

THÔNG TƯ

QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ AN TOÀN HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG

CHƯƠNG I	3
QUY ĐỊNH CHUNG	3
Điều 1: Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng.....	3
Điều 2. Định nghĩa.....	4
Điều 3. Từ ngữ viết tắt.....	4
CHƯƠNG II	7
CHƯƠNG TRÌNH QUẢN LÝ AN TOÀN QUỐC GIA LĨNH VỰC HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG (SSP)	7
Điều 4. Quy định chung về SSP.....	7
Điều 5. Chính sách, các mục tiêu an toàn quốc gia.....	7
e) Chính sách, mục tiêu an toàn quốc gia quy định cụ thể trong Phụ lục 1 của Điều 5.....	7
Điều 6. Quản lý rủi ro an toàn hàng không quốc gia.....	7
Điều 7. Công tác đảm bảo an toàn hàng không quốc gia	8
Điều 8. Công tác thúc đẩy an toàn hàng không quốc gia	8
Điều 9. Triển khai và thực hiện SSP	8
CHƯƠNG III	9
HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN (SMS)	9
Điều 10. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng.....	9
Điều 11. Quy định chung về SMS	9
Điều 12. Chính sách và mục tiêu an toàn.....	9
Điều 13. Quản lý rủi ro an toàn.....	11
Điều 14. Đảm bảo an toàn	11
Điều 15. Thúc đẩy an toàn.....	11
CHƯƠNG IV	13
THU THẬP, PHÂN TÍCH, BẢO VỆ VÀ TRAO ĐỔI THÔNG TIN VÀ DỮ LIỆU AN TOÀN	13
Điều 16. Thu thập thông tin và dữ liệu an toàn	13
Điều 17. Phân tích thông tin và dữ liệu an toàn.....	13
Điều 18. Bảo vệ thông tin và dữ liệu an toàn	13
Điều 19. Trao đổi và chia sẻ thông tin an toàn.....	14
CHƯƠNG V	15
BÁO CÁO AN TOÀN HÀNG KHÔNG	15

Điều 20. Quy định chung.....	15
Điều 21. Mục đích của các yêu cầu báo cáo	15
Điều 22. Phân loại tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không.....	15
Điều 23. Báo cáo bắt buộc	16
Điều 24. Báo cáo tự nguyện.....	16
Điều 25. Tự báo cáo vi phạm.....	17
Điều 26. Yêu cầu về bảo mật báo cáo.....	17
Điều 27. Sự cam đoan về pháp luật.....	18
Điều 28. Biện pháp đối với giấy phép và chứng chỉ.....	18
Điều 29. Các biện pháp của cơ quan chủ quản.....	18
CHƯƠNG VI.....	19
ĐIỀU TRA AN TOÀN HÀNG KHÔNG	19
Điều 30. Quy định chung.....	19
Điều 31. Mục đích điều tra	19
Điều 32. Báo cáo ban đầu về tai nạn, sự cố an toàn hàng không.....	19
Điều 33. Báo cáo sơ bộ tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không.....	20
Điều 34. Quy định về bảo vệ dữ liệu, hiện trường	20
Điều 35. Điều tra tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không.....	21
Điều 36. Quyền hạn và nghĩa vụ của thành viên điều tra.....	21
Điều 37. Báo cáo điều tra về tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không.....	22
CHƯƠNG VII.....	23
ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH.....	23
Điều 38: Hiệu lực thi hành	23
Điều 39: Tổ chức thực hiện	23
CÁC PHỤ LỤC.....	24
Phụ lục 1 của Điều 4: Cấu trúc của SSP.....	24
Phụ lục 1 của Điều 11. Cấu trúc của tài liệu SMS và Hệ thống SMS.....	24
Phụ lục 1 của Điều 18. Bảo vệ thông tin và dữ liệu an toàn	25
Phụ lục 1 của Điều 22. Phân loại tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không.....	27
Phụ lục 1 của Điều 23. Danh mục báo cáo bắt buộc lĩnh vực khai thác bay.....	30
Phụ lục 2 của Điều 23. Danh mục báo cáo bắt buộc lĩnh vực kỹ thuật tàu bay	34
Phụ lục 3 Điều 23. Danh mục báo cáo bắt buộc lĩnh vực bảo dưỡng tàu bay.....	38
Phụ lục 4 của Điều 23. Danh mục báo cáo bắt buộc lĩnh vực điều hành bay và các dịch vụ mặt đất	40
Phụ lục 5 của Điều 23. Mẫu báo cáo an toàn bắt buộc	43

CHƯƠNG I

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1: Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

a. Tổ chức, cá nhân trong phạm vi điều chỉnh của Thông tư này này bao gồm:

1. Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng không Việt Nam;
2. Người khai thác và tổ lái của tàu bay, trực thăng 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, trực thăng hoặc các thiết bị của tàu bay, trực thăng 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, trực thăng hoặc thiết bị trên tàu bay, trực thăng 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, trực thăng hoặc thiết bị trên tàu bay, trực thăng theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục HKVN cấp;
6. Cá nhân thực hiện chức năng được Cục HKVN cấp giấy phép hoặc ủy quyền;
7. 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;
8. Tổ chức, 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.

b. Cục Hàng không Việt Nam (sau đây gọi tắt là Cục HKVN) ban hành tài liệu hướng dẫn để thực hiện Thông tư về Quản lý an toàn hàng không dân dụng (Advisory Circulars) và đưa ra các yêu cầu về quản lý an toàn cụ thể cho từng lĩnh vực liên quan, căn cứ theo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và các văn bản hướng dẫn thực hiện Luật để đảm bảo các hoạt động hàng không tại Việt Nam đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế về an toàn hàng không.

Điều 2. Định nghĩa

(1) An toàn: Là trạng thái mà trong đó rủi ro liên quan đến các hoạt động hàng không được giảm thiểu và kiểm soát tới mức chấp nhận được.

(2) Các quốc gia thành viên ICAO: Là tất cả các quốc gia đã ký kết Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế (Công ước Chi-ca-go).

(3) Chương trình an toàn: Là một bộ tích hợp các quy chế an toàn hàng không và hoạt động gắn kết nhằm mục đích nâng cao an toàn.

(4) Cơ quan có thẩm quyền: Đối với chuyến bay trên công hải, cơ quan có thẩm quyền là nhà chức trách liên quan của quốc gia đăng ký; đối với chuyến bay khác, cơ quan có thẩm quyền là nhà chức trách liên quan của quốc gia có chủ quyền trên lãnh thổ được bay qua.

(5) Cơ quan điều tra tai nạn: Là cơ quan được chỉ định bởi Quốc gia có trách nhiệm đối với việc điều tra tai nạn và sự cố tàu bay theo nội dung của Phụ ước 13 của ICAO.

(6) Công ước Chicago: Là công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được kí kết tại Chicago, Hoa kì, vào năm 1944, có hiệu lực năm 1947. Các điều khoản của Công ước Chicago điều chỉnh các hành động của các Quốc gia thành viên trong các lĩnh vực liên quan trực tiếp tới an toàn hàng không dân dụng quốc tế và được trình bày trong các Khuyến cáo thực hành của ICAO xuyên suốt trong các Phụ ước của Công ước.

(7) Dữ liệu an toàn: Là một tập hợp xác định các sự việc hoặc các giá trị an toàn được thu thập từ các nguồn khác nhau liên quan đến hàng không và nhằm mục đích duy trì và cải tiến an toàn.

(8) Giám sát an toàn: Là chức năng được thực hiện bởi Quốc gia nhằm đảm bảo các cá nhân và tổ chức hoạt động trong lĩnh vực hàng không tuân thủ theo Luật và quy chế an toàn của quốc gia.

(9) Hệ thống quản lý an toàn: Là phương pháp quản lý an toàn toàn diện, bao gồm các cơ cấu tổ chức cần thiết về mặt tổ chức, trách nhiệm, chính sách và quy trình.

(10) Mục tiêu an toàn: Là mục tiêu đạt được của các chỉ số thực hiện an toàn trong một khoảng thời gian xác định.

(11) Người khai thác tàu bay: Là tổ chức, cá nhân tham gia vào hoạt động khai thác tàu bay.

