PHỤ LỤC XIV

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ QCATHK

(Ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Sửa đổi tiêu đề Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải như sau:

"Sửa đổi, bổ sung Phần 19 Bộ QCATHK"

2. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.009 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 03 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi là Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT) như sau:

"**19.009 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH**

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

3. Sửa đổi Điều 19.010 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"19.010 PHÂN LOẠI TAI NẠN, SỰ CỐ VÀ VỤ VIỆC AN TOÀN HÀNG KHÔNG

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

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

4. Bổ sung Điều 19.011 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"19.011 BÁO CÁO BAN ĐẦU

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

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

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay báo cáo ngay về tai nạn, sự cố nghiêm trọng (Mức B) và sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn cao (Mức C)

xảy ra trong công tác cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong vùng trời Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý;

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

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

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

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

5. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.013 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"**19.013 CÁC THÔNG TIN TRONG BÁO CÁO BAN ĐẦU**

Báo cáo ban đầu được yêu cầu phải bao gồm các thông tin sau:

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

2. Tên chủ sở hữu và Người khai thác tàu bay;

3. Họ và tên của người chỉ huy tàu bay;

4. Ngày, giờ xảy ra sự cố hoặc tai nạn;

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

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

7. Số người trên tàu bay, số người tử vong và số người bị thương nặng;

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

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

6. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.015 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"**19.015 BÁO CÁO SƠ BỘ TAI NẠN, SỰ CỐ VÀ VỤ VIỆC AN TOÀN HÀNG KHÔNG**

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

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

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

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

7. Sửa đổi Điều 19.017 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"**19.017 BÁO CÁO KẾT QUẢ ĐIỀU TRA, GIẢNG BÌNH**

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

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

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

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

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

8. Sửa đổi tên Điều 19.027 và sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 19.027 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi tên Điều 19.027 như sau:

"**19.027 DANH MỤC BÁO CÁO BẮT BUỘC**"

b. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 19.027 như sau:

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

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

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

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

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

9. Bãi bỏ Điều 19.029 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT.

10. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 19.057 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"a. Tùy thuộc vào quá trình điều tra thực hiện theo Điều 19.053 và Điều 19.055, điều tra viên chính sẽ báo cáo và quyết định chấm dứt lưu giữ tàu bay hoặc các bộ phận của tàu bay khi chúng không còn cần thiết cho việc điều tra và giao cho tổ chức hoặc các cá nhân được chỉ định bởi quốc gia đăng ký tàu bay hoặc quốc gia Người khai thác tàu bay."

11. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.063 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"**19.063 TRÁCH NHIỆM ĐIỀU TRA**

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

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

c. Trong trường hợp tai nạn, sự cố xảy ra đối với tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam trên lãnh thổ quốc gia không phải là thành viên ICAO, công việc

điều tra sẽ được tiến hành theo sự thỏa thuận giữa Chính phủ Việt Nam với quốc gia đó.

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

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

12. Sửa đổi, bổ sung khoản g Điều 19.065 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

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

13. Sửa đổi tên Điều 19.067 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"**19.067 QUYỀN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC PHỎNG VẤN**"

14. Sửa đổi bổ sung khoản a và b Điều 19.070 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"a. Thẩm quyền tổ chức điều tra sự cố, tai nạn tàu bay được quy định tại Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng.

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

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

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

b. Cơ quan điều tra tai nạn có trách nhiệm và quyền hạn:

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

2. Xác định các bằng chứng và các nguyên nhân;

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

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

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

15. Sửa đổi Điều 19.075 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“**19.075 QUYỀN HẠN TIẾP CẬN VÀ CHỈ ĐẠO CỦA NGƯỜI ĐIỀU TRA CHÍNH**

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

16. Sửa đổi khoản a Điều 19.090 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

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

17. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 19.095 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

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

18. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 19.100 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

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

19. Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 19.105 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

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

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

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

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

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

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

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

7. Dự thảo báo cáo chính thức.

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

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

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

20. Sửa đổi tên Chương F quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"**CHƯƠNG F: NGHĨA VỤ QUỐC TẾ CỦA QUỐC GIA ĐIỀU TRA**"

21. Sửa đổi, bổ sung khoản a và c Điều 19.113 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi khoản a Điều 19.113 như sau:

"a. Khi xảy ra sự cố tàu bay trong lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý thì tuỳ theo tính chất của vụ việc, Cục HKVN thực hiện trách nhiệm báo cáo theo quy định của Công ước quốc tế Chicago."

b. Sửa đổi khoản c Điều 19.113 như sau:

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

22. Sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 19.123 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

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

23. Sửa đổi tên Chương G quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"**CHƯƠNG G: TRÁCH NHIỆM THAM GIA ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY**"

