng lượng tiêu chuẩn dùng để xác định trọng lượng hành khách.

Ghi chú: Phụ lục 3 Điều 17.035 quy định bảng trị số trọng lượng hành lý tiêu chuẩn.

(d) Nếu Người khai thác muốn sử dụng cách tính ngoài quy định trong bảng 1, 2 và 3 của Phụ lục 2 và 3 của Điều 17.035, Người khai thác phải báo cáo Cục HKVN về nguyên nhân và chỉ được áp dụng biện pháp thay thế khi đã được Cục HKVN chấp thuận hoặc phê chuẩn. Chỉ được áp dụng tiêu chuẩn trọng lượng thay thế trong các tình huống phù hợp với mục đích cuộc khảo sát. Khi tiêu chuẩn trọng lượng thay

thế vượt quá tiêu chuẩn trong bảng 1, 2 và 3 của Phụ lục 2 và 3 của Điều 17.035 thì sử dụng tiêu chuẩn trọng lượng cao hơn.

Ghi chú: Phụ lục 4 Điều 17.035 quy định phương thức thiết lập sửa đổi trị số trọng lượng tiêu chuẩn hành khách và hành lý.

(e) Bất kỳ chuyến bay nào khi nhận thấy nhiều hành khách có hành lý xách tay vượt quá trọng lượng tiêu chuẩn, Người khai thác phải xác định trọng lượng thật bằng cách cân hoặc cộng thêm gia lượng.

Ghi chú: Phụ lục 5 Điều 17.035 về điều chỉnh trọng lượng tiêu chuẩn.

(f) Nếu trị số trọng lượng tiêu chuẩn đối với hàng hóa ký gửi được sử dụng và có một số hành lý của hành khách vượt quá trọng lượng tiêu chuẩn, Người khai thác phải xác định trọng lượng thật của những hành lý này bằng cách cân hoặc cộng thêm gia lượng.

Ghi chú: Phụ lục 5 Điều 17.035 về điều chỉnh trọng lượng tiêu chuẩn.

(g) Người khai thác phải đảm bảo người chỉ huy máy bay phải được thông báo khi sử dụng phương pháp không tiêu chuẩn để xác định tải chuyên chở và phương pháp này phải được công bố trong tài liệu trọng lượng và cân bằng.

(h) Việc cân hành khách và các vật dụng mang theo phải được thực hiện ngay trước khi lên tàu bay tại các địa điểm gần kề.

17.037. XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG TRUNG BÌNH CỦA HÀNH KHÁCH

(a) Không ai được sử dụng trọng lượng trung bình của hành khách để tính toán trọng tải và trọng tâm tàu bay, trừ khi đã xác định được mối quan hệ giữa trọng lượng thực trên tàu bay và trọng lượng trung bình được lựa chọn để xác định tính giá trị của chúng.

(b) Phương pháp xác định mối quan hệ nói trên phải được thiết lập trên cơ sở phương pháp quy định của Cục HKVN.

CHƯƠNG D
TÍNH TOÁN TRỌNG LƯỢNG ÁP DỤNG VÀ TÍNH NĂNG

17.040. TÍNH TOÁN TÍNH NĂNG TÀU BAY

(a) Không ai được thực hiện chuyến bay vận tải hàng không thương mại khi không đảm bảo rằng các giới hạn về khai thác và tính năng yêu cầu trong Phần này có thể được tính toán chính xác dựa trên cơ sở các tài liệu AFM, RFM, hoặc các nguồn dữ liệu khác được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Người tính toán các giới hạn về khai thác và tính năng cho tàu bay sử dụng trong vận tải hàng không thương mại phải đảm bảo rằng trong bất kỳ giai đoạn nào của chuyến bay, các dữ liệu tính năng sử dụng để xác định sự tuân thủ với Phần này, có thể coi là chính xác trong các trường hợp:

(1) Các điều kiện khai thác bất lợi có thể ảnh hưởng đến tính năng của tàu bay;

(2) Khi tàu bay hai động cơ có một động cơ bị hỏng; và

(3) Khi tàu bay có nhiều hơn ba động cơ có hai động cơ bị hỏng.

(c) Khi tính toán các yêu cầu về giới hạn tính năng đối với tất cả các động cơ hoạt động và đối với động cơ không hoạt động, người thực hiện tính toán phải tính toán chính xác về:

(1) Trong tất cả các giai đoạn của chuyến bay:

(i) Ảnh hưởng của việc tiêu thụ nhiên liệu và dầu đến trọng lượng của tàu bay;

(ii) Ảnh hưởng của việc tiêu thụ nhiên liệu đến nhiên liệu dự phòng do phải thay đổi đường bay, gió và cấu hình tàu bay;

(iii) Ảnh hưởng của việc xả nhiên liệu trong khi bay đến trọng lượng của tàu bay và nhiên liệu dự phòng, nếu áp dụng và được chấp thuận;

(iv) Ảnh hưởng của bất kỳ hệ thống chống đóng băng nào, nếu áp dụng và khi điều kiện thời tiết bắt buộc phải sử dụng hệ thống này;

(v) Nhiệt độ bên ngoài và gió dọc theo tuyến đường bay dự định, và bay chuyển hướng theo kế hoạch;

(vi) Đường bay và độ cao tối thiểu không có chướng ngại vật.

(2) Trong quá trình cất và hạ cánh:

(i) Điều kiện đường cất cánh hay khu vực cất cánh, bao gồm tất cả mọi chất bẩn (ví dụ nước, bùn loãng, tuyết, băng);

(ii) Độ dốc của đường cất hạ cánh sử dụng;

(iii) Độ dài của đường cất hạ cánh bao gồm cả khoảng trống và khoảng dừng, nếu có;

(iv) Độ cao áp suất tại bãi cất và hạ cánh;

(v) Nhiệt độ bên ngoài hiện tại và gió khi cất cánh;

(vi) Nhiệt độ bên ngoài theo dự báo và gió tại điểm đến và bãi hạ cánh dự bị;

(vii) Đặc điểm vận hành trên mặt đất (ví dụ động tác phanh) của loại tàu bay; và

(viii) Địa hình và các thiết bị trợ giúp hạ cánh có thể ảnh hưởng đến quỹ đạo cất cánh, hạ cánh và lăn sau hạ cánh.

(d) Ở nơi có điều kiện khác so với điều kiện sử dụng làm cơ sở để tính toán tính năng, có thể xác định sự tuân thủ bằng cách suy luận hoặc ước tính ảnh hưởng của các thay đổi trong các biến số cụ thể, nếu các kết quả của việc suy luận hoặc ước tính về căn bản cũng chính xác như kết quả kiểm tra trực tiếp.

(e) Khi tính đến ảnh hưởng của gió, các dữ liệu cất cánh dựa vào điều kiện tĩnh không có thể điều chỉnh bằng cách đưa thêm vào không nhiều hơn 50% thành phần gió ngược theo báo cáo và không ít hơn 150% thành phần gió xuôi theo báo cáo.

Chương E
TÀU BAY CÓ HẠN CHẾ VỀ TÍNH NĂNG

17.050. TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ

(a) Trừ trường hợp nói tại khoản (b) của Điều này, không ai được khai thác tàu bay một động cơ để chuyên chở hành khách trong vận tải hàng không thương mại trừ khi tàu bay đó chỉ được khai thác:

(1) Ban ngày;

(2) Trong điều kiện VMC, ngoại trừ khi bay qua đỉnh của đám mây; và

(3) Trên các tuyến đường bay và khi chuyển hướng bay cho phép thực hiện hạ cánh bắt buộc an toàn trong trường hợp động cơ bị hỏng.

(b) Không ai được khai thác loại tàu bay một động cơ tuốc-bin để chuyên chở hành khách trong vận tải hàng không thương mại ban đêm hoặc theo IFR, trừ khi đã chứng minh cho Cục HKVN rằng việc khai thác này chỉ được thực hiện ở mức độ an toàn và với tính năng đảm bảo.

17.053. CÁC HẠN CHẾ VỀ TÍNH NĂNG CỦA TÀU BAY NHIỀU ĐỘNG CƠ

(a) Không ai được khai thác tàu bay nhiều động cơ với sức chứa tối đa 9 hành khách, có hạn chế về tính năng, để chở khách trong vận tải hàng không thương mại, khi việc chuyên chở không thể tuân thủ những giới hạn khai thác quy định trong phần này, trừ khi tàu bay đó chỉ khai thác với trọng lượng cho phép lấy độ cao với động cơ xung yếu không hoạt động:

(1) Ít nhất 200 ft một phút ngay sau khi cất cánh;

(2) Ít nhất 50 ft một phút khi khai thác tại độ cao bay IFR tối thiểu trên đường bay (MEAs) của tuyến đường dự định hoặc chuyển hướng theo kế hoạch, hoặc tại độ cao 5000 ft MSL, chọn giá trị cao hơn; và

(3) Ít nhất 200 ft một phút khi lấy lại độ cao sau khi đình chỉ hạ cánh.

(b) Nếu tính năng của tàu bay theo tính toán thấp hơn tính năng quy định tại khoản (a) của Điều này, Người khai thác tàu bay đó phải tuân thủ các giới hạn tính năng áp dụng cho tàu bay một động cơ.

Chương F
CÁC GIỚI HẠN KHI CẤT CÁNH

17.060. TÀU BAY

(a) Không ai được thực hiện cất cánh tàu bay sử dụng trong vận tải hàng không thương mại trừ khi đáp ứng được các yêu cầu sau đây khi xác định trọng tải cất cánh tối đa cho phép:

(1) Khoảng chạy đà cất cánh không được lớn hơn độ dài của đường cất hạ cánh;

(2) Đối với tàu bay động cơ tuốc-bin:

(i) Cự ly cất cánh không được vượt quá chiều dài của đường cất hạ cánh cộng với chiều dài của khoảng trống, trừ trường hợp chiều dài của khoảng trống không vượt quá ½ chiều dài của đường cất hạ cánh; và

(ii) Tại bất kỳ thời điểm nào trong khi cất cánh cho đến khi đạt được vận tốc V1, khoảng chạy đà thủ tiêu cất cánh không được vượt quá chiều dài đường cất hạ cánh cộng với chiều dài của khoảng dừng.

(3) Đối với máy bay động cơ pit-tông:

(i) Tại bất kỳ thời điểm nào trong khi cất cánh cho đến khi đạt được vận tốc V1, khoảng chạy đà thủ tiêu cất cánh không được vượt quá chiều dài đường cất hạ cánh.

(4) Nếu động cơ xung yếu bị hỏng tại bất kỳ thời điểm nào sau khi tàu bay đạt vận tốc V1, tiếp tục cất cánh và vượt chướng ngại vật:

(i) Tại độ cao tối thiểu là 9,1 m (35 ft) theo phương thẳng đứng đối với máy bay động cơ tuốc-bin hoặc 15,2 m (50 ft) đối với máy bay động cơ pit-tông; và

(ii) Tại độ cao tối thiểu là 60 m (200 ft) theo phương nằm ngang trong ranh giới của sân bay và tại độ cao tối thiểu 90 m (300 ft) theo phương nằm ngang sau khi vượt

qua ranh giới sân bay mà không phải nghiêng tàu bay lớn hơn 15 độ tại mọi điểm trên vệt cất cánh.

17.063. TRỰC THĂNG

(a) Không ai được thực hiện cất cánh trực thăng trong vận tải hàng không thương mại, mà trong trường hợp động cơ xung yếu bị hỏng, tàu bay trực thăng đó không thể:

(1) Đối với trực thăng hạng 1:

(i) Tại hoặc trước điểm quyết định cất cánh, đình chỉ cất cánh và dừng lại trong khu vực đình chỉ cất cánh; hoặc

(ii) Sau điểm quyết định cất cánh, tiếp tục cất cánh và sau đó lấy độ cao, vượt tất cả các chướng ngại vật dọc vệt bay, cho đến khi tìm được bãi hạ cánh thích hợp.

(2) Đối với trực thăng hạng 2:

(i) Trước khi đạt tới điểm xác định sau cất cánh, thực hiện hạ cánh bắt buộc an toàn trong khu vực đình chỉ cất cánh; hoặc

(ii) Tại bất kỳ điểm nào sau khi đạt tới điểm xác định sau cất cánh, tiếp tục cất cánh sau đó lấy độ cao, vượt qua các chướng ngại vật dọc vệt bay, cho đến khi tìm được bãi hạ cánh thích hợp.

(3) Đối với trực thăng hạng 3:

(i) Khi tất cả động cơ đều hoạt động, trực thăng phải có khả năng vượt tất cả các chướng ngại vật trên đường bay với khoảng cách phù hợp cho đến khi đạt được độ cao chuyển tiếp sang giai đoạn bay bằng.

(ii) Tại bất kỳ điểm nào trên vệt bay, việc hỏng động cơ sẽ dẫn đến trực thăng phải hạ cánh bắt buộc, vì vậy, phải áp dụng các giới hạn nói tại Điều 17.050.

Chương G
CÁC GIỚI HẠN TRÊN ĐƯỜNG BAY

17.070. CÁC GIỚI HẠN TRÊN ĐƯỜNG BAY - TẤT CẢ CÁC ĐỘNG CƠ ĐỀU HOẠT ĐỘNG

(a) Không ai được thực hiện cất cánh máy bay động cơ pit-tông trong vận tải hàng không thương mại với trọng tải không cho phép tàu bay lấy độ cao với tỷ lệ tối thiểu là 6,9 V_{so} (nghĩa là, số ft/phút bằng vận tốc tối thiểu của chuyến bay nhân

với 6.9) với tất cả các động cơ đều hoạt động, tại độ cao tối thiểu là 300 m (1000 ft) so với địa hình và chướng ngại vật trong vòng mười dặm về mỗi bên của vệt bay dự định.

17.073. MÁY BAY - MỘT ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

(a) Không ai được thực hiện cất cánh máy bay hai động cơ sử dụng trong vận tải hàng không thương mại trừ khi tàu bay, trong trường hợp bị hỏng một động cơ tại thời điểm quan trọng nhất của tuyến đường bay có thể tiếp tục chuyến bay đến sân bay thích hợp để hạ cánh, có thể cho phép:

(1) Đối với máy bay động cơ pit-tông:

(i) Lấy độ cao với tốc độ tối thiểu là 0,079 (0,106/số động cơ lắp trên máy bay) × V_{so} (V_{so} được tính bằng knots) tại độ cao 300 m (1.000 ft) so với mọi loại địa hình và chướng ngại vật trong phạm vi 9,3 km (5 sm) về mỗi bên của vệt bay dự định; và

(ii) Đường dốc lên tại độ cao tối thiểu là 450 m (1500 ft) so với sân bay nơi máy bay dự định hạ cánh.

(2) Đối với loại máy bay vận tải động cơ tuốc-bin:

(i) Đường dốc lên tại độ cao tối thiểu là 300 m (1000 ft) so với mọi loại địa hình và chướng ngại vật trong phạm vi tối thiểu 9,3 km (5 sm), về mỗi bên của vệt bay dự định;

(ii) Đường bay thực từ độ cao bay bằng đến sân bay dự định hạ cánh có độ cao vượt chướng ngại vật tối thiểu là 600 m (2000 ft) so với mọi loại địa hình và chướng ngại vật trong phạm vi 9,3 km (5 sm) về mỗi bên của vệt bay dự định; và

(iii) Đường dốc lên tại độ cao tối thiểu là 450 m (1500 ft) so với sân bay nơi máy bay dự định hạ cánh;

Ghi chú: Tốc độ lấy độ cao quy định tại điểm (1)(i), khoản (a) có thể được thay thế bằng 0.026×V_{so2} đối với các tàu bay vận tải lớn được cấp Giấy chứng nhận loại trước năm 1953.

Ghi chú: Phạm vi tối thiểu 9,3 km (5 sm) về mỗi bên của vệt bay dự định nói trên phải tăng lên thành 18.5 km (10 sm) nếu độ chính xác dẫn đường không đạt được 95% mức quy định.

(b) Người khai thác có AOC phải thực hiện việc tính toán này khi xây dựng các dữ liệu tính năng ban đầu và phải đảm bảo đưa kết quả tính toán vào phần tính năng trong kế hoạch khai thác bay.

17.075. TRỰC THĂNG - MỘT ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

(a) Đối với trực thăng tính năng loại 1 hoặc loại 2, không ai được thực hiện cất cánh trực thăng hai động cơ trong vận tải hàng không thương mại trừ khi trực thăng đó khi động cơ xung yếu bị hỏng tại bất kỳ điểm nào trong khi bay bằng có thể tiếp tục chuyến bay đến sân bay đến hoặc đến bãi hạ cánh dự bị mà không cần bay dưới độ cao bay tối thiểu tại mọi thời điểm và vượt chướng ngại vật khi tiếp cận với một khoảng cách an toàn.

(b) Đối với trực thăng tính năng loại 3, không ai được thực hiện cất cánh trực thăng trong vận tải hàng không thương mại trừ khi trực thăng đó khi tất cả các động cơ hoạt động có khả năng tiếp tục tuyến đường bay dự định hoặc bay chuyển hướng theo kế hoạch mà không phải bay dưới độ cao bay tối thiểu phù hợp. Tại bất kỳ điểm nào trên đường bay, việc hỏng hóc động cơ dẫn đến trực thăng phải hạ cánh bắt buộc, phải áp dụng các giới hạn nêu tại Điều 17.050.

17.077. MÁY BAY - HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

(a) Không ai được thực hiện cất cánh tàu bay có ba động cơ trở lên trong vận tải hàng không thương mại với trọng lượng tàu bay mà trong khoảng thời gian 90 phút tại bất cứ điểm nào trên tuyến đường bay dự định (tất cả các động cơ hoạt động với công suất bay bằng) sẽ không có sân bay dự bị thích hợp để hạ cánh, trừ khi tàu bay đó trong trường hợp giả định hỏng hai động cơ xung yếu tại điểm xung yếu nhất dọc tuyến đường bay, có thể tiếp tục bay đến sân bay hạ cánh thích hợp mà vẫn đảm bảo:

(1) Đối với máy bay động cơ tuốc-bin:

(i) Đường bay thực (có tính đến nhiệt độ bên ngoài dọc đường bay) có độ cao tối thiểu là 600 m (2000 ft) so với mọi loại địa hình và chướng ngại vật trong phạm vi 9,3 km (5 sm) về mỗi bên của vệt bay dự định; và

(ii) Đường dốc lên tại độ cao 1500 ft so với sân bay dự định hạ cánh; và

(iii) Có đủ nhiên liệu để tiếp tục đến độ cao tối thiểu là 1500 ft ngay phía trên của sân bay dự định hạ cánh và 15 phút bay sau đó với công suất bay bằng.

Ghi chú: Mức tiêu thụ nhiên liệu và dầu sau khi động cơ hỏng cũng bằng mức tiêu thụ nhiên liệu và dầu cho phép trong dữ liệu đường bay thực trong AFM.

(2) Đối với máy bay động cơ pit-tông:

(i) Tốc độ lấy độ cao tại $0{,}013 \times V_{so2}$ ft/phút (tức là số ft/phút tính bằng tích của số knots bình phương nhân với 0,013) tại độ cao 1000 ft so với mặt đất hoặc chướng ngại vật cao nhất trong vòng 10 dặm về mỗi bên của vệt bay dự định, hoặc tại độ cao 5000 feet, chọn giá trị cao hơn; và

(ii) Có đủ nhiên liệu để tiếp tục đến độ cao tối thiểu là 300 m (1000 ft) ngay phía trên của sân bay dự định hạ cánh.

Ghi chú: Khi hai động cơ của máy bay động cơ pit-tông được dự đoán là sẽ hỏng tại độ cao trên độ cao tối thiểu quy định, không cần phải tuân thủ tốc độ lấy độ cao theo quy định trong suốt quá trình giảm thấp từ độ cao bay bằng xuống độ cao tối thiểu yêu cầu, nếu có thể đáp ứng các yêu cầu này khi đạt đến độ cao tối thiểu yêu cầu, và giả thiết rằng việc giảm thấp trên đường bay thực và tốc độ giảm thấp lớn hơn 0.013× V_{so2} lần so với tốc độ trong dữ liệu tính năng được phê chuẩn.

Ghi chú: Nếu được phép xả nhiên liệu trong khi bay (hoặc theo kế hoạch), trọng lượng của máy bay tại điểm hai động cơ bị hỏng được coi như không nhỏ hơn trọng lượng của tàu bay khi đầy đủ nhiên liệu để bay đến sân bay và đến tại độ cao tối thiểu là 300 m (1000 ft) ngay trên sân bay đó.

17.080. TRỰC THĂNG - HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

(a) Không ai được thực hiện cất cánh trực thăng hạng 1 và hạng 2 được lắp đặt ba động cơ trở lên trong vận tải hàng không thương mại, trừ khi trong trường hợp hai động cơ xung yếu cùng bị hỏng tại bất kỳ điểm nào trong giai đoạn bay bằng, trực thăng có thể tiếp tục chuyến bay đến bãi hạ cánh phù hợp.

Chương H
CÁC GIỚI HẠN HẠ CÁNH

17.090. MÁY BAY

(a) Không ai được thực hiện cất cánh máy bay sử dụng trong vận tải hàng không thương mại trừ khi trọng lượng của máy bay khi đến sân bay dự định đến hoặc đến bất kỳ sân bay dự bị nào trong kế hoạch đều cho phép máy bay hạ cánh dừng hẳn từ điểm ở độ cao 50 ft so với chỗ giao nhau của mặt phẳng vượt chướng ngại vật, đường cất hạ cánh và trong khoảng:

(1) Đối với máy bay động cơ tuốc-bin, 60% của độ dài quy định của mỗi đường cất hạ cánh;

(2) Đối với máy bay động cơ pit-tông, 70% của độ dài quy định của mỗi đường cất hạ cánh.

(b) Với mục đích xác định trọng lượng hạ cánh cho phép tại sân bay dự định đến, người xác định giới hạn hạ cánh phải đảm bảo:

(1) Máy bay hạ cánh trên đường cất hạ cánh thích hợp nhất và ở hướng thích hợp nhất, trong không gian lặng gió; hoặc

(2) Máy bay hạ cánh trên đường cất hạ cánh thích hợp nhất, có tính đến tốc độ gió và hướng gió, điều kiện đường cất hạ cánh, đặc điểm vận hành trên mặt đất của máy bay, và các điều kiện khác như thiết bị trợ giúp hạ cánh và địa hình.

Ghi chú: Nếu đường cất hạ cánh tại sân bay hạ cánh được báo cáo hay dự đoán là ướt hay trơn, cự ly có thể hạ cánh ít nhất phải bằng 115% cự ly hạ cánh yêu cầu, trừ khi, trên cơ sở chứng minh kỹ thuật hạ cánh thực tế trên đường cất hạ cánh ướt và trơn, cự ly hạ cánh ngắn hơn (nhưng được không ngắn hơn cự ly quy định trong khoản (a) nói trên) đã được phê chuẩn cho loại và kiểu máy bay cụ thể và thông tin này đã được đưa vào tài liệu AFM.

(c) Máy bay vận tải động cơ tuốc-bin bị cấm cất cánh vì không đáp ứng các yêu cầu tại điểm (1), khoản (a) của Điều này, có thể cất cánh tại sân bay dự bị được xác định là đáp ứng các yêu cầu trong khoản (a) của Điều này.

17.093. TRỰC THĂNG

(a) Không ai được thực hiện cất cánh trực thăng sử dụng trong vận tải hàng không thương mại trừ khi, với tất cả các động cơ hoạt động khi đến bãi hạ cánh đích dự định hoặc bãi hạ cánh dự bị theo kế hoạch, trực thăng có thể vượt qua mọi chướng ngại vật trên đường tiếp cận và có thể hạ cánh và dừng trong cự ly có thể hạ cánh.

(b) Không ai được thực hiện cất cánh trực thăng sử dụng trong vận tải hàng không thương mại trừ khi, trong trường hợp một động cơ không hoạt động trong giai đoạn tiếp cận và hạ cánh tại bãi hạ cánh đích dự định hoặc bãi hạ cánh dự bị theo kế hoạch, trực thăng đó có thể:

(1) Đối với trực thăng tính năng loại 1: Trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động tại bất kỳ thời điểm nào trong giai đoạn tiếp cận và hạ cánh, trước điểm quyết định hạ cánh tại sân bay dự định đến hoặc sân bay dự bị; trực thăng phải có khả năng hạ cánh và dừng trong cự ly có thể hạ cánh sau khi vượt chướng ngại vật trên đường tiếp cận với khoảng cách an toàn; hoặc đình chỉ hạ cánh và vượt mọi chướng ngại vật trên đường bay với khoảng cách an toàn tương đương với khoảng cách yêu cầu cho cất cánh, hoặc trong trường hợp hỏng động cơ sau điểm quyết định hạ cánh, trực thăng phải có khả năng hạ cánh và dừng trong cự ly có thể hạ cánh;

(2) Đối với trực thăng tính năng loại 2: Với tất cả các động cơ làm việc, tại sân bay dự định đến hoặc sân bay dự bị trực thăng phải có khả năng hạ cánh và dừng trong cự ly có thể hạ cánh sau khi vượt chướng ngại vật trên đường tiếp cận với khoảng cách an toàn; hoặc đình chỉ hạ cánh và vượt mọi chướng ngại vật trên đường

bay với khoảng cách an toàn tương đương với khoảng cách yêu cầu cho cất cánh, hoặc trong trường hợp hỏng động cơ xung yếu hỏng trước điểm xác định trước hạ cánh, áp dụng các đặc điểm kỹ thuật tương tự. Sau điểm xác định, việc hỏng động cơ có thể dẫn đến việc trực thăng phải hạ cánh bắt buộc, trong trường hợp này áp dụng các giới hạn quy định tại Điều 17.050;

(3) Đối với trực thăng tính năng loại 3: Với tất cả các động cơ làm việc, tại sân bay dự định đến hoặc sân bay dự bị, trực thăng phải có khả năng hạ cánh và dừng trong cự ly có thể hạ cánh sau khi vượt chướng ngại vật trên đường tiếp cận với khoảng cách an toàn; hoặc đình chỉ hạ cánh và vượt mọi chướng ngại vật trên đường bay với khoảng cách an toàn tương đương với khoảng cách yêu cầu cho cất cánh, hoặc tại bất kỳ điểm nào trên đường bay, việc hỏng động cơ có thể dẫn đến việc trực thăng phải hạ cánh bắt buộc, trong trường hợp này áp dụng các giới hạn quy định tại Điều 17.050.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.035: XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG HÀNH KHÁCH QUA KHAI BÁO

(a) Đối với máy bay có tổng số chỗ ngồi hành khách dưới 10, khi lấy trọng lượng của hành khách qua khai báo, cần cộng thêm trọng lượng quần áo và hành lý xách tay. Trọng lượng này là 1 hằng số và phải được Người khai thác xác định sau khi đã nghiên cứu các tuyến đường cụ thể. Trọng lượng này không được ít hơn:

(1) Đối với quần áo: 4 kg; và

(2) Đối với hành lý xách tay: 6kg.

(b) Nhân viên đón hành khách lên trực thăng cần đánh giá trọng lượng theo khai báo của hành khách và trọng lượng quần áo của hành khách để kiểm tra tính hợp lý của chúng. Các nhân viên này cần được huấn luyện cách đánh giá trị số trọng lượng. Khi cần thiết, trọng lượng khai báo và các hằng số cụ thể cần được tăng lên để tránh khai báo không chính xác.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.035: BẢNG TRỊ SỐ TRỌNG LƯỢNG TIÊU CHUẨN DÙNG ĐỂ XÁC ĐỊNH TRỌNG LƯỢNG HÀNH KHÁCH

(a) Trị số trọng lượng hành khách - máy bay có ≥ 20 ghế:

(1) Khi tổng số ghế ngồi hành khách trên máy bay ≥ 20 ghế, áp dụng cột trọng lượng tiêu chuẩn cho nam và nữ trong bảng 1 dưới đây. Trong trường hợp số ghế hành khách ≥ 30, áp dụng cột "tất cả là người lớn" trong bảng 1 dưới đây.

(2) Trị số trọng lượng thuê chuyến sẽ được áp dụng với điều kiện không nhiều hơn 5% số ghế hành khách trên máy bay được sử dụng để chuyên chở miễn phí một số loại hành khách nhất định.

Bảng 1

Số ghế hành khách	**20 ghế trở lên**		**30 ghế trở lên (tất cả là người lớn)**
	Nam	**Nữ**	
Tất cả các chuyến bay trừ thuê chuyến	88 kg	70 kg	75 kg
Thuê chuyến	83 kg	69 kg	76 kg
Trẻ em	35 kg	35 kg	35 kg

(b) Trị số trọng lượng hành khách - máy bay có ≤ 19 ghế:

(1) Khi tổng số ghế ngồi hành khách trên máy bay ≤ 19 ghế, áp dụng trọng lượng tiêu chuẩn trong bảng 2;

(2) Các chuyến bay không có hành lý xách tay hoặc hành lý xách tay được tính riêng, có thể giảm 6kg trọng lượng nam và nữ nói trên. Các vật dụng cá nhân như áo khoác, ô, túi xách tay nhỏ hoặc túi trang điểm phụ nữ, sách báo để đọc hoặc máy ảnh nhỏ không được tính là hành lý xách tay cho mục đích của khoản này.

