VĂN BẢN PHÁP LUẬT KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT - BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Văn bản hợp nhất số 02/VBHN-BGTVT ngày 13 tháng 8 năm 2018 hợp nhất Thông tư ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

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 879 + 880)

Phần 17
TRỌNG TẢI, CÂN BẰNG VÀ TÍNH NĂNG TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC[1]

CHƯƠNG A: TỔNG QUÁT

17.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH[2]

a. Phần này đưa ra các yêu cầu đối với trọng lượng, cân bằng, tính năng của tàu bay và các giới hạn khai thác tàu bay, bổ sung cho các giới hạn chung trong Phần 10 Bộ QCATHK.

b. Các yêu cầu của Phần này áp dụng đối với khai thác tàu bay:

1. Khai thác vận tải thương mại;

2. Hàng không chung được thực hiện bởi:

i. Tàu bay phản lực;

ii. Tàu bay lớn.

---

[1] Tiêu đề Phần này được sửa đổi theo quy định tại Mục 1 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[2] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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 đầu 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.

(17) 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;

(18) 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;

(19) 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 bắt 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) V_{MO} (Maximum operating speed) - Tốc độ khai thác tối đa;

(15) V_{SO} - 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)[3] Người khai thác tàu bay là đối tượng điều chỉnh của Phần này phải tuân thủ các yêu cầu tối thiểu được Cục Hàng không Việt Nam 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.

---

[3] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

CHƯƠNG B: CÁC QUY ĐỊNH TÍNH NĂNG ÁP DỤNG

17.009 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH[4]

Chương này đưa ra các yêu cầu về phê chuẩn tính năng sẽ được sử dụng bởi Người khai thác tàu bay.

17.010 PHÊ CHUẨN CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG[5]

a. Đối với các tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam, Người khai thác và người lái phải tuân thủ các yêu cầu đầy đủ và chi tiết về tính năng do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn cho tàu bay trong quá trình phê chuẩn đủ điều kiện bay của 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 Nhà chức trách chịu trách nhiệm thiết kế và sản xuất phê chuẩn 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;

(4)[6] Cục Hàng không dân dụng Bra-xin.

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;

---

[4] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[5] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[6] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(2) 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.

17.016 MIỄN TRỪ ĐỐI VỚI CÁC TIÊU CHUẨN TÍNH NĂNG ĐƯỢC QUỐC TẾ CÔNG NHẬN[7]

a. Khi các tiêu chuẩn quy định tại Phụ ước 8 của Công ước Chi-ca-gô thay đổi hoặc sửa đổi ảnh hưởng đến tính năng của loại tàu bay cụ thể, Nhà chức trách có thể cấp miễn trừ để cho phép tàu bay tiếp tục khai thác sau ngày các sửa đổi hoặc bổ sung có hiệu lực song song với việc tàu bay được nâng cấp để đáp ứng tiêu chuẩn mới.

b. Chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay phải đề nghị Nhà chức trách cho phép miễn trừ cùng với kế hoạch cải tạo dự kiến để đáp ứng các tiêu chuẩn với thời hạn sớm nhất.

CHƯƠNG C: TRỌNG LƯỢNG VÀ CÂN BẰNG

17.019 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH[8]

Chương này đưa ra các yêu cầu tối thiểu về giám sát và các quy trình áp dụng để tính 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.

---

[7] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[8] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c) 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

17.037a PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH[9]

Chương này đưa ra các yêu cầu tối thiểu đối với việc tính toán trọng tải và tính năng khai thác cho từng chuyến bay cụ thể.

[9] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 9 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 và Mục 2 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

17.038 NGUỒN DỮ LIỆU TÍNH NĂNG[10]

Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các dữ liệu được phê chuẩn về tính năng trong hướng dẫn khai thác bay được sử dụng để xác định việc tuân thủ các yêu cầu của Phần này được bổ sung với các dữ liệu được phê chuẩn bởi Cục Hàng không Việt Nam.

17.039 DỮ LIỆU VỀ CHƯỚNG NGẠI VẬT[11]

a. Người khai thác tàu bay phải sử dụng dữ liệu về chướng ngại vật có sẵn áp dụng cho các giai đoạn cất cánh, lấy độ cao, tiếp cận và hạ cánh cho mục đích tính toán tính năng quy định tại Phần này.

b. Người khai thác tàu bay phải sử dụng dữ liệu về chướng ngại vật được chấp thuận bởi Nhà chức trách dành cho giai đoạn cất cánh, hạ cánh và trong khi bay đối với khai thác như sau:

1. Tàu bay lớn;

2. Tàu bay tuốc-bin;

3. Trực thăng trong khu vực đông dân cư.

c. Việc tính toán phải bao gồm các yếu tố có thể ảnh hưởng đến độ chính xác của các biểu đồ khi dùng dữ liệu độ cao.

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:

---

[10] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 10 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 và Mục 2 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[11] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 11 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016 và Mục 3 Phụ lục XIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

(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)[12] Khi tính toán các yêu cầu về giới hạn tính năng đối với 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. Các giai đoạn của chuyến bay:

i. Trọng lượng của tàu bay;

ii. Quy trình khai thác;

iii. Ảnh hưởng của việc tiêu thụ nhiên liệu và dầu đến trọng lượng của tàu bay;

iv. 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;

v. Tính toán ảnh hưởng của việc xả nhiên liệu trong khi bay đến trọng lượng của tàu bay và nhiên liệu dự phòng nếu được chấp thuận và áp dụng phương án xả nhiên liệu trong khi bay;

vi. Ảnh hưởng của các hệ thống chống đóng băng và điều kiện thời tiết bắt buộc phải sử dụng hệ thống này;

vii. Nhiệt độ bên ngoài và gió dọc theo tuyến đường bay dự định và bay chuyển hướng theo kế hoạch;

viii. 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 mọi chất bẩn (nước, bùn loãng, tuyết, băng trên đường băng đối với tàu bay; điều kiện mặt nước đối với thủy phi cơ);

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 phù hợp với độ cao 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;

---

[12] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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.

3. Các yếu tố trên phải được tính toán trực tiếp như các thông số khai thác hoặc gián tiếp trong khoảng hoặc giới hạn cho phép và có thể được cung cấp để tính toán tính năng.

4. 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.

(d)[13] 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.

(e)[14] Người khai thác tàu bay phải đảm bảo có các biện pháp phòng ngừa hợp lý để đảm bảo mức độ an toàn và rủi ro liên quan đến Chương này được duy trì trong các điều kiện khai thác dự kiến bao gồm những yêu cầu không nằm trong Phần này.

17.043 GIỚI HẠN VỀ TRỌNG TẢI[15]

a. Chỉ được khai thác tàu bay với trọng tải tại thời điểm bắt đầu cất cánh không vượt quá trọng tải tối đa:

1. Theo giới hạn dành cho tàu bay đó được quy định trong Tài liệu hướng dẫn bay được phê chuẩn;

2. Để đảm bảo có thể dừng an toàn trước khi đạt vận tốc cất cánh an toàn;

3. Để đảm bảo an toàn khi tàu bay rời khỏi mặt đất và lấy độ cao sau khi cất cánh;

4. Đảm bảo vượt qua các chướng ngại vật trên đường bay với khoảng cách an toàn, có tính đến yếu tố giảm trọng lượng bao gồm cả mức tiêu hao nhiên liệu;

5. Đảm bảo hạ cánh an toàn tại điểm đến hoặc sân bay dự phòng (hoặc trong trường hợp trực thăng: sân bay trực thăng, bãi đáp...) tại thời điểm hạ cánh dự kiến;

---

[13] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[14] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[15] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 13 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

6. Tuân thủ các tiêu chuẩn về tiếng ồn đối với tàu bay tại các sân bay và khu vực khai thác.

b. Các tính toán liên quan đến việc xác định trọng tải tối đa phải bao gồm áp suất độ cao tương ứng với mức cao sân bay các yếu tố tại khu vực đó.

c. Người khai thác tàu bay chỉ được phép khai thác vượt quá giới hạn quy định tại điểm 6 khoản a Điều này tại các địa điểm khi Nhà chức trách của Quốc gia liên quan cho phép miễn trừ nếu không có ảnh hưởng tiếng ồn.

CHƯƠNG E: TÍNH NĂNG TÀU BAY VÀ GIỚI HẠN KHAI THÁC[16]

17.049 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

Chương này đưa ra các yêu cầu về tính năng tối thiểu chấp nhận được trong khai thác tàu bay là đối tượng điều chỉnh của Phần này.

MỤC I: TÀU BAY VỚI TÍNH NĂNG GIỚI HẠN

17.050 TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ

a. Trừ trường hợp được nêu tại khoản b của Điều này, chỉ được khai thác tàu bay 01 động cơ để chuyên chở hành khách trong vận tải hàng không thương mại khi tàu bay khai thác:

1. Ban ngày;

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

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. Chỉ được khai thác loại tàu bay 01 động cơ tuốc-bin để chuyên chở hành khách trong vận tải hàng không thương mại ban đêm hoặc theo IFR khi đã chứng minh cho Cục Hàng không Việt Nam rằng việc khai thác này 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. Chỉ được khai thác tàu bay nhiều động cơ với sức chứa tối đa 09 hành khách có hạn chế về tính năng để chở khách trong vận tải hàng không thương mại khi việc chuyên chở 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 như sau:

---

[16] Chương này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 14 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

1. 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;

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 phải tuân thủ các giới hạn tính năng áp dụng cho tàu bay một động cơ.

MỤC II: TÀU BAY LỚN HOẶC TÀU BAY TUỐC-BIN

17.060 GIAI ĐOẠN CẤT CÁNH VÀ LẤY ĐỘ CAO

a. Chỉ được bắt đầu thực hiện cất cánh tàu bay trong trường hợp động cơ mất khả năng hoạt động hoặc các nguyên nhân khác tại bất kỳ thời điểm nào trong giai đoạn cất cánh với việc tính toán tính năng cho phép thực hiện:

1. Hủy cất cánh và dừng trong khoảng cách dừng khẩn cấp hoặc trong độ dài còn lại của đường cất, hạ cánh;

2. Tiếp tục cất cánh và vượt các chướng ngại vật trong đường cất cánh một cách an toàn quy định tại khoản c Điều này cho đến khi tàu bay lấy đủ độ cao để thực hiện chuyến bay an toàn.

b. Việc xác định độ dài của đường cất cánh hiện có phải tính đến trường hợp làm rút ngắn chiều dài đường băng do hoạt động của các tàu bay trước khi cất cánh.

c. Chỉ được cất cánh một tàu bay khi các yêu cầu sau đây được đáp ứng nhằm xác định khối lượng cất cánh tối đa cho phép:

1. Chiều dài chạy đà không được vượt quá chiều dài đường cất hạ cánh;

2. Đối với tàu bay cánh quạt:

i. Độ dài đường chạy đà cất cánh không được lớn hơn độ dài của đường cất hạ cánh cộng với chiều dài của khoảng trống ngoại trừ độ dài của khoảng trống được đưa vào tính toán không lớn hơn 1/2 độ dài đường cất hạ cánh.

ii. Khoảng dừng chạy đà cất cánh không được dài hơn độ dài của đường cất hạ cánh cộng với chiều dài của khoảng dừng tại thời điểm tàu bay đạt tốc độ V1.

3. Đối với tàu bay động cơ pit-tông: tại thời điểm tàu bay cất cánh và đạt được vận tốc V1, khoảng dừng chạy đà cất cánh không được vượt quá chiều dài đường cất hạ cánh.

4. Nếu động cơ xung yếu bị hỏng tại thời điểm sau khi tàu bay đạt vận tốc V1 thì tàu bay 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;

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.

5. Khi xác định khu vực cất cánh vượt chướng ngại vật, các điều kiện khai thác như gió ngang và dẫn đường chính xác phải được đưa vào

17.063 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG VỚI TẤT CẢ CÁC ĐỘNG CƠ HOẠT ĐỘNG

Chỉ được thực hiện cất cánh máy bay động cơ pit-tông khi trọng tải cho phép tàu bay lấy độ cao với tỷ lệ tối thiểu là 6,9 V_{SO}, 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 10 dặm về mỗi bên của vệt bay dự định.

17.065 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG VỚI MỘT ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

a. Trong trường hợp 01 động cơ xung yếu không hoạt động tại bất kỳ thời điểm nào trên đường bay hoặc chuyển hướng theo kế hoạch sau đó, chỉ được phép cất cánh tàu bay khi các tính toán tính năng chứng tỏ rằng tàu bay có thể tiếp tục bay đến sân bay mà ở đó cho phép tàu bay hạ cánh an toàn theo quy định tại Điều 17.070 mà không phải bay dưới độ cao an toàn tối thiểu tại bất kỳ điểm nào;

b. 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, chỉ được thực hiện cất cánh máy bay hai động cơ sử dụng trong vận tải hàng không thương mại khi tàu bay có thể:

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) × VSO (VSO 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;

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;

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.

c. Tốc độ lấy độ cao quy định tại tiết i điểm 1 khoản a Điều này có thể được thay thế bằng 0.026 V đối với các tàu bay vận tải lớn được cấp Giấy chứng nhận loại trước năm 1953.

d. Phạm vi tối thiểu 9,3 km (5 sm) về mỗi bên của vệt bay quy định tại khoản a Điều này phải tăng lên thành 18.5 km (10 sm) nếu độ chính xác dẫn đường không đạt được 95% mức quy định.

e. 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.

17.067 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG VỚI HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

a. Chỉ được phép cất cánh một tàu bay có 03 hoặc nhiều hơn 03 động cơ khi không có sân bay hạ cánh phù hợp trong vòng 90 phút tại bất kỳ điểm nào dọc theo đường bay dự định (với tất cả các động cơ hoạt động ở công suất bay) trong trường hợp mất đồng thời hai động cơ xung yếu tại điểm xung yếu nhất dọc theo đường bay đó và tiếp tục đến một sân bay hạ cánh phù hợp khi:

1. Đối với tàu bay động cơ tuốc-bin:

i. Đường bay thực (có xem xét nhiệt độ dọc đường bay) có độ cao vượt chướng ngại vật tối thiểu là 2.000 ft so với mọi loại địa hình và chướng ngại vật trong phạm vi 5 sm (4.34 NM) về mỗi bên của vệt bay dự định;

ii. Đường dốc lên tại độ cao tối thiểu là 1.500 ft so với sân bay nơi máy bay dự định hạ cánh;

iii. Có đủ nhiên liệu để tiếp tục đến độ cao tối thiểu là 1.500 ft so với mức cao sân bay dự định hạ cánh và 15 phút bay sau đó với công suất bay bằng.

2. Đối với tàu bay động cơ pit-tông:

i. Tốc độ lấy độ cao tại $0{,}013 \times V^2_{SO}$ ft/phút tại độ cao 1.000 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 5.000 feet, chọn giá trị cao hơn;

ii. Có đủ nhiên liệu để tiếp tục đến độ cao tối thiểu là 300 m (1.000 ft) so với mực cao sân bay dự định hạ cánh.

b. Việc tính toán tính năng phải bao gồm tính toán lượng nhiên liệu và dầu tiêu thụ sau khi động cơ không hoạt động với lượng tiêu thụ cho phép theo quy định tại AFM.

c. Khi hai động cơ của máy bay động cơ pit-tông được dự đoán sẽ hỏng tại độ cao trên độ cao tối thiểu quy định thì không cần phải tuân thủ tốc độ lấy độ cao theo quy định trong suốt quá trình giảm độ cao 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 độ cao trên đường bay thực và tốc độ giảm độ cao lớn hơn $0{,}013 \times V^2_{SO}$ lần so với tốc độ trong dữ liệu tính năng được phê chuẩn.

d. 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 (1.000 ft) so với mức cao sân bay đó.

17.070 GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH

a. Người khai thác phải đánh giá tính năng để đảm bảo tàu bay tại sân bay dự định hạ cánh và tại các sân bay dự bị sau khi vượt qua tất cả các chướng ngại vật với biên độ an toàn có thể hạ cánh để đảm bảo rằng tàu bay có thể dừng lại trong độ dài đường hạ cánh sẵn có hoặc đối với thủy phi cơ thì đạt tốc độ tối thiểu cho phép tuân thủ các quy định của Phần này.

b. Người khai thác tàu bay phải tính đến các khác biệt về kỹ thuật tiếp cận và hạ cánh nếu các khác biệt chưa được đề cập trong dữ liệu tính năng của nhà sản xuất tàu bay.

c. Chỉ được thực hiện cất cánh máy bay vận tải hàng không thương mại 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 với đường cất hạ cánh và trong khoảng:

1. 60% của độ dài quy định của mỗi đường cất hạ cánh đối với máy bay động cơ tuốc-bin;

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

d. 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 sẽ hạ cánh trên đường cất hạ cánh thích hợp nhất và ở hướng thích hợp nhất khi máy bay vẫn đang bay;

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.

e. Nếu đường cất hạ cánh tại sân bay hạ cánh được báo cáo hay dự đoán là ướt hoặc 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 hoặc trơn, cự ly hạ cánh ngắn hơn (nhưng được không ngắn hơn cự ly quy định trong khoản a Điều này) đã được phê chuẩn cho loại và kiểu máy bay cụ thể và thông tin này đã được đưa vào tài liệu AFM.

g. Máy bay vận tải động cơ tuốc-bin bị cấm cất cánh khi không đáp ứng các yêu cầu tại điểm 2 khoản d của Điều này có thể cất cánh nếu sân bay dự bị được xác định là đáp ứng các yêu cầu trong khoản d của Điều này.

CHƯƠNG F: TÍNH NĂNG VÀ GIỚI HẠN KHAI THÁC TRỰC THĂNG[17]

17.080 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

Phần này đưa ra các yêu cầu tối thiểu về tính năng đối với khai thác trực thăng là đối tượng điều chỉnh của Phần này.

MỤC I: QUY ĐỊNH CHUNG VỀ TRỰC THĂNG

17.083 YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG DỰA TRÊN SỐ LƯỢNG HÀNH KHÁCH

a. Chỉ được khai thác trực thăng với số hành khách:

1. Lớn hơn 19 khi trực thăng khai thác tuân thủ các yêu cầu khai thác của trực thăng hạng 1.

2. Từ 09 đến 19 hành khách khi trực thăng khai thác tuân thủ các yêu cầu khai thác của trực thăng hạng 1 hoặc 2.

3.09 hành khách hoặc ít hơn khi trực thăng khai thác tuân thủ các yêu cầu khai thác của trực thăng hạng 1, 2 hoặc 3.

b. Các hạn chế chặt chẽ hơn liên quan đến khai thác trực thăng hạng 2 và 3 trong khu vực đông dân cư quy định tại Điều 10.344.

c. Nhà chức trách có thể cấp một hoặc nhiều hơn miễn trừ dựa trên đánh giá rủi ro các yếu tố giảm nhẹ hiện có với điều kiện mức độ an toàn nhất định được duy trì bao gồm:

1. Loại hình khai thác và đặc tính của chuyến bay;

2. Địa hình trên đó chuyến bay được thực hiện;

3. Khả năng động cơ xung yếu không hoạt động và tần suất xảy ra;

4. Quy trình duy trì độ tin cậy của động cơ;

---

[17] Chương này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 15 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

5. Huấn luyện và quy trình khai thác để giảm thiểu tần suất hỏng động cơ;

6. Cài đặt và đưa vào sử dụng hệ thống theo dõi.

17.085 TÍNH TOÁN GIÓ

Để xác định tính năng của trực thăng khi hạ và cất cánh ngoài các quy định tại Chương C, D của Phần này, tốc độ gió cho phép không được lớn hơn 50% tốc độ gió ngược khi tốc độ gió từ 5 dặm trở lên hoặc:

1. Khi cất và hạ cánh với gió xuôi cho phép trong AFM không ít hơn 150% tốc độ gió cạnh được phép;

2. Trường hợp thiết bị đo gió cho phép đo chính xác về vận tốc gió trên các điểm cất và hạ cánh, các giá trị này có thể thay đổi.

17.087 XÁC ĐỊNH VÙNG CHƯỚNG NGẠI VẬT

a. Đối với các yêu cầu về giới hạn bề mặt chướng ngại vật, một vật thể được coi là chướng ngại vật nếu khoảng cách nằm ngang từ vật thể này tới điểm gần nhất của bề mặt dưới vệt bay không lớn hơn:

1. Đối với khai thác VFR: một nửa của bề ngang FATO tối thiểu (hoặc chỉ số tương đương sử dụng trong hướng dẫn bay của trực thăng) được xác định trong hướng dẫn bay trực thăng (hoặc khi bề ngang không được xác định thì 0,75D) cộng với 0,25D (hoặc 3 m, tùy điều kiện nào lớn hơn), cộng với:

i. 0,10 DR đối với khai thác VFR ban ngày;

ii. 0,15 DR đối với khai thác VFR ban đêm;

2. Đối với khai thác IFR: 1,5D (hoặc 30 m, tùy điều kiện nào lớn hơn), cộng với:

i. 0,10 DR đối với khai thác IFR dẫn đường chính xác;

ii. 0,15 DR đối với khai thác IFR dẫn đường tiêu chuẩn;

iii. 0,30 DR đối với khai thác IFR không dẫn đường.

b. Đối với khai thác cất cánh bằng mắt thường và chuyển sang IFR/IMC tại điểm chuyển giao:

1. Các yêu cầu của điểm 1 khoản a Điều này sẽ được áp dụng cho đến khi trực thăng tiếp cận điểm chuyển giao;

2. Các yêu cầu tại điểm 2 khoản a Điều này áp dụng sau điểm chuyển giao.

c. Đối với cất cánh sử dụng quy trình cất cạnh dự phòng hoặc với chuyển động theo phương ngang nhằm mục đích giới hạn tĩnh không tại điểm 4 khoản d dưới đây, chướng ngại vật nằm dưới vệt bay dự phòng (vệt bay ngang) phải được đưa vào tính toán với khoảng cách ngang không lớn hơn một nửa của bề ngang FATO

tối thiểu (hoặc thuật ngữ tương đương sử dụng trong AFM của trực thăng) được xác định trong AFM của trực thăng (trong trường hợp không bề ngang được xác định 0,75D cộng với 0,25 lần D hoặc 3 m tùy điều kiện nào lớn hơn) cộng với:

1. 0,10 khoảng cách từ cạnh sau của FATO đối với khai thác VFR ban ngày;

2. 0,15 khoảng cách từ cạnh sau của FATO đối với khai thác VFR ban đêm.

d. Chướng ngại vật có thể được bỏ qua nếu nằm trước:

1. 7 R đối với khai thác ban ngày nếu đảm bảo rằng độ dẫn đường chính xác có thể đạt được bằng cách tham khảo các dấu hiệu trực quan thích hợp trong quá trình lấy độ cao;

2. 10 R đối với khai thác ban đêm nếu đảm bảo rằng độ dẫn đường chính xác có thể đạt được bằng cách tham khảo các dấu hiệu trực quan thích hợp trong quá trình lấy độ cao;

3. 300 m nếu độ dẫn đường chính xác có thể đạt được nếu sử dụng công cụ dẫn đường;

4. 900 m trong các trường hợp khác.

5. Dẫn đường tiêu chuẩn bao gồm ADF và VOR. Dẫn đường chính xác bao gồm ILS, MLS hoặc các biện pháp dẫn đường chính xác khác.

e. Điểm chuyển giao không được phép nằm trước điểm cuối của khoảng cách cất cánh yêu cầu (TODRH) đối với trực thăng hạng 1 và trước điểm xác định sau cất cánh (DPATO) đối với trực thăng hạng 2.

f. Khi xác định vệt bay tiếp cận hụt, sự khác biệt của vùng chướng ngại vật xác định chỉ được áp dụng sau khoảng kết thúc của độ dài đường cất cánh hiện có.

17.090 KHU VỰC KHAI THÁC FATO

a. Đối với khai thác trực thăng hạng 1, kích cỡ của vùng cất cánh và tiếp cận chót (FATO) ít nhất phải bằng kích cỡ quy định tại hướng dẫn bay của trực thăng.

b. FATO có kích thước nhỏ hơn kích thước quy định tại hướng dẫn bay trực thăng có thể được chấp nhận nếu trực thăng có khả năng treo với 01 động cơ không hoạt động.