24. Sửa đổi, bổ sung khoản a và điểm 1 khoản b Điều 19.143 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

a. Sửa đổi khoản a Điều 19.143 như sau:

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

b. Sửa đổi điểm 1 khoản b Điều 19.143 như sau:

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

25. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.150 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"**19.150 BẢO VỆ VÀ CUNG CẤP DỮ LIỆU CÁC THIẾT BỊ TỰ GHI**

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

a. Dữ liệu các thiết bị tự ghi;

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

26. Sửa đổi, bổ sung khoản b và bổ sung khoản c Điều 19.157 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

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

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

27. Sửa đổi tên Chương H quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“**CHƯƠNG H: QUYỀN THAM GIA ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY”**

28. Thay thế cụm từ “Đại diện uỷ quyền” bằng cụm từ “Đại diện được uỷ quyền” trong toàn bộ Bộ QCATHK được ban hành kèm theo Thông tư số số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 và Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 03 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải.

29. Sửa đổi, bổ sung khoản e Điều 19.170 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“e. Nhận bản sao của báo cáo chính thức của kết quả điều tra.”

30. Sửa đổi tên Chương K quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“**CHƯƠNG K: BÁO CÁO TAI NẠN, SỰ CỐ TÀU BAY”**

31. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.203 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“**19.203 MỤC TIÊU AN TOÀN BAY**

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

1. Trong thời gian sớm nhất có thể;
2. Bằng phương tiện nhanh nhất và thích hợp nhất có thể.”

32. Sửa đổi tên Điều 19.210 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“**19.210 BÁO CÁO SƠ BỘ**”

33. Sửa đổi tên Điều 19.220 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“19.220 BÁO CÁO DỮ LIỆU SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY”

34. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.227 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“19.227 SỰ CỐ TÀU BAY CÓ TẢI TRỌNG TRÊN 5700 KG

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

35. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.230 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“19.230 BÁO CÁO CHÍNH THỨC

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

36. Sửa đổi, bổ sung điều 19.237 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“**19.237 TIẾP THU CÁC Ý KIẾN ĐÓNG GÓP**

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

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

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

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

37. Sửa đổi, bổ sung Điều 19.240 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“**19.240 CÁC QUỐC GIA NHẬN BÁO CÁO CHÍNH THỨC**

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

a. Quốc gia khởi nguồn điều tra;

b. Quốc gia đăng ký;

c. Quốc gia Người khai thác;

d. Quốc gia thiết kế;

e. Quốc gia sản xuất;

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

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

38. Sửa đổi, bổ sung khoản c, d Điều 19.243 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"c. Trong trường hợp báo cáo chính thức không thể công bố trong thời hạn12 tháng từ khi xảy ra tai nạn, Cục HKVN có trách nhiệm công bố báo cáo tạm thời vào thời gian xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay của các năm sau đó và nêu quá trình tiến triển của cuộc điều tra và các khuyến cáo an toàn nếu có.

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

39. Bổ sung khoản c, d vào Điều 19.245 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"c. Bên cạnh hoạt động điều tra tai nạn, sự cố tàu bay, các khuyến cáo an toàn còn có thể phát sinh từ nhiều nguồn khác nhau, trong đó bao gồm các bài học về an toàn. Trong trường hợp khuyến cáo an toàn được ban hành đến tổ chức thuộc quốc gia khác thì Cục HKVN cũng có trách nhiệm gửi khuyến cáo an toàn này cho nhà chức trách điều tra tai nạn của quốc gia đó.

d. Cục HKVN có trách nhiệm lưu giữ các phản hồi đối với các khuyến cáo an toàn được ban hành đến các quốc gia liên quan."

40. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 19.010 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"**PHỤ LỤC I ĐIỀU 19.010: PHÂN LOẠI TAI NẠN, SỰ CỐ VÀ VỤ VIỆC AN TOÀN HÀNG KHÔNG**

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

1. Có người chết hoặc bị thương tích nặng do đang ở trong tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của bất kỳ bộ phận nào của tàu bay, kể cả những bộ phận bị văng ra từ tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của luồng khí phản lực thoát ra từ động cơ tàu bay, trừ trường hợp thương tổn xuất phát từ nguyên nhân tự nhiên hoặc do tự gây ra hoặc do người khác gây ra và thương tổn của hành khách không có vé trốn ở bên ngoài khu vực dành cho hành khách hoặc tổ bay. Để thống nhất trong công tác thống kê, thương tích dẫn tới tử vong trong vòng 30 ngày, kể từ ngày tai nạn được coi là thương tích chết người;