Điều 3. Từ ngữ viết tắt

AGA Quản lý cảng hàng không, sân bay (Airport Management)

AIG Điều tra sự cố, tai nạn (Incident/Accident Investigation)

AIR	Tiêu chuẩn đủ điều kiện bay (Airworthiness)
ALOS	Mức độ an toàn chấp nhận được (Acceptable Level of Safety)
ANS	Quản lý hoạt động bay (Air Navigation)
ASICA	Bộ phận thu thập và phân tích thông tin an toàn hàng không (Aviation Safety Information Collection and Analysis)
ASRMC	Hội đồng kiểm soát rủi ro an toàn hàng không (Aviation Safety Risk Management Committee)
ASST	Bộ phận tiêu chuẩn hóa an toàn hàng không (Aviation Safety Standardization Task Force)
CAAV	Cục HKVN (Civil Aviation Authority of Vietnam)
CE	Yếu tố trọng yếu (Critical Elements - Doc. 9734)
CMA	Phương pháp giám sát liên tục (Continuous Monitoring Approach)
CVR	Thiết bị ghi âm buồng lái (Cockpit Voice Recorder)
CSA	Phương pháp hệ thống tổng thể (Comprehensive System Approach)
DFDR	Máy tự ghi tham số bay kỹ thuật số (Digital Flight Data Recorder)
EASA	Nhà chức trách hàng không Châu Âu (European Aviation Safety Agency)
FAA	Cục Hàng không liên bang Hoa Kỳ (Federal Aviation Administration)
FDR	Thiết bị ghi tham số bay (Flight Data Recorder)
GTVT	Giao thông vận tải (Transportation)
HKVN	Hàng không Việt Nam (Civil Aviation of Vietnam)
ICAO	Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (International Civil Aviation Organization)
ICVM	Đợt kiểm tra xác nhận kết quả khắc phục khuyến cáo ICAO (ICAO Coordinated Validation Mission)
LEG	Lĩnh vực văn bản pháp quy về an toàn hàng không (Legislation)
LEI	Chỉ số chưa tuân thủ hiệu quả quy định của ICAO được xem xét

theo 8 yếu tố trọng yếu trên 8 lĩnh vực hoạt động (Lack of Effective Implementation)

LOSA	Chương trình đánh giá an toàn khai thác bay (Line Operation Safety Audit)
MEDA	Phương pháp xác định lỗi bảo dưỡng (Maintenance Error Decision Aid)
OPS	Lĩnh vực khai thác tàu bay (Aircraft Operation)
ORG	Lĩnh vực tổ chức giám sát an toàn hàng không (Safety Oversight Organization)
PEL	Lĩnh vực cấp phép nhân viên hàng không (Personnel Licensing)
QLCHK SB	Phòng Quản lý cảng hàng không, sân bay (Aerodrome, Airport Management Department)
QLHDB	Phòng Quản lý hoạt động bay (Air Traffic Management Department)
SAPRS	Tiêu chuẩn khuyến cáo thực hành ICAO (ICAO Standard and Practice Recommendations)
SMS	Hệ thống quản lý an toàn (Safety Management System)
SSP	Chương trình an toàn quốc gia (State Safety Program)
SSPV	Chương trình an toàn quốc gia Việt Nam (State Safety Program of Vietnam)
TCATB	Phòng Tiêu chuẩn an toàn bay (Flight Safety Standard Department)
TCP	Chương trình hợp tác kỹ thuật (Technical Coordination Program)
USOAP	Chương trình đánh giá giám sát an toàn toàn cầu (Universal Safety Oversight Audit Program)

CHƯƠNG II

CHƯƠNG TRÌNH QUẢN LÝ AN TOÀN QUỐC GIA LĨNH VỰC HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG (SSP)

Điều 4. Quy định chung về SSP

- a. SSP quy định về chính sách, mục tiêu an toàn, công tác quản lý, đảm bảo, thúc đẩy an toàn đối với các lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, lĩnh vực cảng hàng không sân bay và lĩnh vực quản lý hoạt động bay của Việt Nam;
- b. Cục HKVN xây dựng dự thảo Chương trình an toàn hàng không quốc gia (SSP) phù hợp với quy mô của ngành hàng không Việt Nam và trình Bộ Giao thông vận tải ban hành;
- c. Bộ trưởng Bộ GTVT có trách nhiệm đối với việc triển khai thực hiện SSP, Cục HKVN là nhà chức trách hàng không trực thuộc Bộ GTVT và trực tiếp thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng không dân dụng được Bộ trưởng GTVT ủy quyền trong việc triển khai và duy trì thực hiện hiệu quả SSP;
- d. Cấu trúc của SSP quy định tại Phụ lục 1 của Điều 4.

Điều 5. Chính sách, các mục tiêu an toàn quốc gia

- a. Chính sách, mục tiêu an toàn quốc gia, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về an toàn hàng không phải đồng bộ, thống nhất, rõ ràng và tuân thủ toàn bộ các quy định về an toàn hàng không của các tổ chức quốc tế mà Việt Nam là thành viên tham gia và cam kết thực hiện.
- b. Chính sách, mục tiêu an toàn quốc gia và hệ thống văn bản quy phạm pháp luật được thiết lập trên cơ sở liên kết chặt chẽ giữa toàn bộ các lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, cảng hàng không sân bay và quản lý hoạt động bay.
- c. Cục HKVN là cơ quan trực tiếp thực thi các mục tiêu, chính sách an toàn hàng không quốc gia và tổ chức thực hiện áp dụng hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về an toàn hàng không.
- d. Bộ Giao thông vận tải phải đảm bảo nguồn lực về mọi mặt để thực hiện triển khai hiệu quả các chính sách, mục tiêu an toàn quốc gia.
- e) Chính sách, mục tiêu an toàn quốc gia quy định cụ thể trong Phụ lục 1 của Điều 5.

Điều 6. Quản lý rủi ro an toàn hàng không quốc gia

- a. Cục HKVN phải đảm xây dựng các quy trình để đảm bảo các cá nhân, tổ chức hoạt động trong các lĩnh vực hàng không phải đáp ứng đầy đủ các quy định về trình độ trước khi họ được phép thực hiện các quyền hạn được quy định trong giấy phép, chứng chỉ.

b. Cục HKVN phải xây dựng và duy trì Bộ phận kiểm soát rủi ro an toàn hàng không (ASRMC).

c. Bộ Giao thông vận tải phải thiết lập một hệ thống để thực hiện công tác điều tra tại nạn sự cố tàu bay tuân thủ với các quy định tại Phụ ước 13 của ICAO để hỗ trợ công tác quản lý an toàn quốc gia.

d. Cục HKVN phải thiết lập và duy trì công tác xác định các nguy cơ mất an toàn tiềm ẩn thu thập được từ các dữ liệu an toàn và phải thực hiện đánh giá rủi ro an toàn liên quan tới các nguy cơ mất an toàn tiềm ẩn đó.

e. Cục HKVN phải thiết lập một hệ thống để thực hiện các biện pháp chế tài để giải quyết các vấn đề liên quan tới an toàn hàng không.

g. Cục HKVN phải đảm bảo các vấn đề mất an toàn đã được xác định phải được khắc phục thông qua một hệ thống quản lý, theo dõi và lưu giữ, bao gồm cả các hành động thực hiện bởi các cá nhân, tổ chức gây ra vấn đề mất an toàn đó.

Điều 7. Công tác đảm bảo an toàn hàng không quốc gia

a. Cục HKVN có trách nhiệm xây dựng và vận hành hệ thống giám sát an toàn hàng không phù hợp với các quy định của ICAO tại Tài liệu Doc. 9734, Doc. 8335 và điều kiện, quy mô phát triển thực tế của ngành công nghiệp hàng không dân dụng Việt Nam.

b. Cục HKVN phải thiết lập mức độ an toàn chấp nhận được thông qua SSP.

c. Cục HKVN thực hiện công tác giám sát an toàn thông qua việc lập kế hoạch giám sát, kiểm tra và theo dõi liên tục để đảm bảo một cách chủ động rằng các giấy chứng nhận, chứng chỉ, quyền hạn và người được phê chuẩn luôn tuân thủ các quy định hàng không hiện hành. Việc thực hiện này bao gồm cả công tác giám sát các đối tượng được Cục HKVN trưng dụng để thay mặt Cục HKVN thực hiện một số nhiệm vụ giám sát an toàn.

Điều 8. Công tác thúc đẩy an toàn hàng không quốc gia

a. Cục HKVN phải thúc đẩy, nâng cao nhận thức về an toàn, trao đổi và chia sẻ thông tin an toàn để hỗ trợ các tổ chức hàng không xây dựng văn hoá an toàn tích cực nhằm thực hiện hiệu quả SSP.

Điều 9. Triển khai và thực hiện SSP

a. Cục HKVN thực hiện xây dựng dự thảo SSP, trình Bộ GTVT ban hành và Cục HKVN thực hiện triển khai SSP theo thẩm quyền được giao.

CHƯƠNG III

HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN (SMS)

Điều 10. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

a. Các tổ chức sau đây phải xây dựng, triển khai thực hiện Hệ thống Quản lý an toàn trong khuôn khổ của Chương trình An toàn quốc gia của Việt Nam:

1. Tổ chức huấn luyện được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn hoạt động trong môi trường có rủi ro an toàn liên quan đến khai thác khai thác tàu bay trong quá trình cung cấp dịch vụ thuộc phạm vi hoạt động;

2. Người khai thác tàu bay thương mại cánh bằng hoặc tàu bay trực thăng được phê chuẩn;

3. Tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu bay cho người khai thác tàu bay cánh bằng hoặc trực thăng tham gia vận tải hàng không.