MỤC II: KHAI THÁC TRỰC THĂNG HẠNG 1

17.093 GIAI ĐOẠN CẤT CÁNH VÀ LẤY ĐỘ CAO CỦA TRỰC THĂNG HẠNG 1

a. Trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động trước hoặc tại thời điểm quyết định cất cánh, trực thăng phải:

1. Có khả năng hủy cất cánh và dừng lại trong khu vực đình chỉ cất cánh;

2. Tiếp tục cất cánh và vượt qua tất cả chướng ngại vật nằm trong vệt bay cho đến khi trực thăng đạt được độ cao tuân thủ các quy định tại Điều 17.095 trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động tại hoặc sau thời điểm quyết định cất cánh.

b. Để đáp ứng các yêu cầu của điểm 1 khoản a Điều này, trọng lượng cất cánh phải tính toán phải chỉ rõ độ dài yêu cầu hủy cất cánh phải lớn hơn độ dài cất cánh sẵn có.

c. Để đáp ứng các yêu cầu của điểm 2 khoản a Điều này, trọng lượng cất cánh tính toán phải chỉ rõ độ dài đường cất cánh yêu cầu không được lớn hơn độ dài đường cất cánh sẵn có.

d. Trọng lượng cất cánh tính toán phải chỉ rõ trọng lượng cất cánh tối đa không được vượt quá quy định tại Tài liệu hướng dẫn bay trực thăng để có thể đạt tốc độ lấy độ cao 100 ft/phút tại độ cao 60 m (200 ft) và 150 ft/phút tại độ cao 300 m (1.000 ft) trên bề mặt sân bay trực thăng với 01 động cơ xung yếu không hoạt động và động cơ còn lại khai thác với cường độ phù hợp. Thuyết minh bằng đồ họa cho các yêu cầu của Điều này được nêu tại Phụ lục 1 Điều 17.093.

e. Các yêu cầu nêu trên có thể được bỏ qua với điều kiện trực thăng với 01 động cơ xung yếu không hoạt động tại điểm quyết định cất cánh (TDP) có thể tiếp tục cất cánh vượt qua các chướng ngại vật từ cuối độ dài đường cất cánh có sẵn đến cuối độ dài đường cất cánh yêu cầu bởi biên độ 10.7 m (35 ft). Thuyết minh bằng đồ họa cho các yêu cầu của Điều này được nêu tại Phụ lục 1 Điều 17.093.

g. Đối với sân bay trực thăng trên cao, độ cao vượt chướng ngại vật thích hợp tính từ góc sân bay trực thăng trên cao phải được xem xét khi tính toán tính năng. Thuyết minh bằng đồ họa cho các yêu cầu của Điều này được nêu tại Phụ lục 1 Điều 17.093.

17.095 VỆT CẤT CÁNH ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 1

a. Từ cuối độ dài cất cánh yêu cầu với động cơ xung yếu không hoạt động, trọng lượng cất cánh tính toán phải chỉ rõ vệt lấy độ cao có phân cách tối thiểu so với chướng ngại vật nằm trên vệt lấy độ cao và không thấp hơn:

1. 10,7 m (35 ft) đối với khai thác VFR;

2. 10,7 m (35 ft) cộng với 0.01 DR đối với khai thác IFR.

b. Bất kỳ chướng ngại vật nào quy định tại Điều 17.085 cũng phải được tính đến.

c. Trong trường hợp hướng cất cánh thay đổi hơn 15 độ, độ cao tối thiểu so với chướng ngại vật cũng phải được tăng lên 5 m (15 ft) từ điểm chuyển hướng.

d. Việc chuyển hướng nêu tại khoản c Điều này không được thực hiện trước khi đạt độ cao 60 m (200 ft) trên bề mặt cất cánh trừ khi được cho phép trong tài liệu hướng dẫn bay được phê chuẩn.

17.097 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 1

a. Khi động cơ xung yếu bị hỏng tại bất kỳ điểm nào trong khi bay bằng, trực thăng phải:

1. Có thể tiếp tục chuyến bay đến bãi hạ cánh đáp ứng các yêu cầu của Điều 17.103;

2. Không bay dưới độ cao bay tối thiểu tại mọi thời điểm.

b. Trọng lượng cất cánh tính toán phải cho phép khi động cơ xung yếu bị hỏng tại bất kỳ điểm nào trong đường bay dự định có thể tiếp tục chuyến bay đến bãi hạ cánh thích hợp với độ cao bay tối thiểu tại mọi thời điểm.

c. Người khai thác trực thăng không được phép bay bằng qua khu vực đông dân cư nếu thời gian bay đến bãi hạ cánh dự bị thích hợp vượt quá 120 phút trừ khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

17.100 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

Chỉ được thực hiện cất cánh trực thăng hạng 1 được lắp đặt ba động cơ trở lên trong trường hợp 02 động cơ xung yếu cùng bị hỏng tại bất kỳ điểm nào trong giai đoạn bay bằng khi trực thăng có thể tiếp tục chuyến bay đến bãi hạ cánh phù hợp.

17.103 GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 1

a. 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 trực thăng phải có thể:

1. Đến sân bay đến hoặc sân bay dự bị;

2. Vượt qua chướng ngại vật trên đường tiếp cận;

3. Hạ cánh và dừng lại trong cự ly có thể hạ cánh;

4. Đình chỉ hạ cánh và vượt mọi chướng ngại vật trên đường bay với khoảng cách an toàn được quy định tại Điều 17.095.

b. 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.

c. Chỉ được thực hiện cất cánh trực thăng khi trọng lượng hạ cánh tính toán tại sân bay đến hoặc sân bay dự bị cho phép:

1. Trực thăng không được phép vượt quá trọng lượng cất cánh tối đa quy định trong Tài liệu hướng dẫn bay đối với quy trình khai thác cho phép sử dụng và đạt tốc độ lấy độ cao 100 ft/phút tại độ cao 60 m (200 ft) và 150 ft/phút tại độ cao 300 m (1.000 ft) trên bề mặt sân bay trực thăng với động cơ xung yếu không hoạt động và động cơ còn lại hoạt động với công suất thích hợp;

2. Cự ly hạ cánh yêu cầu không vượt quá cự ly có thể hạ cánh trừ khi trực thăng với động cơ xung yếu không hoạt động tại điểm quyết định hạ cánh có thể vượt các chướng ngại vật trên đường tiếp cận khi hạ cánh;

3. Trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động tại bất kỳ điểm nào sau điểm quyết định hạ cánh có thể hạ cánh và dừng lại hẳn trong phạm vi FATO;

4. Trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động tại điểm quyết định hạ cánh hoặc bất kỳ điểm nào trước điểm quyết định hạ cánh có thể cho phép hạ cánh hoặc dừng hẳn lại trong phạm vi FATO hoặc vượt qua khi tuân thủ các quy định của Điều 17.095. Thuyết minh đồ họa các quy định đối với hạ cánh tại sân bay trực thăng và sân bay trực thăng trên cao được nêu tại Phụ lục 1 và Phụ lục 2 Điều 17.103.

MỤC III: KHAI THÁC TRỰC THĂNG HẠNG 2

17.105 GIAI ĐOẠN CẤT CÁNH VÀ LẤY ĐỘ CAO ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 2

a. Trực thăng phải có thể tiếp tục cất cánh và vượt qua tất cả chướng ngại vật nằm trong đường bay với khoảng cách an toàn cho đến khi trực thăng đạt được độ cao tuân thủ các quy định tại Điều 17.107 trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động tại bất kỳ thời điểm nào sau khi đạt DPATO.

b. Trước khi đạt DPATO, động cơ xung yếu không hoạt động có thể dẫn đến trực thăng phải hạ cánh bắt buộc, vì vậy hoạt động khai thác của trực thăng phải được thực hiện hợp lý để cho phép hạ cánh bắt buộc an toàn.

c. Tải trọng cất cánh tính toán phải chỉ rõ trọng lượng cất cánh tối đa không được vượt quá quy định tại Tài liệu hướng dẫn bay trực thăng để có thể đạt tốc độ lấy độ cao 150 ft/phút tại độ cao 300 m (1.000 ft) trên bề mặt sân bay trực thăng với 01 động cơ xung yếu không hoạt động và động cơ còn lại khai thác với cường độ phù hợp. Thuyết minh đồ họa đối với các quy định của Điều này được nêu tại Phụ lục 1 và Phụ lục 2 Điều 17.105.

d. Sau khi đạt DPATO hoặc điểm tương đương không thấp hơn 60 m (200 ft) trên bề mặt cất cánh với động cơ xung yếu không hoạt động:

1. Trong trường hợp hướng cất cánh thay đổi hơn 15 độ, độ cao tối thiểu so với chướng ngại vật cũng phải được tăng lên 5 m (15 ft) từ điểm chuyển hướng;

2. Việc chuyển hướng nêu tại điểm 1 khoản d Điều này không được thực hiện trước khi đạt độ cao 60 m (200 ft) trên bề mặt cất cánh trừ khi được cho phép trong tài liệu hướng dẫn bay được phê chuẩn.

17.107 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 2

a. Khi động cơ xung yếu bị hỏng tại bất kỳ điểm nào trong khi bay bằng, trực thăng phải đảm bảo:

1. Có thể tiếp tục chuyến bay đến bãi hạ cánh đáp ứng các yêu cầu của Điều 17.113;

2. Không bay dưới độ cao bay tối thiểu tại mọi thời điểm.

17.110 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI HAI ĐỘNG CƠ KHÔNG HOẠT ĐỘNG

Chỉ được thực hiện cất cánh trực thăng hạng 2 được lắp đặt 03 động cơ trở lên trong trường hợp 02 động cơ xung yếu cùng bị hỏng tại thời điểm trong giai đoạn bay bằng khi trực thăng có thể tiếp tục chuyến bay đến bãi hạ cánh phù hợp.

17.113 GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 2

a. Trong trường hợp động cơ xung yếu không hoạt động trước điểm xác định trước khi hạ cánh (DPBL), việc tính toán trọng lượng cho phép trực thăng có thể:

1. Đến sân bay hoặc sân bay dự bị;

2. Vượt qua chướng ngại vật trên đường tiếp cận;

3. Hạ cánh và dừng lại trong cự ly có thể hạ cánh;

4. Đình chỉ hạ cánh và vượt mọi chướng ngại vật trên đường bay với khoảng cách an toàn được quy định tại Điều 17.105. Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều này được nêu tại Phụ lục 1 và Phục lục 2 Điều 17.113.

b. Sau khi đạt DPBL, việc động cơ xung yếu không hoạt động có thể dẫn đến việc trực thăng phải hạ cánh bắt buộc; vì vậy hoạt động khai thác của trực thăng phải được thực hiện hợp lý để cho phép hạ cánh bắt buộc an toàn.

MỤC IV: KHAI THÁC TRỰC THĂNG HẠNG 3

17.115 CÁC HẠN CHẾ ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3

a. Trừ khi được phép bởi Nhà chức trách, tất cả hoạt động khai thác trực thăng hạng 3 phải được thực hiện ngoài khu vực đông dân cư.

b. Trừ khi được Nhà chức trách phê chuẩn, không được phép thực hiện vận chuyển hàng không thương mại bằng trực thăng hạng 3:

1. Ngoài tầm nhìn từ mặt đất;

2. Ban đêm;

3. Khi trần mây thấp hơn 180 m (600 ft);

4. Khi tầm nhìn cất cánh và trên đường bay thấp hơn 800 m;

5. Trong điều kiện khí tượng yêu cầu bay bằng thiết bị.

17.117 GIAI ĐOẠN CẤT CÁNH VÀ LẤY ĐỘ CAO ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3

a. Động cơ không hoạt động trong giai đoạn cất cánh và lấy độ cao có thể dẫn đến trực thăng phải hạ cánh bắt buộc, vì vậy hoạt động khai thác của trực thăng phải được thực hiện hợp lý để cho phép hạ cánh bắt buộc an toàn.

b. Ngoại trừ quy định tại khoản c Điều này, trọng lượng cất cánh không được vượt quá quy định tại Tài liệu hướng dẫn bay trực thăng cho phép trực thăng treo trên mặt đất với tất cả các động khai thác với công suất cất cánh.

c. Trong điều kiện mà việc treo trên mặt đất không thiết lập được, trọng lượng cất cánh không được phép lớn hơn trọng lượng cất cánh tối đa cho phép treo trực thăng với tất cả các động cơ hoạt động với công suất cất cánh.

d. Trọng lượng cất cánh tính toán phải chỉ rõ vệt bay lấy độ cao có độ cao thích hợp so với mọi chướng ngại vật nằm trên vệt lấy độ cao trong điều kiện tất cả các động cơ hoạt động.

17.120 GIAI ĐOẠN BAY BẰNG ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3

a. Trực thăng phải có thể tiếp tục thực hiện đường bay dự định hoặc chuyển hướng đến sân bay dự bị theo kế hoạch mà không bay dưới độ cao tối thiểu thích hợp với tất cả các động cơ hoạt động.

b. Trên đường bay dự định, việc hỏng động cơ có thể khiến trực thăng phải hạ cánh khẩn cấp, vì vậy hoạt động khai thác của trực thăng phải được thực hiện hợp lý để cho phép hạ cánh bắt buộc an toàn.

c. Trọng lượng cất cánh tính toán phải chỉ rõ để đạt được độ cao thích tối thiểu trên đường bay dự định trong điều kiện tất cả các động cơ hoạt động.

17.123 GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3

a. Tại bất kỳ điểm nào của vệt bay tiếp cận và hạ cánh, việc động cơ không hoạt động có thể dẫn đến việc trực thăng phải hạ cánh bắt buộc, vì vậy hoạt động khai thác của trực thăng phải được thực hiện hợp lý để cho phép hạ cánh bắt buộc an toàn.

b. Trọng lượng hạ cánh tính toán tại sân bay đến hoặc dự bị phải:

1. Không vượt quá trọng lượng hạ cánh quy định tại tài liệu hướng dẫn bay cho phép trực thăng treo với tất cả các động cơ hoạt động với công suất cất cánh.

2. Trong điều kiện mà việc treo trên mặt đất không thiết lập được, trọng lượng cất cánh không được phép lớn hơn trọng lượng cất cánh tối đa cho phép treo trực thăng với tất cả các động cơ hoạt động với công suất cất cánh.

3. Có khả năng đình chỉ hạ cánh với tất cả các động cơ hoạt động tại bất kỳ điểm nào trên đường bay và vượt mọi chướng ngại vật với khoảng cách an toàn.

CHƯƠNG G: (được bãi bỏ)[18].

CHƯƠNG H: (được bãi bỏ)[19].

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.

---

[18] Chương này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 16 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[19] Chương này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 17 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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 6 kg 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 suất 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 tỉ lệ nam/nữ là 80/20 cho tất cả các chuyến bay, ngoài trừ các chuyến bay thuê chuyến tỉ lệ này là 50/50. Nếu Người khai thác muốn sử dụng tỉ 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 tỉ 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.

(7)

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

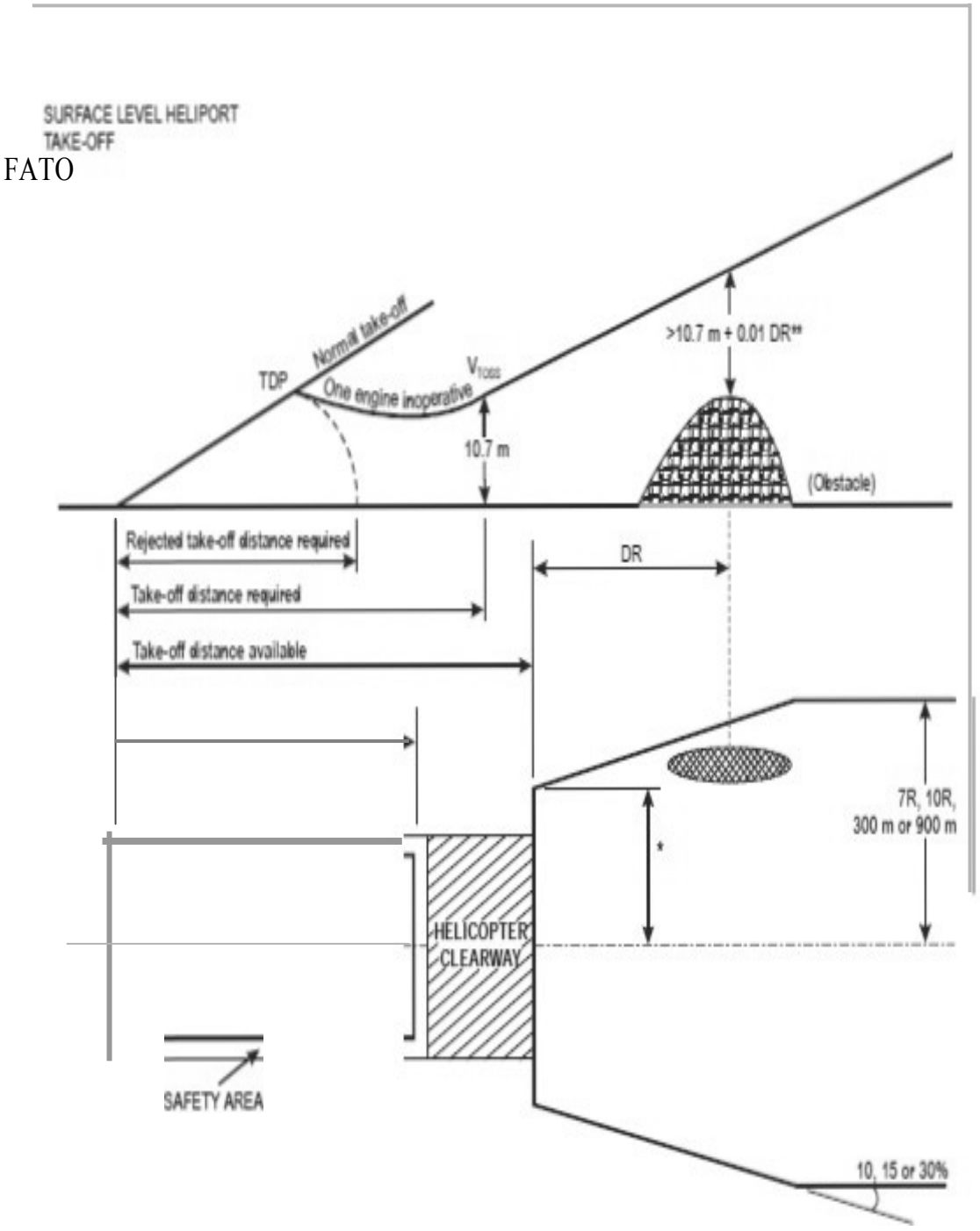
(a) Khi trị số tiêu chuẩn trọng lượng được sử dụng, khoản (e) và (f) của Điều 17.035 yêu cầu Người khai thác thống nhất và hiệu chỉnh trọng lượng hành khách và hành lý ký gửi trong những trường hợp có số lượng hành khách đáng kể hoặc có số lượng túi xách tay dự kiến vượt quá trọng lượng tiêu chuẩn. Yêu 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.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.093: CẤT CÁNH TỪ MẶT ĐẤT - TRỰC THĂNG HẠNG 1[20]

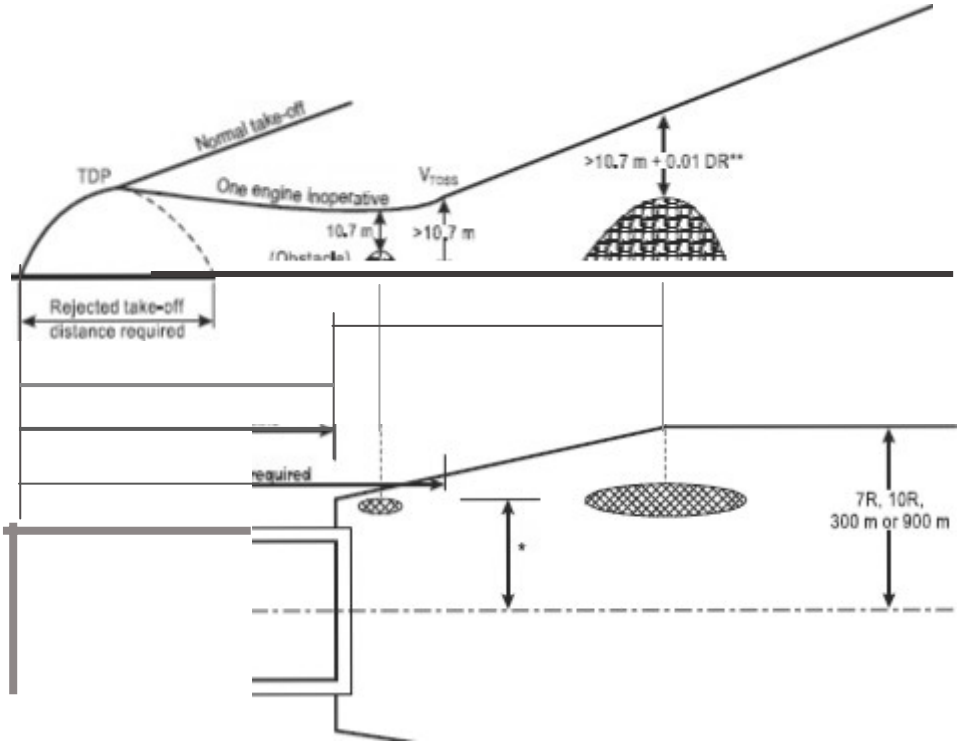
Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.093



[20] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 18 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.093: CẤT CÁNH TỪ MẶT ĐẤT (PHƯƠNG ÁN DỰ PHÒNG) - TRỰC THĂNG HẠNG 1[21]

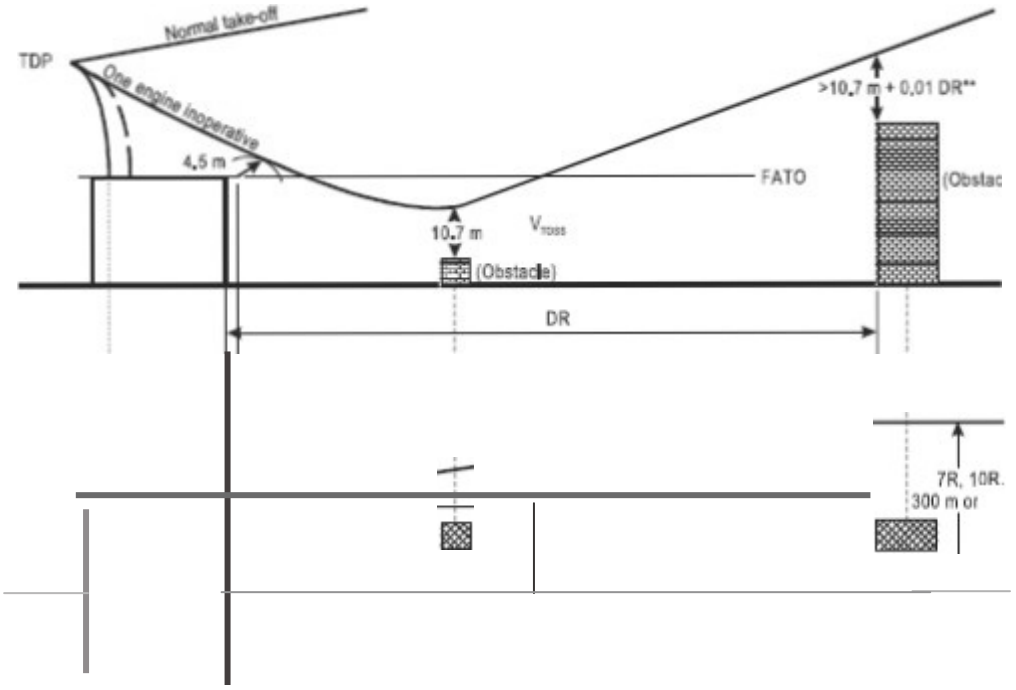
Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.093



[21] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 18 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 17.093: CẤT CÁNH TỪ ĐỘ CAO - TRỰC THĂNG HẠNG 1[22]

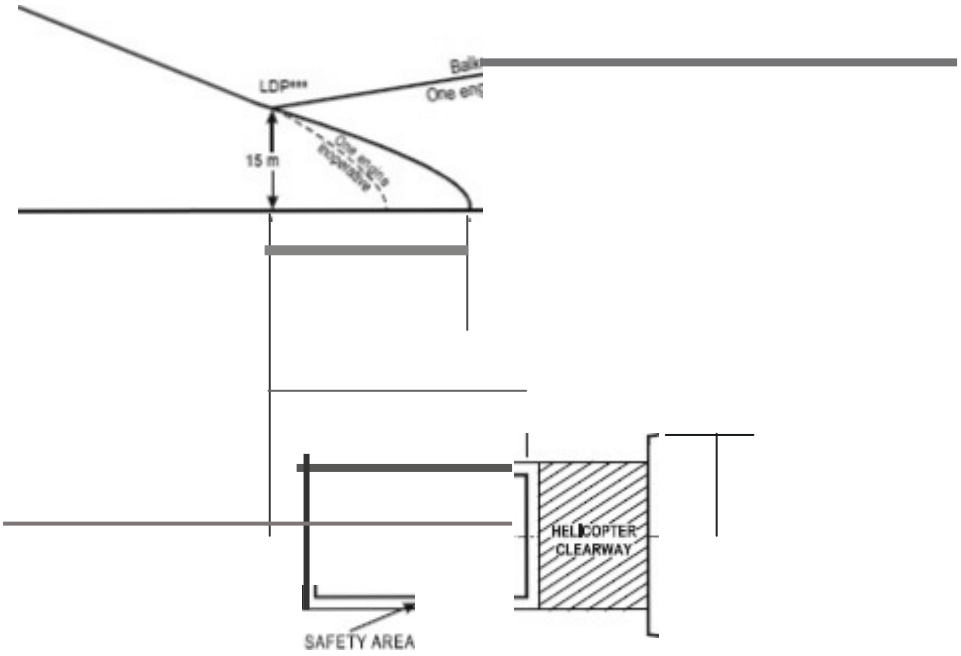
Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.093