2. Tàu bay hoặc kết cấu của tàu bay bị tổn hại làm ảnh hưởng xấu đến độ bền của kết cấu, tính năng bay của tàu bay dẫn đến phải sửa chữa lớn hoặc thay thế bộ phận bị hỏng, trừ những hỏng hóc hoặc sự cố của động cơ tàu bay chỉ ảnh hưởng đến động cơ tàu bay, vỏ bọc hoặc thiết bị của động cơ tàu bay hoặc hỏng

hóc chỉ ảnh hưởng đến cánh quạt tàu bay, đầu cánh tàu bay, ăng ten, lốp, phanh, bộ phận tạo hình khí động học của tàu bay hoặc chỉ là vết lõm, lỗ thủng nhỏ ở vỏ tàu bay;

3. Tàu bay bị mất tích hoặc hoàn toàn không thể tiếp cận được. Tàu bay được coi là mất tích khi cuộc tìm kiếm chính thức đã kết thúc mà vị trí của các mảnh vỡ của tàu bay vẫn không xác định được.

b. Sự cố: là vụ việc khác với tai nạn xảy ra trong quá trình khai thác tàu bay, ảnh hưởng hoặc có khả năng ảnh hưởng đến an toàn khai thác bao gồm:

1. Sự cố nghiêm trọng (Mức B):

(i) Vụ việc xảy ra với những tình huống cho thấy tai nạn gần xảy ra;

(ii) Các sự cố nghiêm trọng được liệt kê tại Phụ lục 1 Điều 19.010 của Phần này.

2. Sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn cao (mức C): là các vụ việc được liệt kê trong Phụ lục 1, Phụ lục 2, Phụ lục 3, Phụ lục 4 Điều 19.027 của Phần này với điều kiện sau:

(i) Trong hoạt động khai thác, bảo dưỡng tàu bay, sự cố mức C bao gồm một trong những sự cố sau:

A. Làm giảm khả năng cần thiết của tổ bay và các hệ thống của tàu bay để đối phó với tình huống bất lợi của sự cố gây nên suy giảm nghiêm trọng mức độ an toàn bay và khả năng làm việc của một số chức năng chính;

B. Làm tăng đáng kể khối lượng công việc của tổ bay để đối phó với tình thế, làm suy giảm hiệu quả làm việc của tổ bay, gây hoang mang, lo sợ cho tổ bay và hành khách hoặc gây thương tích nhẹ;

C. Gây hỏng hóc lớn cho tàu bay hoặc ô nhiễm nặng đối với môi trường nhưng chưa phải là sự cố nghiệm trọng;

D. Nguyên nhân của vụ việc hoặc hậu quả hỏng hóc đối với tàu bay, hệ thống và trang thiết bị tàu bay do sự cố gây ra không thể xác định hoặc khắc phục bằng các quy trình khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa nằm trong hệ thống tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay do Cục HKVN phê chuẩn dẫn đến phải dừng khai thác tàu bay quá 96 giờ (không kể trường hợp đợi khí tài thay thế) hoặc các hỏng hóc giống nhau trên cùng một thiết bị, hệ thống của tàu bay dẫn đến việc phải áp dụng lần thứ 2 quy trình khẩn nguy tương tự trong thời gian 07 ngày khai thác liên tục.

(ii) Trong lĩnh vực hoạt động bay, sự cố mức C bao gồm một trong các sự cố sau:

A. Ảnh hưởng lớn đến hoạt động bay và ảnh hưởng đến an toàn bay dẫn đến tàu bay gần va chạm với nhau nhưng chưa phải là sự cố nghiêm trọng;

B. Khoảng cách thực tế giữa tàu bay và mặt đất hoặc chướng ngại vật bị vi phạm nhưng lớn hơn hoặc bằng 50% và nhỏ hơn 80% giá trị khoảng cách an toàn;

C. Phân cách giữa các tàu bay (không có xu hướng đối đầu) bị vi phạm nhưng lớn hơn hoặc bằng 50% và nhỏ hơn 80% giá trị phân cách tối thiểu;

D. Nguyên nhân của vụ việc cần phải kiểm tra, xác minh và cần phải áp dụng các biện pháp xử lý và biện pháp tăng cường an toàn.

(iii) Trong lĩnh vực cảng hàng không sân bay: Sự cố mức C bao gồm gây hư hỏng kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; phương tiện, trang thiết bị

hoạt động trong khu bay hoặc gây uy hiếp an toàn cho người, phương tiện hoạt động trên khu bay, ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn khai thác tàu bay.

3. Sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn (mức D): các vụ việc được liệt kê trong Phụ lục 1, Phụ lục 2, Phụ lục 3, Phụ lục 4 Điều 19.027 của Phần này với điều kiện:

(i) Trong hoạt động khai thác, bảo dưỡng tàu bay, sự cố mức D bao gồm một trong các sự cố sau:

A. Vụ việc có ảnh hưởng đến an toàn bay nhưng chưa đến mức độ uy hiếp an toàn cao, mọi hành động xử lý tình huống đều nằm trong khả năng của tổ bay;

B. Vụ việc này có thể làm giảm mức độ an toàn bay hoặc khả năng hoạt động của một số chức năng và có làm tăng (không nhiều) khối lượng công việc của tổ bay như phải thay đổi kế hoạch hoặc phương thức bay;

C. Vụ việc có thể gây khó chịu cho tổ bay, hành khách hoặc hỏng hóc nhỏ cho tàu bay. Tuy nhiên, sau khi xảy ra sự cố hậu quả hỏng hóc gây ra đối với tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị tàu bay được khắc phục bằng các quy trình khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa nằm trong hệ thống tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay do Cục HKVN phê chuẩn và tàu bay có thể được tiếp tục khai thác bình thường;

(ii) Trong lĩnh vực hoạt động bay, sự cố mức D bao gồm một trong các sự cố sau:

A. Khoảng cách thực tế giữa tàu bay và mặt đất hoặc chướng ngại vật bị vi phạm nhưng lớn hơn hoặc bằng 80% giá trị khoảng cách an toàn;

B. Phân cách giữa các tàu bay (không có xu hướng đối đầu) bị vi phạm nhưng lớn hơn hoặc bằng 80% giá trị phân cách tối thiểu;

C. Có ảnh hưởng đến hoạt động bay và an toàn bay nhưng chưa đến mức độ theo phân loại mức C, các hành động xử lý tình huống đều nằm trong khả năng kiểm soát của cơ sở điều hành bay và tổ lái. Hoạt động bay, công tác điều hành bay được tiến hành bình thường nhưng cần phải tiến hành, đánh giá rủi ro an toàn;

(iii) Trong lĩnh vực cảng hàng không sân bay: Sự cố mức D bao gồm vụ việc phương tiện va chạm với phương tiện hoặc với người; sự cố làm ảnh hưởng đến kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay có khả năng ảnh hưởng đến an toàn hàng không.

4. Vụ việc (mức E): các vụ viêc không uy hiếp trực tiếp đến an toàn được liệt kê trong Phụ lục 1, Phụ lục 2, Phụ lục 3, Phụ lục 4 Điều 19.027 của Phần này, có tính chất như sau:

(i) Không ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn hoặc không gây khó khăn cho tổ bay trong quá trình bay tiếp theo sau khi xảy ra sự cố. Sau khi xảy ra sự cố, hậu quả hỏng hóc gây ra đối với tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị tàu bay được khắc phục bằng các quy trình khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa nằm trong hệ thống tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay do Cục HKVN phê chuẩn và tàu bay có thể được tiếp tục khai thác bình thường;

(ii) Có ảnh hưởng đến hoạt động bay và chưa ảnh hưởng đến an toàn bay hoặc là kết quả sau khi xem xét đánh giá, giảm mức độ của sự cố mức D;

(iii) Có ảnh hưởng đến quá trình cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay nhưng không ảnh hưởng đến an toàn hàng không;

(iv) Các báo cáo vụ việc này mang tính chất cung cấp thông tin thống kê, nhằm đánh giá rủi ro tiềm ẩn, đưa ra các khuyến cáo an toàn mang tính chất phòng ngừa."

41. Bổ sung Phụ lục 2 Điều 19.010 vào Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"**PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 19.010: DANH MỤC CÁC SỰ CỐ NGHIÊM TRỌNG**

a. Tàu bay gần va chạm với nhau phải thực hiện thao tác tránh nhau nên không bị va chạm hoặc tránh được tình huống nguy hiểm; phân cách thực tế giữa các tàu bay nhỏ hơn 50% giá trị phân cách tối thiểu.

b. Tàu bay va chạm với nhau hoặc va chạm với các phương tiện, trang thiết bị mặt đất hoặc chướng ngại vật nhưng chưa phải là tai nạn.

c. Điều khiển tàu bay vào khu vực địa hình vượt quá giới hạn an toàn tối thiểu và phải thực hiện thao tác để tránh.

d. Hủy việc thực hiện cất cánh trên đường CHC đang đóng; đường CHC đang bị chiếm dụng; trên đường lăn hoặc không đúng đường CHC được chỉ định.

