PHẦN VĂN BẢN KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT

Văn bản hợp nhất số 16/VBHN-BGTVT ngày 19 tháng 9 năm 2014 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

(Tiếp theo Công báo số 913 + 914)

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

CHƯƠNG A. QUY ĐỊNH CHUNG
19.001 PHẠM VI ÁP DỤNG
19.003 MỤC ĐÍCH ĐIỀU TRA
19.005 CÁC ĐỊNH NGHĨA
19.007 CÁC TỪ VIẾT TẮT
CHƯƠNG B. TRÁCH NHIỆM CÁ NHÂN VỀ BÁO CÁO TAI NẠN TÀU BAY
19.009 PHẠM VI ÁP DỤNG
19.010 THÔNG BÁO BAN ĐẦU
19.013 CÁC THÔNG TIN TRONG THÔNG BÁO
19.015 LƯU TRỮ VÀ BẢO VỆ CÁC MẢNH VỠ TÀU BAY VÀ HIỆN TRƯỜNG TAI NẠN
19.017 GIẢI TRÌNH CỦA TỔ BAY
19.019 LẬP BÁO CÁO SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY
19.021 THÔNG BÁO VỀ TAI NẠN HOẶC SỰ CỐ
CHƯƠNG C. BÁO CÁO SỰ CỐ BẮT BUỘC VÀ TỰ NGUYỆN
19.023 ÁP DỤNG CHUNG
19.025 ÁP DỤNG CHO CÁ NHÂN VÀ TỔ CHỨC LIÊN QUAN
19.027 MỤC ĐÍCH CỦA CÁC YÊU CẦU BÁO CÁO
19.029 DANH MỤC SỰ CỐ PHẢI BÁO CÁO
19.031 PHÂN LOẠI SỰ CỐ
19.033 TRÁCH NHIỆM BÁO CÁO
19.035 NỘI DUNG MẪU BIỂU VÀ THỜI HẠN BÁO CÁO
19.037 BÁO CÁO THƯỜNG KỲ
19.039 BÁO CÁO TỰ NGUYỆN
19.043 TỰ BÁO CÁO CÁC VI PHẠM

19.045 TÍNH BẢO MẬT CỦA BÁO CÁO
19.047 BIỆN PHÁP ĐỐI VỚI GIẤY PHÉP VÀ CHỨNG CHỈ
19.049 CÁC BIỆN PHÁP CỦA CƠ QUAN CHỦ QUẢN
CHƯƠNG D. BẢO VỆ CÁC MẢNH VỠ TÀU BAY VÀ CÁC HỒ SƠ
19.051 LƯU GIỮ VÀ BẢO VỆ HIỆN TRƯỜNG
19.053 DI CHUYỂN MẢNH VỠ
19.055 CHẤM DỨT LƯU GIỮ TÀU BAY
CHƯƠNG E. ĐIỀU TRA TAI NẠN, SỰ CỐ
19.060 TRÁCH NHIỆM ĐIỀU TRA
19.063 TÍNH CHẤT CỦA CUỘC ĐIỀU TRA
19.067 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI ĐẠI DIỆN
19.069 CƠ QUAN ĐIỀU TRA
19.071 ĐẠI DIỆN CÁC QUỐC GIA LIÊN QUAN
19.073 KHÁM NGHIỆM TỬ THI
19.075 THÀNH PHẦN ĐIỀU TRA
19.079 SỬ DỤNG VÀ DI DỜI CÁC MẢNH VỠ, CÁC HỒ SƠ, THƯ TỪ VÀ HÀNG HÓA
19.081 GIẢI MÃ THIẾT BỊ TỰ GHI
19.083 CÔNG BỐ CÁC THÔNG TIN VỀ TAI NẠN HOẶC SỰ CỐ
19.085 THÔNG TIN CÔNG BỐ
19.087 ĐIỀU TRA LẠI
19.091 BÁO CÁO SƠ BỘ VỀ ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY
19.093 BÁO CÁO CHÍNH THỨC VỀ ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY
19.095 CÔNG BỐ BÁO CÁO CHÍNH THỨC VỀ ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY
19.097 KHUYẾN CÁO AN TOÀN
CHƯƠNG F. THAM GIA ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN XẢY RA NGOÀI LÃNH THỔ VIỆT NAM
19.100 PHẠM VI ÁP DỤNG
19.103 SAU KHI NHẬN ĐƯỢC THÔNG BÁO VỀ SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY
19.105 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO CÔNG TÁC ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY
19.107 THỰC HIỆN KHUYẾN CÁO AN TOÀN
PHẦN PHỤ LỤC
PHỤ LỤC 01 ĐIỀU 19.025 NỘI DUNG VÀ MẪU BIỂU BÁO CÁO SỰ CỐ BẮT BUỘC
MẪU 14: BÁO CÁO SỰ CỐ BẮT BUỘC (MẶT 1)
MẪU 14: BÁO CÁO SỰ CỐ BẮT BUỘC (MẶT 2)
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 19.029 DANH MỤC CÁC SỰ CỐ BẮT BUỘC VÀ TRÁCH NHIỆM BÁO CÁO CỦA CÁC TỔ CHỨC LIÊN QUAN
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 19.031: SƠ ĐỒ BÁO CÁO VÀ PHÂN LOẠI SỰ CỐ KHAI THÁC, BẢO DƯỠNG TÀU BAY
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 19.060: TRÁCH NHIỆM ĐIỀU TRA NGUYÊN NHÂN SỰ CỐ

CHƯƠNG A. QUY ĐỊNH CHUNG

19.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

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

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

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

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

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

(b) Phần này áp dụng đối với:

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

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

(c) Phần này còn áp dụng đối với:

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

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

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

19.003 MỤC ĐÍCH ĐIỀU TRA

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

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

19.005 CÁC ĐỊNH NGHĨA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(329) **Sự cố:** Một sự kiện khác với tai nạn, xảy ra trong quá trình khai thác tàu bay, ảnh hưởng hoặc có khả năng ảnh hưởng đến an toàn khai thác.

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

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

(332) **Tải trọng tối đa:** Tải trọng cất cánh tối đa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(iv) Tổn thương nội tạng;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19.007 CÁC TỪ VIẾT TẮT

(1) ACCID - Tai nạn (Accident).

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

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

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

(5) INCID - Sự cố (Incident).

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

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

19.009 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

(1) Xảy ra trong không phận Việt Nam;

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

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

19.010 THÔNG BÁO BAN ĐẦU

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19.013 CÁC THÔNG TIN TRONG THÔNG BÁO

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

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

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

(3) Tên của người chỉ huy tàu bay;

(4) Ngày giờ xảy ra tai nạn;

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

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

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

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

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

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

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

19.017 GIẢI TRÌNH CỦA TỔ BAY

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

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

19.019 LẬP BÁO CÁO SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

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

19.021 THÔNG BÁO VỀ TAI NẠN HOẶC SỰ CỐ

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

(1) Quốc gia đăng ký tàu bay;

(2) Quốc gia khai thác;

(3) Quốc giả thiết kế;

(4) Quốc gia sản xuất;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(10) Dự kiến phạm vi điều tra;

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

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

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

CHƯƠNG C. BÁO CÁO SỰ CỐ BẮT BUỘC VÀ TỰ NGUYỆN

19.023 ÁP DỤNG CHUNG

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

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

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

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

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

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

19.025 ÁP DỤNG CHO CÁ NHÂN VÀ TỔ CHỨC LIÊN QUAN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

người ký "xác nhận hoàn thành bảo dưỡng" đối với các thiết bị tàu bay của loại tàu bay động cơ tuốc-bin có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp;

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

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

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

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

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

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

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

19.027 MỤC ĐÍCH CỦA CÁC YÊU CẦU BÁO CÁO

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

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

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

19.029 DANH MỤC SỰ CỐ PHẢI BÁO CÁO

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

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

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

19.031 PHÂN LOẠI SỰ CỐ

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

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

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

19.033 TRÁCH NHIỆM BÁO CÁO.

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

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

19.035 NỘI DUNG MẪU BIỂU VÀ THỜI HẠN BÁO CÁO.

(a) Nội dung và Mẫu biểu báo cáo. Mẫu biểu, sử dụng mẫu biểu báo cáo sự cố bắt trong phụ lục V (Mẫu biểu 14A - Tiếng việt và Mẫu biểu 14B - Tiếng Anh) Nghị định số 75/2008/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng. Nội dung và cách thức điền vào mẫu biểu xem hướng dẫn ở Phụ lục 1 của Điều 19.035.

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

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

19.037 BÁO CÁO THƯỜNG KỲ

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

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

(2) Báo cáo quý: trước ngày 5 tháng đầu của quý sau;

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

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

(1) Thời gian xảy ra sự cố;

(2) Loại tàu bay;

(3) Số đăng ký quốc tịch;

(4) Số hiệu chuyến bay và chặng bay;

(5) Miêu tả sự cố;

(6) Phân loại sự cố;

(7) Nguyên nhân sự cố;

(8) Kết quả điều tra nguyên nhân;

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

19.039 BÁO CÁO TỰ NGUYỆN

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

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

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

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

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

19.043 TỰ BÁO CÁO CÁC VI PHẠM

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19.045 TÍNH BẢO MẬT CỦA BÁO CÁO

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

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

19.047 BIỆN PHÁP ĐỐI VỚI GIẤY PHÉP VÀ CHỨNG CHỈ

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

(b) Nếu báo cáo sự cố chỉ ra rằng người nắm giữ giấy phép không tiếp tục đáp ứng các tiêu chuẩn cấp giấy phép, Cục HKVN phải thực hiện các biện pháp cần thiết để kiểm tra lại người giữ giấy phép. Mục đích của việc thẩm định này chỉ phục vụ mục tiêu duy nhất là an toàn và không vì mục đích áp dụng chế tài với người giữ giấy phép.

19.049 CÁC BIỆN PHÁP CỦA CƠ QUAN CHỦ QUẢN

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

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

CHƯƠNG D. BẢO VỆ CÁC MẢNH VỠ TÀU BAY VÀ CÁC HỒ SƠ

19.051 LƯU GIỮ VÀ BẢO VỆ HIỆN TRƯỜNG

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

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

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

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

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

19.053 DI CHUYỂN MẢNH VỠ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19.055 CHẤM DỨT LƯU GIỮ TÀU BAY

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

CHƯƠNG E. ĐIỀU TRA TAI NẠN, SỰ CỐ

19.060 TRÁCH NHIỆM ĐIỀU TRA

(a) Cơ quan điều tra tai nạn và sự cố nghiêm trọng tiến hành điều tra phù hợp với điều khoản quy định tại Phụ ước 13 của công ước Chi-ca-go về hàng không dân dụng và pháp luật hiện hành của Việt Nam được quy định tại Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng.

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

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

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

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

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

19.063 TÍNH CHẤT CỦA CUỘC ĐIỀU TRA

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

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

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

19.067 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI ĐẠI DIỆN

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

19.069 CƠ QUAN ĐIỀU TRA

(a) Khi xảy ra sự cố tàu bay trong lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý thì tùy theo tính chất của vụ việc, Bộ Giao thông vận tải thực hiện

trách nhiệm báo cáo theo quy định của điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

(b) Khi xảy ra tai nạn tàu bay trong lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm báo cáo cho Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế và thông báo cho quốc gia đăng ký tàu bay, quốc gia của Người khai thác tàu bay, quốc gia sản xuất tàu bay, quốc gia thiết kế tàu bay và các quốc gia có liên quan khác theo quy định của điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) Người khai thác tàu bay;

(2) Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19.071 ĐẠI DIỆN CÁC QUỐC GIA LIÊN QUAN

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

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

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

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

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

(4) Được biết về các chứng cứ;

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

(6) Tham gia giải mã máy tự ghi;

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

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

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

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

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

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

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

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

19.073 KHÁM NGHIỆM TỬ THI

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

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

19.075 THÀNH PHẦN ĐIỀU TRA

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

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

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

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

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

(a) Chỉ có người điều tra 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.

19.081 GIẢI MÃ THIẾT BỊ TỰ GHI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19.085 THÔNG TIN CÔNG BỐ

(a) Khái quát. Bất kỳ ai, cơ quan chính phủ, công ty, hoặc các hiệp hội, các chức năng, hành động, hoặc các sản phẩm đã liên quan tới tai nạn hoặc sự cố tàu bay theo cuộc điều tra có thể cung cấp cho nhà chức trách các thông tin phát hiện từ các bằng chứng được cung cấp trong khi tiến hành điều tra, nguyên nhân có thể, và hoặc các khuyến cáo an toàn nhằm mục đích phòng ngừa tai nạn xảy ra.

(b) Thời gian đưa ra các công bố. Thời gian đưa ra công bố phải được biết trước cuộc họp được chủ trì bởi cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay. Tất cả các nội dung công bố được viết ra phải được trình bày, cung cấp cho các thành viên tham dự cuộc họp. Thủ tục này để đảm bảo tuân thủ và xem xét, cân nhắc kỹ lưỡng.

19.087 ĐIỀU TRA LẠI

(a) Việc quyết định điều tra lại đối với sự cố hoặc tai nạn tàu bay sau khi kết thúc điều tra chỉ được thực hiện trong trường hợp phát hiện chứng cứ mới quan trọng có thể làm thay đổi kết luận về nguyên nhân và trách nhiệm đối với sự cố, tai nạn.

(b) Thẩm quyền tổ chức điều tra và thủ tục mở lại điều tra sự cố, tai nạn tàu bay áp dụng như đối với việc tổ chức điều tra lần đầu.

19.091 BÁO CÁO SƠ BỘ VỀ ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

(a) Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay lập báo cáo sơ bộ về điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay theo mẫu tại Phụ lục II Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng.

(b) Trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay, Cục HKVN gửi bản báo cáo sơ bộ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay cho các quốc gia và tổ chức quốc tế liên quan sau đây:

(1) Quốc gia đăng ký tàu bay;

(2) Quốc gia khai thác;

(3) Quốc gia thiết kế;

(4) Quốc gia sản xuất;

(5) ICAO đối với tàu bay có trọng lượng tối đa trên 2.250 kilôgam.

19.093 BÁO CÁO CHÍNH THỨC VỀ ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

(a) Khi kết thúc điều tra, cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay lập báo cáo chính thức theo mẫu tại Phụ lục III Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng.

(b) Bộ Giao thông vận tải gửi dự thảo báo cáo chính thức về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay cho các quốc gia sau đây để lấy ý kiến:

(1) Quốc gia đăng ký tàu bay;

(2) Quốc gia khai thác;

(3) Quốc gia thiết kế;

(4) Quốc gia sản xuất.

(c) Trong vòng 60 ngày, kể từ ngày gửi dự thảo báo cáo chính thức, nếu nhận được ý kiến của các quốc gia quy định tại khoản (b) của Điều này, cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay nghiên cứu, chỉnh lý dự thảo báo cáo chính thức hoặc đính kèm ý kiến đó vào báo cáo chính thức.

(d) Hết thời hạn 60 ngày mà không nhận được ý kiến và các quốc gia không có thỏa thuận nào khác, Cục HKVN gửi báo cáo chính thức về điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay cho các quốc gia và tổ chức quốc tế sau đây:

(1) Quốc gia tham gia điều tra;

(2) Quốc gia đăng ký tàu bay;

(3) Quốc gia khai thác;

(4) Quốc gia thiết kế;

(5) Quốc gia sản xuất;

(6) Quốc gia có công dân bị chết hoặc bị thương nặng;

(7) Quốc gia đã cung cấp thông tin liên quan, trang bị, thiết bị hoặc các chuyên gia;

(8) Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế đối với tàu bay có trọng lượng tối đa trên 5700 kilôgam.

19.095 CÔNG BỐ BÁO CÁO CHÍNH THỨC VỀ ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

(a) Căn cứ vào tính chất sự cố hoặc tai nạn tàu bay, cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay công bố một phần hoặc toàn bộ báo cáo chính thức về điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay, trừ trường hợp điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay theo ủy thác của quốc gia khác.

(b) Việc công bố báo cáo chính thức về điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay quy định tại khoản (a) của Điều này được thực hiện trong vòng 12 tháng, kể từ ngày gửi báo cáo chính thức về điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay cho các quốc gia, tổ chức quốc tế.

19.097 KHUYẾN CÁO AN TOÀN

(a) Trong quá trình điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay, cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay có các quyền sau đây:

(1) Gửi văn bản yêu cầu các tổ chức, cá nhân liên quan áp dụng ngay các biện pháp tăng cường an toàn hàng không;

(2) Gửi khuyến cáo về an toàn hàng không phát sinh từ hoạt động điều tra đến các quốc gia liên quan và ICAO.

(b) Trong vòng 30 ngày, kể từ khi nhận được văn bản khuyến cáo, tổ chức, cá nhân quy định tại điểm a khoản (1) Điều này phải báo cáo Cục HKVN về việc thực hiện các biện pháp phòng ngừa và tăng cường an toàn hàng không.

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

19.100 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này quy định các nghĩa vụ quốc tế của Việt Nam trong công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay xảy ra ngoài lãnh thổ Việt Nam, nhưng Việt Nam là một trong những quốc gia sau đây:

(1) Quốc gia đăng ký tàu bay;

(2) Quốc gia khai thác tàu bay;

(3) Quốc gia sản xuất;

(4) Quốc gia thiết kế tàu bay

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

(a) Cục HKVN khi nhận được thông báo tai nạn hoặc sự cố nghiêm trọng từ quốc gia nơi xảy ra tai nạn có trách nhiệm báo cáo Bộ GTVT để thực hiện phản hồi thông tin.

(b) Cục HKVN có trách nhiệm thông báo cho quốc gia nơi xảy ra tai nạn:

(1) Về khả năng chỉ định người đại diện ủy quyền hay không; và

(2) Tên, địa chỉ liên hệ và thời gian dự kiến có mặt để tham gia công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay của đại diện ủy quyền chỉ định, nếu có.

19.105 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO CÔNG TÁC ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

(a) Trường hợp việc điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay do quốc gia khác thực hiện, Cục HKVN có trách nhiệm:

(1) Cung cấp cho quốc gia nơi xảy ra sự cố, tai nạn các thông tin về tàu bay, tổ bay đối với tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam hoặc do Người khai thác Việt Nam khai thác ngay khi nhận được thông báo;

(2) Cung cấp cho quốc gia nơi xảy ra sự cố, tai nạn các thông tin về tàu bay đối với tàu bay được thiết kế hoặc sản xuất tại Việt Nam ngay khi nhận được thông báo;

(3) Cung cấp thông tin giải mã từ máy tự ghi cho quốc gia thực hiện điều tra sự cố, tai nạn tàu bay mang đăng ký quốc tịch Việt Nam hoặc do Người khai thác Việt Nam khai thác;

(4) Cung cấp thông tin về hàng nguy hiểm chuyên chở trên tàu bay do Người khai thác Việt Nam khai thác cho quốc gia nơi xảy ra sự cố, tai nạn khi nhận được thông báo;

(5) Thông tin về hành khách chuyên chở trên tàu bay.

19.107 THỰC HIỆN KHUYẾN CÁO AN TOÀN

(a) Khi nhận được khuyến cáo an toàn từ quốc gia điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dựa trên kết quả điều tra, Cục HKVN có trách nhiệm xem xét và đánh giá các khuyến cáo trên.

(b) Sau khi đánh giá, Cục HKVN có trách nhiệm thông báo cho quốc gia đưa ra khuyến cáo an toàn về:

(1) Hoạt động phòng ngừa; hoặc

(2) Lý do khi không đưa ra bất kỳ hành động tương ứng nào; hoặc

(3) Đề xuất thay thế cho các hoạt động phòng ngừa không phải là các khuyến nghị an toàn ban đầu.

PHẦN PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 01 ĐIỀU 19.025 NỘI DUNG VÀ MẪU BIỂU BÁO CÁO SỰ CỐ BẮT BUỘC

(a) Mẫu biểu báo cáo sự cố bắt buộc (Mẫu 14).

(b) Người viết báo cáo phải điền đầy đủ các thông tin theo yêu cầu của mẫu biểu CAAV Mẫu 14, trong trường hợp có thể, nếu các thông tin này có liên quan đến sự cố;

(c) Phần phía trên của ô mô tả sự cố áp dụng cho các sự cố xảy ra trên không và dành cho báo cáo của tổ lái (người chỉ huy tàu bay, hoặc lái phụ trong trường hợp

người chỉ huy tàu bay, lái chính, không có khả năng thực hiện việc báo cáo). Phần dưới của ô mô tả sự cố dành cho nhân viên kỹ thuật ở mặt đất, và mặt sau của báo cáo dành cho việc báo cáo của tổ chức chịu trách nhiệm báo cáo (bộ phận chịu trách nhiệm an toàn của Người khai thác, hoặc của tổ chức bảo dưỡng);

(d) Trong trường hợp bộ phận chịu trách nhiệm báo cáo Cục HKVN sự cố xảy ra trên không hoặc trên mặt đất chưa có đầy đủ các thông tin cần thiết có liên quan đến sự cố, người làm báo cáo sơ bộ, đại diện cho bộ phận đó, phải bổ sung sau khi đã thu thập đầy đủ các thông tin. Nếu việc bổ sung các thông tin cần thiết vượt quá thời gian báo cáo được quy định là 72 giờ, các thông tin này phải được báo cáo bằng các báo cáo bổ sung (có thể dùng mẫu CAAV Mẫu 14 với các thông tin bổ sung và ghi "bổ sung cho báo cáo sơ bộ số: XXXX");

(e) Nội dung của báo cáo sự cố yêu cầu phải được đánh máy, hoặc viết bằng chữ in hoa (mực đen) rõ ràng để thuận tiện cho việc đọc và đánh giá sự cố;

(f) Người khai thác được phê chuẩn khai thác ETOPS, trong báo cáo cần phải điền vào ô ETOPS.

(g) Các ô trong mẫu biểu 14A và 14B (Tiếng Anh) được quy định như sau:

(1) Loại tàu bay, số xuất xưởng và Người khai thác: các thông tin này phải được điền đầy đủ nếu sự cố liên quan đến tàu bay;

(2) Thông tin về chuyến bay và thời tiết: các thông tin này chỉ liên quan đến sự cố xảy ra ở trên không nhằm cung cấp số liệu cần thiết để biết thêm về sự cố.

(3) Các giai đoạn của chuyến bay được quy định như sau:

Đang đậu	Tàu bay đang đậu ở sân đỗ và đã được bàn giao cho tổ bay
Lăn	a) Tàu bay bắt đầu chuyển động, kể cả khi dùng xe đẩy đẩy ra khỏi ống lồng, để chuẩn bị vào giai đoạn cất cánh b) Và, từ khi kết thúc hạ cánh và lăn vào khu vực đỗ được quy định hoặc điểm tắt máy các động cơ.
Cất cánh	Kể từ khi chạy đà cho đến khi rời đất.
Lấy độ cao ban đầu	Kể từ khi rời đất cho đến khi đạt độ cao 1500 ft hoặc khi càng và các thiết bị hỗ trợ lực nâng (cánh tà trước, cánh tà sau) đã được thu lại.
Bay bằng	Kể từ khi hết giai đoạn lấy độ cao cho đến khi bắt đầu giảm độ cao để chuẩn bị hạ cánh.
Giảm độ cao	Từ điểm cuối của giai đoạn bay bằng cho đến độ cao 1500ft.
Vòng chờ	Bay vòng lượn tại khu vực quy định và theo quy trình đã được phê chuẩn để chờ vào hạ cánh.
Tiếp cận	Từ độ cao 1500 ft cho đến ngưỡng đường cất hạ cánh.
Hạ cánh	Từ ngưỡng đường cất hạ cánh cho đến khi kết thúc hạ cánh.
Vòng chờ	Bay theo phương thức đã đặt trước tại khu vực lân cận của sân bay để chuẩn bị cho hạ cánh.