Bảng 2

Số ghế hành khách	**1 - 5**	**6 - 9**	**10 - 19**
Nam	104 kg	96 kg	92 kg
Nữ	86 kg	78 kg	74 kg
Trẻ em	35 kg	35 kg	35 kg

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 17.035: BẢNG TRỊ SỐ TRỌNG LƯỢNG HÀNH LÝ TIÊU CHUẨN

(a) Số ghế trên máy bay ≥ 20 ghế hành khách, áp dụng trọng lượng tiêu chuẩn trong bảng 3 cho từng loại hành lý. Đối với máy bay ≤ 19 ghế, phải xác định trọng lượng thật của hành lý bằng cách cân.

Bảng 3

Loại chuyến bay	Trọng lượng tiêu chuẩn hành lý
Trong nước	11 kg
Quốc tế	15 kg

PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 17.035: PHƯƠNG THỨC THIẾT LẬP SỬA ĐỔI TRỊ SỐ TRỌNG LƯỢNG TIÊU CHUẨN HÀNH KHÁCH VÀ HÀNH LÝ

(a) Hành khách:

(1) Phương pháp cân mẫu: Trọng lượng trung bình của hành khách và hành lý của họ phải được xác định bằng cách cân qua các lần mẫu. Việc chọn những lần thử phải ngẫu nhiên và đại diện cho nhóm hành khách và có xem xét đến loại hình khai thác, tần xuất bay trên các đường bay khác nhau, chuyến bay vào, bay ra, khả năng thực hiện theo mùa và ghế cung ứng của máy bay.

(2) Cân mẫu chuẩn: Số khách cần phải cân tối thiểu là số lớn nhất của :

(i) Số lượng hành khách được tính từ một lần cân thử bằng phương pháp thống kê thông thường và dựa trên cơ sở một sai số cho phép (chính xác) 1% đối với người lớn và 2% đối với trọng lượng trung bình nam và nữ riêng biệt được hoàn tất trong lần cân mẫu để xác định số lượng khách tối thiểu cần có và trọng lượng trung bình;

(ii) Đối với máy bay có ghế cung ứng ≥ 40 ghế thì số lượng cần cân mẫu là 2000 hành khách;

(iii) Đối với máy bay có ghế cung ứng ≤ 40 ghế thì tổng số hành khách cần cân mẫu là 50 nhân với số ghế cung ứng trên máy bay.

(3) Trọng lượng hành khách: Trọng lượng hành khách phải gồm cả tư trang cá nhân mà họ mang theo lên máy bay. Khi lấy mẫu ngẫu nhiên trọng lượng hành khách, em bé phải được cân cùng với người lớn đi kèm;

(4) Vị trí tiến hành cân: Vị trí chọn để cân trọng lượng hành khách càng gần máy bay càng tốt, nơi mà sự thay đổi về trọng lượng hành khách bằng cách thêm hoặc bớt tư trang không xảy ra trước khi lên máy bay;

(5) Máy cân: Máy cân dùng để cân hành khách phải có khả năng cân ít nhất là 150 kg. Trọng lượng phải được thể hiện tối thiểu từng 500 g. Cân máy phải có độ chính xác trong vòng 0,5% hoặc 200 g, chọn giá trị lớn hơn;

(6) Lưu trữ trị số trọng lượng: Trọng lượng hành khách, tùy theo việc phân loại hành khách (nam, nữ, trẻ em) của từng chuyến bay và số chuyến bay phải được lưu trữ.

(b) Hành lý ký gửi: Phương pháp thống kê để xác định việc sửa lại giá trị trọng lượng hành lý dựa trên cơ sở trọng lượng hành lý trung bình của cân đo mẫu tối thiểu đối với hành khách. Đối với hành lý, sai số cho phép (chính xác) là 1%. Mức tối thiểu phải cân là 2000 đơn vị hành lý.

(c) Xác định trị số trọng lượng tiêu chuẩn sửa đổi của hành khách và hành lý.

(1) Khi xác định trọng lượng thực bằng phương pháp cân, để đảm bảo việc sử dụng giá trị trọng lượng tiêu chuẩn sửa đổi của hành khách và hành lý không có ảnh hưởng xấu đến khai thác an toàn, phải áp dụng phương pháp thống kê. Phương pháp thống kê sẽ là cơ sở để xác định giá trị trọng lượng trung bình cho hành khách và hành lý cũng như các dữ liệu khác;

(2) Máy bay ≥ 20 ghế hành khách, trị số trọng lượng tiêu chuẩn sửa đổi áp dụng cho nam và nữ;

(3) Đối với các loại máy bay nhỏ hơn, phải cộng thêm gia lượng vào trị số trọng lượng trung bình để có được trị số trọng lượng tiêu chuẩn như sau:

Số ghế hành khách	**Trọng lượng cần thêm**
1 - 5	16 kg
6 - 9	8 kg
10 - 19	4 kg

Ngoài ra, có thể áp dụng các trị số trọng lượng tiêu chuẩn người lớn sửa đổi (mức trung bình) cho loại máy bay 30 ghế ngồi trở lên. Có thể áp dụng các trị số trọng lượng hành lý ký gửi tiêu chuẩn sửa đổi (mức trung bình) cho loại máy bay 20 ghế ngồi trở lên;

(4) Người khai thác lựa chọn một kế hoạch khảo sát chi tiết đệ trình lên Cục HKVN để xin phê chuẩn và sau đó đưa ra một giá trị sai số của trị số trọng lượng tiêu chuẩn sửa đổi sử dụng phương pháp nêu trong phần phụ lục này. Phải xem xét lại các giá trị sai số này theo trình tự một khoảng thời gian không quá 5 năm một lần;

(5) Trị số trọng lượng tiêu chuẩn người lớn phải dựa vào cơ sở tỷ lệ nam/nữ là 80/20 cho tất cả các chuyến bay, ngoại trừ các chuyến bay thuê chuyến tỷ lệ này là 50/50. Nếu Người khai thác muốn sử dụng tỷ lệ nam/nữ khác cho các đường bay

riêng hoặc các chuyến bay đặc biệt thì phải xin phê chuẩn của Cục HKVN, với điều kiện tỷ lệ nam/nữ khác này phải đạt ít nhất 84% tỷ lệ nam/ nữ thực tế của việc khảo sát 100 chuyến bay trở lên;

(6) Giá trị trọng lượng trung bình được làm tròn số theo số kg sát đó. Giá trị trọng lượng hành lý ký gửi được làm tròn số đến 0,5 kg khi cần thiết.

PHỤ LỤC 5 ĐIỀU 17.035: ĐIỀU CHỈNH TRỌNG LƯỢNG TIÊU CHUẨN

(a) Khi trị số tiêu chuẩn trọng lượng được sử dụng, khoản (e) và (f) của Điều 17.035 yêu cầu Người khai thác thống nhất và hiệu chỉnh trọng lượng hành khách và hành lý ký gửi trong những trường hợp có số lượng hành khách đáng kể hoặc có số lượng túi xách tay dự kiến vượt quá trọng lượng tiêu chuẩn. Yêu cầu này có nghĩa là Tài liệu hướng dẫn khai thác (OM) phải có nội dung hướng dẫn để đảm bảo:

(1) Thủ tục kiểm tra, khai thác, tiếp viên hàng không và nhân viên bốc xếp hàng ghi chép hoặc có những hành động thích hợp khi chở số lượng lớn hành khách và hành lý xách tay của họ vượt quá giới hạn cho phép về trọng lượng hành khách tiêu chuẩn và các nhóm hành khách mang hành lý nặng (như bộ đội hoặc các đội thể thao); và

(2) Trên các máy bay nhỏ, khi có nguy cơ quá tải hoặc sai lệch trọng tâm nhiều, người chỉ huy máy bay phải quan tâm đặc biệt tới trọng tải và việc phân bố chúng đồng thời phải hiệu chỉnh thích đáng.

Phần 18

VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

Chương A: KHÁI QUÁT

18.001. Phạm vi áp dụng

18.003. Định nghĩa

18.005. Chữ viết tắt

18.007. Bất kỳ vị trí nào trên tàu bay

18.010. Các hành vi nghiêm cấm

18.013. Yêu cầu về giấy phép và tài liệu liên quan

18.015. Phân loại và nhận dạng

Chương B: CHUẨN BỊ GỬI HÀNG

18.020. Phạm vi áp dụng

18.023. Đóng gói

18.025. Dán nhãn và đánh dấu

Chương C: CUNG CẤP THÔNG TIN

18.030. Cung cấp thông tin cho nhân viên mặt đất

18.033. Cung cấp thông tin cho hành khách

18.035. Cung cấp thông tin cho tổ lái

18.037. Trường hợp khẩn nguy trong khi bay

18.040. Báo cáo tai nạn và sự cố do hàng nguy hiểm gây ra

18.043. Huấn luyện nhân viên

Chương D: TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI GỬI HÀNG

18.050. Trách nhiệm của người gửi hàng

18.053. Chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm

18.055. Cách ghi và nội dung chứng từ

Chương E: CÁC YÊU CẦU VÀ TRÁCH NHIỆM ĐỐI VỚI NGƯỜI KHAI THÁC

18.060. Phê chuẩn vận chuyển hàng nguy hiểm

18.063. Phạm vi áp dụng

18.065. Các hạn chế đối với việc vận chuyển hàng nguy hiểm

18.067. Các chứng từ vận chuyển yêu cầu của người gửi

18.073. Chấp nhận chuyên chở hàng nguy hiểm

18.075. Kiểm tra trước khi bay để phát hiện hư hỏng, rò rỉ hoặc nhiễm bẩn

18.077. Kiểm tra sau chuyến bay để phát hiện hư hỏng rò rỉ hoặc nhiễm bẩn

18.080. Tẩy bẩn

18.083. Làm sạch chất phóng xạ

18.085. Những hạn chế về xếp hàng nguy hiểm

18.087. Cố định hàng nguy hiểm

18.090. Hàng nguy hiểm chỉ được chuyên chở trên tàu bay chở hàng

CÁC PHỤ LỤC

Phụ lục 1 của Điều 18.043: NỘI DUNG CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN VỀ HÀNG NGUY HIỂM

Phụ lục 1 của Điều 18.060: VỀ THỦ TỤC CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM CỦA HÃNG HÀNG KHÔNG NƯỚC NGOÀI

Chương A
KHÁI QUÁT

18.001. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa ra các yêu cầu của Việt Nam áp dụng đối với việc chuyên chở hàng nguy hiểm bằng đường hàng không theo quy định trong tài liệu hướng dẫn của Tổ chức hàng không dân dụng Quốc tế (ICAO) *"Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air" (Hướng dẫn kỹ thuật việc chuyên chở an toàn hàng nguy hiểm bằng đường hàng không),* dù cho việc chuyên chở này có liên quan đến khai thác nội địa hay quốc tế theo các quy định đối với hàng không chung, công việc trên không hay vận tải hàng không thương mại.

(b) Phần này áp dụng đối với các cá nhân, tổ chức đóng gói, dán nhãn và gửi hàng nguy hiểm, đối với Người khai thác tàu bay để chuyên chở hàng nguy hiểm và những người thay mặt các cá nhân, tổ chức thực hiện nhiệm vụ của họ.

(c) Các yêu cầu này không áp dụng đối với hàng nguy hiểm được phân loại trong Chương 2.5 của Phần 1 Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, với điều kiện:

(1) Hàng nguy hiểm không vượt quá giới hạn về khối lượng quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật; và

(2) Các điều kiện khác quy định trong tài liệu nói trên phải được tuân thủ.

(d) Các yêu cầu này, trong giới hạn đã được quy định tại Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, sẽ không áp dụng đối với hàng nguy hiểm được chuyên chở, lắp đặt, hoặc treo dưới tàu bay:

(1) Vì mục đích đảm bảo dẫn đường chính xác hoặc an toàn của tàu bay; hoặc

(2) Chỉ sử dụng cho cá nhân hành khách hoặc tổ bay trên tàu bay.

18.003. ĐỊNH NGHĨA

(a) Phần này áp dụng các định nghĩa sau:

Ghi chú: Các thuật ngữ khác liên quan đến hàng không được định nghĩa trong Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(1) Bảng kiểm tra chấp nhận vận chuyển hàng nguy hiểm: Là tài liệu sử dụng để trợ giúp việc thực hiện kiểm tra bên ngoài kiện hàng nguy hiểm và các tài liệu liên quan của nó nhằm xác định tất cả các yêu cầu phù hợp đã được đáp ứng;

(2) Tàu bay chở hàng: Là bất kỳ tàu bay nào, dùng để chuyên chở hàng hóa hoặc tài sản mà không chở hành khách;

(3) Lô hàng: Là một kiện hàng nguy hiểm hoặc nhiều hơn của người gửi được Người khai thác chấp nhận chuyên chở một lần, tại một địa chỉ, được nhận thành một lô và chuyển đến cho một người nhận tại một địa chỉ đến;

(4) Hàng nguy hiểm: Là các vật phẩm hoặc vật chất có thể gây rủi ro đối với sức khỏe, an toàn, của cải hoặc môi trường nêu trong danh mục hàng nguy hiểm trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, hoặc được phân loại theo các hướng dẫn này;

(5) Tai nạn do hàng nguy hiểm gây ra: Là một vụ việc xảy ra do, hoặc liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm dẫn đến chết người, bị thương nặng, hoặc bị tổn thất lớn về tài sản;

(6) Sự cố do hàng nguy hiểm gây ra: Khác với tai nạn do hàng nguy hiểm gây ra, sự cố là 1 vụ việc xảy ra do, hoặc liên quan đến vận chuyển hàng hóa nguy hiểm, không nhất thiết xảy ra trên tàu bay, sự cố này làm cho người bị thương, tài sản bị hư hỏng, bị cháy, vỡ, tràn hoặc rò rỉ chất lỏng, chất phóng xạ, hoặc có các bằng chứng khác cho thấy tình trạng nguyên vẹn của kiện hàng không được duy trì. Mọi sự cố liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm đe dọa nghiêm trọng đến tàu bay và người trên tàu bay được coi là sự cố do hàng nguy hiểm gây ra;

(7) Chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm: Là các loại giấy tờ được quy định trong Hướng dẫn kỹ thuật về việc chuyên chở an toàn hàng nguy hiểm bằng đường hàng không của ICAO. Tài liệu này được thực hiện bởi người gửi hàng nguy hiểm và chứa đựng các thông tin về hàng nguy hiểm đó;

(8) Trường hợp ngoại lệ: Là một điều khoản trong Phần này loại trừ một khoản mục cụ thể trong hàng nguy hiểm khỏi các yêu cầu thường áp dụng cho khoản mục đó;

(9) Trường hợp miễn trừ: Là sự cho phép do nhà chức trách cấp nhằm cho phép không thực hiện các yêu cầu trong Phần này;

(10) Công-ten-nơ vận chuyển: Công-ten-nơ vận chuyển sử dụng trong Phần này là một thiết bị chuyên dụng để vận chuyển chất phóng xạ, được thiết kế phù hợp cho một hay nhiều loại phương tiện vận tải;

(11) Đại lý phục vụ: Là một đại lý thay mặt Người khai thác thực hiện một số hoặc toàn bộ các chức năng của Người khai thác bao gồm tiếp nhận, xếp, dỡ, chuyên chở hoặc giải quyết các vấn đề xảy ra với hành khách hoặc hàng hóa;

(12) Không tương hợp: Là tình trạng hàng nguy hiểm nếu trộn lẫn với nhau hoặc để cạnh nhau có thể gây nguy hiểm, sinh nhiệt hoặc khí ga hoặc sinh ra chất ăn mòn;

(13) Dụng cụ chứa hàng: Là bao hàng do một người gửi hàng dùng để chứa một hay nhiều kiện hàng và để tạo ra một đơn vị hàng gửi nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyên chở và lưu kho (dụng cụ chở hàng không thuộc định nghĩa này);

(14) Kiện hàng: Là sản phẩm hoàn thiện của quá trình đóng gói bao gồm bao bì và hàng hóa chuẩn bị cho việc vận chuyển;

(15) Bao bì: Chỗ chứa, bộ phận hoặc vật liệu cần thiết để thực hiện chức năng đựng hàng và đảm bảo tuân thủ các yêu cầu về đóng gói;

(16) Tên hàng gửi: Là tên được dùng để mô tả một vật hoặc chất cụ thể trong tất cả các chứng từ gửi hàng và các thông báo. Tên hàng có thể được ghi trên bao bì nếu phù hợp;

(17) Quốc gia xuất phát: Là quốc gia mà tại lãnh thổ nước đó hàng nguy hiểm được xếp lên tàu bay đầu tiên;

(18) Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật: Lần xuất bản có hiệu lực mới nhất của Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật về vận chuyển an toàn hàng nguy hiểm bằng đường không (Tài liệu ICAO 9284-AN/905), bao gồm các văn bản bổ sung và các phụ lục kèm theo đã được phê chuẩn và ban hành theo quyết định của Hội đồng ICAO. Trong Phần này sử dụng cụm từ "Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật";

(19) Mã số UN: Là một số gồm 4 chữ số do Hội đồng chuyên gia về vận chuyển hàng nguy hiểm của Liên hiệp quốc quy định để nhận biết một chất hoặc một nhóm chất cụ thể nào đó;

(20) Dụng cụ chở hàng: Là bất kỳ loại công-ten-nơ, giá nâng hàng có lưới nào của tàu bay (lô hàng không thuộc định nghĩa này).

18.005. CHỮ VIẾT TẮT

(để trống)

18.007. BẤT KỲ VỊ TRÍ NÀO TRÊN TÀU BAY

(a) Tất cả các hướng dẫn và giới hạn trong *Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật* đối với việc chuyên chở hàng nguy hiểm trên tàu bay chở khách hoặc chở hàng trong Phần này được áp dụng đối với cả việc chuyên chở các hàng hóa này ở bất kỳ vị trí nào trên tàu bay, kể cả ở phần dưới của tàu bay chở khách hoặc chở hàng.

18.010. CÁC HÀNH VI NGHIÊM CẤM

(a) Không ai được cho phép chuyên chở bằng đường hàng không các loại hàng hóa mà mình biết, phải biết hoặc nghi ngờ là hàng nguy hiểm bằng một trong các cách sau đây, trừ khi đáp ứng các quy định nêu tại Điều 18.013:

(1) Mang lên hoặc bắt người khác mang lên tàu bay;

(2) Treo hoặc bắt người khác treo dưới tàu bay; hoặc

(3) Giao hoặc bắt người khác giao để chất lên hoặc treo dưới tàu bay.

(b) Không ai được bắt buộc, cho phép người khác hoặc tự mình tham gia vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không trừ khi tuân thủ các quy định trong Phần này và các quy trình, đặc điểm kỹ thuật trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

(c) Không ai được bắt buộc, cho phép người khác hoặc tự mình tham gia vận chuyển hàng nguy hiểm sau đây bằng đường hàng không, trừ khi được tất cả các quốc gia liên quan cho phép như một trường hợp ngoại lệ, hoặc các điều khoản trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật cho biết các hàng hóa này có thể được vận chuyển khi có sự phê chuẩn của quốc gia xuất phát:

(1) Các vật và chất mà trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật xác định là cấm vận chuyển trong điều kiện thông thường; và

(2) Động vật sống bị nhiễm bệnh.

(d) Không ai được bắt buộc, cho phép người khác hoặc tự mình tham gia vận chuyển bằng đường hàng không bất cứ vật hoặc chất nào được xác định cụ thể qua tên gọi hoặc qua mô tả trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật là vật hoặc chất bị cấm vận chuyển bằng đường hàng không trong bất cứ điều kiện nào.

18.013. YÊU CẦU VỀ GIẤY PHÉP VÀ TÀI LIỆU LIÊN QUAN

(a) Không được chuyên chở hoặc chất lên hoặc treo trên tàu bay bất kỳ hàng nguy hiểm nào, trừ khi:

(1) Có Giấy chứng nhận đủ điều kiện vận chuyển hàng nguy hiểm do Cục HKVN cấp hoặc công nhận;

(2) Có Giấy chứng nhận đủ điều kiện vận chuyển hàng nguy hiểm của nhà chức trách hàng không liên quan đối với hãng hàng không nước ngoài;

(3) Phù hợp với Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật và các điều kiện quy định trong tài liệu.

18.015. PHÂN LOẠI VÀ NHẬN DẠNG

(a) Không ai được chuẩn bị, chấp nhận, hoặc chất hàng nguy hiểm để chuyên chở bằng đường hàng không trừ khi đã áp dụng tất cả các biện pháp hợp lý nhằm đảm bảo rằng các vật và chất đã được phân loại và nhận dạng là hàng nguy hiểm theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

Chương B
CHUẨN BỊ GỬI HÀNG

18.020. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Các yêu cầu trong Chương này áp dụng đối với tất cả mọi người tham gia bằng bất kỳ hình thức nào vào việc chuẩn bị hoặc chấp nhận hàng nguy hiểm để chuyên chở bằng đường hàng không.

18.023. ĐÓNG GÓI

(a) Bao bì dùng để vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không phải có chất lượng tốt, phải được làm chắc và đóng gói an toàn nhằm chống rò rỉ có thể xảy ra trong điều kiện vận chuyển bình thường.

(b) Bao bì phải phù hợp với hàng đựng bên trong. Bao bì tiếp xúc trực tiếp với hàng nguy hiểm phải là loại chịu đựng được bất kỳ loại hóa chất nào hoặc bất kỳ tác động nào của hàng nguy hiểm.

(c) Bao bì phải tuân thủ các yêu cầu về chất liệu và cấu trúc trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

(d) Bao bì phải được kiểm tra phù hợp với các quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

(e) Bao bì chuyên dụng để đựng các chất lỏng phải có khả năng chịu được áp suất theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật mà không gây rò rỉ.

(f) Bao bì bên trong phải được đóng gói, buộc hoặc chèn chặt nhằm chống bị vỡ hoặc rò rỉ và để hạn chế sự dịch chuyển của gói hàng trong quá trình vận chuyển trong điều kiện bình thường. Các vật liệu dùng để chèn và chống ẩm phải không được tác động nguy hiểm trở lại hàng trong bao bì.

(g) Không được sử dụng lại bao bì trừ khi bao bì đã được kiểm tra và thấy rằng nó không bị mòn và hỏng. Khi sử dụng lại bao bì, phải áp dụng tất cả các biện pháp cần thiết để tránh nhiễm bẩn hàng chứa bên trong.

(h) Bao bì bị nhiễm bẩn do chứa đựng hàng nguy hiểm trước đó phải được xem như hàng nguy hiểm.

(i) Không được để một số lượng hàng nguy hiểm có thể gây hại bám vào ngoài bao bì.

18.025. DÁN NHÃN VÀ ĐÁNH DẤU

(a) Trừ khi có quy định khác trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, mỗi kiện hàng nguy hiểm phải được dán các nhãn phù hợp với các quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

(b) Trừ khi có quy định khác trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, mỗi kiện hàng nguy hiểm phải được ghi đúng tên hàng bên trong, số UN (liên hợp quốc) và các dấu hiệu khác theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

(c) Trừ khi có quy định khác trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, các dấu hiệu về đặc điểm kỹ thuật ghi trên bao bì phải:

(1) Mỗi bao bì sản xuất theo đặc điểm kỹ thuật quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật phải được đánh dấu phù hợp với các điều khoản trong tài liệu này; và

(2) Không được đánh dấu bao bì bằng các đặc điểm kỹ thuật trừ khi bao bì đó đáp ứng các đặc điểm kỹ thuật phù hợp quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

(d) Ngoài ngôn ngữ yêu cầu của quốc gia xuất phát, việc đánh dấu hàng nguy hiểm phải sử dụng tiếng Anh.

Chương C
CUNG CẤP THÔNG TIN

18.030. CUNG CẤP THÔNG TIN CHO NHÂN VIÊN MẶT ĐẤT

(a) Người gửi hàng hoặc Người khai thác phải cung cấp:

(1) Các thông tin cho nhân viên của mình để họ thực hiện nhiệm vụ có liên quan đến chuyên chở hàng nguy hiểm;

(2) Hướng dẫn các biện pháp thực hiện khi xảy ra trường hợp khẩn nguy liên quan đến hàng nguy hiểm.

(b) Người khai thác và đại lý phục vụ, nếu có, phải đảm bảo có thông báo về việc chuyên chở hàng nguy hiểm tại các điểm tiếp nhận hàng.

18.033. CUNG CẤP THÔNG TIN CHO HÀNH KHÁCH

(a) Người khai thác phải đảm bảo công bố cho hành khách các thông tin về những loại hàng nguy hiểm cấm chuyên chở trên tàu bay theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.035. CUNG CẤP THÔNG TIN CHO TỔ LÁI

(a) Người khai thác phải đảm bảo trong Tài liệu hướng dẫn khai thác có các thông tin cho phép các thành viên tổ lái thực hiện trách nhiệm của mình liên quan đến việc chuyên chở hàng nguy hiểm, kể cả hướng dẫn các biện pháp cần tiến hành trong các tình huống khẩn nguy liên quan đến hàng nguy hiểm.

(b) Người khai thác tàu bay chuyên chở hàng nguy hiểm phải đảm bảo người chỉ huy tàu bay được cung cấp thông tin bằng văn bản theo các quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật càng sớm càng tốt trước khi tàu bay khởi hành.

18.037. TRƯỜNG HỢP KHẨN NGUY TRONG KHI BAY

(a) Khi xảy ra trường hợp khẩn nguy trong khi bay, người chỉ huy tàu bay phải thông báo cho cơ quan cung cấp dịch vụ không lưu phù hợp càng nhanh càng tốt về hàng nguy hiểm trên tàu bay theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.040. BÁO CÁO TAI NẠN VÀ SỰ CỐ DO HÀNG NGUY HIỂM GÂY RA

(a) Trong trường hợp xảy ra tai nạn hoặc sự cố tàu bay, người khai thác tàu bay chuyên chở hàng nguy hiểm phải ngay lập tức cung cấp các thông tin tới cơ quan dịch vụ khẩn nguy để có phản ứng nhanh đối với tai nạn hoặc sự cố nghiêm trọng về hàng nguy hiểm trên tàu bay như đã thông tin bằng văn bản cho người chỉ huy tàu bay.

(b) Người khai thác phải cung cấp mọi thông tin cần thiết theo yêu cầu nhằm giảm đến mức tối đa các mối nguy hiểm do hàng nguy hiểm gây ra.

(c) Người khai thác phải cung cấp càng nhanh càng tốt mọi thông tin này tới các nhà chức trách thích hợp của quốc gia Người khai thác và quốc gia nơi xảy ra tai nạn hoặc sự cố.

(d) Người khai thác phải báo cáo về tai nạn và sự cố do hàng nguy hiểm gây ra cho Cục HKVN trong vòng 72 giờ kể từ khi xảy ra tai nạn, sự cố trừ khi hoàn cảnh không cho phép.

18.043. HUẤN LUYỆN NHÂN VIÊN

(a) Huấn luyện. Người khai thác phải thiết lập, duy trì và được Cục HKVN phê chuẩn chương trình huấn luyện cho nhân viên theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 của Điều 18.043 về các yêu cầu đối với chương trình huấn luyện phù hợp với chuyên môn của nhân viên.

Chương D
TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI GỬI HÀNG

18.050. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI GỬI HÀNG

(a) Không ai được ủy thác bất kỳ kiện hàng nào có chứa hàng nguy hiểm để chuyên chở bằng đường hàng không nếu không đáp ứng các yêu cầu sau đây:

(1) Hàng hóa không thuộc loại bị cấm chuyên chở bằng đường hàng không quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

(2) Hàng được phân loại, nhận dạng và đóng gói phù hợp với Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, bao bì sử dụng để đựng hàng phù hợp với tài liệu này;

(3) Bao bì được đánh dấu và dán nhãn phù hợp với quy định về đánh dấu và dán nhãn trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật và trong Phần này;

(4) Bao bì trong điều kiện phù hợp để chuyên chở bằng đường hàng không; và

(5) Chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm được ghi đúng và khai báo đầy đủ các loại hàng chứa trong bao bì.

18.053. CHỨNG TỪ VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM

(a) Không ai được gửi 1 kiện hoặc 1 lô hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không trừ khi người đó đảm bảo hàng nguy hiểm:

(1) Không bị cấm vận chuyển bằng đường hàng không;

(2) Được phân loại, đóng gói, đánh dấu đúng quy định;

(3) Có chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm đúng thủ tục theo quy định trong Phần này và trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

(b) Trừ khi có quy định khác trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, không ai được gửi hàng nguy hiểm bằng đường hàng không nếu chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm chưa được hoàn thành, ký tên và cung cấp cho Người khai thác.