đ. Cất cánh trên đường CHC đang đóng; đường CHC đang bị chiếm dụng; trên đường lăn; hoặc không đúng đường CHC được chỉ định.

e. Hạ cánh hoặc phải hủy bỏ hạ cánh trên đường CHC đang đóng; đường CHC đang bị chiếm dụng; trên đường lăn; hoặc không đúng đường CHC được chỉ định.

g. Hạ cánh quá đường CHC hoặc xông ra ngoài đường CHC.

h. Hỏng hóc dẫn đến tàu bay không đạt tính năng dự kiến trong quá trình cất cánh hoặc lấy độ cao ban đầu.

i. Cháy hoặc có khói trong buồng lái, khoang hành khách, buồng hàng hoặc cháy động cơ kể cả trường hợp đã được dập tắt bằng chất dập lửa.

k. Vụ việc khẩn nguy buộc tổ lái phải sử dụng ô-xy khẩn nguy.

l. Hư hỏng cấu trúc phải sửa chữa lớn hoặc động cơ bị tách rời nhưng chưa đến mức tai nạn.

m. Nhiều hư hỏng xảy ra với một hoặc nhiều hệ thống của tàu bay ảnh hưởng nghiêm trọng đến điều khiển tàu bay.

n. Người lái tàu bay mất khả năng làm việc trong thời gian tàu bay đang bay.

o. Không đủ nhiên liệu buộc tổ lái tuyên bố tình trạng khẩn nguy.

p. Tàu bay gần va chạm với nhau, với các phương tiện hoặc con người trên đường CHC.

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

42. Bổ sung khoản c, d, e, g, h Phụ lục 2 Điều 19.027 vào Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

“c. Các sự cố, vụ việc liên quan đến hệ thống tạo công suất (động cơ, cánh quạt và hệ thống truyền động của trực thăng) bao gồm:

1. Không có sự đốt trong buồng đốt, tắt máy trên không hoặc hoạt động sai chức năng của một trong các động cơ;

2. Quá tốc độ vòng quay hoặc không có khả năng điều khiển tốc độ vòng quay của các bộ phận có tốc độ vòng quay lớn như: động cơ phụ (APU), máy khởi động khí của động cơ, tuốc-bin làm mát của hệ thống điều hoà, mô tơ tuốc-bin khí, cánh quạt hoặc cánh quay trực thăng;

3. Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của các bộ phận của động cơ hoặc thiết bị tạo công suất dẫn đến một trong các trường hợp sau:

(i) Không có khả năng bao bọc các mảnh vỡ của thiết bị khi bị phá hủy (thiết bị);

(ii) Mất khả năng báo và dập cháy trong, cháy ngoài hoặc bị hở khí nóng; Chiều lực đẩy cần thiết không theo điều khiển của tổ bay;

(iii) Hệ thống tạo lực đẩy ngược (hệ thống thổi ngược) không hoạt động hoặc hoạt động ngoài ý muốn;

(iv) Mất khả năng điều khiển công suất, lực đẩy hoặc vòng quay;

(v) Hư hại hoặc hỏng hóc cấu trúc treo động cơ;

(vi) Mất một phần hoặc toàn bộ của bộ phận chính của thiết bị tạo công suất;

(vii) Khói nhìn thấy bằng mắt hoặc các chất độc hại có thể gây bất tỉnh cho tổ bay và hành khách;

(viii) Không tắt được động cơ khi áp dụng các quy trình tắt máy thông thường;

(ix) Không khởi động lại được động cơ khi động cơ ở tình trạng tốt.

4. Mất, thay đổi hoặc dao động công suất, lực đẩy ngoài ý muốn do không điều khiển được công suất, lực đẩy của động cơ:

(i) Đối với tàu bay có một động cơ;

(ii) Khi được coi là quá mức cho phép áp dụng;

(iii) Khi điều này có thể ảnh hưởng đến nhiều động cơ trên tàu bay có 2 động cơ trở lên, đặc biệt trong trường hợp tàu bay có 2 động cơ;

(iv) Khi tình huống được coi là nguy hiểm và nghiêm trọng đối với tàu bay có 2 động cơ cùng loại trở lên.

5. Hỏng hóc của bộ phận, thiết bị có thọ mệnh (Life Limited Parts) hoặc được kiểm soát theo thời gian (Hard Time Controlled Parts) dẫn đến việc phải thay bộ phận, thiết bị đó trước thời hạn quy định.

6. Các hỏng hóc cùng nguyên nhân có thể gây nên tỷ lệ tắt máy trên không cao đến mức có khả năng hai động cơ (trở lên) cùng tắt máy trên không trong một chuyến bay.