Cơ động	Các cơ động của tàu bay do tác động của bánh lái.
Treo	Bay treo tại một điểm (trực thăng).
Khách	Chuyến bay thương mại có vận chuyển hành khách.
Hàng hóa	Chuyến bay thương mại vận chuyển hàng hóa.
Bố trí tàu bay	Bay không vì mục đích thương mại để đưa tàu bay đến nơi chuẩn bị khai thác thương mại.
Chuyển sân	Bay tàu bay về nơi có thể chuẩn bị khai thác thương mại hoặc có thể sửa chữa sau khi có hỏng hóc không thể khắc phục được (trên cơ sở đảm bảo an toàn cho chuyến bay đó).
Thử nghiệm	Kiểm tra khả năng làm việc trên không của 1 hay nhiều hệ thống của tàu bay khi việc kiểm tra chức năng của hệ thống không thể thực hiện trên mặt đất hoặc cho theo yêu cầu của CAAV cho mục đích ra hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hoặc bay thử nghiệm sau cải tiến kỹ thuật, sửa chữa lớn theo yêu cầu của nhà chế tạo.
Huấn luyện	Bay huấn luyện hoặc kiểm tra đối với phi công, huấn luyện lại v.v.
Kinh doanh (nội bộ)	Chuyến bay chở nhân viên của Người khai thác trên tàu bay của Người khai thác (nội bộ) trên tàu bay thuê hoặc tàu bay sở hữu.
Nông nghiệp	Chuyến bay phục vụ nông nghiệp (phun thuốc sâu v.v..).
Khảo sát (Survey)	Bay chụp ảnh địa chất, vẽ bản đồ v.v..

(h) Mô tả sự cố - liên quan đến tất cả các sự cố:

(1) Phần mô tả sự cố cần phải rõ ràng và chính xác, phần mô tả cần được bắt đầu bằng tiêu đề vắn tắt mô tả dạng sự cố. Phần mô tả chi tiết phải chứa đựng thông tin: trình tự xảy ra sự cố, nguyên nhân hoặc diễn biến của sự cố, các biện pháp tức thời cần thực hiện nhằm khắc phục hậu quả hoặc sự tái diễn của sự cố (nếu cần thiết), khuyến cáo cho việc đánh giá và điều tra sự cố.

(2) Trong trường hợp có thể, người báo cáo cần đưa ra kết luận sơ bộ về sự cố và các biện pháp phòng ngừa sự tái diễn của sự cố để thuận lợi cho việc phối hợp khắc phục hoặc quá trình đánh giá sự cố của Cục HKVN.

(i) Nhân viên kỹ thuật mặt đất/tổ chức chịu trách nhiệm báo cáo:

(1) Đối với sự cố xảy ra trên không hoặc trên mặt đất, nhân viên kỹ thuật mặt đất hoặc tổ chức chịu trách nhiệm báo cáo cần cung cấp thông tin về kỹ thuật/bảo dưỡng để giúp cho việc nắm bắt chính xác tính chất của sự cố.

(2) Trường hợp báo cáo sự cố được thực hiện bởi tổ chức bảo dưỡng, các thông tin cần thiết để nhận biết sự cố liên quan đến quy trình bảo dưỡng, thiết bị gây ra sự cố, hỏng hóc cấu trúc cần phải được cung cấp đầy đủ.

(3) Các giai đoạn tàu bay đỗ trên mặt đất được phân định như sau:

Bảo dưỡng	a) Bảo dưỡng ngoại trường (công tác phục vụ bay): trách nhiệm báo cáo cho tổ chức VAR-145 có hợp đồng bảo dưỡng với Người khai thác, và tiếp tục báo cáo Cục HKVN và Người khai thác tàu bay, thuộc về nhân viên ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng (CRS) được phân công phục vụ kỹ thuật cho tàu bay đó trong khi tàu bay chưa được bàn giao cho tổ bay hoặc chưa kết thúc công việc bảo dưỡng dừng bay cuối ngày. b) Bảo dưỡng nội trường: quá trình bảo dưỡng tàu bay trong cơ sở bảo dưỡng nội trường của tổ chức VAR-145, trách nhiệm báo cáo tổ chức VAR-145 có hợp đồng bảo dưỡng với Người khai thác, và tiếp tục báo cáo Cục HKVN và Người khai thác tàu bay, thuộc về người phụ trách công tác bảo dưỡng tàu bay trong nội trường
Hoạt động trên mặt đất	Các chuyển động của tàu bay trên mặt đất không bao gồm giai đoạn "lăn" của tàu bay
Không có ai	Tàu bay đỗ trên sân đỗ hoặc trong nhà xưởng mà không có người (tổ bay, nhân viên kỹ thuật phục vụ bay, nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng nội trường) ở trên tàu bay.

(4) Thời gian hoạt động của tàu bay hoặc thiết bị tàu bay có liên quan nhiều nhất đến sự cố cần phải được cung cấp đầy đủ, như: giờ bay/giờ hoạt động (đối với thiết bị), chu trình của tàu bay hoặc của thiết bị. Các số liệu này cần phải được tính từ khi xuất xưởng và giữa hai lần đại tu.

(5) Các thông tin (nếu đã được nhà chế tạo/nhà chức trách hàng không của chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại ban hành trước đó) như: quy trình hoặc thông báo kỹ thuật bắt buộc hoặc thông báo kỹ thuật thông thường (option) đã đề cập đến khả năng xảy ra sự cố/hoặc biện pháp phòng ngừa sự tái diễn của sự cố cũng phải được cung cấp đầy đủ. Nếu các thông tin/tài liệu này đã được ban hành trước đó, người báo cáo cần phải cung cấp đầy đủ số tham chiếu, công việc tuân thủ cần áp dụng (do các thông tin/tài liệu này yêu cầu) đối với tàu bay, thiết bị tàu bay hoặc cơ sở bảo dưỡng liên quan đến sự cố để thuận lợi cho việc đánh giá sự cố và phổ biến thông tin về sự cố đến những Người khai thác khác, đang khai thác tàu bay/thiết bị tàu bay có cùng chủng loại.

(j) Các thông tin khác.

(1) Đối với các sự cố phải báo cáo bắt buộc, người/tổ chức chịu trách nhiệm báo cáo cần ghi rõ danh tính, chức vụ, địa chỉ và số điện thoại liên hệ và đồng thời cần phải xác định khả năng phổ biến thông tin liên quan đến sự cố vì mục đích an toàn hoặc giữ uy tín của Người khai thác (trong trường hợp này Cục HKVN chỉ làm việc trực tiếp với Người khai thác đó mà không cung cấp thông tin đến nhà chức trách hàng không của chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại hoặc các người khai thác khác).

(2) Đối với báo cáo tự nguyện, người làm báo cáo không nhất thiết phải cung cấp danh tính, địa chỉ hoặc số điện thoại liên hệ, tuy nhiên số liệu về chuyến bay, tàu bay, thời gian xảy ra sự cố cần phải được cung cấp đầy đủ để thuận tiện cho việc xác minh. Mọi báo cáo tự nguyện sẽ được tôn trọng nguyên tắc giữ kín thông tin và chỉ dùng cho mục đích an toàn bay.

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

Bộ Giao thông Vận tải
CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

CAAV Form 14A
Số đăng ký của Cục HKVN:

BÁO CÁO SỰ CỐ

Nếu báo cáo cần phải được giữ kín, đề nghị ghi rõ: KHÔNG PHỔ BIẾN và cung cấp địa chỉ / điện thoại. Các thông tin về sự cố sẽ được bảo đảm.

Địa chỉ gửi về sau khi hoàn thiện: Ban Tiêu chuẩn An toàn bay - Cục HKVN
119, đường Nguyễn Sơn - Q.Long Biên - Hà Nội-Việt Nam
Email: fssd@caa.gov.vn
Fax: 04-8.271.993 / 8.732.291
Tel: 04-8.271.992

LOẠI TÀU BAY VÀ MẪU MÃ	SỐ ĐĂNG KÝ	NHÀ KHAI THÁC	NGÀY	ĐỊA ĐIỂM XẢY RA SỰ CỐ	THỜI GIAN UTC	NGÀY ĐÊM CHẬNG VẠNG TỐI

SỐ CHUYẾN BAY	NƠI XUẤT PHÁT	NƠI ĐẾN	ĐỘ CAO BAY (FT)	TỐC ĐỘ BAY (KTS)	ETOPS		
					CÓ	KHÔNG	

MỤC ĐÍCH CHUYẾN BAY	KHÁCH	HÀNG HOÁ	BỐ TRÍ TÀU BAY	CHUYỂN SÂN	THỬ NGHIỆM	HUẤN LUYỆN	KINH DOANH	NÔNG NGHIỆP	KHẢO SÁT	GIẢI TRÍ	CÂU LẠC BỘ	TƯ NHÂN	NHẢY DÙ	KÉO LƯỢN

GIAI ĐOẠN BAY	ĐANG ĐẨU	LĂN	CẤT CÁNH	LÊN ĐỘ CAO BAN ĐẦU	LÊN ĐỘ CAO	BAY BẰNG	GIẢM ĐỘ CAO	VÒNG CHỜ	TIẾP CẬN	HẠ CÁNH	VÒNG LƯỢN	CƠ ĐỘNG	TREO

CHI TIẾT VỀ MÔI TRƯỜNG

GIÓ		MÂY			ĐIỀU KIỆN MƯA HOẶC BĂNG, TUYẾT				ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG KHÁC								TÌNH TRẠNG ĐƯỜNG BĂNG				
HƯỚNG	TỐC ĐỘ	DẠNG	CAO(ft)	8th	MƯA	TUYẾT	BĂNG	MƯA ĐÁ	TẦM NHÌN	BĂNG			NHIỄU ĐỘNG			NHIỆT ĐỘ	KHÔ	ƯỚT	BĂNG	TUYẾT	TRƠN
					NHẸ	VỪA	NẶNG		KMM	NHẸ	VỪA	NẶNG	NHẸ	VỪA	NẶNG		CAT	I	II	III	

TÓM TẮT SỰ CỐ

MÔ TẢ CHI TIẾT SỰ CỐ

Các quy trình, tài liệu (AMM, AD, SB) liên quan trực tiếp đến sự cố và tình trạng tuân thủ của tàu bay, thiết bị hoặc tài liệu trên tàu bay.	

BÁO CÁO CỦA NHÂN VIÊN MẶT ĐẤT

SỐ XUẤT XƯỞNG CỦA TÀU BAY	DẠNG ĐỘNG CƠ VÀ SỐ XUẤT XƯỞNG	PHÊ CHUẨN ETOPS		TÌNH TRẠNG TÀU BAY	CHỈ DÀNH CHO TÀU BAY NHỎ HƠN 5700 KG TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG/ SỐ ĐIỆN THOẠI
		CÓ	KHÔNG	BẢO DƯỠNG PHỤC VỤ TÀU BAY KHÔNG CÓ NGƯỜI	

THIẾT BỊ/ BỘ PHẬN	NHÀ CHẾ TẠO	SỐ QUY CÁCH (P/N)	SỐ XUẤT XƯỞNG	TÀI LIỆU THAM CHIẾU	TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG SỬA CHỮA/ĐẠI TU THIẾT BỊ

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

MÔ TẢ CHI TIẾT SỰ CỐ (TIẾP THEO)	

Ghi tiếp vào mặt sau nếu cần

TỔ CHỨC, NGƯỜI BÁO CÁO & SỐ PHÊ CHUẨN	TÊN	CHỨC VỤ/ VỊ TRÍ CÔNG TÁC	KÝ TÊN	NGÀY

Nếu báo cáo mang tính chất tự nguyện (hoặc không phải báo cáo bắt buộc) các thông tin có thể được công bố vì mục đích an toàn?	Có Không	Địa chỉ và số điện thoại (Nếu người báo cáo muốn được liên hệ cá nhân)	Ghi chú 1: Đề nghị bổ xung thông tin, như ở phần dưới, nếu có Ghi chú 2: Nếu sự cố có liên quan đến thiếu sót thiết kế và chế tạo, thì nhà chế tạo cũng phải được thông báo kịp thời. Ghi chú 3: Trong trường hợp được quy định, báo cáo của sự cố còn phải được gửi trực tiếp tới nhà chức trách sân bay hoặc các cơ quan hữu quan khác có liên quan, như sân bay, điều hành bay v.v.

ĐÁNH GIÁ CỦA TỔ CHỨC BÁO CÁO

TỔ CHỨC BÁO CÁO NHẬN XÉT – ĐÁNH GIÁ/ BIỆN PHÁP KHẮC PHỤC VÀ KIẾN NGHỊ ĐỂ NGĂN NGỪA SỰ CỐ

KHAI THÁC TẦU BAY				SỐ LIỆU ĐỘNG CƠ/ THIẾT BỊ				Ý KIẾN NHÀ CHẾ TẠO	
	TỔNG	GIỜ TỪ ĐẠI TU	TỪ ĐỊNH KỲ LẦN CUỐI		TỔNG	GIỜ TỪ ĐẠI TU	GIỜ TỪ ĐỊNH KỲ LẦN CUỐI	CÓ	KHÔNG
GIỜ BAY CHU TRÌNH LẦN CẤT/HẠ CÁNH				GIỜ BAY CHU TRÌNH LẦN CẤT/HẠ CÁNH				SỐ LIỆU BAY TỪ HỘP ĐEN	

TỔ CHỨC	ĐIỆN THOẠI/ FAX	SỐ BÁO CÁO	BÁO CÁO		ĐIỀU TRA SỰ CỐ			KHÔNG	CÓ
			MỚI	BỔ XUNG	KHÔNG	ĐÃ KẾT THÚC	CHƯA KẾT THÚC		

TÊN	CHỨC VỤ	CHỮ KÝ	NGÀY

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 19.029 DANH MỤC CÁC SỰ CỐ BẮT BUỘC VÀ TRÁCH NHIỆM BÁO CÁO CỦA CÁC TỔ CHỨC LIÊN QUAN

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
1	Tàu bay gần va chạm với nhau nhưng bằng thao tác tránh nhau nên không bị va chạm hoặc tránh được tình huống nguy hiểm	x	x		
2	Tàu bay suýt đâm vào chướng ngại vật ở mặt đất	x	x		
3	Hủy việc thực hiện cất cánh tại điểm tận cùng của đường cất hạ cánh hoặc tàu bay bị xông ra ngoài đường cất hạ cánh	x			
4	Cất cánh tại đầu mút đường cất hạ cánh hoặc bên ngoài đường cất hạ cánh	x			
5	Hạ cánh hoặc định hạ cánh tại cuối đường cất hạ cánh hoặc bên ngoài đường hạ cánh	x		x	
6	Hạ cánh tiếp đất quá sớm hoặc tàu bay bị xông ra ngoài đường băng	x		x	
7	Không đạt tính năng dự kiến trong quá trình cất cánh hoặc lấy độ cao	x			
8	Cháy hoặc có khói trong khoang hành khách, buồng hàng hoặc cháy động cơ được dập tắt bằng các chất cứu hỏa	x			
9	Sự cố buộc tổ lái phải sử dụng ô-xy khẩn nguy	x			
10	Nhiều hư hỏng xảy ra với một hoặc nhiều hệ thống của tàu bay ảnh hưởng nghiêm trọng đến khai thác tàu bay	x			
11	Tổ lái mất khả năng làm việc trong thời gian tàu bay đang bay	x			
12	Có vấn đề với nhiên liệu buộc tổ lái tuyên bố tình trạng khẩn nguy	x	x		
13	Hỏng hóc các hệ thống, các hiện tượng thời tiết khác thường hoặc khai thác tàu bay vượt giới hạn được phê chuẩn hoặc các tình huống gây khó khăn cho điều khiển tàu bay	x	x		
14	Hư hỏng cấu trúc hoặc động cơ bị tách rời nhưng chưa đến mức tai nạn	x			
15	Hỏng cùng một lúc nhiều hệ thống trong đó có một hệ thống bắt buộc phải có dự bị để xác định hướng bay và dẫn đường	x			

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
A. KHAI THÁC BAY					
Khai thác tàu bay					
16	Nguy cơ va chạm a) Nguy cơ va chạm giữa hai tàu bay với nhau, giữa tàu bay và các phương tiện khác; b) Khi bắt buộc phải thực hiện các cơ động cần thiết để tránh va chạm với tàu bay, mặt đất hoặc với phương tiện khác; c) Các động tác để tránh các tình huống mất an toàn	x	x	x	
17	Sự cố trong quá trình cất, hạ cánh, bao gồm hạ cánh theo kế hoạch hoặc hạ cánh bắt buộc, sự cố như xông ra ngoài đường băng. Sự cố trong quá trình cất cánh, hủy bỏ cất cánh hoặc hạ cánh vào đường băng không được sử dụng, hoặc đang sử dụng bởi tàu bay khác hoặc hạ cánh nhầm đường băng (dù mới chỉ là kế hoạch trong giai đoạn chuẩn bị hạ cánh)				
18	Lượng nhiên liệu còn ít hoặc không có khả năng chuyển nhiên liệu hoặc không thể sử dụng hết được lượng nhiên liệu có thể sử dụng	x			
19	Mất điều khiển (bao gồm mất một phần hoặc tạm thời của hệ thống điều khiển) vì bất kỳ lý do nào	x			
20	Sự cố xảy ra tại thời điểm bằng hoặc lớn hơn vận tốc V1 gây ra hoặc có thể dẫn đến tình huống nguy hiểm hoặc nguy hiểm tiềm ẩn (ví dụ như hủy bỏ cất cánh, đập đuôi, mất công suất động cơ)	x			
21	Có thể gây ra tình huống nguy hiểm hoặc nguy hiểm tiềm ẩn trong khi bay lại vòng hai	x			
22	Sai lệch ngoài ý muốn về tốc độ bay, hướng bay hoặc độ cao bay lớn hơn 91m (300ft) vì bất cứ nguyên nhân nào	x			
23	Hạ độ cao thấp hơn độ cao quyết định (DH) hoặc độ cao hạ cánh tối đa cho phép mà không không phát hiện được điểm tham chiếu chuẩn bằng mắt quy định	x			
24	Không xác định được vị trí thực của tàu bay hoặc vị trí của tàu bay so với các tàu bay khác	x			

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
25	Gián đoạn liên lạc giữa các thành viên tổ lái hoặc giữa tổ lái và các bộ phận khác như tiếp viên, kiểm soát không lưu, nhân viên kỹ thuật	x	x		
26	Hạ cánh thô - hoặc hạ cánh mà sau đó việc tiến hành kiểm tra sau khi hạ cánh thô là cần thiết	x			x
27	Lệch nhiên liệu vượt quá giới hạn cho phép	x			
28	Đặt sai mã của ra-da giám sát thứ cấp (Secondary Surveil1ance Radar) hoặc bảng chia độ (scale) của đồng hồ đo cao	x			
29	Lập chương trình sai, cập nhật sai các tham số hoặc sử dụng các tham số không chính xác cho các thiết bị của hệ thống dẫn đường hoặc tính toán đặc tính hoạt động	x			
30	Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của hệ thống nhiên liệu có ảnh hưởng đến việc cung cấp và phân phối nhiên liệu	x			
31	Tàu bay có xu hướng lệch ra ngoài đường cất hạ cánh hoặc đường lăn ngoài ý muốn trong quá trình cất, hạ cánh và khi lăn trên mặt đất	x			
32	Va chạm giữa tàu bay với tàu bay khác, phương tiện và các vật thể khác trên mặt đất	x	x	x	
33	Hoạt động không chính xác hoặc ngoài ý muốn của hệ thống điều khiển	x			
34	Không đạt được tính năng của tàu bay theo tính toán trong bất cứ giai đoạn nào của hành trình bay	x			
35	Nguy hiểm hoặc nguy hiểm tiềm ẩn xảy ra như là hậu quả của việc tạo tình huống hỏng hóc trong quá trình huấn luyện, kiểm tra hệ thống, hoặc cho mục đích huấn luyện	x			
36	Hiện tượng rung lắc bất bình thường	x			
37	Hoạt động của các hệ thống cảnh báo quan trọng dẫn đến phải thực hiện các cơ động tương ứng của tàu bay, trừ khi: a) Tổ lái đưa ra khẳng định các cảnh báo đó là cảnh báo giả (ghi trong nhật ký chuyến bay) và cảnh báo giả đó không gây ra khó khăn hoặc nguy hiểm cho tổ bay trong quá trình xử lý các hỏng hóc đó; hoặc b) Cảnh báo được tạo giả nhằm mục đích huấn luyện hoặc kiểm tra hệ thống	x			

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
38	Có hiện tượng cảnh báo của hệ thống cảnh báo địa hình/gần mặt đất (EGPWS/TAWS) khi tàu bay tiếp cận mặt đất thấp hơn kế hoạch bay đã định sẵn hoặc theo tính toán	x			
39	Có xuất hiện cảnh báo trong điều kiện bay bằng thiết bị (IMC) hoặc khi trời tối và cảnh báo này được gây ra do tốc độ hạ độ cao quá lớn (Mode 1)	x			
40	Xuất hiện cảnh báo càng hoặc cánh tà chưa thả theo chế độ tương ứng tại điểm cần thiết trong quá trình tiếp cận hạ cánh	x			
41	Mọi khó khăn hoặc nguy hiểm xảy ra hoặc đã có thể xảy ra (ví dụ: không duy trì được dãn cách ngang theo quy định đối với đường bay khác) do tổ lái phải xử lý các loại cảnh báo, có thể là cảnh báo thật, cảnh báo giả hoặc cảnh báo gây khó chịu cho tổ lái	x	x		
42	Có khó khăn hoặc nguy hiểm xuất hiện hoặc có thể xuất hiện sau khi tổ lái có hành động phản ứng cảnh báo EGPWS/TAWS	x	x		
43	Báo động tránh va chạm trên không (ACAS và Resolution Advisory)	x	x		
44	Sự cố nổ do phản lực và lực đẩy gây ra hỏng hóc nghiêm trọng hoặc thương tích nguy hiểm	x			
Các trường hợp khẩn cấp:					
45	Cháy, nổ, khói hoặc khói độc, kể cả khi lửa đã được dập tắt	x			
46	Việc người lái hoặc tiếp viên phải sử dụng các quy trình ngoại lệ để đối phó trường hợp khẩn cấp khi: a) Có quy trình nhưng không được sử dụng; hoặc b) Không có quy trình; hoặc c) Có quy trình nhưng chưa hoàn thiện hoặc không phù hợp; hoặc d) Quy trình không đúng; hoặc đ) Quy trình đúng nhưng không được tuân thủ	x			
47	Quy trình không được thiết lập đầy đủ để áp dụng trong trường hợp khẩn cấp, kể cả khi được sử dụng trong trường hợp bảo dưỡng, huấn luyện và mục đích kiểm tra	x			

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
48	Trường hợp dẫn đến phải thoát hiểm khẩn cấp	x			
49	Mất hệ thống điều chỉnh áp suất trong khoang khách	x			
50	Việc sử dụng thiết bị khẩn cấp hoặc các quy trình khẩn cấp cần thiết để đối phó với tình huống xảy ra trong khi bay	x			
51	Các tình huống dẫn tới việc phải công bố tình trạng khẩn cấp (MAYDAY hoặc PAN)	x	x		
52	Hỏng hóc của hệ thống hoặc thiết bị khẩn cấp kể cả các cửa và đèn thoát hiểm được phát hiện trong quá trình khai thác, bảo dưỡng và kể cả khi được dùng vào mục thích kiểm tra huấn luyện	x			
53	Tình huống yêu cầu tổ lái phải sử dụng khẩn cấp các thiết bị ô-xy	x			
Các trường hợp tổ bay mất khả năng làm việc:					
54	Sự mất khả năng làm việc của thành viên tổ lái, kể cả những vấn đề xảy ra trước khi khởi hành nếu có nguy cơ gây mất khả năng làm việc của tổ bay trong quá trình bay sau đó	x			
55	Tiếp viên mất khả năng làm việc và không thể thực hiện được chức năng thoát hiểm quan trọng	x			
Trường hợp có người bị thương tích					
56	Các sự cố, đã hoặc có thể gây ra thương tích cho hành khách hoặc tổ bay nhưng chưa đến mức được coi là tai nạn	x			
Các trường hợp do nguyên nhân thời tiết					
57	Bị sét đánh gây ra hỏng hóc cho tàu bay, mất hoặc hoạt động không đúng chức năng của các hệ thống chính (hiển thị tham số bay, điều khiển, động cơ, thông tin liên lạc, dẫn đường v.v...)	x			x
58	Khi gặp mưa đá và gây ra hỏng hóc cho tàu bay, mất hoặc hoạt động không đúng chức năng của các hệ thống chính (như đã nêu ở trên)	x			
59	Vào vùng nhiễu động mạnh và gây ra thương tích cho người tham gia chuyến bay hoặc phải thực hiện công việc kiểm tra tàu bay sau khi vào vùng nhiễu động mạnh	x			