18.055. CÁCH GHI VÀ NỘI DUNG CHỨNG TỪ

(a) Chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm phải lập thành 2 bản và phải:

(1) Miêu tả hàng nguy hiểm và chứa đựng các thông tin theo yêu cầu trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

(2) Có lời tuyên bố cam kết tuân thủ Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, và hàng nguy hiểm:

(i) Đã được miêu tả một cách cẩn thận và đầy đủ; và

(ii) Đã được phân loại, đóng gói, đánh dấu và dán nhãn đúng quy định; và

(iii) Trong điều kiện phù hợp để vận chuyển bằng đường hàng không.

(b) Ngoài ngôn ngữ được yêu cầu của quốc gia khác có liên quan, phải dùng tiếng Anh trong chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm.

Chương E
CÁC YÊU CẦU VÀ TRÁCH NHIỆM ĐỐI VỚI NGƯỜI KHAI THÁC

18.060. PHÊ CHUẨN VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM

(a) Không ai được vận chuyển hàng nguy hiểm khi chưa được sự phê chuẩn của Cục HKVN.

(b) Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận vận chuyển hàng nguy hiểm là các tổ chức, cá nhân Việt Nam phải thực hiện theo quy trình, thủ tục cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (AOC) được quy định tại Phần 12 Bộ quy chế an toàn hàng không.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 18.060 về thủ tục công nhận Giấy chứng nhận vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không của hãng hàng không nước ngoài.

18.063. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Người khai thác phải tuân thủ các điều khoản trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, và các sửa đổi tiếp theo, trong mọi trường hợp chuyên chở hàng nguy hiểm, bất kể việc chuyên chở đó được tiến hành trên một phần hoặc toàn bộ lãnh thổ hoặc ngoài lãnh thổ Việt Nam.

(b) Khi hàng nguy hiểm được chuyên chở ngoài lãnh thổ Việt Nam, Người khai thác phải tuân thủ các quy định khác nhau phù hợp của các nước thành viên ICAO ghi trong tài liệu Hướng dẫn kỹ thuật.

(c) Các vật phẩm và chất được phân loại là hàng nguy hiểm nhưng không phải áp dụng các yêu cầu trong Phần này, trong giới hạn đã được quy định tại Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, với điều kiện các vật phẩm, chất này:

(1) Bắt buộc phải đưa lên tàu bay vì lý do khai thác;

(2) Được chuyên chở như hàng cung ứng suất ăn hoặc hàng phục vụ khoang khách;

(3) Được chuyên chở để sử dụng trên chuyến bay như là các trợ giúp thú y hoặc thuốc giết nhân đạo đối với động vật; hoặc

(4) Được chuyên chở để sử dụng trên chuyến bay như là các trợ giúp về y tế cho bệnh nhân với điều kiện:

(i) Bình đựng ga được chế tạo đặc biệt dùng để chứa và vận chuyển một loại ga đặc biệt;

(ii) Thuốc tân dược và các vật, chất sử dụng trong y tế có sự giám sát của những người đã được huấn luyện trong thời gian thuốc được sử dụng trên chuyến bay;

(iii) Thiết bị đựng ắc quy nước cần để ở tư thế thẳng đứng để ngăn ngừa dung dịch điện phân tràn ra ngoài, nếu cần thiết phải được cố định; và

(iv) Có quy định cụ thể về xếp gọn và cố định tất cả các dụng cụ trong khi cất cánh và hạ cánh và những lúc người chỉ huy tàu bay nhận thấy cần thiết vì sự an toàn; hoặc

(v) Hàng nguy hiểm của hành khách hoặc tổ bay mang theo.

(d) Các vật, chất dự định để thay thế cho những vật, chất nêu tại điểm (1), khoản (c) của Điều này phải được chuyên chở trên tàu bay theo các quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.065. CÁC HẠN CHẾ ĐỐI VỚI VIỆC VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM

(a) Người khai thác phải có mọi biện pháp hợp lý để đảm bảo các vật, chất được xác định là hàng cấm qua tên gọi, hoặc qua mô tả trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, không được chuyên chở trên tàu bay trong bất kỳ tình huống nào.

(b) Người khai thác phải có mọi biện pháp hợp lý để đảm bảo các vật, chất hoặc các hàng hóa khác được xác định là hàng cấm chuyên chở trong điều kiện bình thường theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật chỉ được chuyên chở khi:

(1) Hàng hóa này được các quốc gia có liên quan miễn trừ theo các quy định của Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật; hoặc

(2) Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật chỉ ra rằng chúng có thể được chuyên chở theo phê chuẩn của Quốc gia xuất phát.

(c) Khi hàng nguy hiểm được vận chuyển trên chuyến bay mà một phần hoặc toàn bộ chuyến bay đó được thực hiện ngoài lãnh thổ Việt Nam, các nhãn và dấu hiệu trên kiện hàng nguy hiểm phải sử dụng tiếng Anh và ngôn ngữ khác theo yêu cầu.

18.067. CÁC CHỨNG TỪ VẬN CHUYỂN YÊU CẦU CỦA NGƯỜI GỬI

(a) Không ai được cho phép chuyên chở hoặc bắt buộc phải chuyên chở bằng đường hàng không hàng nguy hiểm trừ khi người gửi hàng đã cung cấp cho Người khai thác tàu bay đầy đủ các chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm, trừ khi các chứng từ nói trên không yêu cầu đối với loại hàng nguy hiểm như quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật là hàng hóa không yêu cầu phải có chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm.

18.070. LƯU GIỮ CHỨNG TỪ VẬN CHUYỂN

(a) Người khai thác tàu bay phải lưu giữ chứng từ vận chuyển hàng nguy hiểm đã được cung cấp không ít hơn 6 tháng phù hợp với quy định này.

18.073. CHẤP NHẬN CHUYÊN CHỞ HÀNG NGUY HIỂM

(a) Người khai thác chỉ được chấp nhận chuyên chở hàng nguy hiểm khi các kiện hàng, lô hàng, hoặc công-ten-nơ vận chuyển đã được kiểm tra theo các quy định về thủ tục chấp nhận hàng nguy hiểm trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

(b) Người thay mặt Người khai thác thực hiện kiểm tra hàng nguy hiểm phải hoàn thiện Bảng kiểm tra chấp nhận chuyên chở cho mục đích này. Bảng kiểm tra chấp nhận chuyên chở phải:

(1) Cho phép kiểm tra tất cả các chi tiết có liên quan; và

(2) Làm theo mẫu để có thể ghi lại kết quả kiểm tra bằng tay, bằng máy hay bằng máy tính.

18.075. KIỂM TRA TRƯỚC KHI BAY ĐỂ PHÁT HIỆN HƯ HỎNG, RÒ RỈ HOẶC NHIỄM BẨN

(a) Người khai thác phải đảm bảo:

(1) Các kiện hàng, lô hàng chứa hàng nguy hiểm và các công-ten-nơ vận chuyển chất phóng xạ phải được kiểm tra để phát hiện những rò rỉ, hư hỏng ngay trước khi xếp hàng lên tàu bay hoặc vào các thiết bị chứa hàng theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

(2) Chỉ được đưa lên tàu bay thiết bị chứa hàng khi các thiết bị này đã được kiểm tra và được khẳng định là không có rò rỉ hoặc hư hỏng hàng nguy hiểm chứa bên trong;

(3) Không xếp lên tàu bay các lô hàng, kiện hàng và các công-ten-nơ vận chuyển bị rò rỉ hoặc hư hỏng;

(4) Chuyển khỏi tàu bay hoặc dàn xếp để nhà chức trách hoặc tổ chức liên quan chuyển khỏi tàu bay những kiện hàng nguy hiểm bị hư hỏng, rò rỉ;

(5) Sau khi chuyển khỏi tàu bay các kiện hàng, hoặc công-ten-nơ bị rò rỉ hoặc hư hỏng, phần còn lại của lô hàng phải được kiểm tra để bảo đảm chúng còn trong điều kiện thích hợp cho việc chuyên chở và không làm hỏng, hoặc làm bẩn tàu bay hoặc các hàng hóa khác.

18.077. KIỂM TRA SAU CHUYẾN BAY ĐỂ PHÁT HIỆN HƯ HỎNG RÒ RỈ HOẶC NHIỄM BẨN

(a) Người khai thác phải đảm bảo:

(1) Các kiện hàng, lô hàng chứa hàng nguy hiểm và các công-ten-nơ vận chuyển chất phóng xạ phải được kiểm tra để phát hiện dấu hiệu rò rỉ, hư hỏng khi dỡ hàng khỏi tàu bay hoặc khỏi các thiết bị chứa hàng; và

(2) Nếu có bằng chứng cho thấy có hư hỏng hoặc rò rỉ, phải kiểm tra khu vực chứa hàng này để phát hiện hư hỏng hoặc nhiễm bẩn.

18.080. TẨY BẨN

(a) Người khai thác phải đảm bảo mọi nhiễm bẩn được phát hiện do kết quả của sự rò rỉ hoặc hư hỏng hàng nguy hiểm phải được tẩy rửa ngay.

18.083. LÀM SẠCH CHẤT PHÓNG XẠ

(a) Phải ngay lập tức đình chỉ việc khai thác các tàu bay bị nhiễm chất phóng xạ;

(b) Chỉ được đưa tàu bay vào khai thác khi mức độ nhiễm xạ tại các bề mặt tiếp xúc và những nhiễm bẩn nhỏ hơn các trị số quy định tại Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.085. NHỮNG HẠN CHẾ VỀ XẾP HÀNG NGUY HIỂM

(a) Khoang hành khách và buồng lái: Người khai thác phải đảm bảo không chở hàng nguy hiểm trong buồng hành khách và buồng lái, trừ khi có quy định khác trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

(b) Khoang hàng hóa: Người khai thác phải đảm bảo hàng nguy hiểm được đưa lên, để riêng biệt, xếp gọn và cố định trên tàu bay theo các quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

(1) Các kiện chứa hàng nguy hiểm có thể ảnh hưởng nguy hiểm lẫn nhau không được để cạnh nhau, cũng không được để ở vị trí có thể gây tác động qua lại giữa chúng trong trường hợp có rò rỉ;

(2) Các kiện hàng có chất độc và chất lây nhiễm phải được chuyên chở trên tàu bay theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

(3) Các kiện hàng chứa vật liệu phóng xạ phải chuyên chở trên tàu bay ở vị trí cách ly khỏi người, động vật sống và phim chưa rửa theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.087. CỐ ĐỊNH HÀNG NGUY HIỂM

(a) Khi chuyên chở hàng nguy hiểm trên tàu bay, Người khai thác phải bảo vệ chúng khỏi hỏng hóc và phải cố định chúng trên tàu bay sao cho các kiện hàng này không thể dịch chuyển trong khi bay và không thay đổi hướng đặt của nó.

(b) Đối với các kiện hàng chứa chất phóng xạ, việc cố định phải đầy đủ đảm bảo các yêu cầu về cách ly khỏi người, động vật sống và phim chưa rửa luôn được đáp ứng.

18.090. HÀNG NGUY HIỂM CHỈ ĐƯỢC CHUYÊN CHỞ TRÊN TÀU BAY CHỞ HÀNG

(a) Người khai thác phải đảm bảo các kiện hàng nguy hiểm có nhãn "Chỉ chuyên chở trên tàu bay chở hàng":

(1) Chỉ được chuyên chở trên tàu bay chở hàng và xếp chất theo quy định trong Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

(2) Được xếp chất sao cho một thành viên tổ bay hoặc người được ủy quyền có thể nhìn thấy, điều khiển, và khi kích cỡ và trọng lượng cho phép, có thể dịch chuyển các kiện hàng này khỏi hàng hóa khác trong khi bay.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 18.043: NỘI DUNG CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN VỀ HÀNG NGUY HIỂM

(a) Người khai thác không có giấy phép chuyên chở hàng nguy hiểm dài hạn phải đảm bảo:

(1) Nhân viên làm công tác vận chuyển hàng hóa và hành lý nói chung phải được huấn luyện để thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến hàng nguy hiểm. Chương trình huấn luyện phải bao gồm tối thiểu các nội dung nêu tại cột 1 Bảng 1 ở mức độ hợp lý để đảm bảo biết được mối nguy hiểm liên quan đến hàng nguy hiểm, cách nhận biết chúng và các yêu cầu áp dụng khi hành khách mang theo loại hàng này;

(2) Các thành viên tổ bay, các nhân viên thương vụ và các nhân viên an ninh soi chiếu làm việc cho Người khai thác phải được huấn luyện tối thiểu các nội dung nêu tại cột 2 Bảng 1 ở mức độ hợp lý để biết được những mối nguy hiểm liên quan đến hàng nguy hiểm, cách nhận biết những hàng hóa này và các yêu cầu áp dụng đối với những hàng nguy hiểm do hành khách mang theo.

Bảng 1

Nội dung huấn luyện	**1**	**2**
Kiến thức chung	X	X
Các giới hạn về hàng nguy hiểm khi vận chuyển bằng đường hàng không	X	X
Dán nhãn và đánh dấu hàng	X	X
Hàng hóa nguy hiểm trong hành lý của hành khách		X
Các phương thức khẩn nguy	X	X

Ghi chú: "X" đánh dấu nội dung phải đưa vào chương trình huấn luyện.

(b) Người khai thác được phê chuẩn chuyên chở hàng nguy hiểm dài hạn phải đảm bảo:

(1) Nhân viên tiếp nhận hàng nguy hiểm được huấn luyện và đủ trình độ thực hiện nhiệm vụ của mình. Chương trình huấn luyện phải có tối thiểu các nội dung nêu tại cột 1 Bảng 2 ở mức độ hợp lý đảm bảo cho nhân viên có thể ra quyết định tiếp nhận hoặc từ chối các hàng nguy hiểm chuyên chở bằng đường hàng không;

(2) Nhân viên làm việc ở mặt đất, nhà kho và bốc xếp hàng nguy hiểm được huấn luyện để có thể thực hiện nhiệm vụ liên quan đến hàng nguy hiểm. Chương trình huấn luyện tối thiểu phải bao gồm các nội dung nêu tại cột 2 Bảng 2 ở mức độ hợp lý đảm bảo biết được những mối nguy hiểm liên quan đến hàng nguy hiểm, cách nhận biết những hàng này và cách xử lý, bốc xếp chúng;

(3) Nhân viên làm công tác vận chuyển hàng hóa nói chung được huấn luyện để thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến hàng nguy hiểm. Chương trình huấn luyện tối thiểu phải bao gồm các nội dung nêu ở cột 3 Bảng 2 ở mức độ hợp lý đảm bảo biết được mối nguy hiểm liên quan đến hàng nguy hiểm, cách nhận biết những hàng hóa này, cách xử lý, bốc xếp chúng;

(4) Các thành viên tổ lái tối thiểu được huấn luyện những nội dung nêu tại cột 4 Bảng 2. Việc huấn luyện phải ở mức độ hợp lý để đảm bảo biết được mối nguy hiểm liên quan đến hàng nguy hiểm và cách chuyên chở những hàng hóa này trên tàu bay;

(5) Các nhân viên thương vụ, nhân viên an ninh soi chiếu làm việc cho Người khai thác và các thành viên khác của tổ bay trừ thành viên tổ lái phải được huấn luyện tối thiểu các nội dung nêu tại cột 5 Bảng 2. Việc huấn luyện phải ở mức độ hợp lý để đảm bảo nhận biết được mối nguy hiểm liên quan đến hàng nguy hiểm và các yêu cầu áp dụng đối với hàng nguy hiểm do hành khách mang theo, hoặc nói chung là đối với những hành lý của hành khách trên tàu bay.

(c) Người khai thác phải đảm bảo tất cả các nhân viên cần được huấn luyện về hàng nguy hiểm được huấn luyện định kỳ không quá 2 năm 1 lần.

(d) Người khai thác phải đảm bảo lưu giữ hồ sơ huấn luyện hàng nguy hiểm của những nhân viên đã qua huấn luyện theo quy định tại khoản (c) trên đây.

(e) Người khai thác phải đảm bảo nhân viên của đại lý phục vụ được huấn luyện theo nội dung các cột áp dụng ở Bảng 1 và 2.

Bảng 2

Nội dung huấn luyện	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Kiến thức chung	X	X	X	X	X
Các giới hạn về hàng nguy hiểm khi vận chuyển bằng đường hàng không	X	X	X	X	X
Phân loại và danh mục hàng nguy hiểm	X	X		X	

Nội dung huấn luyện	1	2	3	4	5
Các yêu cầu chung về đóng gói và hướng dẫn đóng gói	X				
Đặc điểm kỹ thuật của bao bì	X				
Đánh dấu và dán nhãn kiện hàng	X	X	X	X	X
Chứng từ của đại lý vận chuyển	X				
Chấp nhận hàng nguy hiểm, sử dụng danh mục kiểm tra	X				
Chất xếp, các giới hạn chất xếp và cách ly	X	X	X	X	
Kiểm tra hư hỏng, rò rỉ và các quy trình tẩy bẩn	X	X			
Cung cấp thông tin cho người chỉ huy tàu bay	X	X		X	
Hàng nguy hiểm trong hành lý của hành khách	X			X	X
Phương thức khẩn nguy	X	X		X	X

Ghi chú: "X" đánh dấu nội dung phải đưa vào chương trình huấn luyện.

PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 18.060: VỀ THỦ TỤC CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM CỦA HÃNG HÀNG KHÔNG NƯỚC NGOÀI

(a) Hãng hàng không nước ngoài đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện vận chuyển hàng nguy hiểm thường lệ bằng đường hàng không gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN, bao gồm các tài liệu sau đây:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện vận chuyển hàng nguy hiểm thường lệ bằng đường hàng không;

(2) Bản sao Giấy chứng nhận đủ điều kiện vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không do Quốc gia của hãng hàng không liên quan cấp;

(3) Bản sao Chứng chỉ chuyên môn của nhân viên chịu trách nhiệm về khai thác vận chuyển hàng nguy hiểm được cấp bởi cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ đã được Cục HKVN cấp hoặc công nhận, tại cảng hàng không, sân bay liên quan của Việt Nam.

(4) Hãng hàng không đề nghị cấp Giấy chứng nhận vận chuyển hàng nguy hiểm phải nộp lệ phí theo quy định của pháp luật Việt Nam.

Phần 19
BÁO CÁO VÀ ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

Chương A: QUY ĐỊNH CHUNG
19.001. Phạm vi áp dụng
19.003. Mục đích điều tra
19.005. Các định nghĩa
19.007. Các từ viết tắt
Chương B: TRÁCH NHIỆM CÁ NHÂN VỀ BÁO CÁO TAI NẠN TÀU BAY
19.009. Phạm vi áp dụng
19.010. Thông báo ban đầu
19.013. Các thông tin trong thông báo
19.015. Lưu trữ và bảo vệ các mảnh vỡ tàu bay và hiện trường tai nạn
19.017. Giải trình của tổ bay
19.019. Lập báo cáo sự cố, tai nạn tàu bay
19.021. Thông báo về tai nạn hoặc sự cố
Chương C: BÁO CÁO SỰ CỐ BẮT BUỘC VÀ TỰ NGUYỆN
19.023. Áp dụng chung
19.025. Áp dụng cho cá nhân và tổ chức liên quan
19.027. Mục đích của các yêu cầu báo cáo
19.029. Danh mục sự cố phải báo cáo
19.031. Phân loại sự cố
19.033. Trách nhiệm báo cáo
19.035. Nội dung mẫu biểu và thời hạn báo cáo
19.037. Báo cáo thường kỳ
19.039. Báo cáo tự nguyện
19.043. Tự báo cáo các vi phạm
19.045. Tính bảo mật của báo cáo
19.047. Biện pháp đối với giấy phép và chứng chỉ
19.049. Các biện pháp của cơ quan chủ quản
Chương D: BẢO VỆ CÁC MẢNH VỠ TÀU BAY VÀ CÁC HỒ SƠ
19.051. Lưu giữ và bảo vệ hiện trường
19.053. Di chuyển mảnh vỡ
19.055. Chấm dứt lưu giữ tàu bay

Chương E: ĐIỀU TRA TAI NẠN, SỰ CỐ

19.060. Trách nhiệm điều tra

19.063. Tính chất của cuộc điều tra

19.067. Quyền hạn của người đại diện

19.069. Cơ quan điều tra

19.071. Đại diện các quốc gia liên quan

19.073. Khám nghiệm tử thi

19.075. Thành phần điều tra

19.079. Sử dụng và di dời các mảnh vỡ, các hồ sơ, thư từ và hàng hóa

19.081. Giải mã thiết bị tự ghi

19.083. Công bố các thông tin về tai nạn hoặc sự cố

19.085. Thông tin công bố

19.087. Điều tra lại

19.091. Báo cáo sơ bộ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay

19.093. Báo cáo chính thức về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay

19.095. Công bố báo cáo chính thức về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay

19.097. Khuyến cáo an toàn

Chương F: THAM GIA ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN XẢY RA NGOÀI LÃNH THỔ VIỆT NAM

19.100. Phạm vi áp dụng

19.103. Sau khi nhận được thông báo về sự cố, tai nạn tàu bay

19.105. Cung cấp thông tin cho công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay

19.107. Thực hiện khuyến cáo an toàn

PHẦN PHỤ LỤC

Phụ lục 01 Điều 19.025: NỘI DUNG VÀ MẪU BIỂU BÁO CÁO SỰ CỐ BẮT BUỘC

Mẫu 14: BÁO CÁO SỰ CỐ BẮT BUỘC (MẶT 1)

Mẫu 14: BÁO CÁO SỰ CỐ BẮT BUỘC (MẶT 2)

Phụ lục 1 Điều 19.029: DANH MỤC CÁC SỰ CỐ BẮT BUỘC VÀ TRÁCH NHIỆM BÁO CÁO CỦA CÁC TỔ CHỨC LIÊN QUAN

Phụ lục 1 Điều 19.031: SƠ ĐỒ BÁO CÁO VÀ PHÂN LOẠI SỰ CỐ KHAI THÁC, BẢO DƯỠNG TÀU BAY

Phụ lục 1 Điều 19.060: TRÁCH NHIỆM ĐIỀU TRA NGUYÊN NHÂN SỰ CỐ

Chương A
QUY ĐỊNH CHUNG

19.001. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa ra các quy định của Việt Nam đối với:

(1) Thông báo ban đầu, điều tra, phân tích và báo cáo sự cố, tai nạn tàu bay và một số sự cố khác trong quá trình khai thác tàu bay:

(i) Mang đăng ký quốc tịch Việt Nam xảy ra tại bất kỳ nơi nào;

(ii) Mang đăng ký nước ngoài xảy ra trên lãnh thổ Việt Nam.

(2) Bảo vệ hiện trường, bưu kiện, hàng hóa và các hồ sơ liên quan tất cả các tai nạn tàu bay dân dụng và công vụ trên lãnh thổ Việt Nam;

(3) Tuân thủ với các tiêu chuẩn quốc tế về báo cáo tai nạn và sự cố.

(b) Phần này áp dụng đối với:

(1) Các tổ chức và Người khai thác thực hiện khai thác tàu bay hoặc cung cấp dịch vụ đảm bảo khai thác an toàn của tàu bay; và

(2) Các tổ chức chính phủ cần thiết để đảm bảo việc báo cáo và điều tra tai nạn tàu bay được thực hiện kịp thời và đúng quy định.

(c) Phần này còn áp dụng đối với:

(1) Tất cả các cá nhân có liên quan tới việc khai thác an toàn của tàu bay;

(2) Cộng đồng dân cư nơi có thông tin liên quan đến việc điều tra sự cố, tai nạn tàu bay; và

(3) Các nhân viên kỹ thuật tham gia vào công tác điều tra.

19.003. MỤC ĐÍCH ĐIỀU TRA

(a) Mục đích duy nhất của công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay là ngăn ngừa sự cố, tai nạn tàu bay.

(b) Việc điều tra sự cố, tai nạn tàu bay không nhằm mục đích xác định lỗi hoặc quy trách nhiệm pháp lý đối với cá nhân.

19.005. CÁC ĐỊNH NGHĨA

(a) Các từ hoặc cụm từ định nghĩa dưới đây được sử dụng trong phần này:

Ghi chú: Ngoài ra các mục liên quan đến hàng không khác được định nghĩa ở phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(1) Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng: là văn bản của Chính phủ Việt Nam quy định trách nhiệm của các cá nhân, tổ chức trong việc thông báo, báo cáo sự cố, tai nạn tàu bay; quy trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay; và công tác hợp tác quốc tế về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay cũng như việc báo cáo sự cố và các biện pháp ngăn ngừa sự cố, tai nạn tàu bay.

(2) Tập thông báo tin tức hàng không (AIP): Là một ấn phẩm do một quốc gia phát hành hoặc cho phép phát hành, trong đó có các thông tin về hàng không có tính chất lâu dài và cần thiết cho việc đảm bảo hoạt động bay;

(3) Tai nạn tàu bay: Là vụ việc liên quan đến việc khai thác tàu bay trong khoảng thời gian từ khi bất kỳ người nào lên tàu bay để thực hiện chuyến bay đến khi người cuối cùng rời khỏi tàu bay mà xảy ra một trong các trường hợp sau đây:

(i) Có người chết hoặc bị thương tích nặng do đang ở trong tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của bất kỳ bộ phận nào của tàu bay, kể cả những bộ phận bị văng ra từ tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của luồng khí phản lực thoát ra từ động cơ tàu bay, trừ trường hợp thương tổn xuất phát từ nguyên nhân tự nhiên hoặc do tự gây ra hoặc do người khác gây ra và thương tổn của hành khách không có vé trốn ở bên ngoài khu vực dành cho hành khách hoặc tổ bay;

(ii) Tàu bay hoặc kết cấu của tàu bay bị tổn hại làm ảnh hưởng xấu đến độ bền của kết cấu, tính năng bay của tàu bay dẫn đến phải sửa chữa lớn hoặc thay thế bộ phận bị hỏng, trừ những hỏng hóc hoặc sự cố của động cơ tàu bay chỉ ảnh hưởng đến động cơ tàu bay, vỏ bọc hoặc thiết bị của động cơ tàu bay hoặc hỏng hóc chỉ ảnh hưởng đến cánh quạt tàu bay, đầu cánh tàu bay, ăng ten, lốp, phanh, bộ phận tạo hình khí động học của tàu bay hoặc chỉ là vết lõm, lỗ thủng nhỏ ở vỏ tàu bay;

(iii) Tàu bay bị mất tích hoặc hoàn toàn không thể tiếp cận được.

Ghi chú: để thống nhất trong công tác thống kê, thương tích dẫn tới tử vong trong vòng 30 ngày kể từ ngày tai nạn được coi là thương tích chết người.

Ghi chú: tàu bay được coi là mất tích khi cuộc tìm kiếm chính thức đã kết thúc mà vị trí của các mảnh vỡ của tàu bay vẫn không xác định được.

(4) Người đại diện chính thức: Người được quốc gia thành viên ICAO có liên quan chỉ định, dựa trên năng lực, trình độ của người đó, để tham gia điều tra sự cố, tai nạn tàu bay thực hiện bởi một quốc gia thành viên ICAO khác.

(5) Chuyên gia: Người được quốc gia thành viên ICAO có liên quan chỉ định, dựa trên năng lực, trình độ của người đó, để trợ giúp người đại diện chính thức trong công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay.

(6) Nguyên nhân: Các hành động, các sai sót, các sự kiện, các trạng thái, hoặc sự kết hợp của chúng, gây sự cố hoặc tai nạn tàu bay.

(7) Tàu bay dân dụng: Nghĩa là bất kỳ tàu bay nào khác tàu bay công vụ.

(8) Thương tích chết người: Nghĩa là bất kỳ vết thương làm cho người mắc phải trong tai nạn bị tử vong trong vòng 30 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn.

(9) Thiết bị ghi tham số bay: Một dạng thiết bị ghi các thông số của chuyến bay được lắp đặt trên tàu bay nhằm hỗ trợ việc điều tra tai nạn/sự cố của tàu bay;

(10) Sự cố: Một sự kiện 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.

(11) Điều tra tai nạn: Là quá trình được tiến hành nhằm mục đích phòng ngừa tai nạn và sự cố, bao gồm hoạt động thu thập và phân tích các thông tin, đưa ra các kết luận, bao gồm cả việc xác định các nguyên nhân, và đưa ra các khuyến cáo an toàn thích hợp.

(12) Điều tra viên chính: Người được chỉ định bởi quốc gia tiến hành điều tra sự cố, tai nạn tàu bay để đại diện cho tổ chức điều tra sự cố, tai nạn tàu bay của quốc gia đó chịu trách nhiệm thực hiện và kiểm soát tiến độ, công việc điều phối của công tác điều tra.

(13) Tải trọng tối đa: Tải trọng cất cánh tối đa.

(14) Sự cố tàu bay: Là vụ việc liên quan đến việc khai thác tàu bay làm ảnh hưởng hoặc có khả năng làm ảnh hưởng đến an toàn khai thác bay nhưng chưa phải là tai nạn tàu bay.

(15) Báo cáo sơ bộ: Là phương thức liên lạc sử dụng để phổ biến kịp thời các dữ liệu đã thu thập được trong giai đoạn đầu tiên phục vụ công tác điều tra.

(16) Khuyến cáo an toàn: Là đề xuất của nhà chức trách điều tra tai nạn tàu bay của quốc gia thực hiện điều tra, dựa trên các thông tin thu thập được trong quá trình điều tra nhằm mục đích phòng ngừa sự cố hoặc tai nạn.