7. Các bộ phận giới hạn hoặc thiết bị kiểm soát động cơ không hoạt động khi cần thiết hoặc hoạt động ngoài ý muốn.

8. Vượt quá ngưỡng cho phép của các tham số động cơ.

9. Va chạm với vật ngoại lai gây hư hại cho động cơ, cánh quạt và bộ truyền chuyển động.

d. Các sự cố, vụ việc liên quan đến cánh quay và truyền chuyển động bao gồm:

1. Hư hại hoặc hoạt động sai chức năng của các bộ phận cánh quạt hoặc bộ phận tạo công suất gây nên một trong số các trường hợp sau:

(i) Quá tốc độ vòng quay của cánh quạt;

(ii) Sinh ra lực cản lớn quá mức cho phép;

(iii) Tạo chiều lực đẩy ngược lại với điều khiển của tổ lái;

(iv) Văng cánh quạt hoặc bộ phận quan trọng của cánh quạt ra ngoài;

(v) Hỏng hóc gây nên mất cân bằng vượt quá mức cho phép;

(vi) Chuyển động ngoài ý muốn của lá cánh quạt thấp hơn vị trí biến cự nhỏ nhất cho phép (theo từng chế độ làm việc của động cơ) trong khi bay;

(vii) Không có khả năng xuôi lá cánh quạt;

(viii) Không có khả năng điều khiển biến cự cánh quạt;

(ix) Thay đổi biến cự cánh quạt ngoài ý muốn;

(x) Mất kiểm soát mô men xoắn (torque) và giao động tốc độ vòng quay;

(xi) Các bộ phận chuyển động năng lượng thấp bị văng ra ngoài.

2. Hư hại hoặc hỏng hóc của hộp truyền động cánh quay chính, hộp truyền động của động cơ có thể dẫn đến việc tách rời các bộ phận cánh quạt hoặc hoạt động sai chức năng của điều khiển cánh quay.

3. Hư hại phần cánh quay đuôi của trực thăng, hệ thống truyền động và các hệ thống tương tự.

e. Các sự cố, vụ việc liên quan đến động cơ phụ bao gồm:

1. Tắt máy hoặc hỏng hóc của động cơ phụ (APU) khi mở rộng tầm khai thác đối với tàu bay hai động cơ (ETOPs) hoặc theo yêu cầu của danh mục thiết bị tối thiểu (MEL);

2. Không tắt được động cơ phụ (APU);

3. Quá tốc độ vòng quay động cơ phụ (APU);

4. Không khởi động được động cơ phụ (APU) khi có nhu cầu vì lý do khai thác (khai thác ETOPS hoặc khai thác theo MEL với máy phát của APU dự phòng).

g. Các sự cố, vụ việc liên quan đến yếu tố con người bao gồm:

1. Mọi sự cố vì lý do thiết kế tàu bay chưa hoàn thiện có thể dẫn đến lỗi trong khai thác, sử dụng và có thể gây nên tình trạng nguy hiểm hoặc tai nạn.

h. Các sự cố, vụ việc khác bao gồm:

1. Sự cố thông thường không thuộc danh mục sự cố phải báo cáo (như sự cố đối với hệ thống thiết bị phục vụ hành khách, thiết bị khoang khách, nước sử dụng trên tàu bay…) nhưng trên thực tế đã gây mất an toàn cho tàu bay, hành khách và thành viên tổ bay;

2. Cháy, nổ, khói hoặc hơi độc hoặc có hại;

3. Mọi trường hợp khác có thể gây mất an toàn cho tàu bay hoặc ảnh hưởng đến an toàn của hành khách, thành viên tổ bay hoặc của người hoặc tài sản xung quanh tàu bay ở trên mặt đất;

4. Hư hại hoặc hỏng hóc của hệ thống thông báo hành khách dẫn đến mất chức năng hoạt động của hệ thống thông báo hành khách;

5. Ghế phi công mất khả năng điều chỉnh trong khi bay."

43. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục 3 Điều 19.027 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"**PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 19.027: BÁO CÁO BẮT BUỘC BẢO DƯỠNG TÀU BAY**

a. Lắp ráp sai các bộ phận hoặc thiết bị của tàu bay được phát hiện trong quá trình kiểm tra hoặc thực hiện các quy trình thử nghiệm không theo kế hoạch nhằm phát hiện việc lắp ráp sai đó.

b. Rò rỉ khí nóng dẫn đến hư hại cấu trúc tàu bay.

c. Hỏng hóc của các thiết bị có kiểm soát thọ mệnh dẫn đến nhu cầu thay thế thiết bị đó trước thời hạn.

d. Hư hỏng và tình trạng xuống cấp (rạn, nứt, rỉ sét, tách lớp hoặc mất kết dính – disbonding…) vì bất cứ lý do gì (rung, mất độ cứng vật liệu hoặc hư hỏng về kết cấu…) của:

1. Kết cấu chính hoặc các bộ phận kết cấu khung sườn chính (theo như quy định trong tài liệu hướng dẫn sửa chữa kết cấu khung sườn do nhà chế tạo quy định SRM) khi những hư hỏng hoặc tình trạng xuống cấp của các kết cấu chính này vượt quá giới hạn cho phép của tài liệu SRM và phải sửa chữa hoặc thay thế toàn bộ hoặc một bộ phận của các kết cấu đó;