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
60	Vào khu vực có gió cạnh mạnh	x			
61	Vào khu vực có băng gây khó khăn cho việc điều khiển, hỏng hóc của tàu bay, mất hoặc hoạt động sai chức năng của các chức năng chính	x			
Các trường hợp vì lý do an ninh					
62	Can thiệp bất hợp pháp vào tàu bay kể cả việc đe dọa dùng bom hoặc cướp tàu bay	x		x	
63	Có khó khăn trong việc kiểm soát người say rượu, bạo lực hoặc hành khách không chấp hành quy định	x			
64	Phát hiện ra người đi bất hợp pháp trên tàu bay	x			
Các trường hợp khác					
65	Các sự cố cụ thể cùng hiện tượng lặp lại nhiều lần, tuy không được coi là sự cố cần phải báo cáo nhưng vì hiện tượng lặp lại nhiều lần và có thể gây ra khả năng uy hiếp an toàn bay	x			
66	Bị chim va đập và gây ra hỏng hóc cho tàu bay, mất hoặc hoạt động sai chức năng của các hệ thống, thiết bị chính	x			
67	Tất cả các sự cố khác được coi là đã gây mất an toàn hoặc có thể gây ra mất an toàn cho tàu bay, người trên tàu bay hoặc trên mặt đất	x			
B. KỸ THUẬT TÀU BAY					
Cấu trúc tàu bay					
68	Hỏng hóc của các chi tiết thuộc cấu trúc chính (Principal Structure Elements) không được coi là cấu trúc có khả năng chịu đựng hỏng hóc (damage tolerant-life limited element). Chi tiết thuộc cấu trúc chính là các cấu trúc chịu tải chính trong khi bay, trên mặt đất và tải chênh lệch áp suất do việc tăng áp buồng kín gây ra. Hỏng hóc của các chi tiết này có thể dẫn đến tai nạn của tàu bay	x			x
69	Hỏng hóc vượt quá giới hạn cho phép của chi tiết thuộc cấu trúc chính được coi là cấu trúc có khả năng chịu đựng hỏng hóc (damage tolerant)	x			x

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
70	Hư hại hoặc hỏng hóc của các chi tiết kết cấu vượt quá các giới hạn cho phép và có thể làm giảm độ bền của kết cấu làm mất khả năng triệt tiêu rung mạnh (flutter), khuyết tán (divergence) hoặc mất các giới hạn điều khiển dự phòng (control reversal margins)	x			x
71	Hỏng hóc cấu trúc của các chi tiết kết cấu có thể dẫn đến việc tách rời các bộ phận nặng gây thương tích cho người tham gia chuyến bay	x			x
72	Hỏng hóc cấu trúc của các chi tiết kết cấu làm ảnh hưởng đến hoạt động bình thường của các hệ thống khác	x			x
73	Mất một số chi tiết thuộc cấu trúc tàu bay trong quá trình bay	x			x
Hệ thống của tàu bay					
75	Mất, hoạt động sai chức năng nghiêm trọng hoặc hỏng hóc của hệ thống hoặc hệ thống phụ hoặc một số thiết bị dẫn đến việc không thể thực hiện được các quy trình theo SOP (Standard Operation Procedures)	x			
76	Tổ lái mất khả năng điều khiển hệ thống, ví dụ: a) Hoạt động không tuân theo điều khiển của tổ lái. b) Phản hồi sai hoặc không hoàn toàn theo điều khiển, bao gồm cả các giới hạn chuyển động hoặc bị kẹt cứng. c) Chuyển động các bánh lái, cánh tà (trước và sau), tấm cản lưng, mảnh điều chỉnh lớn hơn so với tín hiệu điều khiển. d) Bị ngắt cơ học hoặc hỏng hóc	x			
77	Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của một hay nhiều chức năng đặc biệt của hệ thống (một hệ thống có thể đảm nhiệm nhiều chức năng)	x			
78	Có sự tác động ảnh hưởng trong hoặc giữa các hệ thống	x			
79	Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của các thiết bị bảo vệ hoặc hệ thống khẩn cấp liên quan đến hệ thống	x			
80	Mất chức năng dự phòng (redundancy) của hệ thống	x			
81	Sự cố dẫn đến các hoạt động ngoài chế độ tính toán của hệ thống	x			

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
82	Đối với các loại tàu bay mà các hệ thống chính, hệ thống thứ cấp chính hoặc các thiết bị chính chỉ có duy nhất một bộ: mất hoặc hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của một trong những hệ thống chính, hệ thống thứ cấp chính hoặc bộ thiết bị đó	x			
83	Đối với dạng tàu bay có nhiều hệ thống chính độc lập, hệ thống thứ cấp chính hoặc nhiều bộ thiết bị (có cùng chức năng): mất hoặc hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của từ 02 hệ thống chính, hệ thống thứ cấp chính hoặc bộ thiết bị trở lên	x			
84	Hoạt động của các hệ thống cảnh báo mức 1 (Warning - mức 1, Cautionary - mức 2, Advisory - mức 3) liên quan đến các hệ thống của tàu bay hoặc thiết bị, trừ khi có kết luận chính thức của tổ lái về cảnh báo là giả và khẳng định cảnh báo giả đó không gây khó khăn hoặc không có nguy hiểm cho tổ lái trong việc đối phó với tình huống	x			
85	Chảy dầu thủy lực, dầu đốt, dầu nhờn hoặc các loại chất lỏng khác có thể gây nguy cơ cháy hoặc nguy cơ hỏng hóc cấu trúc tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị, hoặc nguy hại cho hành khách và thành viên tổ bay	x			x
86	Hoạt động sai chức năng của hệ thống hiển thị tham số bay dẫn đến khả năng cung cấp tham số bay không chính xác cho người lái	x			
87	Tất cả các hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng xảy ra trong các giai đoạn chính của chuyến bay (chạy đà, cất hạ cánh, lấy và giảm độ cao hoặc khi tiếp cận hạ cánh) và liên quan đến hoạt động của hệ thống	x			
88	Sự thiếu hụt quan trọng về tính năng thực tế của hệ thống so với tính năng đã được phê chuẩn, có thể gây ra tình huống nguy hiểm (kể cả độ chính xác của phương pháp tính toán các tính năng đó) bao gồm cả trong quá trình sử dụng hệ thống phanh, tiêu hao nhiên liệu v.v...	x			
89	Mất đồng bộ của hệ thống điều khiển, như hệ thống cánh tà trước, cánh tà sau v.v..	x			

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
Hệ thống tạo công suất (động cơ, cánh quạt và hệ thống truyền động của trực thăng)					
90	Không có sự đốt trong buồng đốt, tắt máy trên không hoặc hoạt động sai chức năng của một trong các động cơ	x			
91	Quá tốc độ vòng quay hoặc không có khả năng điều khiển tốc độ vòng quay của các bộ phận có tốc độ vòng quay lớn như: động cơ phụ (APU), máy khởi động khí của động cơ, tuốc-bin làm mát của hệ thống điều hòa, mô tơ tuốc-bin khí, cánh quạt hoặc cánh quay trực thăng	x			
92	Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của các bộ phận của động cơ hoặc thiết bị tạo công suất dẫn đến một trong các trường hợp sau: a) Không có khả năng bao bọc các mảnh vỡ của thiết bị khi bị phá hủy (thiết bị); b) Mất khả năng báo và dập cháy trong, cháy ngoài hoặc bị hở khí nóng; Chiều lực đẩy cần thiết không theo điều khiển cửa tổ bay; c) Hệ thống tạo lực đẩy ngược (hệ thống thổi ngược) không hoạt động hoặc hoạt động ngoài ý muốn; d) Mất khả năng điều khiển công suất, lực đẩy hoặc vòng quay; đ) Hư hại hoặc hỏng hóc cấu trúc treo động cơ; e) Mất một phần hoặc toàn bộ của bộ phận chính của thiết bị tạo công suất; g) Khói nhìn thấy bằng mắt hoặc các chất độc hại có thể gây bất tỉnh cho tổ bay và hành khách; h) Không tắt được động cơ khi áp dụng các quy trình tắt máy thông thường; i) Không khởi động lại được động cơ khi động cơ ở tình trạng tốt	x			
93	Mất, thay đổi hoặc dao động công suất/lực đẩy ngoài ý muốn do không điều khiển được công suất/lực đẩy của động cơ: a) Đối với tàu bay có một động cơ;	x			

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
	b) Khi được coi là quá mức cho phép áp dụng; c) Khi điều này có thể ảnh hưởng đến nhiều động cơ trên tàu bay có 2 động cơ trở lên, đặc biệt trong trường hợp tàu bay có 2 động cơ; hoặc d) Khi tình huống được coi là nguy hiểm và nghiêm trọng đối với tàu bay có 2 động cơ cùng loại trở lên				
94	Hỏng hóc của bộ phận, thiết bị có thọ mệnh (Life Limited Parts) hoặc được kiểm soát theo thời gian (Hard Time Controlled Parts) dẫn đến việc phải thay bộ phận, thiết bị đó trước thời hạn quy định	x			x
95	Các hỏng hóc cùng nguyên nhân có thể gây nên tỷ lệ tắt máy trên không cao đến mức có khả năng hai động cơ (trở lên) cùng tắt máy trên không trong một chuyến bay	x			
96	Các bộ phận giới hạn hoặc thiết bị kiểm soát động cơ không hoạt động khi cần thiết hoặc hoạt động ngoài ý muốn	x			x
97	Vượt quá ngưỡng cho phép của các tham số động cơ	x			x
98	Va chạm với vật ngoại lai gây hư hại cho động cơ, cánh quạt và bộ truyền chuyển động	x			x
Cánh quay và truyền chuyển động					
99	Hư hại hoặc hoạt động sai chức năng của các bộ phận cánh quạt hoặc bộ phận tạo công suất gây nên một trong số trường hợp sau: a) Quá tốc độ vòng quay của cánh quạt; b) Sinh ra lực cản lớn quá mức cho phép; c) Tạo chiều lực đẩy ngược lại với điều khiển của tổ lái; d) Văng cánh quạt hoặc bộ phận quan trọng của cánh quạt ra ngoài; đ) Hỏng hóc gây nên mất cân bằng vượt quá mức cho phép; e) Chuyển động ngoài ý muốn của lá cánh quạt thấp hơn vị trí biến cự nhỏ nhất cho phép (theo từng chế độ làm việc của động cơ) trong khi bay; g) Không có khả năng xuôi lá cánh quạt; h) Không có khả năng điều khiển biến cự cánh quạt;	x			x

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
	i) Thay đổi biến cự cánh quạt ngoài ý muốn; k) Mất kiểm soát mô men xoắn (torque) và giao động tốc độ vòng quay; l) Các bộ phận chuyển động năng lượng thấp bị văng ra ngoài				
100	Hư hại hoặc hỏng hóc của hộp truyền động cánh quay chính/ hộp truyền động của động cơ có thể đến việc tách rời các bộ phận cánh quạt, và/hoặc hoạt động sai chức năng của điều khiển cánh quay	x			x
101	Hư hại phần cánh quay đuôi của trực thăng, hệ thống truyền động và các hệ thống tương tự	x			x
Động cơ phụ					
102	Tắt máy hoặc hỏng hóc của động cơ phụ (APU) khi mở rộng tầm khai thác đối với tàu bay hai động cơ (ETOPs) hoặc theo yêu cầu của danh mục thiết bị tối thiểu (MEL)	x			
103	Không tắt được động cơ phụ (APU)	x			x
104	Quá tốc độ vòng quay động cơ phụ (APU)	x			x
105	Không khởi động được động cơ phụ (APU) khi có nhu cầu vì lý do khai thác (khai thác ETOPS hoặc khai thác theo MEL với máy phát của APU dự phòng)	x			
Yếu tố con người					
106	Mọi sự cố vì lý do thiết kế tàu bay chưa hoàn thiện có thể dẫn đến lỗi trong khai thác, sử dụng và có thể gây nên tình trạng nguy hiểm hoặc tai nạn	x			
Các sự cố khác					
107	Sự cố thông thường không thuộc danh mục sự cố phải báo cáo (ví dụ như sự cố đối với hệ thống thiết bị phục vụ hành khách, thiết bị khoang khách, nước sử dụng trên tàu bay) nhưng trên thực tế đã gây mất an toàn cho tàu bay, hành khách và thành viên tổ bay	x			
108	Cháy, nổ, khói hoặc hơi độc hoặc có hại	x			
109	Mọi trường hợp khác có thể gây mất an toàn cho tàu bay hoặc ảnh hưởng đến an toàn của hành khách, thành viên tổ bay hoặc của người hoặc tài sản xung quanh tàu bay ở trên mặt đất	x			

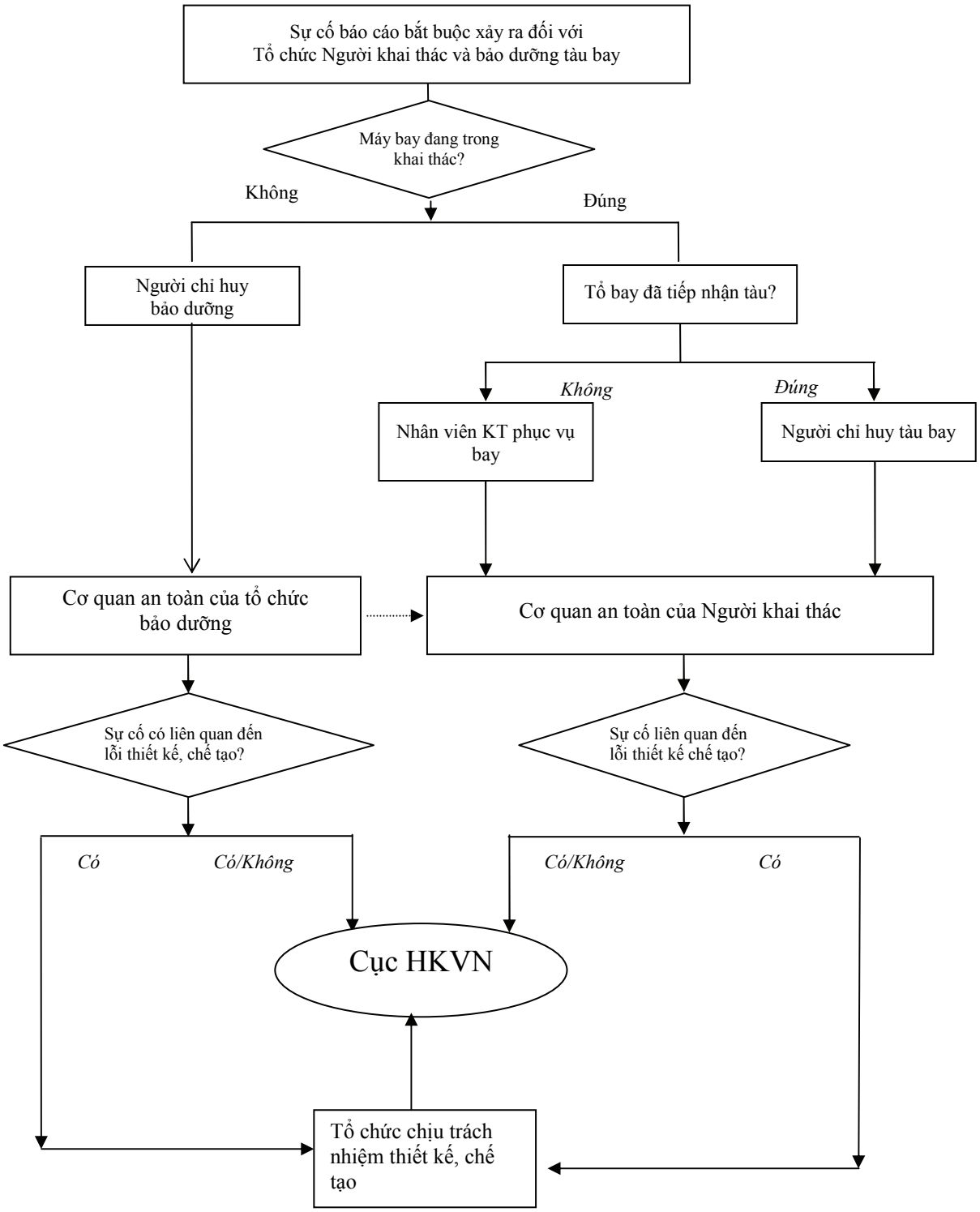
Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
110	Hư hại hoặc hỏng hóc của hệ thống thông báo hành khách dẫn đến mất chức năng hoạt động của hệ thống thông báo hành khách	x			
111	Ghế phi công mất khả năng điều chỉnh trong khi bay	x			
C. BẢO DƯỠNG TÀU BAY					
112	Lắp ráp sai các bộ phận hoặc thiết bị của tàu bay được phát hiện trong quá trình kiểm tra hoặc thực hiện các quy trình thử nghiệm không theo kế hoạch nhằm phát hiện việc lắp ráp sai đó	x			x
113	Rò rỉ khí nóng dẫn đến hư hại cấu trúc tàu bay	x			x
114	Hỏng hóc của các thiết bị có kiểm soát thọ mệnh dẫn đến nhu cầu thay thế thiết bị đó trước thời hạn	x			x
115	Hư hỏng và tình trạng xuống cấp (rạn, nứt, rỉ sét, tách lớp hoặc mất kết dính - disbonding) bất cứ vì lý do gì (ví dụ như: rung, mất độ cứng vật liệu hoặc hư hỏng về kết cấu) của: a) Kết cấu chính hoặc các bộ phận kết cấu khung sườn chính (theo như quy định trong tài liệu hướng dẫn sửa chữa kết cấu khung sườn do nhà chế tạo quy định SRM) khi những hư hỏng hoặc tình trạng xuống cấp của các kết cấu chính này vượt quá giới hạn cho phép của tài liệu SRM và yêu cầu việc sửa chữa hoặc thay thế toàn bộ hoặc một bộ phận của các kết cấu đó; b) Kết cấu phụ có thể gây hậu quả mất an toàn cho tàu bay; c) Động cơ, cánh quạt hoặc hệ thống cánh quay	x			x
116	Tất cả các hư hỏng, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của hệ thống hoặc thiết bị, hoặc hư hỏng hoặc tình trạng xuống cấp được phát hiện trong quá trình thực hiện tuân thủ các thông báo kỹ thuật bắt buộc (AD), hướng dẫn kỹ thuật bắt buộc cho từng loại tàu bay, khi mà: a) Được phát hiện lần đầu trong quá trình thực hiện thông báo kỹ thuật bắt buộc; b) Trong các lần thực hiện chỉ lệnh kỹ thuật bắt buộc sau đó và phát hiện chúng vượt quá giới hạn cho phép quy định trong tài liệu hướng dẫn và/hoặc chưa có quy trình sửa chữa tương ứng	x			x

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
117	Hỏng hóc của các hệ thống hoặc thiết bị khẩn cấp, bao gồm các cửa và đèn thoát hiểm để thực hiện chức năng thoát hiểm khẩn cấp, kể cả khi hỏng hóc được phát hiện trong quá trình bảo dưỡng hoặc kiểm tra hoạt động của thiết bị hoặc hệ thống đó	x			x
118	Không tuân thủ hoặc vi phạm nghiêm trọng các quy trình bảo dưỡng theo yêu cầu	x			x
119	Sản phẩm tàu bay (tàu bay, động cơ, cánh quạt), các bộ phận, thiết bị hoặc vật liệu chưa rõ ràng hoặc bị nghi ngờ về nguồn gốc xuất xứ	x			x
120	Các tài liệu bảo dưỡng, quy trình sai, không đầy đủ hoặc thậm chí hướng dẫn nhầm có thể gây ra các lỗi trong công tác bảo dưỡng	x			x
121	Hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất được sử dụng để kiểm tra chức năng hoạt động của các hệ thống và thiết bị của tàu bay nhằm phát hiện các vấn đề mà quy trình kiểm tra và thử nghiệm thông thường không phát hiện được, khi chúng (các hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất) có thể gây ra mất an toàn cho tàu bay	x			x
D. ĐIỀU HÀNH BAY VÀ CÁC DỊCH VỤ MẶT ĐẤT					
Quản lý không lưu					
122	Cung cấp thông tin không chính xác, không đầy đủ hoặc có nhầm lẫn từ các nguồn từ mặt đất như kiểm soát không lưu, dịch vụ thông tin sân bay tự động (ATIS), khí tượng, cơ sở dữ liệu dẫn đường, bản đồ, đồ thị và các tài liệu hướng dẫn v.v...	x	x		
123	Cung cấp dãn cách so với mặt đất thấp hơn quy định	x	x		
124	Cung cấp số liệu khí áp tham chiếu không chính xác (như đặt độ cao khí áp)	x	x		
125	Truyền, nhận và hiểu sai các huấn lệnh quan trọng dẫn đến tình huống nguy hiểm	x	x		
126	Vi phạm giãn cách tối thiểu	x	x		

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
127	Đi vào không phận khi chưa được phép hoặc vi phạm vùng cấm bay	x	x		
128	Truyền thông thoại vô tuyến trái pháp luật	x	x		
129	Hỏng hóc của các trang thiết bị thuộc hệ thống dẫn đường trên mặt đất hoặc vệ tinh		x		
130	Hư hỏng nghiêm trọng của hệ thống kiểm soát/quản lý không lưu hoặc khi có sự xuống cấp nghiêm trọng của cơ sở hạ tầng của sân bay		x		
131	Khu vực sân bay, đường lăn, đường cất hạ cánh bị tắc nghẽn do tàu bay, phương tiện xe cơ giới, động vật hoặc các vật ngoại lai có thể gây tình trạng mất an toàn		x	x	
132	Lỗi cảnh báo hoặc cảnh báo chưa đầy đủ về vật cản hoặc nguy hiểm trên khu vực sân bay, đường lăn, đường cất hạ cánh có thể gây tình trạng mất an toàn	x		x	
133	Hư hỏng hoặc hoạt động sai chức năng của hệ thống chiếu sáng sân bay, hoặc không có hệ thống chiếu sáng sân bay	x	x		
Sân bay và các dịch vụ tại sân bay					
134	Trào quá nhiều dầu đốt (nhiên liệu) trong quá trình nạp dầu	x		x	
135	Nạp không đúng lượng dầu đốt (nhiên liệu) có thể gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến khả năng chịu tải, đặc tính, cân bằng hoặc độ bền kết cấu của tàu bay	x		x	
136	Quy trình phá băng/phòng chống đóng băng trên mặt đất không đạt yêu cầu	x		x	
137	Sự ô nhiễm, làm bẩn nghiêm trọng kết cấu khung sườn, các hệ thống hoặc thiết bị của tàu bay trong quá trình vận chuyển hành lý hoặc hàng hóa	x		x	
Phục vụ hành khách, hành lý và hàng hóa					
138	Việc sắp xếp tải (hành khách, hành lý hoặc hàng hóa) sai có ảnh hưởng quan trọng đến trọng tâm, trọng tải của tàu bay	x		x	
139	Việc sắp xếp sai hành lý hoặc hàng hóa (kể cả hành lý xách tay) có thể gây mất an toàn cho tàu bay, thiết bị tàu bay, hành khách và thành viên tổ bay hoặc cản trở việc thoát hiểm trong trường hợp khẩn cấp	x		x	

Trách nhiệm báo cáo của các tổ chức (x)					
Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
Người khai thác Cảng HK-SB					
Đơn vị đảm bảo hoạt động bay					
Người khai thác tàu bay có AOC					
STT	**Các sự cố bắt buộc phải báo cáo**				
140	Sắp xếp các công-ten-nơ hàng hóa hoặc các hàng hóa lớn, cồng kềnh không đúng quy định			x	
141	Sự cố do vận chuyển hàng nguy hiểm trái với quy định khai thác	x			
Dịch vụ mặt đất					
142	Hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất được sử dụng để kiểm tra chức năng hoạt động của các hệ thống và thiết bị của tàu bay nhằm phát hiện các vấn đề mà quy trình kiểm tra và thử nghiệm thông thường không phát hiện được, khi chúng (các hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất) có thể gây ra mất an toàn cho tàu bay			x	
143	Không tuân thủ hoặc có lỗi trong việc tuân thủ với các quy trình phục vụ mặt đất			x	
144	Nạp lên tàu bay dầu đốt hoặc các loại chất lỏng khác không đúng chủng loại hoặc bị nhiễm bẩn	x		x	