(17) Sự cố nghiêm trọng: Là sự cố xảy ra với những tình huống cho thấy tai nạn gần xảy ra.

(18) Tàu bay công vụ: Tàu bay được sử dụng cho Chính phủ (ngoại trừ mục đích thương mại) hoặc được thuê đặc biệt trong khoảng thời gian liên tục tối thiểu là 90 ngày.

(19) Thương nặng: Là vết thương gây ra cho một người trong tai nạn, làm cho người đó:

(i) Phải nằm viện trên 48 giờ trong vòng 7 ngày, kể từ ngày bị thương;

(ii) Bị gãy xương trừ xương ngón tay, ngón chân và mũi;

(iii) Có các vết thương hở làm mất nhiều máu, ảnh hưởng đến thần kinh, cơ bắp, gân;

(iv) Tổn thương nội tạng;

(v) Bị bỏng độ 2 hoặc 3 hoặc vết bỏng rộng trên 5% bề mặt cơ thể;

(vi) Bị xác định là nhiễm độc hoặc nhiễm phóng xạ nặng.

(20) Quốc gia thiết kế: Là quốc gia có quyền tài phán đối với tổ chức chịu trách nhiệm về thiết kế loại tàu bay.

(21) Quốc gia sản xuất: Là quốc gia có quyền tài phán đối với tổ chức chịu trách nhiệm về lắp ráp tổng thể tàu bay.

(22) Quốc gia nơi xảy ra sự cố: Là quốc gia có lãnh thổ nơi tai nạn hay sự cố xảy ra.

(23) Quốc gia Người khai thác: Quốc gia có trụ sở kinh doanh chính của người khai thác đặt vị trí tại hoặc, nếu không đặt trụ sở kinh doanh thì là nơi người khai thác cư trú thường xuyên tại đó.

(24) Quốc gia đăng ký: Là quốc gia thành viên ICAO đã đăng ký tàu bay vào sổ đăng bạ của mình.

(25) Hỏng hóc nghiêm trọng: Hư hỏng hoặc hỏng hóc ảnh hưởng nghiêm trọng tới cấu trúc, khả năng làm việc, hoặc các đặc tính bay của tàu bay và dẫn tới yêu cầu phải sửa chữa lớn hoặc thay thế các bộ phận bị ảnh hưởng.

Ghi chú: Hỏng hóc động cơ hoặc hỏng hóc giới hạn trên một động cơ nếu chỉ là hỏng một động cơ hoặc hỏng hóc của phần vỏ bọc động cơ, các lỗ thủng nhỏ trên vỏ bọc hoặc phần kết cấu, hỏng hóc mặt đất của lá cánh quạt, càng tàu bay, cụm phanh, bánh xe, lốp, cánh tà, hộp truyền động của động cơ, cụm phanh, đầu mút cánh không được coi là tổn thất nghiêm trọng theo định nghĩa của Phần này.

19.007. CÁC TỪ VIẾT TẮT

(1) ACCID - Tai nạn (Accident).

(2) AIP - Tập thông báo tin tức hàng không (Aeronautical Information Publication).

(3) AOC - Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (Air Operator Certificate).

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

(5) INCID - Sự cố (Incident).

(6) IIC - Điều tra viên chính (Investigator-in-Charge).

Chương B
TRÁCH NHIỆM CÁ NHÂN VỀ BÁO CÁO TAI NẠN TÀU BAY

19.009. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng đối với Người khai thác tàu bay và cá nhân liên quan hoặc có thông tin về sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay:

(1) Xảy ra trong không phận Việt Nam;

(2) Mang đăng ký quốc tịch Việt Nam; hoặc

(3) Do Người khai thác tàu bay Việt Nam khai thác.

19.010. THÔNG BÁO BAN ĐẦU

(b) Người khai thác tàu bay dân dụng mang đăng ký quốc tịch Việt Nam hoặc tàu bay công vụ không vì mục đích quân sự hoặc bất kỳ tàu bay mang đăng ký quốc tịch nước ngoài nào khi khai thác trên lãnh thổ Việt Nam phải thông báo ngay lập tức, bằng các phương tiện nhanh nhất, cho Cục HKVN khi tàu bay xảy ra tai nạn hoặc bất kỳ sự cố nghiêm trọng phải điều tra được quy định tại Phụ lục 1 của Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng, cụ thể như sau:

(1) Tàu bay gần va chạm với nhau nhưng bằng thao tác tránh nhau nên không bị va chạm hoặc tránh được tình huống nguy hiểm;

(2) Tàu bay suýt đâm vào chướng ngại vật ở mặt đất;

(3) Hủy việc thực hiện cất cánh tại điểm tận cùng của đường cất hạ cánh hoặc tàu bay bị xông ra ngoài đường cất hạ cánh;

(4) Cất cánh tại đầu mút đường cất hạ cánh hoặc bên ngoài đường cất hạ cánh;

(5) Hạ cánh hoặc định hạ cánh tại cuối đường cất hạ cánh hoặc bên ngoài đường hạ cánh;

(6) Hạ cánh tiếp đất quá sớm hoặc tàu bay bị xông ra ngoài đường băng;

(7) Không đạt tính năng dự kiến trong quá trình cất cánh hoặc lấy độ cao;

(8) Cháy hoặc có khói trong khoang hành khách, buồng hàng hoặc cháy động cơ được dập tắt bằng các chất cứu hỏa;

(9) Sự cố buộc tổ lái phải sử dụng ô-xy khẩn nguy;

(10) Nhiều hư hỏng xảy ra với một hoặc nhiều hệ thống của tàu bay ảnh hưởng nghiêm trọng đến khai thác tàu bay;

(11) Tổ lái mất khả năng làm việc trong thời gian tàu bay đang bay;

(12) Có vấn đề với nhiên liệu buộc tổ lái tuyên bố tình trạng khẩn nguy;

(13) Hỏng hóc các hệ thống, các hiện tượng thời tiết khác thường hoặc khai thác tàu bay vượt giới hạn được phê chuẩn hoặc các tình huống gây khó khăn cho điều khiển tàu bay;

(14) Hư hỏng cấu trúc hoặc động cơ bị tách rời nhưng chưa đến mức tai nạn;

(15) Hỏng cùng một lúc nhiều hệ thống trong đó có một hệ thống bắt buộc phải có dự bị để xác định hướng bay và dẫn đường;

(16) Các sự cố khác phải tiến hành điều tra theo quy định của ICAO.

(c) Yêu cầu thông báo ban đầu này còn được áp dụng cho trường hợp quá thời hạn quy định về báo cáo mà tàu bay chắc chắn là đã bị lâm nạn.

Ghi chú: Báo cáo ban đầu có thể được lập cho cơ quan không lưu gần nhất hoặc bộ phận thông tin chuyến bay hoặc Cục HKVN theo quy định của AIP.

19.013. CÁC THÔNG TIN TRONG THÔNG BÁO

(a) Thông báo được yêu cầu phải bao gồm các thông tin sau:

(1) Loại tàu bay, quốc tịch tàu bay, và số đăng ký của tàu bay;

(2) Tên chủ sở hữu, và Người khai thác tàu bay;

(3) Tên của người chỉ huy tàu bay;

(4) Ngày giờ xảy ra tai nạn;

(5) Điểm khởi hành cuối cùng và điểm dự kiến hạ cánh tiếp theo của tàu bay;

(6) Vị trí của tàu bay với tham chiếu tới một vài địa điểm địa lý xác định;

(7) Số người trên tàu bay, số người bị chết, và số người bị thương nặng;

(8) Tính chất của tai nạn, thời tiết và mức độ hư hỏng của tàu bay, cũng như những thông tin biết được khác; và

(9) Mô tả về bất kỳ các chất nổ, các vật liệu phóng xạ, hoặc các mục hàng nguy hiểm khác vận chuyển theo tàu.

19.015. LƯU TRỮ VÀ BẢO VỆ CÁC MẢNH VỠ TÀU BAY VÀ HIỆN TRƯỜNG TAI NẠN

(a) Người khai thác và người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo rằng các mảnh vỡ tàu bay và hiện trường tai nạn được bảo vệ và lưu trữ phù hợp với các quy định tại Chương D của Phần này.

19.017. GIẢI TRÌNH CỦA TỔ BAY

(a) Mỗi thành viên tổ bay, nếu có thể có mặt tại thời điểm báo cáo chính thức được đệ trình, phải có kèm theo giải trình lại các diễn biến, điều kiện và tình huống của tai nạn hoặc sự cố đã được chứng kiến.

(b) Trong trường hợp thành viên tổ bay chưa thực hiện giải trình được tại thời điểm báo cáo, các giải trình phải được thực hiện ngay khi có thể.

19.019. LẬP BÁO CÁO SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

(a) Người khai thác tàu bay phải lập báo cáo ban đầu về sự cố, tai nạn và trình Cục HKVN theo nội dung và thời gian quy định được quy định tại Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng.

19.021. THÔNG BÁO VỀ TAI NẠN HOẶC SỰ CỐ

(a) Khi nhận được báo cáo sơ bộ về sự cố nghiêm trọng hoặc tai nạn tàu bay, Cục HKVN sẽ thông báo trong vòng 10 ngày tới:

(1) Quốc gia đăng ký tàu bay;

(2) Quốc gia khai thác;

(3) Quốc gia thiết kế;

(4) Quốc gia sản xuất;

(5) Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) đối với tàu bay có trọng lượng tối đa trên 2.250 kilôgam.

(b) Thông báo quy định tại khoản (a) Điều này có thể được gửi qua fax, e mail, APTN. Thông báo bao gồm các thông tin sau đây:

(1) Ghi rõ "ACCID" nếu là tai nạn hoặc "INCID" nếu là sự cố;

(2) Nhà sản xuất, loại tàu bay, quốc tịch và dấu hiệu đăng ký của tàu bay;

(3) Tên chủ sở hữu, Người khai thác hoặc người thuê tàu bay;

(4) Họ, tên, quốc tịch của thành viên tổ bay và hành khách;

(5) Ngày, tháng và thời gian xảy ra sự cố, tai nạn (giờ địa phương hoặc giờ quốc tế UTC);

(6) Nơi khởi hành lần cuối và nơi dự định hạ cánh tiếp theo của tàu bay;

(7) Vị trí của tàu bay xác định theo địa phương, kinh tuyến và vĩ tuyến;

(8) Số thành viên tổ bay và hành khách trên tàu bay tại thời điểm xảy ra tai nạn; số người bị chết hoặc bị thương nặng (bao gồm hành khách, thành viên tổ bay và người thứ ba ở mặt đất);

(9) Mô tả sơ bộ tính chất của tai nạn hoặc sự cố và mức độ hư hỏng tàu bay;

(10) Dự kiến phạm vi điều tra;

(11) Đặc điểm địa hình khu vực xảy ra tai nạn hoặc sự cố, mức độ khó khăn hoặc những yêu cầu đặc biệt để tiếp cận hiện trường;

(12) Cơ quan điều tra, cách thức liên lạc với cơ quan điều tra;

(13) Thông tin về hàng nguy hiểm trên tàu bay.

Chương C
BÁO CÁO SỰ CỐ BẮT BUỘC VÀ TỰ NGUYỆN

19.023. ÁP DỤNG CHUNG

(a) Chương này quy định các yêu cầu và nguyên tắc chung cho việc thực hiện và quản lý diễn biến của quá trình báo cáo sự cố tự nguyện và bắt buộc khi việc thực hiện các báo cáo này được quy định tại Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(b) Các yêu cầu chung của Chương này sẽ áp dụng cho tất cả các báo cáo sự cố được quy định trong các Phần của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(c) Các yêu cầu báo cáo của Chương này là bắt buộc cho tất cả các tổ chức, cá nhân có liên quan tới sự cố xảy ra đối với:

(1) Bất kỳ tàu bay nào khai thác theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục HKVN cấp;

(2) Bất kỳ tàu bay có động cơ tuốc-bin nào có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp.

(d) Mọi tổ chức cung cấp dịch vụ hoặc cơ sở vật chất cho việc khai thác tàu bay bay qua hoặc trên lãnh thổ Việt nam có trách nhiệm báo cáo sự cố xảy ra đối với tàu bay do tổ chức đó phục vụ, không phụ thuộc vào quốc tịch đăng ký của tàu bay, nếu sự cố đó thuộc danh mục sự cố phải báo cáo quy định tại Phụ lục 1 và 4 của Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng.

19.025. ÁP DỤNG CHO CÁ NHÂN VÀ TỔ CHỨC LIÊN QUAN

(a) Các yêu cầu báo cáo bắt buộc của Chương này áp dụng cho các tổ chức và cá nhân tham gia vào công tác:

(1) Khai thác, bảo dưỡng và hỗ trợ khai thác tàu bay mang đăng ký quốc tịch Việt Nam trên tất cả các mạng bay mà tàu bay bay tới;

(2) Khai thác, bảo dưỡng và hỗ trợ khai thác tàu bay hoạt động tại Việt Nam; và

(3) Cung cấp dịch vụ cho tàu bay và tổ bay trong không phận do Việt Nam kiểm soát và các cảng hàng không, sân bay trên lãnh thổ Việt Nam.

(b) Các cá nhân và tổ chức trong phạm vi áp dụng của chương này, bao gồm:

(1) Người khai thác và tổ lái của tàu bay động cơ tuốc-bin có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp;

(2) Người khai thác và tổ lái của tàu bay khai thác theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục HKVN cấp;

(3) Tổ chức, cá nhân thực hiện công việc chế tạo tàu bay động cơ tuốc-bin hoặc các thiết bị của tàu bay động cơ tuốc-bin được sử dụng cho mục đích vận tải hàng không thương mại tại Việt Nam;

(4) Tổ chức, cá nhân thực hiện công tác bảo dưỡng, cải tiến kỹ thuật đối với tàu bay động cơ tuốc-bin, thiết bị tàu bay nào trên tàu bay động cơ tuốc-bin có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp.

(5) Tổ chức, cá nhân thực hiện công việc bảo dưỡng hoặc cải tiến kỹ thuật tàu bay, thiết bị lắp trên tàu bay được khai thác theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục HKVN cấp;

(6) Cá nhân ký "Chứng chỉ rà soát bảo dưỡng" hoặc ký "Xác nhận hoàn thành bảo dưỡng" quy định tại Phần 20 của Bộ quy chế an toàn hàng không này đối với tàu bay động cơ tuốc-bin có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp; và người ký "xác nhận hoàn thành bảo dưỡng" đối với các thiết bị tàu bay của loại tàu bay động cơ tuốc-bin có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp;

(7) Cá nhân ký "Chứng chỉ rà soát bảo dưỡng" hoặc ký "Xác nhận hoàn thành bảo dưỡng" quy định tại Phần 20 của Bộ quy chế an toàn hàng không này đối với tàu bay động cơ tuốc-bin hoạt động theo Giấy chứng nhận khai thác tàu bay do Cục HKVN cấp; và người ký "xác nhận hoàn thành bảo dưỡng" đối với các thiết bị tàu bay của loại tàu bay động cơ tuốc-bin hoạt động theo Giấy chứng nhận khai thác tàu bay do Cục HKVN cấp.

(8) Cá nhân thực hiện chức năng được Cục HKVN cấp giấy phép hoặc ủy quyền, ví dụ như kiểm soát viên không lưu hoặc nhân viên điều phái bay;

(9) Người được Cục HKVN cấp giấy phép, hoặc cán bộ quản lý các cảng hàng không, sân bay được Cục HKVN cấp giấy phép;

(10) Cá nhân thực hiện chức năng lắp đặt, cải tiến kỹ thuật, bảo dưỡng, sửa chữa, đại tu, hiệu chuẩn các phương tiện dẫn đường hàng không được sử dụng để cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu do Cục HKVN phê chuẩn.

(11) Cá nhân thực hiện chức năng liên quan tới dịch vụ khai thác mặt đất đối với tàu bay, bao gồm nạp dầu, vệ sinh, tính toán tải trọng khai thác, chất xếp tải và dỡ tải, phá băng và kéo, dắt tàu bay tại sân bay.

(c) Các tổ chức, cá nhân được quy định trong phần này có trách nhiệm thực hiện báo cáo theo quy định, tuy nhiên mọi tổ chức, cá nhân đều có thể lập báo cáo nếu thấy cần thiết hoặc vì mục đích an toàn hàng không.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 19.025 quy định Mẫu Báo cáo sự cố tàu bay.

19.027. MỤC ĐÍCH CỦA CÁC YÊU CẦU BÁO CÁO

(a) Mục đích của báo cáo sự cố là nhằm ngăn ngừa tai nạn và sự cố thông qua hoạt động thu thập và phổ biến các thông tin an toàn tương ứng và không nhằm mục đích quy kết trách nhiệm và đổ lỗi.

(b) Các yêu cầu báo cáo bắt buộc góp phần nâng cao an toàn hàng không bằng cách đảm bảo việc báo cáo đầy đủ và tự do các thông tin liên quan đến an toàn được thu thập, lưu giữ, bảo vệ và phân bổ đến đúng nơi quy định.

(c) Báo cáo tự nguyện của các cá nhân đóng góp vào sự cải tiến an toàn hàng không liên quan tới an toàn chuyến bay thông qua cùng các tiến trình và chính sách áp dụng cho các yêu cầu báo cáo bắt buộc.

19.029. DANH MỤC SỰ CỐ PHẢI BÁO CÁO

(a) Cục HKVN quy định chi tiết các sự cố bắt buộc phải được báo cáo và các tổ chức, cá nhân phải thực hiện trách nhiệm báo cáo.

Ghi chú: Xem phụ lục 01 của Điều 19.029 để xem chi tiết về các sự cố và tổ chức có trách nhiệm thực hiện báo cáo.

(b) Trong trường hợp việc báo cáo được thực hiện bởi tổ chức, người phụ trách hệ thống an toàn của tổ chức đó có trách nhiệm thu thập các thông tin cần thiết liên quan đến sự cố, tai nạn tàu bay từ các cá nhân liên quan để lập báo cáo cho Cục HKVN.

19.031. PHÂN LOẠI SỰ CỐ

(a) Với mục đích tất cả các sự cố hàng không đều được phân tích và làm rõ nguyên nhân nhằm phòng ngừa các sự cố tương tự xảy ra, Cục HKVN thực hiện việc phân loại các sự cố bắt buộc phải báo cáo dựa trên mức độ uy hiếp an toàn và hậu quả do sự cố gây ra; và

(b) Căn cứ vào sự phân loại của sự cố, Người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng sẽ thực hiện công việc điều tra, làm rõ nguyên nhân của sự cố và áp dụng các biện pháp an toàn cần thiết nhằm ngăn ngừa sự cố tương tự xảy ra.

Ghi chú: Xem phụ lục 01 của Điều 19.031 để xem chi tiết về sơ đồ và phân loại sự cố phải báo cáo thuộc lĩnh vực khai thác, bảo dưỡng tàu bay.

19.033. TRÁCH NHIỆM BÁO CÁO

(a) Trong trường hợp tàu bay đăng ký Việt Nam: Người khai thác tàu bay, hãng hàng không, tổ chức bảo dưỡng, tổ chức thiết kế, chế tạo tàu bay, người chỉ huy tàu bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ cảng hàng không sân bay căn cứ vào trách nhiệm được quy định cụ thể tại Phụ lục 1 của Điều 19.029 có trách nhiệm báo cáo Cục HKVN và cơ quan Cảng vụ nơi xảy ra sự cố.

(b) Trong trường hợp tàu bay đăng ký nước ngoài: Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu đối với các sự cố tàu bay liên quan đến kiểm soát không lưu, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ cảng hàng không sân bay đối với các sự cố tàu bay liên quan đến phục vụ mặt đất, và Cảng vụ hàng không đối với các sự cố còn lại thuộc trách nhiệm quản lý của mình tại sân bay phát hiện ra sự cố.

19.035. NỘI DUNG MẪU BIỂU VÀ THỜI HẠN BÁO CÁO

(a) Nội dung và Mẫu biểu báo cáo. Mẫu biểu, sử dụng mẫu biểu báo cáo sự cố bắt buộc trong phụ lục V (Mẫu biểu 14A - Tiếng việt và Mẫu biểu 14B - Tiếng Anh) Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng. Nội dung và cách thức điền vào mẫu biểu xem hướng dẫn ở Phụ lục 1 của Điều 19.035.

(b) Trên tất cả các tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam phải có sẵn các mẫu biểu báo cáo sự cố bắt buộc trên tàu bay cho người chỉ huy tàu bay, nhân viên bảo dưỡng tàu bay để thực hiện việc báo cáo theo quy định.

(c) Trong thời hạn 72 giờ kể từ thời điểm xảy ra sự cố tàu bay và căn cứ vào trách nhiệm báo cáo được quy định tại Phụ lục 1 điều 19.029, Người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng, người chỉ huy tàu bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ cảng hàng không sân bay phải báo cáo Cục HKVN và Cảng vụ hàng không nơi xảy ra sự cố.

19.037. BÁO CÁO THƯỜNG KỲ

(a) Các tổ chức bao gồm Người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ cảng hàng không sân bay thực hiện tổng hợp sự cố tàu bay và báo cáo thường kỳ về Cục HKVN, cụ thể như sau:

(1) Báo cáo tháng: vào ngày 25 hàng tháng;

(2) Báo cáo quý: trước ngày 05 tháng đầu của quý sau;

(3) Báo cáo năm: trước ngày 15 tháng 01 của năm sau.

(b) Nội dung của báo cáo tổng hợp phải bao gồm:

(1) Thời gian xảy ra sự cố;

(2) Loại tàu bay;

(3) Số đăng ký quốc tịch;

(4) Số hiệu chuyến bay và chặng bay;

(5) Miêu tả sự cố;

(6) Phân loại sự cố;

(7) Nguyên nhân sự cố;

(8) Kết quả điều tra nguyên nhân;

(9) Biện pháp an toàn phòng ngừa, nếu có.

19.039. BÁO CÁO TỰ NGUYỆN

(a) Cục HKVN khuyến khích và tạo điều kiện cho các tổ chức, cá nhân thực hiện báo cáo tự nguyện trong toàn bộ các hoạt động khai thác hàng không dân dụng vì mục đích an toàn.

(b) Không có sự phân biệt lớn về cách thức tổ chức và quy trình xử lý, lưu giữ giữa các báo cáo tự nguyện và báo cáo bắt buộc.

(c) Báo cáo sự cố tự nguyện là báo cáo được thực hiện do tổ chức hoặc cá nhân không yêu cầu phải thực hiện báo cáo theo quy định của Chương này.

(d) Các sự cố được báo cáo tự nguyện ban đầu và các bản phân tích tiếp theo sẽ được lưu giữ dưới dạng hạn chế với các thông tin liên quan tới người thực hiện báo cáo được xóa bỏ.

(e) Cục HKVN sẽ đảm bảo tính bảo mật của những báo cáo tự nguyện và thông tin được đề cập trong những báo cáo này sẽ không được dùng để làm ảnh hưởng tới người thực hiện báo cáo.

19.043. TỰ BÁO CÁO CÁC VI PHẠM

(a) Cục HKVN khuyến khích việc tự báo cáo các hành vi vi phạm các quy định về báo cáo sự cố bắt buộc hoặc tự nguyện được quy định tại Chương này và sẽ không áp dụng các biện pháp chế tài nếu người báo cáo được coi là đã thực hiện tuân thủ với các điều kiện được quy định của khoản (b) của Điều này.

(b) Để đánh giá một sự việc vi phạm đã rõ ràng có nằm trong phạm vi áp dụng của Chương này, Cục HKVN phải đảm bảo các điều kiện sau đã được đáp ứng:

(1) Các đối tượng điều chỉnh đã thông báo tức thì cho Cục HKVN các vi phạm đã rõ ràng sau khi được phát hiện trước khi Cục HKVN nhận biết được chúng thông qua các kênh liên lạc khác.

(2) Việc thông báo đã không được thực hiện trong quá trình điều tra hoặc kiểm tra của Cục HKVN hoặc trong mối liên hệ với tai nạn hoặc sự cố tàu bay.

(3) Sự vi phạm quy chế an toàn đã xảy ra không ngoài ý muốn.

(4) Việc vi phạm quy chế an toàn xảy ra không phải do thiếu kiến thức, kinh nghiệm của các chủ thể bị điều chỉnh.

(5) Có hành động kịp thời và đáp ứng các yêu cầu của Cục HKVN, sau khi phát hiện ra vi phạm, nhằm chấm dứt các nguyên nhân gây ra các vi phạm đó.

(6) Các đối tượng điều chỉnh đã lập kế hoạch hoặc đang lập kế hoạch thực hiện khắc phục triệt để các vi phạm nhằm đáp ứng các quy định của Cục HKVN.

(7) Việc khắc phục triệt để bao gồm hoạt động tự đánh giá để đảm bảo việc khắc phục các vi phạm đã được thực hiện một cách phù hợp.

(8) Việc tự đánh giá sẽ bổ trợ cho các đợt kiểm tra do Cục HKVN thực hiện.

19.045. TÍNH BẢO MẬT CỦA BÁO CÁO

(a) Cục HKVN sẽ không tiết lộ tên của người báo cáo hoặc tên của người liên quan trong báo cáo trừ khi luật pháp yêu cầu hoặc cá nhân có liên quan ủy quyền cho phép tiết lộ.

(b) Cục HKVN phải thực hiện các bước thích hợp để tránh việc nêu danh tính của người thực hiện báo cáo hoặc của các cá nhân liên quan đến báo cáo trong trường hợp các biện pháp kiểm tra, giám sát an toàn được cho là cần thiết phải thực hiện xuất phát từ báo cáo tự nguyện này.

19.047. BIỆN PHÁP ĐỐI VỚI GIẤY PHÉP VÀ CHỨNG CHỈ

(a) Trong trường hợp cần thiết, Cục HKVN với các thẩm quyền theo thỏa thuận của các điều ước quốc tế và luật pháp Việt Nam để sửa đổi, thu hồi hoặc đình chỉ giấy phép nếu nhận thấy người giữ giấy phép hoặc chứng chỉ không còn năng lực, điều kiện sức khỏe để thực hiện các quyền hạn và năng định của giấy phép.

(b) Nếu báo cáo sự cố chỉ ra rằng người nắm giữ giấy phép không tiếp tục đáp ứng các tiêu chuẩn cấp giấy phép, Cục HKVN phải thực hiện các biện pháp cần thiết để kiểm tra lại người giữ giấy phép. Mục đích của việc thẩm định này chỉ phục vụ

mục tiêu duy nhất là an toàn và không vì mục đích áp dụng chế tài với người giữ giấy phép.

19.049. CÁC BIỆN PHÁP CỦA CƠ QUAN CHỦ QUẢN

(a) Khi sự cố được báo cáo chỉ ra sự sai sót không cố ý của nhân viên, cơ quan chủ quản phải phản ứng có trách nhiệm và chia sẻ quan điểm về việc báo cáo đầy đủ và trung thực là mục đích chính và thực hiện mọi nỗ lực để tránh các hành động có thể ngăn cản việc báo cáo sự cố sau này.

(b) Cơ quan chủ quản cần hạn chế việc kỷ luật hoặc trừng phạt có thể dẫn tới việc ngăn cản nhân viên báo cáo các sự cố mà họ được biết, ngoại trừ trường hợp các hành động này là cần thiết để đảm bảo an toàn và tình huống vi phạm là rõ ràng.

Chương D
BẢO VỆ CÁC MẢNH VỠ TÀU BAY VÀ CÁC HỒ SƠ

19.051. LƯU GIỮ VÀ BẢO VỆ HIỆN TRƯỜNG

(a) Tất cả các cá nhân tham gia vào công tác tìm kiếm, cứu nạn và điều tra tai nạn tàu bay phải thực hiện các biện pháp thích hợp để bảo vệ bằng chứng và duy trì sự canh giữ an toàn đối với tàu bay và nội dung bên trong tàu bay trong khoảng thời gian được xác định là cần thiết cho mục đích điều tra.

(1) Bảo vệ hiện vật phải bao gồm cả việc lưu giữ bằng chứng bằng phương pháp chụp ảnh hoặc sử dụng các phương tiện khác trong trường hợp các bằng chứng này có thể dễ bị lấy đi, xóa bỏ, mất mát hoặc bị tiêu hủy;

(2) Việc bảo vệ an toàn phải bao gồm công tác bảo vệ không cho phép người không có thẩm quyền tiếp cận, tiếp tục gây hỏng hóc, ăn cắp đồ và hư hỏng thêm đối với tàu bay và các nội dung bên trong tàu bay.

(b) Người khai thác tàu bay liên quan trong vụ tai nạn hoặc sự cố thông báo phải chịu trách nhiệm về bảo vệ hiện trường, bất kỳ mảnh vỡ tàu bay, hàng hóa, thư từ trên tàu và tất cả các hồ sơ bao gồm tất cả các hồ sơ giữa chuyến bay, hồ sơ bảo dưỡng, các thiết bị ghi âm liên quan đến khai thác, bảo dưỡng của tàu bay và các nhân viên hàng không cho đến khi bàn giao cho nhà chức trách thực hiện điều tra hoặc khi có lệnh giải phóng hiện trường.

(c) Người khai thác tàu bay có liên quan đến tai nạn hoặc sự cố tàu bay sẽ lưu giữ tất cả hồ sơ, báo cáo, tài liệu nội bộ và các biên bản ghi nhớ liên quan đến sự cố, tai nạn tàu bay cho tới khi được cơ quan điều tra có thẩm quyền cho phép việc tái sử dụng.

19.053. DI CHUYỂN MẢNH VỠ

(a) Không ai được phép di dời hoặc xáo trộn các mảnh vỡ của tàu bay, hàng hóa, thư tín trước khi cơ quan điều tra có thẩm quyền hoặc người được ủy quyền tiếp nhận hiện trường, trừ khi:

(1) Vì mục đích di chuyển người bị thương hoặc bị kẹt;

(2) Bảo vệ các mảnh vỡ khỏi bị hư hỏng; hoặc

(3) Bảo vệ cho cộng đồng khỏi bị thương.

(b) Khi cần thiết phải di dời các mảnh vỡ tàu bay, thư từ, hàng hóa phải phác thảo, ghi chép và chụp ảnh, nếu có thể, để đánh dấu các vị trí và tình trạng ban đầu của các mảnh vỡ và bất kỳ những gì quan trọng khác.

(c) Trong trường hợp người đại diện chính thức của quốc gia đăng ký tàu bay, quốc gia khai thác tàu bay, quốc gia thiết kế hoặc quốc gia sản xuất tàu bay yêu cầu giữ nguyên một phần nào đó của hiện trường vì mục đích điều tra, điều tra viên chính phải thực hiện tất cả các biện pháp cần thiết và hợp lý để đáp ứng yêu cầu đó để giúp đỡ công tác điều tra, với điều kiện tàu bay có thể được phép di chuyển:

(1) Tới phạm vi cần thiết để tách người, động vật, thư tín và các tài sản có giá trị;

(2) Để ngăn chặn bị phá hủy do hỏa hoạn hoặc các nguyên nhân khác; hoặc

(3) Để loại trừ các nguy cơ hoặc chướng ngại vật tới dẫn đường hàng không, vận tải khác hoặc cộng đồng; và

(4) Nếu nó không dẫn tới việc trì hoãn quá mức cho việc đưa tàu bay trở lại khai thác, khi có thể.

19.055. CHẤM DỨT LƯU GIỮ TÀU BAY

(a) IIC sẽ báo cáo và quyết định chấm dứt lưu giữ tàu bay, hoặc các bộ phận của tàu bay khi chúng không còn cần thiết cho việc điều tra, và giao cho tổ chức hoặc các cá nhân được chỉ định bởi quốc gia đăng ký tàu bay hoặc quốc gia khai thác tàu bay.

Chương E
ĐIỀU TRA TAI NẠN, SỰ CỐ

19.060. TRÁCH NHIỆM ĐIỀU TRA

(a) Cơ quan điều tra tai nạn và sự cố nghiêm trọng tiến hành điều tra phù hợp với điều khoản quy định tại Phụ ước 13 của công ước Chi-ca-go về hàng không dân

dụng và pháp luật hiện hành của Việt Nam được quy định tại Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng.

Ghi chú: Phụ ước 13 bao gồm các nội dung yêu cầu về thông báo, điều tra và báo cáo kết quả điều tra sự cố tai nạn tàu bay.

(b) Trong trường hợp tai nạn hoặc sự cố xảy ra tại nước ngoài đối với tàu bay mang đăng ký quốc tịch Việt Nam và quốc gia nơi xảy ra sự cố là thành viên ICAO thì quốc gia đó chịu trách nhiệm điều tra.

(c) Trong trường hợp tai nạn hoặc sự cố xảy ra tại nước ngoài đối với tàu bay mang đăng ký quốc tịch Việt Nam và quốc gia nơi xảy ra sự cố không phải thành viên ICAO, công việc điều tra sẽ được tiến hành theo sự thỏa thuận hợp tác giữa chính phủ Việt Nam với quốc gia đó.

(d) Cục HKVN tổ chức điều tra hoặc phân cấp công tác điều tra sự cố có ảnh hưởng đến an toàn hàng không nhưng không thuộc phạm vi điều tra của cơ quan điều tra đã nêu tại điểm (a) của Điều này; triển khai thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn cần thiết nhằm ngăn ngừa các tai nạn, sự cố tương tự xảy ra.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 19.060 quy định trách nhiệm của Cục HKVN về tổ chức hoặc phân cấp điều tra sự cố tàu bay.

19.063. TÍNH CHẤT CỦA CUỘC ĐIỀU TRA

(a) Điều tra tai nạn và sự cố được tiến hành bởi nhà chức trách được xác định theo tình hình thực tế và các chi tiết liên quan tới vụ tai nạn hoặc sự cố và các nguyên nhân có thể.

(b) Việc điều tra bao gồm hiện trường điều tra (quang cảnh vụ tai nạn, xét nghiệm), chuẩn bị báo cáo, nơi phải cung cấp, công bố thông tin.

(c) Kết luận điều tra của nhà chức trách được ban hành theo dạng mẫu báo cáo hoặc các tóm tắt kết quả điều tra tai nạn, sự cố. Điều tra tai nạn, sự cố là việc xử lý các thông tin khách quan thu nhập được trong quá trình điều tra.

19.067. QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI ĐẠI DIỆN

(a) Bất kỳ ai được phỏng vấn bởi người được nhà chức trách điều tra ủy quyền trong quá trình điều tra, không để ý tới hình thức của cuộc phỏng vấn (bị ràng buộc, không bị ràng buộc, được ghi lại, không được ghi lại), có quyền được giám hộ, được trình bày, hoặc được tham vấn luật sư.

19.069. CƠ QUAN ĐIỀU TRA

(a) Khi xảy ra sự cố tàu bay trong lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý thì tùy theo tính chất của vụ việc, Bộ Giao thông vận tải thực hiện trách nhiệm báo cáo theo quy định của điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

(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 có trách nhiệm báo cáo cho Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế và thông báo cho quốc gia đăng ký tàu bay, quốc gia của Người khai thác tàu bay, quốc gia sản xuất tàu bay, quốc gia thiết kế tàu bay và các quốc gia có liên quan khác theo quy định của điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

(c) Thẩm quyền tổ chức điều tra sự cố, tai nạn tàu bay được quy định như sau:

(1) Bộ Giao thông vận tải tổ chức điều tra sự cố, tai nạn tàu bay quy định tại khoản 1 và điểm (b) khoản 2 Điều 104 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam; và

(2) Có tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 5.700 kg; hoặc

(3) Có sức chuyên chở từ 10 hành khách trở lên.

(d) Cơ quan điều tra tai nạn có trách nhiệm và quyền hạn:

(1) Đảm bảo tiến hành công tác điều tra đúng nguyên tắc và minh bạch;

(2) Xác định các bằng chứng và các nguyên nhân có thể;

(3) Dự thảo các khuyến cáo an toàn căn cứ vào các bằng chứng đã được phát hiện;

(4) Hoàn thiện và công bố kết quả điều tra.

(e) Để thực hiện được các trách nhiệm nêu trên, trong suốt quá trình điều tra cơ quan điều tra được phép trưng dụng người có đủ năng lực, trình độ của các tổ chức của Việt Nam sau đây để phục vụ hoạt động điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, bao gồm:

(1) Người khai thác tàu bay;

(2) Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu;

(3) Cơ sở thiết kế, sản xuất, bảo dưỡng và thử nghiệm tàu bay;

(4) Tổ chức xã hội nghề nghiệp về hàng không;

(5) Có quyền tiếp cận tất cả các thông tin, phỏng vấn, hồ sơ và báo cáo của các chuyên gia kỹ thuật;

(6) Thẩm vấn nhân chứng và các chuyên gia kỹ thuật.

(f) Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay được bố trí nơi làm việc thích hợp gần khu vực hiện trường xảy ra sự cố hoặc tai nạn tàu bay; được trang bị phương tiện đi - lại, trang bị, thiết bị cần thiết phục vụ cho việc điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay. Nơi làm việc do cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay quyết định tùy thuộc vào từng vụ việc cụ thể.

(g) Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay có trách nhiệm lưu giữ hồ sơ điều tra tai nạn, sự cố tàu bay sau khi kết thúc việc điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay.

(h) Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay được chỉ định IIC để:

(1) Thực hiện, kiểm soát, và quản lý các giai đoạn điều tra. Phân công nhiệm vụ cho các thành viên của cơ quan điều tra để thực hiện các nhiệm vụ và quyền hạn theo quy định;

(2) Chủ trì các cuộc họp của cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay; phát ngôn hoặc chỉ định thành viên của cơ quan điều tra sự cố, tai nạn là người phát ngôn trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn;

(3) IIC có trách nhiệm và quyền hạn để giám sát tất cả các nguồn lực và hành động của mọi cá nhân thuộc chính phủ cũng như dân thường liên quan trong hiện trường điều tra;

(4) IIC duy trì trách nhiệm quản lý và tổ chức đến giai đoạn cuối cùng của công tác điều tra, cho đến khi nhà chức trách báo cáo nguyên nhân có thể gây nên tại nạn hoặc sự cố.

19.071. ĐẠI DIỆN CÁC QUỐC GIA LIÊN QUAN

(a) Đại diện của các quốc gia đăng ký tàu bay, quốc gia khai thác, quốc gia thiết kế, quốc gia sản xuất và quốc gia có công dân bị chết hoặc bị thương nặng được phép tham gia điều tra sự cố, tai nạn chịu sự kiểm soát của cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay của Việt Nam.

(b) Đại diện các quốc gia tham gia điều tra sự cố, tai nạn tàu bay có quyền và nghĩa vụ sau đây:

(1) Đến hiện trường vụ tai nạn khi trình thẻ do cơ quan điều tra có thẩm quyền của Việt Nam cấp;

(2) Kiểm tra các mảnh vỡ của tàu bay thuộc thẩm quyền điều tra để tiến hành các công việc được coi là cần thiết cho công việc điều tra;

(3) Được biết các thông tin về lời khai của nhân chứng và đề xuất các vấn đề cần làm rõ;

(4) Được biết về các chứng cứ;

(5) Nhận bản sao các tài liệu thích hợp từ việc điều tra;

(6) Tham gia giải mã máy tự ghi;

(7) Tham gia các hoạt động điều tra tai nạn như kiểm tra bộ phận cấu thành, giảng bình kỹ thuật, kiểm tra và mô phỏng quá trình xảy ra tai nạn;

(8) Tham gia các cuộc họp liên quan đến phân tích, đánh giá về nguyên nhân và khuyến cáo an toàn trong quá trình điều tra;

(9) Trình bày quan điểm về các vấn đề còn có ý kiến khác nhau trong quá trình điều tra tai nạn;

(10) Được công bố các thông tin về tai nạn tàu bay mà cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay của Việt Nam cho phép.

(c) Đại diện các quốc gia tham gia điều tra sự cố, tai nạn, khi được ủy quyền của cơ quan điều tra có thẩm quyền của Việt Nam, có thể yêu cầu các tổ chức, cá nhân có quyền kiểm soát hoặc sở hữu đối với phương tiện vận tải, các bộ phận hoặc trang thiết bị điều khiển liên quan đến cuộc điều tra hoặc bất kỳ hồ sơ hoặc bản ghi nhớ bao gồm cả các tài liệu, hồ sơ bệnh viện và thư tín trao đổi sau khi sự cố, tai nạn xảy ra cho phép kiểm tra, chụp ảnh hoặc sao chép ngay lập tức để phục vụ công tác điều tra;

(b) Đại diện các quốc gia tham gia điều tra sự cố, tai nạn có thể thẩm vấn nhân chứng hoặc bất kỳ ai có thông tin liên quan tới sự cố, tai nạn.

(c) Đại diện các quốc gia tham gia điều tra sự cố, tai nạn, khi được ủy quyền của cơ quan điều tra có thẩm quyền của Việt Nam, có thể quyết định phương thức kiểm tra được thực hiện bao gồm cả người thực hiện kiểm tra, loại kiểm tra sẽ được thực hiện và người làm chứng cho việc kiểm tra cần thiết để phục vụ công tác điều tra sự cố, tai nạn;

(d) Đại diện các quốc gia tham gia điều tra sự cố, tai nạn, khi được ủy quyền của cơ quan điều tra có thẩm quyền của Việt Nam, có thể kiểm tra và thử nghiệm bất kỳ tàu bay dân dụng, động cơ, cánh quạt, các bộ phận khác của tàu bay có khả năng liên quan đến sự cố, tai nạn trong quá trình điều tra.

19.073. KHÁM NGHIỆM TỬ THI

(a) Trường hợp tai nạn tàu bay có thành viên tổ bay bị chết, cơ quan điều tra phải trưng cầu khám nghiệm tử thi để phục vụ công tác điều tra.

(b) Trường hợp tai nạn tàu bay có hành khách hoặc người thứ ba trên mặt đất bị chết, cơ quan điều tra có thể quyết định trưng cầu khám nghiệm tử thi để phục vụ công tác điều tra.

19.075. THÀNH PHẦN ĐIỀU TRA

(a) Cơ quan điều tra chỉ định các thành phần để tiến hành điều tra. Các thành phần sẽ được giới hạn trong những người sau: các cơ quan của chính phủ, các công ty, và các tổ chức có liên quan đến con người, chức năng, hành động, hoặc sản phẩm trong vụ tai nạn hoặc sự cố và những người có năng lực chuyên môn kỹ thuật trợ giúp trong điều tra. Không ai được phép tham gia điều tra tai nạn trừ khi được phép của nhà chức trách.

(b) Người tham gia điều tra (đại diện các quốc gia liên quan, các thành phần phối hợp, và/hoặc thành phần của tổ chức thiết kế, chế tạo hoặc Người khai thác) được điều hành trực tiếp bởi người đại diện của nhà chức trách và có thể bị miễn nhiệm nếu họ không tuân thủ trách nhiệm được chỉ định, không tích cực, hoặc không tuân thủ các chỉ dẫn, hoặc nếu họ tự ý thực hiện gây tổn hại cho cuộc điều tra.

(c) Không tổ chức nào tham gia cơ quan điều tra và đại diện trong một lĩnh vực chuyên môn của cơ quan điều tra được cử người đại diện đồng thời là đại diện cho cơ quan bảo hiểm hoặc bên khởi kiện. Không thành viên nào thuộc cơ quan điều tra được phép đồng thời đại diện về pháp lý.

(d) Ngoài ra để phù hợp với khoản (a) của Điều này, và để trợ giúp đảm bảo phù hợp với các yêu cầu và giới hạn về thành phần tham gia điều tra, tất cả các thành phần đại diện trong các cuộc điều tra hàng không phải ký xác nhận bản cam kết về các yêu cầu và giới hạn ở trên.

19.079. SỬ DỤNG VÀ DI DỜI CÁC MẢNH VỠ, CÁC HỒ SƠ, THƯ TỪ VÀ HÀNG HÓA

(a) Chỉ có người điều tra tại nạn của nhà chức trách và những người được phép của cơ quan điều tra tiến hành công việc điều tra, kiểm tra, thử nghiệm mới được phép kiểm tra các mảnh vỡ, các hồ sơ, thư từ hoặc hàng hóa trong sự giám sát của nhà chức trách.

(b) Các mảnh vỡ, các hồ sơ, thư từ hoặc hàng hóa trong sự giám sát của nhà chức trách sẽ được di dời khi nhà chức trách thấy nó không cần thiết.

19.081. GIẢI MÃ THIẾT BỊ TỰ GHI

(a) Khi thực hiện điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, cơ quan điều tra phải giải mã thông tin trong các máy tự ghi lắp đặt trên tàu bay.

(b) Việc chọn cơ sở giải mã thông tin của máy tự ghi phải đáp ứng các yêu cầu sau đây:

(1) Mức độ khách quan và chính xác của đơn vị, người tiến hành giải mã;

(2) Thời gian ít nhất dành cho việc giải mã đủ để có các thông tin cần thiết;

(3) Vị trí địa lý của nơi giải mã phải gần cơ quan điều tra tai nạn.

19.083. CÔNG BỐ CÁC THÔNG TIN VỀ TAI NẠN HOẶC SỰ CỐ

(a) Đưa ra các thông tin trong vụ việc điều tra, quang cảnh tai nạn phải được theo đúng sự thực, và được thực hiện bởi người được chỉ định đại diện cho chính phủ Việt Nam.

(b) Tất cả các thông tin liên quan đến tai nạn hoặc sự cố từ bất kỳ ai hoặc tổ chức nào tham gia công tác điều tra phải được ban hành bởi IIC thông qua kênh phù hợp trước khi cung cấp cho bất kỳ người nào ngoài cơ quan điều tra.

(c) Các thành phần tham gia điều tra có thể truyền các thông tin cần thiết từ các tổ chức của họ nhằm mục đích phòng ngừa hoặc hành động khắc phục.

(d) Tuy nhiên, không có thông tin liên quan tới tai nạn/sự cố có được đưa ra tới bất kỳ người nào không là đại diện của cơ quan điều tra (bao gồm những người không phải là thành viên đại diện của tổ chức thành viên) trước khi thông tin ban đầu đưa ra bởi nhà chức trách nếu không hỏi ý kiến và được sự cho phép của ICC.

(e) Cục HKVN chịu trách nhiệm thực hiện việc báo cáo ICAO và chia sẻ với các quốc gia thành viên ICAO về các thông tin liên quan nhằm mục đích đảm bảo an toàn hàng không.

19.085. THÔNG TIN CÔNG BỐ

(a) Khái quát. Bất kỳ ai, cơ quan chính phủ, công ty, hoặc các hiệp hội, các chức năng, hành động, hoặc các sản phẩm đã liên quan tới tai nạn hoặc sự cố tàu bay theo cuộc điều tra có thể cung cấp cho nhà chức trách các thông tin phát hiện từ các bằng chứng được cung cấp trong khi tiến hành điều tra, nguyên nhân có thể, và hoặc các khuyến cáo an toàn nhằm mục đích phòng ngừa tai nạn xảy ra.

(b) Thời gian đưa ra các công bố. Thời gian đưa ra công bố phải được biết trước cuộc họp được chủ trì bởi cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay. Tất cả các nội dung công bố được viết ra phải được trình bày, cung cấp cho các thành viên tham dự cuộc họp. Thủ tục này để đảm bảo tuân thủ và xem xét, cân nhắc kỹ lưỡng.

19.087. ĐIỀU TRA LẠI

(a) Việc quyết định điều tra lại đối với sự cố hoặc tai nạn tàu bay sau khi kết thúc điều tra chỉ được thực hiện trong trường hợp phát hiện chứng cứ mới quan trọng có thể làm thay đổi kết luận về nguyên nhân và trách nhiệm đối với sự cố, tai nạn.

(b) Thẩm quyền tổ chức điều tra và thủ tục mở lại điều tra sự cố, tai nạn tàu bay áp dụng như đối với việc tổ chức điều tra lần đầu.

19.091. BÁO CÁO SƠ BỘ VỀ ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

(a) Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay lập báo cáo sơ bộ về điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay theo mẫu tại Phụ lục II Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng.

(b) Trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay, Cục HKVN gửi bản báo cáo sơ bộ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay cho các quốc gia và tổ chức quốc tế liên quan sau đây:

(1) Quốc gia đăng ký tàu bay;

(2) Quốc gia khai thác;

(3) Quốc gia thiết kế;

(4) Quốc gia sản xuất;

(5) ICAO đối với tàu bay có trọng lượng tối đa trên 2.250 kilôgam.

19.093. BÁO CÁO CHÍNH THỨC VỀ ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

(a) Khi kết thúc điều tra, cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay lập báo cáo chính thức theo mẫu tại Phụ lục III Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng.

(b) Bộ Giao thông vận tải gửi dự thảo báo cáo chính thức về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay cho các quốc gia sau đây để lấy ý kiến:

(1) Quốc gia đăng ký tàu bay;

(2) Quốc gia khai thác;

(3) Quốc gia thiết kế;

(4) Quốc gia sản xuất.

(c) Trong vòng 60 ngày, kể từ ngày gửi dự thảo báo cáo chính thức, nếu nhận được ý kiến của các quốc gia quy định tại khoản (b) của Điều này, cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay nghiên cứu, chỉnh lý dự thảo báo cáo chính thức hoặc đính kèm ý kiến đó vào báo cáo chính thức.

(d) Hết thời hạn 60 ngày mà không nhận được ý kiến và các quốc gia không có thỏa thuận nào khác, Cục HKVN gửi báo cáo chính thức về điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay cho các quốc gia và tổ chức quốc tế sau đây:

(1) Quốc gia tham gia điều tra;

(2) Quốc gia đăng ký tàu bay;

(3) Quốc gia khai thác;

(4) Quốc gia thiết kế;

(5) Quốc gia sản xuất;

(6) Quốc gia có công dân bị chết hoặc bị thương nặng;

(7) Quốc gia đã cung cấp thông tin liên quan, trang bị, thiết bị hoặc các chuyên gia;

(8) Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế đối với tàu bay có trọng lượng tối đa trên 5700 kilôgam.

19.095. CÔNG BỐ BÁO CÁO CHÍNH THỨC VỀ ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

(a) Căn cứ vào tính chất sự cố hoặc tai nạn tàu bay, cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay công bố một phần hoặc toàn bộ báo cáo chính thức về điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay, trừ trường hợp điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay theo ủy thác của quốc gia khác.

(b) Việc công bố báo cáo chính thức về điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay quy định tại khoản (a) của Điều này được thực hiện trong vòng 12 tháng, kể từ ngày gửi bảo cáo chính thức về điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay cho các quốc gia, tổ chức quốc tế.

19.097. KHUYẾN CÁO AN TOÀN

(a) Trong quá trình điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay, cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay có các quyền sau đây:

(1) Gửi văn bản yêu cầu các tổ chức, cá nhân liên quan áp dụng ngay các biện pháp tăng cường an toàn hàng không;

(2) Gửi khuyến cáo về an toàn hàng không phát sinh từ hoạt động điều tra đến các quốc gia liên quan và ICAO.

(b) Trong vòng 30 ngày, kể từ khi nhận được văn bản khuyến cáo, tổ chức, cá nhân quy định tại điểm a khoản (1) Điều này phải báo cáo Cục HKVN về việc thực hiện các biện pháp phòng ngừa và tăng cường an toàn hàng không.

CHƯƠNG F
THAM GIA ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN XẢY RA NGOÀI LÃNH THỔ VIỆT NAM

19.100. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này quy định các nghĩa vụ quốc tế của Việt Nam trong công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay xảy ra ngoài lãnh thổ Việt Nam, nhưng Việt Nam là một trong những quốc gia sau đây:

(1) Quốc gia đăng ký tàu bay;

(2) Quốc gia khai thác tàu bay;

(3) Quốc gia sản xuất;

(4) Quốc gia thiết kế tàu bay

19.103. SAU KHI NHẬN ĐƯỢC THÔNG BÁO VỀ SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

(a) Cục HKVN khi nhận được thông báo tai nạn hoặc sự cố nghiêm trọng từ quốc gia nơi xảy ra tai nạn có trách nhiệm báo cáo Bộ GTVT để thực hiện phản hồi thông tin.

(b) Cục HKVN có trách nhiệm thông báo cho quốc gia nơi xảy ra tai nạn:

(1) Về khả năng chỉ định người đại diện ủy quyền hay không; và

(2) Tên, địa chỉ liên hệ và thời gian dự kiến có mặt để tham gia công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay của đại diện ủy quyền chỉ định, nếu có.

19.105. CUNG CẤP THÔNG TIN CHO CÔNG TÁC ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

(a) Trường hợp việc điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay do quốc gia khác thực hiện, Cục HKVN có trách nhiệm:

(1) Cung cấp cho quốc gia nơi xảy ra sự cố, tai nạn các thông tin về tàu bay, tổ bay đối với tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam hoặc do Người khai thác Việt Nam khai thác ngay khi nhận được thông báo;

(2) Cung cấp cho quốc gia nơi xảy ra sự cố, tai nạn các thông tin về tàu bay đối với tàu bay được thiết kế hoặc sản xuất tại Việt Nam ngay khi nhận được thông báo;

(3) Cung cấp thông tin giải mã từ máy tự ghi cho quốc gia thực hiện điều tra sự cố, tai nạn tàu bay mang đăng ký quốc tịch Việt Nam hoặc do Người khai thác Việt Nam khai thác;

(4) Cung cấp thông tin về hàng nguy hiểm chuyên chở trên tàu bay do Người khai thác Việt Nam khai thác cho quốc gia nơi xảy ra sự cố, tai nạn khi nhận được thông báo;

(5) Thông tin về hành khách chuyên chở trên tàu bay.

19.107. THỰC HIỆN KHUYẾN CÁO AN TOÀN

(a) Khi nhận được khuyến cáo an toàn từ quốc gia điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dựa trên kết quả điều tra, Cục HKVN có trách nhiệm xem xét và đánh giá các khuyến cáo trên.

(b) Sau khi đánh giá, Cục HKVN có trách nhiệm thông báo cho quốc gia đưa ra khuyến cáo an toàn về:

(1) Hoạt động phòng ngừa; hoặc

(2) Lý do khi không đưa ra bất kỳ hành động tương ứng nào; hoặc

(3) Đề xuất thay thế cho các hoạt động phòng ngừa không phải là các khuyến nghị an toàn ban đầu.

PHẦN PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 01 ĐIỀU 19.025: NỘI DUNG VÀ MẪU BIỂU BÁO CÁO SỰ CỐ BẮT BUỘC

(a) Mẫu biểu báo cáo sự cố bắt buộc (Mẫu 14).

(b) Người viết báo cáo phải điền đầy đủ các thông tin theo yêu cầu của mẫu biểu CAAV Mẫu 14, trong trường hợp có thể, nếu các thông tin này có liên quan đến sự cố;

(c) Phần phía trên của ô mô tả sự cố áp dụng cho các sự cố xảy ra trên không và dành cho báo cáo của tổ lái (người chỉ huy tàu bay, hoặc lái phụ trong trường hợp người chỉ huy tàu bay, lái chính, không có khả năng thực hiện việc báo cáo). Phần dưới của ô mô tả sự cố dành cho nhân viên kỹ thuật ở mặt đất, và mặt sau của báo cáo dành cho việc báo cáo của tổ chức chịu trách nhiệm báo cáo (bộ phận chịu trách nhiệm an toàn của Người khai thác, hoặc của tổ chức bảo dưỡng);

(d) Trong trường hợp bộ phận chịu trách nhiệm báo cáo Cục HKVN sự cố xảy ra trên không hoặc trên mặt đất chưa có đầy đủ các thông tin cần thiết có liên quan đến sự cố, người làm báo cáo sơ bộ, đại diện cho bộ phận đó, phải bổ sung sau khi đã thu thập đầy đủ các thông tin. Nếu việc bổ sung các thông tin cần thiết vượt quá thời gian báo cáo được quy định là 72 giờ, các thông tin này phải được báo cáo bằng

các báo cáo bổ sung (có thể dùng mẫu CAAV Mẫu 14 với các thông tin bổ sung và ghi "bổ sung cho báo cáo sơ bộ số: XXXX");

(e) Nội dung của báo cáo sự cố yêu cầu phải được đánh máy, hoặc viết bằng chữ in hoa (mực đen) rõ ràng để thuận tiện cho việc đọc và đánh giá sự cố;

(f) Người khai thác được phê chuẩn khai thác ETOPS, trong báo cáo cần phải điền vào ô ETOPS.

(g) Các ô trong mẫu biểu 14A và 14B (Tiếng Anh) được quy định như sau:

(1) Loại tàu bay, số xuất xưởng và Người khai thác: các thông tin này phải được điền đầy đủ nếu sự cố liên quan đến tàu bay;

(2) Thông tin về chuyến bay và thời tiết: các thông tin này chỉ liên quan đến sự cố xảy ra ở trên không nhằm cung cấp số liệu cần thiết để biết thêm về sự cố.

(3) Các giai đoạn của chuyến bay được quy định như sau:

Đang đậu	Tàu bay đang đậu ở sân đỗ và đã được bàn giao cho tổ bay
Lăn	a) Tàu bay bắt đầu chuyển động, kể cả khi dùng xe đẩy đẩy ra khỏi ống lồng, để chuẩn bị vào giai đoạn cất cánh b) Và, từ khi kết thúc hạ cánh và lăn vào khu vực đỗ được quy định hoặc điểm tắt máy các động cơ.
Cất cánh	Kể từ khi chạy đà cho đến khi rời đất.
Lấy độ cao ban đầu	Kể từ khi rời đất cho đến khi đạt độ cao 1500 ft hoặc khi càng và các thiết bị hỗ trợ lực nâng (cánh tà trước, cánh tà sau) đã được thu lại.
Bay bằng	Kể từ khi hết giai đoạn lấy độ cao cho đến khi bắt đầu giảm độ cao để chuẩn bị hạ cánh.
Giảm độ cao	Từ điểm cuối của giai đoạn bay bằng cho đến độ cao 1500ft.
Vòng chờ	Bay vòng lượn tại khu vực quy định và theo quy trình đã được phê chuẩn để chờ vào hạ cánh.
Tiếp cận	Từ độ cao 1500 ft cho đến ngưỡng đường cất hạ cánh.
Hạ cánh	Từ ngưỡng đường cất hạ cánh cho đến khi kết thúc hạ cánh.
Vòng chờ	Bay theo phương thức đã đặt trước tại khu vực lân cận của sân bay để chuẩn bị cho hạ cánh.
Cơ động	Các cơ động của tàu bay do tác động của bánh lái.
Treo	Bay treo tại một điểm (trực thăng).