2. Kết cấu phụ có thể gây hậu quả mất an toàn cho tàu bay;

3. Động cơ, cánh quạt hoặc hệ thống cánh quay.

e. Các hư hỏng, hoạt động sai chức năng, hỏng hóc của hệ thống hoặc thiết bị, hư hỏng hoặc tình trạng xuống cấp được phát hiện trong quá trình thực hiện tuân thủ các thông báo kỹ thuật bắt buộc (AD), hướng dẫn kỹ thuật bắt buộc cho từng loại tàu bay khi:

1. Được phát hiện lần đầu trong quá trình thực hiện thông báo kỹ thuật bắt buộc;

2. Trong các lần thực hiện chỉ lệnh kỹ thuật bắt buộc sau đó phát hiện chúng vượt quá giới hạn cho phép quy định trong tài liệu hướng dẫn hoặc chưa có quy trình sửa chữa tương ứng.

g. Hỏng hóc của các hệ thống hoặc thiết bị khẩn cấp bao gồm các cửa và đèn thoát hiểm để thực hiện chức năng thoát hiểm khẩn cấp, kể cả khi hỏng hóc được phát hiện trong quá trình bảo dưỡng hoặc kiểm tra hoạt động của thiết bị hoặc hệ thống đó.

h. Không tuân thủ hoặc vi phạm nghiêm trọng các quy trình bảo dưỡng theo yêu cầu.

i. Tai nạn lao động xảy ra trong quá trình bảo dưỡng tàu bay.

k. Sản phẩm tàu bay (tàu bay, động cơ, cánh quạt), các bộ phận, thiết bị hoặc vật liệu chưa rõ ràng hoặc bị nghi ngờ về nguồn gốc xuất xứ.

l. Các tài liệu bảo dưỡng, quy trình sai, không đầy đủ hoặc thậm chí hướng dẫn nhầm có thể gây ra các lỗi trong công tác bảo dưỡng.

m. Hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất được sử dụng để kiểm tra chức năng hoạt động của các hệ thống và thiết bị của tàu bay nhằm phát hiện các vấn đề mà quy trình kiểm tra và thử nghiệm thông thường không phát hiện được, khi chúng (các hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất) có thể gây ra mất an toàn cho tàu bay."

44. Bổ sung Phụ lục 4 Điều 19.027 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau:

"**PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 19.027: BÁO CÁO BẮT BUỘC ĐỐI VỚI ĐIỀU HÀNH BAY VÀ CÁC DỊCH VỤ MẶT ĐẤT**

a. Sự cố gần va chạm (bao gồm các trường hợp tàu bay và một tàu bay khác, mặt đất, phương tiện, con người hoặc vật thể được thấy ở vị trí quá gần nhau):

1. Vi phạm tiêu chuẩn phân cách tối thiểu;

2. Không đủ giãn cách theo quy định;

3. Điều khiển tàu bay gần với mặt đất;

4. Xâm nhập đường băng trong trường hợp cần thiết áp dụng thao tác tránh nhau.

b. Nguy cơ va chạm hoặc gần va chạm (bao gồm các trường hợp có nguy cơ xảy ra tai nạn hoặc gần va chạm, khi tàu bay khác đang ở gần):

1. Xâm nhập đường băng trong trường hợp không cần thiết áp dụng thao tác tránh nhau;

2. Tàu bay xông ra ngoài đường băng;

3. Tàu bay sai lệch so với huấn lệnh của cơ sở điều hành bay;

4. Tàu bay sai lệch so với quy tắc điều hành bay:

(i) Sai lệch so với phương thức điều hành bay đã công bố;

(ii) Đi vào không phận khi chưa được phép;

(iii) Sai lệch của thiết bị liên quan ATM, theo quy định phù hợp.

c. Sự cố, vụ việc liên quan đến trang thiết bị hệ thống quản lý bay (bao gồm các trường hợp khả năng cung cấp an toàn dịch vụ điều hành bay bị ảnh hưởng, bao gồm cả trường hợp hoạt động khai thác an toàn tàu bay không bị nguy hại). Bao gồm các tình huống sau:

1. Không có khả năng cung cấp dịch vụ quản lý bay:

(i) Dịch vụ điều hành bay;

(ii) Dịch vụ quản lý không phận;

(iii) Dịch vụ quản lý luồng giao thông không phận.