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 19.031: SƠ ĐỒ BÁO CÁO VÀ PHÂN LOẠI SỰ CỐ KHAI THÁC, BẢO DƯỠNG TÀU BAY



Phân loại	Tính chất và hậu quả của sự cố
Sự cố loại A	Là các sự cố được liệt kê trong Phụ lục 4 của Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng nhưng không ảnh hưởng đến an toàn hoặc không gây khó khăn cho tổ bay trong quá trình bay tiếp theo sau khi xảy ra sự cố. Sau khi xảy ra sự cố, hậu quả hỏng hóc gây ra đối với tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị tàu bay được khắc phục bằng các quy trình khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa nằm trong hệ thống tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay do Cục HKVN phê chuẩn và tàu bay có thể được tiếp tục khai thác bình thường. Các báo cáo sự cố này mang tính chất cung cấp thông tin
Sự cố loại B	Là các sự cố được liệt kê trong Phụ lục 4 của Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng và có ảnh hưởng đến an toàn bay nhưng chưa đến mức độ nghiêm trọng, mọi hành động xử lý tình huống đều nằm trong khả năng của tổ bay. Sự cố này có thể làm giảm mức độ an toàn bay hoặc khả năng hoạt động của một số chức năng và có làm tăng (không nhiều) khối lượng công việc của tổ bay như phải thay đổi kế hoạch hoặc phương thức bay v.v. Sự cố có thể gây khó chịu cho tổ bay, hành khách hoặc hỏng hóc nhỏ cho tàu bay. Tuy nhiên, sau khi xảy ra sự cố hậu quả hỏng hóc gây ra đối với tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị tàu bay được khắc phục bằng các quy trình khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa nằm trong hệ thống tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay do Cục HKVN phê chuẩn và tàu bay có thể được tiếp tục khai thác bình thường. Các báo cáo sự cố này mang tính chất cung cấp thông tin và theo dõi
Sự cố loại C	Là các sự cố được liệt kê trong Phụ lục 1 và 4 của Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng làm giảm khả năng cần thiết của tổ bay và các hệ thống của tàu bay để đối phó với tình huống bất lợi của sự cố gây nên suy giảm nghiêm trọng mức độ an toàn bay và khả năng làm việc của một số chức năng chính; Làm tăng đáng kể khối lượng công việc của tổ bay để đối phó với tình thế; Có các tình huống làm suy giảm hiệu quả làm việc của tổ bay, gây hoang mang, lo sợ cho tổ bay và hành khách hoặc gây thương tích nhẹ; Gây hỏng hóc lớn cho tàu bay hoặc ô nhiễm nặng đối với môi trường; Nguyên nhân của sự cố hoặc hậu quả hỏng hóc đối với tàu bay, hệ thống và trang thiết bị tàu bay do sự cố gây ra không thể xác định hoặc khắc phục bằng các quy trình khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa nằm trong hệ thống tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay do

Cục HKVN phê chuẩn dẫn đến phải dừng khai thác tàu bay quá 96 giờ (không kể trường hợp đợi khí tài thay thế) hoặc các hỏng hóc giống nhau trên cùng một thiết bị, hệ thống của tàu bay dẫn đến việc phải áp dụng lần thứ 2 quy trình khẩn nguy tương tự trong thời gian 7 ngày khai thác liên tục

Sự cố loại D

Là các sự cố được liệt kê Phụ lục 1 và 4 của Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng làm giảm khả năng làm việc của tổ bay và của các hệ thống để đối phó với tình huống bất lợi tới mức độ:

Suy giảm nghiêm trọng mức độ an toàn bay và khả năng làm việc của một số chức năng/hệ thống chính của tàu bay;

Gây khó khăn và khối lượng công việc quá lớn làm cho tổ lái không thể thực hiện hết hoặc thực hiện công việc thiếu chính xác;

Gây thương tích hoặc tử vong cho một số hành khách trên tàu bay/thương tích hoặc tử vong cho người trên mặt đất hoặc khu vực công cộng;

Gây hỏng hóc nặng cho tàu bay hoặc gây ô nhiễm nặng đối với môi trường;

Nguyên nhân của sự cố hoặc hậu quả hỏng hóc đối với tàu bay, hệ thống và trang thiết bị tàu bay do sự cố gây ra không thể xác định hoặc khắc phục bằng các quy trình khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa nằm trong hệ thống tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay do Cục HKVN phê chuẩn dẫn đến phải dừng khai thác tàu bay quá 96 giờ (không kể trường hợp đợi khí tài thay thế) hoặc các hỏng hóc giống nhau trên cùng một thiết bị, hệ thống của tàu bay dẫn đến việc phải áp dụng lần thứ 2 quy trình khẩn nguy tương tự trong thời gian 7 ngày khai thác liên tục.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 19.060: TRÁCH NHIỆM ĐIỀU TRA NGUYÊN NHÂN SỰ CỐ

(a) Nếu sự cố tàu bay xảy ra trong khi đang khai thác tàu bay:

(1) Trong trường hợp tổ bay đã tiếp nhận tàu bay, người chỉ huy tàu chịu trách nhiệm điền các thông tin liên quan vào mẫu báo cáo sự cố. Nếu tổ bay chưa tiếp nhận máy bay, nhân viên kỹ thuật phục vụ máy bay thực hiện điền các thông tin theo mẫu báo cáo. Báo cáo ban đầu này phải được gửi về Cục HKVN đồng thời đến Người khai thác tàu bay và tổ chức bảo dưỡng nếu báo cáo được thực hiện bởi nhân viên kỹ thuật.

(2) Người khai thác tiếp nhận báo cáo, đánh giá phân loại sự cố và báo cáo cho Cục HKVN trong vòng 72 giờ.

(b) Trường hợp sự cố thuộc loại A và B, Người khai thác tiến hành công việc sửa chữa, tìm nguyên nhân hỏng hóc và khắc phục hậu quả của sự cố và đưa tàu bay trở lại khai thác bình thường. Nguyên nhân và các biện pháp khắc phục sự cố phải được đưa vào báo cáo tổng hợp tháng cho Cục HKVN.

(c) Trường hợp các sự loại C và D nằm trong danh mục sự cố quy định tại Phụ lục 1 của Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng và gây thương tích hoặc tử vong cho một số hành khách trên tàu bay/thương tích hoặc tử vong cho người trên mặt đất hoặc khu vực công cộng sẽ do Người khai thác tàu bay sẽ do Cục HKVN tiến hành điều tra theo quy định về điều tra sự cố tàu bay.

(d) Trường hợp các sự cố loại C và D nằm trong danh mục sự cố quy định tại Phụ lục 1 của Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng nhưng không gây thương tích hoặc tử vong cho một số hành khách trên tàu bay/thương tích hoặc tử vong cho người trên mặt đất hoặc khu vực công cộng sẽ do Người khai thác tàu bay, Người khai thác có trách nhiệm tiến hành công tác điều tra nguyên nhân gây ra sự cố trên nguyên tắc:

(1) Chỉ định người đứng đầu của bộ phận thực hiện công việc điều tra nguyên nhân sự cố (người được chỉ định sẽ là đầu mối liên lạc chính với bộ phận điều tra của Cục HKVN);

(2) Lưu giữ toàn bộ các tài liệu khai thác, bảo dưỡng của tàu bay có liên quan đến sự cố để phục vụ công tác điều tra sự cố;

(3) Lưu giữ máy tự ghi âm buồng lái và máy tự ghi tham số bay hoặc lưu giữ các tham số đã được ghi để tiến hành giải mã trong trường hợp cần thiết;

(4) Thu thập, ghi lại và phân tích các thông tin có thể thu thập được về sự cố;

(5) Thu thập ý kiến tường thuật sự cố bằng văn bản từ các thành viên tổ bay, nhân viên kỹ thuật, nhân viên phục vụ mặt đất hoặc các nhân chứng có liên quan đến sự cố;

(6) Chụp ảnh, quay phim hoặc thực hiện các biện pháp cần thiết khác để lưu giữ hình ảnh, vật chứng dễ bị mất mát hoặc biến dạng;

(7) Bộ phận điều tra của Người khai thác có thể tiến hành điều tra xác định nguyên nhân sự cố và thực hiện khắc phục hậu quả do sự cố gây ra;

(8) Người khai thác sẽ chuẩn bị báo cáo bổ sung cho báo cáo sự cố bắt buộc ban đầu với nguyên nhân và các biện pháp cụ thể đã được thực hiện nhằm khắc phục hậu quả của sự cố. Báo cáo bổ sung phải được gửi Cục HKVN trước khi tàu bay được đưa vào khai thác.

(9) Người khai thác phải cung cấp các thông tin liên quan và hỗ trợ Cục HKVN nêu có yêu cầu điều tra trực tiếp.

(e) Trong trường hợp sự cố liên quan đến lỗi thiết kế chế tạo tàu bay, Người khai thác phải thông báo cho tổ chức có trách nhiệm thiết kế, chế tạo để làm rõ nguyên nhân sự cố và báo cáo bổ sung cho Cục HKVN.

Phần 20
CẤP, CÔNG NHẬN, GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

CHƯƠNG A. QUY ĐỊNH CHUNG

20.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

20.003 ĐỊNH NGHĨA

20.005 CÁC TỪ VIẾT TẮT

20.007 LỆ PHÍ, PHÍ

CHƯƠNG B. ĐIỀU KIỆN CẤP, GIA HẠN, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

20.010 ĐIỀU KIỆN VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

20.013 ĐIỀU KIỆN VỀ MỤC ĐÍCH KHAI THÁC DỰ KIẾN

20.015 ĐIỀU KIỆN VỀ TRANG BỊ, THIẾT BỊ TÀU BAY

20.017 ĐIỀU KIỆN VỀ KHAI THÁC, BẢO DƯỠNG

20.020 ĐIỀU KIỆN CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

CHƯƠNG C. QUY TRÌNH, THỦ TỤC CẤP, GIA HẠN, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY CHO TÀU BAY

20.030 HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP, GIA HẠN, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

20.033 HỒ SƠ BỔ SUNG ĐỐI VỚI TÀU BAY MỚI THUỘC KIỂU LOẠI ĐÃ ĐƯỢC KHAI THÁC TRƯỚC ĐÓ TẠI VIỆT NAM

20.035 HỒ SƠ BỔ SUNG ĐỐI VỚI TÀU BAY MỚI THUỘC KIỂU LOẠI KHAI THÁC LẦN ĐẦU TẠI VIỆT NAM

20.037 HỒ SƠ BỔ SUNG ĐỐI VỚI TÀU BAY ĐÃ QUA SỬ DỤNG

20.040 GIAO NHẬN VÀ KIỂM TRA TÍNH HỢP LỆ CỦA HỒ SƠ

20.043 XEM XÉT HỒ SƠ

20.045 KIỂM TRA TÌNH TRẠNG KỸ THUẬT TÀU BAY

20.047 KIỂM TRA TÌNH TRẠNG KỸ THUẬT TÀU BAY ĐỀ NGHỊ GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

20.050 BAY KIỂM TRA TÀU BAY

20.053 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI LÀM ĐƠN

20.055 CẤP, GIA HẠN, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

CHƯƠNG D. GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU

20.060 QUY ĐỊNH CHUNG

20.063 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU

20.065 HỒ SƠ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU

CHƯƠNG E. PHÉP BAY CHUYỂN SÂN

20.070 QUY ĐỊNH CHUNG

20.073 THỦ TỤC CẤP PHÉP BAY CHUYỂN SÂN

20.075 HỒ SƠ CẤP PHÉP BAY CHUYỂN SÂN

CHƯƠNG F. DUY TRÌ HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

20.080 QUY ĐỊNH CHUNG

20.083 NỘI DUNG DUY TRÌ TÍNH ĐỦ ĐIỀU KIỆN

20.085 CHƯƠNG TRÌNH BẢO DƯỠNG TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC

20.087 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT BẢO DƯỠNG TÀU BAY

20.090 CHỈ LỆNH KỸ THUẬT

20.093 CẢI TIẾN VÀ SỬA CHỮA HỎNG HÓC CẤU TRÚC

20.095 GHI CHÉP HỆ THỐNG HỒ SƠ CỦA TÀU BAY

20.097 NHẬT KÝ KỸ THUẬT TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

20.100 CHƯƠNG TRÌNH ĐỘ TIN CẬY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

20.103 CHỨNG CHỈ RÀ SOÁT BẢO DƯỠNG CỦA TÀU BAY

20.105 YÊU CẦU ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN RÀ SOÁT BẢO DƯỠNG TÀU BAY ĐƯỢC CỤC HKVN ỦY QUYỀN (ATM-IA)

20.107 TRÁCH NHIỆM CỦA NHÂN VIÊN RÀ SOÁT CHỨNG CHỈ BẢO DƯỠNG

20.110 QUY ĐỊNH VỀ THỜI HẠN LƯU TRỮ HỒ SƠ

CHƯƠNG G. MIỄN TRỪ VÀ NHÂN NHƯỢNG TRONG KHAI THÁC, BẢO DƯỠNG TÀU BAY

20.113 XEM XÉT PHÊ CHUẨN MIỄN TRỪ

20.115 CHÍNH SÁCH CẤP NHÂN NHƯỢNG

20.117 HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP NHÂN NHƯỢNG

20.118 QUY TRÌNH CẤP NHÂN NHƯỢNG

20.119 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI ĐƯỢC CẤP NHÂN NHƯỢNG

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 20.030: ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY (CAAV/FSSD-AIR 020)

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 20.030: ĐƠN ĐỀ NGHỊ GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY (CAAV/FSSD-AIR-022)

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 20.045: DANH MỤC CÔNG VIỆC KIỂM TRA TÀU BAY (CAAV/FSSD-AIR 028)

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 20.045: BÁO CÁO KHÔNG PHÙ HỢP (CAAV/FSSD-AIR 029)

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 20.047: CHỨNG CHỈ RÀ SOÁT BẢO DƯỠNG (CAAV/FSSD-AIR 027)

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 20.055: GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY (CAAV/FSSD-AIR 021)

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 20.055: CÔNG NHẬN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY (CAAV/FSSD-AIR 023)

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 20.063: GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU (CAAV/FSSD-AIR-025)

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 20.065: ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU (CAAV/FSSD-AIR 024)

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 20.075: ĐƠN ĐỀ NGHỊ VÀ PHÊ CHUẨN BAY CHUYỂN SÂN (CAAV/FSSD-AIR 027)

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 20.095: LÝ LỊCH TÀU BAY (CAAV/FSSD-AIR-030)

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 20.095: LÝ LICH ĐỘNG CƠ (CAAV/FSSD-AIR-031)

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 20.095: LÝ LỊCH ĐỘNG CƠ PHỤ (CAAV/FSSD-AIR 032)

PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 20.095: LÝ LỊCH CÁNH QUẠT (CAAV/FSSD-AIR 033)

PHỤ LỤC 5 ĐIỀU 20.095: SỔ GHI CHÉP CẢI TIẾN (CAAV/FSSD-AIR 034)

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 20.117: ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP NHÂN NHƯỢNG

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 20.117: HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP NHÂN NHƯỢNG

CHƯƠNG A. QUY ĐỊNH CHUNG

20.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này quy định về điều kiện, trình tự, thủ tục cấp, gia hạn, duy trì, công nhận hiệu lực của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay:

1. Đăng ký quốc tịch Việt Nam;

2. Đăng ký quốc tịch nước ngoài nhưng khai thác theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục HKVN cấp.

(b) Cục HKVN có trách nhiệm thiết lập, duy trì cơ sở dữ liệu về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay đối với các tàu bay có đăng ký quốc tịch Việt Nam.

20.003 ĐỊNH NGHĨA

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

Ghi chú: Các định nghĩa khác liên quan đến hàng không được nêu ở Phần 1 của Bộ quy chế này.

(1) **Cải tiến kỹ thuật:** Là các thay đổi đối với cấu hình của tàu bay, thiết bị lắp trên tàu bay theo khuyến cáo của nhà chế tạo bằng văn bản được Người khai thác đánh giá và quyết định lựa chọn áp dụng theo quy trình đã được Cục HKVN phê chuẩn;

(2) **Chu trình cất hạ cánh:** Là số lần được tính liên quan đến việc chịu tải của cấu trúc tàu bay trong giai đoạn bao gồm một lần cất cánh và hạ cánh sau đó;

(3) **Chương trình bảo dưỡng tàu bay do nhà chế tạo ban hành (MPD):** Là tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng tàu bay do nhà chế tạo ban hành phù hợp với yêu cầu của nhà chức trách hàng không cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay, được nhà chức trách hàng không cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay phê chuẩn;

(4) **Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay:** Là văn bản của nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay xác nhận tình trạng kỹ thuật của tàu bay phù hợp với thiết kế loại được nhà chức trách hàng không của quốc gia thiết kế chế tạo phê chuẩn, ở trạng thái an toàn cho loại hình khai thác phù hợp, đáp ứng quy định về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của nhà chức trách của quốc gia đăng ký tàu bay;

(5) **Hỏng hóc cấu trúc chính:** Là hỏng hóc trên các bộ phận cấu trúc khung sườn của tàu bay chịu các lực do trọng lượng và khí động chính tác động trong quá trình hoạt động trên không và dưới mặt đất, có thể dẫn đến uy hiếp nghiêm trọng an toàn bay;

(6) **Hỏng hóc được phép trì hoãn:** Là hỏng hóc của tàu bay, hệ thống của tàu bay hoặc các thiết bị lắp trên tàu bay chưa phải khắc phục trong một khoảng thời gian được quy định trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng, tài liệu danh mục thiết bị tối thiểu, danh mục sai lệch cấu hình cho phép, không ảnh hưởng đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay;

(7) **Xác nhận hoàn thành bảo dưỡng tàu bay:** Là xác nhận của nhân viên kỹ thuật được phê chuẩn phù hợp với Phần 7 khi hoàn thành bất kỳ công việc kỹ thuật nào trên tàu bay nhằm bảo dưỡng hoặc kiểm tra khả năng làm việc của tàu bay, hệ

thống, thiết bị lắp trên tàu bay để khẳng định công việc đó được thực hiện theo đúng quy định của tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng tàu bay và quy trình đã được phê chuẩn phù hợp với Phần 5;

(8) **Tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng tàu bay của nhà chế tạo (AMM):** Là tài liệu quy định quy trình, tiêu chuẩn kỹ thuật cụ thể đối với công tác bảo dưỡng tàu bay do nhà chế tạo ban hành được nhà chức trách hàng không của quốc gia thiết kế, quốc gia chế tạo, nhà chức trách hàng không quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn hoặc công nhận;

(9) **Thay đổi thời hạn bảo dưỡng:** Là các thay đổi về thời hạn bảo dưỡng của tàu bay, thiết bị của tàu bay so với quy định của chương trình bảo dưỡng tàu bay do nhà chế tạo ban hành, được nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn;

(10) **Thiết bị có thọ mệnh:** Là các thiết bị có số lượng thời gian hoặc chu trình hoạt động được quy định trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng tàu bay hoặc chương trình bảo dưỡng do nhà chế tạo ban hành, phải được thay thế để loại bỏ hoặc đưa đi kiểm tra, đại tu phục hồi chức năng theo thời gian quy định;

(11) **Thông báo kỹ thuật (SB):** Là yêu cầu bảo dưỡng, kiểm tra hoặc thay đổi đối với tàu bay hoặc các thiết bị tàu bay do nhà thiết kế chế tạo tàu bay ban hành nhằm tăng mức độ tin cậy của tàu bay hoặc chức năng hoạt động của một số thiết bị, hệ thống của tàu bay được áp dụng phụ thuộc vào đánh giá của Người khai thác trên cơ sở đánh giá độ tin cậy và hiệu quả khai thác của tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị tàu bay mà thông báo kỹ thuật áp dụng;

(12) **Thử nghiệm trên không:** Là các thử nghiệm nhằm kiểm tra một số chức năng hoạt động của tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị lắp trên tàu bay mà việc kiểm tra trên mặt đất không thể thực hiện được.

20.005 CÁC TỪ VIẾT TẮT

(Để trống)

20.007 LỆ PHÍ, PHÍ

(a) Người đề nghị cấp, gia hạn, công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải nộp phí, lệ phí theo quy định của pháp luật.

(b) Việc nộp lệ phí, phí được thực hiện khi nộp hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, thông qua một trong các phương thức sau:

(1) Nộp trực tiếp tại Cục HKVN;

(2) Chuyển tiền thông qua dịch vụ của bưu điện và gửi giấy chuyển tiền tới Cục HKVN;

(3) Chuyển tiền vào tài khoản của Cục HKVN và gửi chứng từ xác nhận việc chuyển khoản tới Cục HKVN.

(c) Lệ phí, phí đã nộp không được hoàn trả nếu bị từ chối cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

CHƯƠNG B. ĐIỀU KIỆN CẤP, GIA HẠN, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

20.010 ĐIỀU KIỆN VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

(a) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay chỉ được cấp cho tàu bay thuộc loại tàu bay đã được Cục HKVN cấp hoặc công nhận Giấy chứng nhận loại tương ứng.

20.013 ĐIỀU KIỆN VỀ MỤC ĐÍCH KHAI THÁC DỰ KIẾN

(a) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp cho các loại tàu bay khác nhau phù hợp với điều kiện hoạt động và mục đích khai thác dự kiến tàu bay.

(b) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp cho các loại tàu bay sau:

(1) Tàu bay thực hiện vận chuyển hành khách thương mại có thể được sử dụng cho các mục đích khác;

(2) Tàu bay thực hiện vận chuyển hàng hóa thương mại có thể được sử dụng cho các mục đích khác, trừ mục đích vận chuyển hành khách;

(3) Tàu bay sử dụng cho hoạt động hàng không chung cho mục đích thương mại và phi thương mại;

(4) Tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa dưới 2730kg dùng cho các mục đích khác, trừ việc vận chuyển hành khách;

(5) Các loại tàu bay có thể sử dụng cho các mục đích được giới hạn trong Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, trừ việc vận chuyển hành khách.

(c) Tàu bay phải được kiểm soát trọng tâm, trọng tải theo quy định tại Phần 17.

20.015 ĐIỀU KIỆN VỀ TRANG BỊ, THIẾT BỊ TÀU BAY

(a) Trang bị, thiết bị của tàu bay đề nghị cấp, gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay quy định tại Phụ lục 8 của Phần này phải đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy định của nhà chế tạo, các tiêu chuẩn quy định tại Phần 4.

20.017 ĐIỀU KIỆN VỀ KHAI THÁC, BẢO DƯỠNG

(a) Tàu bay đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải được khai thác, bảo dưỡng theo đúng các tiêu chuẩn khai thác và bảo dưỡng được quy định tại các phần liên quan của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

20.020 ĐIỀU KIỆN CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký cấp cho tàu bay có thể được Cục HKVN thừa nhận với điều kiện tàu bay đáp ứng các điều kiện quy định tại các Điều 20.001, 20.007, 20.010, 20.013 và 20.015 của Phần này.

CHƯƠNG C. QUY TRÌNH, THỦ TỤC CẤP, GIA HẠN, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY CHO TÀU BAY

20.030 HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP, GIA HẠN, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Bản gốc đơn đề nghị cấp, gia hạn, công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay theo mẫu và cách thức do Cục HKVN quy định tại Phần này.

Ghi chú: việc công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay chỉ áp dụng đối với tàu bay mang đăng ký quốc tịch nước ngoài nhưng được Người khai thác bởi Người khai thác tàu bay Việt Nam dưới dạng thuê tàu bay có tổ bay.

(b) Bản sao Giấy chứng nhận loại của tàu bay.

(c) Bản sao giấy đăng ký quốc tịch tàu bay.

(d) Bản sao các tài liệu theo quy định tại Điều 20.033, Điều 20.035 và Điều 20.037 của Phần này tương ứng với tình hình khai thác và tình trạng cụ thể của loại tàu bay liên quan.