[22] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 18 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.103: HẠ CÁNH TRÊN MẶT ĐẤT – TRỰC THĂNG HẠNG 1[23]

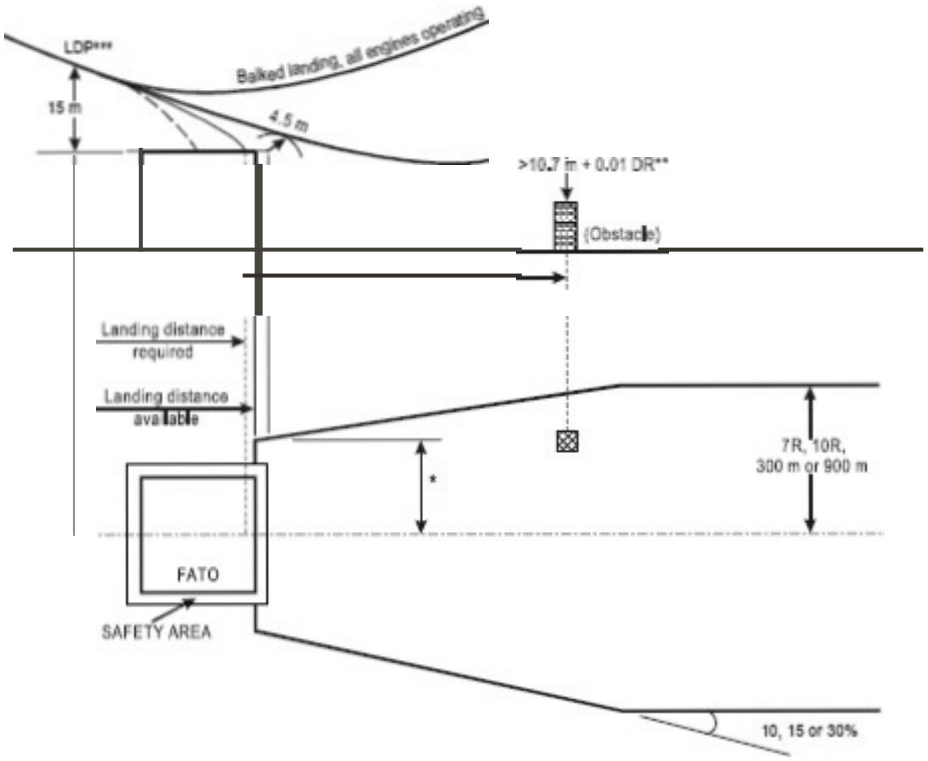
Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.103



[23] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.103: HẠ CÁNH TRÊN ĐỘ CAO - TRỰC THĂNG HẠNG 1[24]

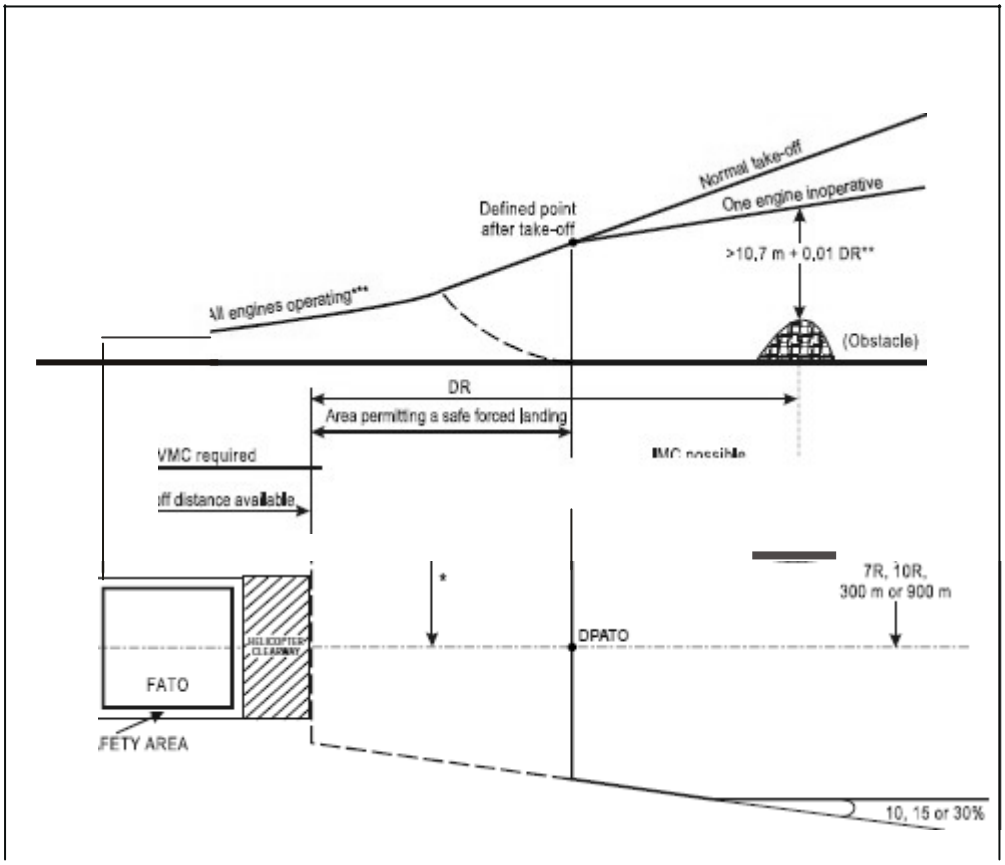
Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.103



[24] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.105: CẤT CÁNH TỪ MẶT ĐẤT - TRỰC THĂNG HẠNG 2[25]

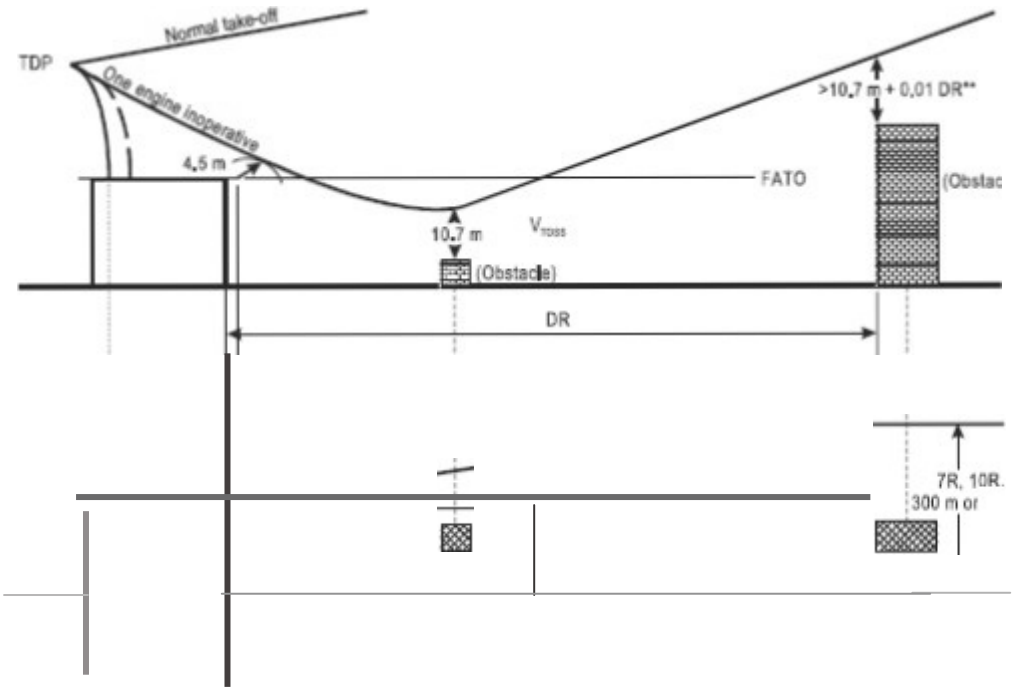
Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.105



[25] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 20 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.105: CẤT CÁNH TỪ ĐỘ CAO - TRỰC THĂNG HẠNG 2[26]

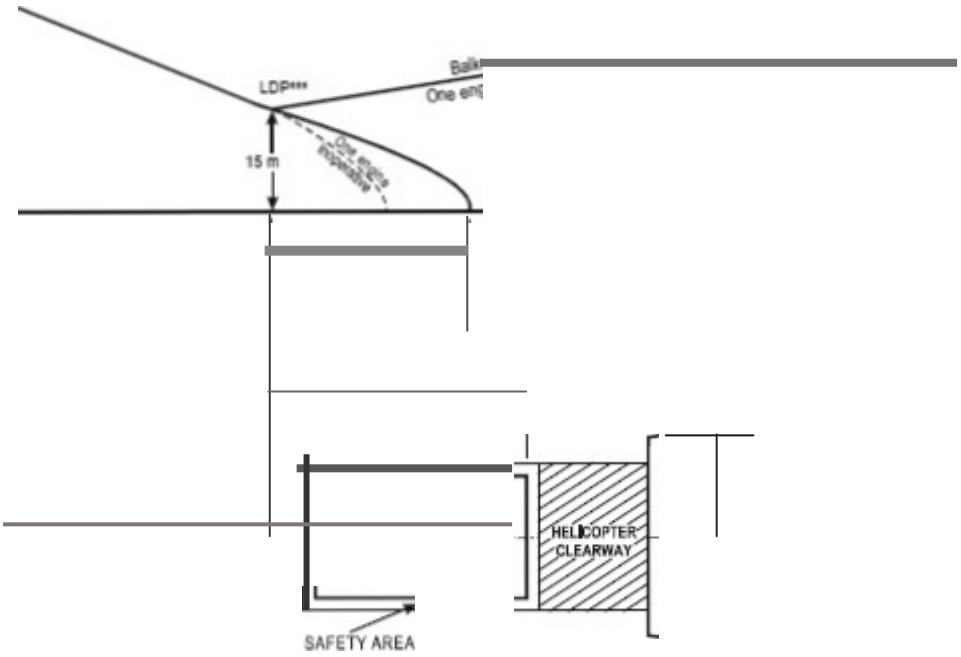
Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.105



[26] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 20 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 17.113: HẠ CÁNH TRÊN MẶT ĐẤT - TRỰC THĂNG HẠNG 2[27]

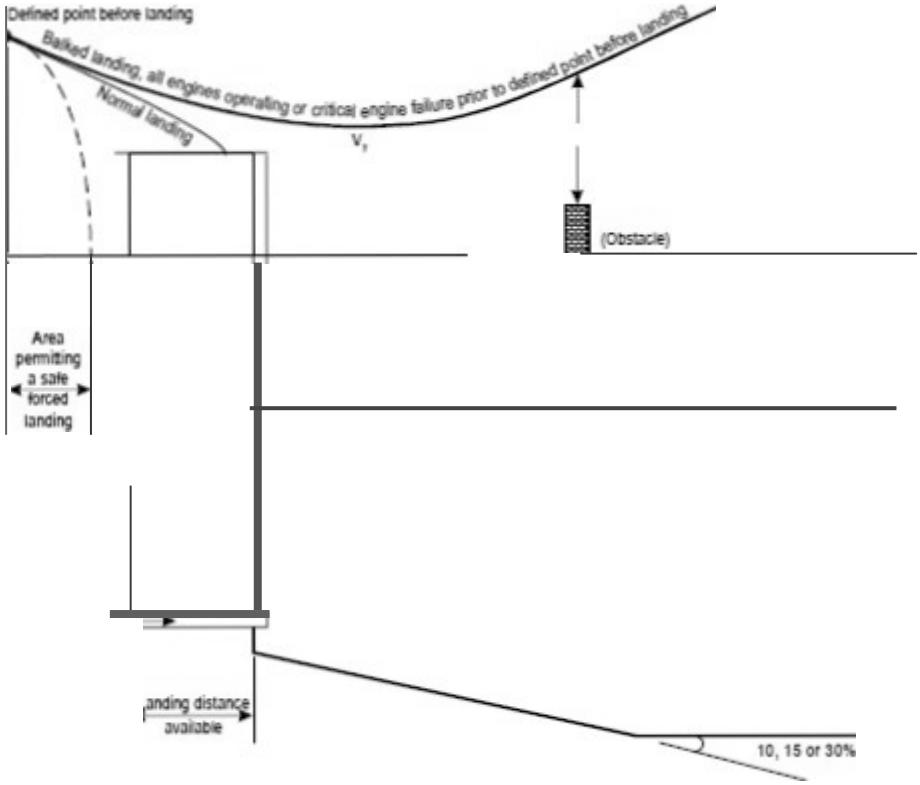
Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.113



[27] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 21 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 17.113: HẠ CÁNH TRÊN ĐỘ CAO - TRỰC THĂNG HẠNG 2[28]

Thuyết minh đồ họa các yêu cầu của Điều 17.113



[28] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 21 Phụ lục XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 17 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

PHẦN 18
VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG[1]

CHƯƠNG A: KHÁI QUÁT

18.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

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 tại:

1. Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật việc chuyên chở an toàn hàng nguy hiểm bằng đường hàng không của ICAO và tất cả các sửa đổi, bổ sung;

2. Quy định về vận chuyển hàng nguy hiểm của IATA.

b. Phần này áp dụng đối các công việc sau của Người khai thác tàu bay:

1. Công việc trên không;

2. Vận tải hàng không thương mại;

3. Hàng không chung.

c. Phần này áp dụng đối với các tổ chức và cá nhân tham gia gửi hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.

d. Bất kỳ hướng dẫn hoặc hạn chế quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật đối với việc vận chuyển hàng nguy hiểm trên tàu bay chở khách hoặc tàu bay chở hàng được xác định tại Phần này phải được hiểu là cũng áp dụng đối với hàng nguy hiểm treo dưới tàu bay chở khách và chở hàng.

18.003 ĐỊNH NGHĨA

a. Phần này áp dụng các định nghĩa sau:

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 các yêu cầu phù hợp đã được đáp ứng.

2. Bao bì: là 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;

3. 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;

---

[1] Phần này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Phụ lục XVI sửa đổi, bổ sung Phần 18 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

4. Công-ten-nơ vận chuyển: là thiết bị chuyên dụng để vận chuyển chất phóng xạ được thiết kế phù hợp cho một hay nhiều loại phương tiện vận tải;

5. Đại lý phục vụ: là đại lý thay mặt Người khai thác thực hiện một hoặc toàn bộ 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;

6. Hàng nguy hiểm: là vật phẩm hoặc vật chất có thể gây rủi ro đối với sức khỏe, an toàn, tài sản của con người hoặc môi trường nêu tại danh mục hàng nguy hiểm trong tài liệu hướng dẫn kỹ thuật hoặc được phân loại theo các hướng dẫn này;

7. Không tương hợp: là tình trạng hàng nguy hiểm nếu trộn lẫn với nhau hoặc để cạnh nhau có thể gây nguy hiểm hoặc sinh nhiệt hoặc sinh ra khí ga hoặc sinh ra chất ăn mòn;

8. Kiện hàng đóng chung: 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);

9. 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;

10. Lô hàng: là một kiện hàng nguy hiểm hoặc nhiều hơn một kiện hàng nguy hiểm 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;

11. Mã số UN: là một số gồm 04 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;

12. Người khai thác bưu điện được chỉ định: là cơ quan chính phủ hoặc phi chính phủ được chỉ định chính thức bởi quốc gia thành viên của Liên minh Bưu chính (UPU) để hoạt động dịch vụ bưu chính và thực hiện các nghĩa vụ liên quan của Công ước UPU trên lãnh thổ của mình;

13. Quốc gia xuất phát: là quốc gia mà tại lãnh thổ nước đó hàng nguy hiểm được xếp lên tàu bay đầu tiên;

14. Quy định về vận chuyển hàng nguy hiểm của IATA: là Quy định về vận chuyển hàng nguy hiểm xuất bản có hiệu lực mới nhất của Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) dựa trên các yêu cầu và quy định của Phụ ước 18 Công ước Chi-ca-gô và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật. Phụ ước 18 Công ước Chi-ca-gô và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật được công nhận là cơ sở pháp lý xác thực duy nhất trong vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không, do đó, bất kỳ giải thích hoặc

bổ sung bởi IATA khác với tài liệu hướng dẫn kỹ thuật sẽ không có hiệu lực pháp lý tương đương;

15. Sự cố do hàng nguy hiểm gây ra: là vụ việc khác với tai nạn do hàng nguy hiểm gây 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;

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

17. 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;

18. Tàu bay chở hàng: là bất kỳ tàu bay nào dùng để chuyên chở hàng hóa hoặc tài sản mà không chở hành khách;

19. 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;

20. Thiết bị chất xếp: là các loại công-ten-nơ, giá nâng hàng có lưới của tàu bay (lô hàng không thuộc định nghĩa này).

18.007 CÁC HÀNH VI KHÔNG ĐƯỢC THỰC HIỆN

a. Không được phép chuyên chở trên tàu bay các vật và chất được xác định bởi tên hoặc được mô tả tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật cấm vận chuyển bằng đường hàng không dưới bất kì hình thức nào.

b. Không được phép chuyên chở trên tàu bay các vật và chất được xác định bởi tên hoặc được mô tả tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật bị cấm vận chuyển trong điều kiện bình thường hoặc động vật sống nhiễm bệnh.

c. Không được phép chuyên chở trên tàu bay các vật và chất được phân loại là hàng nguy hiểm trừ khi tuân thủ các quy định của Phần này và các quy trình, đặc điểm kỹ thuật của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

d. Đối với vật phẩm mà cá nhân biết, phải biết hoặc nghi ngờ là hàng nguy hiểm, người đó sẽ không được phép thực hiện các công việc sau khi không xác định và tuân thủ các hạn chế liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không:

1. Mang lên hoặc bắt người khác mang lên tàu bay;

2. Treo hoặc bắt người khác treo dưới tàu bay;

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

CHƯƠNG B: PHÊ CHUẨN VÀ GIÁM SÁT

18.010 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

Chương này đưa ra các yêu cầu phê chuẩn đối với vận chuyển hàng nguy hiểm ngoại trừ các miễn trừ tại Phần này.

18.011 YÊU CẦU PHÊ CHUẨN

a. Chỉ được phép khai thác tàu bay với hàng nguy hiểm trong hoặc treo dưới tàu bay khi hàng nguy hiểm đó được chuyên chở, chất xếp hoặc treo tuân thủ các quy định sau:

1. Được phê chuẩn bằng văn bản của Cục Hàng không Việt Nam và tuân thủ các điều kiện trong phê chuẩn;

2. Tuân thủ các quy định và điều kiện của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Cục Hàng không Việt Nam và quốc gia liên quan có thể phê chuẩn việc vận chuyển hàng nguy hiểm với điều kiện mức độ an toàn tương đương với các quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật được tuân thủ. Quốc gia liên quan là các quốc gia xuất phát và quốc gia của Người khai thác tàu bay trừ khi được quy định khác tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.013 CẤP PHÉP BAN ĐẦU VÀ PHÊ CHUẨN

a. Người khai thác tàu bay, người gửi hàng hoặc tổ chức chỉ được phép thực hiện các công việc liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không khi họ đáp ứng các quy định tại Phần này và được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn để thực hiện chức năng đó.

b. Người khai thác tàu bay, người gửi hàng hoặc tổ chức phải chứng minh sự tuân thủ tuyệt đối các quy định của Phần này trước khi được cấp phép và phê chuẩn để thực hiện các công việc liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.

18.015 GIÁM SÁT

a. Người khai thác tàu bay, người gửi hàng, tổ chức và cá nhân thực hiện các công việc liên quan đến việc vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không là đối tượng của Chương trình giám sát an toàn liên tục của Cục Hàng không Việt Nam trong khi thực hiện các công việc này.

b. Theo quy định tại Phần 1 của Bộ QCATHK, Người khai thác tàu bay, người gửi hàng, tổ chức và cá nhân thực hiện các công việc liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không phải đảm bảo Cục Hàng không Việt Nam được tiếp cận tự do và không gián đoạn đối với cơ sở vật chất, tàu bay và các khu vực khác liên quan đến hàng nguy hiểm với mục đích:

1. Kiểm tra việc chuẩn bị, bàn giao và chấp nhận các kiện hàng nguy hiểm;

2. Kiểm tra quy trình và thủ tục;

3. Kiểm tra việc lưu trữ hồ sơ tài liệu;

4. Điều tra tai nạn, sự cố và các vi phạm;

5. Các công việc giám sát an toàn khác liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm.

18.017 YÊU CẦU TUÂN THỦ HOÀN TOÀN

a. Người khai thác tàu bay, tổ chức và cá nhân khi thực hiện các công việc liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không phải tuân thủ hoàn toàn các quy định tại Phần này và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Người khai thác tàu bay, người gửi hàng, tổ chức hoặc cá nhân thực hiện các công việc liên quan đến việc vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không vi phạm các quy định của Phần này là đối tượng bị xử lý theo quy định của pháp luật.

c. Người khai thác tàu bay, Người gửi hàng, cá nhân hoặc tổ chức của Việt Nam thực hiện công việc liên quan đến việc vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không khi bị phát hiện không tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật hoặc Phụ ước 18 của Công ước Chi-ca-go bởi Nhà chức trách hàng không quốc gia khác cũng sẽ chịu các hình thức xử lý theo quy định của pháp luật Việt Nam không bị chi phối bởi các hành động và quyết định của quốc gia khác.

CHƯƠNG C: NGOẠI TRỪ VÀ MIỄN TRỪ

18.020 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

Phần này cung cấp cơ sở cho việc ngoại trừ và miễn trừ theo quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật của ICAO.

18.023 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ NGOẠI TRỪ

Những yêu cầu của Chương này không áp dụng đối với hàng nguy hiểm được phân loại tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật với điều kiện hàng nguy hiểm không vượt quá số lượng hạn chế và các quy định khác của Chương này.

18.025 ĐỒ VẬT CỦA HÀNH KHÁCH VÀ TỔ BAY

Các vật và chất được mang theo bởi hành khách hoặc tổ bay sẽ được ngoại trừ khỏi các quy định của Phần này với điều kiện tuân thủ các quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.027 THEO YÊU CẦU KHAI THÁC TÀU BAY

a. Vật và chất được phân loại là hàng nguy hiểm sẽ được miễn trừ khỏi các quy định của Phần này nếu bắt buộc phải đem lên tàu bay:

1. Theo yêu cầu kỹ thuật hoặc khai thác;

2. Vì mục đích được liệt kê trong tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Các vật và chất được phân loại là hàng nguy hiểm sau cũng được miễn trừ khỏi các quy định của Phần này và các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, với điều kiện:

1. Được chuyên chở để bảo quản suất ăn và phục vụ khoang khách;

2. Được chuyên chở để sử dụng trên chuyến bay như là thuốc thú y hoặc như thuốc gây mê cho động vật;

3. Được chuyên chở để sử dụng trên chuyến bay như thiết bị y tế dành cho bệnh nhân với điều kiện:

i. Bình gas được sản xuất đặc biệt cho mục đích chứa và vận chuyển khí gas chứa trong bình;

ii. Thuốc, dược phẩm và các đồ dùng y tế được kiểm soát bởi người được huấn luyện trong suốt thời gian chúng được sử dụng trên tàu bay;

iii. Thiết bị chứa các viên pin ướt được giữ và khi cần thiết cố định theo chiều thẳng đứng để ngăn chặn rò rỉ điện phân;

iv. Các biện pháp thích hợp được thực hiện để cố định các thiết bị trong giai đoạn cất, hạ cánh và theo yêu cầu của Người chỉ huy tàu bay vì mục đích an toàn.

c. Khi những vật và chất được chuyên chở với mục đích thay thế các vật và chất được quy định tại khoản a và b của Điều này hoặc được gỡ khỏi tàu bay, chúng phải được vận chuyển tuân thủ hoàn toàn các quy định của Phần này cũng như tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.030 MIỄN TRỪ HÀNG NGUY HIỂM CẤM CHUYÊN CHỞ BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

Chỉ được phép giao hoặc vận chuyển trên tàu bay hàng nguy hiểm cấm chuyên trở được liệt kê tại khoản a và b của Điều 18.007 khi được miễn trừ bởi các quốc gia liên quan theo quy định tương tự như quy định tại Điều 18.033 của Phần này hoặc theo quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, chúng được vận chuyển với phê chuẩn của quốc gia xuất phát.

18.033 MIỄN TRỪ

a. Trong trường hợp khẩn cấp hoặc khi các loại hình vận tải khách không phù hợp hoặc trái với lợi ích cộng đồng, Cục Hàng không Việt Nam và các quốc gia liên quan có thể xem xét miễn trừ việc áp dụng các quy định của Phụ ước 18 của ICAO với điều kiện đã nỗ lực để đạt được mức độ an toàn tương đương với các quy định của Phần này và Phụ ước 18 của ICAO.

b. Với mục đích miễn trừ, các quốc gia liên quan được hiểu là quốc gia xuất phát, quốc gia của Người khai thác tàu bay, quốc gia quá cảnh, quốc gia bay qua và quốc gia đến.

c. Khi Việt Nam là quốc gia bay qua, nếu không có điều kiện nào thích hợp để xem xét việc miễn trừ, miễn trừ có thể được cấp với đường bay cụ thể và các giới hạn khác hoàn toàn dựa trên đánh giá của Cục Hàng không Việt Nam rằng mức độ an toàn tương đương được tuân thủ.

18.035 VẬN CHUYỂN MẶT ĐẤT

a. Hàng nguy hiểm đã được phân loại, đóng gói, dán nhãn và chấp nhận vận chuyển tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật để vận chuyển bằng đường hàng không tại địa điểm ngoài phạm vi sân bay có thể được chuyên chở từ địa điểm đó đến sân bay với điều kiện tuân thủ các quy định của Phần này:

1. Phương tiện vận chuyển được dán cảnh báo rõ ràng bên ngoài;

2. Người tham gia vận chuyển mặt đất được huấn luyện nhận biết về mối nguy hiểm của các vật và chất họ vận chuyển và có khả năng hạn chế, giảm thiểu mối nguy hiểm trong trường hợp tai nạn xảy ra trong quá trình vận chuyển;

3. Số lượng, loại hàng nguy hiểm chuyên chở trên mỗi phương tiện không gây mối nguy hại cho cộng đồng hoặc phải phối hợp với nhà chức trách có thẩm quyền trên trục đường về các biện pháp xử lý sự cố và đường đi dự kiến trong quá trình vận chuyển mặt đất.

CHƯƠNG D: TRÁCH NHIỆM

18.040 ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG

Chương này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân có trách nhiệm trong chuẩn bị và vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.

18.043 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI GỬI HÀNG

a. Người gửi hàng phải đảm bảo nhân viên của họ tuân thủ các yêu cầu của Phần này và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật khi thực hiện nhiệm vụ.

b. Người gửi hàng phải đảm bảo từng nhân viên hoàn thành các yêu cầu huấn luyện và hồ sơ huấn luyện được cập nhật trước khi được giao nhiệm vụ liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.

c. Để đảm bảo việc thực hiện tuân thủ khi thực hiện công việc được giao, Người gửi hàng phải cung cấp cho nhân viên:

1. Quy trình và hướng dẫn gửi hàng;

2. Tài liệu tham chiếu;

3. Tài liệu gửi hàng;

4. Bao bì, nhãn và mác phù hợp.

d. Trước khi gửi bất kỳ kiện hàng hoặc kiện hàng đóng chung chứa hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không, Người gửi hàng phải đảm bảo:

1. Vật và chất bên trong không thuộc nhóm và loại bị cấm vận chuyển bằng đường hàng không theo quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

2. Vật và chất được đóng gói và sử dụng bao bì tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật áp dụng cho vật và chất đó;

3. Bao bì được đánh dấu và dán nhãn tuân thủ các quy định về dán nhãn và đánh dấu của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

4. Bao bì đóng gói phù hợp để vận chuyển bằng đường hàng không;

5. Các tài liệu vận chuyển được hoàn thành và tờ khai của Người gửi hàng được lập.

e. Người gửi hàng phải thiết lập, triển khai và cập nhật Chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm dành cho nhân viên của mình theo yêu cầu của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật và Cục Hàng không Việt Nam.

f. Người gửi hàng phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam theo mẫu, cách thức quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật các vụ việc sau liên quan đến hàng nguy hiểm dự định vận chuyển bằng đường hàng không:

1. Hàng nguy hiểm không khai báo;

2. Hàng nguy hiểm khai báo sai;

3. Lỗi trong phân loại, dán nhãn, đóng gói hoặc lưu kho;

4. Hư hại hoặc rò rỉ dẫn đến nhiễm bẩn;

5. Hành động khắc phục sự cố.

g. Người gửi hàng phải tuân thủ các biện pháp an ninh hàng nguy hiểm để giảm thiểu mất mát và lạm dụng hàng nguy hiểm dẫn đến nguy cơ gây nguy hiểm cho người, tài sản hoặc môi trường, đảm bảo nhân viên của mình tuân thủ các yêu cầu về an ninh.

18.044 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHUẨN BỊ GỬI HÀNG

a. Người chuẩn bị gửi hàng chỉ được phép chuẩn bị hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi họ tuân thủ các quy định của:

1. Hướng dẫn công việc của Người gửi hàng;

2. Phần này;

3. Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Chỉ được thực hiện các nhiệm vụ của người gửi hàng liên quan đến chuẩn bị hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi họ hoàn thành khóa huấn luyện hàng nguy hiểm ban đầu và định kỳ.

18.045 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI KHAI THÁC

a. Người khai thác tàu bay chỉ được phép vận chuyển hàng nguy hiểm theo các quy định của Phần này khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

b. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo nhân viên của mình tuân thủ các quy định của Phần này và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật khi thực hiện nhiệm vụ theo trách nhiệm và chức trách của họ.

c. Trong mọi trường hợp hàng nguy hiểm được vận chuyển không liên quan đến việc chuyến bay được thực hiện toàn bộ hay một phần trong hoặc ngoài lãnh thổ Việt Nam, Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các nhân viên của họ đọc và tuân thủ các quy định khác biệt của các quốc gia thành viên ICAO tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

d. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo từng nhân viên hoàn thành các yêu cầu về huấn luyện và hồ sơ huấn luyện của họ được cập nhật trước khi thực hiện nhiệm vụ liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.

e. Để đảm bảo việc hoàn thành nhiệm vụ, Người khai thác phải cung cấp cho nhân viên của mình:

1. Hướng dẫn khai thác hàng nguy hiểm được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận;

2. Tài liệu tham chiếu;

3. Tài liệu gửi hàng;

4. Nhãn và mác phù hợp.

f. Người khai thác tàu bay được phép chấp nhận hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi các tài liệu kèm theo lô hàng được điền và hoàn thành ngoại trừ tài liệu hướng dẫn kỹ thuật không yêu cầu.

g. Người khai thác tàu bay được phép chấp nhận vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không chỉ khi kiện hàng, kiện hàng đóng chung hoặc thùng chứa hàng nguy hiểm được kiểm tra theo quy trình tiếp nhận được quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

h. Người khai thác tàu bay phải xây dựng và đảm bảo bảng kiểm tra chấp nhận hàng nguy hiểm được sử dụng khi tiếp nhận hàng nguy hiểm để hỗ trợ việc tuân thủ các quy định của Phần này và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật ngoại trừ tài liệu hướng dẫn kỹ thuật không yêu cầu. Bảng kiểm tra hàng nguy hiểm phải nêu rõ các yêu cầu chặt chẽ hơn các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

i. Người khai thác tàu bay được phép chất, xếp và cố định hàng nguy hiểm là đối tượng điều chỉnh của Phần này và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật khi chúng được thực hiện tuân thủ các quy định tại Hướng dẫn khai thác hàng nguy hiểm được chấp thuận bởi Cục Hàng không Việt Nam.

j. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo rằng hàng nguy hiểm được chất, phân cách, xếp và cố định trên tàu bay tuân thủ các quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

k. Người khai thác tàu bay phải có biện pháp để đảm bảo hàng nguy hiểm không được vận chuyển trong khoang khách đang chuyên chở hành khách hoặc trong buồng lái khi điều đó được cho phép tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

l. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các kiện hàng chứa hàng nguy hiểm mang nhãn "Chỉ dành cho tàu bay chở hàng" chỉ được chuyên chở trên tàu bay chở hàng và được chất theo quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

m. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo có nhân viên đủ trình độ giám sát trực tiếp quá trình chất, phân cách và cố định hàng nguy hiểm.

n. Người khai thác tàu bay phải thiết lập, áp dụng và cập nhật Chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm dành cho nhân viên của mình theo yêu cầu của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật của ICAO và yêu cầu Cục Hàng không Việt Nam.

o. Vận chuyển hàng nguy hiểm phải được đưa vào Chương trình giám sát an toàn của Người khai thác tàu bay.

p. Người khai thác tàu bay phải có Chương trình đảm bảo chất lượng được chấp thuận bởi Cục Hàng không Việt Nam bao gồm việc đánh giá nội bộ và đánh giá Người cung cấp dịch vụ, cá nhân liên quan đối với các quy định trong vận chuyển hàng nguy hiểm.

q. Người khai thác tàu bay phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam theo mẫu, cách thức quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật các vụ việc sau liên quan đến hàng nguy hiểm dự định vận chuyển bằng đường hàng không:

1. Hàng nguy hiểm không khai báo;

2. Hàng nguy hiểm khai báo sai;

3. Sai sót trong lưu kho và chất xếp;

4. Sai sót trong chất xếp và phân cách tại tàu bay;

5. Hư hỏng và rò rỉ dẫn đến nhiễm bẩn;

6. Hàng nguy hiểm được vận chuyển trên tàu bay mà không thông báo cho Người chỉ huy tàu bay;

7. Bất kỳ sự cố liên quan đến hàng nguy hiểm trong khi bay;

8. Hành động khắc phục sự cố, vụ việc.

r. Người khai thác tàu bay phải tuân thủ các biện pháp an ninh hàng nguy hiểm để giảm thiểu mất mát và lạm dụng hàng nguy hiểm dẫn đến nguy cơ gây nguy hiểm cho người, tài sản hoặc môi trường, đảm bảo nhân viên của mình tuân thủ các yêu cầu về an ninh.

s. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các nhân viên bao gồm cả nhân viên của bên thứ 3 tham gia vào quá trình tiếp nhận, phục vụ, chất và bốc dỡ hàng hóa được thông báo về các yêu cầu phê chuẩn và các giới hạn vận chuyển hàng nguy hiểm của mình.

18.047 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CUNG CẤP DỊCH VỤ

a. Tổ chức được phép thực hiện các nghĩa vụ và trách nhiệm thay mặt Người khai thác tàu bay liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không khi họ tuân thủ các quy định tại:

1. Tài liệu hướng dẫn khai thác của Người khai thác tàu bay;

2. Phần này;

3. Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Chỉ được thực hiện các nghĩa vụ và trách nhiệm thay mặt Người khai thác tàu bay liên quan đến chuẩn bị hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi họ hoàn tất các khóa huấn luyện hàng nguy hiểm ban đầu hoặc định kỳ thích hợp.

c. Người cung cấp dịch vụ phải thiết lập, triển khai và cập nhật Chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm dành cho nhân viên của mình theo yêu cầu của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật của ICAO và hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam.

d. Người cung cấp dịch vụ phải xây dựng quy trình báo cáo Cục Hàng không Việt Nam các sự cố hàng nguy hiểm vận chuyển bằng đường hàng không theo mẫu, cách thức quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật:

1. Hàng nguy hiểm không khai báo;

2. Hàng nguy hiểm khai báo sai;

3. Sai sót trong phân loại, đánh dấu, dán nhãn hoặc lưu kho;

4. Sai sót trong chất xếp và phân cách tại tàu bay;

5. Hư hỏng hoặc rò rỉ dẫn đến nhiễm bẩn;

6. Hành động khắc phục.

e. Người cung cấp dịch vụ phải xây dựng các biện pháp an ninh hàng nguy hiểm nhằm mục đích giảm thiểu thất thoát hoặc lạm dụng hàng nguy hiểm gây hại đến con người, tài sản và môi trường và đảm bảo nhân viên của họ tuân thủ các biện pháp trên.

18.053 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHẤP NHẬN HÀNG

a. Người chấp nhận hàng chỉ được chấp nhận hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi họ sử dụng bảng kiểm tra chấp nhận vận chuyển hàng nguy hiểm của Người khai thác tàu bay tuân thủ quy trình được cung cấp bởi Người khai thác tàu bay và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Chỉ được chuẩn bị hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi Người chấp nhận hàng tuân thủ yêu cầu của:

1. Hướng dẫn khai thác của Người khai thác tàu bay;

2. Phần này;

3. Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

c. Chỉ được thực hiện chức năng của Người khai thác tàu bay liên quan đến chấp nhận vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không khi Người chấp nhận hàng hoàn thành chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm ban đầu và định kỳ.

18.055 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI PHỤC VỤ VÀ CHẤT XẾP

a. Chỉ được phục vụ, chất, xếp, phân cách hoặc cố định hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi họ tuân thủ các yêu cầu của:

1. Hướng dẫn khai thác của Người khai thác tàu bay;

2. Phần này;

3. Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Chỉ được thực hiện chức năng của Người khai thác tàu bay liên quan đến phục vụ, chất, xếp, phân cách và cố định hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi họ hoàn thành chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm ban đầu và định kỳ.

18.057 TRÁCH NHIỆM CỦA CƠ TRƯỞNG

a. Chỉ được thực hiện nhiệm vụ của Người chỉ huy tàu bay liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không khi tuân thủ các yêu cầu của:

1. Hướng dẫn khai thác của Người khai thác tàu bay;

2. Phần này;

3.Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Chỉ được thực hiện chức năng của Người khai thác tàu bay liên quan đến trách nhiệm của Người chỉ huy tàu bay trong vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không khi hoàn thành chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm ban đầu và định kỳ.

18.060 TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC THÀNH VIÊN TỔ BAY KHÁC

a. Chỉ được thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không khi tuân thủ các yêu cầu của:

1. Hướng dẫn khai thác của Người khai thác tàu bay;

2. Phần này;

3. Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Chỉ được thực hiện chức năng của Người khai thác tàu bay liên quan đến trách nhiệm của thành viên tổ bay trong vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không khi hoàn thành chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm ban đầu và định kỳ.

18.063 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI KHAI THÁC HÀNG BƯU CHÍNH ĐƯỢC CHỈ ĐỊNH

a. Người khai thác hàng bưu chính được chỉ định phải áp dụng các quy trình của Liên minh bưu chính thế giới để kiểm soát việc vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không qua hệ thống bưu điện.

b. Quy trình của Người khai thác hàng bưu chính được chỉ định để kiểm soát việc vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không qua hệ thống bưu điện phải được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn trước khi đưa vào áp dụng.

c. Chỉ được thực hiện chức năng của Người khai thác hàng bưu chính được chỉ định liên quan đến hàng nguy hiểm vận chuyển bằng đường hàng không khi hoàn thành Chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm ban đầu và định kỳ.

CHƯƠNG E: CHUẨN BỊ GỬI HÀNG

18.070 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

a. Chương này đưa ra các yêu cầu của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật liên quan đến chuẩn bị gửi hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.

18.073 PHÊ CHUẨN CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN HÀNG NGUY HIỂM

a. Người khai thác tàu bay, Người gửi hàng hoặc tổ chức thực hiện các công việc liên quan đến việc vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không theo quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật phải:

1. Xây dựng Chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm ban đầu và định kỳ dành cho tất cả nhân viên tham gia vào quá trình vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không;

2. Duy trì và cập nhật Chương trình huấn luyện;

3. Được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn trước khi tiến hành huấn luyện.

18.075 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ CHUẨN BỊ GỬI HÀNG

a. Chỉ được gửi kiện hàng hoặc kiện hàng đóng chung chứa hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi người đó đảm bảo theo quy định của Phần này và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật rằng hàng nguy hiểm:

1. Không bị cấm vận chuyển bằng đường hàng không;

2. Được phân loại, đóng gói, đánh dấu và dãn nhán;

3. Đi cùng với tài liệu vận chuyển được điền đầy đủ theo quy định.

b. Mỗi kiện hàng chứa hàng nguy hiểm nhận qua đường bưu điện để vận chuyển bằng đường hàng không phải được đóng gói lại trước khi được Người khai thác tàu bay chấp nhận vận chuyển.

18.077 NGÔN NGỮ SỬ DỤNG ĐỂ ĐÁNH DẤU VÀ HỆ THỐNG TÀI LIỆU

a. Ngôn ngữ sử dụng trong đánh dấu và tài liệu vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không phải bằng tiếng Anh.

b. Đánh dấu, ngoài yêu cầu của mục a điều này có thể sử dụng ngôn ngữ:

1. Theo yêu cầu của quốc gia xuất phát;

2. Bất kỳ ngôn ngữ phổ thông theo hướng dẫn của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.080 PHÂN LOẠI

Việc phân loại vật và chất là hàng nguy hiểm phải tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.083 CÁC YÊU CẦU ĐÓNG GÓI

a. Chỉ được đóng gói hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi bao bì tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Bao bì phải:

1. Đáp ứng các yêu cầu về chất liệu và hình dạng theo quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

2. Vừa với hàng hóa bên trong.

c. Bao bì tiếp xúc trực tiếp với hàng nguy hiểm phải ngăn ngừa được các loại hóa chất hoặc các phản ứng của các chất bên trong.

18.085 NGĂN NGỪA RÒ RỈ

a. Bao bì sử dụng để vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không phải có chất lượng tốt và được thiết kế, dán kín để ngăn ngừa rò rỉ trong trường hợp vận chuyển bình thường, thay đổi nhiệt độ, độ ẩm hoặc áp suất hoặc va đập.

b. Bao bì chứa chất lỏng, phải chịu được điều kiện áp suất trong tài liệu hướng dẫn kỹ thuật mà không để xảy ra rò rỉ.

c. Bao bì bên trong phải được đóng gói, cố định và chèn để ngăn chặn vỡ hoặc rò rỉ và kiểm soát được rung lắc trong phạm vi bao bì đóng gói ngoài trong điều kiện vận chuyển bằng đường không bình thường.

d. Vật và chất dùng để chèn và chống thấm phải không phản ứng với các chất bên trong.

18.087 KIỂM TRA VÀ THỬ NGHIỆM

Bao bì không đáp ứng các quy định tại khoản b và c của Điều 18.097 về đánh dấu phải được thử nghiệm tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật bởi cơ quan có thẩm quyền.

18.090 SỬ DỤNG LẠI BAO BÌ

a. Chỉ được sử dụng lại bao bì khi chúng được kiểm tra và phát hiện không bị rò rỉ hoặc các hư hại khác.

b. Khi bao bì được sử dụng lại, người sử dụng lại bao bì phải tiến hành các biện pháp thích hợp để ngăn chặn nhiễm bẩn của các chất đóng gói tiếp theo.

18.093 NGĂN CHẶN NGUY CƠ

a. Nếu tính chất của các chất cũ trong bao bì, bao bì chưa làm sạch có thể chứa độ nguy hiểm nhất định, chúng phải được gói kín và xử lý như hàng nguy hiểm theo cấp độ nguy hiểm của chúng.

b. Không sử dụng bao bì nếu số lượng các chất nguy hiểm đủ để gây hại bị thẩm thấu ra ngoài.

18.095 DÁN NHÃN

Khi được quy định khác tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, mỗi bao bì, kiện hàng đóng chung và thùng chứa hàng nguy hiểm phải được dán nhãn phù hợp và tuân thủ quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.097 ĐÁNH DẤU

a. Khi được quy định khác tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, mỗi kiện hàng nguy hiểm phải được:

1. Đánh dấu với tên vận chuyển thích hợp của hàng hóa bên trong;

2. Số UN và các ký hiệu đánh dấu khác nếu được quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật khi cần thiết.

b. Khi được quy định khác tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, mỗi bao bì được sản xuất để chứa các chất bên trong phải được đánh dấu tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

c. Không bao bì nào được đánh dấu nếu không đáp ứng được các yêu cầu về đánh dấu quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.103 TÀI LIỆU VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM

a. Chỉ được đề nghị gửi hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không khi hoàn thành, ký và cung cấp cho Người khai thác tàu bay Tài liệu vận

chuyển hàng nguy hiểm, bao gồm những thông tin theo yêu cầu của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật trừ khi được quy định khác tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Tài liệu vận chuyển phải có tuyên bố sau được ký bởi Người gửi hàng về hàng nguy hiểm chuyên chở:

1. Có đầy đủ và chính xác diễn tả tên vận chuyển thích hợp;

2. Được phân loại, đóng gói, đánh dấu và dán nhãn;

3. Trong tình trạng phù hợp để vận chuyển bằng đường hàng không, tuân thủ các quy định liên quan.

c. Tài liệu vận chuyển phải được hoàn thành với bản sao.

CHƯƠNG F: CHẤP NHẬN, PHỤC VỤ, CHẤT VÀ XẾP

18.110 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

Chương này cung cấp các quy định cơ bản tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật liên quan đến chấp nhận, phục vụ, chất và xếp hàng nguy hiểm vận chuyển bằng đường hàng không.

18.113 QUY TRÌNH CHẤP NHẬN HÀNG

a. Người khai thác tàu bay khi chấp nhận hàng nguy hiểm phải tiến hành kiểm tra kiện hàng dự định được vận chuyển bằng đường hàng không.

b. Chỉ được chấp nhận hàng nguy hiểm để vận chuyển khi tuân thủ:

1. Bảng kiểm tra chấp nhận vận chuyển;

2. Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

c. Người thực hiện nhiệm vụ kiểm tra thay mặt Người khai thác tàu bay phải hoàn thành bảng kiểm tra chấp nhận vận chuyển được thiết kế cho mục đích này.

d. Chỉ được chấp nhận hàng nguy hiểm để vận chuyển bằng đường hàng không sử dụng dịch vụ bưu điện khi kiện hàng được nhận từ Người khai thác bưu điện được chỉ định và sử dụng quy trình được phê chuẩn bởi Cục Hàng không Việt Nam.

18.115 LƯU TRỮ HỒ SƠ

a. Người khai thác tàu bay phải lưu trữ tối thiểu 06 tháng sau ngày vận chuyển:

1. Tài liệu vận chuyển hàng nguy hiểm được nộp cho Người khai thác tàu bay theo quy định;

2. Bảng kiểm tra chấp nhận vận chuyển hàng nguy hiểm.

b. Người khai thác tàu bay có AOC phải lưu trữ trong vòng 12 tháng sau ngày vận chuyển các tài liệu sau:

1. Tên và địa chỉ của mỗi người gửi hàng nguy hiểm;

2. Tên và địa chỉ của người:

i. Chấp nhận vận chuyển mỗi kiện hàng nguy hiểm hoặc giám sát trực tiếp việc chấp nhận vận chuyển hàng nguy hiểm;

ii. Chất xếp và cố định hàng nguy hiểm hoặc trực tiếp giám sát việc chất và cố định hàng nguy hiểm;

3. Ngày dự kiến vận chuyển;

4. Địa điểm vận chuyển đi và đến của hàng nguy hiểm;

5. Tên hàng, số UN, nhóm và số lượng hàng nguy hiểm được vận chuyển.

c. Người khai thác tàu bay phải trình các bản lưu, cáo thị và báo cáo theo yêu cầu của Chương này trong vòng 10 ngày sau khi nhận được yêu cầu bằng văn bản của Cục Hàng không Việt Nam.

18.117 HẠN CHẾ CHẤT LÊN KHOANG HÀNH KHÁCH HOẶC TRÊN BUỒNG LÁI

Hàng nguy hiểm không được phép chuyên chở trên khoang hành khách đang thực hiện chuyên chở hành khách hoặc trên buồng lái trừ trường hợp được cho phép theo quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.120 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ CHẤT XẾP, TÁCH, PHÂN CÁCH VÀ CỐ ĐỊNH

a. Bao bì và kiện hàng đóng chung chứa hàng nguy hiểm phải được chất và xếp trên tàu bay tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Bao bì chứa hàng nguy hiểm có thể gây phản ứng nguy hiểm với bao bì khác sẽ không được chất:

1. Cạnh nhau trên tàu bay;

2. Ở vị trí có thể dẫn đến phản ứng với nhau trong trường hợp rò rỉ.

c. Khi hàng nguy hiểm thuộc phạm vi điều chỉnh của Phần này và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật được chất lên tàu bay, Người khai thác tàu bay phải:

1. Bảo vệ hàng nguy hiểm khỏi nguy cơ hư hỏng;

2. Cố định hàng nguy hiểm trên tàu bay bằng các biện pháp thích hợp để ngăn chặn bất kỳ dịch chuyển nào trong khi bay có thể dẫn đến thay đổi hướng đặt của kiện hàng.

18.123 XẾP CHẤT ĐỘC VÀ CHẤT LÂY NHIỄM

Các kiện hàng chứa chất độc và chất lây nhiễm được xếp lên tàu bay phải tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.125 CHẤT XẾP VÀ CỐ ĐỊNH CHẤT PHÓNG XẠ

a. Thùng chứa chất phóng xạ phải được chất và xếp lên tàu bay tuân thủ các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

b. Kiện hàng chứa chất phóng xạ phải được xếp lên tàu bay đảm bảo cách ly với người, động vật sống và phim chưa tráng tuân thủ các yêu cầu của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

c. Kiện hàng chưa chất phóng xạ phải được cố định đảm bảo các yêu cầu về phân cách được tuân thủ.

18.127 CÁC KIỆN HÀNG CHỈ ĐƯỢC PHÉP VẬN CHUYÊN TRÊN TÀU BAY CHỞ HÀNG

a. Trừ khi được quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, chỉ được phép chất các kiện hàng nguy hiểm mang nhãn "Chỉ dành cho tàu bay chở hàng" lên tàu bay khi chúng được chất theo cách để thành viên tổ bay hoặc người được ủy quyền có thể:

1. Nhìn thấy;

2. Phục vụ;

3. Khi kích cỡ và trọng lượng cho phép, tách biệt những kiện hàng này khỏi những kiện khác trong khi bay.

18.130 RÒ RỈ HOẶC HƯ HẠI

Tổ chức, cá nhân không được phép chất kiện hàng, kiện hàng đóng chung hoặc thùng chứa nguy hiểm bị rò rỉ hoặc hư hại lên tàu bay.

18.133 CÁC YÊU CẦU CHUNG VỀ KIỂM TRA

a. Chỉ được phép chất kiện hàng, kiện hàng đóng chung chứa hàng nguy hiểm và thùng chứa chất phóng xạ hoặc các hàng nguy hiểm khác khi đã hoàn thành kiểm tra rò rỉ hoặc hư hỏng trước khi:

1. Chất lên tàu bay;

2. Chất vào thiết bị chất xếp.

b. Chỉ được chất thiết bị chất xếp lên tàu bay khi thiết bị chất xếp này được kiểm tra và phát hiện không bị rò rỉ, hư hỏng bất kỳ hàng nguy hiểm nào chứa trong đó.

c. Chỉ được phép vận chuyển mặt đất hoặc chất lại các kiện hàng và kiện hàng đóng chung hoặc thùng chứa chất phóng xạ khi chúng được kiểm tra dấu hiệu hư hỏng hoặc rò rỉ trước khi chúng được dỡ khỏi:

1. Tàu bay;

2. Thiết bị chất xếp.

18.135 HÀNH ĐỘNG KHI PHÁT HIỆN KHẢ NĂNG RÒ RỈ HOẶC HƯ HỎNG

a. Khi kiện hàng chứa hàng nguy hiểm được chất lên tàu bay có dấu hiệu cho thấy bị hư hỏng hoặc rò rỉ, người phát hiện ra dấu hiệu này phải tuân thủ các quy trình khắc phục của Người khai thác tàu bay áp dụng cho các trường hợp này.

b. Khi phát hiện hư hỏng hoặc rò rỉ của kiện hàng, Người khai thác tàu bay phải:

1. Gỡ kiện hàng trên ra khỏi tàu bay;

2. Thu xếp để chúng được gỡ bởi Nhà chức trách hoặc tổ chức thích hợp.

c. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo:

1. Phần còn lại của lô hàng trong tình trạng thích hợp để vận chuyển bằng đường hàng không;

2. Không kiện hàng nào khác bị nhiễm bẩn.

d. Nếu bằng chứng về việc rò rỉ hoặc hư hỏng được phát hiện, Người khai thác tàu bay phải kiểm tra toàn bộ khu vực hàng nguy hiểm hoặc thiết bị chất xếp được xếp trên tàu bay để đảm bảo không có hư hỏng hoặc nhiễm bẩn trước khi chất các kiện hàng khác lên khu vực đó. Nếu hư hỏng được phát hiện, Người khai thác tàu bay phải sửa chữa các hư hỏng tuân thủ các quy định của Nhà sản xuất tàu bay. Nếu nhiễm bẩn được phát hiện, Người khai thác tàu bay và nhân sự được chỉ định phải tiến hành các biện pháp khắc phục, tuân thủ các yêu cầu của Điều 18.137.

18.137 TẨY BẨN

a. Người chỉ huy tàu bay và Người khai thác tàu bay phải đảm bảo bất kỳ nhiễm bẩn nào được tìm thấy trên tàu bay do rò rỉ hoặc hư hỏng phải được tẩy bẩn nhanh nhất có thể.

b. Người chỉ huy tàu bay và Người khai thác tàu bay phải đảm bảo rằng tàu bay bị nhiễm bẩn bởi chất phóng xạ phải được dừng khai thác ngay lập tức.

c. Chỉ được đưa tàu bay đã bị nhiễm bẩn chất phóng xạ trở lại khai thác khi lượng phóng xạ trên bất kỳ bề mặt và nhiễm bẩn không cố định nằm trong chỉ số cho phép được quy định tại tài liệu hướng dẫn kỹ thuật và được cơ quan có thẩm quyền cho phép.

CHƯƠNG G: CUNG CẤP THÔNG TIN

18.140 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

Chương này quy định về cung cấp thông tin liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.

18.143 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO NHÂN VIÊN MẶT ĐẤT VÀ CÁC NHÂN VIÊN KHÁC

a. Người khai thác tàu bay, Người gửi hàng và các tổ chức tham gia vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không phải cung cấp hướng dẫn thực hiện, tài liệu và các hướng dẫn cho nhân viên của mình đảm bảo các nhân viên thực hiện chức trách và nhiệm vụ trong vận chuyển hàng nguy hiểm.

b. Các tài liệu và hướng dẫn quy định tại khoản a Điều này phải bao gồm cả hướng dẫn về các hành động cần thực hiện trong trường hợp khẩn nguy liên quan đến hàng nguy hiểm.

c. Các tài liệu và hướng dẫn này cũng phải được cung cấp cho Công ty phục vụ khi áp dụng.

18.145 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO HÀNH KHÁCH

Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các thông tin được công bố theo yêu cầu của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật để cho hành khách được cảnh báo về những loại hàng nguy hiểm bị cấm vận chuyển trên tàu bay.

18.147 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO NHÂN VIÊN TẠI ĐIỂM CHẤP NHẬN HÀNG

Người khai thác tàu bay, công ty phục vụ phải đảm bảo các thông báo về vận chuyển hàng nguy hiểm được cung cấp tại điểm chấp nhận hàng.

18.150 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO TỔ BAY

a. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo thông tin được cung cấp trong Hướng dẫn khai thác cho phép thành viên tổ bay thực hiện chức trách và nhiệm vụ liên quan đến hàng nguy hiểm.

b. Tài liệu và hướng dẫn thực hiện theo yêu cầu của khoản a cũng phải cung cấp các hướng dẫn cần thiết trong trường hợp khẩn nguy liên quan đến hàng nguy hiểm.

18.153 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO CƠ TRƯỞNG

Người khai thác tàu bay trong trường hợp tàu bay chuyên chở hàng nguy hiểm phải cung cấp cho Người chỉ huy tàu bay trong thời gian sớm nhất trước khi cất cánh thông tin bằng văn bản theo quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.155 CUNG CẤP THÔNG TIN TỪ CƠ TRƯỞNG ĐẾN NHÀ CHỨC TRÁCH SÂN BAY

Trong trường hợp khẩn nguy khi bay, ngay khi có thể, Người chỉ huy tàu bay thông báo cho Nhà chức trách sân bay qua cơ quan không lưu thông tin về hàng nguy hiểm trên tàu bay theo quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.157 CUNG CẤP THÔNG TIN TRONG TRƯỜNG HỢP SỰ CỐ HOẶC TAI NẠN TÀU BAY

a. Trong trường hợp xảy ra sự cố hoặc tai nạn tàu bay, người chỉ huy tàu bay và Người khai thác tàu bay của tàu bay chuyên chở hàng nguy hiểm phải ngay lập tức tuân thủ các yêu cầu báo cáo của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật như sau:

1. Thông báo đến Nhà chức trách liên quan của quốc gia nơi xảy ra sự cố liên quan đến hàng nguy hiểm bất kỳ chuyên chở trên tàu bay được thể hiện trên Thông báo cho Người chỉ huy tàu bay;

2. Cung cấp thông tin bất kỳ nhằm hạn chế mối nguy hiểm tạo ra bởi hàng nguy hiểm được chuyên chở cho các đơn vị ứng phó khẩn nguy;

3. Thông báo Cục Hàng không Việt Nam về vụ việc.

b. Khi hàng nguy hiểm được nghi là nguyên nhân hoặc là nguyên nhân hoặc là yếu tố chính gây ra tai nạn hoặc sự cố nghiêm trọng, Người chỉ huy tàu bay và Người khai thác tàu bay phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam trong vòng 10 ngày làm việc theo mẫu và cách thức các chi tiết, thông số và đánh giá ban đầu về các biện pháp có thể thực hiện để ngăn chặn sự việc.

1. Báo cáo này là yêu cầu bắt buộc đối với tất cả Người khai thác tàu bay Việt Nam hoặc tàu bay đăng ký tại Việt Nam trong trường hợp sự việc xảy ra trên lãnh thổ Việt Nam hoặc lãnh thổ nước khác.

2. Báo cáo này phải được coi là báo cáo bổ sung cho các báo cáo khác theo quy định trong trường hợp xảy ra tai nạn hoặc sự cố.

CHƯƠNG H: CÁC YÊU CẦU ĐẶC BIỆT

18.160 ĐỐI TƯỢNG ĐIỀU CHỈNH

Chương này áp dụng đối với các yêu cầu liên quan đến loại hình khai thác cụ thể có tham gia chuyên chở hàng nguy hiểm.

18.163 HÀNG KHÔNG CHUNG

a. Cá nhân có thể phục vụ hoặc vận chuyển hàng nguy hiểm trong lãnh thổ Việt Nam bằng tàu bay nhỏ hoặc trực thăng tham gia vào khai thác hàng không chung với điều kiện:

1. Không khai thác với mục đích thương mại;

2. Không bị cấm vận chuyển theo các quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật.

18.165 CÔNG VIỆC TRÊN KHÔNG

a. Tổ chức, cá nhân có thể vận chuyển hàng nguy hiểm bằng tàu bay trong lãnh thổ Việt Nam nếu hàng nguy hiểm được sử dụng tại những địa điểm thực hiện công việc trên không cho những mục đích:

1. Cứu hỏa;

2. Cấy giống;

3. Đốt lửa;

4. Nông nghiệp;

5. Lâm nghiệp;

6. Trồng trọt;

7. Thăm dò và đo đạc;

8. Kiểm soát ô nhiễm.

b. Hàng nguy hiểm phải được chứa trong các hình thức đóng gói:

1. Thùng phi, thùng chứa hoặc thiết bị là một phần của tàu bay hoặc gắn vào tàu bay theo Chứng chỉ đủ điều kiện bay;

2. Thùng chứa bằng cao su được vận chuyển trong hoặc treo trên tàu bay với điều kiện chúng được sản xuất, thử nghiệm, kiểm tra và sử dụng tuân thủ các điều kiện được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận;

3. Thùng thả nước treo dưới trực thăng được sản xuất từ chất liệu và kết nối tuân thủ các yêu cầu về kỹ thuật được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận;

4. Các bao bì chứa nhỏ được thiết kế, sản xuất, làm đầy, đóng, cố định và bảo trì để trong trường hợp vận chuyển bình thường bao gồm cả khi phục vụ không làm thoát hàng nguy hiểm ngoài ý muốn, đe dọa an toàn cộng đồng.

18.167 CỨU THƯƠNG

a. Tổ chức, cá nhân có thể vận chuyển hàng nguy hiểm trong Việt Nam bằng tàu bay cứu thương hoặc chuyển đổi cấu hình để vận chuyển bệnh nhân, người đi cùng và nhân viên y tế nếu:

1. Hàng nguy hiểm không bị cấm vận chuyển theo tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

2. Hàng nguy hiểm được chứa trong các thiết bị chứa:

i. Phải được đánh dấu và dán nhãn theo yêu cầu của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;

ii. Nếu là ống xy lanh, bình khí phải tuân thủ các yêu cầu đóng gói;

Được cố định để ngăn chặn dịch chuyển trong quá trình vận chuyển.

Phần 19
BÁO CÁO VÀ ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY[1]

CHƯƠNG A: NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

19.001 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

a. Phần này đưa ra các quy định đối với:

1. Công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay mà Cục Hàng không Việt Nam được ủy quyền thực hiện;

2. 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;

i. . Mang đăng ký nước ngoài xảy ra trên lãnh thổ Việt Nam.

3. Bảo vệ hiện trường, bưu kiện, hàng hóa và các hồ sơ liên quan đến các tai nạn tàu bay dân dụng và công vụ trên lãnh thổ Việt Nam;

4. 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;

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. 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;

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

19.002 MỤC ĐÍCH ĐIỀU TRA

a. Mục đích 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.

---

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

CHƯƠNG B: TRÁCH NHIỆM TỔ CHỨC VÀ CÁ NHÂN VỀ BÁO CÁO SỰ CỐ NGHIÊM TRỌNG VÀ TAI NẠN TÀU BAY

19.009 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH[2]

Chương này áp dụng đối với người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay, tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay và các cá nhân liên quan có thông tin về sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay xảy ra trong không phận Việt Nam hoặc tàu bay mang quốc tịch Việt Nam hoặc do Người khai thác tàu bay Việt Nam khai thác.

19.010 PHÂN LOẠI TAI NẠN, SỰ CỐ VÀ VỤ VIỆC AN TOÀN HÀNG KHÔNG[3]

a. Tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không được phân loại theo các mức A (tai nạn), B, C, D (sự cố) và E (vụ việc) phụ thuộc vào tính chất, mức độ quy định cụ thể tại Phụ lục I của Điều này phù hợp với quy định của Tổ chức hàng không dân dụng thế giới (ICAO) tại Tài liệu Doc 9156 Phụ ước 13.

b. Danh mục các sự cố nghiêm trọng được quy định tại Phụ lục 2 Điều 19.010.

19.011 BÁO CÁO BAN ĐẦU[4]

a. Tai nạn tàu bay, sự cố nghiêm trọng (Mức B) và sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn cao (Mức C) phải được báo cáo tới Cục HKVN ngay lập tức hoặc ngay khi có thể bằng các phương tiện thông tin liên lạc thuận tiện nhất theo yêu cầu sau:

1. Người khai thác tàu bay dân dụng đăng ký quốc tịch Việt Nam hoặc tàu bay công vụ không vì mục đích quân sự hoặc tàu bay đăng ký quốc tịch nước ngoài khi khai thác trên lãnh thổ Việt Nam phải thông báo ngay lập tức về tai nạn, sự cố nghiêm trọng (Mức B) và sự cố có nguy cơ uy hiếp an toàn cao (Mức C) đối với tàu bay do mình khai thác;

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay báo cáo ngay về tai nạn, sự cố nghiêm trọng (Mức B) và sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn cao (Mức C) xảy ra trong công tác cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong vùng trời Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý;

3. Người khai thác Cảng hàng không, sân bay báo cáo ngay về tai nạn, sự cố nghiêm trọng (Mức B) và sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn cao (Mức C) xảy ra tại cảng hàng không sân bay, đồng thời thông báo cho Cảng vụ hàng không;

---

[2] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[3] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 3 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[4] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

4. Cảng vụ hàng không báo cáo về các tai nạn, sự cố nghiêm trọng (Mức B) và sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn cao (Mức C) xảy ra trên địa bàn thuộc phạm vi quản lý của Cảng vụ.

b. Yêu cầu báo cáo 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.

c. 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 BÁO CÁO BAN ĐẦU[5]

Báo cáo ban đầu 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. Họ và tên của người chỉ huy tàu bay;

4. Ngày, giờ xảy ra sự cố hoặc 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 tử vong 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 khác;

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

19.014 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.

b. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo trong phạm vi có thể lưu trữ dữ liệu của các thiết bị tự ghi liên quan và duy trì sự canh giữ an toàn trong thời gian chờ xử lý theo quy định của Phần này trong trường hợp tàu bay lâm nạn.

19.015 BÁO CÁO SƠ BỘ TAI NẠN, SỰ CỐ VÀ VỤ VIỆC AN TOÀN HÀNG KHÔNG[6]

a. Báo cáo sơ bộ về tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không phải được gửi đến Cục HKVN theo thời gian được quy định như sau:

---

[5] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[6] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

1. Báo cáo sơ bộ về tai nạn (mức A) trong vòng 24 giờ kể từ khi xảy ra tai nạn;

2. Báo cáo sơ bộ về sự cố nghiêm trọng (mức B) trong vòng 48 giờ kể từ khi xảy ra sự cố nghiêm trọng;

3. Báo cáo sơ bộ sự cố khác (Mức C và D) và vụ việc an toàn hàng không trong vòng 72 giờ kể từ khi xảy ra sự cố, vụ việc.

19.016 GIẢI TRÌNH CỦA TỔ BAY

a. Thành viên tổ bay 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.

19.017 BÁO CÁO KẾT QUẢ ĐIỀU TRA, GIẢNG BÌNH[7]

a. Người khai thác tàu bay, tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm báo cáo kết quả điều tra, giảng bình đối với các sự cố mức C, D và vụ việc an toàn hàng không trong vòng 30 ngày với các nội dung cụ thể như sau:

a) Các thông tin bổ sung cần thiết về tai nạn, sự cố hàng không đã được báo cáo;

b) Diễn biến tai nạn, sự cố hàng không theo trình tự thời gian;

c) Phân tích, đánh giá, các phát hiện và kết luận về nguyên nhân tai nạn, sự cố hàng không;

d) Các khuyến cáo an toàn và các biện pháp khắc phục.

CHƯƠNG C: BÁO CÁO VỤ VIỆC, SỰ CỐ BẮT BUỘC VÀ TỰ NGUYỆN

19.020 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

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 vụ việc, sự cố tự nguyện và bắt buộc khi việc thực hiện các báo cáo này được quy định tại Bộ QCATHK.

b. Các yêu cầu chung của Chương này áp dụng cho các báo cáo vụ việc, sự cố được quy định trong các Phần của Bộ Quy chế này.

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

1. Tàu bay khai thác theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp;

2. Tàu bay có động cơ tuốc-bin có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp.

---

[7] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

d. 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 vụ việc, 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.

19.023 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, cá nhân tham gia vào công tác:

1. Khai thác, bảo dưỡng và hỗ trợ khai thác tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam trên các khu vực mà tàu bay bay tới;

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

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. Tổ chức, cá nhân trong phạm vi điều chỉnh 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 Hàng không Việt Nam cấp;

2. Người khai thác và tổ lái của tàu bay khai thác theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục Hàng không Việt Nam 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 trên tàu bay động cơ tuốc-bin có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục Hàng không Việt Nam 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 Hàng không Việt Nam 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 QCATHK đối với tàu bay động cơ tuốc-bin có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp; 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 Hàng không Việt Nam 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 QCATHK này đối với tàu bay động cơ tuốc-bin hoạt động theo Giấy chứng nhận khai thác tàu bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp; 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 Hàng không Việt Nam cấp;

8. Cá nhân thực hiện chức năng được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép hoặc ủy quyền;

9. Người được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép hoặc cán bộ quản lý các cảng hàng không, sân bay được Cục Hàng không Việt Nam 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 Hàng không Việt Nam 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. Mẫu Báo cáo vụ việc, sự cố tàu bay được quy định tại Phụ lục 1 Điều 19.023.

19.025 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 các tiến trình và chính sách áp dụng cho các yêu cầu báo cáo bắt buộc.

19.027 DANH MỤC BÁO CÁO BẮT BUỘC[8]

a. Cục Hàng không Việt Nam quy định chi tiết các sự cố, vụ việc bắt buộc phải báo cáo theo quy định tại Chương này.

b.[9] Các sự cố, vụ việc bắt buộc báo cáo được sắp xếp theo lĩnh vực đánh giá như sau:

1. Khai thác bay (Phụ lục 1 Điều 19.027);

2. Kỹ thuật tàu bay (Phụ lục 2 Điều 19.027);

---

[8] Tên Điều này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 8 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[9] Khoản này được sửa đổi , bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 8 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

3. Bảo dưỡng tàu bay (Phụ lục 3 Điều 19.027);

4. Điều hành bay và các dịch vụ mặt đất (Phụ lục 4 Điều 19.027).

c. Báo cáo vụ việc liên quan đến tàu bay có thể là sự cố gây uy hiếp hoặc nếu không được khắc phục có thể gây uy hiếp đến tàu bay, người trên tàu bay hoặc bất kỳ người nào khác.

d. Người được yêu cầu thực hiệu báo cáo sự cố bắt buộc có trách nhiệm thực hiện báo cáo vụ việc mà người đó biết rõ và có thể không trực tiếpliên quan trừ khi người đó có lý do hợp lý để tin rằng thông tin về vụ việc đã được báo cáo bởi người khác.

e. Báo cáo được lập đối với sự cố có liên quan đến hành động hoặc quy trình thiếu sót hoặc không đảm bảo tuy nhiên sự việc này không gây nguy hiểm ngay lập tức cho tàu bay nhưng nếu sự việc tiếp tục tái diễn thì có thể dẫn đến uy hiếp an toàn tàu bay.

19.029 (được bãi bỏ)[10]

19.030 BÁO CÁO TỰ NGUYỆN

a. Các tổ chức, cá nhân được khuyến khích và tạo điều kiện 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.

e. Cục Hàng không Việt Nam 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.

19.033 TỰ BÁO CÁO CÁC VI PHẠM

a. Việc tự báo cáo các hành vi vi phạm các quy định được khuyến khích 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 nằm trong phạm vi điều chỉnh của Chương này, Cục Hàng không Việt Nam phải đảm bảo các điều kiện sau đã được đáp ứng:

---

[10] Điều này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 9 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

1. Các đối tượng điều chỉnh đã thông báo ngay lập tức cho Cục Hàng không Việt Nam các vi phạm đã rõ ràng sau khi được phát hiện trước khi Cục Hàng không Việt Nam nhận biết được chúng thông qua các kênh liên lạc khác.

2. Việc thông báo không được thực hiện trong quá trình điều tra hoặc kiểm tra của Cục Hàng không Việt Nam hoặc liên quan tới tai nạn hoặc sự cố tàu bay.

3. Sự vi phạm quy chế an toàn đã xảy ra 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 Hàng không Việt Nam 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 Hàng không Việt Nam.

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 hỗ trợ cho các đợt kiểm tra do Cục Hàng không Việt Nam thực hiện.

19.035 TÍNH BẢO MẬT CỦA BÁO CÁO

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

b. Cục Hàng không Việt Nam phải thực hiện các biện pháp 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.

19.037 SỰ CAM ĐOAN VỀ PHÁP LUẬT

Cục Hàng không Việt Nam sẽ không tiến hành khởi kiện các vi phạm không cố ý trong trường hợp chúng được báo cáo theo các điều khoản báo cáo tự nguyện và bắt buộc của Chương này trừ các trường hợp do xao nhãng nhiệm vụ dẫn đến sơ suất lớn.

19.040 BIỆN PHÁP ĐỐI VỚI GIẤY PHÉP VÀ CHỨNG CHỈ

a. Trong trường hợp cần thiết, Cục Hàng không Việt Nam có thẩm quyền theo 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 Hàng không Việt Nam phải thực hiện các biện pháp cần thiết để kiểm tra lại người giữ giấy phép. Mục đích của việc kiểm tra 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.

19.043 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

19.050 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

Chương này áp dụng đối với các cá nhân và tổ chức tiếp cận các mảnh vỡ tàu bay và hồ sơ có liên quan mật thiết đến quá trình điều tra tai nạn hoặc sự cố nghiêm trọng.

19.053 LƯU GIỮ VÀ BẢO VỆ HIỆN TRƯỜNG

a. 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 sau 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 gây hư hỏng thêm đối với tàu bay và các nội dung bên trong tàu bay.

b. Người khai thác tàu bay liên quan trong tai nạn, sự cố được thông báo phải chịu trách nhiệm về bảo vệ hiện trường, mảnh vỡ tàu bay, hàng hóa, thư từ trên tàu và tất cả các hồ sơ bao gồm hồ sơ giữa chuyến bay, hồ sơ bảo dưỡng, các thiết bị ghi âm liên quan đến khai thác, bảo dưỡng 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, sự cố tàu bay phải lưu giữ 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.

19.050. DI CHUYỂN MẢNH VỠ

a. Việc 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 được phép thực hiện khi:

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

2. Bảo vệ các mảnh vỡ khỏi bị hư hỏng;

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 ảnhđể đánh dấu các vị trí và tình trạng ban đầu của các mảnh vỡ và những gì quan trọng khác nếu có thể.

c. Trong trường hợp người đại diện chính thức của quốc gia đăng ký tàu bay, quốc gia Người 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 nhằm 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;

3. Để loại trừ các nguy cơ hoặc chướng ngại vật ảnh hưởng tới dẫn đường hàng không, vận tải khác hoặc cộng đồng;

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

19.057 CHẤM DỨT LƯU GIỮ TÀU BAY

[11]a. Tùy thuộc vào quá trình điều tra thực hiện theo Điều 19.053 và Điều 19.055, điều tra viên chính 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 Người khai thác tàu bay.

b. Để thực hiện việc này, điều tra viên chính sẽ cho phép tiếp cận tàu bay hoặc các bộ phận của tàu bay với điều kiện nếu tàu bay hoặc các bộ phận của tàu bay nằm trong khu vực mà điều tra viên chính thấy không thể thực hiện việc tiếp cận thì tàu bay hoặc các bộ phận tàu bay sẽ được di dời đến địa điểm có thể tiếp cận dễ dàng.

CHƯƠNG E: ĐIỀU TRA TAI NẠN, SỰ CỐ

19.060 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

Chương này quy định về việc tiến hành điều tra tai nạn, sự cố tàu bay đối với các cá nhân và tổ chức thực hiện việc điều tra hoặc cá nhân có những thông tin hay hồ sơ liên quan phù hợp cho việc điều tra.

---

[11] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

19.063 TRÁCH NHIỆM ĐIỀU TRA[12]

a. Việt Nam có trách nhiệm tiến hành điều tra đối với các tai nạn và sự cố tàu bay nghiêm trọng xảy ra trên lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.

b. Trong trường hợp tai nạn, sự cố xảy ra đối với tàu bay mang quốc tịch Việt Nam trên lãnh thổ quốc gia là thành viên ICAO thì quốc gia đó chịu trách nhiệm điều tra.

c. Trong trường hợp tai nạn, sự cố xảy ra đối với tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam trên lãnh thổ quốc gia không phải là thành viên ICAO, công việc điều tra sẽ được tiến hành theo sự thỏa thuận giữa Chính phủ Việt Nam với quốc gia đó.

d. Trong trường hợp tai nạn, sự cố xảy ra tại vị trí không xác định được thuộc lãnh thổ của một quốc gia nào thì Việt Nam có trách nhiệm tiến hành điều tra đối với tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam.

đ. Trong trường hợp tai nạn tàu bay xảy ra trên vùng biển quốc tế gần nhất với lãnh thổ Việt Nam thì Việt Nam có trách nhiệm hỗ trợ tối đa theo đề nghị của Quốc gia đăng ký tàu bay.

19.065 TÍNH CHẤT CỦA CUỘC ĐIỀU TRA

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

b. Những kết quả này sau đó được sử dụng để xác định biện pháp phòng ngừa sự tái diễn của những tai nạn, sự cố tương tự trong tương lai.

c. Công tác điều tra bao gồm: điều tra hiện trường (quang cảnh vụ tai nạn, xét nghiệm, phân rã…), chuẩn bị báo cáo, công bố thông tin.

d. 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.

e. Điều tra tai nạn, sự cố là việc thu thập, xử lý các thông tin khách quan trong quá trình điều tra.

g.[13] Việc điều tra này không nhằm mục đích xác định lỗi hay trách nhiệm pháp lý của bất kỳ người nào và không bị cản trở bởi các hoạt động điều tra của cơ quan hành pháp và cơ quan tư pháp.

---

[12] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 11 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[13] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

19.067 QUYỀN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC PHỎNG VẤN[14]

Người 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 đại diện hoặc được tham vấn luật sư.

19.070 CƠ QUAN ĐIỀU TRA.

a.[15] Thẩm quyền tổ chức điều tra sự cố, tai nạn tàu bay 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.

1. Ủy ban điều tra tai nạn tàu bay do Thủ tướng Chính phủ thành lập tổ chức điều tra tai nạn tàu bay quy định tại điểm a và điểm c khoản 2 Điều 104 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam;

2. 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;

3. Cục HKVN được Bộ Giao thông vận tải ủy quyền thực hiện điều tra sự cố, tai nạn tàu bay.

b.[16] 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;

3. Bảo vệ các hồ sơ của cuộc điều tra;

4. Dự thảo các khuyến cáo an toàn căn cứ vào các bằng chứng đã được phát hiện;

5. Hoàn thiện và công bố kết quả điều tra.

c. Để thực hiện được các trách nhiệm tại khoản b Điều này 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;

---

[14] Tên Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 13 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[15] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 14 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[16] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 14 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

4. Tổ chức xã hội nghề nghiệp về hàng không;

5. Các chuyên gia kỹ thuật để tiếp cận các thông tin, phỏng vấn, hồ sơ và báo cáo;

6. Nhân chứng thẩm vấn và các chuyên gia kỹ thuật.

d. 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, 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, 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.

e. 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.

19.073 CHỈ ĐỊNH NGƯỜI ĐIỀU TRA CHÍNH

a. Cục Hàng không Việt Nam sẽ chỉ định điều tra viên chính cho việc điều tra và sẽ bắt đầu việc điều tra ngay sau đó.

b. Sau khi cơ quan điều tra đã được bổ nhiệm, điều tra viên chính sẽ được giải phóng tất cả các nhiệm vụ khác và được cắt cử tại cơ quan điều tra cho đến khi báo cáo cuối được ban hành.

c. Cơ quan điều tra sau khi bổ nhiệm có thể thay thế điều tra viên chính cho phù hợp với việc điều tra.

19.075 QUYỀN HẠN TIẾP CẬN VÀ CHỈ ĐẠO CỦA NGƯỜI ĐIỀU TRA CHÍNH[17]

Điều tra viên chính có quyền tiếp cận không giới hạn đến các mảnh vỡ tàu bay và các tài liệu liên quan bao gồm các thiết bị tự ghi và bản ghi âm ATS và có quyền quyết định thực hiện việc kiểm tra cụ thể mà không bị trì hoãn bởi các cá nhân được ủy quyền tham gia vào việc điều tra.

19.079. NGƯỜI ĐIỀU TRA CHÍNH

a. Điều tra viên chính (IIC) tổ chức, 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.

b. IIC có trách nhiệm và quyền hạn để giám sát các nguồn lực và hành động của mọi cá nhân thuộc Chính phủ cũng như dân thường liên quan trong hiện trường điều tra.

c. 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, sự cố.

---

[17] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 15 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

19.080 QUYỀN HẠN CỦA THÀNH VIÊN ĐIỀU TRA

a. Với sự trình diện thẻ ủy quyền thích hợp, đại diện được ủy quyền của Cục Hàng không Việt Nam có quyền hạn sau đây:

1. Đến hiện trường vụ tai nạn, sự cố tàu bay;

2. Tiếp cận các mảnh vỡ tàu bay;

3. Làm những việc được coi là phù hợp cho điều tra.

b. Sau 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.

c. Đại diện Cục Hàng không Việt Nam có thể yêu cầu khởi tố để có được lời khai hoặc các chứng cứ khác.

d. Đại diện Cục Hàng không Việt Nam có thể thẩm vấn nhân chứng hoặc bất kỳ ai có thông tin liên quan tới sự cố, tai nạn.

e. Đại diện Cục Hàng không Việt Nam có quyền hạn 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.

g. Đại diện Cục Hàng không Việt Nam có quyền hạn 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.

19.083 KHÁM NGHIỆM TỬ THI VÀ GIÁM ĐỊNH Y TẾ

a. Điều tra viên chính đại diện cho Cục Hàng không Việt Nam tiến hành điều tra tai nạn có người tử vong có trách nhiệm trưng cầu khám nghiệm tử thi đối với thành viên tổ lái, thành viên tổ tiếp viên hoặc hành khách tùy thuộc vào điều kiện cụ thể bởi các bác sĩ giải phẫu học kinh nghiệm trong điều tra tai nạn.

b. Đại diện của Cục Hàng không Việt Nam được quyền có bản báo cáo giám định pháp y của bất cứ người nào tử vong trong tai nạn tàu bay trong quyền thực thi pháp lý của Cục Hàng không Việt Nam.

c. Điều tra viên chính đại diện cho Cục Hàng không Việt Nam có thể yêu cầu khám nghiệm tử thi hoặc các xét nghiệm khác đối với những cá nhân được xem là cần thiết cho quá trình điều tra trong phạm vi phù hợp theo yêu cầu của điều tra tai

nạn, với điều kiện tôn trọng các quy định của tín ngưỡng tôn giáo liên quan đến việc khám nghiệm tử thi.

d. Trong trường hợp cần thiết, việc giám định y tế có thể tiến hành đối với thành viên tổ bay, hành khách hoặc nhân viên hàng không liên quan đến tai nạn để phục vụ công tác điều tra.

e. Điều tra viên chính đảm bảo những việc giám định này được tiến hành nhanh chóng và đầy đủ.

19.085 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 tổ chức, cá nhân 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, sự cố và những người có năng lực chuyên môn kỹ thuật trợ giúp trong điều tra. Chỉ được phép tham gia điều tra tai nạn 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, 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. Tổ chức tham gia điều tra và đại diện trong một lĩnh vực chuyên môn của cơ quan điều tra không 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 cho bên liên quan.

d. Ngoài ra để phù hợp với khoản a Điều này và để trợ giúp đảm bảo phù hợp với các yêu cầu và giới hạn về thành phần tham gia điều tra, 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.

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

a. Chỉ có người điều tra tai 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.

19.090 THÔNG BÁO CÁC QUỐC GIA LIÊN QUAN

a.[18] Sau khi nhận được báo cáo về sự cố hoặc tai nạn tàu bay, Cục HKVN xác nhận thông tin và thông báo cho các quốc gia liên quan và cho Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

b. Việc thu thập và ghi chép thông tin không bị trì hoãn để chờ đợi sự có mặt của các đại diện được chỉ định.

19.093 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.

19.095 SỰ HỖ TRỢ, PHỐI HỢP CỦA CƠ QUAN PHÁP LUẬT

a.[19] Các cơ quan liên quan của Việt Nam đảm bảo hỗ trợ, phối hợp và tạo điều kiện tiếp cận của điều tra viên chính hoặc người đại diện được phân công trong quá trình điều tra tai nạn tàu bay.

b. Sự phối hợp và hỗ trợ này bao gồm cả những hồ sơ, phân tích nhanh chóng phục vụ cho việc điều tra như: kiểm tra và xác định các nạn nhân của tai nạn, giải mã các dữ liệu của thiết bị tự ghi của tàu bay.

19.097 THÔNG BÁO CHO CƠ QUAN AN NINH HÀNG KHÔNG

Trong quá trình điều tra nếu phát hiện hoặc nghi ngờ có sự can thiệp trái pháp luật, điều tra viên chính phải thông tin ngay lập tức cho cơ quan an ninh hàng không của các quốc gia liên quan.

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

a.[20] Việc đưa ra các thông tin trong vụ việc điều tra, quang cảnh tai nạn phải theo đúng sự thực và được thực hiện bởi người có thẩm quyền.

---

[18] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 16 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[19] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 17 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[20] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 18 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

b. Các thông tin liên quan đến tai nạn, sự cố từ bất kỳ tổ chức, cá nhân tham gia công tác điều tra phải được ban hành bởi IIC thông qua kênh phù hợp trước khi cung cấp cho người 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 khắc phục.

d. Thông tin liên quan tới tai nạn, sự cố không được đưa ra cho người không phải là đại diện của cơ quan điều tra trước khi thông tin ban đầu đưa ra bởi nhà chức trách mà không hỏi ý kiến và được sự cho phép của IIC.

e. Cục Hàng không Việt Nam 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.

19.103 THÔNG TIN ĐỀ XUẤT

a. Tổ chức, cá nhân, cơ quan Chính phủ, công ty hoặc các hiệp hội có chức năng hoạt động hoặc có các sản phẩm liên quan tới tai nạn, sự cố tàu bay đang được điều tra có thể cung cấp cho nhà chức trách các thông tin phát hiện từ các bằng chứng trong khi tiến hành điều tra, nguyên nhân có thể và các khuyến cáo an toàn nhằm mục đích phòng ngừa tai nạn xảy ra.

b. Thời gian đưa ra đề xuất 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 đề xuất 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.

19.105 LƯU GIỮ THÔNG TIN, HỒ SƠ[21]

a. Trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, trừ khi người có thẩm quyền xác định việc công bố thông tin có nhiều tác dụng hơn so với những bất lợi có thể xảy ra, cơ quan điều tra tai nạn, sự cố tàu bay có trách nhiệm lưu giữ những thông tin, hồ sơ đang phục vụ cho mục đích điều tra sau đây:

1. Các báo cáo của thành viên cơ quan điều tra trong quá trình điều tra;

2. Các thông tin liên lạc giữa những người liên quan đến hoạt động khai thác tàu bay;

3. Thông tin y tế hoặc thông tin cá nhân của những người liên quan đến tai nạn, sự cố tàu bay;

4. Bản ghi âm, bản diễn giải lời ghi âm buồng lái và ảnh chụp trên tàu bay;

5. Bản ghi âm và bản diễn giải lời ghi âm của cơ quan điều khiển không lưu;

---

[21] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

6. Báo cáo phân tích dữ liệu các thiết bị tự ghi của tàu bay;

7. Dự thảo báo cáo chính thức.

b. Những thông tin, hồ sơ này được đưa vào báo cáo chính thức hoặc vào phần Phụ lục chỉ khi thích hợp cho việc phân tích tai nạn, sự cố tàu bay.

c. Những thông tin, hồ sơ được thu thập trong khi điều tra nhưng không liên quan đến việc phân tích thì không được công bố.

d. Cơ quan điều tra tai nạn, sự cố tàu bay không được công bố họ tên của những thành viên tham gia vào quá trình điều tra.

19.107 ĐIỀU TRA LẠI

a. Sau khi kết thúc điều tra, trong trường hợp phát hiện chứng cứ mới quan trọng thuộc quyền hạn xét xử của Việt Nam, cơ quan điều tra sẽ thực hiện điều tra lại đối với sự cố, tai nạn tàu bay.

b. Trong trường hợp chứng cứ mới quan trọng này thuộc tai nạn xảy ra bên ngoài lãnh thổ Việt Nam, chứng cứ này được giao cho cơ quan chức trách nước sở tại tiến hành điều tra ban đầu.

c. 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.

CHƯƠNG F: NGHĨA VỤ QUỐC TẾ CỦA QUỐC GIA ĐIỀU TRA[22]

19.110 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

Chương này quy định các nghĩa vụ quốc tế trong trường hợp điều tra sự cố, tai nạn tàu bay mà Việt Nam là quốc gia xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay hoặc quốc gia điều tra.

19.113 THÔNG BÁO CÁC QUỐC GIA LIÊN QUAN

a.[23] 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, Cục HKVN thực hiện trách nhiệm báo cáo theo quy định của Công ước quốc tế Chicago.

b. Khi xảy ra tai nạn tàu bay trong lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, Bộ Giao thông vận tải bằng các phương tiện thích hợp nhất và nhanh nhất có thể để tiến hành thông báo cho:

1. Quốc gia đăng ký tàu bay;

2. Quốc gia của người khai thác tàu bay;

---

[22] Tên Chương này được sửa đổi theo quy định tại Mục 20 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[23] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 21 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

3. Quốc gia thiết kế tàu bay;

4. Quốc gia sản xuất tàu bay;

5. Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế đối với tàu bay có trọng tải lớn hơn 2.250kg.

c.[24] Trong trường hợp Việt Nam là quốc gia đăng ký quốc tịch và Cục HKVN thực hiện điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, điều tra viên chính sẽ gửi thông báo theo thể thức và nội dung quy định ở 19.115 của Phần này bằng các phương tiện thích hợp nhất và nhanh nhất có thể cho các quốc gia liệt kê trong khoản b Điều này.

d. Trong trường hợp Việt Nam là quốc gia đăng ký quốc tịch hoặc quốc gia của Nhà khai thác tàu bay nếu như Nhà chức trách hàng không nơi xảy ra sự cố, tai nạn hàng không chưa có thông tin về vụ việc, Cục Hàng không Việt Nam xác minh, thu thập thông tin báo cáo Bộ Giao thông vận tải để thông báo đến các Quốc gia sau:

1. Quốc gia thiết kế;

2. Quốc gia nhà sản xuất tàu bay;

3. Quốc gia nơi xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay.

19.115 THỂ THỨC VÀ NỘI DUNG CỦA THÔNG BÁO SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

Thông báo được thể hiện bằng ngôn ngữ rõ ràng, dễ hiểu và chứa đựng các thông tin sau:

a. Sử dụng ký hiệu ACCID đối với tai nạn và INCID đối với sự cố;

b. Nhà sản xuất, loại tàu bay, quốc tịch và số đăng ký, số xuất xưởng tàu bay;

c. Chủ sở hữu, người khai thác, người cho thuê nếu có;

d. Người chỉ huy tàu bay, quốc tịch của tổ bay và hành khách;

e. Thời gian (giờ địa phương hoặc giờ UTC) xảy ra tai nạn, sự cố tàu bay;

g. Nơi cất cánh và nơi dự định hạ cánh của tàu bay;

h. Vị trí địa lý (vĩ độ và kinh độ) của tàu bay;

i. Số lượng tổ bay và hành khách ở trên tàu bay tử vong và bị thương nặng; ở vị trí khác tử vong và bị thương nặng;

k. Mô tả sự cố nghiêm trọng,tai nạn và đánh giá mức độ hỏng hóc của tàu bay;

l. Phạm vi của việc điều tra hoặc việc ủy quyền điều tra cho quốc gia nơi xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay;

---

[24] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 21 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

m. Đặc điểm khu vực hiện trường sự cố, tai nạn và những khó khăn hoặc yêu cầu đặc biệt cho việc tiếp cận hiện trường;

n. Cách thức liên lạc với điều tra viên chính và nhà chức trách điều tra của quốc gia nơi xảy ra sự cố,tai nạn tàu bay;

o. Thông tin về hàng hóa nguy hiểm chuyên chở trên tàu bay.

19.117 NGÔN NGỮ SỬ DỤNG TRONG THÔNG BÁO

Thông báo được thể hiện bằng ngôn ngữ tiếng Anh, bằng ngôn ngữ của người nhận trong trường hợp cần thiết.

19.120 BỔ SUNG THÔNG TIN LIÊN QUAN

Trong trường hợp phát hiện việc thiếu sót thông tin trong thông báo hoặc những thông tin khác liên quan, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện việc thông báo những thông tin này trong thời gian sớm nhất có thể.

19.123 HỢP TÁC QUỐC TẾ CỦA CÁC QUỐC GIA LIÊN QUAN

a. Nếu không nhận được phản hồi của của các quốc gia đăng ký, quốc gia người khai thác tàu bay, quốc gia thiết kế và quốc gia sản xuất tàu bay, Cục Hàng không Việt Nam liên lạc với Nhà chức trách hàng không của các quốc gia này bằng những phương thức không chính thức hoặc quan hệ cá nhân để thông báo về sự cố, tai nạn tàu bay.

b.[25] Quốc gia đăng ký, quốc gia Người khai thác tàu bay, quốc gia thiết kế và quốc gia sản xuất tàu bay được phép chỉ định đại diện được ủy quyền tham gia điều tra sự cố, tai nạn tàu bay có trọng tải lớn hơn 2.250 kg khi có đề nghị của Cục HKVN.

19.127 TIẾN HÀNH ĐIỀU TRA

Cục Hàng không Việt Nam tiến hành điều tra theo thẩm quyền và quyền hạn được quy định trong Chương E của Phần này.

19.130 PHỐI HỢP THAM GIA VỚI CÁC QUỐC GIA LIÊN QUAN

Cục Hàng không Việt Nam tiến hành tham gia và phối hợp đầy đủ với các đại diện, các cố vấn, chuyên gia kỹ thuật theo quy định với các điều khoản của Chương H và Chương I.

19.13. HOÀN THÀNH BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ VÀ KỊP THỜI

Cục Hàng không Việt Nam hoàn thành các báo cáo đầy đủ và kịp thời theo quy định tại Chương K.

---

[25] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 22 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

CHƯƠNG G: TRÁCH NHIỆM THAM GIA ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY[26]

19.140 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

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 khi Việt Nam là một trong những quốc gia sau đây:

a. Quốc gia đăng ký tàu bay;

b. Quốc gia Người khai thác tàu bay;

c. Quốc gia sản xuất;

d. Quốc gia thiết kế tàu bay.

19.143 SAU KHI NHẬN ĐƯỢC THÔNG BÁO VỀ SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

a.[27] Cục HKVN khi nhận được thông báo tai nạn, sự cố nghiêm trọng từ quốc gia nơi xảy ra tai nạn có trách nhiệm thực hiện phản hồi thông tin.

b. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo cho quốc gia nơi xảy ra tai nạn:

1.[28] Về khả năng chỉ định người đại diện được ủy quyền hay không;

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 được ủy quyền chỉ định nếu có.

19.145 TRÁCH NHIỆM CUNG CẤP THÔNG TIN LIÊN QUAN

a. Sau khi nhận được thông báo, Cục Hàng không Việt Nam tiến hành cung cấp cho quốc gia xảy ra tai nạn, sự cố trong thời gian sớm nhất có thể các thông tin liên quan đến tàu bay, tổ lái của chuyến bay gặp tai nạn, sự cố.

b. Sau khi nhận được thông báo, Cục Hàng không Việt Nam bằng cách nhanh nhất và sớm nhất cung cấp cho quốc gia xảy ra tai nạn, sự cố thông tin về hàng hóa nguy hiểm chuyên chở trên tàu bay.

19.147 BỔ SUNG THÔNG TIN LIÊN QUAN

a. Sau khi nhận được yêu cầu của quốc gia tiến hành điều tra, Cục Hàng không Việt Nam đảm bảo việc cung cấp đầy đủ thông tin liên quan.

---

[26] Tên Chương này được sửa đổi theo quy định tại Mục 23 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[27] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 24 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[28] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 24 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

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

19.150 BẢO VỆ VÀ CUNG CẤP DỮ LIỆU CÁC THIẾT BỊ TỰ GHI[29]

Trong trường hợp tàu bay liên quan đến tai nạn, sự cố nghiêm trọng thực hiện hạ cánh xuống Việt Nam, sau khi nhận được yêu cầu của quốc gia tiến hành điều tra, Cục HKVN cung cấp cho quốc gia đó:

a. Dữ liệu các thiết bị tự ghi;

b. Các thiết bị tự ghi trong trường hợp cần thiết.

19.153 CUNG CẤP THÔNG TIN VỀ TỔ CHỨC LIÊN QUAN

Sau khi nhận được yêu cầu của quốc gia tiến hành điều tra, Cục Hàng không Việt Nam cung cấp cho quốc gia đó thông tin liên quan về các tổ chức, cơ sở có hoạt động trực tiếp hoặc gián tiếp đối với hoạt động khai thác của tàu bay.

19.15. CHỈ ĐỊNH NGƯỜI ĐẠI DIỆN ỦY QUYỀN

Trong trường hợp quốc gia tiến hành điều tra tai nạn tàu bay có tải trọng lớn hơn 2. 50kg yêu cầu sự tham gia của Việt Nam, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm chỉ định người đại diện được ủy quyền.

19.157 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 Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét và đánh giá các khuyến cáo trên.

b.[30] Sau khi đánh giá, trong thời hạn 90 ngày kể từ ngày nhận được khuyến cáo an toàn, Cục HKVN có trách nhiệm thông báo cho quốc gia đưa ra khuyến cáo an toàn về hoạt động phòng ngừa hoặc lý do khi không đưa ra bất kỳ hành động tương ứng nào hoặc đề xuất thay thế cho các hoạt động phòng ngừa không phải là các khuyến nghị an toàn ban đầu.

c.[31] Cục HKVN có trách nhiệm theo dõi quá trình khắc phục đối với các khuyến cáo an toàn nhận được từ quốc gia điều tra tai nạn, sự cố tàu bay.

---

[29] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 25 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[30] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 26 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[31] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 26 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

CHƯƠNG H: QUYỀN THAM GIA ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY[32]

19.160 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

a. Chương này quy định các yêu cầu đối với việc tham gia của các đại diện được ủy quyền, các cố vấn và chuyên gia khác để phục vụ quá trình điều tra, báo cáo và ban hành các khuyến cáo an toàn.

b. Điều tra viên chính đảm bảo các thành viên này tham gia điều tra theo phạm vi quyền hạn của họ.

19.163 CÁC QUỐC GIA ĐƯỢC QUYỀN CHỈ ĐỊNH NGƯỜI ĐẠI DIỆN

a. Những quốc gia sau được được quyền chỉ định người đại diện được ủy quyền để tham gia vào quá trình điều tra tai nạn, sự cố tàu bay tiến hành bởi Cục Hàng không Việt Nam:

1. Quốc gia đăng ký;
2. Quốc gia người khai thác;
3. Quốc gia thiết kế;
4. Quốc gia sản xuất.

b. Quốc gia thiết kế hoặc sản xuất hệ thống sinh lực hoặc thiết bị lớn của tàu bay có thể được mời để giam gia vào quá trình điều tra.

c. Các quốc gia khi được yêu cầu cung cấp thông tin, cơ sở vật chất hoặc chuyên gia cho Cục Hàng không Việt Nam có quyền chỉ định đại điện ủy quyền để tham gia vào quá trình điều tra.

d. Các quốc gia cung cấp căn cứ hoạt động cho việc điều tra hoặc tham gia vào quá trình tìm kiếm, cứu nạn hoặc khôi phục các mảnh vỡ tàu bay hoặc là quốc gia có liên danh với nhà khai thác tàu bay có thể được mời chỉ định người đại diện được ủy quyền để tham gia vào quá trình điều tra.

19.165 THÀNH PHẦN THAM GIA ĐIỀU TRA KHÁC

a. Trong trường hợp Quốc gia đăng ký, Quốc gia Người khai thác không chỉ định người đại diện được ủy quyền, Cục Hàng không Việt Nam tiến hành mời Người khai thác tham gia theo quy trình của Quốc gia tiến hành điều tra.

b. Trong trường hợp Quốc gia thiết kế, Quốc gia sản xuất không chỉ định người đại diện được ủy quyền, Cục Hàng không Việt Nam tiến hành mời tổ chức có trách nhiệm đối với thiết kế loại và quá trình lắp ráp cuối cùng của tàu bay để tham gia theo quy trình của Cục Hàng không Việt Nam.

---

[32] Tên Chương này được sửa đổi theo quy định tại Mục 27 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

19.167 CHỈ ĐỊNH CỐ VẤN CHO NGƯỜI ĐẠI DIỆN ỦY QUYỀN

a. Quốc gia đăng ký hoặc Quốc gia Người khai thác có thể chỉ định một hoặc nhiều cố vấn được đề nghị bởi người khai thác để hỗ trợ người đại diện được ủy quyền.

b. Quốc gia thiết kế và Quốc gia sản xuất có thể chỉ định một hoặc nhiều cố vấn được đề nghị bởi tổ chức có trách nhiệm đối với chứng chỉ loại và quá trình lắp ráp cuối cùng của tàu bay để hỗ trợ người đại diện được ủy quyền.

19.170 QUỐC GIA CÓ CÔNG DÂN TỬ VONG HOẶC BỊ CHẤN THƯƠNG NGHIÊM TRỌNG

Quốc gia có sự quan tâm đặc biệt đối với tai nạn do có công dân tử vong hoặc bị chấn thương nghiêm trọng có thể đề nghị Cục Hàng không Việt Nam để chỉ định chuyên gia có những quyền hạn sau đây:

a. Tiếp cận hiện trường tai nạn;

b. Tiếp cận thông tin về sự thật liên quan;

c. Tham gia xác định nạn nhân;

d. Hỗ trợ thẩm vấn công dân của quốc gia đó được cứu sống;

e.[33] Nhận bản sao của báo cáo chính thức của kết quả điều tra.

CHƯƠNG I: QUYỀN HẠN CỦA CÁC ĐẠI DIỆN ỦY QUYỀN

19.180 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

a. Chương này quy định các yêu cầu áp dụng đối với các đại diện được ủy quyền tham gia vào quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay tại Việt Nam.

b. Điều tra viên chính phải đảm bảo các đại diện được ủy quyền này chấp thuận các quyền hạn thích hợp.

19.183 CÁC ĐẠI DIỆN ỦY QUYỀN VÀ CỐ VẤN

a. Quốc gia có quyền chỉ định người đại diện được ủy quyền đồng thời có quyền chỉ định một hoặc nhiều cố vấn để hỗ trợ người đại diện trong quá trình điều tra.

b. Quốc gia tham gia điều tra có quyền chỉ định những chuyên gia kỹ thuật tốt nhất để thực hiện cố vấn cho người đại diện được ủy quyền.

c. Các cố vấn dưới sự giám sát của người đại diện được ủy quyền có thể được phép tham gia điều tra trong phạm vi cần thiết để hỗ trợ hiệu quả người đại diện được ủy quyền.

---

[33] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 29 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

19.185 SỰ THAM GIA

Người đại diện được ủy quyền, cố vấn và những thành phần khác có thể tham gia mọi khía cạnh của việc điều tra dưới sự giám sát của điều tra viên chính, cụ thể như sau:

a. Tiếp cận hiện trường tai nạn;

b. Kiểm tra các mảnh vỡ tàu bay;

c. Thu thập thông tin từ các nhân chứng và đề xuất khu vực thẩm vấn;

d. Nhận bản sao chép các tài liệu thích hợp;

e. Tham gia giải mã các bản ghi âm;

g. Tham gia các hoạt động không tại hiện trường như kiểm tra các thiết bị, thảo luận kỹ thuật, thử nghiệm và mô phỏng;

h. Đề xuất các ý kiến liên quan đến các vấn đề khác nhau của việc điều tra;

i. Sự tham gia của các quốc gia không phải quốc gia đăng ký, quốc gia Người khai thác, quốc gia thiết kế và quốc gia sản xuất có thể bị giới hạn đối với những quyền của các quốc gia này theo quy định Điều 19.1. 5 của Phần này.

19.187 QUY TRÌNH

Người tham gia vào quá trình điều tra tai nạn, sự cố tàu bay phải tuân theo những giới hạn và quy trình của Việt Nam với sự quản lý của điều tra viên chính.

19.190 PHẠM VI QUYỀN HẠN

a. Cục Hàng không Việt Nam có quyền báo cáo Bộ GTVT cho phép mở rộng sự tham gia điều tra ngoài những điều quyền liệt kê trong Phần này.

b. Những tài liệu nêu trong Chương K bao gồm cả những tài liệu như báo cáo kiểm tra thiết bị, những nghiên cứu diễn ra trong phạm vi điều tra.

19.193 TRÁCH NHIỆM

a. Đối với người đại diện được ủy quyền và các cố vấn của họ:

1. Cung cấp cho quốc gia điều tra tất cả các thông tin liên quan;

2. Không được tiết lộ thông tin trong quá trình điều tra mà không có sự chấp thuận của Cục Hàng không Việt Nam đang tiến hành điều tra.

b. Những trách nhiệm quy định trong khoản a Điều này không cản trở việc phát hành tức thời các sự việc khi được ủy quyền bởi IIC cũng không cản trở việc các đại diện được ủy quyền báo cáo cho quốc gia của họ để thực hiện các hành động khắc phục an toàn tương ứng.

CHƯƠNG K: BÁO CÁO TAI NẠN, SỰ CỐ TÀU BAY[34]

19.200 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

[34] Tên Chương này được sửa đổi theo quy định tại Mục 30 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

a. Chương này quy định việc hoàn thiện, biên soạn và phân phát đối với những báo cáo yêu cầu trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay.

b. Chương này áp dụng đối với các nhân viên điều tra tai nạn và những điều tra viên được chỉ định và nhân viên của Cục Hàng không Việt Nam hỗ trợ điều tra.

MỤC I: THÔNG TIN CHUNG

19.203 MỤC TIÊU AN TOÀN BAY[35]

a. Trong trường hợp những vấn đề ảnh hưởng đến an toàn được xác định có liên quan đến tai nạn, sự cố tàu bay, Cục HKVN có trách nhiệm thông báo đến các quốc gia liên quan và ICAO:

1. Trong thời gian sớm nhất có thể;

2. Bằng phương tiện nhanh nhất và thích hợp nhất có thể.

19.205 NGÔN NGỮ

Tất cả thông báo và báo cáo thực hiện bởi Cục Hàng không Việt Nam trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay được gửi đến các quốc gia liên quan và ICAO bằng ngôn ngữ tiếng Anh.

19.207 CÔNG BỐ THÔNG TIN SAU KHI CHẤP THUẬN

Không được phép lan truyền, công bố hoặc tiếp cận vào dự thảo báo cáo hoặc một phần hoặc bất cứ tài liệu thu được trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay mà không có sự chấp thuận của Cục Hàng không Việt Nam khi những tài liệu này chưa được ban hành hoặc công bố bởi Chính phủ Việt Nam.

MỤC II: BÁO CÁO SƠ BỘ

19.210 BÁO CÁO SƠ BỘ[36]

Trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm hoàn thành báo cáo sơ bộ tóm tắt những sự kiện, những quan sát và kết luận điều tra tại thời điểm báo cáo.

19.213 TAI NẠN TÀU BAY CÓ TẢI TRỌNG TRÊN 2. 50KG

Trong trường hợp tai nạn xảy ra với tàu bay có tải trọng tối đa trên 2. 50kg, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi báo cáo sơ bộ đến:

a. Quốc gia đăng ký hoặc quốc gia xảy ra tai nạn;

b. Quốc gia Người khai thác;

c. Quốc gia thiết kế;

d. Quốc gia sản xuất;

---

[35] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 31 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[36] Tên Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 32 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

e. Bất kỳ quốc gia cung cấp thông tin liên quan, cơ sở vật chất quan trọng hoặc các chuyên gia;

g. Tổ chức Hàng không dân dụng thế giới (ICAO).

19.215 TAI NẠN TÀU BAY CÓ TẢI TRỌNG DƯỚI 2. 50KG

Trong trường hợp tai nạn xảy ra với tàu bay có tải trọng tối đa 2. 50kg, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi báo cáo sơ bộ đến:

a. Quốc gia đăng ký hoặc quốc gia xảy ra tai nạn;

b. Quốc gia Người khai thác;

c. Quốc gia thiết kế;

d. Quốc gia sản xuất;

e. Quốc gia cung cấp thông tin liên quan, cơ sở vật chất quan trọng hoặc các chuyên gia.

19.217 GỬI BÁO CÁO ĐÚNG THỜI HẠN

Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi báo cáo sơ bộ bằng fax, địa chỉ thư điện tử hoặc gửi bưu điện trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn trừ trường hợp báo cáo tai nạn, sự cố tàu bay đã được gửi vào thời gian đó.

MỤC III: BÁO CÁO DỮ LIỆU SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

19.220 BÁO CÁO DỮ LIỆU SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY[37]

Trong quá trình điều tra tai nạn, sự cố tàu bay, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm hoàn thành báo cáo dữ liệu sự cố, tai nạn tàu bay theo thể thức và cách thức quy định bởi Tổ chức Hàng không dân dụng thế giới.

19.223 TAI NẠN TÀU BAY CÓ TẢI TRỌNG TRÊN 2. 50KG

Trong trường hợp tai nạn xảy ra với tàu bay có tải trọng tối đa trên 2. 50kg, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi báo cáo dữ liệu tai nạn tàu bay cho Tổ chức Hàng không dân dụng thế giới trong thời gian sớm nhất có thể sau khi hoàn thành điều tra.

19.225 THÔNG TIN BỔ SUNG

Trong trường hợp được yêu cầu, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm cung cấp cho các quốc gia khác thông tin phù hợp bổ sung cho báo cáo dữ liệu tai nạn, sự cố tàu bay.

19.227 SỰ CỐ TÀU BAY CÓ TẢI TRỌNG TRÊN 5700 KG[38]

---

[37] Tên Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 33 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[38] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 34 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

Trong trường hợp sự cố xảy ra với tàu bay có tải trọng tối đa trên 5700 kg, Cục HKVN có trách nhiệm gửi báo cáo dữ liệu sự cố tàu bay cho Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế trong thời gian sớm nhất có thể sau khi hoàn thành điều tra.

MỤC IV: BÁO CÁO CHÍNH THỨC

19.230 BÁO CÁO CHÍNH THỨC[39]

Trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, điều tra viên chính có trách nhiệm dự thảo, phối hợp và hoàn thành báo cáo chính thức về kết quả điều tra với đầy đủ thông tin sau khi được phân tích bởi Cục HKVN, các quốc gia khác và Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

19.233 THAM KHẢO Ý KIẾN CÁC QUỐC GIA KHÁC

a. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi dự thảo bản báo cáo chính thức cho quốc gia khởi nguồn điều tra và cho tất cả quốc gia tham gia điều tra và đề nghị sự đóng góp ý kiến trong thời gian sớm nhất.

b. Bản dự thảo báo cáo chính thức kết quả điều tra được gửi để đề nghị đóng góp ý kiến đến:

1. Quốc gia đăng ký;
2. Quốc gia Người khai thác;
3. Quốc gia thiết kế;
4. Quốc gia sản xuất.

c. Cục Hàng không Việt Nam sử dụng các phương tiện thích hợp và nhanh nhất có thể như fax, thư điện tử, thư chuyển phát nhanh để gửi bản dự thảo đến các quốc gia này.

19.235 ĐỀ NGHỊ ĐÓNG GÓP Ý KIẾN TỪ CÁC TỔ CHỨC KHÁC

a. Cục Hàng không Việt Nam đồng thời thông qua quốc gia Người khai thác gửi bản dự thảo báo cáo chính thức đến nhà khai thác tàu bay để đề nghị nhà khai thác tàu bay đóng góp ý kiến cho bản dự thảo.

b. Cục Hàng không Việt Nam đồng thời thông qua quốc gia thiết kế và quốc gia sản xuất gửi bản dự thảo báo cáo chính thức đến các tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế loại và quá trình lắp ráp cuối cùng để đề nghị đóng góp ý kiến cho dự thảo báo cáo chính thức.

---

[39] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 35 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

19.237 TIẾP THU CÁC Ý KIẾN ĐÓNG GÓP[40]

a. Trong trường hợp Cục HKVN nhận được ý kiến đóng góp trong thời hạn 60 ngày kể từ ngày gửi văn bản đề nghị đóng góp ý kiến, Cục HKVN có trách nhiệm sửa đổi bản dự thảo báo cáo chính thức để bổ sung nội dung căn bản của ý kiến đóng góp hoặc viết thêm ý kiến đóng góp theo yêu cầu của quốc gia đóng góp ý kiến.

b. Trong trường hợp Cục HKVN không nhận được ý kiến đóng góp trong thời hạn 60 ngày kể từ ngày gửi văn bản đề nghị đóng góp ý kiến, báo cáo chính thức sẽ được ban hành trừ khi có sự đề nghị gia hạn bởi quốc gia đó.

c. Trong quá trình điều tra, Cục HKVN có thể tham khảo ý kiến của các quốc gia khác bao gồm những quốc gia cung cấp thông tin liên quan, cơ sở vật chất quan trọng để phục vụ điều tra hoặc cung cấp các chuyên gia tham gia vào quá trình điều tra.

d. Những ý kiến đóng góp bổ sung về mặt kỹ thuật không được phép biên soạn trong báo cáo chính thức mà không có bất kỳ thỏa thuận nào đạt được.

19.240 CÁC QUỐC GIA NHẬN BÁO CÁO CHÍNH THỨC[41]

Cục HKVN có trách nhiệm gửi báo cáo chính thức kết quả điều tra tai nạn trong thời gian sớm nhất có thể tới các quốc gia sau:

a. Quốc gia khởi nguồn điều tra;

b. Quốc gia đăng ký;

c. Quốc gia Người khai thác;

d. Quốc gia thiết kế;

e. Quốc gia sản xuất;

g. Quốc gia có công dân tử vong hoặc bị thương nghiêm trọng;

h. Quốc gia cung cấp các thông tin liên quan, cơ sở vật chất quan trọng hoặc chuyên gia.

19.243 CÔNG BỐ BÁO CÁO CHÍNH THỨC

a. Nhằm mục đích ngăn ngừa sự tái diễn tai nạn, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm công bố báo cáo chính thức kết quả điều tra sự cố, tai nạn tàu bay trong thời gian sớm nhất.

b. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm công bố báo cáo chính thức sớm nhất trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay.

---

[40] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 36 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[41] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 37 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

c.[42] Trong trường hợp báo cáo chính thức không thể công bố trong thời hạn 12 tháng từ khi xảy ra tai nạn, Cục HKVN có trách nhiệm công bố báo cáo tạm thời vào thời gian xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay của các năm sau đó và nêu quá trình tiến triển của cuộc điều tra và các khuyến cáo an toàn nếu có.

d.[43] Cục HKVN có trách nhiệm gửi một bản báo cáo chính thức kết quả điều tra tai nạn, sự cố tàu bay có tải trọng tối đa trên 5.700 kg cho ICAO.

19.245 KHUYẾN CÁO AN TOÀN

a. Trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, điều tra viên chính có trách nhiệm đề nghị các nhà chức trách liên quan thực hiện kịp thời các hành động ngăn ngừa cần thiết để tăng cường an toàn hàng không.

b. Trong trường hợp cần thiết, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm đề xuất các khuyến cáo an toàn nằm ngoài phạm vi điều tra đến các quốc gia liên quan.

c. [44]Bên cạnh hoạt động điều tra tai nạn, sự cố tàu bay, các khuyến cáo an toàn còn có thể phát sinh từ nhiều nguồn khác nhau, trong đó bao gồm các bài học về an toàn. Trong trường hợp khuyến cáo an toàn được ban hành đến tổ chức thuộc quốc gia khác thì Cục HKVN cũng có trách nhiệm gửi khuyến cáo an toàn này cho nhà chức trách điều tra tai nạn của quốc gia đó.

d.[45] Cục HKVN có trách nhiệm lưu giữ các phản hồi đối với các khuyến cáo an toàn được ban hành đến các quốc gia liên quan.

19.247 TRƯỜNG HỢP LIÊN QUAN ĐẾN TÀI LIỆU ICAO

a. Trong trường hợp cần thiết, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm đề xuất các khuyến cáo an toàn đến ICAO nếu liên quan đến các tài liệu của ICAO.

b. Trong trường hợp báo cáo chính thức có các khuyến cáo an toàn đến ICAO do liên quan đến các tài liệu ICAO, ngoài báo cáo chính thức Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm đính kèm thư tóm tắt các hành động cụ thể đề xuất.

---

[42] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 38 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[43] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 38 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[44] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 39 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[45] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 39 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

PHỤ LỤC I ĐIỀU 19.010: PHÂN LOẠI TAI NẠN, SỰ CỐ VÀ VỤ VIỆC AN TOÀN HÀNG KHÔNG[46]

a. Tai nạn tàu bay (Mức A): 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:

1. 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. 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;

2. 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;

3. Tàu bay bị mất tích hoặc hoàn toàn không thể tiếp cận được. 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.

b. Sự cố: là vụ việc khác với tai nạn xảy ra trong quá trình khai thác tàu bay, ảnh hưởng hoặc có khả năng ảnh hưởng đến an toàn khai thác bao gồm:

1. Sự cố nghiêm trọng (Mức B):

(i) Vụ việc xảy ra với những tình huống cho thấy tai nạn gần xảy ra;

(ii) Các sự cố nghiêm trọng được liệt kê tại Phụ lục 1 Điều 19.010 của Phần này.

2. Sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn cao (mức C): là các vụ việc được liệt kê trong Phụ lục 1, Phụ lục 2, Phụ lục 3, Phụ lục 4 Điều 19.027 của Phần này với điều kiện sau:

(i) Trong hoạt động khai thác, bảo dưỡng tàu bay, sự cố mức C bao gồm một trong những sự cố sau:

---

[46] Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 40 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

A. 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;

B. Làm tăng đáng kể khối lượng công việc của tổ bay để đối phó với tình thế, 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;

C. Gây hỏng hóc lớn cho tàu bay hoặc ô nhiễm nặng đối với môi trường nhưng chưa phải là sự cố nghiêm trọng;

D. Nguyên nhân của vụ việc 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 07 ngày khai thác liên tục.

(ii) Trong lĩnh vực hoạt động bay, sự cố mức C bao gồm một trong các sự cố sau:

A. Ảnh hưởng lớn đến hoạt động bay và ảnh hưởng đến an toàn bay dẫn đến tàu bay gần va chạm với nhau nhưng chưa phải là sự cố nghiêm trọng;

B. Khoảng cách thực tế giữa tàu bay và mặt đất hoặc chướng ngại vật bị vi phạm nhưng lớn hơn hoặc bằng 50% và nhỏ hơn 80% giá trị khoảng cách an toàn;

C. Phân cách giữa các tàu bay (không có xu hướng đối đầu) bị vi phạm nhưng lớn hơn hoặc bằng 50% và nhỏ hơn 80% giá trị phân cách tối thiểu;

D. Nguyên nhân của vụ việc cần phải kiểm tra, xác minh và cần phải áp dụng các biện pháp xử lý và biện pháp tăng cường an toàn.

(iii) Trong lĩnh vực cảng hàng không sân bay: Sự cố mức C bao gồm gây hư hỏng kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay hoặc gây uy hiếp an toàn cho người, phương tiện hoạt động trên khu bay, ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn khai thác tàu bay.

3. Sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn (mức D): các vụ việc được liệt kê trong Phụ lục 1, Phụ lục 2, Phụ lục 3, Phụ lục 4 Điều 19.027 của Phần này với điều kiện:

(i) Trong hoạt động khai thác, bảo dưỡng tàu bay, sự cố mức D bao gồm một trong các sự cố sau:

A. Vụ việc có ảnh hưởng đến an toàn bay nhưng chưa đến mức độ uy hiếp an toàn cao, mọi hành động xử lý tình huống đều nằm trong khả năng của tổ bay;

B. Vụ việc 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;

C. Vụ việc 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;

(ii) Trong lĩnh vực hoạt động bay, sự cố mức D bao gồm một trong các sự cố sau:

A. Khoảng cách thực tế giữa tàu bay và mặt đất hoặc chướng ngại vật bị vi phạm nhưng lớn hơn hoặc bằng 80% giá trị khoảng cách an toàn;

B. Phân cách giữa các tàu bay (không có xu hướng đối đầu) bị vi phạm nhưng lớn hơn hoặc bằng 80% giá trị phân cách tối thiểu;

C. Có ảnh hưởng đến hoạt động bay và an toàn bay nhưng chưa đến mức độ theo phân loại mức C, các hành động xử lý tình huống đều nằm trong khả năng kiểm soát của cơ sở điều hành bay và tổ lái. Hoạt động bay, công tác điều hành bay được tiến hành bình thường nhưng cần phải tiến hành, đánh giá rủi ro an toàn;

(iii) Trong lĩnh vực cảng hàng không sân bay: Sự cố mức D bao gồm vụ việc phương tiện va chạm với phương tiện hoặc với người; sự cố làm ảnh hưởng đến kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay có khả năng ảnh hưởng đến an toàn hàng không.

4. Vụ việc (mức E): các vụ viêc không uy hiếp trực tiếp đến an toàn được liệt kê trong Phụ lục 1, Phụ lục 2, Phụ lục 3, Phụ lục 4 Điều 19.027 của Phần này, có tính chất như sau:

(i) Không ảnh hưởng trực tiếp 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;

(ii) Có ảnh hưởng đến hoạt động bay và chưa ảnh hưởng đến an toàn bay hoặc là kết quả sau khi xem xét đánh giá, giảm mức độ của sự cố mức D;

(iii) Có ảnh hưởng đến quá trình cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay nhưng không ảnh hưởng đến an toàn hàng không;

(iv) Các báo cáo vụ việc này mang tính chất cung cấp thông tin thống kê, nhằm đánh giá rủi ro tiềm ẩn, đưa ra các khuyến cáo an toàn mang tính chất phòng ngừa.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 19.010: DANH MỤC CÁC SỰ CỐ NGHIÊM TRỌNG[47]

a. Tàu bay gần va chạm với nhau phải thực hiện thao tác tránh nhau nên không bị va chạm hoặc tránh được tình huống nguy hiểm; phân cách thực tế giữa các tàu bay nhỏ hơn 50% giá trị phân cách tối thiểu.

b. Tàu bay va chạm với nhau hoặc va chạm với các phương tiện, trang thiết bị mặt đất hoặc chướng ngại vật nhưng chưa phải là tai nạn.

c. Điều khiển tàu bay vào khu vực địa hình vượt quá giới hạn an toàn tối thiểu và phải thực hiện thao tác để tránh.

d. Hủy việc thực hiện cất cánh trên đường CHC đang đóng; đường CHC đang bị chiếm dụng; trên đường lăn hoặc không đúng đường CHC được chỉ định.

đ. Cất cánh trên đường CHC đang đóng; đường CHC đang bị chiếm dụng; trên đường lăn; hoặc không đúng đường CHC được chỉ định.

e. Hạ cánh hoặc phải hủy bỏ hạ cánh trên đường CHC đang đóng; đường CHC đang bị chiếm dụng; trên đường lăn; hoặc không đúng đường CHC được chỉ định.

g. Hạ cánh quá đường CHC hoặc xông ra ngoài đường CHC.

h. Hỏng hóc dẫn đến tàu bay không đạt tính năng dự kiến trong quá trình cất cánh hoặc lấy độ cao ban đầu.

i. Cháy hoặc có khói trong buồng lái, khoang hành khách, buồng hàng hoặc cháy động cơ kể cả trường hợp đã được dập tắt bằng chất dập lửa.

k. Vụ việc khẩn nguy buộc tổ lái phải sử dụng ô-xy khẩn nguy.

l. Hư hỏng cấu trúc phải sửa chữa lớn hoặc động cơ bị tách rời nhưng chưa đến mức tai nạn.

m. Nhiều hư hỏng xảy ra với một hoặc nhiều hệ thống của tàu bay ảnh hưởng nghiêm trọng đến điều khiển tàu bay.

n. Người lái tàu bay mất khả năng làm việc trong thời gian tàu bay đang bay.

o. Không đủ nhiên liệu buộc tổ lái tuyên bố tình trạng khẩn nguy.

p. Tàu bay gần va chạm với nhau, với các phương tiện hoặc con người trên đường CHC.

q. 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.

---

[47] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 41 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 19.023. MẪU BÁO CÁO SỰ CỐ TÀU BAY

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

CAAV Form 14B
Số đăng ký của Cục HKVN:
Nhập số báo cáo

BÁO CÁO SỰ CỐ

Phòng Tiêu chuẩn An toàn bay,
Cục Hàng không Việt Nam,
Tổ ASICA,
119 Nguyễn Sơn, Long Biên, Hà Nội, Việt Nam.
Email: asica@caa.gov.vn
Fax: 04.38271933 Tel: 04.38272291
Vui lòng hoàn thành và báo cáo trực tuyến hoặc gửi bản in tới địa chỉ trên.

Bạn đang quan tâm về tính bảo mật của báo cáo này và muốn được liên lạc trước khi nó được xử lý? Nếu vậy, hãy đảm bảo bạn cung cấp cho chúng tôi liên lạc của bạn chi tiết.

Giữ bí mật : Có ☐ Không ☐

LOẠI TÀU BAY VÀ MẪU MÃ	SỐ ĐĂNG KÝ	NGÀY XẢY RA (dd/mm/yyyy)	THỜI GIAN UTC (HH:MM)	NGÀY ☐
Nhập loại tàu bay mẫu mã	Số đăng ký	Chọn ngày	00:00	ĐÊM ☐
NHÀ KHAI THÁC	**ĐỊA ĐIỂM XẢY RA SỰ CỐ**			CHẠNG VẠNG TỐI ☐
Tên nhà khai thác	Nơi xảy ra vụ việc, sự cố			

SỐ CHUYẾN BAY	NƠI XUẤT PHÁT	NƠI ĐẾN	ĐỘ CAO BAY (FT)	TỐC ĐỘ BAY (KTS)	IFR ☐ VFR ☐	TCAS RA		ETOPS	
						CÓ ☐	KHÔNG ☐	CÓ ☐	KHÔNG ☐

MỤC ĐÍCH CHUYẾN BAY	GIAI ĐOẠN BAY
LỰA CHỌN	LỰA CHỌN

CHI TIẾT VỀ MÔI TRƯỜNG

GIÓ		MÂY		LƯỢNG MƯA	ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG KHÁC				TÌNH TRẠNG ĐƯỜNG BĂNG	
HƯỚNG	TỐC ĐỘ (Kt)	DẠNG	CAO (ft)	LỰA CHỌN	TẦM NHÌN	BĂNG	NHIỄU ĐỘNG	OAT (°C)	LỰA CHỌN	
				LỰA CHỌN	KM ☐ NM ☐	LỰA CHỌN	LỰA CHỌN		CAT	LỰA CHỌN

TÓM TẮT VỤ VIỆC, SỰ CỐ Tóm tắt vụ việc sự cố

MÔ TẢ CHI TIẾT

Các quy trình, tài liệu liên quan (AMM, AD, SB...) liên quan trực tiếp đến sự cố và tình trạng tuân thủ của tàu bay, thiết bị hoặc tài liệu của tàu bay.	

BÁO CÁO CỦA NHÂN VIÊN MẶT ĐẤT

SỐ XUẤT XƯỞNG CỦA TÀU BAY	LOẠI ĐỘNG CƠ VÀ SỐ XUẤT XƯỞNG	PHÊ CHUẨN ETOPS		TÌNH TRẠNG TÀU BAY	TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG
		CÓ ☐	KHÔNG ☐	BẢO DƯỠNG ☐ PHỤC VỤ TÀU BAY ☐ KHÔNG CÓ NGƯỜI ☐	ĐIỆN THOẠI:

THIẾT BỊ/ BỘ PHẬN	NHÀ SẢN XUẤT	SỐ QUY CÁCH (P/N)	SỐ XUẤT XƯỞNG (S/N)
TÀI LIỆU THAM CHIẾU		TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG SỬA CHỮA/ ĐẠI TU THIẾT BỊ	

TỔ CHỨC, NGƯỜI BÁO CÁO VÀ SỐ PHÊ CHUẨN	HỌ & TÊN	CHỨC VỤ
NGÀY (dd/mm/yyyy)		

Nếu báo cáo mang tính chất tự nguyện (hoặc không phải báo cáo bắt buộc) các thông tin có thể được ông bổ vì mục đích an toàn?	CÓ ☐ KHÔNG ☐	Địa chỉ và số điện thoại (nếu người báo cáo muốn được liên hệ cá nhân)	Ghi chú 1: Đề nghị bổ sung thông tin như 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…..

ĐÁNH GIÁ CỦA TỔ CHỨC BÁO CÁO

TỔ CHỨC BÁO CÁO NHẬN XÉT , ĐÁNH GIÁ, PHÂN LOẠI MỨC ĐỘ/ BIỆN PHÁP KHẮC PHỤC/KIẾN NGHỊ ĐỂ NGĂN NGỪA

KHAI THÁC TÀU 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	TỪ ĐỊNH KỲ LẦN CUỐI	CÓ	KHÔNG
GIỜ CHU TRÌNH LẦN CẤT/HẠ CÁNH				GIỜ CHU TRÌNH LẦN CẤT/HẠ CÁNH				☐	☐

TỔ CHỨC	ĐIỆN THOẠI:	SỐ BÁO CÁO	BÁO CÁO		ĐIỀU TRA SỰ CỐ			SỐ LIỆU BAY TỪ HỘP ĐEN	
			MỚI	BỔ SUNG	KHÔNG	ĐÃ KẾT THÚC	CHƯA KẾT THÚC	KHÔNG	CÓ
EMAIL:	FAX:		☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

HỌ & TÊN	CHỨC VỤ	ĐIỆN THOẠI
EMAIL		NGÀY BÁO CÁO (dd/mm/yyyy)

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 19.027. BÁO CÁO BẮT BUỘC KHAI THÁC BAY

a. Sự cố, vụ việc xảy ra trong quá trình khai thác tàu bay bao gồm:

1. Nguy cơ va chạm:

i. Nguy cơ va chạm với tàu bay khác, mặt đất hoặc các phương tiện khác hoặc trong tình huống không an toàn cần áp dụng các biện pháp tránh va chạm;

ii. Khi bắt buộc phải thực hiện các cơ động cần thiết để tránh va chạm với tàu bay, mặt đất hoặc với các phương tiện khác;

iii. Các động tác để tránh các tình huống mất an toàn.

2. Sự cố, vụ việc trong quá trình cất, hạ cánh bao gồm hạ cánh theo kế hoạch hoặc hạ cánh bắt buộc như:

i. Sự cố xông quá đường băng;

ii. 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;

iii. Sự cố xông ra ngoài đường băng.

3. Không đạt được tính năng dự kiến trong quá trình cất cánh hoặc lấy độ cao.

4. 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.

5. Mất điều khiển một phần hoặc tạm thời vì bất kỳ lý do nào.

6. Sự cố, vụ việc 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 như hủy bỏ cất cánh, đập đuôi, mất công suất động cơ…

7. Có thể gây ra tình huống nguy hiểm hoặc nguy hiểm tiềm ẩn trong khi bay lại vòng hai.

8. Sai lệch ngoài ý muốn về tốc độ bay, hướng bay hoặc độ cao bay (lớn hơn 300ft) vì bất kỳ nguyên nhân nào.

9. Hạ độ cao thấp hơn độ cao quyết định (DH) hoặc độ cao hạ cánh tối đa cho phép mà không phát hiện được điểm tham chiếu chuẩn bằng mắt quy định.

10. Không xác định được vị trí thực của tàu bay hoặc ví trí của tàu bay so với các tàu bay khác.

11. 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.

12. Hạ cánh thô hoặc hạ cánh mà sau đó việc tiến hành kiểm tra sau khi hạ cánh thô là cần thiết.

13. Lệch nhiên liệu vượt quá giới hạn cho phép.

14. Đặt sai mã của ra-da giám sát thứ cấp hoặc bảng chia độ của đồng hồ đo cao.

15. 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.

16. Tiếp nhận hoặc diễn giải không chính xác các tin nhắn qua hệ thống vô tuyến.

17. 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.

18. 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.

19. Va chạm giữa tàu bay với tàu bay khác, phương tiện và các vật thể khác trên mặt đất.

20. Hoạt động không chính xác hoặc ngoài ý muốn của hệ thống điều khiển.

21. Không đạt được tính năng của tàu bay theo tính toán trong bất cứ giai đoạn nào của hành trình bay.

22. 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.

23. Hiện tượng rung lắc bất bình thường.

24. 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:

i. 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;

ii. Cảnh báo được tạo giả nhằm mục đích huấn luyện hoặc kiểm tra hệ thống.

25. Có hiện tượng cảnh báo của hệ thống cảnh báo địa hình, cảnh báo gần mặt đất (EGPWS/TAWS) khi:

i. Tàu bay tiếp cận mặt đất thấp hơn kế hoạch bay đã định sẵn hoặc theo tính toán;

ii. Cảnh báo xuất hiện 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);

iii. Cảnh báo xuất hiện từ việc càng hoặc cánh tà chưa thả theo chế độ tương ứng tại điểm cần thiết trong quá trình tiếp cận hạ cánh (Mode 4);

iv. Mọi khó khăn hoặc nguy hiểm xảy ra hoặc đã có thể xảy ra (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.

26. 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.

27. Báo động tránh va chạm trên không.

28. Sự cố nổ do phản lực và lực đẩy gây ra hỏng hóc nghiêm trọng hoặc thương tích nguy hiểm.

29. Hạ cánh nhầm sân bay.

b. Các trường hợp khẩn cấp bao gồm:

1. Cháy, nổ, khói hoặc khói độc kể cả khi lửa đã được dập tắt.

2. Việc người lái hoặc tiếp viên phải sử dụng các quy trình ngoại lệ để đối phó trường hợp khẩn cấp khi:

i. Có quy trình nhưng không được sử dụng;

ii. Không có quy trình;

iii. Có quy trình nhưng chưa hoàn thiện hoặc không phù hợp;

iv. Quy trình không đúng;

v. Quy trình đúng nhưng không được tuân thủ.

3. 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.

4. Trường hợp dẫn đến phải thoát hiểm khẩn cấp.

5. Mất hệ thống điều chỉnh áp suất trong khoang khách.

6. 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.

7. Các tình huống dẫn tới việc phải công bố tình trạng khẩn cấp (MAYDAY hoặc PAN).

8. 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.

9. Tình huống yêu cầu tổ lái phải sử dụng khẩn cấp các thiết bị ô-xy.

c. Các trường hợp tổ bay mất khả năng làm việc bao gồm:

1. 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.

2. Tiếp viên mất khả năng làm việc và không thể thực hiện được chức năng thoát hiểm quan trọng.

d. Các trường hợp có người bị thương tích bao gồm các sự cố, vụ việc đã hoặc có thể gây ra thương tích cho hành khách hoặc tổ bay nhưng chưa đến mức được coi là tai nạn.

e. Các trường hợp do nguyên nhân thời tiết:

1. 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...).

2. 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.

3. 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.

4. Vào khu vực có gió cạnh mạnh.

5. 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.

g. Các trường hợp vì lý do an ninh bao gồm:

1. Can thiệp bất hợp pháp vào tàu bay kể cả việc đe dọa dùng bom hoặc cướp tàu bay;

2. Có khó khăn trong việc kiểm soát người say rượu, bạo lực hoặc hành khách không chấp hành quy định;

3. Phát hiện người đi bất hợp pháp trên tàu bay.

h. Các trường hợp khác bao gồm:

1. Các sự cố, vụ việc 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;

2. 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;

3. Các sự cố, vụ việc 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.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 19.027: BÁO CÁO BẮT BUỘC KỸ THUẬT TÀU BAY

a. Các sự cố, vụ việc liên quan đến cấu trúc tàu bay bao gồm:

1. Hỏng hóc của các chi tiết thuộc cấu trúc chính không được coi là cấu trúc có khả năng chịu đựng hỏng hóc. 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;

2. 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;

3. 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, khuyết tán hoặc mất các giới hạn điều khiển dự phòng;

4. 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;

5. Hỏng hóc cấu trúc của các chi tiết kết cấu làm ảnh hưởng đến hoạt động bình thường của các hệ thống khác;

6. Mất một số chi tiết thuộc cấu trúc tàu bay trong quá trình bay.

b. Các sự cố, vụ việc liên quan đến hệ thống của tàu bay bao gồm:

1. 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.

2. Tổ lái mất khả năng điều khiển hệ thống:

i. Hoạt động không tuân theo điều khiển của tổ lái;

ii. Phản hồi sai hoặc không hoàn toàn theo điều khiển, bao gồm cả các giới hạn chuyển động hoặc bị kẹt cứng;

iii. Chuyển động các bánh lái, cánh tà (trước và sau), tấm cản lưng, mảnh điều chỉnh lớn hơn so với tín hiệu điều khiển;

iv. Bị ngắt cơ học hoặc hỏng hóc.

3. 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).

4. Có sự tác động ảnh hưởng trong hoặc giữa các hệ thống.

5. Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của các thiết bị bảo vệ hoặc hệ thống khẩn cấp liên quan đến hệ thống.

6. Mất chức năng dự phòng của hệ thống.

7. Sự cố dẫn đến các hoạt động ngoài chế độ tính toán của hệ thống.

8. 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.

9. 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.

10. 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.

11. 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.

12. 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.

13. 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.

14. 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…

15. Mất đồng bộ của hệ thống điều khiển, như hệ thống cánh tà trước, cánh tà sau…

c.[48] Các sự cố, vụ việc liên quan đến hệ thống tạo công suất (động cơ, cánh quạt và hệ thống truyền động của trực thăng) bao gồm:

1. Không có sự đốt trong buồng đốt, tắt máy trên không hoặc hoạt động sai chức năng của một trong các động cơ;

2. 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 hòa, mô tơ tuốc-bin khí, cánh quạt hoặc cánh quay trực thăng;

3. 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:

(i) Không có khả năng bao bọc các mảnh vỡ của thiết bị khi bị phá hủy (thiết bị);

(ii) Mất khả năng báo và dập cháy trong, cháy ngoài hoặc bị hở khí nóng; Chiều lực đẩy cần thiết không theo điều khiển của tổ bay;

(iii) Hệ thống tạo lực đẩy ngược (hệ thống thổi ngược) không hoạt động hoặc hoạt động ngoài ý muốn;

(iv) Mất khả năng điều khiển công suất, lực đẩy hoặc vòng quay;

(v) Hư hại hoặc hỏng hóc cấu trúc treo động cơ;

(vi) Mất một phần hoặc toàn bộ của bộ phận chính của thiết bị tạo công suất;

(vii) Khói nhìn thấy bằng mắt hoặc các chất độc hại có thể gây bất tỉnh cho tổ bay và hành khách;

---

[48] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 42 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

(viii) Không tắt được động cơ khi áp dụng các quy trình tắt máy thông thường;

(ix) Không khởi động lại được động cơ khi động cơ ở tình trạng tốt.

4. 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:

(i) Đối với tàu bay có một động cơ;

(ii) Khi được coi là quá mức cho phép áp dụng;

(iii) 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;

(iv) Khi tình huống được coi là nguy hiểm và nghiêm trọng đối với tàu bay có 2 động cơ cùng loại trở lên.

5. 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.

6. 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.

7. Các bộ phận giới hạn hoặc thiết bị kiểm soát động cơ không hoạt động khi cần thiết hoặc hoạt động ngoài ý muốn.

8. Vượt quá ngưỡng cho phép của các tham số động cơ.

9. Va chạm với vật ngoại lai gây hư hại cho động cơ, cánh quạt và bộ truyền chuyển động.

d.[49] Các sự cố, vụ việc liên quan đến cánh quay và truyền chuyển động bao gồm:

1. 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 các trường hợp sau:

(i) Quá tốc độ vòng quay của cánh quạt;

(ii) Sinh ra lực cản lớn quá mức cho phép;

(iii) Tạo chiều lực đẩy ngược lại với điều khiển của tổ lái;

(iv) Văng cánh quạt hoặc bộ phận quan trọng của cánh quạt ra ngoài;

(v) Hỏng hóc gây nên mất cân bằng vượt quá mức cho phép;

(vi) 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;

(vii) Không có khả năng xuôi lá cánh quạt;

---

[49]Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 42 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

(viii) Không có khả năng điều khiển biến cự cánh quạt;

(ix) Thay đổi biến cự cánh quạt ngoài ý muốn;

(x) Mất kiểm soát mô men xoắn (torque) và giao động tốc độ vòng quay;

(xi) Các bộ phận chuyển động năng lượng thấp bị văng ra ngoài.

2. Hư hại hoặc hỏng hóc của hộp truyền động cánh quay chính, hộp truyền động của động cơ có thể dẫn đến việc tách rời các bộ phận cánh quạt hoặc hoạt động sai chức năng của điều khiển cánh quay.

3. Hư hại phần cánh quay đuôi của trực thăng, hệ thống truyền động và các hệ thống tương tự.

e.[50] Các sự cố, vụ việc liên quan đến động cơ phụ bao gồm:

1. 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);

2. Không tắt được động cơ phụ (APU);

3. Quá tốc độ vòng quay động cơ phụ (APU);

4. 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).

g.[51] Các sự cố, vụ việc liên quan đến yếu tố con người bao gồm:

1. 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.

h.[52] Các sự cố, vụ việc khác bao gồm:

1. Sự cố thông thường không thuộc danh mục sự cố phải báo cáo (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;

2. Cháy, nổ, khói hoặc hơi độc hoặc có hại;

3. 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;

---

[50]Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 42 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[51]Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 42 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[52]Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 42 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

4. 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;

5. Ghế phi công mất khả năng điều chỉnh trong khi bay.

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 19.027: BÁO CÁO BẮT BUỘC BẢO DƯỠNG TÀU BAY[53]

a. 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.

b. Rò rỉ khí nóng dẫn đến hư hại cấu trúc tàu bay.

c. Hỏng hóc của các thiết bị có kiểm soát thọ mệnh dẫn đến nhu cầu thay thế thiết bị đó trước thời hạn.

d. Hư hỏng và tình trạng xuống cấp (rạn, nứt, rỉ sét, tách lớp hoặc mất kết dính - disbonding…) vì bất cứ lý do gì (rung, mất độ cứng vật liệu hoặc hư hỏng về kết cấu…) của:

1. 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 phải sửa chữa hoặc thay thế toàn bộ hoặc một bộ phận của các kết cấu đó;

2. Kết cấu phụ có thể gây hậu quả mất an toàn cho tàu bay;

3. Động cơ, cánh quạt hoặc hệ thống cánh quay.

e. Các hư hỏng, hoạt động sai chức năng, hỏng hóc của hệ thống hoặc thiết bị, 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:

1. Được phát hiện lần đầu trong quá trình thực hiện thông báo kỹ thuật bắt buộc;

2. Trong các lần thực hiện chỉ lệnh kỹ thuật bắt buộc sau đó phát hiện chúng vượt quá giới hạn cho phép quy định trong tài liệu hướng dẫn hoặc chưa có quy trình sửa chữa tương ứng.

g. 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.

---

[53] Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 43 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

h. Không tuân thủ hoặc vi phạm nghiêm trọng các quy trình bảo dưỡng theo yêu cầu.

i. Tai nạn lao động xảy ra trong quá trình bảo dưỡng tàu bay.

k. 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.

l. 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.

m. 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.

PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 19.027: BÁO CÁO BẮT BUỘC ĐỐI VỚI ĐIỀU HÀNH BAY VÀ CÁC DỊCH VỤ MẶT ĐẤT[54]

a. Sự cố gần va chạm (bao gồm các trường hợp tàu bay và một tàu bay khác, mặt đất, phương tiện, con người hoặc vật thể được thấy ở vị trí quá gần nhau):

1. Vi phạm tiêu chuẩn phân cách tối thiểu;

2. Không đủ giãn cách theo quy định;

3. Điều khiển tàu bay gần với mặt đất;

4. Xâm nhập đường băng trong trường hợp cần thiết áp dụng thao tác tránh nhau.

b. Nguy cơ va chạm hoặc gần va chạm (bao gồm các trường hợp có nguy cơ xảy ra tai nạn hoặc gần va chạm, khi tàu bay khác đang ở gần):

1. Xâm nhập đường băng trong trường hợp không cần thiết áp dụng thao tác tránh nhau;

2. Tàu bay xông ra ngoài đường băng;

3. Tàu bay sai lệch so với huấn lệnh của cơ sở điều hành bay;

4. Tàu bay sai lệch so với quy tắc điều hành bay:

(i) Sai lệch so với phương thức điều hành bay đã công bố;

(ii) Đi vào không phận khi chưa được phép;

(iii) Sai lệch của thiết bị liên quan ATM, theo quy định phù hợp.

c. Sự cố, vụ việc liên quan đến trang thiết bị hệ thống quản lý bay (bao gồm các trường hợp khả năng cung cấp an toàn dịch vụ điều hành bay bị ảnh hưởng, bao gồm cả trường hợp hoạt động khai thác an toàn tàu bay không bị nguy hại). Bao gồm các tình huống sau:

---

[54] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 44 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

1. Không có khả năng cung cấp dịch vụ quản lý bay:

(i) Dịch vụ điều hành bay;

(ii) Dịch vụ quản lý không phận;

(iii) Dịch vụ quản lý luồng giao thông không phận.

2. Hư hỏng hệ thống thông thoại vô tuyến;

3. Hư hỏng hệ thống giám sát;

4. Hư hỏng chức năng truyền và phân phối dữ liệu;

5. Hư hỏng chức năng điều hành bay;

6. An ninh hệ thống quản lý bay;

7. Một số trường hợp cụ thể như sau:

(i) Cung cấp không đủ, không chính xác hoặc có nhầm lẫn thông tin từ các nguồn từ mặt đất như kiểm soát không lưu, dịch vụ thông tin sân bay tự động (ATIS), thông tin thời tiết, cơ sở dữ liệu dẫn đường, bản đồ, đồ thị và các tài liệu hướng dẫn…);

(ii) Cung cấp giãn cách so với mặt đất thấp hơn quy định;

(iii) Cung cấp không chính xác số liệu khí áp tham chiếu (như đặt độ cao khí áp);

(iv) Truyền, nhận và hiểu sai các huấn luyện quan trọng dẫn đến tình huống nguy hiểm;

(v) Vi phạm phân cách tối thiểu;

(vi) Đi vào không phận khi chưa được phép;

(vii) Truyền thông thoại vô tuyến trái pháp luật;

(viii) Hỏng hóc của các trang thiết bị thuộc hệ thống dẫn đường trên mặt đất hoặc vệ tinh;

(ix) 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) Sự xuất hiện của vật ngoại lai (foreign damage debris) trên khu vực khai thác bay của cảng hàng không sân bay;

(xi) 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;

(xii) 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;

(xiii) Hư hỏng hoặc hoạt động sai chức năng của hệ thống chiếu sáng sân bay hoặc không có hệ thống chiếu sáng sân.

d. Hư hỏng nghiêm trọng của hệ thống dẫn đường và thông thoại thuộc hệ thống kiểm soát không lưu.

đ. Tàu bay đã hoặc có thể bị nguy hiểm do nhân viên mặt đất (kiểm soát không lưu, điều phái viên, nhân viên bảo dưỡng…) gây hư hỏng.

e. Hệ thống kiểm soát không lưu bị quá tải.

g. Sự hư hỏng hoặc bị tắt đột ngột của hệ thống máy tính chính kiểm soát không lưu, dẫn đến việc chuyển thủ công qua nguồn dự phòng và làm gián đoạn tình trạng lưu thông bình thường của các tàu bay.

h. Trào quá nhiều dầu đốt (nhiên liệu) trong quá trình nạp dầu.

i. 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.

k. Quy trình phá băng, phòng chống đóng băng trên mặt đất không đạt yêu cầu.

l. 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.

m. 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.

n. 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.

o. Sắp xếp các công-ten-nơ hàng hóa hoặc các hàng hóa lớn, cồng kềnh không đúng quy định.

p. Sự cố do vận chuyển hàng nguy hiểm trái với quy định khai thác.

q. 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.

r. Không tuân thủ hoặc có lỗi trong việc tuân thủ với các quy trình phục vụ mặt đất.

s. Nạp lên tàu bay dầu đốt hoặc các loại chất lỏng khác không đúng chủng loại hoặc bị nhiễm bẩn.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 19.029: ***(được bãi bỏ)***[55]

(Xem tiếp Công báo số 883 + 884)

[55] Phụ lục này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 45 Phụ lục XIV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

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

Giá: 10.000 đồng