4. Các tổ chức thiết kế, chế tạo tàu bay, động cơ hoặc cánh quạt tàu bay.

5. Tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu;

6. Người khai thác cảng hàng không sân bay được phê chuẩn;

7. Tổ chức cung cấp dịch vụ khai thác mặt đất đối với tàu bay.

Điều 11. Quy định chung về SMS

a. Các tổ chức hàng không phải xây dựng tài liệu SMS và triển khai Hệ thống SMS có cấu trúc thống nhất và bao gồm tối thiểu 4 thành phần và 12 yếu tố. Cụ thể tại Phụ lục 1 của Điều 11.

b. Cục HKVN phải xây dựng và ban hành các tài liệu hướng dẫn xây dựng và triển khai cụ thể, hiệu quả Hệ thống quản lý an toàn cho từng tổ chức hoạt động trong lĩnh vực hàng không thuộc phạm vi điều chỉnh của Thông tư này.

Điều 12. Chính sách và mục tiêu an toàn

a. Trách nhiệm và cam kết quản lý: tổ chức cung cấp dịch vụ phải định rõ chính sách an toàn của mình tuân thủ các quy định của quốc gia và quốc tế. Chính sách an toàn phải:

1. Phản ánh cam kết của tổ chức đối với an toàn;

2. Tuyên bố rõ ràng về việc cung cấp nguồn lực cần thiết để thực hiện chính sách an toàn;

3. Các quy trình báo cáo an toàn;

4. Chỉ rõ các loại hành vi không được chấp thuận liên quan tới các hoạt động hàng không của tổ chức cung cấp dịch vụ và bao hàm cả các trường hợp mà hành động kỷ luật sẽ không được áp dụng;

5. Được ký bởi giám đốc điều hành của tổ chức;

6. Được truyền đạt với sự xác nhận rõ ràng trong toàn bộ tổ chức;

7. Được xem xét định kỳ để đảm bảo chính sách an toàn luôn phù hợp và thích hợp đối với tổ chức cung cấp dịch vụ.

b. Trách nhiệm an toàn: Tổ chức cung cấp dịch vụ phải:

1. Xác định Giám đốc điều hành có trách nhiệm thực hiện giải trình cao nhất, thay mặt cho tổ chức để thực hiện và duy trì Hệ thống Quản lý an toàn;

2. Xác định rõ ràng phạm vi trách nhiệm giải trình về an toàn trong toàn bộ tổ chức, bao hàm cả trách nhiệm giải trình trực tiếp về an toàn trong bộ phận quản lý cấp cao;

3. Xác định trách nhiệm giải trình của bộ phận quản lý, không kể các chức năng khác, cũng như các nhân viên đối với thực hiện an toàn của Hệ thống Quản lý an toàn;

4. Cung cấp tài liệu và truyền đạt các trách nhiệm thực hiện an toàn, trách nhiệm giải trình và thẩm quyền trong toàn tổ chức;

5. Định rõ các cấp quản lý có thẩm quyền đưa ra các quyết định liên quan tới khả năng cho phép rủi ro an toàn.

c. Bổ nhiệm nhân sự an toàn chủ chốt: tổ chức cung cấp dịch vụ phải bổ nhiệm 01 người quản lý an toàn chịu trách nhiệm thực hiện và duy trì hiệu quả của Hệ thống Quản lý an toàn.

d. Phối hợp lập kế hoạch ứng phó khẩn nguy: tổ chức cung cấp dịch vụ phải đảm bảo rằng kế hoạch ứng phó khẩn nguy được phối hợp một cách phù hợp với các kế hoạch ứng phó khẩn nguy của các tổ chức mà phải họ phải giao kết trong khi thực hiện việc cung cấp sản phẩm và dịch vụ của mình.

e. Tài liệu Hệ thống Quản lý an toàn (SMS).

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và ban hành kế hoạch thực hiện Hệ thống Quản lý an toàn, trong đó chỉ rõ sự tiếp cận của tổ chức đối với quản lý an toàn bằng cách thức phù hợp với các mục tiêu an toàn của tổ chức.

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì tài liệu Hệ thống Quản lý an toàn bao gồm các nội dung sau:

i. Các mục tiêu và chính sách an toàn;

ii. Các yêu cầu của Hệ thống Quản lý an toàn;

- iii. Các quy trình và các cách thức thực hiện Hệ thống Quản lý an toàn;
 - iv. Trách nhiệm giải trình, trách nhiệm điều hành và thẩm quyền đối với các quy trình và cách thức thực hiện Hệ thống Quản lý an toàn;
3. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì một số tay Hệ thống Quản lý an toàn như là một phần của Tài liệu Hệ thống Quản lý an toàn của mình.

Điều 13. Quản lý rủi ro an toàn

a. Nhận dạng mối nguy hiểm:

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì cách thức để nhận dạng các mối nguy hiểm liên quan tới sản phẩm hoặc dịch vụ hàng không của mình;

2. Nhận dạng mối nguy hiểm phải dựa trên việc sử dụng kết hợp các phương pháp phản ứng, chủ động và dự đoán việc thu thập dữ liệu an toàn.

b. Giảm thiểu và đánh giá rủi ro an toàn: tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì cách thức đảm bảo phân tích, đánh giá và kiểm soát các rủi ro an toàn liên quan tới các mối nguy hiểm được nhận dạng.

Điều 14. Đảm bảo an toàn

a. Đo lường và giám sát thực hiện an toàn:

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì các phương thức để xác minh việc thực hiện an toàn và để xác nhận hiệu quả của việc kiểm soát rủi ro an toàn;

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xác định các chỉ số thực hiện an toàn và các mục tiêu an toàn của Hệ thống Quản lý an toàn.

b. Quản lý sự thay đổi: tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì cách thức để nhận dạng sự thay đổi có thể ảnh hưởng tới mức độ rủi ro an toàn liên quan tới các sản phẩm và dịch vụ hàng không của mình, cũng như để nhận dạng và quản lý các rủi ro an toàn có thể xuất phát từ những sự thay đổi đó.

c. Cải tiến liên tục Hệ thống Quản lý an toàn: tổ chức cung cấp dịch vụ phải theo dõi và đánh giá hiệu quả các cách thức của Hệ thống Quản lý an toàn của họ để cho phép tiếp tục cải tiến tổng thể việc thực hiện Hệ thống Quản lý an toàn.

Điều 15. Thúc đẩy an toàn

a. Huấn luyện và đào tạo:

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì chương trình huấn luyện an toàn để đảm bảo toàn thể nhân viên được huấn luyện và có đủ khả năng để thực hiện nhiệm vụ quản lý an toàn của họ;

2. Phạm vi của Chương trình huấn luyện an toàn phải phù hợp với từng cá nhân tham gia vào Hệ thống Quản lý an toàn.

b. Phổ biến an toàn:

Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì phương thức tuyên truyền, phổ biến an toàn để:

1. Đảm bảo toàn bộ nhân viên nhận thức được Hệ thống Quản lý an toàn với mức độ tương ứng với vị trí công việc của họ;

2. Truyền tải thông tin an toàn quan trọng;

3. Giải thích về những hành động an toàn đặc thù được thực hiện;

4. Giải thích về các quy trình an toàn được giới thiệu và thay đổi.”

CHƯƠNG IV

THU THẬP, PHÂN TÍCH, BẢO VỆ VÀ TRAO ĐỔI THÔNG TIN VÀ DỮ LIỆU AN TOÀN

Điều 16. Thu thập thông tin và dữ liệu an toàn

a. Cục HKVN phải thiết lập Bộ phận thu thập và phân tích dữ liệu an toàn để thu thập, lưu trữ, tổng hợp và phân tích dữ liệu an toàn và thông tin an toàn.

b. Bộ phận thu thập và phân tích dữ liệu an toàn thực hiện thu thập và đánh giá dữ liệu an toàn:

i. Dữ liệu và thông tin liên quan đến điều tra tai nạn và sự cố;

ii. Dữ liệu và thông tin liên quan đến các cuộc điều tra an toàn của các Cơ quan điều tra an toàn hàng không hoặc nhà cung cấp dịch vụ hàng không;

iii. Dữ liệu và thông tin trong các báo cáo an toàn bắt buộc;

iii. Dữ liệu và thông tin trong các báo cáo an toàn tự nguyện;

iv. Dữ liệu và thông tin từ Hệ thống báo cáo tự công bố thông tin, bao gồm hệ thống thu thập dữ liệu tự động.

c. Cục HKVN phải xây dựng hệ thống báo cáo an toàn bắt buộc trong đó bao gồm báo cáo về các sự cố hàng không;

d. Cục HKVN phải xây dựng hệ thống báo cáo tự nguyện để thu thập các dữ liệu và thông tin an toàn mà không thu thập được từ hệ thống báo cáo bắt buộc

Điều 17. Phân tích thông tin và dữ liệu an toàn

a. Cục HKVN phải thiết lập và thực hiện phân tích dữ liệu và thông tin an toàn thu thập được từ Bộ phận thu thập và phân tích dữ liệu an toàn;

b. Bộ GTVT đảm bảo nguồn kinh phí hoạt động hàng năm cho công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, bao gồm các hoạt động hàng năm liên quan tới điều tra sự cố, tai nạn tàu bay; huấn luyện, đào tạo đội ngũ cán bộ thực hiện công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay; duy trì hệ thống thu thập và phân tích thông tin an toàn hàng không, đọc và giải mã thiết bị ghi tham số bay (FDR) và thiết bị ghi âm buồng lái (CVR) để phục vụ công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, kể cả kinh phí cho việc cập nhật các phần mềm của chương trình đọc và phân tích tham số bay.