(e) Đối với tàu bay đã qua sử dụng: xác nhận của Người khai thác tàu bay về việc hồ sơ tàu bay đã được kiểm tra và tàu bay ở trạng thái an toàn cho khai thác theo quy định.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 20.030 về mẫu đơn đề nghị cấp hoặc công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay; và

Ghi chú: Xem Phụ lục 2 Điều 20.030 về mẫu đơn đề nghị gia hạn hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

20.033 HỒ SƠ BỔ SUNG ĐỐI VỚI TÀU BAY MỚI THUỘC KIỂU LOẠI ĐÃ ĐƯỢC KHAI THÁC TRƯỚC ĐÓ TẠI VIỆT NAM

(a) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu cho tàu bay, động cơ, cánh quạt, có các thông tin sau đây:

(1) Tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của quốc gia xuất khẩu áp dụng đối với tàu bay, tên gọi của Giấy chứng nhận, số Giấy chứng nhận và ngày bắt đầu có hiệu lực;

(2) Các khác biệt về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của quốc gia xuất khẩu so với tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của Việt Nam. Các khác biệt này phải được nhà chức trách hàng không quốc gia xuất khẩu phê chuẩn và được Cục HKVN chấp nhận bằng văn bản;

(3) Các điều kiện đặc biệt khác quy định bởi nhà chức trách hàng không quốc gia xuất khẩu tàu bay trước khi cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu.

(b) Danh mục chỉ lệnh đủ điều kiện bay áp dụng cho tàu bay gồm các nội dung sau đây:

(1) Xác nhận việc đã thực hiện các chỉ lệnh đủ điều kiện bay; phương pháp thay thế trong trường hợp áp dụng các phương pháp thay thế tương đương theo hướng dẫn của nhà chế tạo nhằm tuân thủ các yêu cầu của chỉ lệnh đủ điều kiện bay;

(2) Xác định chỉ lệnh đủ điều kiện bay phải được thực hiện theo chu kỳ lặp lại, thông tin về chu kỳ lặp lại và thời hạn thực hiện gần nhất.

(c) Danh mục các thông báo kỹ thuật, bao gồm cả thông báo kỹ thuật có tính cảnh báo, đã được thực hiện trên tàu bay, động cơ, cánh quạt và thiết bị của tàu bay.

(d) Danh mục cải tiến kỹ thuật đã được thực hiện trên tàu bay, bao gồm:

(1) Cải tiến kỹ thuật thực hiện theo sự lựa chọn của Người khai thác;

(2) Cải tiến kỹ thuật áp dụng cho thiết bị tàu bay.

(e) Danh mục công việc đã thực hiện với các yêu cầu bắt buộc đối với các thiết bị vô tuyến, liên lạc của tàu bay.

(f) Danh mục công việc đã thực hiện tuân thủ các khuyến cáo về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay do nhà chức trách hàng không xuất khẩu ban hành, nếu có.

(g) Danh mục các hỏng hóc cần phải được khắc phục triệt để tại thời điểm cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu.

(h) Danh mục các thiết bị lắp trên tàu bay.

(i) Báo cáo cân tàu bay gần nhất.

(j) Báo cáo cân bằng và trọng tâm tàu bay.

(k) Danh mục các thiết bị có thọ mệnh hoặc kiểm soát theo thời gian.

(l) Hồ sơ của hệ thống la bàn và điều chỉnh la bàn.

(m) Giấy chứng nhận tiếng ồn của tàu bay.

(n) Giấy chứng nhận vô tuyến của tàu bay.

20.035 HỒ SƠ BỔ SUNG ĐỐI VỚI TÀU BAY MỚI THUỘC KIỂU LOẠI KHAI THÁC LẦN ĐẦU TẠI VIỆT NAM

(a) Hồ sơ bổ sung đối với tàu bay thuộc kiểu loại khai thác lần đầu tại Việt Nam phải bao gồm các tài liệu cần thiết để thực hiện việc cấp hoặc công nhận Giấy chứng nhận loại được quy định tại Điều 21.025.

20.037 HỒ SƠ BỔ SUNG ĐỐI VỚI TÀU BAY ĐÃ QUA SỬ DỤNG

(a) Ngoài việc cung cấp hồ sơ theo quy định tại Điều 20.033 hoặc Điều 20.035 áp dụng cho tàu bay, người làm đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải cung cấp cho Cục HKVN các tài liệu liên quan đến toàn bộ quá trình khai thác trước đây của tàu bay, động cơ, cánh quạt và thiết bị lắp trên tàu bay, bao gồm:

(1) Tổng số chu trình cất hạ cánh;

(2) Chương trình bảo dưỡng tàu bay áp dụng cho công tác bảo dưỡng tàu bay trước đây, bao gồm cả các chu kỳ định kỳ trước đây và cho lần sắp tới.

(b) Thời gian hoạt động của tàu bay, động cơ, cánh quạt và các bộ phận có thọ mệnh tính từ khi sản xuất.

(c) Thời gian hoạt động của thiết bị tàu bay, động cơ, cánh quạt và các bộ phận của tàu bay, cần phải được bảo dưỡng theo các chu kỳ thời gian đã được nhà chức trách hàng không phê chuẩn, kể từ khi sản xuất và từ khi đại tu lần cuối.

(d) Tài liệu chi tiết về thay đổi các bộ phận chính của cấu trúc khung sườn như cánh, đuôi, cánh quay của trực thăng hoặc bộ phận truyền động và chứng minh nguồn gốc, xuất xứ của các bộ phận thay thế mới.

(e) Hồ sơ chi tiết về các sửa chữa cấu trúc khung sườn đã được thực hiện cùng các nguyên nhân của hỏng hóc dẫn đến phải thực hiện sửa chữa.

(f) Báo cáo chi tiết về kết quả của chuyến bay kiểm tra tiếp nhận tàu bay.

20.040 GIAO NHẬN VÀ KIỂM TRA TÍNH HỢP LỆ CỦA HỒ SƠ

(a) Người đề nghị cấp, gia hạn, công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện, tới Cục HKVN.

(b) Cục HKVN kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối.

20.043 XEM XÉT HỒ SƠ

(a) Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN xem xét nội dung hồ sơ, thống nhất và thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay với người làm đơn đề nghị.

(b) Kế hoạch kiểm tra thông báo cho người làm đơn bao gồm các nội dung:

(1) Thời gian kiểm tra dự kiến;

(2) Người thực hiện kiểm tra;

(3) Địa điểm thực hiện kiểm tra.

20.045 KIỂM TRA TÌNH TRẠNG KỸ THUẬT TÀU BAY

(a) Cục HKVN chỉ thực hiện việc kiểm tra tàu bay sau khi đã xem xét toàn bộ hồ sơ kỹ thuật, bảo dưỡng, khai thác của tàu bay.

(b) Nội dung kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay được thực hiện theo danh mục quy định tại Phần này.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 20.045 danh mục kiểm tra tàu bay để cấp gia hạn hoặc công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay; và

(c) Người khai thác tàu bay có trách nhiệm duy trì cập nhật các tài liệu khai thác, bảo dưỡng tàu bay theo quy định; cung cấp đầy đủ cho Cục HKVN khi được yêu cầu.

Cục HKVN có thể yêu cầu người làm đơn cung cấp các thông tin hoặc giải trình trực tiếp trong quá trình kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay; thông báo cho người làm đơn các vấn đề thiếu sót phát hiện được sau quá trình kiểm tra theo mẫu được quy định tại Phần này.

Ghi chú: Xem Phụ lục 2 Điều 20.045 về mẫu báo cáo sự không phù hợp.

20.047 KIỂM TRA TÌNH TRẠNG KỸ THUẬT TÀU BAY ĐỀ NGHỊ GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Căn cứ vào hồ sơ gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, Cục HKVN quyết định mức độ kiểm tra tàu bay.

(b) Mức độ kiểm tra tàu bay phải được dựa trên các yếu tố sau đây:

(1) Thời gian sử dụng của tàu bay, khu vực và loại hình hoạt động, điều kiện bảo dưỡng của tàu bay;

(2) Mức độ các công việc sửa chữa, bảo dưỡng bất thường phải được tiến hành trên tàu bay kể từ lần cấp mới hoặc gia hạn lần trước như: hỏng hóc nghiêm trọng hoặc hỏng hóc lặp lại nhiều lần; hỏng hóc hoặc hư hỏng cấu trúc yêu cầu thực hiện việc sửa chữa lớn, cải tiến kỹ thuật; công việc kiểm tra sau khi hạ cánh thô hoặc hạ

cánh quá tải trọng tối đa cho phép; tàu bay gặp các lực bất thường trong quá trình bay hoặc khi hoạt động trên mặt đất; hoặc sau khi phát hiện rỉ sét tại các cấu trúc khung sườn chính;

(3) Hiệu quả của công việc kiểm soát chương trình bảo dưỡng đối với tàu bay hoặc thời hạn đại tu, thay thế của các thiết bị tàu bay;

(4) Hiệu quả kiểm soát việc tuân thủ các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay hoặc các hướng dẫn đủ điều kiện bay bắt buộc như công việc kiểm tra và chỉ lệnh đủ điều kiện bay đối với tàu bay, thiết bị lắp trên tàu bay;

(5) Việc đánh giá và thực hiện khuyến cáo kỹ thuật của nhà chế tạo tàu bay, thiết bị tàu bay như: thông báo kỹ thuật, thông tin kỹ thuật có thể ảnh hưởng đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay;

(6) Kết quả tổng hợp của Giấy chứng nhận rà soát bảo dưỡng được thực hiện theo quy định tại Phần này.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 20.047 về mẫu chứng chỉ rà soát bảo dưỡng.

(c) Hồ sơ kỹ thuật, bảo dưỡng tàu bay, bao gồm lý lịch của tàu bay, động cơ, cánh quạt, lý lịch ghi chép cải tiến, sửa đổi kỹ thuật và bảo dưỡng, phải được lưu giữ bằng văn bản theo quy định của Cục HVKN. Trường hợp lưu giữ hồ sơ kỹ thuật, bảo dưỡng theo các hình thức khác như máy tính, đĩa mềm hoặc đĩa CD phải được sự chấp thuận bằng văn bản của Cục HKVN.

20.050 BAY KIỂM TRA TÀU BAY

(a) Cục HKVN có quyền yêu cầu thực hiện bay kiểm tra tàu bay hoặc chấp nhận kết quả bay kiểm tra của quốc gia xuất khẩu tàu bay khi cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu.

(b) Khi được yêu cầu thực hiện bay kiểm tra, người làm đơn có trách nhiệm:

(1) Xác nhận tàu bay và động cơ tàu bay phù hợp cho mục đích bay kiểm tra; giấy xác nhận được lập thành 3 bản, 1 bản giữ trên tàu bay, một bản do người làm đơn giữ và một bản được lưu tại hồ sơ của Cục HKVN;

(2) Lập chương trình và kế hoạch bay kiểm tra đáp ứng yêu cầu của Cục HVKN trình Cục HKVN chấp thuận, bao gồm cả phương pháp giám sát của Cục HKVN;

(3) Đảm bảo các tính năng điều khiển của tàu bay phải nằm trong giới hạn cho phép; tính năng lấy độ cao phải bằng hoặc tốt hơn các đặc tính dự kiến;

(4) Người lái hoặc tổ chức thực hiện bay kiểm tra phải được Cục HKVN chấp thuận;

(5) Báo cáo Cục HKVN kết quả bay kiểm tra.

20.053 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI LÀM ĐƠN

(a) Kê khai chính xác, đầy đủ, trung thực các nội dung của hồ sơ đề nghị cấp, công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

(b) Bố trí tàu bay và các tài liệu, hồ sơ kỹ thuật liên quan tại địa điểm và thời gian đã được thống nhất để Cục HKVN tiến hành công việc kiểm tra. Đối với tàu bay xuất xưởng, người làm đơn phải bố trí việc kiểm tra trong quá trình chế tạo, lắp ráp để xác định tàu bay tuân thủ các đặc tính cơ bản của thiết kế loại đã được phê chuẩn.

(c) Chỉ định người chịu trách nhiệm trực tiếp về hồ sơ, tài liệu và trong quá trình kiểm tra của Cục HKVN.

(d) Tiến hành các thử nghiệm, kiểm tra đối với tàu bay theo yêu cầu và dưới sự giám sát của Cục HKVN.

(e) Chịu mọi chi phí trong quá trình kiểm tra cấp, công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

(f) Nộp đủ lệ phí, phí theo quy định của pháp luật.

20.055 CẤP, GIA HẠN, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Cục HKVN quyết định cấp, gia hạn, công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày thông báo kế hoạch kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay.

(b) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay có giá trị hiệu lực không quá 12 tháng kể từ ngày cấp.

(c) Nội dung chi tiết công việc liên quan đến việc cấp, gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải được Cục HKVN ghi và đóng dấu xác nhận vào lý lịch tàu bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 20.055 về mẫu Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 2 Điều 20.055 về mẫu công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

CHƯƠNG D. GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU

20.060 QUY ĐỊNH CHUNG

(a) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu là bằng chứng về tình trạng đủ điều kiện bay của tàu bay được xuất khẩu từ Việt Nam do Cục HKVN cấp.

(b) Tàu bay phải được xoá đăng ký quốc tịch Việt Nam trước khi được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu.

(c) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu được cấp theo đề nghị của chủ sở hữu hoặc người thuê tàu bay.

20.063 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU

(a) Người làm hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu phải nộp đơn cùng hồ sơ theo quy định gửi Cục HKVN trước ngày dự định được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu 30 ngày. Để thực hiện công việc cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu, Cục HKVN có trách nhiệm thực hiện công việc kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ, thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay và kiểm tra tình trạng kỹ thuật tàu bay theo như thời hạn được quy định cho việc việc cấp, công nhận, gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

(b) Cục HKVN có trách nhiệm thoả thuận với các Nhà chức trách hàng không của quốc gia nhập khẩu về các chi tiết chưa đáp ứng được các yêu cầu hoặc tiêu chuẩn thiết kế được Cục HKVN cho phép miễn trừ.

(c) Cục HKVN quyết định việc cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu theo quy định tại của Phần này.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 20.063 về mẫu Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu.

(d) Các nội dung tại khoản (b) Điều này, nếu có, phải được ghi trên Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu.

20.065 HỒ SƠ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU

(a) Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu theo mẫu quy định tại Phần này;

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 20.065 về mẫu đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu.

(b) Các tài liệu đã được quy định trong Phần này đối với việc gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

CHƯƠNG E. PHÉP BAY CHUYỂN SÂN

20.070 QUY ĐỊNH CHUNG

(a) Phép bay chuyển sân là tài liệu do Cục HKVN cấp cho tàu bay trong trường hợp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tạm thời bị mất hiệu lực do tàu bay không đáp ứng được các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay nhằm:

(1) Bố trí tàu bay về cơ sở bảo dưỡng để thực hiện các công việc bảo dưỡng nhằm phục hồi tính đủ điều kiện bay của tàu bay;

(2) Giao nhận tàu bay;

(3) Sơ tán tàu bay khỏi vùng nguy hiểm do thiên tai, chiến tranh hoặc tình hình an ninh chính trị bất ổn.

(b) Phép bay chuyển sân chỉ có giá trị một lần và không có giá trị để thực hiện chuyến bay vì mục đích thương mại.

(c) Bản sao của phép bay chuyển sân phải được mang trên tàu bay trong quá trình thực hiện bay chuyển sân.

(d) Người khai thác tàu bay có trách nhiệm thực hiện các thủ tục có liên quan đến việc xin phép bay chuyển sân theo quy định của quốc gia dự kiến bay qua.

20.073 THỦ TỤC CẤP PHÉP BAY CHUYỂN SÂN

(a) Người làm hồ sơ đề nghị cấp phép bay chuyển sân phải nộp đơn cùng hồ sơ theo quy định gửi Cục HKVN trước ngày dự định thực hiện phép bay chuyển sân 3 ngày.

(b) Cục HKVN có trách nhiệm tiến hành kiểm tra hồ sơ và tàu bay để xác định khả năng thực hiện chuyến bay an toàn trong giới hạn hoạt động cụ thể.

(c) Sau khi nhận thấy tàu bay có thể đáp ứng được việc bay chuyển sân an toàn Cục HKVN quyết định việc cấp phép bay chuyển sân với các trách nhiệm cụ thể đối với Người khai thác tàu bay.

20.075 HỒ SƠ CẤP PHÉP BAY CHUYỂN SÂN

(a) Hồ sơ cấp phép bay chuyển sân bao gồm các tài liệu sau:

(1) Đơn đề nghị cấp phép bay chuyển sân theo mẫu quy định tại Phần này;

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 20.075 về mẫu đơn đề nghị cấp và phê chuẩn phép bay chuyển sân.

(2) Các thông tin chi tiết về hỏng hóc tàu bay bao gồm cả lý do không thể khắc phục tại nơi xảy ra hỏng hóc;

(3) Tài liệu giải trình về phương án sửa chữa tạm thời để đảm bảo an toàn bay chuyển sân với thời hạn và các điều kiện cụ thể cho việc áp dụng phương án sửa chữa đó;

(4) Các khuyến cáo của nhà chế tạo tàu bay, đề xuất của Người khai thác nhằm đảm bảo thực hiện chuyến bay chuyển sân an toàn.

CHƯƠNG F. DUY TRÌ HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

20.080 QUY ĐỊNH CHUNG

(a) Người khai thác tàu bay có trách nhiệm duy trì tính đủ điều kiện bay của tàu bay ở trạng thái phù hợp với mục đích khai thác dự kiến và được khai thác và bảo dưỡng theo đúng chế độ quy định

20.083 NỘI DUNG DUY TRÌ TÍNH ĐỦ ĐIỀU KIỆN

(a) Người khai thác tàu bay có trách nhiệm đảm bảo tàu bay, động cơ, thiết bị tàu bay và thiết bị an toàn lắp trên tàu bay luôn ở trạng thái tốt và hoạt động đúng chức năng bằng cách thực hiện các nội dung sau:

(1) Thực hiện công tác kiểm tra trước khi bay;

(2) Sửa chữa các hỏng hóc của hệ thống và cấu trúc có ảnh hưởng đến hoạt động an toàn của tàu bay phù hợp với các tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng trên cơ sở xem xét các giới hạn cho phép của tài liệu danh mục thiết bị tối thiểu (MEL) và danh mục sai lệch cấu hình tàu bay (CDL);

(3) Thực hiện tất cả các công việc bảo dưỡng được quy định trong chương trình bảo dưỡng tàu bay do Cục HKVN phê chuẩn;

(4) Thực hiện đánh giá hiệu quả của chương trình bảo dưỡng đối với tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 5700kg và tàu bay được sử dụng vào mục đích thương mại;

(5) Thực hiện các công việc cải tiến kỹ thuật, sửa chữa cấu trúc tàu bay theo đúng quy định;

(6) Thực hiện đầy đủ các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, chỉ lệnh khai thác và các công việc bảo dưỡng, kiểm tra bắt buộc khác do Cục HKVN Nam ban hành hoặc thừa nhận.

(7) Thiết lập chính sách và quy trình cho việc áp dụng các cải tiến kỹ thuật, công việc kiểm tra không bắt buộc đối với tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 5700 kg và tàu bay được sử dụng vào mục đích thương mại;

(8) Thực hiện các thử nghiệm trên không khi cần thiết.

20.085 CHƯƠNG TRÌNH BẢO DƯỠNG TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC

(a) Người khai thác tàu bay phải cập nhật, sửa đổi và trình Cục HKVN phê chuẩn không quá 90 ngày kể từ ngày nhà chế tạo tàu bay ban hành hoặc sửa đổi chương trình bảo dưỡng tàu bay.

(b) Trong trường hợp Người khai thác tàu bay Việt Nam khai thác tàu bay không đăng ký quốc tịch Việt Nam, chương trình bảo dưỡng của tàu bay phải được cung cấp cho cơ sở thực hiện việc bảo dưỡng tàu bay. Bản sao của chương trình bảo dưỡng tàu bay phải được cung cấp cho Cục HKVN.

(c) Việc xây dựng và áp dụng chương trình bảo dưỡng tàu bay phải được thực hiện dựa trên các nguyên tắc yếu tố con người trực tiếp tham gia vào quá trình bảo dưỡng và bao gồm:

(1) Các công việc bảo dưỡng và chu kỳ thực hiện dựa trên kế hoạch khai thác của tàu bay;

(2) Chương trình theo dõi độ bền kết cấu khung sườn của tàu bay;

(3) Quy trình xử lý, phê chuẩn các thay đổi hoặc sai lệch so với khoản (a) và khoản (b) ở trên trong quá trình áp dụng chương trình bảo dưỡng;

(4) Áp dụng các chương trình theo dõi trạng thái và độ tin cậy đối với các hệ thống tàu bay, thiết bị và động cơ tàu bay;

(5) Các công việc bảo dưỡng và chu kỳ bắt buộc phải áp dụng cho từng loại tàu bay (CMR*, CMR**, ALI).

(d) Chương trình bảo dưỡng tàu bay phải bao gồm các thông tin sau:

(1) Tên và địa chỉ của Người khai thác tàu bay;

(2) Loại, mẫu mã và số xuất xưởng của tàu bay, động cơ và cánh quạt;

(3) Quốc tịch và số đăng ký của tàu bay mà chương trình bảo dưỡng áp dụng;

(4) Khoảng thời gian quy định đối với công việc kiểm tra tàu bay, thiết bị tàu bay và mức độ, quy trình và phương pháp của công việc kiểm tra;

(5) Quy định khoảng thời gian cho việc kiểm tra, thử nghiệm, hiệu chỉnh và làm vệ sinh công nghiệp, bôi trơn, bơm mỡ hoặc căn chỉnh theo các tiêu chuẩn thực hành và quy trình đã được phê chuẩn;

(6) Nêu đầy đủ các quy trình ghi chép thời gian hoạt động của tàu bay trong quá trình khai thác, khoảng thời gian quy định đối với việc kiểm tra, định kỳ hoặc các công việc khác cần thực hiện, quy định rõ khoảng thời gian kiểm tra và cấp Chứng chỉ rà soát bảo dưỡng và quy trình để ban hành các chứng chỉ này;

(7) Liệt kê đầy đủ các thiết bị có thọ mệnh cần phải được đại tu, sửa chữa hoặc thay thế theo thời gian, giờ bay, chu trình hoặc thọ mệnh quy định cho từng thiết bị.

20.087 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT BẢO DƯỠNG TÀU BAY

(a) Người khai thác tàu bay phải xây dựng hệ thống kiểm soát công việc bảo dưỡng tàu bay được Cục HKVN chấp thuận. Người khai thác tàu bay thực hiện trình tự, thủ tục hành chính theo quy định tại Điều 12.013 hoặc Điều 12.023.

(b) Hệ thống giám sát bảo dưỡng tàu bay bao gồm các nội dung sau:

(1) Quy trình phục vụ cho từng loại tàu bay;

(2) Có chính sách đối với việc sử dụng các tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng của nhà chế tạo và các thông tin khác liên quan đến dịch vụ kỹ thuật của tàu bay;

(3) Quy trình và tài liệu cho việc ký xác nhận hoàn thành công việc định kỳ của tàu bay, cấp chứng chỉ rà soát bảo dưỡng (CMR) và chứng chỉ cho phép tàu bay vào khai thác (CRS);

(4) Chi tiết về chương trình theo dõi độ tin cậy hoặc theo dõi tình trạng của tàu bay, động cơ tàu bay và trang thiết bị tàu bay thuộc phạm vi theo dõi các chương trình trên và các tiêu chuẩn thực hành, quy trình thực hiện của các chương trình đó;

(5) Danh mục thiết bị tối thiểu (MEL) cho từng loại tàu bay bao gồm điều kiện cụ thể cho từng thiết bị hỏng hoặc không hoạt động trên tàu bay hoặc các thiết bị cần thiết phải mang theo trong trường hợp phải áp dụng MEL. Quy định rõ nhân viên kỹ thuật ở mức nào được phép ký đưa tàu bay vào khai thác với việc áp dụng tài liệu MEL;

(6) Các quy trình đề nghị Cục HKVN cấp nhân nhượng đối với việc kéo dài thời hạn khai thác tàu bay với MEL, hoặc thay đổi thời hạn bảo dưỡng so với thời hạn quy định trong chương trình bảo dưỡng đã được Cục HKVN phê chuẩn;

(7) Các quy trình giám sát công việc bảo dưỡng được thực hiện bởi các tổ chức bảo dưỡng khác hoặc thực hiện tại các quốc gia khác và các quy trình ký xác nhận hoàn thành công việc bảo dưỡng hoặc cấp chứng chỉ cần thiết cho các công việc đó;

(8) Các quy trình sử dụng các trang, thiết bị tàu bay và các loại vật tư, khí tài khi thực hiện công việc bảo dưỡng hoặc công việc kỹ thuật khác ngoài căn cứ bảo dưỡng chính của tàu bay theo quy định;

(9) Danh mục toàn bộ các mẫu biểu được sử dụng cho công việc bảo dưỡng và các công việc kỹ thuật tàu bay liên quan khác và giải thích rõ mục đích và cách sử dụng các mẫu biểu đó.

20.090 CHỈ LỆNH KỸ THUẬT

(a) Người khai thác tàu bay có trách nhiệm thực hiện tất cả các chỉ lệnh đủ điều kiện bay và các chỉ lệnh khai thác áp dụng cho tàu bay đầy đủ và đúng thời hạn.

(b) Cục HKVN thừa nhận tất cả các chỉ lệnh đủ điều kiện bay và khai thác do nhà chức trách của quốc gia phê chuẩn Giấy chứng nhận kiểu loại tàu bay đó ban hành.

20.093 CẢI TIẾN VÀ SỬA CHỮA HỎNG HÓC CẤU TRÚC

(a) Các hỏng hóc về cấu trúc của tàu bay phải được đánh giá và sửa chữa theo các tài liệu hướng dẫn sửa chữa cấu trúc tàu bay (SRM) do Cục HKVN phê chuẩn hoặc thừa nhận.

(b) Các hỏng hóc nằm ngoài giới hạn cho phép của tài liệu hướng dẫn sửa chữa cấu trúc phải được sửa chữa theo các quy định tại Chương M của Phần 21.

20.095 GHI CHÉP HỆ THỐNG HỒ SƠ CỦA TÀU BAY

(a) Mọi công việc bảo dưỡng thực hiện với tàu bay phải được ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng và ghi chép không được chậm hơn 30 ngày kể từ ngày kết thúc công việc bảo dưỡng vào hệ thống hồ sơ của tàu bay. Hệ thống hồ sơ tàu bay bao gồm lý lịch tàu bay, lý lịch động cơ và chứng chỉ của các thiết bị lắp trên tàu bay, lý lịch cánh quạt, sổ ghi chép cải tiến theo mẫu quy định tại Phần này và nhật ký kỹ thuật tàu bay với các nội dung sau đây:

(1) Loại tàu bay và số đăng ký, ngày tháng và số giờ bay, chu trình cất hạ cánh của tàu bay;

(2) Hồ sơ ghi chép duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay bao gồm:

(i) Tình trạng của các chỉ lệnh đủ điều kiện bay và khai thác và các biện pháp cần thực hiện tức thời nhằm đối phó với các tình trạng uy hiếp an toàn bay;

(ii) Tình trạng thực hiện thông báo, cải tiến kỹ thuật và các công việc sửa chữa cấu trúc tàu bay;

(iii) Tình trạng tuân thủ chương trình bảo dưỡng tàu bay;

(iv) Tình trạng của các thiết bị có thọ mệnh hoặc phải được kiểm soát theo thời gian;

(v) Báo cáo cân và cân bằng của tàu bay;

(vi) Danh mục các công việc bảo dưỡng đã hoặc đang trì hoãn so với chương trình bảo dưỡng.

(3) Các Giấy chứng nhận cho thiết bị của tàu bay theo Mẫu 1 được quy định tại Phần 21, Cục HKVN công nhận Giấy chứng nhận thiết bị theo mẫu EASA Mẫu 1 hoặc FAA Mẫu 8.130 đối các thiết bị tàu bay lắp trên tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam.

(4) Các thông tin liên quan đến thiết bị lắp trên tàu bay được ghi chép vào lý lịch phù hợp của tàu bay, động cơ, cánh quạt hoặc các lý lịch của thiết bị các thọ mệnh bao gồm:

(i) Số quy cách của thiết bị;

(ii) Loại, số đăng ký, số xuất xưởng của tàu bay mà thiết bị đó được lắp đặt trên tàu bay và thời điểm tháo lắp, thiết bị lên tàu bay;

(iii) Tổng số giờ và chu trình hoạt động hoặc số thời gian thọ mệnh còn lại của thiết bị.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 20.095 về mẫu lý lịch tàu bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 2 Điều 20.095 về mẫu lý lịch động cơ chính của tàu bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 3 Điều 20.095 về mẫu lý lịch của động cơ phụ của tàu bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 4 Điều 20.095 về mẫu lý lịch cánh quạt.

Ghi chú: Xem Phụ lục 5 Điều 20.095 về mẫu lý lịch cải tiến kỹ thuật đối với tàu bay.

20.097 NHẬT KÝ KỸ THUẬT TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người khai thác tàu bay có trách nhiệm xây dựng và kiểm soát bảo đảm việc ghi chép vào sổ nhật ký kỹ thuật tàu bay các thông tin sau:

(1) Thông tin liên quan cần thiết cho từng chuyến bay để đảm bảo an toàn bay;

(2) Các chứng chỉ xác nhận cho tàu bay vào khai thác (CRS);

(3) Tình trạng bảo dưỡng của tàu bay đối với các công việc bảo dưỡng theo kế hoạch và công việc bảo dưỡng không theo kế hoạch, đối với công việc bảo dưỡng không theo kế hoạch cần phải ghi rõ thời hạn của lần bảo dưỡng tiếp theo;

(4) Tất cả các hỏng hóc được phép trì hoãn có ảnh hưởng đến khai thác bay và công việc sửa chữa của các hỏng hóc đó;

(5) Tất cả các hướng dẫn cần thiết đối với công việc hỗ trợ bảo dưỡng tàu bay.

20.100 CHƯƠNG TRÌNH ĐỘ TIN CẬY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người khai thác tàu bay phải có chương trình độ tin cậy được Cục HKVN phê chuẩn. Người khai thác tàu bay thực hiện trình tự, thủ tục hành chính theo quy định tại Điều 12.013 hoặc Điều 12.023.

(b) Chương trình độ tin cậy của Người khai thác đối với tàu bay, động cơ phải được điều hành bởi Hội đồng chương trình độ tin cậy bao gồm người đứng đầu hoặc cấp phó của bộ phận đảm bảo chất lượng, kỹ thuật tàu bay, bảo dưỡng tàu bay.

(c) Hội đồng chương trình độ tin cậy có trách nhiệm:

(1) Xây dựng chính sách và quy trình điều phối mọi hoạt động của chương trình trong tổ chức Người khai thác;

(2) Liên hệ với Cục HKVN để thực hiện việc phê chuẩn chương trình độ tin cậy và các thay đổi tiếp theo;

(3) Giám sát việc thực hiện của chương trình độ tin cậy.

(d) Chương trình độ tin cậy phải có các nội dung sau:

(1) Trách nhiệm của từng thành viên trong Hội đồng độ tin cậy và bộ phận do thành viên đó phụ trách, và trách nhiệm điều phối giữa các bộ phận liên quan đến chương trình độ tin cậy.

(2) Các thông tin được sử dụng cho việc đánh giá độ tin cậy;

(3) Chính sách đối với việc thiết lập mức độ tin cậy có thể chấp nhận được đối với các thiết bị của tàu bay được giám sát bởi chương trình độ tin cậy;

(4) Quy trình lựa chọn các thiết bị được đưa vào theo dõi trong chương trình độ tin cậy và các thông tin của thiết bị cần được theo dõi;

(5) Chính sách đối với việc theo dõi và phân tích các tham số khai thác, điều tra và khắc phục các vấn đề chưa phù hợp của chương trình theo dõi độ tin cậy;

(6) Có đầy đủ mẫu biểu và hồ sơ chứng minh rằng tất cả các hoạt động của chương trình được ghi chép và lưu giữ đầy đủ để thuận lợi cho việc theo dõi và giám sát việc thực hiện chương trình;

(7) Cung cấp các số liệu liên quan đến chương trình theo dõi độ tin cậy đối với khai thác ETOPS.

20.103 CHỨNG CHỈ RÀ SOÁT BẢO DƯỠNG CỦA TÀU BAY

(a) Người khai thác có trách nhiệm thực hiện rà soát công việc bảo dưỡng tàu bay và cấp chứng chỉ rà soát tàu bay đối với tàu bay có đăng ký quốc tịch Việt Nam.

(b) Chứng chỉ rà soát bảo dưỡng của tàu bay được thực hiện đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 2730 kg với thời hạn 4 tháng/lần và đối với tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa nhỏ hơn 2730 kg không quá 6 tháng/lần trừ khi được sự chấp thuận của Cục HKVN bằng văn bản đối với miễn trừ việc cấp chứng chỉ rà soát bảo dưỡng.

(c) Nội dung rà soát bảo dưỡng tàu bay bao gồm:

(1) Tổng số giờ và chu trình hoạt động của tàu bay, động cơ, cánh quạt phải được ghi chép chính xác và đầy đủ;

(2) Tài liệu hướng dẫn bay (AFM) phải phù hợp với cấu hình của tàu bay và được cập nhật theo sửa đổi mới nhất của nhà chế tạo;

(3) Tất cả các công việc bảo dưỡng đến thời hạn phải thực hiện theo quy định của chương trình bảo dưỡng tàu bay đã được thực hiện và ghi chép đầy đủ;

(4) Tất cả các hỏng hóc phải được sửa chữa theo đúng quy định của tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng tàu bay hoặc đã được trì hoãn và kiểm soát theo đúng quy trình đã được Cục HKVN phê chuẩn;

(5) Tất cả các chỉ lệnh đủ điều kiện bay áp dụng cho tàu bay đã được thực hiện và ghi chép đúng quy định;

(6) Tất cả các cải tiến kỹ thuật và sửa chữa kết cấu đã được phê chuẩn phù hợp với Phần 21 và được thực hiện, ghi chép theo đúng quy định;

(7) Tất cả các thiết bị có thọ mệnh lắp trên tàu bay phải được ghi chép và theo dõi đảm bảo không vượt quá thọ mệnh cho phép;

(8) Tất cả các công việc bảo dưỡng thực hiện trên tàu bay đều đã được ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng theo đúng quy định của Phần 5;

(9) Báo cáo về cân và cân bằng trọng tâm của tàu bay phải phù hợp với cấu hình thực tế của tàu bay và được thực hiện trong khoảng thời gian quy định;

(10) Tàu bay hoàn toàn phù hợp với thiết kế loại mới nhất do nhà chức trách hàng không quốc gia chế tạo phê chuẩn.

20.105 YÊU CẦU ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN RÀ SOÁT BẢO DƯỠNG TÀU BAY ĐƯỢC CỤC HKVN ỦY QUYỀN (ATM-IA)

(a) Nhân viên thực hiện rà soát bảo dưỡng tàu bay là người được Người khai thác chỉ định hoặc người thuộc tổ chức bảo dưỡng được Người khai thác ủy quyền cấp chứng chỉ rà soát bảo dưỡng và được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Nhân viên thực hiện rà soát bảo dưỡng tàu bay phải hoàn thành khóa huấn luyện chuyển loại đối với loại tàu bay liên quan và các quy trình bảo dưỡng nêu trong

tài liệu điều hành bảo dưỡng của Người khai thác (MME), tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng của tổ chức bảo dưỡng (MOE) được Cục HKVN phê chuẩn và đáp ứng một trong các điều kiện sau:

(1) Được huấn luyện phù hợp với Phần 7 với loại tàu bay liên quan; hoặc

(2) Đã có tối thiểu 5 năm kinh nghiệm thực tế trong công tác bảo dưỡng tàu bay, trong đó phải có ít nhất 2 năm trước thời điểm cấp chứng chỉ rà soát bảo dưỡng tham gia trực tiếp hoặc giám sát bảo dưỡng loại tàu bay liên quan; hoặc

(3) Có chứng chỉ còn hiệu lực do hệ thống chất lượng phù hợp với Phần 5 cấp đối với loại tàu bay liên quan và có trách nhiệm nhất định trong tổ chức Người khai thác hoặc tổ chức bảo dưỡng đó.

(c) Người ký chứng chỉ rà soát bảo dưỡng phải đáp ứng các yêu cầu của khoản (b) nêu trên và được miễn trừ yêu cầu 2 năm tham gia trực tiếp hoặc giám sát công việc bảo dưỡng loại tàu bay liên quan đối với loại tàu bay mới đưa vào khai thác đáp ứng các điều kiện sau:

(1) Tàu bay lần đầu tiên được đưa vào khai thác và đăng ký quốc tịch Việt Nam;

(2) Chứng chỉ rà soát bảo dưỡng cho tàu bay mới phải được thực hiện sau 3 tháng tính từ khi tàu bay được Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu.

(d) Người ký chứng chỉ rà soát bảo dưỡng phải được Người khai thác huấn luyện và kiểm tra sát hạch về các nội dung sau:

(1) Các khái niệm về phê chuẩn tiêu chuẩn đủ điều kiện bay theo quy định của Cục HKVN;

(2) Nội dung và mẫu biểu của chứng chỉ rà soát bảo dưỡng và trách nhiệm của người ký chứng chỉ rà soát bảo dưỡng;

(3) Nội dung và quy trình hoàn thiện các mẫu biểu, phiếu công việc theo yêu cầu của chương trình bảo dưỡng tàu bay cho loại tàu bay liên quan;

(4) Sơ đồ tổ chức của hệ thống và các quy trình bảo dưỡng tàu bay, các tài liệu liên quan nằm trong giải trình tổ chức cùng với các yêu cầu của tổ chức đối với việc thực hiện các quy trình đó;

(5) Các hệ thống hỗ trợ bảo dưỡng liên quan đến duy trì tính đủ điều kiện bay của tàu bay như: chương trình độ tin cậy, kiểm soát hỏng hóc, kiểm soát bảo dưỡng, kỹ thuật, huấn luyện và phê chuẩn, chương trình kiểm soát cải tiến;

(6) Các mẫu biểu sử dụng cho nhật ký kỹ thuật của tàu bay, hỏng hóc được phép trì hoãn theo MEL hoặc các tài liệu bảo dưỡng đã được phê chuẩn;

(7) Các mẫu biểu sử dụng cho việc thực hiện các chỉ lệnh đủ điều kiện bay/cải tiến kỹ thuật bắt buộc theo yêu cầu của Cục HKVN đối với loại tàu bay liên quan.

(e) Người được ký chứng chỉ rà soát bảo dưỡng chỉ được phép ký chứng chỉ rà soát bảo dưỡng khi còn làm việc trong tổ chức Người khai thác hoặc tổ chức bảo dưỡng do có hợp đồng với Người khai thác để bảo dưỡng loại tàu bay liên quan.

Ghi chú: Tham khảo về trình tự, thủ tục cấp giấy phép, năng định tàu bay cho nhân viên bảo dưỡng tàu bay tại phụ lục 1 Điều 7.350.

20.107 TRÁCH NHIỆM CỦA NHÂN VIÊN RÀ SOÁT CHỨNG CHỈ BẢO DƯỠNG

(a) Nhân viên thực hiện rà soát chứng chỉ bảo dưỡng tàu bay phải thực hiện kiểm tra tình trạng thực tế của tàu bay và phải đảm bảo các yêu cầu sau:

(1) Tất cả các tem và nhãn mác của tàu bay theo quy định của tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng tàu bay phải được lắp đầy đủ và rõ ràng;

(2) Tàu bay phù hợp với tài liệu hướng dẫn bay (AFM);

(3) Cấu hình của tàu bay phù hợp với các tài liệu được phê chuẩn;

(4) Không còn bất kỳ hỏng hóc nào trên tàu bay vượt quá quy định của các tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng đã được phê chuẩn (AMM, SRM, SB liên quan) hoặc quá giới hạn cho phép của MEL, CDL;

(5) Không có bất cứ sai lệch nào giữa tình trạng cấu hình thực tế của tàu bay so với hồ sơ ghi chép duy trì tính đủ điều kiện bay của tàu bay;

(6) Chứng chỉ rà soát bảo dưỡng phải được thực hiện theo quy định tại Điều 20.047 và gửi Cục HKVN trong vòng 10 ngày sau khi được cấp.

(b) Người chịu trách nhiệm kiểm tra và cấp chứng chỉ ra soát bảo dưỡng phải kiểm soát hồ sơ ghi chép duy trì đủ điều kiện bay của tàu bay và cung cấp cho Cục HKVN khi được yêu cầu.

20.110 QUY ĐỊNH VỀ THỜI HẠN LƯU TRỮ HỒ SƠ

(a) Chủ sở hữu tàu bay hoặc Người khai thác tàu bay có trách nhiệm thiết lập và đảm bảo hệ thống hồ sơ của tàu bay được lưu giữ theo quy định sau:

(1) Nhật ký kỹ thuật được lưu giữ trong khoảng thời gian 24 tháng sau khi vào số liệu lần cuối cùng.

(2) Đối với các số liệu liên quan đến công việc bảo dưỡng thực hiện trên tàu bay và các thiết bị có thọ mệnh lắp trên tàu bay là 12 tháng kể từ khi chấm dứt vĩnh viễn việc sử dụng tàu bay hoặc thiết bị đó.

(3) Đối với tổng số giờ và chu trình sử dụng của tàu bay và các thiết bị có thọ mệnh lắp trên tàu bay là 12 tháng kể từ khi chấm dứt vĩnh viễn việc sử dụng tàu bay hoặc thiết bị đó.

(4) Số liệu về thời gian và chu trình của thiết bị có thọ mệnh tính từ lần bảo dưỡng lần cuối cùng phải được lưu giữ cho đến khi thiết bị được bảo dưỡng lần tiếp theo với nội dung công việc bảo dưỡng tương đương lần bảo dưỡng trước.

(5) Tình trạng tuân thủ chương trình bảo dưỡng của tàu bay bao gồm công việc bảo dưỡng trên tàu bay và thiết bị tàu bay phải được ghi chép và lưu giữ cho đến khi tàu bay hoặc thiết bị tàu bay được bảo dưỡng lần tiếp theo với nội dung công việc bảo dưỡng tương đương lần bảo dưỡng trước.

(6) Tình trạng tuân thủ các Chỉ lệnh đủ điều kiện bay áp dụng cho tàu bay và thiết bị lắp trên tàu bay phải được lưu giữ tối thiểu là 12 tháng kể từ khi chấm dứt vĩnh viễn việc sử dụng tàu bay hoặc thiết bị đó.

(7) Chi tiết về các cải tiến kỹ thuật và sửa chữa kết cấu của tàu bay, động cơ, cánh quạt hoặc các thiết bị chính yếu liên quan đến an toàn bay phải được lưu giữ tối thiểu là 12 tháng kể từ khi chấm dứt vĩnh viễn việc sử dụng của tàu bay, động cơ, cánh quạt hoặc thiết bị đó.

CHƯƠNG G. MIỄN TRỪ VÀ NHÂN NHƯỢNG TRONG KHAI THÁC, BẢO DƯỠNG TÀU BAY

20.113 XEM XÉT PHÊ CHUẨN MIỄN TRỪ

(a) Căn cứ Phụ ước 6 của Công ước Chi-ca-go, Tài liệu hướng dẫn của ICAO, những quy định của Bộ quy chế an toàn hàng không này, tiêu chuẩn hàng không nước ngoài được Cục HKVN thừa nhận và áp dụng, Cục HKVN có thể xem xét phê chuẩn khai thác tàu bay theo đề nghị của Người khai thác tàu bay trong các trường hợp sai lệch về hoạt động khai thác và bảo dưỡng (sau đây được gọi là Nhân nhượng) cho tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam, cụ thể như sau:

(1) Khai thác tàu bay vượt quá giới hạn theo quy định của tài liệu MEL/CDL cũng như giới hạn được đã được đưa ra trong dữ liệu bảo dưỡng (AMM, IPC, SRM);

(2) Kéo dài thời hạn bảo dưỡng tàu bay/thiết bị tàu bay đã được quy định tại tài liệu Chương trình bảo dưỡng tàu bay (AMS) do Cục HKVN phê chuẩn;

(3) Sai lệch so với các quy trình trong tài liệu điều hành bảo dưỡng của Người khai thác (MME) hoặc tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng của tổ chức bảo dưỡng (MOE) đã được Cục HKVN phê chuẩn;

(4) Sai lệch về chủng loại dụng cụ, trang thiết bị bảo dưỡng tàu bay so với các dụng cụ, trang thiết bị được quy định trong các tài liệu bảo dưỡng đã được Cục HKVN phê chuẩn.

20.115 CHÍNH SÁCH CẤP NHÂN NHƯỢNG

(a) Việc khai thác tàu bay với các nhân nhượng nêu trên đều vượt quá giới hạn khai thác, bảo dưỡng tàu bay cho phép của nhà chế tạo, do vậy Cục HKVN phải có đủ năng lực để đánh giá mức độ an toàn tương đương trước khi đưa ra quyết định cấp nhân nhượng.

(b) Cục HKVN có quyền từ chối việc cấp nhân nhượng theo đề nghị khi nhận thấy mức độ an toàn tương đương cho việc khai thác, bảo dưỡng tàu bay với nhân nhượng được cấp không được đảm bảo hoặc không đủ năng lực để đánh giá và chứng minh mức độ an toàn tương đương cần thiết sẽ được đảm bảo với việc cấp nhân nhượng.

(c) Không khuyến khích Người khai thác sử dụng các nhân nhượng sai lệch so với các quy định của tài liệu khai thác, bảo dưỡng tàu bay, cũng như sai lệch với các quy trình đã được phê chuẩn trong các tài liệu điều hành khai thác, bảo dưỡng tàu bay đã được Cục HKVN phê chuẩn vì mục đích khai thác tàu bay.

(d) Cục HKVN sẽ không cấp nhân nhượng, hoặc sẽ thu hồi nhân nhượng đã ban hành, hoặc thu hồi ủy quyền cấp nhân nhượng đã cấp cho tổ chức/cá nhân nếu có đủ bằng chứng chứng tỏ rằng Người khai thác cố ý sử dụng nhân nhượng để khai thác

tàu bay trong khi các điều kiện (trang thiết bị, dụng cụ, nhân lực) để phục vụ cho việc sửa chữa, bảo dưỡng đã được đáp ứng đầy đủ.

(e) Cục HKVN chỉ cấp nhân nhượng cho các sai lệch khi có căn cứ để xác nhận rằng các sai lệch này không làm giảm chất lượng sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay và không ảnh hưởng đến hoạt động an toàn của tàu bay.

(f) Chỉ cấp nhân nhượng cho các sai lệch nằm trong giới hạn cho phép của các tài liệu đã được phê chuẩn hoặc phải có dữ liệu chứng minh rằng các sai lệch này không ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng hoạt động an toàn của tàu bay.

20.117 HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP NHÂN NHƯỢNG

(a) Hồ sơ đề nghị cấp nhân nhượng ít nhất phải bao gồm:

(1) Công văn đề nghị cấp nhân nhượng và cam kết tuân thủ các yêu cầu của Cục HKVN (nếu được cấp nhân nhượng) do người đứng đầu nhà khai thác, tổ chức bảo dưỡng (hoặc được ủy quyền) ký;

(2) Đơn đề nghị cấp nhân nhượng phải được thực hiện theo mẫu đã quy định với đầy đủ các thông tin cần thiết để làm căn cứ cho việc đánh giá và cấp nhân nhượng để đảm bảo mức an toàn tương đương.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 20.117 để có chi tiết về các mẫu đơn đề nghị cấp nhân nhượng.

Ghi chú: Xem Phụ lục 2 Điều 20.117 để có chi tiết về các thông tin liên quan đến hồ sơ đề nghị cấp nhân nhượng cho các điểm (1),(2),(3),(4) của khoản (a), Điều 20.113.

(b) Hồ sơ đề nghị cấp nhân nhượng nộp trực tiếp tại Cục HKVN bao gồm 2 bộ, một bộ hồ sơ gốc nộp trực tiếp tại Cục HKVN và một bản sao bộ hồ sơ nộp cho cơ quan chuyên môn của Cục HKVN chịu trách nhiệm trực tiếp đánh giá kỹ thuật để cấp nhân nhượng.

(c) Hóa đơn thanh toán các loại phí, lệ phí cấp nhân nhượng, nếu có.

20.118 QUY TRÌNH CẤP NHÂN NHƯỢNG

(a) Ngay trong ngày tiếp nhận hồ sơ đề nghị cấp nhân nhượng, Cục HKVN sẽ phân công thực hiện việc nghiên cứu, đánh giá hồ sơ đề nghị cấp nhân nhượng.

(b) Trong trường hợp hồ sơ đầy đủ như quy định tại khoản (a), Điều 20.117 và mức độ an toàn bay không bị ảnh hưởng, nhân nhượng sẽ được cấp trong thời hạn 8 giờ kể từ khi hồ sơ đề nghị cấp nhân nhượng được chuyển đến cơ quan chịu trách nhiệm cấp nhân nhượng của Cục HKVN.

(c) Trong trường hợp hồ sơ chưa đầy đủ hoặc chưa đáp ứng yêu cầu của việc đánh giá sự ảnh hưởng tới mức độ an toàn của tầu bay khi cấp nhân nhượng, Cục HKVN sẽ thông báo người khai thác đề nghị bổ sung hồ sơ hoặc ghi việc từ chối cấp nhân nhượng vào mẫu biểu tương ứng ngay trong ngày tiếp nhận hồ sơ đề nghị cấp nhân nhượng.

(d) Cơ quan chịu trách nhiệm cấp nhân nhượng của Cục HKVN sẽ tiến hành đánh giá và cấp/hoặc từ chối cấp nhân nhượng:

(1) Đối với hồ sơ đề nghị cấp nhân nhượng theo quy định tại điểm (1), khoản (a), Điều 20.113, thời gian xem xét để cấp/hoặc từ chối cấp nhân nhượng là 24 giờ kể từ khi nhận được đầy đủ hồ sơ đề nghị;

(2) Đối với hồ sơ đề nghị cấp nhân nhượng theo quy định tại điểm (2), (3) và (4), khoản (a), Điều 20.113, thời gian xem xét để cấp/ hoặc từ chối cấp nhân nhượng là 48 giờ kể từ khi nhận được đầy đủ hồ sơ đề nghị.

(e) Cơ quan chuyên môn chịu trách nhiệm thực hiện việc cấp nhân nhượng của Cục HKVN có trách nhiệm tổng hợp và báo cáo kết quả công tác cấp nhân nhượng trong thời hạn 12 giờ, kể từ khi nhân nhượng được cấp.

(f) Cơ quan chuyên môn chịu trách nhiệm thực hiện việc cấp nhân nhượng của Cục HKVN chịu trách nhiệm theo dõi quá trình tuân thủ và ngày kết thúc nhân nhượng để thực hiện báo cáo hàng tháng về tình trạng cấp nhân nhượng trong tháng.

(g) Hồ sơ cấp nhân nhượng phải được lưu giữ 24 tháng tính từ thời điểm chấm dứt hiệu lực của nhân nhượng.

20.119 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI ĐƯỢC CẤP NHÂN NHƯỢNG

(a) Cung cấp đầy đủ và trung thực các thông tin trong mẫu đơn đề nghị và hồ sơ cấp nhân nhượng và sẵn sàng bổ sung các thông tin cần thiết khi được yêu cầu.

(b) Sẵn sàng thực hiện các thử nghiệm, kiểm tra cần thiết để chứng minh mức an toàn tương đương sẽ được đảm bảo khi nhân nhượng được áp dụng.

(c) Chấp hành nghiêm các điều kiện quy định tại các tài liệu hướng dẫn khai thác, bảo dưỡng liên quan tới nhân nhượng đã được cấp; và các quy định, điều kiện bổ sung của Cục HKVN hoặc nhà chế tạo tàu bay đưa ra để đảm bảo mức an toàn tương đương, trong trường hợp cần thiết.

(d) Chấp hành nghiêm túc các thời hạn, thời gian bay, chu trình bay đã được quy định trong nhân nhượng đã được cấp.

(e) Tổng hợp báo cáo hàng tháng cho Cục HKVN về số lượng các nhân nhượng đã được cấp, bao gồm cả các nhân nhượng do Cục HKVN cấp và nhân nhượng do Người khai thác được Cục HKVN ủy quyền cấp, và sự tuân thủ với thời hạn, công tác khắc phục đối với các nhân nhượng được cấp trong tháng.

(f) Nộp phí và các lệ phí cấp nhân nhượng theo quy định.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 20.030: ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY (CAAV/FSSD-AIR 020)

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Ngày tháng năm 200

ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP, CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY
APPLICATION FOR ISSUANCE, RECOGNITION OF CERTICATE OF AIRWORTHINESS

1. **Tên chủ sở hữu tàu bay:**.....
   Name of aircraft owner
2. **Địa chỉ chủ sở hữu tàu bay:**.....
   Address of owner
3. **Quốc tịch:**.....
   Nationality
4. **Tên và địa chỉ của tổ chức đề nghị cấp chứng nhận:**.....
   Name and address of applicant (if other than the aircraft owner)
5. **Tên và địa chỉ nhà sản xuất:**.....
   Name and address of manufacturer
6. **Địa điểm và thời gian sản xuất:**.....
   Place and year of manufacturer
7. **Quốc gia thiết kế:**.....
   State of design
8. **Quốc tịch và số đăng ký:**.....
   Registration mark (National or Foreign)
9. **Mô tả tàu bay:**
   Description of aircraft
   a) **Tàu bay mới** ☐ — **Đã qua sử dụng** ☐
      New aircraft — *Used aircraft*
   b) **Loại tàu bay:** — **Mẫu mã:**
      Type of aircraft — *Model*
   c) **Số xuất xưởng:** — **Giờ/chu trình bay từ đầu:**
      Manufacturer's serial number — *Flight hours/Cycles since new*
   d) **Loại động cơ:** — **Số động cơ lắp trên tàu bay:**
      Type of engine — *Number of engines fitted*
   e) **Loại cánh quạt:** — **Số cánh quạt lắp trên tàu bay:**
      Type of propeller — *Number of propellers installed*
   f) **Số lượng ghế (kể cả ghế thành viên tổ bay):**
      Seating accommodation (including crew)
10. **Tải trọng cất cánh tối đa của tàu bay:**.....
    Maximum take-off mass of aircraft
11. **Tàu bay sử dụng vào mục đích:** — **Chở hành khách** ☐ **Hàng hoá** ☐ **Hàng không chung** ☐
    Type of proposed operation — *Transport of passengers* — *Cargo* — *General Aviation*
    Việc hàng không ☐ **Tư nhân** ☐ **Khai thác đặc biệt** ☐
    Aerial work — *Private* — *Special operations*

Tôi xin cam đoan chi tiết kê khai trên đây và trong phụ đính đều chính xác và đúng sự thật, đề nghị Cục HKVN kiểm tra và cấp, công nh ận giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay *(I hereby declare that the particulars entered on this application and it's appendix are accurate in every respect, submitted to CAAV for the inspection and issuance, recognition of Certificate of Airworthiness).*

Chữ ký người làm đơn (ghi rõ tên và chức danh)
Signature of applicant (with full name and title)

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 20.030: ĐƠN ĐỀ NGHỊ GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY (CAAV/FSSD-AIR-022)

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

ĐƠN ĐỀ NGHỊ GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY
APPLICATION FOR RENEWAL OF CERTICATE OF AIRWORTHINESS

1. **Loại tàu bay**: **Số đăng ký quốc tịch:**
   Aircraft type *Registration mark*
2. **Chương trình bảo dưỡng được phê chuẩn**:
   Approved maintenance schedule Reference
3. **Tàu bay sử dụng vào mục đích:** **Chở hành khách** ☐ **Hàng hoá** ☐ **Hàng không chung** ☐
   Type of proposed operation *Transport of passengers* *Cargo* *General Aviation*
   Việc hàng không ☐ **Tư nhân** ☐ **Khai thác đặc biệt** ☐
   Aerial work *Private* *Special operations*

4. **Tên và địa chỉ của tổ chức đề nghị gia hạn chứng nhận:**……
   Name and address of applicant (if other than the aircraft owner)
5. **Tên và địa chỉ chủ sở hữu tàu bay:** ……
   Name and address of the registered owner
6. **Tên và địa chỉ của tổ chức bảo dưỡng chuẩn bị tàu bay cho việc kiểm tra gia hạn giấy chứng nhận đủ điều kiện bay** / *Name and address of approved maintenance preparing aircraft for inspection in order to renew certificate of airworthiness:*
7. **Tải trọng cất cánh tối đa của tàu bay:**……
   Maximum take-off mass of aircraft
8. **Tổng thời gian hoạt động của tàu bay (giờ bay/ chu trình):** ……..
   Total utilization of the aircraft since new (flying hours/cycles)
9. **Thời gian hoạt động từ lần gia hạn trước (giờ bay/ chu trình):** ……..
   Total utilization of the aircraft since last renewal (flying hours/cycles)

Tôi xin cam đoan chi tiết kê khai trên đây và trong các phụ đính kèm theo đều chính xác và đúng sự thật, đề nghị Cục HKVN kiểm tra và gia hạn giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay *(I hereby declare that the particulars entered on this application and it's appendix are accurate in every respect, submitted to CAAV for inspection and renew the validity of subject Certificate of Airworthiness).*

Chữ ký người làm đơn (ghi rõ tên và chức danh)
Signature of applicant (with full name and title)

Chú ý: Người làm đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải cung cấp thông tin theo yêu cầu của các phụ đính ở của mẫu biểu này/ The applicant for renewal of certificate of airworthiness shall provide the aircraft related information as required by the appendixes to this form.

(Các phụ đính của Mẫu biểu CAAV/FSSD-AIR 022/ Appendies to the Form CAAV/FSSD-AIR 022)

Người làm đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải cung cấp thông tin liên quan đến tàu bay trong vòng 12 tháng trước ngày làm đơn theo các phụ đính như sau/ *The applicant for the renewal of certificate of airworthiness shall provide the information relating to the aircraft during 12 months prior to date of application in the following appendix:*

Phụ đính /Appendix 01: Tất cả công việc định kỳ tàu bay (từ định kỳ dạng A trở lên) đã được thực hiện trên tàu bay bao gồm: a) Dạng định kỳ; b) Nơi và tổ chức thực hiện; c) Giờ bay/chu trình của tàu bay tại thời điểm công việc định kỳ được thực hiện; d) Số tham chiếu của phiếu định kỳ/ *All scheduled inspection performed on the aircraft (scheduled inspection type "A" onward) with the details of: a) Type of inspection; b) Place and organization accomplished the inspection; c) Flying hours/ cycles at the time of inspection; d) Reference to the work pack.*

Phụ đính/Appendix 02: Tất cả các Chỉ lệnh đủ điều kiện bay áp dụng cho tàu bay bao gồm: a) Số Chỉ lệnh đủ điều kiện bay; b) Nguồn gốc của Chỉ lệnh đủ điều kiện bay; c) Tình trạng tuân thủ yêu cầu của Chỉ lệnh đủ điều kiện bay; d) Tham chiếu của phiếu công việc thực hiện yêu cầu của Chỉ lệnh đủ điều kiện bay/ *All mandatory airworthiness directives applicable to the aircraft with the details of: a) Reference to mandatory airworthiness directives/ Modifications; b) The origin of mandatory airworthiness directives; c) Status of compliance with mandatory airworthiness directives; d) Reference to work order to comply with mandatory airworthiness directives.*

Phụ đính/Appendix 03: Tất cả các thông báo/cải tiến kỹ thuật tuỳ chọn áp dụng cho tàu bay bao gồm: a) Số thông báo/cải tiến kỹ thuật tuỳ chọn; b) Nguồn gốc của thông báo/cải tiến kỹ thuật tự chọn; c)Tình trạng thực hiện thông báo/cải tiến kỹ thuật tuỳ chọn; d) Tham chiếu của phiếu công việc thực hiện yêu cầu của thông báo kỹ thuật/cải tiến tự chọn (nếu đã thực hiện)/ *All optional service bulletins/ modifications applicable to the aircraft with the details of: a) Reference of the optional service bulletins/ modifications; b) The origin of optional service bulletins/ modifications; c) Staus of application of optional service bulletins/ modifications; d) Reference to work order to incorporate optional service bulletins/ modifications.*

Phụ đính/Appendix 04: Tất cả các hỏng hóc cất trúc (trong và ngoài giới hạn của tài liệu hướng dẫn sửa chữa kết cấu-SRM) và công việc sửa chữa đã được thực hiện trên tàu bay bao gồm: a) Mô tả hỏng hóc; b) Nguyên nhân hỏng hóc; c) Giới hạn hỏng hóc; d) Phương án sửa chữa; e) Tham chiếu của phiếu công việc thực hiện sửa chữa/ *All structural damages (either within or out of the limitations prescribed in structure repair manual – SRM) and schemes to repair the damages with the details of: a) Description of damage; b) Nature of damage; c) Apprived repair scheme; d) Reference to the work order to repair the damage.*

Phụ đính/Appendix 05: Tất cả các hỏng hóc được phép trì hoãn đã có trên tàu bay bao gồm: a) Mô tả hỏng hóc; b) Lý do trì hoãn; c) Ngày trì hoãn; d) Tham chiếu của tài liệu cho phép trì hoãn công việc sửa chữa; e) Ngày khắc phục; f) Phương pháp khắc phục; g) Tham chiếu của phiếu công việc, trang nhật ký kỹ thuật khắc phục hỏng hóc/ *All defects had been deferred on the aircraft with the details of: a) Description of deferred defect; b) The reason to defer the defect; c) The date deferred defect was raised; d) Reference to the document approving the deferal of defect; e) Clearance date of deferred defect; f) Maintenance work to clear deferred defect; g) Reference to the work order/ technical log to clear deferred defect.*

Phụ đính/Appendix 06: Tất cả các nhân nhượng cho việc kéo dài thời hạn hỏng hóc trì hoãn, thay đổi kế hoạch bảo dưỡng và cho nhân viên kỹ thuật ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng áp dụng cho tàu bay bao gồm: a) Số nhân nhượng; b) Lý do nhân nhượng; c) Tham chiếu của phê chuẩn nhân nhượng; d) Thời hạn áp dụng nhân nhượng; e) Ngày xoá nhân nhượng; f) Tham chiếu của phiếu công việc thực hiện xoá nhân nhượng/ *All concession regarding the extension of deferred defect's expiry date, variation to the scheduled inspection, one-off for certifying staff to release aircraft with the details of: a) Reference of concession; b) Reason for concession; c) Reference to the approval of concession; d) Validity of concession; e) Clearance date of concession; f) Reference to the work order to clear off concession.*

Phụ đính/Appendix 07: Danh mục của các thiết bị chính đã được thay thế, sửa chữa trên tàu bay như: phần đuôi tàu bay, cánh tàu bay, thăng bằng ngang, đuôi đứng, các bánh lái (hướng, độ cao, liệng, tấm giảm tốc, mảnh điều chỉnh), các bộ phận hỗ trợ lực nâng (cánh tà trước và sau), động cơ chính, động cơ phụ, cánh quạt, hộp truyền động, càng chính và cành mũi bao gồm: a) Lý do thay thế; b) Nơi và tổ chức thực hiện thay thế; c) Thời gian thay thế; d) Tham chiếu của phiếu công việc thực hiện thay thế/*The list of all major component changes, repairs on the aircraft such as empanage, wing, horizontal stablizer, vertical stablizer, primary and secondary flight control surfaces (rudder, elevator, aileron, lift dumper, spoiler, trim tab), lift augmentation devices (trailing edge flap, leading edge slat), main engine, auxiliary power unit, propeller, transmittion gear box, main and nose landing gear with the details of: a) Reason for changes, Place and organization performed changes; b) Date of change; d) Reference to the work order/ technical log for changes.*

Phụ đính/Appendix 08: Danh mục các thiết bị có thọ mệnh hoặc phải được kiểm soát theo thời gian được lắp trên tầu bao gồm: a) Tên thiết bị; b) Tổng thọ mệnh; c) Thời gian sử dụng còn lại của thiết bị/ *The list of life limited parts or hard time control installed on the aircraft with the details of: a) Description of life limited part/hard time controlled item; b) Total life limit of item; c) Remaining life limit of item.*

Phụ đính/Appendix 09: Danh mục các thiết bị có thọ mệnh/kiểm soát theo thời gian/quay vòng đã được thay thế trong vòng 12 tháng với chi tiết bao gồm a) Tên thiết bị; b) Số quy cách; c) Số thiết bị tháo xuống; d) Số thiết bị lắp lên/ *The list of life limited/ time controlled/rotable components replaced in the period of last 12 months with the details including a) description of the component; b) Part number; c) Serial number on; d) Serial number off.*

Phụ đính /Appendix 10: Báo cáo kết quả kiểm tra của các lần cấp chứng chỉ rà soát bảo dưỡng do tổ chức người khai thác hoặc tổ chức bảo dưỡng được uỷ quyền thực hiện/ *inspection reports following the issuance of the Certificate of Mainteance Review completed by either operator of the aircraft or by delegated maintenance organization.*

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 20.045: DANH MỤC CÔNG VIỆC KIỂM TRA TÀU BAY (CAAV/FSSD-AIR 028)

DANH MỤC CÔNG VIỆC KIỂM TRA TÀU BAY CẤP, CÔNG NHẬN, GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY, ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU

I CÁC THÔNG SỐ CHUNG

1. Thông tin về tàu bay:

Số hồ sơ của Cục HKVN:
Số đăng ký tàu bay:
Số xuất xưởng:
Ngày xuất xưởng:
Kiểu loại tàu bay:
Loại động cơ:
Loại cánh quạt/cánh quay:
Ngày cấp GCN ĐĐKB lần đầu:

2. Người thực hiện công việc kiểm tra:

Stt	Họ tên	Chức danh

3. Đại diện của chủ sở hữu/người khai thác tàu bay:

Stt	Họ tên	Chức danh

4. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện baycủa chủ sở hữu/người khai thác tàu bay đối với tàu bay bao gồm:

Stt	Tên hồ sơ

5. Mục đích kiểm tra:

Cấp mới ☐ Gia hạn ☐ Xuất khẩu ☐ Mục đích khác ☐

(Trong trường hợp chọn ô "Mục đích khác" cần phải nêu rõ mục đích kiểm tra)

6. Địa điểm thực hiện công việc kiểm tra:

7. Ngày bắt đầu tiến hành:

II TÀI LIỆU LIÊN QUAN

Phần 01	Các chứng chỉ cần thiết	Tình trạng		Ghi chú
		Đạt	0.đạt	
1.1	Chứng chỉ đăng ký tàu bay (bản gốc)			
1.2	Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay (bản gốc)			
1.3	Chứng chỉ vô tuyến (bản gốc)			
1.4	Bảng nhận dạng tàu bay, động cơ, cánh quạt			
Phần 02	**Các tài liệu cần thiết**	**Tình trạng**		**Ghi chú**
		Đạt	**0.đạt**	
2.1	Tài liệu hướng dẫn bay (AFM)			
2.2	Danh mục thiết bị tối thiểu (MEL)			
2.3	Tài liệu tra cứu nhanh (QRH)			
2.4	Sổ tay khai thác dành cho tổ bay (FCOM)			
2.5	Tài liệu cân và cân bằng tàu bay			
2.6	Các tài liệu khác theo quy định của QCHK-KT1 (SOP, quy trình phá băng, nạp/xả nhiên liệu v.v.)			

III CHƯƠNG TRÌNH BẢO DƯỠNG

Phần 03	Các chứng chỉ cần thiết	Tình trạng		Ghi chú
		Đạt	0.đạt	
3.1	Chương trình bảo dưỡng tàu bay (AMS)			
3.2	Chương trình bảo dưỡng động cơ khi lắp trên tàu bay và đại tu, sửa chữa động cơ			
3.3	Chương trình kiểm soát thiết bị có thọ mệnh/kiểm soát theo thời gian.			
3.4	Chương trình phòng chống sét và HIRF			
3.5	Thử nghiệm và kiểm tra hệ thống đo động, tĩnh áp và độ cao.			
3.6	Thử nghiệm và kiểm tra hệ thống thu phát liên lạc với điều hành bay (ATC transponder).			
3.7	RVSM (các yêu cầu bảo dưỡng với khai thác RVSM)			
3.8	Các yêu cầu về kiểm tra cấu trúc khung sườn của tàu bay.			
3.9	Chương trình kiểm soát và phòng chống rỉ sét (CPCP)			
3.10	Chương trình kiểm soát đánh giá của kết cấu chịu đựng hỏng hóc (Damage Tolerance Rating Evaluation)			
3.11	Chương trình bảo dưỡng hệ thống tự ghi tham số bay (DFDR)			
3.12	Các sửa chữa và thay đổi lớn về cấu trúc			
3.13	Giấy chứng nhận loại bổ xung (nếu có)			
3.14	Tuân thủ các Chỉ lệnh đủ điều kiện bay (Đối chiếu với các Chỉ lệnh đủ điều kiện bay do Cục HKVN ban hành và hoặc công nhận từ			

	các nhà chức trách hàng không của quốc gia phê chuẩn Giấy chứng nhận loại tàu bay)			
3.15	Các sửa chữa cấu trúc tạm thời (phải gắn các bản đánh giá hỏng hóc và phương pháp sửa chữa đề xuất)			

IV THÂN TÀU BAY - KẾT CẤU BÊN NGOÀI VÀ THIẾT BỊ ĐIỆN TỬ

Phần 04	Hạng mục kiểm tra	Tình trạng		Ghi chú
		Đạt	0.đạt	
4.1	Hệ thống động áp có phòng băng (heated)			
4.2	Hệ thống đo tĩnh áp			
4.3	Hệ thống đèn cất hạ cánh.			
4.4	Hệ thống đèn chiếu sáng bên ngoài tàu bay.			
4.5	Hệ thống đèn chống va chạm trên không (Anti-Collision lights).			
4.6	Các ăng-ten			
4.7	Sơn tàu bay			
4.8	Mác, nhãn trên tàu bay.			
4.9	Ký hiệu thoát hiểm bên ngoài tàu bay.			
4.10	Hê thống đèn chiếu sáng thoát hiểm và đường thoát hiểm.			
4.11	Cửa ra vàocủa tàu bay, cửa buồng hàng, cửa thoát hiểm và các cửa công tác/tiếp cận.			

V ĐỘNG CƠ, ĐỘNG CƠ PHỤ, NẮP ĐỘNG CƠ, CÁNH QUẠT/CÁNH QUAY

Phần 05	Hạng mục kiểm tra		Tình trạng		Ghi chú
			Đạt	0.đạt	
5.1	Động cơ chính (S/N)	Hrs/Cyc từ đầu			
	No1:				
	No2:				
	No3:				
	No4:				
5.2	Vỏ bọc và nắp động cơ.				
5.3	Miệng hút và ống xả của động cơ.				
5.4	Động cơ phụ (S/N)	Hrs/Cyc từ đầu			
5.6	Cánh quạt/cánh quay	Hrs/Cyc từ đầu			
	No1:				
	No2:				
	No3:				
	No4:				
	No5:				
	No6:				

VI THÂN TÀU BAY-NỘI THẤT-THIẾT BỊ ĐIỆN TỬ

Phần 06	Hạng mục kiểm tra	Tình trạng		Ghi chú
		Đạt	0.đạt	
6.1	Kiểm tra khoang thiết bị điên tử			

6.2	Nguồn điện chính/khẩn cấp của tàu bay			
6.3	Hệ thống tự ghi			
6.4	Kiểm tra tổng quan tàu bay *(hỏng hóc cấu trúc, rỉ sét, chảy dầu/mỡ, độ gá lắp chắc chắn của thiết bị, áp dụng chương trình phòng chống rỉ sét đối với khu vực thân trước và sau của tàu bay, buồng hàng, nội thất và gầm sàn tàu bay)*			

VII BUỒNG LÁI - THIẾT BỊ ĐIỆN TỬ VÀ KHAI THÁC

Phần 07		Hạng mục kiểm tra	Tình trạng		Ghi chú
			Đạt	0.đạt	
Thiết bị điều khiển bay và dẫn đường	7.1	Bố trí thiết bị, tầm nhìn và ánh sáng trong buồng lái			
	7.2	Hiển thị EFIS và ECAM			
	7.3	Nhãn mác của thiết bị trong buồng lái			
	7.4				
	7.5	Hệ thống hiển thị sưởi ấm truyền cảm động áp			
	7.6	Hệ thống hiển thị tốc độ bay			
	7.7	Hệ thống đo cao			
	7.8	Hệ thống đồng hồ đo thời gian			
	7.9	Các đồng hồ hiển thị nhiệt độ môi trường			
	7.10	Đồng hồ hiển thị góc trúc ngóc và góc liệng (Gyoscopic bank indicator)			
	7.11	Đồng hồ chân trời/đo cao dự phòng			
	7.12	Đồng hồ con quay đo tốc độ khi lượn vòng			
	7.13	Đồng hồ con quay hiển thị hướng bay			
	7.14	La bàn từ			
	7.15	Đồng hồ đo tốc độ lên xuống (Vertical speed)			
	7.16	Thiết bị cảnh báo tốc độ bay			
	7.17	Đồng hồ đo tốc độ bay Mach			
	7.18	Hệ thống tự động lái			
Các thiết bị hiển thị/chỉ báo động cơ	7.19	Đồng hồ hiển thị nhiệt độ khí thải động cơ			
	7.20	Đồng hồ hiển thị áp suất nhiên liệu			
	7.21	Hệ thống cảnh báo áp suất nhiên liệu			
	7.22	Hệ thống hiển thị lưu lượng dầu đốt			
	7.23	Hệ thống hiển thị lượng nhiên liệu			
	7.24	Hệ thống hiển thị tỷ số nén của động cơ			
	7.25	Hệ thống hiện thị lượng dầu nhờn			
	7.26	Hệ thống hiện thị áp suất dầu nhờn			
	7.27	Đồng hồ hiện thị nhiệt độ dầu nhờn			
	7.28	Hệ thống hiển thị/báo cháy			
	7.29	Hệ thống chỉ báo lượng chất lỏng sử dụng trên tàu bay			
	7.30	Đồng hồ chỉ tốc độ vòng quay N1, N2, N3			
	7.31	Hệ thống hiển thỉ khởi động động cơ			
	7.32	Hệ thống hiện thị/báo băng và phòng băng của động cơ			

	7.33	Hệ thống hiển thị tình trạng của các lọc dầu đốt			
	7.34	Hệ thống hiển thị tình trạng của các lọc dầu nhờn.			
	7.35	Hiển thị hệ thống làm nóng dầu đốt			
	7.36	Đồng hồ hiển thị vị trí hệ thống thổi ngược			
	7.37	Các đồng hồ hiển thị độ rung của động cơ			
	7.38	Các đồng hồ hiển thị mô-men xoắn (Torque)			
	7.39	Đồng hồ hiện thị góc và vị trí của cánh quạt/cánh quay			
	7.40	Hệ thống hiển thị công suất động cơ			
Thiết bị dẫn đường và điều khiển bay	7.41	Thiết bị vô tuyến			
	7.42	Thiết bị vô tuyến			
	7.43	Hệ thống điều hành/quản lý phương thức bay (FMS)			
	7.44	Hệ thống cảnh báo và chống va chạm trên không			
	7.45	Hệ thống liên lạc thu phát với điều hành bay (ATC)			
	7.46	Hệ thống ra đa thời tiết			
	7.47	Hệ thống cảnh báo độ cao thấp và gió cạnh			
	7.48	Hệ thống cảnh báo tiếp cận gần địa hình và sai lêch đường tiếp cận			
	7.49	Hệ thống/thiết bị cảnh báo độ cao			
	7.50	Thiết bị đo độ cao vô tuyến			
	7.51	Hệ thống cảnh báo trong giai đoạn cất cánh			
	7.52	Hệ thống cảnh báo âm thanh đối với hệ thống càng			
	7.53	Hệ thống/thiết bị cảnh báo tốc độ			
	7.54	Khả năng thực hiện RNP-10			

VIII- BUỒNNG LÁI - BẢO DƯỠNG VÀ KHAI THÁC

Phần 08		Hạng mục kiểm tra	Tình trạng		Ghi chú
			Đạt	0.đạt	
Các yêu cầu đối với buồng lái	8.1	Công việc kiểm tra buồng lái			
	8.2	Các vật liệu trong buồng lái và khả năng chống cháy của vật liệu			
	8.3	Lối thoát hiểm của tổ bay			
	8.4	Thiết bị khẩn cấp trên buồng lái			
	8.5	Hộp cứu thương			
	8.6	Bình cứu hỏa xách tay cho tổ bay			
	8.7	Thiết bị đảm bảo khả năng hô hấp của tổ bay khi có khói, khí độc hại (PBE)			
	8.8	Hệ thống cung cấp ô xy cho tổ bay			
	8.9	Dây và đai bảo hiểm của tổ bay			
	8.10	Ghế phụ trên buồng lái (third observer)			
	8.11	Nhãn, mác trên buồng lái			
	8.12	Gạt kính buồng lái			
	8.13	Cửa khoang buồng lái			

	8.14	Bản tóm tắt hướng dẫn an toàn cho hành khách			
	8.15	Nhãn mác trong buồng vệ sinh			
	8.16	Khu vực bề mặt sàn tàu bay			
	8.17	Các thùng đựng rác và chất thải			
	8.18	Hệ thống thông thoáng			
	8.19	Khoang và các hộc đựng hành lý của hành khách			

IX- NỘI THẤT KHOANG HÀNH KHÁCH- BẢO DƯỠNG/KHAI THÁC

Phần 09		Hạng mục kiểm tra	Tình trạng		Ghi chú
			Đạt	0.đạt	
Yêu cầu về cabin	9.1	Khả năng và phương thức sắp xếp hành lý trong khoang khách			
	9.2	Khu vực bếp và phục vụ hành khách			
	9.3	Hộc xếp hành lý trong khoang khách			
	9.4	Sắp xếp và cố định các vật nặng trong khoang khách và buồng lái			
	9.5	Các thiết bị khẩn cấp			
	9.6	Bình cứu hoả xách tay trong khoang khách			
	9.7	Bình cứu hoả xách tay trong buồng hàng (đối với buồng hàng loại E)			
	9.8	Bình cứu hoả trong khoang khu vực bếp, phục vụ xuất ăn			
	9.9	Thiết bị sơ cứu và thiết bị y tế khẩn cấp và găng tay bảo hộ			
	9.10	Hệ thống thoát hiểm			
	9.11	Phương tiện thoát hiểm			
	9.12	Hệ thống chỉ báo thoát hiểm trong khoang khách			
	9.13	Tay nắm điều khiển các cửa thoát hiểm			
	9.14	Đường tiếp cận các cửa thoát hiểm			
	9.15	Các cửa thoát hiểm ngang mặt sàn			
	9.16	Các cửa thoát hiểm phần đuôi (nếu có)			
Thiết bị khẩn cấp đối với hoạt động bay qua biển hoặc các vùng không dân cư	9.17	Áo phao cứu hộ			
	9.18	Thuyền phao cứu hộ			
	9.19	Thiết bị báo tín hiệu cứu hộ (Pyrotechnic)			
	9.20	Bộ hỗ trợ cứu sinh (survival kit)			
	9.21	Nội thất khả năng chống cháy của vật liệu sử dụng trong khoang khách			
	9.22	Ghế hành khách, đai và dây an toàn			
	9.23	Ghế cho tiếp viên, đai và dây an toàn			
	9.24	Vật liệu nội thất trong khoang hành khách			
	9.25	Tín hiệu không hút thuốc			
	9.26	Tín hiệu thắt dây an toàn			

	9.27	Các cửa ra vào hành khách và cửa phục vụ			
	9.28	Nhãn, mác tại các cửa của mục 9.27			
	9.29	Các nhãn, mác khác theo quy định			
Thiết bị khẩn cấp	9.30	Hệ thống giải trí trong khoang hành khách			
	9.31	Hệ thống cứu hoả trong buồng vệ sinh			
	9.32	Loa phóng thanh			
	9.33	Hoạt động của hệ thống đèn chiếu sáng khẩn cấp, thoát hiểm			
	9.34	Hoạt động của hệ thống đèn chiếu sáng bên ngoài cửa khẩn cấp, đường thoát hiểm			
	9.35	Đèn pin chiếu sáng khẩn cấp			
	9.36	Hệ thống thông báo hành khách (Pax. Addressing)			
	9.37	Hệ thống thông thoại nội bộ giữa các thành viên tổ bay			
	9.38	Thiết bị phát tín hiệu định vị khẩn cấp (ELT)			
	9.39	Các cầu chì bảo vệ			
	9.40	Các nguồn điện khẩn cấp			

X- BUỒNG HÀNG

Phần 10	Hạng mục kiểm tra	Tình trạng		Ghi chú
		Đạt	0.đạt	
10.1	Kiểm tra buồng hàng theo yêu cầu đối với từng loại buông hàng			
10.2	Nhãn, mác của buồng hàng			
10.3	Hệ thống phát hiện/ báo cháy buồng hàng			
10.4	Hệ thống dập cháy buông hàng			
10.5	Hệ thống sắp xếp tải của buồng hàng			
10.6	Cửa các buồng hàng			

XI- CÁC YÊU CẦU KHÁC

Phần 11	Các yêu cầu kiểm tra khác	Tình trạng		Ghi chú
		Đạt	0.đạt	
11.1	Công việc thực hiện bảo dưỡng tàu bay theo chương trình bảo dưỡng đã được phê chuẩn			
11.2	Công việc thay thế các thiết bị chính trên tàu bay			
11.3	Sửa chữa hỏng hóc cấu trúc khung sườn tàu bay			

XII. CẤU HÌNH TẦU BAY ĐỂ KIỂM TRA:

1. Tàu bay phải được cung cấp các nguồn điện cần thiết cho việc thực hiện công việc kiểm tra và thử nghiệm khả năng làm việc của các hệ thống và thiết bị theo yêu cầu của giám sát viên tiêu chuẩn đủ điều kiện bay;

2. Tất cả cửa buồng càng, buồng hàng phải ở vị trí mở. Các cửa của khoang thiết bị, khoang công tác được mở khi có yêu cầu;
3. Tất cả nắp và vỏ bọc của động cơ chính, động cơ phụ phải được mở;
4. Cánh tà trước, cánh tà sau phải ở vị trí thả toàn bộ cho công việc kiểm tra.

Ngày kết thúc kiểm tra:

Kết luận:

Đại diện Cục HKVN Đại diện nhà khai thác

Ghi chú:

(b) Danh mục công việc này sau khi kết thúc phải được lưu giữ cùng Đơn đề nghị cấp/gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay (Mẫu CAAV/FSSD-020/ hoặc CAAV/FSSD-022 cùng các phụ đính) trong vòng 24 tháng.

(c) Phần ghi chú của các danh mục công việc kiểm tra sẽ ghi tham chiếu của báo cáo không phù hợp (nếu có) theo mẫu: CAAV/FSSD-030

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 20.045: BÁO CÁO KHÔNG PHÙ HỢP (CAAV/FSSD-AIR 030)

CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM
Phòng Tiêu chuẩn an toàn bay

BÁO CÁO KHÔNG PHÙ HỢP
AUDIT FINDING REPORT

1.Tên tổ chức/*Company*	**2. Địa điểm**/*Location*	**3. Số tham chiếu**/*File Ref.*
4. Nội dung đánh giá: *Area to be audited*		
5. Không phù hợp với: *Non-conformity with*		
6. Lỗi không phù hợp/ *Finding discription*		
7. Tên, chữ ký đánh giá viên/*Name and signature of auditor*		**8. Phân loại**/*Level*: **9. Thời gian**/*Date*:
10. Biện pháp khắc phục/*Proposed corrective action*		
11. Tên, chữ ký người được đánh giá/ *Name and signature of Auditee*		**12. Dự kiến ngày khắc phục /** *Proposed completion date*:
13. Theo dõi việc khắc phục của CAAV/*CAAV corrective action follow-up*		
14. Ngày kết thúc công việc khắc phục/ *Date of completion of corrective action*	**15. Số báo cáo khắc phục /** *Corrective action report Ref.*	**16. Tên và chữ ký CAAV** *Name and Signature of auditor*

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 20.047: CHỨNG CHỈ RÀ SOÁT BẢO DƯỠNG (CAAV/FSSD-AIR 027)

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

CHỨNG CHỈ RÀ SOÁT BẢO DƯỠNG
Certificate of Maintenance Review

Loại tàu bay:..... **Số đăng ký**:.....
Type of aircraft *Registration*

Hồ sơ kiểm tra số: .....
Reference of Inspection file

Ngày thực hiện rà soát hồ sơ bảo dưỡng:.....
Maintenance review was carried out on

Căn cứ vào yêu cầu của Cục HKVN đối với việc duy trì tính đủ điều kiện bay liên tục của tàu bay trong quá trình khai thác, toàn bộ hồ sơ bảo dưỡng đối với tàu bay và các trang thiết bị tàu bay lắp trên tàu bay ..... đã được kiểm tra và hoàn toàn đáp ứng các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay hiện hành/*Upon request of CAAV regarding maintaining the continued airworthiness of aircraft during it's operation, all aircraft maintenance related documents and equipments installed thereto have been reviewed and inspected in order to ensure their compliance with CAAV Airworthiness requirements.*

Chữ ký(Ghi rõ họ tên):.....
Signature with full name

Số chứng chỉ:.....
Reference of Authorization

Ngày thực hiện:.....
Date of review completion

Thời hạn cấp chứng chỉ rà soát bảo dưỡng lần tiếp theo:
The next maintenance review is due on or before:

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 20.055: GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY (CAAV/FSSD-AIR 021)

GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

No:

Quốc tịch và số đăng ký *Nationality and Registration Mark*	Kiểu tàu bay và nước sản xuất *Type of aircraft and Manufacture:*	Số xuất xưởng *Aircraft Serial Number*
Loại tàu bay: Chở khách, chở hàng *Categories: Passenger and Cargo*		

Chứng chỉ này phù hợp với Công ước Quốc tế về Hàng không dân dụng ngày 07 tháng 12 năm 1944 và Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. Máy bay mang số đăng ký nói trên có giá trị sử dụng trong điều kiện khai thác và bảo dưỡng phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật hiện hành.

This certificate of airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, and the Law on Civil Aviation of Vietnam in respect of above mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitation.

Có giá trị đến:
Valid until

Ngày cấp:
Date of issue

Ký tên / *Signature*

GIA HẠN HIỆU LỰC CERTIFICATE RENEWAL		
Ngày gia hạn Date of Renewal	**Có giá trị đến** Valid until	**Phê chuẩn** Signature and Stamp

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 20.055: CÔNG NHẬN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY (CAAV/FSSD-AIR 023)

CÔNG NHẬN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY
RECOGNITION OF CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

Số tham chiếu CAAV:
CAAV Reference
Bản gốc Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay:
Original Certificate of Airworthiness Reference
Quốc gia cấp:
Issued by

Giấy công nhận hiệu lực này xác nhận
This recognition is to certify that

Tàu bay:
The Aircraft
Số xuất xưởng:
Manufacturer Serial Number
Số đăng ký quốc tịch:
Nationality and Registration Mark
Đã được kiểm tra theo tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của Việt Nam và hoàn toàn phù hợp
/*Has been thoroughly inspected in accordance with Vietnam Airworthiness requirement and considered airworthy.*

Ngày cấp:
Date of Issue

CỤC TRƯỞNG CỤC HKVN
DIRECTOR GENERAL OF CAAV

Hiệu lực đến:
Expiry date

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 20.063: GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU (CAAV/FSSD-AIR-025)

CHỨNG CHỈ ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU

EXPORT CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

No:

1. Xuất khẩu cho:
   Issued for export to
2. Nhà sản xuất
   Manufacturer
3. Kiểu loại tàu bay:
   Aircraft type/model
4. Số xuất xưởng tàu bay
   Aircraft Serial Number

Chứng chỉ này được cấp phù hợp với Công ước Quốc tế về Hàng không dân dụng ngày 07 tháng 12 năm 1944 và Luật hàng không dân dụng Việt Nam. Chứng chỉ này không có giá trị để đưa tàu bay vào khai thác, trừ khi kèm theo Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do quốc gia đăng ký cấp/ *This Export Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, and the Law on Civil Aviation of Vietnam in respect of above mentioned aircraft. Unless accompanied by a Certificate of Airworthiness issued by the State of Registry, this Certificate does not constitute authority for flight.*

Ngày cấp:...../...../.200
Date of Issue

CỤC TRƯỞNG CỤC HKVN

DIRECTOR GENERAL OF CAAV

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 20.065: ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU (CAAV/FSSD-AIR 024)

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY XUẤT KHẨU
APPLICATION FOR ISSUANCE OF EXPORT CERTICATE OF AIRWORTHINESS

1. **Tên người đề nghị cấp chứng nhận:** .....
   Name of the applicant
2. **Địa chỉ người đề nghị cấp chứng nhận:**.....
   Address of the applicant
3. **Tên và địa chỉ của chủ sở hữu tàu bay:**.....
   Name and address of aircaft owner
4. **Nhà sản xuất tàu bay:**.....
   Aircraft manufacturer
5. **Địa điểm và thời gian sản xuất:**.....
   Place and year of manufacturer
6. **Quốc tịch và số đăng ký tàu bay:**.....
   Registration mark (National or Foreign)
7. **Mô tả tàu bay:**
   Description of aircraft
   a) **Tàu bay mới** ☐ *New aircraft* — **Đã qua sử dụng** ☐ *Used aircraft*
   b) **Loại tàu bay:** *Type of aircraft* — **Mẫu mã:** *Model*
   c) **Số xuất xưởng:** *Manufacturer's serial number* — **Giờ/chu trình bay từ đầu:** *Flight hours/Cycles since new*
   d) **Loại động cơ:** *Type of engine* — **Số động cơ lắp trên tàu bay:** *Number of engines fitted*
   e) **Loại cánh quạt:** *Type of propeller* — **Số cánh quạt lắp trên tàu bay:** *Number of propellers installed*
   f) **Số lượng ghế (kể cả ghế thành viên tổ bay):** .....
   Seating accommodation (including crew)
8. **Tải trọng cất cánh tối đa của tàu bay:**.....
   Maximum take-off mass of aircraft
9. **Tàu bay sử dụng vào mục đích:** *Type of proposed operation*
   Chở hành khách ☐ *Transport of passengers* — **Hàng hoá** ☐ *Cargo* — **Hàng không chung** ☐ *General Aviation*
   Việc hàng không ☐ *Aerial work* — **Tư nhân** ☐ *Private* — **Khai thác đặc biệt** ☐ *Special operations*
10. **Tên và địa chỉ của tổ chức nhập khẩu tàu bay:** .....
    Name and address of importing organization

Tôi xin cam đoan chi tiết kê khai trên đây và trong phụ đính đều chính xác và đúng sự thật, đề nghị Cục HKVN kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu cho tàu bay *(I hereby declare that the particulars entered on this application and it's appendix are accurate in every respect, submitted to CAAV for the inspection and issuance of Export Certificate of Airworthiness).*

Chữ ký người làm đơn (ghi rõ tên và chức danh)
Signature of applicant (with full name and title)

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 20.075: ĐƠN ĐỀ NGHỊ VÀ PHÊ CHUẨN BAY CHUYỂN SÂN (CAAV/FSSD-AIR 027)

	BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI **CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM** Tel: 84-4-8732289 - Fax: 84-4- 8732291 - AFTN: VVVVYVYX; 119-Nguyễn sơn – Sân bay Gia Lâm - Hà Nội - Việt Nam			**Số tham chiếu của CAAV:** .....
PHÉP BAY CHUYỂN SÂN **(Đề nghị và Phê chuẩn)**				
PHÉP BAY CHUYỂN SÂN NÀY CHỈ CÓ GIÁ TRỊ ĐỐI VỚI CHUYẾN BAY TRONG HOẶC TRÊN LÃNH THỔ VIỆT NAM. NẾU HOẠT ĐỘNG BAY DIỄN RA TRONG LÃNH THỔ HOẶC TRÊN VÙNG TRỜI CỦA CÁC QUỐC GIA KHÁC NGOÀI VIỆT NAM NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY PHẢI ĐƯỢC SỰ PHÊ CHUẨN CỦA NHÀ CHỨC TRÁCH CÓ THẨM QUYỀN CỦA CÁC QUỐC GIA ĐÓ.				
A. ĐẶC ĐIỂM TÀU BAY				
1. Chủ sở hữu/người khai thác:	2. Quốc tịch:	3. Địa chỉ:		
4. Đăng ký:	5. Nhà chế tạo:	6. Make và model	7. Số xuất xưởng:	8. Loại và số động cơ:
B. ĐẶC ĐIỂM CỦA CHUYẾN BAY DỰ ĐỊNH				
9. Số chuyến bay:	10. Từ:	11. Đến:		
12. Bay qua:	13. Ngày khởi hành:	14. Thời gian bay dự định:		
C. TỔ BAY *(Đánh dấu vào ô phù hợp)*				
15. Lái chính:	16. Lái phụ:	17. Cơ giới trên không:	18. Người khác (nêu rõ):	
D. MỤC ĐÍCH CHUYẾN BAY *(Đánh dấu vào ô phù hợp)*				
19. Đưa tàu bay về căn cứ để sửa chữa, cải tiến hoặc bảo dưỡng, hoặc đưa về nơi lưu giữ tàu bay.	20. Đưa tàu bay ra khỏi khu vực nguy hiểm			
21. Giao hoặc xuất khẩu tàu bay theo phê chuẩn của các quốc gia liên quan.	22. Các trường hợp khác theo quy định của Cục HKVN.			
E. CÁC NỘI DUNG KHÔNG TUÂN THỦ YÊU CẦU ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY ÁP DỤNG :				
F. CÁC GIỚI HẠN CẦN THIẾT ĐỂ ĐẢM BẢO AN TOÀN CHO CHUYẾN BAY (*kèm theo phụ lục nếu cần*) :				
G. CAM KẾT: Tôi cam kết mọi thông tin trên đây là đúng sự thật. Tôi là chủ sở hữu/người khai thác/đại diện của người khai thác của tàu bay nói trên. Tàu bay đã được kiểm tra và đủ điều kiện đảm bảo an toàn cho chuyến bay dự định.				
23. Ngày tháng năm, địa điểm:	24. Họ tên, chức vụ người đề nghị:	25. Chữ ký người đề nghị:		
H. ĐÁNH GIÁ VÀ PHÊ CHUẨN CỦA CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM				
26. Các điều kiện/giới hạn khai thác bổ sung (nếu có):				
27. Ngày cấp:	28. Ngày hết hạn:	29. Họ tên người phê chuẩn:	30. Ký và đóng dấu:	
Mặt A				

CÁC ĐIỀU KIỆN CHUNG CỦA PHÉP BAY CHUYỂN SÂN

- Một bản sao Cho phép bay đặc biệt phải được để trên tàu bay trong suốt thời gian khai thác theo quy định của phép bay;

- Số đăng ký của tàu bay do quốc gia đăng ký cấp phải được hiển thị trên tàu bay phù hợp với quy định của quốc gia đăng ký;

- Không được chuyên chở người và hàng hóa với mục đích thương mại;

- Không được chuyên chở người ngoài tổ lái trên tàu bay trừ khi đó là người không thể thiếu cho mục đích chuyến bay và được cho phép trong nội dung của phép bay đặc biệt này và đảm bảo an toàn cho chuyến bay;

- Tàu bay chỉ được khai thác bởi tổ lái có bằng hoặc chứng chỉ phù hợp do quốc gia đăng ký cấp hoặc công nhận;

- Tất cả các chuyến bay phải được tiến hành phù hợp với quy tắc khai thác áp dụng chung tại các quốc gia mà tàu bay khai thác hoặc bay qua;

- Tất cả các chuyến bay phải được thực hiện ngoài khu vực có lưu lượng giao thông cao hoặc các khu vực mà các chuyến bay có thể gây rủi ro cho người và của cải dưới mặt đất;

- Tất cả các chuyến bay phải được thực hiện trong phạm vi các giới hạn tính năng khai thác quy định trong tài liệu hướng dẫn bay và các giới hạn bổ sung theo quy định của quốc gia đăng ký cho từng chuyến bay cụ thể;

- Tất cả các chuyến bay phải được thực hiện trong thời hạn hiệu lực của phép bay; và

- Cho phép bay đặc biệt này phải được mang theo tàu bay trong suốt các chuyến bay được cho phép.

(Xem tiếp Công báo số 917 + 918)

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