Khách	Chuyến bay thương mại có vận chuyển hành khách.
Hàng hóa	Chuyến bay thương mại vận chuyển hàng hoá.
Bố trí tàu bay	Bay không vì mục đích thương mại để đưa tàu bay đến nơi chuẩn bị khai thác thương mại.
Chuyển sân	Bay tàu bay về nơi có thể chuẩn bị khai thác thương mại hoặc có thể sửa chữa sau khi có hỏng hóc không thể khắc phục được (trên cơ sở đảm bảo an toàn cho chuyến bay đó).
Thử nghiệm	Kiểm tra khả năng làm việc trên không của 1 hay nhiều hệ thống của tàu bay khi việc kiểm tra chức năng của hệ thống không thể thực hiện trên mặt đất hoặc cho theo yêu cầu của CAAV cho mục đích ra hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hoặc bay thử nghiệm sau cải tiến kỹ thuật, sửa chữa lớn theo yêu cầu của nhà chế tạo.
Huấn luyện	Bay huấn luyện hoặc kiểm tra đối với phi công, huấn luyện lại v.v...
Kinh doanh (nội bộ)	Chuyến bay chở nhân viên của Người khai thác trên tàu bay của Người khai thác (nội bộ) trên tàu bay thuê hoặc tàu bay sở hữu.
Nông nghiệp	Chuyến bay phục vụ nông nghiệp (phun thuốc sâu v.v...).
Khảo sát (Survey)	Bay chụp ảnh địa chất, vẽ bản đồ v.v..

(h) Mô tả sự cố - liên quan đến tất cả các sự cố:

(1) Phần mô tả sự cố cần phải rõ ràng và chính xác, phần mô tả cần được bắt đầu bằng tiêu đề vắn tắt mô tả dạng sự cố. Phần mô tả chi tiết phải chứa đựng thông tin: trình tự xảy ra sự cố, nguyên nhân hoặc diễn biến của sự cố, các biện pháp tức thời cần thực hiện nhằm khắc phục hậu quả hoặc sự tái diễn của sự cố (nếu cần thiết), khuyến cáo cho việc đánh giá và điều tra sự cố.

(2) Trong trường hợp có thể, người báo cáo cần đưa ra kết luận sơ bộ về sự cố và các biện pháp phòng ngừa sự tái diễn của sự cố để thuận lợi cho việc phối hợp khắc phục hoặc quá trình đánh giá sự cố của Cục HKVN.

(i) Nhân viên kỹ thuật mặt đất/tổ chức chịu trách nhiệm báo cáo:

(1) Đối với sự cố xảy ra trên không hoặc trên mặt đất, nhân viên kỹ thuật mặt đất hoặc tổ chức chịu trách nhiệm báo cáo cần cung cấp thông tin về kỹ thuật/bảo dưỡng để giúp cho việc nắm bắt chính xác tính chất của sự cố.

(2) Trường hợp báo cáo sự cố được thực hiện bởi tổ chức bảo dưỡng, các thông tin cần thiết để nhận biết sự cố liên quan đến quy trình bảo dưỡng, thiết bị gây ra sự cố, hỏng hóc cấu trúc cần phải được cung cấp đầy đủ.

(3) Các giai đoạn tàu bay đỗ trên mặt đất được phân định như sau:

Bảo dưỡng	a) Bảo dưỡng ngoại trường (công tác phục vụ bay): trách nhiệm báo cáo cho tổ chức VAR-145 có hợp đồng bảo dưỡng với Người khai thác, và tiếp tục báo cáo Cục HKVN và Người khai thác tàu bay, thuộc về nhân viên ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng (CRS) được phân công phục vụ kỹ thuật cho tàu bay đó trong khi tàu bay chưa được bàn giao cho tổ bay hoặc chưa kết thúc công việc bảo dưỡng dừng bay cuối ngày. b) Bảo dưỡng nội trường: quá trình bảo dưỡng tàu bay trong cơ sở bảo dưỡng nội trường của tổ chức VAR-145, trách nhiệm báo cáo tổ chức VAR-145 có hợp đồng bảo dưỡng với Người khai thác, và tiếp tục báo cáo Cục HKVN và Người khai thác tàu bay, thuộc về người phụ trách công tác bảo dưỡng tàu bay trong nội trường.
Hoạt động trên mặt đất	Các chuyển động của tàu bay trên mặt đất không bao gồm giai đoạn "lăn" của tàu bay.
Không có ai	Tàu bay đỗ trên sân đỗ hoặc trong nhà xưởng mà không có người (tổ bay, nhân viên kỹ thuật phục vụ bay, nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng nội trường) ở trên tàu bay.

(4) Thời gian hoạt động của tàu bay hoặc thiết bị tàu bay có liên quan nhiều nhất đến sự cố cần phải được cung cấp đầy đủ, như: giờ bay/giờ hoạt động (đối với thiết bị), chu trình của tàu bay hoặc của thiết bị. Các số liệu này cần phải được tính từ khi xuất xưởng và giữa hai lần đại tu.

(5) Các thông tin (nếu đã được nhà chế tạo/nhà chức trách hàng không của chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại ban hành trước đó) như: quy trình hoặc thông báo kỹ thuật bắt buộc hoặc thông báo kỹ thuật thông thường (option) đã đề cập đến khả năng xảy ra sự cố/hoặc biện pháp phòng ngừa sự tái diễn của sự cố cũng phải được cung cấp đầy đủ. Nếu các thông tin/tài liệu này đã được ban hành trước đó, người báo cáo cần phải cung cấp đầy đủ số tham chiếu, công việc tuân thủ cần áp dụng (do các thông tin/tài liệu này yêu cầu) đối với tàu bay, thiết bị tàu bay hoặc cơ sở bảo

dưỡng liên quan đến sự cố để thuận lợi cho việc đánh giá sự cố và phổ biến thông tin về sự cố đến những Người khai thác khác, đang khai thác tàu bay/thiết bị tàu bay có cùng chủng loại.

(j) Các thông tin khác.

(1) Đối với các sự cố phải báo cáo bắt buộc, người/ tổ chức chịu trách nhiệm báo cáo cần ghi rõ danh tính, chức vụ, địa chỉ và số điện thoại liên hệ và đồng thời cần phải xác định khả năng phổ biến thông tin liên quan đến sự cố vì mục đích an toàn hoặc giữ uy tín của Người khai thác (trong trường hợp này Cục HKVN chỉ làm việc trực tiếp với Người khai thác đó mà không cung cấp thông tin đến nhà chức trách hàng không của chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại hoặc các người khai thác khác).

(2) Đối với báo cáo tự nguyện, người làm báo cáo không nhất thiết phải cung cấp danh tính, địa chỉ hoặc số điện thoại liên hệ, tuy nhiên số liệu về chuyến bay, tàu bay, thời gian xảy ra sự cố cần phải được cung cấp đầy đủ để thuận tiện cho việc xác minh. Mọi báo cáo tự nguyện sẽ được tôn trọng nguyên tắc giữ kín thông tin và chỉ dùng cho mục đích an toàn bay.

MẪU 14: BÁO CÁO SỰ CỐ BẮT BUỘC (MẶT 1)

Bộ Giao thông Vận tải
CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

CAAV Form 14A
Số đăng ký của Cục HKVN:

BÁO CÁO SỰ CỐ

Địa chỉ gửi về sau khi hoàn thiện: Ban Tiêu chuẩn An toàn bay - Cục HKVN
119, đường Nguyễn Sơn - Q.Long Biên - Hà Nội-Việt Nam
Email: fssd@caa.gov.vn
Fax: 04-8.271.993 / 8.732.291
Tel: 04-8.271.992

Nếu báo cáo cần phải được giữ kín, đề nghị ghi rõ: KHÔNG PHỔ BIẾN và cung cấp địa chỉ / điện thoại. Các thông tin về sự cố sẽ được bảo đảm.

LOẠI TÀU BAY VÀ MẪU MÃ	SỐ ĐĂNG KÝ	NHÀ KHAI THÁC	NGÀY	ĐỊA ĐIỂM XẢY RA SỰ CỐ	THỜI GIAN UTC	NGÀY / ĐÊM / CHẠNG VẠNG TỐI

SỐ CHUYẾN BAY	NƠI XUẤT PHÁT	NƠI ĐẾN	ĐỘ CAO BAY (FT)	TỐC ĐỘ BAY (KTS)	ETOPS		
					CÓ	KHÔNG	

MỤC ĐÍCH CHUYẾN BAY	KHÁCH	HÀNG HOÁ	BỐ TRÍ TÀU BAY	CHUYÊN SÂN	THỬ NGHIỆM	HUẤN LUYỆN	KINH DOANH	NÔNG NGHIỆP	KHẢO SÁT	GIẢI TRÍ	CÂU LẠC BỘ	TƯ NHÂN	NHẢY DÙ	KÉO LƯỢN

GIAI ĐOẠN BAY	ĐANG ĐẬU	LĂN	CẤT CÁNH	LÊN ĐỘ CAO BAN ĐẦU	LÊN ĐỘ CAO	BAY BẰNG	GIẢM ĐỘ CAO	VÒNG CHỜ	TIẾP CẬN	HẠ CÁNH	VÒNG LƯỢN	CƠ ĐỘNG	TREO

CHI TIẾT VỀ MÔI TRƯỜNG

GIÓ		MÂY			ĐIỀU KIỆN MƯA HOẶC BĂNG, TUYẾT				ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG KHÁC								TÌNH TRẠNG ĐƯỜNG BĂNG			
HƯỚNG	TỐC ĐỘ	DẠNG	CAO(ft)	8th	MƯA	TUYẾT	BĂNG	MƯA ĐÁ	TẦM NHÌN	BĂNG			NHIỄU ĐỘNG			NHIỆT ĐỘ	KHÔ	ƯỚT	BĂNG	TUYẾT	TRƠN
					NHẸ	VỪA	NẶNG		KMM	NHẸ	VỪA	NẶNG	NHẸ	VỪA	NẶNG		CAT	I	II	III

TÓM TẮT SỰ CỐ

MÔ TẢ CHI TIẾT SỰ CỐ

Các quy trình, tài liệu (AMM, AD, SB) liên quan trực tiếp đến sự cố và tình trạng tuân thủ của tàu bay, thiết bị hoặc tài liệu trên tàu bay.	

BÁO CÁO CỦA NHÂN VIÊN MẶT ĐẤT

SỐ XUẤT XƯỞNG CỦA TÀU BAY	DẠNG ĐỘNG CƠ VÀ SỐ XUẤT XƯỞNG	PHÊ CHUẨN ETOPS		TÌNH TRẠNG TÀU BAY	CHỈ DÀNH CHO TÀU BAY NHỎ HƠN 5700 KG TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG/ SỐ ĐIỆN THOẠI
		CÓ	KHÔNG	BẢO DƯỠNG PHỤC VỤ TÀU BAY KHÔNG CÓ NGƯỜI	

THIẾT BỊ/ BỘ PHẬN	NHÀ CHẾ TẠO	SỐ QUY CÁCH (P/N)	SỐ XUẤT XƯỞNG	TÀI LIỆU THAM CHIẾU	TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG SỬA CHỮA/ĐẠI TU THIẾT BỊ

MẪU 14: BÁO CÁO SỰ CỐ BẮT BUỘC (MẶT 2)

MÔ TẢ CHI TIẾT SỰ CỐ (TIẾP THEO)	

Ghi tiếp vào mặt sau nếu cần

TỔ CHỨC, NGƯỜI BÁO CÁO & SỐ PHÊ CHUẨN	TÊN	CHỨC VỤ/ VỊ TRÍ CÔNG TÁC	KÝ TÊN	NGÀY

Nếu báo cáo mang tính chất tự nguyện (hoặc không phải báo cáo bắt buộc) các thông tin có thể được công bố vì mục đích an toàn?	Có	Địa chỉ và số điện thoại (Nếu người báo cáo muốn được liên hệ cá nhân)	Ghi chú 1: Đề nghị bổ xung thông tin, như ở phần dưới, nếu có Ghi chú 2: Nếu sự cố có liên quan đến thiếu sót thiết kế và chế tạo, thì nhà chế tạo cũng phải được thông báo kịp thời. Ghi chú 3: Trong trường hợp được quy định, báo cáo của sự cố còn phải được gửi trực tiếp tới nhà chức trách sân bay hoặc các cơ quan hữu quan khác có liên quan, như sân bay, điều hành bay v.v.
	Không		

ĐÁNH GIÁ CỦA TỔ CHỨC BÁO CÁO

TỔ CHỨC BÁO CÁO NHẬN XÉT – ĐÁNH GIÁ/ BIỆN PHÁP KHẮC PHỤC VÀ KIẾN NGHỊ ĐỂ NGĂN NGỪA SỰ CỐ

KHAI THÁC TẦU BAY				SỐ LIỆU ĐỘNG CƠ/ THIẾT BỊ				Ý KIẾN NHÀ CHẾ TẠO	
	TỔNG	GIỜ TỪ ĐẠI TU	TỪ ĐỊNH KỲ LẦN CUỐI		TỔNG	GIỜ TỪ ĐẠI TU	GIỜ TỪ ĐỊNH KỲ LẦN CUỐI	CÓ	KHÔNG
GIỜ BAY CHU TRÌNH LẦN CẤT/HẠ CÁNH				GIỜ BAY CHU TRÌNH LẦN CẤT/HẠ CÁNH				SỐ LIỆU BAY TỪ HỘP ĐEN	

TỔ CHỨC	ĐIỆN THOẠI/ FAX	SỐ BÁO CÁO	BÁO CÁO		ĐIỀU TRA SỰ CỐ				
			MỚI	BỔ XUNG	KHÔNG	ĐÃ KẾT THÚC	CHƯA KẾT THÚC	KHÔNG	CÓ
TÊN	CHỨC VỤ	CHỮ KÝ			NGÀY				

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 19.029: DANH MỤC CÁC SỰ CỐ BẮT BUỘC VÀ TRÁCH NHIỆM BÁO CÁO CỦA CÁC TỔ CHỨC LIÊN QUAN

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
1	Tàu bay gần va chạm với nhau nhưng bằng thao tác tránh nhau nên không bị va chạm hoặc tránh được tình huống nguy hiểm.	x	x		
2	Tàu bay suýt đâm vào chướng ngại vật ở mặt đất.	x	x		
3	Hủy việc thực hiện cất cánh tại điểm tận cùng của đường cất hạ cánh hoặc tàu bay bị xông ra ngoài đường cất hạ cánh.	x			
4	Cất cánh tại đầu mút đường cất hạ cánh hoặc bên ngoài đường cất hạ cánh.	x			
5	Hạ cánh hoặc định hạ cánh tại cuối đường cất hạ cánh hoặc bên ngoài đường hạ cánh.	x		x	
6	Hạ cánh tiếp đất quá sớm hoặc tàu bay bị xông ra ngoài đường băng.	x		x	
7	Không đạt tính năng dự kiến trong quá trình cất cánh hoặc lấy độ cao.	x			
8	Cháy hoặc có khói trong khoang hành khách, buồng hàng hoặc cháy động cơ được dập tắt bằng các chất cứu hỏa.	x			
9	Sự cố buộc tổ lái phải sử dụng ô-xy khẩn nguy.	x			
10	Nhiều hư hỏng xảy ra với một hoặc nhiều hệ thống của tàu bay ảnh hưởng nghiêm trọng đến khai thác tàu bay.	x			
11	Tổ lái mất khả năng làm việc trong thời gian tàu bay đang bay.	x			
12	Có vấn đề với nhiên liệu buộc tổ lái tuyên bố tình trạng khẩn nguy.	x	x		

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
13	Hỏng hóc các hệ thống, các hiện tượng thời tiết khác thường hoặc khai thác tàu bay vượt giới hạn được phê chuẩn hoặc các tình huống gây khó khăn cho điều khiển tàu bay.	x	x		
14	Hư hỏng cấu trúc hoặc động cơ bị tách rời nhưng chưa đến mức tai nạn.	x			
15	Hỏng cùng một lúc nhiều hệ thống trong đó có một hệ thống bắt buộc phải có dự bị để xác định hướng bay và dẫn đường.	x			
A. KHAI THÁC BAY					
Khai thác tàu bay					
16	Nguy cơ va chạm a) Nguy cơ va chạm giữa hai tàu bay với nhau, giữa tàu bay và các phương tiện khác; b) Khi bắt buộc phải thực hiện các cơ động cần thiết để tránh va chạm với tàu bay, mặt đất hoặc với phương tiện khác; c) Các động tác để tránh các tình huống mất an toàn.	x	x	x	
17	Sự cố trong quá trình cất, hạ cánh, bao gồm hạ cánh theo kế hoạch hoặc hạ cánh bắt buộc, sự cố như xông ra ngoài đường băng. Sự cố trong quá trình cất cánh, hủy bỏ cất cánh hoặc hạ cánh vào đường băng không được sử dụng, hoặc đang sử dụng bởi tàu bay khác hoặc hạ cánh nhầm đường băng (dù mới chỉ là kế hoạch trong giai đoạn chuẩn bị hạ cánh)				
18	Lượng nhiên liệu còn ít hoặc không có khả năng chuyển nhiên liệu hoặc không thể sử dụng hết được lượng nhiên liệu có thể sử dụng	x			

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
19	Mất điều khiển (bao gồm mất một phần hoặc tạm thời của hệ thống điều khiển) vì bất kỳ lý do nào.	x			
20	Sự cố xảy ra tại thời điểm bằng hoặc lớn hơn vận tốc V1 gây ra hoặc có thể dẫn đến tình huống nguy hiểm hoặc nguy hiểm tiềm ẩn (ví dụ như hủy bỏ cất cánh, đập đuôi, mất công suất động cơ).	x			
21	Có thể gây ra tình huống nguy hiểm hoặc nguy hiểm tiềm ẩn trong khi bay lại vòng hai.	x			
22	Sai lệch ngoài ý muốn về tốc độ bay, hướng bay hoặc độ cao bay lớn hơn 91m (300ft) vì bất cứ nguyên nhân nào.	x			
23	Hạ độ cao thấp hơn độ cao quyết định (DH) hoặc độ cao hạ cánh tối đa cho phép mà không không phát hiện được điểm tham chiếu chuẩn bằng mắt quy định.	x			
24	Không xác định được vị trí thực của tàu bay hoặc ví trí của tàu bay so với các tàu bay khác.	x			
25	Gián đoạn liên lạc giữa các thành viên tổ lái hoặc giữa tổ lái và các bộ phận khác như tiếp viên, kiểm soát không lưu, nhân viên kỹ thuật.	x	x		
26	Hạ cánh thô - hoặc hạ cánh mà sau đó việc tiến hành kiểm tra sau khi hạ cánh thô là cần thiết.	x			x
27	Lệch nhiên liệu vượt quá giới hạn cho phép.	x			
28	Đặt sai mã của ra-da giám sát thứ cấp (Secondary Surveil1ance Radar) hoặc bảng chia độ (scale) của đồng hồ đo cao.	x			
29	Lập chương trình sai, cập nhật sai các tham số hoặc sử dụng các tham số không chính xác cho các thiết bị của hệ thống dẫn đường hoặc tính toán đặc tính hoạt động.	x			

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
30	Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của hệ thống nhiên liệu có ảnh hưởng đến việc cung cấp và phân phối nhiên liệu.	x			
31	Tàu bay có xu hướng lệch ra ngoài đường cất hạ cánh hoặc đường lăn ngoài ý muốn trong quá trình cất, hạ cánh và khi lăn trên mặt đất.	x			
32	Va chạm giữa tàu bay với tàu bay khác, phương tiện và các vật thể khác trên mặt đất.	x	x	x	
33	Hoạt động không chính xác hoặc ngoài ý muốn của hệ thống điều khiển.	x			
34	Không đạt được tính năng của tàu bay theo tính toán trong bất cứ giai đoạn nào của hành trình bay.	x			
35	Nguy hiểm hoặc nguy hiểm tiềm ẩn xảy ra như là hậu quả của việc tạo tình huống hỏng hóc trong quá trình huấn luyện, kiểm tra hệ thống, hoặc cho mục đích huấn luyện.	x			
36	Hiện tượng rung lắc bất bình thường.	x			
37	Hoạt động của các hệ thống cảnh báo quan trọng dẫn đến phải thực hiện các cơ động tương ứng của tàu bay, trừ khi: a) Tổ lái đưa ra khẳng định các cảnh báo đó là cảnh báo giả (ghi trong nhật ký chuyến bay) và cảnh báo giả đó không gây ra khó khăn hoặc nguy hiểm cho tổ bay trong quá trình xử lý các hỏng hóc đó; hoặc b) Cảnh báo được tạo giả nhằm mục đích huấn luyện hoặc kiểm tra hệ thống.	x			
38	Có hiện tượng cảnh báo của hệ thống cảnh báo địa hình/gần mặt đất (EGPWS/TAWS) khi tàu bay tiếp cận mặt đất thấp hơn kế hoạch bay đã định sẵn hoặc theo tính toán.	x			

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
39	Có xuất hiện cảnh báo trong điều kiện bay bằng thiết bị (IMC) hoặc khi trời tối và cảnh báo này được gây ra do tốc độ hạ độ cao quá lớn (Mode 1).	x			
40	Xuất hiện cảnh báo càng hoặc cánh tà chưa thả theo chế độ tương ứng tại điểm cần thiết trong quá trình tiếp cận hạ cánh.	x			
41	Mọi khó khăn hoặc nguy hiểm xảy ra hoặc đã có thể xảy ra (ví dụ: không duy trì được dãn cách ngang theo quy định đối với đường bay khác) do tổ lái phải xử lý các loại cảnh báo, có thể là cảnh báo thật, cảnh báo giả hoặc cảnh báo gây khó chịu cho tổ lái.	x	x		
42	Có khó khăn hoặc nguy hiểm xuất hiện hoặc có thể xuất hiện sau khi tổ lái có hành động phản ứng cảnh báo EGPWS/ TAWS.	x	x		
43	Báo động tránh va chạm trên không (ACAS và Resolution Advisory).	x	x		
44	Sự cố nổ do phản lực và lực đẩy gây ra hỏng hóc nghiêm trọng hoặc thương tích nguy hiểm.	x			
Các trường hợp khẩn cấp:					
45	Cháy, nổ, khói hoặc khói độc, kể cả khi lửa đã được dập tắt.	x			
46	Việc người lái hoặc tiếp viên phải sử dụng các quy trình ngoại lệ để đối phó trường hợp khẩn cấp khi: a) Có quy trình nhưng không được sử dụng; hoặc b) Không có quy trình; hoặc c) Có quy trình nhưng chưa hoàn thiện hoặc không phù hợp; hoặc d) Quy trình không đúng; hoặc đ) Quy trình đúng nhưng không được tuân thủ.	x			

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
47	Quy trình không được thiết lập đầy đủ để áp dụng trong trường hợp khẩn cấp, kể cả khi được sử dụng trong trường hợp bảo dưỡng, huấn luyện và mục đích kiểm tra.	x			
48	Trường hợp dẫn đến phải thoát hiểm khẩn cấp.	x			
49	Mất hệ thống điều chỉnh áp suất trong khoang khách.	x			
50	Việc sử dụng thiết bị khẩn cấp hoặc các quy trình khẩn cấp cần thiết để đối phó với tình huống xảy ra trong khi bay.	x			
51	Các tình huống dẫn tới việc phải công bố tình trạng khẩn cấp (MAYDAY hoặc PAN).	x	x		
52	Hỏng hóc của hệ thống hoặc thiết bị khẩn cấp kể cả các cửa và đèn thoát hiểm được phát hiện trong quá trình khai thác, bảo dưỡng và kể cả khi được dùng vào mục thích kiểm tra huấn luyện.	x			
53	Tình huống yêu cầu tổ lái phải sử dụng khẩn cấp các thiết bị ô-xy.	x			
Các trường hợp tổ bay mất khả năng làm việc:					
54	Sự mất khả năng làm việc của thành viên tổ lái, kể cả những vấn đề xảy ra trước khi khởi hành nếu có nguy cơ gây mất khả năng làm việc của tổ bay trong quá trình bay sau đó.	x			
55	Tiếp viên mất khả năng làm việc và không thể thực hiện được chức năng thoát hiểm quan trọng.	x			
Trường hợp có người bị thương tích					
56	Các sự cố, đã hoặc có thể gây ra thương tích cho hành khách hoặc tổ bay nhưng chưa đến mức được coi là tai nạn.	x			
Các trường hợp do nguyên nhân thời tiết					
57	Bị sét đánh gây ra hỏng hóc cho tàu bay, mất hoặc hoạt động không đúng chức năng của các hệ thống chính (hiển thị tham số bay, điều khiển, động cơ, thông tin liên lạc, dẫn đường v.v...).	x			x

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
58	Khi gặp mưa đá và gây ra hỏng hóc cho tàu bay, mất hoặc hoạt động không đúng chức năng của các hệ thống chính (như đã nêu ở trên).	x			
59	Vào vùng nhiễu động mạnh và gây ra thương tích cho người tham gia chuyến bay hoặc phải thực hiện công việc kiểm tra tàu bay sau khi vào vùng nhiễu động mạnh.	x			
60	Vào khu vực có gió cạnh mạnh.	x			
61	Vào khu vực có băng gây khó khăn cho việc điều khiển, hỏng hóc của tàu bay, mất hoặc hoạt động sai chức năng của các chức năng chính.	x			
Các trường hợp vì lý do an ninh					
62	Can thiệp bất hợp pháp vào tàu bay kể cả việc đe dọa dùng bom hoặc cướp tàu bay.	x		x	
63	Có khó khăn trong việc kiểm soát người say rượu, bạo lực hoặc hành khách không chấp hành quy định.	x			
64	Phát hiện ra người đi bất hợp pháp trên tàu bay.	x			
Các trường hợp khác					
65	Các sự cố cụ thể cùng hiện tượng lặp lại nhiều lần, tuy không được coi là sự cố cần phải báo cáo nhưng vì hiện tượng lặp lại nhiều lần và có thể gây ra khả năng uy hiếp an toàn bay.	x			
66	Bị chim va đập và gây ra hỏng hóc cho tàu bay, mất hoặc hoạt động sai chức năng của các hệ thống, thiết bị chính.	x			
67	Tất cả các sự cố khác được coi là đã gây mất an toàn hoặc có thể gây ra mất an toàn cho tàu bay, người trên tàu bay hoặc trên mặt đất.	x			

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
B. KỸ THUẬT TÀU BAY					
Cấu trúc tàu bay					
68	Hỏng hóc của các chi tiết thuộc cấu trúc chính (Principal Structure Elements) không được coi là cấu trúc có khả năng chịu đựng hỏng hóc (damage tolerant-life limited element). Chi tiết thuộc cấu trúc chính là các cấu trúc chịu tải chính trong khi bay, trên mặt đất và tải chênh lệch áp suất do việc tăng áp buồng kín gây ra. Hỏng hóc của các chi tiết này có thể dẫn đến tai nạn của tàu bay.	x			x
69	Hỏng hóc vượt quá giới hạn cho phép của chi tiết thuộc cấu trúc chính được coi là cấu trúc có khả năng chịu đựng hỏng hóc (damage tolerant).	x			x
70	Hư hại hoặc hỏng hóc của các chi tiết kết cấu vượt quá các giới hạn cho phép và có thể làm giảm độ bền của kết cấu làm mất khả năng triệt tiêu rung mạnh (flutter), khuyết tán (divergence) hoặc mất các giới hạn điều khiển dự phòng (control reversal margins).	x			x
71	Hỏng hóc cấu trúc của các chi tiết kết cấu có thể dẫn đến việc tách rời các bộ phận nặng gây thương tích cho người tham gia chuyến bay.	x			x
72	Hỏng hóc cấu trúc của các chi tiết kết cấu làm ảnh hưởng đến hoạt động bình thường của các hệ thống khác.	x			x
73	Mất một số chi tiết thuộc cấu trúc tàu bay trong quá trình bay.	x			x
Hệ thống của tàu bay					
75	Mất, hoạt động sai chức năng nghiêm trọng hoặc hỏng hóc của hệ thống hoặc hệ thống phụ hoặc một số thiết bị dẫn đến việc không thể thực hiện được các quy trình theo SOP (Standard Operation Procedures).	x			

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
76	Tổ lái mất khả năng điều khiển hệ thống, ví dụ: a) Hoạt động không tuân theo điều khiển của tổ lái . b) Phản hồi sai hoặc không hoàn toàn theo điều khiển, bao gồm cả các giới hạn chuyển động hoặc bị kẹt cứng. c) Chuyển động các bánh lái, cánh tà (trước và sau), tấm cản lưng, mảnh điều chỉnh lớn hơn so với tín hiệu điều khiển. d) Bị ngắt cơ học hoặc hỏng hóc.	x			
77	Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của một hay nhiều chức năng đặc biệt của hệ thống (một hệ thống có thể đảm nhiệm nhiều chức năng).	x			
78	Có sự tác động ảnh hưởng trong hoặc giữa các hệ thống.	x			
79	Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của các thiết bị bảo vệ hoặc hệ thống khẩn cấp liên quan đến hệ thống.	x			
80	Mất chức năng dự phòng (redundancy) của hệ thống.	x			
81	Sự cố dẫn đến các hoạt động ngoài chế độ tính toán của hệ thống.	x			
82	Đối với các loại tàu bay mà các hệ thống chính, hệ thống thứ cấp chính hoặc các thiết bị chính chỉ có duy nhất một bộ: mất hoặc hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của một trong những hệ thống chính, hệ thống thứ cấp chính hoặc bộ thiết bị đó.	x			
83	Đối với dạng tàu bay có nhiều hệ thống chính độc lập, hệ thống thứ cấp chính hoặc nhiều bộ thiết bị (có cùng chức năng): mất hoặc hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của từ 02 hệ thống chính, hệ thống thứ cấp chính hoặc bộ thiết bị trở lên.	x			

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
84	Hoạt động của các hệ thống cảnh báo mức 1 (Warning - mức 1, Cautionary - mức 2, Advisory - mức 3) liên quan đến các hệ thống của tàu bay hoặc thiết bị, trừ khi có kết luận chính thức của tổ lái về cảnh báo là giả và khẳng định cảnh báo giả đó không gây khó khăn hoặc không có nguy hiểm cho tổ lái trong việc đối phó với tình huống.	x			
85	Chảy dầu thủy lực, dầu đốt, dầu nhờn hoặc các loại chất lỏng khác có thể gây nguy cơ cháy hoặc nguy cơ hỏng hóc cấu trúc tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị, hoặc nguy hại cho hành khách và thành viên tổ bay.	x			x
86	Hoạt động sai chức năng của hệ thống hiển thị tham số bay dẫn đến khả năng cung cấp tham số bay không chính xác cho người lái.	x			
87	Tất cả các hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng xảy ra trong các giai đoạn chính của chuyến bay (chạy đà, cất hạ cánh, lấy và giảm độ cao hoặc khi tiếp cận hạ cánh) và liên quan đến hoạt động của hệ thống.	x			
88	Sự thiếu hụt quan trọng về tính năng thực tế của hệ thống so với tính năng đã được phê chuẩn, có thể gây ra tình huống nguy hiểm (kể cả độ chính xác của phương pháp tính toán các tính năng đó) bao gồm cả trong quá trình sử dụng hệ thống phanh, tiêu hao nhiên liệu v.v..	x			
89	Mất đồng bộ của hệ thống điều khiển, như hệ thống cánh tà trước, cánh tà sau v.v..	x			
Hệ thống tạo công suất (động cơ, cánh quạt và hệ thống truyền động của trực thăng)					
90	Không có sự đốt trong buồng đốt, tắt máy trên không hoặc hoạt động sai chức năng của một trong các động cơ.	x			

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
91	Quá tốc độ vòng quay hoặc không có khả năng điều khiển tốc độ vòng quay của các bộ phận có tốc độ vòng quay lớn như: động cơ phụ (APU), máy khởi động khí của động cơ, tuốc-bin làm mát của hệ thống điều hoà, mô tơ tuốc-bin khí, cánh quạt hoặc cánh quay trực thăng.	x			
92	Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của các bộ phận của động cơ hoặc thiết bị tạo công suất dẫn đến một trong các trường hợp sau: a) Không có khả năng bao bọc các mảnh vỡ của thiết bị khi bị phá hủy (thiết bị); b) Mất khả năng báo và dập cháy trong, cháy ngoài hoặc bị hở khí nóng; Chiều lực đẩy cần thiết không theo điều khiển cửa tổ bay; c) Hệ thống tạo lực đẩy ngược (hệ thống thổi ngược) không hoạt động hoặc hoạt động ngoài ý muốn; d) Mất khả năng điều khiển công suất, lực đẩy hoặc vòng quay; đ) Hư hại hoặc hỏng hóc cấu trúc treo động cơ; e) Mất một phần hoặc toàn bộ của bộ phận chính của thiết bị tạo công suất; g) Khói nhìn thấy bằng mắt hoặc các chất độc hại có thể gây bất tỉnh cho tổ bay và hành khách; h) Không tắt được động cơ khi áp dụng các quy trình tắt máy thông thường; i) Không khởi động lại được động cơ khi động cơ ở tình trạng tốt.	x			

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
93	Mất, thay đổi hoặc dao động công suất/lực đẩy ngoài ý muốn do không điều khiển được công suất/lực đẩy của động cơ: a) Đối với tàu bay có một động cơ; b) Khi được coi là quá mức cho phép áp dụng; c) Khi điều này có thể ảnh hưởng đến nhiều động cơ trên tàu bay có 2 động cơ trở lên, đặc biệt trong trường hợp tàu bay có 2 động cơ; hoặc d) Khi tình huống được coi là nguy hiểm và nghiêm trọng đối với tàu bay có 2 động cơ cùng loại trở lên.	x			
94	Hỏng hóc của bộ phận, thiết bị có thọ mệnh (Life Limited Parts) hoặc được kiểm soát theo thời gian (Hard Time Controlled Parts) dẫn đến việc phải thay bộ phận, thiết bị đó trước thời hạn quy định.	x			x
95	Các hỏng hóc cùng nguyên nhân có thể gây nên tỷ lệ tắt máy trên không cao đến mức có khả năng hai động cơ (trở lên) cùng tắt máy trên không trong một chuyến bay.	x			
96	Các bộ phận giới hạn hoặc thiết bị kiểm soát động cơ không hoạt động khi cần thiết hoặc hoạt động ngoài ý muốn.	x			x
97	Vượt quá ngưỡng cho phép của các tham số động cơ.	x			x
98	Va chạm với vật ngoại lai gây hư hại cho động cơ, cánh quạt và bộ truyền chuyển động	x			x
Cánh quay và truyền chuyển động					
99	Hư hại hoặc hoạt động sai chức năng của các bộ phận cánh quạt hoặc bộ phận tạo công suất gây nên một trong số trường hợp sau: a) Quá tốc độ vòng quay của cánh quạt; b) Sinh ra lực cản lớn quá mức cho phép;	x			x

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
	c) Tạo chiều lực đẩy ngược lại với điều khiển của tổ lái; d) Văng cánh quạt hoặc bộ phận quan trọng của cánh quạt ra ngoài; đ) Hỏng hóc gây nên mất cân bằng vượt quá mức cho phép; e) Chuyển động ngoài ý muốn của lá cánh quạt thấp hơn vị trí biến cự nhỏ nhất cho phép (theo từng chế độ làm việc của động cơ) trong khi bay; g) Không có khả năng xuôi lá cánh quạt; h) Không có khả năng điều khiển biến cự cánh quạt; i) Thay đổi biến cự cánh quạt ngoài ý muốn; k) Mất kiểm soát mô men xoắn (torque) và giao động tốc độ vòng quay; l) Các bộ phận chuyển động năng lượng thấp bị văng ra ngoài.				
100	Hư hại hoặc hỏng hóc của hộp truyền động cánh quay chính/ hộp truyền động của động cơ có thể đến việc tách rời các bộ phận cánh quạt, và/hoặc hoạt động sai chức năng của điều khiển cánh quay	x			x
101	Hư hại phần cánh quay đuôi của trực thăng, hệ thống truyền động và các hệ thống tương tự.	x			x
Động cơ phụ					
102	Tắt máy hoặc hỏng hóc của động cơ phụ (APU) khi mở rộng tầm khai thác đối với tàu bay hai động cơ (ETOPs) hoặc theo yêu cầu của danh mục thiết bị tối thiểu (MEL).	x			
103	Không tắt được động cơ phụ (APU).	x			x
104	Quá tốc độ vòng quay động cơ phụ (APU).	x			x

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
105	Không khởi động được động cơ phụ (APU) khi có nhu cầu vì lý do khai thác (khai thác ETOPS hoặc khai thác theo MEL với máy phát của APU dự phòng).	x			
Yếu tố con người					
106	Mọi sự cố vì lý do thiết kế tàu bay chưa hoàn thiện có thể dẫn đến lỗi trong khai thác, sử dụng và có thể gây nên tình trạng nguy hiểm hoặc tai nạn.	x			
Các sự cố khác					
107	Sự cố thông thường không thuộc danh mục sự cố phải báo cáo (ví dụ như sự cố đối với hệ thống thiết bị phục vụ hành khách, thiết bị khoang khách, nước sử dụng trên tàu bay) nhưng trên thực tế đã gây mất an toàn cho tàu bay, hành khách và thành viên tổ bay.	x			
108	Cháy, nổ, khói hoặc hơi độc hoặc có hại	x			
109	Mọi trường hợp khác có thể gây mất an toàn cho tàu bay hoặc ảnh hưởng đến an toàn của hành khách, thành viên tổ bay hoặc của người hoặc tài sản xung quanh tàu bay ở trên mặt đất.	x			
110	Hư hại hoặc hỏng hóc của hệ thống thông báo hành khách dẫn đến mất chức năng hoạt động của hệ thống thông báo hành khách.	x			
111	Ghế phi công mất khả năng điều chỉnh trong khi bay.	x			
C. BẢO DƯỠNG TÀU BAY					
112	Lắp ráp sai các bộ phận hoặc thiết bị của tàu bay được phát hiện trong quá trình kiểm tra hoặc thực hiện các quy trình thử nghiệm không theo kế hoạch nhằm phát hiện việc lắp ráp sai đó.	x			x

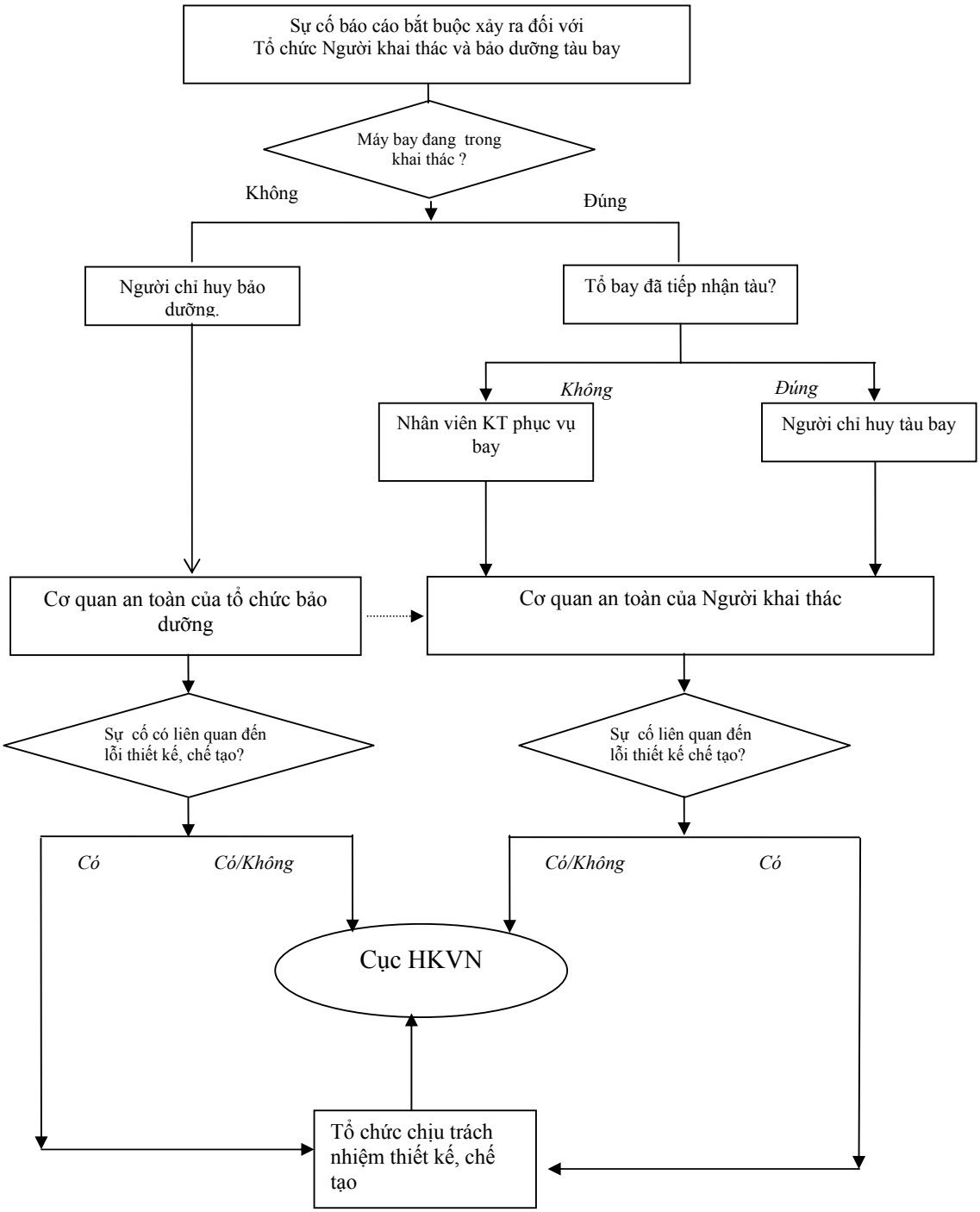
Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
113	Rò rỉ khí nóng dẫn đến hư hại cấu trúc tàu bay.	x			x
114	Hỏng hóc của các thiết bị có kiểm soát thọ mệnh dẫn đến nhu cầu thay thế thiết bị đó trước thời hạn.	x			x
115	Hư hỏng và tình trạng xuống cấp (rạn, nứt, rỉ sét, tách lớp hoặc mất kết dính - disbonding) bất cứ vì lý do gì (ví dụ như: rung, mất độ cứng vật liệu hoặc hư hỏng về kết cấu) của: a) Kết cấu chính hoặc các bộ phận kết cấu khung sườn chính (theo như quy định trong tài liệu hướng dẫn sửa chữa kết cấu khung sườn do nhà chế tạo quy định SRM) khi những hư hỏng hoặc tình trạng xuống cấp của các kết cấu chính này vượt quá giới hạn cho phép của tài liệu SRM và yêu cầu việc sửa chữa hoặc thay thế toàn bộ hoặc một bộ phận của các kết cấu đó; b) Kết cấu phụ có thể gây hậu quả mất an toàn cho tàu bay; c) Động cơ, cánh quạt hoặc hệ thống cánh quay.	x			x
116	Tất cả các hư hỏng, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của hệ thống hoặc thiết bị, hoặc hư hỏng hoặc tình trạng xuống cấp được phát hiện trong quá trình thực hiện tuân thủ các thông báo kỹ thuật bắt buộc (AD), hướng dẫn kỹ thuật bắt buộc cho từng loại tàu bay, khi mà: a) Được phát hiện lần đầu trong quá trình thực hiện thông báo kỹ thuật bắt buộc; b) Trong các lần thực hiện chỉ lệnh kỹ thuật bắt buộc sau đó và phát hiện chúng vượt quá giới hạn cho phép quy định trong tài liệu hướng dẫn và/hoặc chưa có quy trình sửa chữa tương ứng.	x			x

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
117	Hỏng hóc của các hệ thống hoặc thiết bị khẩn cấp, bao gồm các cửa và đèn thoát hiểm để thực hiện chức năng thoát hiểm khẩn cấp, kể cả khi hỏng hóc được phát hiện trong quá trình bảo dưỡng hoặc kiểm tra hoạt động của thiết bị hoặc hệ thống đó.	x			x
118	Không tuân thủ hoặc vi phạm nghiêm trọng các quy trình bảo dưỡng theo yêu cầu.	x			x
119	Sản phẩm tàu bay (tàu bay, động cơ, cánh quạt), các bộ phận, thiết bị hoặc vật liệu chưa rõ ràng hoặc bị nghi ngờ về nguồn gốc xuất xứ.	x			x
120	Các tài liệu bảo dưỡng, quy trình sai, không đầy đủ hoặc thậm chí hướng dẫn nhầm có thể gây ra các lỗi trong công tác bảo dưỡng.	x			x
121	Hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất được sử dụng để kiểm tra chức năng hoạt động của các hệ thống và thiết bị của tàu bay nhằm phát hiện các vấn đề mà quy trình kiểm tra và thử nghiệm thông thường không phát hiện được, khi chúng (các hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất) có thể gây ra mất an toàn cho tàu bay.	x			x
D. ĐIỀU HÀNH BAY VÀ CÁC DỊCH VỤ MẶT ĐẤT					
Quản lý không lưu					
122	Cung cấp thông tin không chính xác, không đầy đủ hoặc có nhầm lẫn từ các nguồn từ mặt đất như kiểm soát không lưu, dịch vụ thông tin sân bay tự động (ATIS), khí tượng, cơ sở dữ liệu dẫn đường, bản đồ, đồ thị và các tài liệu hướng dẫn v.v...	x	x		

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
123	Cung cấp dãn cách so với mặt đất thấp hơn quy định.	x	x		
124	Cung cấp số liệu khí áp tham chiếu không chính xác (như đặt độ cao khí áp).	x	x		
125	Truyền, nhận và hiểu sai các huấn lệnh quan trọng dẫn đến tình huống nguy hiểm.	x	x		
126	Vi phạm giãn cách tối thiểu.	x	x		
127	Đi vào không phận khi chưa được phép hoặc vi phạm vùng cấm bay.	x	x		
128	Truyền thông thoại vô tuyến trái pháp luật.	x	x		
129	Hỏng hóc của các trang thiết bị thuộc hệ thống dẫn đường trên mặt đất hoặc vệ tinh.		x		
130	Hư hỏng nghiêm trọng của hệ thống kiểm soát/quản lý không lưu hoặc khi có sự xuống cấp nghiêm trọng của cơ sở hạ tầng của sân bay.		x		
131	Khu vực sân bay, đường lăn, đường cất hạ cánh bị tắc nghẽn do tàu bay, phương tiện xe cơ giới, động vật hoặc các vật ngoại lai có thể gây tình trạng mất an toàn.		x	x	
132	Lỗi cảnh báo hoặc cảnh báo chưa đầy đủ về vật cản hoặc nguy hiểm trên khu vực sân bay, đường lăn, đường cất hạ cánh có thể gây tình trạng mất an toàn.	x		x	
133	Hư hỏng hoặc hoạt động sai chức năng của hệ thống chiếu sáng sân bay, hoặc không có hệ thống chiếu sáng sân bay.	x	x		
Sân bay và các dịch vụ tại sân bay					
134	Trào quá nhiều dầu đốt (nhiên liệu) trong quá trình nạp dầu.	x		x	
135	Nạp không đúng lượng dầu đốt (nhiên liệu) có thể gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến khả năng chịu tải, đặc tính, cân bằng hoặc độ bền kết cấu của tàu bay.	x		x	

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
136	Quy trình phá băng/phòng chống đóng băng trên mặt đất không đạt yêu cầu.	x		x	
137	Sự ô nhiễm, làm bẩn nghiêm trọng kết cấu khung sườn, các hệ thống hoặc thiết bị của tàu bay trong quá trình vận chuyển hành lý hoặc hàng hóa.	x		x	
Phục vụ hành khách, hành lý và hàng hóa					
138	Việc sắp xếp tải (hành khách, hành lý hoặc hàng hóa) sai có ảnh hưởng quan trọng đến trọng tâm, trọng tải của tàu bay.	x		x	
139	Việc sắp xếp sai hành lý hoặc hàng hóa (kể cả hành lý xách tay) có thể gây mất an toàn cho tàu bay, thiết bị tàu bay, hành khách và thành viên tổ bay hoặc cản trở việc thoát hiểm trong trường hợp khẩn cấp.	x		x	
140	Sắp xếp các công-ten-nơ hàng hóa hoặc các hàng hóa lớn, cồng kềnh không đúng quy định.			x	
141	Sự cố do vận chuyển hàng nguy hiểm trái với quy định khai thác.	x			
Dịch vụ mặt đất					
142	Hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất được sử dụng để kiểm tra chức năng hoạt động của các hệ thống và thiết bị của tàu bay nhằm phát hiện các vấn đề mà quy trình kiểm tra và thử nghiệm thông thường không phát hiện được, khi chúng (các hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất) có thể gây ra mất an toàn cho tàu bay.			x	
143	Không tuân thủ hoặc có lỗi trong việc tuân thủ với các quy trình phục vụ mặt đất.			x	
144	Nạp lên tàu bay dầu đốt hoặc các loại chất lỏng khác không đúng chủng loại hoặc bị nhiễm bẩn./.	x		x	

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 19.031: SƠ ĐỒ BÁO CÁO VÀ PHÂN LOẠI SỰ CỐ KHAI THÁC, BẢO DƯỠNG TÀU BAY



Phân loại	Tính chất và hậu quả của sự cố
Sự cố loại A	Là các sự cố được liệt kê trong Phụ lục 4 của Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng nhưng không ảnh hưởng đến an toàn hoặc không gây khó khăn cho tổ bay trong quá trình bay tiếp theo sau khi xảy ra sự cố. Sau khi xảy ra sự cố, hậu quả hỏng hóc gây ra đối với tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị tàu bay được khắc phục bằng các quy trình khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa nằm trong hệ thống tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay do Cục HKVN phê chuẩn và tàu bay có thể được tiếp tục khai thác bình thường. Các báo cáo sự cố này mang tính chất cung cấp thông tin.
Sự cố loại B	Là các sự cố được liệt kê trong Phụ lục 4 của Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng và có ảnh hưởng đến an toàn bay nhưng chưa đến mức độ nghiêm trọng, mọi hành động xử lý tình huống đều nằm trong khả năng của tổ bay. Sự cố này có thể làm giảm mức độ an toàn bay hoặc khả năng hoạt động của một số chức năng và có làm tăng (không nhiều) khối lượng công việc của tổ bay như phải thay đổi kế hoạch hoặc phương thức bay v.v... Sự cố có thể gây khó chịu cho tổ bay, hành khách hoặc hỏng hóc nhỏ cho tàu bay. Tuy nhiên, sau khi xảy ra sự cố hậu quả hỏng hóc gây ra đối với tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị tàu bay được khắc phục bằng các quy trình khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa nằm trong hệ thống tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay do Cục HKVN phê chuẩn và tàu bay có thể được tiếp tục khai thác bình thường. Các báo cáo sự cố này mang tính chất cung cấp thông tin và theo dõi.
Sự cố loại C	Là các sự cố được liệt kê trong Phụ lục 1 và 4 của Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng làm giảm khả năng cần thiết của tổ bay và các hệ thống của tàu bay để đối phó với tình huống bất lợi của sự cố gây nên suy giảm nghiêm trọng mức độ an toàn bay và khả năng làm việc của một số chức năng chính; Làm tăng đáng kể khối lượng công việc của tổ bay để đối phó với tình thế;

Có các tình huống làm suy giảm hiệu quả làm việc của tổ bay, gây hoang mang, lo sợ cho tổ bay và hành khách hoặc gây thương tích nhẹ;

Gây hỏng hóc lớn cho tàu bay hoặc ô nhiễm nặng đối với môi trường;

Nguyên nhân của sự cố hoặc hậu quả hỏng hóc đối với tàu bay, hệ thống và trang thiết bị tàu bay do sự cố gây ra không thể xác định hoặc khắc phục bằng các quy trình khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa nằm trong hệ thống tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay do Cục HKVN phê chuẩn dẫn đến phải dừng khai thác tàu bay quá 96 giờ (không kể trường hợp đợi khí tài thay thế) hoặc các hỏng hóc giống nhau trên cùng một thiết bị, hệ thống của tàu bay dẫn đến việc phải áp dụng lần thứ 2 quy trình khẩn nguy tương tự trong thời gian 7 ngày khai thác liên tục.

Sự cố loại D

Là các sự cố được liệt kê Phụ lục 1 và 4 của Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng làm giảm khả năng làm việc của tổ bay và của các hệ thống để đối phó với tình huống bất lợi tới mức độ:

Suy giảm nghiêm trọng mức độ an toàn bay và khả năng làm việc của một số chức năng/hệ thống chính của tàu bay;

Gây khó khăn và khối lượng công việc quá lớn làm cho tổ lái không thể thực hiện hết hoặc thực hiện công việc thiếu chính xác;

Gây thương tích hoặc tử vong cho một số hành khách trên tàu bay/thương tích hoặc tử vong cho người trên mặt đất hoặc khu vực công cộng;

Gây hỏng hóc nặng cho tàu bay hoặc gây ô nhiễm nặng đối với môi trường;

Nguyên nhân của sự cố hoặc hậu quả hỏng hóc đối với tàu bay, hệ thống và trang thiết bị tàu bay do sự cố gây ra không thể xác định hoặc khắc phục bằng các quy trình khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa nằm trong hệ thống tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay do Cục HKVN phê chuẩn dẫn đến phải dừng khai thác tàu bay quá 96 giờ (không kể trường hợp đợi khí tài thay thế) hoặc các hỏng hóc giống nhau trên cùng một thiết bị, hệ thống của tàu bay dẫn đến việc phải áp dụng lần thứ 2 quy trình khẩn nguy tương tự trong thời gian 7 ngày khai thác liên tục.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 19.060: TRÁCH NHIỆM ĐIỀU TRA NGUYÊN NHÂN SỰ CỐ

(a) Nếu sự cố tàu bay xảy ra trong khi đang khai thác tàu bay:

(1) Trong trường hợp tổ bay đã tiếp nhận tàu bay, người chỉ huy tàu chịu trách nhiệm điền các thông tin liên quan vào mẫu báo cáo sự cố. Nếu tổ bay chưa tiếp nhận máy bay, nhân viên kỹ thuật phục vụ máy bay thực hiện điền các thông tin theo mẫu báo cáo. Báo cáo ban đầu này phải được gửi về Cục HKVN đồng thời đến Người khai thác tàu bay và tổ chức bảo dưỡng nếu báo cáo được thực hiện bởi nhân viên kỹ thuật.

(2) Người khai thác tiếp nhận báo cáo, đánh giá phân loại sự cố và báo cáo cho Cục HKVN trong vòng 72 giờ.

(b) Trường hợp sự cố thuộc loại A và B, Người khai thác tiến hành công việc sửa chữa, tìm nguyên nhân hỏng hóc và khắc phục hậu quả của sự cố và đưa tàu bay trở lại khai thác bình thường. Nguyên nhân và các biện pháp khắc phục sự cố phải được đưa vào báo cáo tổng hợp tháng cho Cục HKVN.

(c) Trường hợp các sự loại C và D nằm trong danh mục sự cố quy định tại Phụ lục 1 của Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng và gây thương tích hoặc tử vong cho một số hành khách trên tàu bay/thương tích hoặc tử vong cho người trên mặt đất hoặc khu vực công cộng sẽ do Người khai thác tàu bay sẽ do Cục HKVN tiến hành điều tra theo quy định về điều tra sự cố tàu bay.

(d) Trường hợp các sự cố loại C và D nằm trong danh mục sự cố quy định tại Phụ lục 1 của Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng nhưng không gây thương tích hoặc tử vong cho một số hành khách trên tàu bay/thương tích hoặc tử vong cho người trên mặt đất hoặc khu vực công cộng sẽ do Người khai thác tàu bay, Người khai thác có trách nhiệm tiến hành công tác điều tra nguyên nhân gây ra sự cố trên nguyên tắc:

(1) Chỉ định người đứng đầu của bộ phận thực hiện công việc điều tra nguyên nhân sự cố (người được chỉ định sẽ là đầu mối liên lạc chính với bộ phận điều tra của Cục HKVN);

(2) Lưu giữ toàn bộ các tài liệu khai thác, bảo dưỡng của tàu bay có liên quan đến sự cố để phục vụ công tác điều tra sự cố;

(3) Lưu giữ máy tự ghi âm buồng lái và máy tự ghi tham số bay hoặc lưu giữ các tham số đã được ghi để tiến hành giải mã trong trường hợp cần thiết;

(4) Thu thập, ghi lại và phân tích các thông tin có thể thu thập được về sự cố;

(5) Thu thập ý kiến tường thuật sự cố bằng văn bản từ các thành viên tổ bay, nhân viên kỹ thuật, nhân viên phục vụ mặt đất hoặc các nhân chứng có liên quan đến sự cố;

(6) Chụp ảnh, quay phim hoặc thực hiện các biện pháp cần thiết khác để lưu giữ hình ảnh, vật chứng dễ bị mất mát hoặc biến dạng;

(7) Bộ phận điều tra của Người khai thác có thể tiến hành điều tra xác định nguyên nhân sự cố và thực hiện khắc phục hậu quả do sự cố gây ra;

(8) Người khai thác sẽ chuẩn bị báo cáo bổ sung cho báo cáo sự cố bắt buộc ban đầu với nguyên nhân và các biện pháp cụ thể đã được thực hiện nhằm khắc phục hậu quả của sự cố. Báo cáo bổ sung phải được gửi Cục HKVN trước khi tàu bay được đưa vào khai thác.

(9) Người khai thác phải cung các thông tin liên quan và hỗ trợ Cục HKVN nêu có yêu cầu điều tra trực tiếp.

(e) Trong trường hợp sự cố liên quan đến lỗi thiết kế chế tạo tàu bay, Người khai thác phải thông báo cho tổ chức có trách nhiệm thiết kế, chế tạo để làm rõ nguyên nhân sự cố và báo cáo bổ sung cho Cục HKVN.

Phần 20

CẤP, CÔNG NHẬN, GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

Chương A: QUY ĐỊNH CHUNG

20.001. Phạm vi áp dụng

20.003. Định nghĩa

20.005. Các từ viết tắt

20.007. Lệ phí, phí

Chương B: ĐIỀU KIỆN CẤP, GIA HẠN, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

20.010. Điều kiện về giấy chứng nhận loại

20.013. Điều kiện về mục đích khai thác dự kiến

20.015. Điều kiện về trang bị, thiết bị tàu bay

20.017. Điều kiện về khai thác, bảo dưỡng

20.020. Điều kiện công nhận giấy chứng nhận đủ điều kiện bay

Chương C: QUY TRÌNH, THỦ TỤC CẤP, GIA HẠN, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY CHO TÀU BAY

20.030. Hồ sơ đề nghị cấp, gia hạn, công nhận giấy chứng nhận đủ điều kiện bay

20.033. Hồ sơ bổ sung đối với tàu bay mới thuộc kiểu loại đã được khai thác trước đó tại Việt Nam

20.035. Hồ sơ bổ sung đối với tàu bay mới thuộc kiểu loại khai thác lần đầu tại Việt Nam

20.037. Hồ sơ bổ sung đối với tàu bay đã qua sử dụng

20.040. Giao nhận và kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ

20.043. Xem xét hồ sơ

20.045. Kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay

20.047. Kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay đề nghị gia hạn giấy chứng nhận đủ điều kiện bay

20.050. Bay kiểm tra tàu bay

20.053. Trách nhiệm của người làm đơn

20.055. Cấp, gia hạn, công nhận giấy chứng nhận đủ điều kiện bay

Chương D: GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU

20.060. Quy định chung

20.063. Thủ tục cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu

20.065. Hồ sơ cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu

Chương E: PHÉP BAY CHUYỂN SÂN

20.070. Quy định chung

20.073. Thủ tục cấp phép bay chuyển sân

20.075. Hồ sơ cấp phép bay chuyển sân

Chương F: DUY TRÌ HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

20.080. Quy định chung

20.083. Nội dung duy trì tính đủ điều kiện

20.085. Chương trình bảo dưỡng tàu bay của người khai thác

20.087. Hệ thống kiểm soát bảo dưỡng tàu bay

20.090. Chỉ lệnh kỹ thuật

20.093. Cải tiến và sửa chữa hỏng hóc cấu trúc

20.095. Ghi chép hệ thống hồ sơ của tàu bay

20.097. Nhật ký kỹ thuật tàu bay của người khai thác tàu bay

20.100. Chương trình độ tin cậy của người khai thác tàu bay

20.103. Chứng chỉ rà soát bảo dưỡng của tàu bay

20.105. Yêu cầu đối với nhân viên rà soát bảo dưỡng tàu bay được cục HKVN ủy quyền (ATM-IA)

20.107. Trách nhiệm của nhân viên rà soát chứng chỉ bảo dưỡng

20.110. Quy định về thời hạn lưu trữ hồ sơ

Chương G: MIỄN TRỪ VÀ NHÂN NHƯỢNG TRONG KHAI THÁC, BẢO DƯỠNG TÀU BAY

20.113. Xem xét phê chuẩn miễn trừ

20.115. Chính sách cấp nhân nhượng

20.117. Hồ sơ đề nghị cấp nhân nhượng

20.118. Quy trình cấp nhân nhượng

20.119. Trách nhiệm của người được cấp nhân nhượng

CÁC PHỤ LỤC

Phụ lục 1 Điều 20.030: ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY (CAAV/FSSD-AIR 020)

Phụ lục 2 Điều 20.030: ĐƠN ĐỀ NGHỊ GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY (CAAV/FSSD-AIR-022)

Phụ lục 1 Điều 20.045: DANH MỤC CÔNG VIỆC KIỂM TRA TÀU BAY (CAAV/FSSD-AIR 028)

Phụ lục 2 Điều 20.045: BÁO CÁO KHÔNG PHÙ HỢP (CAAV/FSSD-AIR 029)

Phụ lục 1 Điều 20.047: CHỨNG CHỈ RÀ SOÁT BẢO DƯỠNG (CAAV/FSSD-AIR 027)

Phụ lục 1 Điều 20.055: GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY (CAAV/FSSD-AIR 021)

Phụ lục 2 Điều 20.055: CÔNG NHẬN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY (CAAV/FSSD-AIR 023)

Phụ lục 1 Điều 20.063: GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU (CAAV/FSSD-AIR-025)

Phụ lục 1 Điều 20.065: ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU (CAAV/FSSD-AIR 024)

Phụ lục 1 Điều 20.075: ĐƠN ĐỀ NGHỊ VÀ PHÊ CHUẨN BAY CHUYỂN SÂN (CAAV/FSSD-AIR 027)

Phụ lục 1 Điều 20.095: LÝ LỊCH TÀU BAY (CAAV/FSSD-AIR-030)

Phụ lục 2 Điều 20.095: LÝ LỊCH ĐỘNG CƠ (CAAV/FSSD-AIR-031)

Phụ lục 3 Điều 20.095: LÝ LỊCH ĐỘNG CƠ PHỤ (CAAV/FSSD-AIR 032)

Phụ lục 4 Điều 20.095: LÝ LỊCH CÁNH QUẠT (CAAV/FSSD-AIR 033)

Phụ lục 5 Điều 20.095: SỔ GHI CHÉP CẢI TIẾN (CAAV/FSSD-AIR 034)

Phụ lục 1 Điều 20.117: ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP NHÂN NHƯỢNG

Phụ lục 2 Điều 20.117: HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP NHÂN NHƯỢNG

Chương A
QUY ĐỊNH CHUNG

20.001. PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này quy định về điều kiện, trình tự, thủ tục cấp, gia hạn, duy trì, công nhận hiệu lực của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay:

1. Đăng ký quốc tịch Việt Nam;

2. Đăng ký quốc tịch nước ngoài nhưng khai thác theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục HKVN cấp.

(b) Cục HKVN có trách nhiệm thiết lập, duy trì cơ sở dữ liệu về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay đối với các tàu bay có đăng ký quốc tịch Việt Nam.

20.003. ĐỊNH NGHĨA

(a) Phần này áp dụng các định nghĩa sau:

Ghi chú: Các định nghĩa khác liên quan đến hàng không được nêu ở Phần 1 của Bộ quy chế này.

(1) Cải tiến kỹ thuật: Là các thay đổi đối với cấu hình của tàu bay, thiết bị lắp trên tàu bay theo khuyến cáo của nhà chế tạo bằng văn bản được Người khai thác đánh giá và quyết định lựa chọn áp dụng theo quy trình đã được Cục HKVN phê chuẩn;

(2) Chu trình cất hạ cánh: Là số lần được tính liên quan đến việc chịu tải của cấu trúc tàu bay trong giai đoạn bao gồm một lần cất cánh và hạ cánh sau đó;

(3) Chương trình bảo dưỡng tàu bay do nhà chế tạo ban hành (MPD): Là tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng tàu bay do nhà chế tạo ban hành phù hợp với yêu cầu của nhà chức trách hàng không cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay, được nhà chức trách hàng không cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay phê chuẩn;

(4) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay: Là văn bản của nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay xác nhận tình trạng kỹ thuật của tàu bay phù hợp với thiết kế loại được nhà chức trách hàng không của quốc gia thiết kế chế tạo phê chuẩn, ở trạng thái an toàn cho loại hình khai thác phù hợp, đáp ứng quy định về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của nhà chức trách của quốc gia đăng ký tàu bay;

(5) Hỏng hóc cấu trúc chính: Là hỏng hóc trên các bộ phận cấu trúc khung sườn của tàu bay chịu các lực do trọng lượng và khí động chính tác động trong quá trình hoạt động trên không và dưới mặt đất, có thể dẫn đến uy hiếp nghiêm trọng an toàn bay;

(6) Hỏng hóc được phép trì hoãn: Là hỏng hóc của tàu bay, hệ thống của tàu bay hoặc các thiết bị lắp trên tàu bay chưa phải khắc phục trong một khoảng thời gian được quy định trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng, tài liệu danh mục thiết bị tối thiểu, danh mục sai lệch cấu hình cho phép, không ảnh hưởng đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay;

(7) Xác nhận hoàn thành bảo dưỡng tàu bay: Là xác nhận của nhân viên kỹ thuật được phê chuẩn phù hợp với Phần 7 khi hoàn thành bất kỳ công việc kỹ thuật nào trên tàu bay nhằm bảo dưỡng hoặc kiểm tra khả năng làm việc của tàu bay, hệ thống, thiết bị lắp trên tàu bay để khẳng định công việc đó được thực hiện theo đúng quy định của tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng tàu bay và quy trình đã được phê chuẩn phù hợp với Phần 5;

(8) Tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng tàu bay của nhà chế tạo (AMM): Là tài liệu quy định quy trình, tiêu chuẩn kỹ thuật cụ thể đối với công tác bảo dưỡng tàu bay do nhà chế tạo ban hành được nhà chức trách hàng không của quốc gia thiết kế, quốc gia chế tạo, nhà chức trách hàng không quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn hoặc công nhận;

(9) Thay đổi thời hạn bảo dưỡng: Là các thay đổi về thời hạn bảo dưỡng của tàu bay, thiết bị của tàu bay so với quy định của chương trình bảo dưỡng tàu bay do nhà chế tạo ban hành, được nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn;

(10) Thiết bị có thọ mệnh: Là các thiết bị có số lượng thời gian hoặc chu trình hoạt động được quy định trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng tàu bay hoặc chương trình bảo dưỡng do nhà chế tạo ban hành, phải được thay thế để loại bỏ hoặc đưa đi kiểm tra, đại tu phục hồi chức năng theo thời gian quy định;

(11) Thông báo kỹ thuật (SB): Là yêu cầu bảo dưỡng, kiểm tra hoặc thay đổi đối với tàu bay hoặc các thiết bị tàu bay do nhà thiết kế chế tạo tàu bay ban hành nhằm tăng mức độ tin cậy của tàu bay hoặc chức năng hoạt động của một số thiết bị, hệ thống của tàu bay được áp dụng phụ thuộc vào đánh giá của Người khai thác trên cơ sở đánh giá độ tin cậy và hiệu quả khai thác của tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị tàu bay mà thông báo kỹ thuật áp dụng;

(12) Thử nghiệm trên không: Là các thử nghiệm nhằm kiểm tra một số chức năng hoạt động của tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị lắp trên tàu bay mà việc kiểm tra trên mặt đất không thể thực hiện được.

20.005. CÁC TỪ VIẾT TẮT

(Để trống)

20.007. LỆ PHÍ, PHÍ

(a) Người đề nghị cấp, gia hạn, công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải nộp phí, lệ phí theo quy định của pháp luật.

(b) Việc nộp lệ phí, phí được thực hiện khi nộp hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, thông qua một trong các phương thức sau:

(1) Nộp trực tiếp tại Cục HKVN;

(2) Chuyển tiền thông qua dịch vụ của bưu điện và gửi giấy chuyển tiền tới Cục HKVN;

(3) Chuyển tiền vào tài khoản của Cục HKVN và gửi chứng từ xác nhận việc chuyển khoản tới Cục HKVN.

(c) Lệ phí, phí đã nộp không được hoàn trả nếu bị từ chối cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

Chương B
ĐIỀU KIỆN CẤP, GIA HẠN, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

20.010. ĐIỀU KIỆN VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

(a) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay chỉ được cấp cho tàu bay thuộc loại tàu bay đã được Cục HKVN cấp hoặc công nhận Giấy chứng nhận loại tương ứng.

20.013. ĐIỀU KIỆN VỀ MỤC ĐÍCH KHAI THÁC DỰ KIẾN

(a) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp cho các loại tàu bay khác nhau phù hợp với điều kiện hoạt động và mục đích khai thác dự kiến tàu bay.

(b) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp cho các loại tàu bay sau:

(1) Tàu bay thực hiện vận chuyển hành khách thương mại có thể được sử dụng cho các mục đích khác;

(2) Tàu bay thực hiện vận chuyển hàng hóa thương mại có thể được sử dụng cho các mục đích khác, trừ mục đích vận chuyển hành khách;

(3) Tàu bay sử dụng cho hoạt động hàng không chung cho mục đích thương mại và phi thương mại;

(4) Tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa dưới 2730 kg dùng cho các mục đích khác, trừ việc vận chuyển hành khách;

(5) Các loại tàu bay có thể sử dụng cho các mục đích được giới hạn trong Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, trừ việc vận chuyển hành khách.

(c) Tàu bay phải được kiểm soát trọng tâm, trọng tải theo quy định tại Phần 17.

20.015. ĐIỀU KIỆN VỀ TRANG BỊ, THIẾT BỊ TÀU BAY

(a) Trang bị, thiết bị của tàu bay đề nghị cấp, gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay quy định tại Phụ lục 8 của Phần này phải đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy định của nhà chế tạo, các tiêu chuẩn quy định tại Phần 4.

20.017. ĐIỀU KIỆN VỀ KHAI THÁC, BẢO DƯỠNG

(a) Tàu bay đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải được khai thác, bảo dưỡng theo đúng các tiêu chuẩn khai thác và bảo dưỡng được quy định tại các phần liên quan của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

20.020. ĐIỀU KIỆN CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký cấp cho tàu bay có thể được Cục HKVN thừa nhận với điều kiện tàu bay đáp ứng các điều kiện quy định tại các Điều 20.001, 20.007, 20.010, 20.013 và 20.015 của Phần này.

Chương C
QUY TRÌNH, THỦ TỤC CẤP, GIA HẠN, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY CHO TÀU BAY

20.030. HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP, GIA HẠN, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Bản gốc đơn đề nghị cấp, gia hạn, công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay theo mẫu và cách thức do Cục HKVN quy định tại Phần này.

Ghi chú: việc công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay chỉ áp dụng đối với tàu bay mang đăng ký quốc tịch nước ngoài nhưng được Người khai thác bởi Người khai thác tàu bay Việt Nam dưới dạng thuê tàu bay có tổ bay.

(b) Bản sao Giấy chứng nhận loại của tàu bay.

(c) Bản sao giấy đăng ký quốc tịch tàu bay.

(d) Bản sao các tài liệu theo quy định tại Điều 20.033, Điều 20.035 và Điều 20.037 của Phần này tương ứng với tình hình khai thác và tình trạng cụ thể của loại tàu bay liên quan.

(e) Đối với tàu bay đã qua sử dụng: xác nhận của Người khai thác tàu bay về việc hồ sơ tàu bay đã được kiểm tra và tàu bay ở trạng thái an toàn cho khai thác theo quy định.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 20.030 về mẫu đơn đề nghị cấp hoặc công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay; và

Ghi chú: Xem Phụ lục 2 Điều 20.030 về mẫu đơn đề nghị gia hạn hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

20.033. HỒ SƠ BỔ SUNG ĐỐI VỚI TÀU BAY MỚI THUỘC KIỂU LOẠI ĐÃ ĐƯỢC KHAI THÁC TRƯỚC ĐÓ TẠI VIỆT NAM

(a) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu cho tàu bay, động cơ, cánh quạt, có các thông tin sau đây:

(1) Tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của quốc gia xuất khẩu áp dụng đối với tàu bay, tên gọi của Giấy chứng nhận, số Giấy chứng nhận và ngày bắt đầu có hiệu lực;

(2) Các khác biệt về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của quốc gia xuất khẩu so với tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của Việt Nam. Các khác biệt này phải được nhà chức trách hàng không quốc gia xuất khẩu phê chuẩn và được Cục HKVN chấp nhận bằng văn bản;

(3) Các điều kiện đặc biệt khác quy định bởi nhà chức trách hàng không quốc gia xuất khẩu tàu bay trước khi cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu.

(b) Danh mục chỉ lệnh đủ điều kiện bay áp dụng cho tàu bay gồm các nội dung sau đây:

(1) Xác nhận việc đã thực hiện các chỉ lệnh đủ điều kiện bay; phương pháp thay thế trong trường hợp áp dụng các phương pháp thay thế tương đương theo hướng dẫn của nhà chế tạo nhằm tuân thủ các yêu cầu của chỉ lệnh đủ điều kiện bay;

(2) Xác định chỉ lệnh đủ điều kiện bay phải được thực hiện theo chu kỳ lặp lại, thông tin về chu kỳ lặp lại và thời hạn thực hiện gần nhất.

(c) Danh mục các thông báo kỹ thuật, bao gồm cả thông báo kỹ thuật có tính cảnh báo, đã được thực hiện trên tàu bay, động cơ, cánh quạt và thiết bị của tàu bay.

(d) Danh mục cải tiến kỹ thuật đã được thực hiện trên tàu bay, bao gồm:

(1) Cải tiến kỹ thuật thực hiện theo sự lựa chọn của Người khai thác;

(2) Cải tiến kỹ thuật áp dụng cho thiết bị tàu bay.

(e) Danh mục công việc đã thực hiện với các yêu cầu bắt buộc đối với các thiết bị vô tuyến, liên lạc của tàu bay.

(f) Danh mục công việc đã thực hiện tuân thủ các khuyến cáo về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay do nhà chức trách hàng không xuất khẩu ban hành, nếu có.

(g) Danh mục các hỏng hóc cần phải được khắc phục triệt để tại thời điểm cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu.

(h) Danh mục các thiết bị lắp trên tàu bay.

(i) Báo cáo cân tàu bay gần nhất.

(j) Báo cáo cân bằng và trọng tâm tàu bay.

(k) Danh mục các thiết bị có thọ mệnh hoặc kiểm soát theo thời gian.

(l) Hồ sơ của hệ thống la bàn và điều chỉnh la bàn.

(m) Giấy chứng nhận tiếng ồn của tàu bay.

(n) Giấy chứng nhận vô tuyến của tàu bay.

20.035. HỒ SƠ BỔ SUNG ĐỐI VỚI TÀU BAY MỚI THUỘC KIỂU LOẠI KHAI THÁC LẦN ĐẦU TẠI VIỆT NAM

(a) Hồ sơ bổ sung đối với tàu bay thuộc kiểu loại khai thác lần đầu tại Việt Nam phải bao gồm các tài liệu cần thiết để thực hiện việc cấp hoặc công nhận Giấy chứng nhận loại được quy định tại Điều 21.025.

20.037. HỒ SƠ BỔ SUNG ĐỐI VỚI TÀU BAY ĐÃ QUA SỬ DỤNG

(a) Ngoài việc cung cấp hồ sơ theo quy định tại Điều 20.033 hoặc Điều 20.035 áp dụng cho tàu bay, người làm đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải cung cấp cho Cục HKVN các tài liệu liên quan đến toàn bộ quá trình khai thác trước đây của tàu bay, động cơ, cánh quạt và thiết bị lắp trên tàu bay, bao gồm:

(1) Tổng số chu trình cất hạ cánh;

(2) Chương trình bảo dưỡng tàu bay áp dụng cho công tác bảo dưỡng tàu bay trước đây, bao gồm cả các chu kỳ định kỳ trước đây và cho lần sắp tới.

(b) Thời gian hoạt động của tàu bay, động cơ, cánh quạt và các bộ phận có thọ mệnh tính từ khi sản xuất.

(c) Thời gian hoạt động của thiết bị tàu bay, động cơ, cánh quạt và các bộ phận của tàu bay, cần phải được bảo dưỡng theo các chu kỳ thời gian đã được nhà chức trách hàng không phê chuẩn, kể từ khi sản xuất và từ khi đại tu lần cuối.

(d) Tài liệu chi tiết về thay đổi các bộ phận chính của cấu trúc khung sườn như cánh, đuôi, cánh quay của trực thăng hoặc bộ phận truyền động và chứng minh nguồn gốc, xuất xứ của các bộ phận thay thế mới.

(e) Hồ sơ chi tiết về các sửa chữa cấu trúc khung sườn đã được thực hiện cùng các nguyên nhân của hỏng hóc dẫn đến phải thực hiện sửa chữa.

(f) Báo cáo chi tiết về kết quả của chuyến bay kiểm tra tiếp nhận tàu bay.

20.040. GIAO NHẬN VÀ KIỂM TRA TÍNH HỢP LỆ CỦA HỒ SƠ

(a) Người đề nghị cấp, gia hạn, công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện, tới Cục HKVN.

(b) Cục HKVN kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối.

20.043. XEM XÉT HỒ SƠ

(a) Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN xem xét nội dung hồ sơ, thống nhất và thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay với người làm đơn đề nghị.

(b) Kế hoạch kiểm tra thông báo cho người làm đơn bao gồm các nội dung:

(1) Thời gian kiểm tra dự kiến;

(2) Người thực hiện kiểm tra;

(3) Địa điểm thực hiện kiểm tra.

20.045. KIỂM TRA TÌNH TRẠNG KỸ THUẬT TÀU BAY

(a) Cục HKVN chỉ thực hiện việc kiểm tra tàu bay sau khi đã xem xét toàn bộ hồ sơ kỹ thuật, bảo dưỡng, khai thác của tàu bay.

(b) Nội dung kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay được thực hiện theo danh mục quy định tại Phần này.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 20.045 danh mục kiểm tra tàu bay để cấp gia hạn hoặc công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay; và

(c) Người khai thác tàu bay có trách nhiệm duy trì cập nhật các tài liệu khai thác, bảo dưỡng tàu bay theo quy định; cung cấp đầy đủ cho Cục HKVN khi được yêu cầu.

Cục HKVN có thể yêu cầu người làm đơn cung cấp các thông tin hoặc giải trình trực tiếp trong quá trình kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay; thông báo cho người

làm đơn các vấn đề thiếu sót phát hiện được sau quá trình kiểm tra theo mẫu được quy định tại Phần này.

Ghi chú: Xem Phụ lục 2 Điều 20.045 về mẫu báo cáo sự không phù hợp.

20.047. KIỂM TRA TÌNH TRẠNG KỸ THUẬT TÀU BAY ĐỀ NGHỊ GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Căn cứ vào hồ sơ gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, Cục HKVN quyết định mức độ kiểm tra tàu bay.

(b) Mức độ kiểm tra tàu bay phải được dựa trên các yếu tố sau đây:

(1) Thời gian sử dụng của tàu bay, khu vực và loại hình hoạt động, điều kiện bảo dưỡng của tàu bay;

(2) Mức độ các công việc sửa chữa, bảo dưỡng bất thường phải được tiến hành trên tàu bay kể từ lần cấp mới hoặc gia hạn lần trước như: hỏng hóc nghiêm trọng hoặc hỏng hóc lặp lại nhiều lần; hỏng hóc hoặc hư hỏng cấu trúc yêu cầu thực hiện việc sửa chữa lớn, cải tiến kỹ thuật; công việc kiểm tra sau khi hạ cánh thô hoặc hạ cánh quá tải trọng tối đa cho phép; tàu bay gặp các lực bất thường trong quá trình bay hoặc khi hoạt động trên mặt đất; hoặc sau khi phát hiện rỉ sét tại các cấu trúc khung sườn chính;

(3) Hiệu quả của công việc kiểm soát chương trình bảo dưỡng đối với tàu bay hoặc thời hạn đại tu, thay thế của các thiết bị tàu bay;

(4) Hiệu quả kiểm soát việc tuân thủ các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay hoặc các hướng dẫn đủ điều kiện bay bắt buộc như công việc kiểm tra và chỉ lệnh đủ điều kiện bay đối với tàu bay, thiết bị lắp trên tàu bay;

(5) Việc đánh giá và thực hiện khuyến cáo kỹ thuật của nhà chế tạo tàu bay, thiết bị tàu bay như: thông báo kỹ thuật, thông tin kỹ thuật có thể ảnh hưởng đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay;

(6) Kết quả tổng hợp của Giấy chứng nhận rà soát bảo dưỡng được thực hiện theo quy định tại Phần này.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 20.047 về mẫu chứng chỉ rà soát bảo dưỡng.

(c) Hồ sơ kỹ thuật, bảo dưỡng tàu bay, bao gồm lý lịch của tàu bay, động cơ, cánh quạt, lý lịch ghi chép cải tiến, sửa đổi kỹ thuật và bảo dưỡng, phải được lưu giữ bằng văn bản theo quy định của Cục HVKN. Trường hợp lưu giữ hồ sơ kỹ thuật, bảo dưỡng theo các hình thức khác như máy tính, đĩa mềm hoặc đĩa CD phải được sự chấp thuận bằng văn bản của Cục HKVN.

20.050. BAY KIỂM TRA TÀU BAY

(a) Cục HKVN có quyền yêu cầu thực hiện bay kiểm tra tàu bay hoặc chấp nhận kết quả bay kiểm tra của quốc gia xuất khẩu tàu bay khi cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu.

(b) Khi được yêu cầu thực hiện bay kiểm tra, người làm đơn có trách nhiệm:

(1) Xác nhận tàu bay và động cơ tàu bay phù hợp cho mục đích bay kiểm tra; giấy xác nhận được lập thành 3 bản, 1 bản giữ trên tàu bay, một bản do người làm đơn giữ và một bản được lưu tại hồ sơ của Cục HKVN;

(2) Lập chương trình và kế hoạch bay kiểm tra đáp ứng yêu cầu của Cục HVKN trình Cục HKVN chấp thuận, bao gồm cả phương pháp giám sát của Cục HKVN;

(3) Đảm bảo các tính năng điều khiển của tàu bay phải nằm trong giới hạn cho phép; tính năng lấy độ cao phải bằng hoặc tốt hơn các đặc tính dự kiến;

(4) Người lái hoặc tổ chức thực hiện bay kiểm tra phải được Cục HKVN chấp thuận;

(5) Báo cáo Cục HKVN kết quả bay kiểm tra.

20.053. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI LÀM ĐƠN

(a) Kê khai chính xác, đầy đủ, trung thực các nội dung của hồ sơ đề nghị cấp, công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

(b) Bố trí tàu bay và các tài liệu, hồ sơ kỹ thuật liên quan tại địa điểm và thời gian đã được thống nhất để Cục HKVN tiến hành công việc kiểm tra. Đối với tàu bay xuất xưởng, người làm đơn phải bố trí việc kiểm tra trong quá trình chế tạo, lắp ráp để xác định tàu bay tuân thủ các đặc tính cơ bản của thiết kế loại đã được phê chuẩn.

(c) Chỉ định người chịu trách nhiệm trực tiếp về hồ sơ, tài liệu và trong quá trình kiểm tra của Cục HKVN.

(d) Tiến hành các thử nghiệm, kiểm tra đối với tàu bay theo yêu cầu và dưới sự giám sát của Cục HKVN.

(e) Chịu mọi chi phí trong quá trình kiểm tra cấp, công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

(f) Nộp đủ lệ phí, phí theo quy định của pháp luật.

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.

(b) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay có giá trị hiệu lực không quá 12 tháng kể từ ngày cấp.

(c) Nội dung chi tiết công việc liên quan đến việc cấp, gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải được Cục HKVN ghi và đóng dấu xác nhận vào lý lịch tàu bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 20.055 về mẫu Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 2 Điều 20.055 về mẫu công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

Chương D
GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU

20.060. QUY ĐỊNH CHUNG

(a) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu là bằng chứng về tình trạng đủ điều kiện bay của tàu bay được xuất khẩu từ Việt Nam do Cục HKVN cấp.

(b) Tàu bay phải được xóa đăng ký quốc tịch Việt Nam trước khi được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu.

(c) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu được cấp theo đề nghị của chủ sở hữu hoặc người thuê tàu 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 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.

(b) Cục HKVN có trách nhiệm thỏa thuận với các Nhà chức trách hàng không của quốc gia nhập khẩu về các chi tiết chưa đáp ứng được các yêu cầu hoặc tiêu chuẩn thiết kế được Cục HKVN cho phép miễn trừ.

(c) Cục HKVN quyết định việc cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu theo quy định tại của Phần này.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 20.063 về mẫu Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu.

(d) Các nội dung tại khoản (b) Điều này, nếu có, phải được ghi trên Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu.

20.065. HỒ SƠ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU

(a) Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu theo mẫu quy định tại Phần này;

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 20.065 về mẫu đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu.

(b) Các tài liệu đã được quy định trong Phần này đối với việc gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

(Xem tiếp Công báo số 151 + 152)

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN
Điện thoại: 080.44597 - 04.38231182
Fax : 080.44517
Địa chỉ: 1 Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, HN
Email: congbaovpcp@cpt.gov.vn
In tại Xí nghiệp Bản đồ 1 - Bộ Quốc phòng

Giá: 10.000 đồng