Điều 18. Bảo vệ thông tin và dữ liệu an toàn

a. Cục HKVN có trách nhiệm bảo vệ dữ liệu an toàn và thông tin an toàn xuất phát từ hệ thống báo cáo an toàn tự nguyện, hệ thống báo cáo bắt buộc và các nguồn báo cáo khác.

b. Cục HKVN không được cung cấp dữ liệu an toàn và thông tin an toàn từ hệ thống thu thập, phân tích cho các mục đích khác với mục đích bảo đảm và thúc đẩy an toàn, trừ khi có yêu cầu của Cơ quan có thẩm quyền.

c. Cục HKVN không được ngăn cản việc sử dụng dữ liệu an toàn hoặc thông tin an toàn cho các hành động khắc phục, phòng ngừa cần thiết nhằm bảo đảm hoặc thúc đẩy an toàn hàng không.

d. Cục HKVN phải tiến hành các biện pháp cần thiết bao gồm đẩy mạnh văn hóa báo cáo tích cực để khuyến khích công tác báo cáo thông qua hệ thống báo cáo tự nguyện và báo cáo bắt buộc.

Điều 19. Trao đổi và chia sẻ thông tin an toàn

a. Trong trường hợp phát sinh các vấn đề an toàn liên quan đến quốc gia khác trong quá trình thu thập, phân tích dữ liệu an toàn, Cục HKVN có trách nhiệm chia sẻ thông tin này cho quốc gia liên quan. Trước khi chia sẻ thông tin, hai nhà chức trách hàng không cần thống nhất việc bảo vệ thông tin an toàn và mức độ các thông tin sẽ được tiết lộ.

b. Cục HKVN có trách nhiệm thúc đẩy việc thiết lập mạng lưới chia sẻ, trao đổi thông tin an toàn hàng không và tạo điều kiện thuận lợi cho việc chia sẻ, trao đổi thông tin an toàn.

CHƯƠNG V

BÁO CÁO AN TOÀN HÀNG KHÔNG

Điều 20. Quy định chung

a. Chương này quy định các yêu cầu và nguyên tắc chung cho việc thực hiện và quản lý quá trình báo cáo tự nguyện và báo cáo bắt buộc đối với các tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không.

b. Các yêu cầu báo cáo của Chương này là bắt buộc cho các tổ chức, cá nhân tham gia vào công tác:

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

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

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

c. Tổ chức cung cấp dịch vụ hoặc cơ sở vật chất cho việc khai thác tàu bay bay qua hoặc trên lãnh thổ Việt Nam có trách nhiệm báo cáo vụ việc, sự cố xảy ra đối với tàu bay do tổ chức đó phục vụ không phụ thuộc vào quốc tịch đăng ký của tàu bay.

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

Điều 21. Mục đích của các yêu cầu báo cáo

Mục đích của các yêu cầu báo cáo là thu thập, tổng hợp và phân tích số liệu để đánh giá mức độ an toàn tổng thể của ngành hàng không Việt Nam, nhận biết được các lĩnh vực tiềm ẩn rủi ro uy hiếp an toàn cao và từ đó đưa ra các khuyến cáo và giải pháp thích hợp nhằm ngăn ngừa tai nạn, sự cố an toàn hàng không.

Điều 22. 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 cụ thể như sau:

1. Tai nạn: Mức A.

2. Sự cố nghiêm trọng: Mức B.

3. Sự cố uy hiếp an toàn cao: Mức C.

4. Sự cố uy hiếp an toàn: Mức D.

5. Vụ việc: Mức E.

b. Việc phân loại tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không phụ thuộc vào tính chất, mức độ được quy định cụ thể tại Phụ lục 1 của Điều này.

Điều 23. Báo cáo bắt buộc

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

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 của Điều này);
2. Kỹ thuật tàu bay (Phụ lục 2 của Điều này);
3. Bảo dưỡng tàu bay (Phụ lục 3 của Điều này);
4. Điều hành bay và các dịch vụ mặt đất (Phụ lục 4 của Điều này).

c. Sự cố, vụ việc an toàn hàng không được báo cáo là sự cố, vụ việc gây uy hiếp hoặc nếu không được khắc phục có thể gây uy hiếp đến tàu bay, người trên tàu bay hoặc bất kỳ người nào khác.

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

đ. Báo cáo phải được lập đối với sự cố, vụ việc có liên quan đến hành động hoặc quy trình thiếu sót hoặc không thỏa đáng mà không gây nguy hiểm ngay lập tức cho an toàn nhưng nếu sự việc tiếp tục tái diễn thì có thể dẫn đến uy hiếp an toàn hàng không.

e. Mẫu Báo cáo bắt buộc được quy định tại Phụ lục 5 của Điều này.

Điều 24. Báo cáo tự nguyện

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

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

c. Báo cáo 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 báo cáo tự nguyện và các bản phân tích xu hướng phát triển sẽ được lưu giữ dưới định dạng hạn chế và không thể hiện các thông tin, dữ liệu liên quan đến người thực hiện báo cáo.

đ. 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.

Điều 25. Tự báo cáo vi phạm

a. Việc tự báo cáo các hành vi vi phạm các quy định được khuyến khích và sẽ không áp dụng các biện pháp chế tài nếu người báo cáo được coi là đã thực hiện tuân thủ với các điều kiện được quy định của khoản b của Điều này.

b. Để đánh giá một sự việc vi phạm rõ ràng nằm trong phạm vi điều chỉnh 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 ngay lập tức 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 không được thực hiện trong quá trình điều tra hoặc kiểm tra của Cục HKVN hoặc liên quan tới tai nạn hoặc sự cố an toàn hàng không.

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

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

5. Có hành động kịp thời và đáp ứng các yêu cầu của Cục 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 hỗ trợ cho các đợt kiểm tra do Cục HKVN thực hiện.

Điều 26. Yêu cầu về bảo mật báo cáo

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

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

Điều 27. Sự cam đoan về pháp luật

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

Điều 28. Biện pháp đối với giấy phép và chứng chỉ

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

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

Điều 29. 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 VI

ĐIỀU TRA AN TOÀN HÀNG KHÔNG

Điều 30. Quy định chung

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

1. Công tác điều tra an toàn hàng không mà Cục HKVN được ủy quyền thực hiện không nằm trong phạm vi điều tra theo quy định tại Nghị định 75/2007/NĐ-CP ngày 09/05/2007 của Chính phủ về Điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng;

2. Thông báo ban đầu, điều tra, phân tích và báo cáo an toàn hàng không;

3. Bảo vệ hiện trường, buu kiện, hàng hóa và các hồ sơ liên quan đến các tai nạn an toàn hàng không trên lãnh thổ Việt Nam.

Điều 31. Mục đích điều tra

a. Mục đích của công tác điều tra an toàn hàng không là ngăn ngừa tai nạn, sự cố an toàn hàng không.

b. Việc điều tra tai nạn, sự cố an toàn hàng không không nhằm mục đích xác định lỗi hoặc quy trách nhiệm pháp lý đối với cá nhân.

Điều 32. Báo cáo ban đầu về tai nạn, sự cố an toàn hàng không

a. Tai nạn, sự cố nghiêm trọng (Mức B) và sự cố cơ uy hiếp an toàn cao (Mức C) phải được báo cáo 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 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 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 uy hiếp an toàn cao (Mức C) xảy ra tại cảng hàng không sân bay;

4. Cảng vụ hàng không báo cáo về các tai nạn, sự cố nghiêm trọng (Mức B) và sự cố 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 quy định tại khoản (a) điểm (1), điểm (2) và điểm (3) của Điều này phải được gửi đến các cơ quan sau:

1. Cục HKVN;

2. Cảng vụ Hàng không địa phương nơi xảy ra tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không.

Điều 33. 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.

Điều 34. Quy định về bảo vệ dữ liệu, hiện trường

a. Các cá nhân tham gia vào công tác tìm kiếm, cứu nạn và điều tra an toàn hàng không phải thực hiện các biện pháp thích hợp sau để bảo vệ bằng chứng và duy trì sự canh giữ an toàn đối với dữ liệu, hiện trường xảy ra tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không trong khoảng thời gian được xác định là cần thiết cho mục đích điều tra:

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

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

b. Người khai thác tàu bay, 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 liên quan trong tai nạn, sự cố được thông báo phải chịu trách nhiệm về bảo vệ hiện trường và tất cả các hồ sơ liên quan đến hoạt động khai thác, bảo dưỡng 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.

Điều 35. Điều tra tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không

a. Điều tra tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không bao gồm các nội dung sau đây:

1. Thu thập, ghi lại và phân tích các thông tin thu thập;
2. Nghiên cứu, xác định nguyên nhân xảy ra;
3. Ban hành khuyến cáo an toàn đối với việc đảm bảo an toàn hàng không;
4. Lập báo cáo điều tra tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không.

b. Cục HKVN chỉ định điều tra viên chính cho việc điều tra để tổ chức, thực hiện kiểm soát và quản lý các giai đoạn điều tra, phân công nhiệm vụ cho các thành viên của cơ quan điều tra để thực hiện các nhiệm vụ và quyền hạn theo quy định.

c. Cục HKVN được 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 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. Các chuyên gia kỹ thuật để tiếp cận các thông tin, phỏng vấn, hồ sơ và báo cáo;
6. Nhân chứng thẩm vấn và các chuyên gia kỹ thuật.

Điều 36. Quyền hạn và nghĩa vụ của thành viên điều tra

a. Thành viên điều tra của Cục HKVN có các quyền hạn sau:

1. Tiếp cận, khám nghiệm hiện trường xảy ra tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không;

2. Thu giữ hoặc phối hợp với cơ quan công an thu giữ các mảnh vỡ, trang thiết bị, các dữ liệu, hồ sơ cần thiết cho việc điều tra.

3. Yêu cầu các tổ chức, cá nhân có quyền kiểm soát hoặc sở hữu đối với phương tiện vận tải hoặc các bộ phận của phương tiện, cơ sở vật chất, trang thiết bị liên quan đến cuộc điều tra, hoặc bất kỳ hồ sơ liên quan ... cho phép kiểm tra, chụp ảnh hoặc sao chép ngay lập tức để phục vụ công tác điều tra.

4. Giám định hoặc yêu cầu giám định các mẫu vật, chứng cứ, tài liệu liên quan, sức khỏe của những người liên quan đến tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không.

5. Thẩm vấn nhân chứng hoặc bất kỳ ai có thông tin liên quan tới tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không.

6. 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 hàng không.

b. Thành viên điều tra không được cung cấp thông tin liên quan đến điều tra tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không cho người ngoài cơ quan điều tra hoặc các phương tiện thông tin khi chưa được phép công bố.

Điều 37. Báo cáo điều tra về tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không

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, mức D và vụ việc an toàn hàng không trong vòng 30 ngày với các nội dung cụ thể như sau:

1. Các thông tin bổ sung cần thiết về tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không đã được báo cáo;

2. Diễn biến tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không theo trình tự thời gian;

3. Phân tích, đánh giá, các phát hiện và kết luận về nguyên nhân tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không;

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

CHƯƠNG VII
ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 38: Hiệu lực thi hành

Điều 39: Tổ chức thực hiện

CÁC PHỤ LỤC

Ban hành kèm theo Thông tư số .../2020/TT-BGVTVT ngày tháng ... năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về Quản lý An toàn hàng không dân dụng

Phụ lục 1 của Điều 4: Cấu trúc của SSP

a) SSP bao gồm cấu trúc như sau:

1. Chính sách và các mục tiêu an toàn của Việt Nam

- i. Các tiêu chuẩn an toàn hàng không của Việt Nam.
- ii. Nghĩa vụ và trách nhiệm an toàn của Việt Nam.
- iii. Quy định về báo cáo và điều tra sự cố, tai nạn tàu bay.
- iv. Chính sách áp dụng các biện pháp chế tài.

2. Quản lý rủi ro an toàn hàng không Việt Nam

- i. Các quy định về SMS đối với các đơn vị cung cấp dịch vụ.
- ii. Phê chuẩn mức độ an toàn chấp nhận được của các đơn vị cung cấp dịch vụ.

3. Công tác đảm bảo an toàn của Việt Nam

- i. Hệ thống giám sát an toàn hàng không Việt Nam.
- ii. Bộ phận thu thập và phân tích thông tin an toàn hàng không.
- iii. Bộ phận thu thập và phân tích sự cố an toàn hàng không (ASICA).
- iv. Thu thập, phân tích và trao đổi dữ liệu an toàn hàng không.
- v. Nhận biết khu vực cần quan tâm hoặc cần thiết tăng cường giám sát an toàn hàng không trên cơ sở phân tích dữ liệu an toàn.
- vi. Kế hoạch triển khai thực hiện SSPV.

4. Công tác thúc đẩy an toàn của Việt Nam

- i. Công tác huấn luyện, đối thoại và trao đổi nội bộ về các thông tin an toàn.
- ii. Huấn luyện, đối thoại và trao đổi với các đối tác bên ngoài về các thông tin an toàn.

Phụ lục 1 của Điều 11. Cấu trúc của tài liệu SMS và Hệ thống SMS

a. Tài liệu SMS và Hệ thống SMS có cấu trúc tối thiểu gồm những nội dung sau:

1. Chính sách và mục tiêu an toàn

- i. Trách nhiệm và cam kết quản lý;

- ii. Trách nhiệm giải trình an toàn;
- iii. Bổ nhiệm nhân sự an toàn chủ chốt;
- iv. Phối hợp lập kế hoạch ứng phó khẩn nguy;
- v. Tài liệu Hệ thống Quản lý an toàn.

2. Quản lý rủi ro an toàn

- i. Nhận dạng mối nguy hiểm;
- ii. Giảm thiểu và đánh giá rủi ro an toàn.

3. Đảm bảo an toàn

- i. Đo lường và giám sát thực hiện an toàn;
- ii. Quản lý sự thay đổi;
- iii. Cải tiến liên tục Hệ thống Quản lý an toàn.

4. Thúc đẩy an toàn

- i. Giáo dục và đào tạo;
- ii. Truyền đạt an toàn.

Phụ lục 1 của Điều 18. Bảo vệ thông tin và dữ liệu an toàn

a) Cục HKVN phải thông qua hệ thống văn bản quy phạm pháp luật và chính sách quốc gia về bảo vệ dữ liệu an toàn, thông tin an toàn để đảm bảo rằng:

1. Cân bằng giữa sự cần thiết về bảo vệ dữ liệu an toàn, thông tin an toàn để duy trì, nâng cao an toàn hàng không và sự cần thiết trong công tác thực thi pháp luật.

2. Dữ liệu an toàn, thông tin an toàn được bảo vệ tuân thủ với Phụ lục này.

3. Các dữ liệu an toàn, thông tin an toàn đủ điều kiện để bảo vệ phải được quy định cụ thể.

4. Dữ liệu an toàn, thông tin an toàn luôn luôn sẵn sàng để phục vụ mục đích duy trì và bảo vệ an toàn hàng không.

b) Nguyên tắc bảo vệ phải được thực hiện để đảm bảo dữ liệu an toàn và thông tin an toàn không bị sử dụng cho các mục đích sau:

1. Mục đích trừng phạt đối với cá nhân và tổ chức

2. Tiết lộ cho công chúng;

3. Bất kỳ mục đích nào khác ngoài công tác duy trì hoặc nâng cao an toàn hàng không, trừ các trường hợp ngoại lệ và phải được sự đồng ý của Bộ Giao thông vận tải.

c) Dữ liệu an toàn và thông tin an toàn phải được bảo vệ, đảm bảo rằng:

1. Biện pháp bảo vệ phải được xây dựng dựa trên bản chất của dữ liệu an toàn và thông tin an toàn.

2. Quy trình bảo vệ dữ liệu an toàn và thông tin an toàn phải được xây dựng.

3. Dữ liệu an toàn và thông tin an toàn không được sử dụng theo mục đích khác với mục đích chúng được thu thập, trừ các trường hợp ngoại lệ theo quy định của Bộ Giao thông vận tải

4. Khi áp dụng cho các trường hợp ngoại lệ, việc sử dụng dữ liệu an toàn và thông tin an toàn trong việc trừng phạt chỉ được thực hiện bởi các cơ quan có thẩm quyền.

d. Các trường hợp ngoại lệ đối với việc bảo vệ dữ liệu an toàn, thông tin an toàn chỉ được cấp khi cơ quan có thẩm quyền:

1. Xác định rằng có những sự kiện và hoàn cảnh hợp lý chỉ ra rằng sự việc xảy ra có thể do một hành động hoặc thiếu sót được coi là hành vi cấu thành sơ suất nghiêm trọng, hành vi cố ý hoặc hoạt động tội phạm, theo quy định của pháp luật quốc gia;

2. Sau khi xem xét dữ liệu an toàn hoặc thông tin an toàn, xác định rằng việc cung cấp là cần thiết để thực thi luật pháp và lợi ích của việc cung cấp này lớn hơn tác động bất lợi trong trường hợp không cung cấp;

3. Sau khi xem xét dữ liệu an toàn hoặc thông tin an toàn, xác định rằng việc cung cấp là cần thiết để duy trì hoặc cải thiện an toàn, và lợi ích của việc cung cấp này lớn hơn tác động bất lợi trong trường hợp không cung cấp.

e) Khi thực hiện quyết định về việc cung cấp dữ liệu an toàn và thông tin an toàn, cơ quan có thẩm quyền phải tính đến sự đồng ý của nguồn cung cấp dữ liệu an toàn và thông tin an toàn.

g. Cơ quan có thẩm quyền có thể bao gồm, nhưng không giới hạn, các cơ quan tư pháp hoặc những người được giao trách nhiệm theo quy định của văn bản quy phạm pháp luật hàng không.

h. Khi công bố dữ liệu an toàn hoặc thông tin an toàn, phải đảm bảo rằng việc công bố công khai thông tin cá nhân có liên quan trong dữ liệu an toàn hoặc thông tin an toàn phải tuân thủ các văn bản pháp luật về quyền riêng tư;

i. Phải đảm bảo dữ liệu ghi âm buồng lái và dữ liệu ghi âm của kiểm soát viên không lưu được bảo vệ, bảo mật tuân thủ với các quy định trong Thông tư này.

Phụ lục 1 của Điều 22. Phân loại tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không

a. Tai nạn (mức A)

1. Trong lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, tai nạn tàu bay 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 trôn 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;

(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. 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.

2. Trong lĩnh vực hoạt động bay, ... (Đề nghị phòng QLHDB bổ sung)

3. Trong lĩnh vực cảng hàng không sân bay, ... (Đề nghị phòng QLCHKSBB bổ sung)

b. Sự cố nghiêm trọng (Mức B)

1. Trong lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, sự cố nghiêm trọng là:

(i) Sự cố xảy ra với những tình huống cho thấy tai nạn gần xảy ra và gắn liền với khai thác tàu bay, xảy ra giữa thời điểm bất kỳ người nào lên tàu bay để thực hiện chuyến bay cho đến khi tất cả mọi người đã rời khỏi tàu bay.

(ii) Các sự cố tàu bay nghiêm trọng được liệt kê trong Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay. Tuy nhiên, tùy thuộc vào

từng sự cố, những sự cố được liệt kê này có thể không xếp loại là sự cố nghiêm trọng nếu xét thấy sự tồn tại hiệu quả của các biện pháp phòng ngừa giữa sự cố và khả năng xảy ra tai nạn.

2. Trong lĩnh vực hoạt động bay, ... (Đề nghị phòng QLHDB bổ sung)

3. Trong lĩnh vực cảng hàng không sân bay, ... (Đề nghị phòng QLCHKSB bổ sung)

c. Sự cố uy hiếp an toàn cao (mức C)

1. Trong lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, sự cố mức C bao gồm một trong những sự cố sau:

(i) 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;

(ii) 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;

(iii) Gây hỏng hóc lớn cho tàu bay hoặc ô nhiễm nặng đối với môi trường nhưng chưa phải là sự cố nghiêm trọng;

(iv) 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.

2. Trong lĩnh vực hoạt động bay, sự cố mức C bao gồm một trong các sự cố sau:

(i) 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;

(ii) 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;

(iii) 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;

(iv). 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.

3. Trong lĩnh vực cảng hàng không sân bay, sự cố mức C là sự cố 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.

d. Sự cố uy hiếp an toàn (mức D)

1. Trong lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, sự cố mức D bao gồm một trong các sự cố sau:

(i) 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;

(ii) 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;

(iii) 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;

2. Trong lĩnh vực hoạt động bay, sự cố mức D bao gồm một trong các sự cố sau:

(i) 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;

(ii) 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;

(iii) 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 và các hoạt động bay, công tác điều hành bay được tiến hành bình thường nhưng cần phải tiến hành, đánh giá rủi ro an toàn;

3. Trong lĩnh vực cảng hàng không sân bay, sự cố mức D bao gồm sự cố 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.

d. Vụ việc (mức E)

1. Trong lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, vụ việc 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.

2. Trong lĩnh vực hoạt động bay, vụ việc 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.

3. Trong lĩnh vực cảng hàng không sân bay, vụ việc 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.

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

Phụ lục 1 của Điều 23. Danh mục báo cáo bắt buộc lĩnh vực khai thác bay

a. Sự cố, vụ việc xảy ra trong quá trình khai thác tàu bay bao gồm:

1. Nguy cơ va chạm:

(i). Nguy cơ va chạm với tàu bay khác, mặt đất hoặc các phương tiện khác hoặc trong tình huống không an toàn cần áp dụng các biện pháp tránh va chạm;

(ii). Khi bắt buộc phải thực hiện các cơ động cần thiết để tránh va chạm với tàu bay, mặt đất hoặc với các phương tiện khác;

(iii). Các động tác để tránh các tình huống mất an toàn.

2. Sự cố, vụ việc trong quá trình cất, hạ cánh bao gồm hạ cánh theo kế hoạch hoặc hạ cánh bắt buộc như:

(i). Sự cố xông quá đường băng;

(ii). Cất cánh, hủy bỏ cất cánh hoặc hạ cánh vào đường băng không được sử dụng hoặc đang sử dụng bởi tàu bay khác hoặc hạ cánh nhầm đường băng;

(iii). Sự cố xông ra ngoài đường băng.

3. Không đạt được tính năng dự kiến trong quá trình cất cánh hoặc lấy độ cao.

4. Lượng nhiên liệu còn ít hoặc không có khả năng chuyển nhiên liệu hoặc không thể sử dụng hết được lượng nhiên liệu có thể sử dụng.

5. Mất điều khiển một phần hoặc tạm thời vì bất kỳ lý do nào.

6. Sự cố, vụ việc xảy ra tại thời điểm băng hoặc lớn hơn vận tốc V1 gây ra hoặc có thể dẫn đến tình huống nguy hiểm hoặc nguy hiểm tiềm ẩn như hủy bỏ cất cánh, đập đuôi, mất công suất động cơ...

7. Có thể gây ra tình huống nguy hiểm hoặc nguy hiểm tiềm ẩn trong khi bay lại vòng hai.

8. Sai lệch ngoài ý muốn về tốc độ bay, hướng bay hoặc độ cao bay (lớn hơn 300ft) vì bất kỳ nguyên nhân nào.

9. Hạ độ cao thấp hơn độ cao quyết định (DH) hoặc độ cao hạ cánh tối đa cho phép mà không phát hiện được điểm tham chiếu chuẩn bằng mắt quy định.

10. Không xác định được vị trí thực của tàu bay hoặc vị trí của tàu bay so với các tàu bay khác.

11. Giám đoạn liên lạc giữa các thành viên tổ lái hoặc giữa tổ lái và các bộ phận khác như tiếp viên, kiểm soát không lưu, nhân viên kỹ thuật.

12. Hạ cánh thô hoặc hạ cánh mà sau đó việc tiến hành kiểm tra sau khi hạ cánh thô là cần thiết.

13. Lệch nhiên liệu vượt quá giới hạn cho phép.

14. Đặt sai mã của ra-da giám sát thứ cấp hoặc bảng chia độ của đồng hồ đo cao.

15. Lập chương trình sai, cập nhật sai các tham số hoặc sử dụng các tham số không chính xác cho các thiết bị của hệ thống dẫn đường hoặc tính toán đặc tính hoạt động.

16. Tiếp nhận hoặc diễn giải không chính xác các tin nhắn qua hệ thống vô tuyến.

17. Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của hệ thống nhiên liệu có ảnh hưởng đến việc cung cấp và phân phối nhiên liệu.

18. Tàu bay có xu hướng lệch ra ngoài đường cất hạ cánh hoặc đường lăn ngoài ý muốn trong quá trình cất, hạ cánh và khi lăn trên mặt đất.

19. Va chạm giữa tàu bay với tàu bay khác, phương tiện và các vật thể khác trên mặt đất.

20. Hoạt động không chính xác hoặc ngoài ý muốn của hệ thống điều khiển.

21. Không đạt được tính năng của tàu bay theo tính toán trong bất cứ giai đoạn nào của hành trình bay.

22. Nguy hiểm hoặc nguy hiểm tiềm ẩn xảy ra như là hậu quả của việc tạo tình huống hỏng hóc trong quá trình huấn luyện, kiểm tra hệ thống hoặc cho mục đích huấn luyện.

23. Hiện tượng rung lắc bất bình thường.

24. Hoạt động của các hệ thống cảnh báo quan trọng dẫn đến phải thực hiện các cơ động tương ứng của tàu bay, trừ khi:

(i). Tổ lái đưa ra khẳng định các cảnh báo đó là cảnh báo giả (ghi trong nhật ký chuyến bay) và cảnh báo giả đó không gây ra khó khăn hoặc nguy hiểm cho tổ bay trong quá trình xử lý các hỏng hóc đó;

(ii). Cảnh báo được tạo giả nhằm mục đích huấn luyện hoặc kiểm tra hệ thống.

25. Có hiện tượng cảnh báo của hệ thống cảnh báo địa hình, cảnh báo gần mặt đất (EGPWS/TAWS) khi:

(i). Tàu bay tiếp cận mặt đất thấp hơn kế hoạch bay đã định sẵn hoặc theo tính toán;

(ii). Cảnh báo xuất hiện trong điều kiện bay bằng thiết bị (IMC) hoặc khi trời tối và cảnh báo này được gây ra do tốc độ hạ độ cao quá lớn (Mode 1);

(iii). Cảnh báo xuất hiện từ việc càng hoặc cánh tà chưa thả theo chế độ tương ứng tại điểm cần thiết trong quá trình tiếp cận hạ cánh (Mode 4);

(iv). Mọi khó khăn hoặc nguy hiểm xảy ra hoặc đã có thể xảy ra (không duy trì được dẫn cách ngang theo quy định đối với đường bay khác) do tổ lái phải xử lý các loại cảnh báo có thể là cảnh báo thật, cảnh báo giả hoặc cảnh báo gây khó chịu cho tổ lái.

26. Có khó khăn hoặc nguy hiểm xuất hiện hoặc có thể xuất hiện sau khi tổ lái có hành động phản ứng cảnh báo EGPWS/TAWS.

27. Báo động tránh va chạm trên không.

28. Sự cố nổ do phản lực và lực đẩy gây ra hỏng hóc nghiêm trọng hoặc thương tích nguy hiểm.

29. Hạ cánh nhầm sân bay.

b. Các trường hợp khẩn cấp bao gồm:

1. Cháy, nổ, khói hoặc khói độc kể cả khi lửa đã được dập tắt.

2. Việc người lái hoặc tiếp viên phải sử dụng các quy trình ngoại lệ để đối phó trường hợp khẩn cấp khi:

(i). Có quy trình nhưng không được sử dụng;

(ii). Không có quy trình;

(iii). Có quy trình nhưng chưa hoàn thiện hoặc không phù hợp;

(iv). Quy trình không đúng;

(v). Quy trình đúng nhưng không được tuân thủ.

3. Quy trình không được thiết lập đầy đủ để áp dụng trong trường hợp khẩn cấp, kể cả khi được sử dụng trong trường hợp bảo dưỡng, huấn luyện và mục đích kiểm tra.

4. Trường hợp dẫn đến phải thoát hiểm khẩn cấp.
5. Mất hệ thống điều chỉnh áp suất trong khoang khách.
6. Việc sử dụng thiết bị khẩn cấp hoặc các quy trình khẩn cấp cần thiết để đối phó với tình huống xảy ra trong khi bay.
7. Các tình huống dẫn tới việc phải công bố tình trạng khẩn cấp (MAYDAY hoặc PAN).
8. Hỏng hóc của hệ thống hoặc thiết bị khẩn cấp kể cả các cửa và đèn thoát hiểm được phát hiện trong quá trình khai thác, bảo dưỡng và kể cả khi được dùng vào mục đích kiểm tra huấn luyện.

9. Tình huống yêu cầu tổ lái phải sử dụng khẩn cấp các thiết bị ô-xy.

c. Các trường hợp tổ bay mất khả năng làm việc bao gồm:

1. Sự mất khả năng làm việc của thành viên tổ lái kể cả những vấn đề xảy ra trước khi khởi hành nếu có nguy cơ gây mất khả năng làm việc của tổ bay trong quá trình bay sau đó.
2. Tiếp viên mất khả năng làm việc và không thể thực hiện được chức năng thoát hiểm quan trọng.

d. Các trường hợp có người bị thương tích bao gồm các sự cố, vụ việc đã hoặc có thể gây ra thương tích cho hành khách hoặc tổ bay nhưng chưa đến mức được coi là tai nạn.

đ. Các trường hợp do nguyên nhân thời tiết:

1. Bị sét đánh gây ra hỏng hóc cho tàu bay, mất hoặc hoạt động không đúng chức năng của các hệ thống chính (hiển thị tham số bay, điều khiển, động cơ, thông tin liên lạc, dẫn đường...).
2. Khi gặp mưa đá và gây ra hỏng hóc cho tàu bay, mất hoặc hoạt động không đúng chức năng của các hệ thống chính.
3. Vào vùng nhiễu động mạnh và gây ra thương tích cho người tham gia chuyến bay hoặc phải thực hiện công việc kiểm tra tàu bay sau khi vào vùng nhiễu động mạnh.
4. Vào khu vực có gió cạnh mạnh.
5. Vào khu vực có băng gây khó khăn cho việc điều khiển, hỏng hóc của tàu bay, mất hoặc hoạt động sai chức năng của các chức năng chính.

e. Các trường hợp vì lý do an ninh bao gồm:

1. Can thiệp bất hợp pháp vào tàu bay kể cả việc đe dọa dùng bom hoặc cướp tàu bay;

2. Có khó khăn trong việc kiểm soát người say rượu, bạo lực hoặc hành khách không chấp hành quy định;

3. Phát hiện người đi bất hợp pháp trên tàu bay.

g. Các trường hợp khác bao gồm:

1. Các sự cố, vụ việc cụ thể cùng hiện tượng lặp lại nhiều lần, tuy không được coi là sự cố cần phải báo cáo nhưng vì hiện tượng lặp lại nhiều lần và có thể gây ra khả năng uy hiếp an toàn bay;

2. Bị chim va đập và gây ra hỏng hóc cho tàu bay, mất hoặc hoạt động sai chức năng của các hệ thống, thiết bị chính;

3. Các sự cố, vụ việc khác được coi là đã gây mất an toàn hoặc có thể gây ra mất an toàn cho tàu bay, người trên tàu bay hoặc trên mặt đất.

Phụ lục 2 của Điều 23. Danh mục báo cáo bắt buộc lĩnh vực kỹ thuật tàu bay

a. Các sự cố, vụ việc liên quan đến cấu trúc tàu bay bao gồm:

1. Hỏng hóc của các chi tiết thuộc cấu trúc chính không được coi là cấu trúc có khả năng chịu đựng hỏng hóc. Chi tiết thuộc cấu trúc chính là các cấu trúc chịu tải chính trong khi bay, trên mặt đất và tải chênh lệch áp suất do việc tăng áp buồng kín gây ra. Hỏng hóc của các chi tiết này có thể dẫn đến tai nạn của tàu bay;

2. Hỏng hóc vượt quá giới hạn cho phép của chi tiết thuộc cấu trúc chính được coi là cấu trúc có khả năng chịu đựng hỏng hóc;

3. Hư hại hoặc hỏng hóc của các chi tiết kết cấu vượt quá các giới hạn cho phép và có thể làm giảm độ bền của kết cấu làm mất khả năng triệt tiêu rung mạnh, khuyết tán hoặc mất các giới hạn điều khiển dự phòng;

4. Hỏng hóc cấu trúc của các chi tiết kết cấu có thể dẫn đến việc tách rời các bộ phận nặng gây thương tích cho người tham gia chuyến bay;

5. Hỏng hóc cấu trúc của các chi tiết kết cấu làm ảnh hưởng đến hoạt động bình thường của các hệ thống khác;

6. Mất một số chi tiết thuộc cấu trúc tàu bay trong quá trình bay.

b. Các sự cố, vụ việc liên quan đến hệ thống của tàu bay bao gồm:

1. Mất, hoạt động sai chức năng nghiêm trọng hoặc hỏng hóc của hệ thống hoặc hệ thống phụ hoặc một số thiết bị dẫn đến việc không thể thực hiện được các quy trình theo SOP.

2. Tổ lái mất khả năng điều khiển hệ thống:

(i). Hoạt động không tuân theo điều khiển của tổ lái;

(ii). Phản hồi sai hoặc không hoàn toàn theo điều khiển, bao gồm cả các giới hạn chuyển động hoặc bị kẹt cứng;

(iii). Chuyển động các bánh lái, cánh tà (trước và sau), tấm cản lưng, mảnh điều chỉnh lớn hơn so với tín hiệu điều khiển;

(iv). Bị ngắt cơ học hoặc hỏng hóc.

3. Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của một hay nhiều chức năng đặc biệt của hệ thống (một hệ thống có thể đảm nhiệm nhiều chức năng).

4. Có sự tác động ảnh hưởng trong hoặc giữa các hệ thống.

5. Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của các thiết bị bảo vệ hoặc hệ thống khẩn cấp liên quan đến hệ thống.

6. Mất chức năng dự phòng của hệ thống.

7. Sự cố dẫn đến các hoạt động ngoài chế độ tính toán của hệ thống.

8. Đối với các loại tàu bay mà các hệ thống chính, hệ thống thứ cấp chính hoặc các thiết bị chính chỉ có duy nhất một bộ: mất hoặc hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của một trong những hệ thống chính, hệ thống thứ cấp chính hoặc bộ thiết bị đó.

9. Đối với dạng tàu bay có nhiều hệ thống chính độc lập, hệ thống thứ cấp chính hoặc nhiều bộ thiết bị (có cùng chức năng): mất hoặc hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của từ 02 hệ thống chính, hệ thống thứ cấp chính hoặc bộ thiết bị trở lên.

10. Hoạt động của các hệ thống cảnh báo mức 1 (Warning - mức 1, Cautionary - mức 2, Advisory - mức 3) liên quan đến các hệ thống của tàu bay hoặc thiết bị, trừ khi có kết luận chính thức của tổ lái về cảnh báo là giả và khẳng định cảnh báo giả đó không gây khó khăn hoặc không có nguy hiểm cho tổ lái trong việc đối phó với tình huống.

11. Chảy dầu thủy lực, dầu đốt, dầu nhờn hoặc các loại chất lỏng khác có thể gây nguy cơ cháy hoặc nguy cơ hỏng hóc cấu trúc tàu bay, hệ thống hoặc thiết bị, hoặc nguy hại cho hành khách và thành viên tổ bay.

12. Hoạt động sai chức năng của hệ thống hiển thị tham số bay dẫn đến khả năng cung cấp tham số bay không chính xác cho người lái.

13. Tất cả các hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng xảy ra trong các giai đoạn chính của chuyến bay (chạy đà, cất hạ cánh, lầy và giảm độ cao hoặc khi tiếp cận hạ cánh) và liên quan đến hoạt động của hệ thống.

14. Sự thiếu hụt quan trọng về tính năng thực tế của hệ thống so với tính năng đã được phê chuẩn, có thể gây ra tình huống nguy hiểm (kể cả độ chính xác

của phương pháp tính toán các tính năng đó) bao gồm cả trong quá trình sử dụng hệ thống phanh, tiêu hao nhiên liệu...

15. Mất đồng bộ của hệ thống điều khiển, như hệ thống cánh tà trước, cánh tà sau ...

c. 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 quạt 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 hờ 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 rotor và bộ phận truyền 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 biên cực 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 biên cực cánh quạt;

(ix) Thay đổi biên cực 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 trục thẳng, hệ thống truyền động và các hệ thống tương tự.

d. 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).

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

g. 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.

Phụ lục 3 Điều 23. Danh mục báo cáo bắt buộc lĩnh vực 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.

đ. 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.

e. 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.

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

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

i. 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.

k. 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.

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

Phụ lục 4 của Điều 23. Danh mục báo cáo bắt buộc lĩnh vực 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, công kênh không đúng quy định.

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


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

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

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

Phụ lục 5 của Điều 23. Mẫu báo cáo an toàn bắt buộc

Mẫu số 1: Lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM				CAAV Form 14B Số đăng ký của Cục HKVN: Nhập số báo cáo							
BÁO CÁO SỰ CỐ Phòng Tiêu chuẩn An toàn bay, Cục Hàng không Việt Nam, Tổ ASICA, 119 Nguyễn Sơn, Long Biên, Hà Nội, Việt Nam. Email: asica@caa.gov.vn Fax: 04.38271933 Tel: 04.38272291 Vui lòng hoàn thành và báo cáo trực tuyến hoặc gửi bản in tới địa chỉ trên.						Bạn đang quan tâm về tính bảo mật của báo cáo này và muốn được liên lạc trước khi nó được xử lý? Nếu vậy, hãy đảm bảo bạn cung cấp cho chúng tôi liên lạc của bạn chi tiết. Giữ bí mật : Có <input type="checkbox"/> Không <input type="checkbox"/>					
LOẠI TÀU BAY VÀ MÃU MÃ Nhập loại tàu bay mẫu mã		SỐ ĐĂNG KÝ Số đăng ký		NGÀY XÂY RA (dd/mm/yyyy) Chọn ngày		THỜI GIAN UTC (HH:MM) 00:00		NGÀY ĐÊM <input type="checkbox"/>			
NHÀ KHAI THÁC Tên nhà khai thác			ĐỊA ĐIỂM XÂY RA SỰ CỐ Nơi xảy ra vụ việc, sự cố			CHANG VẠNG TỐI <input type="checkbox"/>					
SỐ CHUYẾN BAY	NƠI XUẤT PHÁT		NƠI ĐẾN		ĐỘ CAO BAY (FT)	TỐC ĐỘ BAY (KTS)	IFR <input type="checkbox"/>	TCAS RA	ETOPS		
							VFR <input type="checkbox"/>	CÓ <input type="checkbox"/>	KHÔNG <input type="checkbox"/>	CÓ <input type="checkbox"/>	KHÔNG <input type="checkbox"/>
MỤC ĐÍCH CHUYẾN BAY LỰA CHỌN						GIAI ĐOẠN BAY LỰA CHỌN					
CHI TIẾT VỀ MÔI TRƯỜNG											
GIÓ		MÂY		LƯỢNG MƯA	ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG KHÁC				TÌNH TRẠNG ĐƯỜNG BĂNG		
HƯỚNG	TỐC ĐỘ (kt)	DẠNG	CAO (ft)	LỰA CHỌN	TẦM NHÌN	BĂNG	NHIỀU ĐỘNG	OAT (°C)	LỰA CHỌN		
				LỰA CHỌN	KM <input type="checkbox"/> NM <input type="checkbox"/>	LỰA CHỌN	LỰA CHỌN		CAT	LỰA CHỌN	
TÓM TẮT VỤ VIỆC, SỰ CỐ				Tóm tắt vụ việc sự cố							

MÔ TẢ CHI TIẾT

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

BÁO CÁO CỦA NHÂN VIÊN MẶT ĐẤT

SỐ XUẤT XƯƠNG CỦA TÀU BAY	LOẠI ĐỘNG CƠ VÀ SỐ XUẤT XƯƠNG	PHẪ CHUẨN ETOPS		TÌNH TRẠNG TÀU BAY			TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG
		CÓ	KHÔNG	BẢO DƯỠNG	PHỤC VỤ TÀU BAY	KHÔNG CÓ NGƯỜI	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
							DIỆN THOẠI:

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

TỔ CHỨC, NGƯỜI BÁO CÁO VÀ SỐ PHẪ CHUẨN	HỌ & TÊN	CHỨC VỤ
--	----------	---------

NGÀY (dd/mm/yyyy)

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

ĐÁNH GIÁ CỦA TỔ CHỨC BÁO CÁO

TỔ CHỨC BÁO CÁO NHẬN XÉT, ĐÁNH GIÁ, PHÂN LOẠI MỨC ĐỘ/ BIỆN PHÁP KHÁC PHỤC/KIẾN NGHỊ ĐỀ NGĂN NGỪA

KHAi THÁC TÀU BAY				SỐ LIỆU ĐỘNG CƠ/ THIẾT BỊ				Ý KIẾN NHÀ CHẾ TẠO			
	TỔNG	GIỜ TỪ ĐẠI TU	TỪ ĐỊNH KỲ LẦN CUỐI		TỔNG	GIỜ TỪ ĐẠI TU	TỪ ĐỊNH KỲ LẦN CUỐI	CÓ	KHÔNG		
GIỜ CHU TRÌNH LẦN CÁT/HẠ CÁNH				GIỜ CHU TRÌNH LẦN CÁT/HẠ CÁNH				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
TỔ CHỨC			DIỆN THOẠI:	SỐ BÁO CÁO	BÁO CÁO		ĐIỀU TRA SỰ CỐ		SỐ LIỆU BAY TỪ HỘP ĐEN		
EMAIL:			FAX:		MỚI	BỔ SUNG	KHÔNG	ĐÃ KẾT THÚC	CHƯA KẾT THÚC	KHÔNG	CÓ
					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HỌ & TÊN				CHỨC VỤ				DIỆN THOẠI			
EMAIL								NGÀY BÁO CÁO (dd/mm/yyyy)			

Mẫu số 2: Lĩnh vực hoạt động bay*(Đề nghị Phòng QLC bổ sung)***Mẫu số 3: Lĩnh vực cảng hàng không sân bay***(Đề nghị Phòng QLHĐB bổ sung)*