2. Hư hỏng hệ thống thông thoại vô tuyến;

3. Hư hỏng hệ thống giám sát;

4. Hư hỏng chức năng truyền và phân phối dữ liệu;

5. Hư hỏng chức năng điều hành bay;

6. An ninh hệ thống quản lý bay;

7. Một số trường hợp cụ thể như sau:

(i) Cung cấp không đủ, không chính xác hoặc có nhầm lẫn thông tin từ các nguồn từ mặt đất như kiểm soát không lưu, dịch vụ thông tin sân bay tự động (ATIS), thông tin thời tiết, cơ sở dữ liệu dẫn đường, bản đồ, đồ thị và các tài liệu hướng dẫn…);

(ii) Cung cấp giãn cách so với mặt đất thấp hơn quy định;

(iii) Cung cấp không chính xác số liệu khí áp tham chiếu (như đặt độ cao khí áp);

(iv) Truyền, nhận và hiểu sai các huấn luyện quan trọng dẫn đến tình huống nguy hiểm;

(v) Vi phạm phân cách tối thiểu;

(vi) Đi vào không phận khi chưa được phép;

(vii) Truyền thông thoại vô tuyến trái pháp luật;

(viii) Hỏng hóc của các trang thiết bị thuộc hệ thống dẫn đường trên mặt đất hoặc vệ tinh;

(ix) Hư hỏng nghiêm trọng của hệ thống kiểm soát, quản lý không lưu hoặc khi có sự xuống cấp nghiêm trọng của cơ sở hạ tầng của sân bay;

(x) Sự xuất hiện của vật ngoại lai (foreign damage debris) trên khu vực khai thác bay của cảng hàng không sân bay;

(xi) Khu vực sân bay, đường lăn, đường cất hạ cánh bị tắc nghẽn do tàu bay, phương tiện xe cơ giới, động vật hoặc các vật ngoại lai có thể gây tình trạng mất an toàn;

(xii) Lỗi cảnh báo hoặc cảnh báo chưa đầy đủ về vật cản hoặc nguy hiểm trên khu vực sân bay, đường lăn, đường cất hạ cánh có thể gây tình trạng mất an toàn;

(xiii) Hư hỏng hoặc hoạt động sai chức năng của hệ thống chiếu sáng sân bay hoặc không có hệ thống chiếu sáng sân.

d. Hư hỏng nghiêm trọng của hệ thống dẫn đường và thông thoại thuộc hệ thống kiểm soát không lưu.

đ. Tàu bay đã hoặc có thể bị nguy hiểm do nhân viên mặt đất (kiểm soát không lưu, điều phái viên, nhân viên bảo dưỡng…) gây hư hỏng.

e. Hệ thống kiểm soát không lưu bị quá tải.

g. Sự hư hỏng hoặc bị tắt đột ngột của hệ thống máy tính chính kiểm soát không lưu, dẫn đến việc chuyển thủ công qua nguồn dự phòng và làm gián đoạn tình trạng lưu thông bình thường của các tàu bay.

h. Trào quá nhiều dầu đốt (nhiên liệu) trong quá trình nạp dầu.

i. Nạp không đúng lượng dầu đốt (nhiên liệu) có thể gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến khả năng chịu tải, đặc tính, cân bằng hoặc độ bền kết cấu của tàu bay.

k. Quy trình phá băng, phòng chống đóng băng trên mặt đất không đạt yêu cầu.

l. Sự ô nhiễm, làm bẩn nghiêm trọng kết cấu khung sườn, các hệ thống hoặc thiết bị của tàu bay trong quá trình vận chuyển hành lý hoặc hàng hoá.

m. Việc sắp xếp tải (hành khách, hành lý hoặc hàng hoá) sai có ảnh hưởng quan trọng đến trọng tâm, trọng tải của tàu bay.

n. Việc sắp xếp sai hành lý hoặc hàng hoá (kể cả hành lý xách tay) có thể gây mất an toàn cho tàu bay, thiết bị tàu bay, hành khách và thành viên tổ bay hoặc cản trở việc thoát hiểm trong trường hợp khẩn cấp.

o. Sắp xếp các công-ten-nơ hàng hoá hoặc các hàng hoá lớn, cồng kềnh không đúng quy định.

p. Sự cố do vận chuyển hàng nguy hiểm trái với quy định khai thác.

q. Hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất được sử dụng để kiểm tra chức năng hoạt động của các hệ thống và thiết bị của tàu bay nhằm phát hiện các vấn đề mà quy trình kiểm tra và thử nghiệm thông thường không phát hiện được, khi chúng (các hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất) có thể gây ra mất an toàn cho tàu bay.

r. Không tuân thủ hoặc có lỗi trong việc tuân thủ với các quy trình phục vụ mặt đất.

s. Nạp lên tàu bay dầu đốt hoặc các loại chất lỏng khác không đúng chủng loại hoặc bị nhiễm bẩn.”

45. Bãi bỏ Phụ lục 1 của Điều 19.029 quy định tại Phụ lục XVII của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT