

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**QUYẾT ĐỊNH của Bộ trưởng Bộ
Giao thông vận tải số 05/2004/
QĐ-BGTVT ngày 06/4/2004 về
việc ban hành Quy chế tìm
kiếm - cứu nạn hàng không
dân dụng.****BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG
VẬN TẢI**

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 26 tháng 12 năm 1991 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 20 tháng 4 năm 1995;

Căn cứ Nghị định số 34/2003/NĐ-CP ngày 04 tháng 4 năm 2003 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Quyết định số 267/2003/QĐ-TTg ngày 19 tháng 12 năm 2003 của Thủ tướng Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng không Việt Nam;

Xét đề nghị của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam, Vụ trưởng Vụ Pháp chế,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này “Quy chế tìm kiếm - cứu nạn hàng không dân dụng”.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực thi hành sau 15 ngày, kể từ ngày đăng Công báo. Bãi bỏ Quyết định số 219/TCHK ngày 01 tháng 01 năm 1989 của Tổng cục Hàng không dân dụng Việt Nam ban hành Điều lệ tìm kiếm cứu nạn và các quy định trước đây trái với Quyết định này.

Điều 3. Chánh Văn phòng Bộ, Vụ trưởng các Vụ thuộc Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam và Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

**BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG
VẬN TẢI**

Đào Đình Bình

**QUY CHẾ tìm kiếm - cứu nạn hàng
không dân dụng**

(ban hành kèm theo Quyết định số 05/2004/QĐ-BGTVT ngày 06/4/2004 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải).

Chương I**NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG****Điều 1.**

1. Quy chế này quy định việc tìm kiếm - cứu nạn hàng không dân dụng và khẩn nguy sân bay (sau đây gọi tắt là tìm kiếm - cứu nạn hàng không).

09672401

Tel: +84-8-3845 6684 * www.ThuVienPhapLuat.com

LawSoft

2. Quy chế này áp dụng đối với mọi tổ chức, cá nhân Việt Nam và nước ngoài có liên quan đến hoạt động tìm kiếm - cứu nạn hàng không dân dụng trên lãnh thổ Việt Nam và vùng thông báo bay mà Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế giao cho Việt Nam quản lý, điều hành.

Điều 2. Trong Quy chế này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. *Đơn vị dịch vụ tìm kiếm - cứu nạn (Search and Rescue services unit)* là đơn vị thực hiện hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn trong vùng tìm kiếm - cứu nạn hoặc trong phạm vi khu vực được phân công, bao gồm Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn, Trung tâm cứu nạn phụ, Trạm báo động;

2. *Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn (Search and Rescue coordination centre)* là đơn vị chịu trách nhiệm triển khai hoạt động tìm kiếm - cứu nạn và hiệp đồng chỉ huy tìm kiếm - cứu nạn có hiệu quả trong vùng tìm kiếm - cứu nạn;

3. *Trung tâm phụ cứu nạn (Rescue subcentre)* là đơn vị thuộc Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn thực hiện các nhiệm vụ cứu nạn trong một khu vực của vùng tìm kiếm - cứu nạn;

4. *Trạm báo động (Alerting post)* là trạm được trang bị các phương tiện cần thiết nhằm thu thập mọi thông tin liên quan đến tàu bay trong giai đoạn hồ nghi, giai đoạn báo động, giai đoạn khẩn nguy và chuyển thông tin đó tới các Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn có liên quan;

5. *Cơ quan khí tượng hàng không (Aeronautical meteorological office)* là cơ quan cung cấp thông tin khí tượng phục vụ cho hoạt động hàng không dân dụng trong nước và quốc tế;

6. *Cơ quan không lưu (Air traffic service unit)* là cơ quan cung cấp các dịch vụ thông báo bay, báo động, tư vấn không lưu, kiểm soát không lưu, bao gồm cơ quan kiểm soát không lưu, trung tâm thông báo bay, phòng thủ tục bay;

7. *Cơ quan kiểm soát không lưu (Air traffic control office)* là cơ quan cung cấp dịch vụ tư vấn không lưu và kiểm soát không lưu;

8. *Trung tâm thông báo bay (Flight information centre)* là Trung tâm cung cấp dịch vụ thông báo bay và báo động;

9. *Phòng thủ tục bay (Air traffic services reporting office)* là cơ quan nhận các báo cáo có liên quan đến công tác không lưu và kế hoạch bay trước khi tàu bay khởi hành;

10. *Công tác báo động (Alerting service)* là hoạt động thông báo cho các cơ quan có liên quan về tàu bay cần sự giúp đỡ và sự hỗ trợ của đơn vị dịch vụ tìm kiếm - cứu nạn;

11. *Công tác không lưu (Air traffic service)* là công tác thông báo bay, báo động, tư vấn không lưu, kiểm soát không lưu;

12. *Đội tìm kiếm - cứu nạn (Search and Rescue unit)* là lực lượng được huấn luyện, đào tạo và được cung cấp những thiết bị phù hợp để thực hiện công tác tìm kiếm - cứu nạn;

13. *Giai đoạn hồ nghi (Uncertainty phase)* là thời gian bắt đầu phát sinh có nghi ngờ về sự an toàn của tàu bay và những người trên tàu bay;

14. *Giai đoạn báo động (Alert phase)* là thời gian bắt đầu phát sinh sự mất an toàn của tàu bay và những người trên tàu bay;

15. *Giai đoạn khẩn nguy (Distress phase)* là thời gian bắt đầu từ khi có cơ sở chắc chắn rằng một tàu bay và những người trên tàu bay bị đe dọa bởi mối nguy hiểm trực tiếp và trầm trọng hoặc có yêu cầu trợ giúp khẩn cấp;

16. *Người chỉ huy tàu bay (Pilot-in-command)* là người có quyền cao nhất trên tàu bay, chịu trách nhiệm bảo đảm an toàn và khai thác tàu bay trong suốt thời gian bay;

17. *Nhà khai thác tàu bay (Operator)* là cá nhân, tổ chức tiến hành khai thác tàu bay;

18. *Quốc gia đăng ký tàu bay (State of Registry)* là quốc gia nơi tàu bay được đăng ký;

19. *Sân bay (Aerodrome)* là phần xác định trên mặt đất hoặc trên mặt nước được xây dựng để bảo đảm cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và di chuyển;

20. *Sân bay dự bị (Alternate aerodrome)* là sân bay mà tàu bay có thể đến khi không thể hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh;

21. *Tàu bay tìm kiếm - cứu nạn (Search and rescue aircraft)* là tàu bay được lắp đặt các thiết bị chuyên dụng phù hợp để thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm - cứu nạn;

22. *Thời gian bay dự tính (Estimated elapsed time)* là thời gian theo tính toán chủ quan để có thể bay từ một điểm xác định này đến một điểm xác định khác;

23. *Thông báo cho người lái (NOTAM)* là thông báo bằng phương tiện viễn thông chứa đựng thông tin liên quan đến việc lắp đặt, tình trạng hoặc sự thay đổi của bất kỳ phương tiện dẫn đường, hoặc sự nguy hiểm nào đó mà người lái cần phải nhận biết kịp thời để xử lý;

24. *Trạm vô tuyến định hướng (Radio direction-finding station)* là trạm vô tuyến có tính năng xác định được hướng khi sử dụng đài vô tuyến đó;

25. *Vùng phụ cận sân bay (Vicinity Area)* là vùng trời được xác định có bán kính từ 8-16 km tính từ điểm quy chiếu sân bay;

26. *Vùng thông báo bay (Flight information region)* là vùng trời có giới hạn được xác định trong đó có cung cấp dịch vụ thông báo bay và báo động;

27. *Vùng tìm kiếm - cứu nạn (Search and rescue region)* là vùng có kích thước đã được xác định trong đó được cung cấp dịch vụ tìm kiếm - cứu nạn.

Chương II

TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC TỔ CHỨC, CÁ NHÂN LIÊN QUAN ĐẾN HOẠT ĐỘNG TÌM KIẾM - CỨU NẠN HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG

Điều 3. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

1. Xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật về tìm kiếm - cứu nạn hàng không để Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải trình cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành hoặc ban hành theo thẩm quyền và tổ chức thực hiện các văn bản đó sau khi được ban hành;

2. Xây dựng và chỉ đạo thực hiện kế hoạch tìm kiếm - cứu nạn hàng không sau khi được cấp có thẩm quyền phê duyệt;

3. Tổ chức nghiên cứu, áp dụng các tiến bộ khoa học kỹ thuật nâng cao khả năng dự báo, đưa ra các biện pháp, giải pháp nhằm phòng ngừa, ngăn chặn các tình huống đe dọa an toàn của tàu bay và những người trên tàu bay;

4. Đảm bảo khả năng sẵn sàng ứng cứu nhanh của các cơ quan, đơn vị trong ngành; kịp thời huy động có hiệu quả lực lượng, phương tiện, trang thiết bị để tham gia ứng phó các tình huống đe dọa an toàn của tàu bay và những người trên tàu bay;

5. Xây dựng lực lượng tìm kiếm - cứu nạn; huấn luyện đào tạo sẵn sàng ứng phó các tình huống đe dọa an toàn của tàu bay và những người trên tàu bay cho lực lượng chuyên trách, bán chuyên trách và lực lượng tình nguyện tham gia tìm kiếm - cứu nạn;

6. Lập kế hoạch mua sắm, quản lý phương tiện, trang thiết bị, vật tư phục vụ công tác tìm kiếm - cứu nạn theo quy định của pháp luật;

7. Tổ chức diễn tập tìm kiếm - cứu nạn hàng không hàng năm tại các vùng và địa hình khác nhau để nâng cao khả năng chuyên môn và tính sẵn sàng ứng phó các tình huống xảy ra;

8. Phối hợp hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn với các quốc gia có liên quan trong khu vực;

9. Phổ biến, tuyên truyền, giáo dục nâng cao ý thức trách nhiệm cộng đồng trong việc chấp hành các quy định của pháp luật về ứng phó các tình huống đe dọa an toàn của tàu bay và những người trên tàu bay.

Điều 4. Trung tâm Quản lý bay dân dụng Việt Nam có trách nhiệm:

1. Tổ chức kiểm tra, giám sát hoạt động của các Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn và lực lượng tìm kiếm - cứu nạn thuộc quyền;

2. Lập kế hoạch đào tạo, huấn luyện chuyên môn nghiệp vụ tìm kiếm - cứu nạn trình Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt;

3. Giao nhiệm vụ cho các Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn và Trung tâm phụ cứu nạn lập phương án tìm kiếm - cứu nạn và thường xuyên chỉ đạo tổ chức diễn tập nhằm nâng cao khả năng tìm kiếm - cứu nạn khi có tai nạn xảy ra.

Điều 5. Các Cục cảng hàng không khu vực có trách nhiệm:

1. Tổ chức kiểm tra, triển khai công tác

tìm kiếm - cứu nạn và khẩn nguy sân bay tại các Cảng hàng không trực thuộc;

2. Lập kế hoạch đào tạo, huấn luyện chuyên môn nghiệp vụ cứu nạn, khẩn nguy sân bay trình Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt;

3. Giao nhiệm vụ cho các Cảng hàng không trực thuộc lập phương án khẩn nguy, cứu nạn và thường xuyên chỉ đạo tổ chức diễn tập nhằm nâng cao khả năng ứng cứu khi có tai nạn xảy ra.

Điều 6. Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn có trách nhiệm:

1. Lập kế hoạch tìm kiếm - cứu nạn trong vùng tìm kiếm - cứu nạn. Kế hoạch bao gồm các nội dung cụ thể sau:

a) Các phương thức tiến hành tìm kiếm - cứu nạn trong vùng tìm kiếm - cứu nạn, các phương thức nhận, phát tin tức liên quan đến hoạt động tìm kiếm - cứu nạn, phương thức nhận trợ giúp từ các Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn khác, phương thức trợ giúp tàu bay bị nạn đang hạ cánh bắt buộc trên biển gần tàu cứu hộ, phương thức trợ giúp tàu bay tìm kiếm - cứu nạn hoặc tàu bay khác trợ giúp tàu bay bị nạn hoặc các hành động trợ giúp khi tin chắc là tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp;

b) Sử dụng và bố trí phương tiện sử dụng trong tìm kiếm - cứu nạn (kể cả phương tiện của quốc gia khác khi đã có thỏa thuận tìm kiếm - cứu nạn), hệ thống thông tin liên lạc hiện có, các hành động thực hiện của các Trung tâm hiệp

đồng tìm kiếm - cứu nạn kế cận, các phương pháp báo động của tàu bay đường dài và tàu biển trong vùng tìm kiếm - cứu nạn, khả năng bố trí lại thiết bị khi thời tiết thay đổi;

c) Trách nhiệm và quyền hạn của nhân viên được giao nhiệm vụ tìm kiếm - cứu nạn;

2. Hiệp đồng chặt chẽ với Trung tâm tìm kiếm - cứu nạn hàng hải và các Trung tâm tìm kiếm - cứu nạn hàng hải khu vực nơi tàu bay bị lâm nạn để trợ giúp cho công tác tìm kiếm - cứu nạn hàng không;

3. Thường xuyên đánh giá hoạt động tìm kiếm - cứu nạn trong phạm vi trách nhiệm; cập nhật, bổ sung trang thiết bị, lực lượng tìm kiếm - cứu nạn;

4. Lưu trữ hồ sơ, kết quả hoạt động tìm kiếm - cứu nạn trong vùng tìm kiếm - cứu nạn của mình.

Điều 7. Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn, Trung tâm phụ cứu nạn có trách nhiệm thiết lập mạng thông tin liên lạc trực tiếp với:

1. Cơ quan không lưu có liên quan;
2. Các cơ quan tìm kiếm - cứu nạn, các Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn có liên quan;
3. Các đài cố định và đài định hướng trong vùng tìm kiếm - cứu nạn;
4. Hệ thống đài vô tuyến chuyên hải có khả năng cảnh báo và liên lạc với tàu thuyền trong khu vực;

5. Cơ quan khí tượng được phân công;
6. Các Trạm báo động.

Điều 8. Mỗi đơn vị tìm kiếm - cứu nạn thuộc các Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn và Trung tâm phụ cứu nạn hàng không có trách nhiệm:

1. Triển khai thành thạo kế hoạch, phương án hành động được quy định tại Điều 6 của Quy chế này;

2. Đảm bảo lực lượng, phương tiện, trang thiết bị sẵn sàng làm nhiệm vụ 24/24 giờ;

3. Duy trì, đảm bảo bổ sung lương thực, y tế, thiết bị phát tín hiệu, phương tiện cứu nguy, cứu hộ;

4. Cung cấp đầy đủ, chính xác, thường xuyên những thông tin có liên quan cho Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn.

Điều 9. Các Đội tìm kiếm - cứu nạn phải được cung cấp đủ các phương tiện và thiết bị để nhanh chóng tới được hiện trường và trợ giúp, cứu nạn kịp thời. Phương tiện thông tin liên lạc của mỗi Đội tìm kiếm - cứu nạn phải đảm bảo tức thời, nhanh chóng và tin cậy để liên lạc với các Đội tìm kiếm - cứu nạn khác hoặc các cơ quan, đơn vị quy định tại Điều 7 của Quy chế này.

Điều 10.

1. Các Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn, Trung tâm phụ cứu nạn hàng không, các đơn vị tìm kiếm - cứu nạn, khẩn nguy sân bay phải được trang bị các thiết bị thông tin liên lạc đủ khả

năng nhận và xử lý thông tin khi có tai nạn xảy ra trong vùng hoặc khu vực trách nhiệm tìm kiếm - cứu nạn. Các thông tin này bao gồm: vị trí, tên các Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn, khẩn nguy sân bay, cơ quan không lưu có liên quan, số máy điện thoại, tần số liên lạc vô tuyến, tần số báo động, địa chỉ của tất cả các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, nhà khai thác hoặc đại diện nhà khai thác, bản đồ phục vụ cho công tác tìm kiếm cứu nạn.

2. Các Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn, Trung tâm phụ cứu nạn hàng không, các đơn vị tìm kiếm - cứu nạn, khẩn nguy sân bay có trách nhiệm thường xuyên huấn luyện tại chỗ, tập dượt các phương án tìm kiếm - cứu nạn và khẩn nguy sân bay. Hàng năm, các đơn vị lập kế hoạch diễn tập theo các phương án đưa ra sát với thực tế hoạt động tìm kiếm - cứu nạn.

Điều 11.

1. Người chỉ huy tàu bay đang bay có trách nhiệm tìm mọi biện pháp trợ giúp tàu bay, tàu biển lâm nạn khi phát hiện thấy tàu bay hay tàu biển đó đang ở trong tình trạng khẩn nguy.

2. Tàu bay tìm kiếm - cứu nạn phải được trang bị các phương tiện liên lạc trên các tần số khẩn nguy hàng không và các tần số khác phù hợp với hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không, cụ thể như sau:

- a) Trang bị máy thu, phát khẩn cấp trên tần số 121.5 MHZ;

b) Trang bị thông tin liên lạc hai chiều trên tần số 2182 KHZ khi thực hiện tìm kiếm, cứu nạn trên biển.

3. Ngoài quy định tại khoản 2 Điều này, tàu bay tìm kiếm - cứu nạn phải được trang bị một bản các ký hiệu mã cốt quốc tế để khắc phục những khó khăn về ngôn ngữ.

4. Thiết bị cứu nạn, cứu sinh phải được mang theo để thả xuống, cung cấp, tiếp tế cho người bị nạn. Thiết bị cứu nạn, cứu sinh phải được đóng gói phù hợp, phân biệt rõ tính chất hàng hóa bên trong bằng màu sắc, chỉ dẫn và các ký hiệu, việc xác định màu sắc của các vật dụng trong thùng đựng hàng hay gói đựng hàng cần phải có hình cờ đuôi nheo theo các màu sắc sau:

a) Màu đỏ: thiết bị y tế cứu trợ ban đầu;

b) Màu xanh da trời: thức ăn và nước uống;

c) Màu vàng: thức ăn và quần áo bảo vệ;

d) Màu đen: các thiết bị khác nhau như lò sấy, riu, la bàn, đồ dùng nhà bếp và các thiết bị khác.

5. Khi đồ cứu trợ có tính chất hỗn hợp được thả xuống trong một thùng đựng hàng hoặc một gói đựng hàng thì cần phải kết hợp các mã cốt về màu sắc và phải kèm theo bản hướng dẫn sử dụng các thiết bị cứu trợ bằng tiếng Việt và tiếng Anh.

Chương III

HIỆP ĐỒNG TÌM KIẾM - CỨU NẠN HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VÀ CÁC PHƯƠNG THỨC HOẠT ĐỘNG

Điều 12. Mọi tổ chức, cá nhân nếu phát hiện tàu bay lâm nạn hoặc có lý do tin rằng tàu bay đang trong tình trạng khẩn nguy, phải thông báo ngay cho Trạm báo động thích hợp hoặc Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn hàng không có liên quan.

Điều 13.

1. Khi có tai nạn xảy ra, các cơ quan, đơn vị có liên quan cung cấp đầy đủ, nhanh và chính xác mọi thông tin theo đúng chức năng và nhiệm vụ của mình, triển khai công tác tìm kiếm - cứu nạn theo đúng kế hoạch hành động nhằm giảm tới mức thấp nhất thiệt hại về người và tài sản.

2. Đối với tai nạn xảy ra ở vùng giáp ranh của hai hay nhiều quốc gia hoặc theo đề nghị của quốc gia đăng ký tàu bay hoặc quốc gia khai thác tàu bay, Cục Hàng không Việt Nam thống nhất với các cơ quan, đơn vị có liên quan thuộc Bộ Ngoại giao, Bộ Quốc phòng cấp phép cho người, phương tiện vào tham gia tìm kiếm - cứu nạn trong thời gian sớm nhất. Việc cấp phép bay được thực hiện theo quy định của pháp luật. Trong trường hợp cần thiết, sau khi xin ý kiến chỉ đạo của Ủy ban quốc gia tìm kiếm - cứu nạn, Cục Hàng không Việt Nam đề nghị các

quốc gia có vùng tìm kiếm - cứu nạn liên kế đưa người, phương tiện vào trợ giúp tìm kiếm - cứu nạn.

Điều 14. Các Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn, Trung tâm phụ cứu nạn, các đội tìm kiếm - cứu nạn, khẩn nguy sân bay nhanh chóng triển khai lực lượng tìm kiếm - cứu nạn khi có sự cố, tai nạn xảy ra trong khu vực được phân công, phải hiệp đồng chặt chẽ với các cơ quan Không lưu, Kỹ thuật, Không báo, Khí tượng để nhận và chuyển mọi tin tức liên quan đến công tác tìm kiếm - cứu nạn và sẵn sàng ứng cứu khi có yêu cầu.

Điều 15. Các Trạm báo động, các Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn hàng không khi nhận được thông tin tàu bay đang trong giai đoạn hồ nghi, giai đoạn báo động, giai đoạn khẩn nguy hoặc tai nạn phải nhanh chóng đánh giá, phân tích, xử lý thông tin và quyết định hành động phù hợp. Nếu thông tin nhận được không phải từ các cơ quan không lưu, Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn hàng không phải đánh giá, xác định giai đoạn tương ứng và phải thực hiện các phương thức áp dụng cho từng giai đoạn, cụ thể như sau:

1. Giai đoạn hồ nghi: Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn hàng không phải phối hợp với các cơ quan kiểm soát không lưu, các cơ quan và lực lượng khác có liên quan nhằm nhanh chóng đánh giá chính xác thông tin nhận được.

2. Giai đoạn báo động: Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn hàng không phải thông báo ngay cho các đơn vị tìm

kiếm - cứu nạn hàng không, báo cáo Cục Hàng không Việt Nam và triển khai kế hoạch hành động tương ứng.

3. Giai đoạn khẩn nguy: Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn hàng không phải thực hiện các công việc sau:

a) Thông báo và phối hợp với các đơn vị tìm kiếm - cứu nạn hàng không triển khai lực lượng, phương tiện theo kế hoạch đã được phê duyệt;

b) Thực hiện kỹ thuật tìm kiếm, phối hợp cùng các bộ phận có liên quan nghiên cứu, xác định vị trí tàu bay lâm nạn và trên cơ sở đó xác định phạm vi khu vực tìm kiếm;

c) Thông báo cho nhà khai thác và giữ liên lạc thường xuyên trong quá trình tìm kiếm - cứu nạn; thông báo cho các Trung tâm tìm kiếm - cứu nạn kế cận nếu thấy cần thiết;

d) Thông báo cho cơ quan kiểm soát không lưu có liên quan khi nhận được thông tin từ những nguồn khác;

đ) Yêu cầu các tàu bay đang bay, tàu thuyền, các tàu biển và các phương tiện khác trong khu vực tàu bay lâm nạn tham gia vào công tác tìm kiếm - cứu nạn hàng không;

e) Duy trì canh nghe tín hiệu phát ra từ tàu bay lâm nạn hoặc từ máy phát định vị khẩn nguy (121.5 MHZ và 406 MHZ);

g) Thông báo thường xuyên mọi tin tức cho Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn hàng không có liên quan, vạch kế

hoạch hướng dẫn tìm kiếm - cứu nạn tàu bay lâm nạn;

h) Thông báo cho quốc gia đăng ký tàu bay bị nạn.

Điều 16. Trong giai đoạn hồ nghi hoặc báo động, khi nhận được thông báo không còn tình trạng khẩn cấp nữa, Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn hàng không chủ trì tìm kiếm - cứu nạn phải thông báo chấm dứt tình trạng khẩn cấp tới các cơ quan, đơn vị, lực lượng tham gia tìm kiếm - cứu nạn.

Điều 17.

1. Khi giai đoạn khẩn nguy chưa kết thúc đối với tàu bay lâm nạn mà chưa xác định được vị trí và có thể ở một trong hai hoặc nhiều vùng tìm kiếm - cứu nạn, Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn không biết phương thức hành động của các Trung tâm tìm kiếm - cứu nạn khác thì Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn phải triển khai hành động phù hợp với phương thức hành động quy định tại Điều 15 của Quy chế này và thống nhất với các Trung tâm tìm kiếm - cứu nạn kế cận để chỉ định ra một Trung tâm tìm kiếm - cứu nạn chủ trì thực hiện trách nhiệm tìm kiếm - cứu nạn.

2. Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn chủ trì thực hiện tìm kiếm - cứu nạn phải là Trung tâm chịu trách nhiệm ở một trong các vùng sau:

a) Vùng mà trong đó tàu bay báo cáo lần cuối cùng;

b) Vùng mà trong đó tàu bay sẽ tới khi

điểm báo cáo cuối cùng là ranh giới của hai vùng tìm kiếm - cứu nạn;

c) Vùng mà tàu bay đã tới nhưng tàu bay không được trang bị vô tuyến liên lạc hai chiều thích hợp hoặc không bắt buộc giữ liên lạc vô tuyến.

Điều 18. Sau khi công bố giai đoạn khẩn nguy, Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn phải thông báo tới các Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn có liên quan tham gia tìm kiếm - cứu nạn và diễn biến tiếp theo trong quá trình tìm kiếm - cứu nạn, kết quả tìm kiếm - cứu nạn.

Điều 19. Trong giai đoạn khẩn nguy, khi nhận được thông báo chấm dứt tình trạng khẩn cấp, Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn phải thực hiện các hành động cần thiết để kết thúc các hoạt động và thông báo cho Cục Hàng không Việt Nam, cơ quan, đơn vị, lực lượng tham gia tìm kiếm - cứu nạn. Khi nhận được những thông tin tiếp theo phải phân tích, đánh giá và phải thực hiện tìm kiếm - cứu nạn trở lại khi chứng minh được tính cần thiết.

Điều 20. Trong giai đoạn khẩn nguy, việc triển khai công tác tìm kiếm - cứu nạn đã thực hiện quá 6 tháng tính từ ngày công bố giai đoạn khẩn nguy mà không có kết quả, Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn chủ trì tìm kiếm - cứu nạn báo cáo Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam để trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải xem xét và tuyên bố kết thúc việc tìm kiếm - cứu nạn.

Điều 21. Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn chủ trì chịu trách nhiệm chuyển tới cơ quan không lưu đang cung cấp dịch vụ không lưu trong khu vực tàu bay lâm nạn những thông tin liên quan đến hoạt động tìm kiếm - cứu nạn để các tàu bay đang hoạt động biết và yêu cầu tàu bay trợ giúp tìm kiếm - cứu nạn, nếu có yêu cầu.

Điều 22. Khi hai hay nhiều quốc gia thành viên chịu trách nhiệm vùng tìm kiếm - cứu nạn chung thì mỗi quốc gia phải có kế hoạch hành động phù hợp với kế hoạch hành động do Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn vùng yêu cầu hoặc phù hợp với văn bản thỏa thuận tìm kiếm - cứu nạn song phương hoặc đa phương về tìm kiếm - cứu nạn hàng không.

Điều 23. Khi nhận được thông báo của Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn, đơn vị tìm kiếm - cứu nạn phải triển khai hành động tìm kiếm - cứu nạn đúng như nội dung thông báo nhận được; giữ liên lạc, báo cáo lực lượng, trang thiết bị huy động tham gia tìm kiếm - cứu nạn; báo cáo thường xuyên diễn biến tìm kiếm - cứu nạn về Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn.

Điều 24. Người chỉ huy đơn vị tìm kiếm - cứu nạn tại hiện trường tổ chức cấp cứu người sống sót; cứu tài sản của người bị nạn; không được gây cháy nổ; sau khi hoàn tất việc cứu nạn, các Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn, các lực lượng khẩn nguy sân bay, các đội tìm kiếm - cứu nạn phải bảo vệ hiện trường, cung cấp đầy đủ thông tin để chuẩn bị cho công tác điều tra tai nạn.

Điều 25. Người chỉ huy tàu bay đang bay phát hiện thấy tàu bay khác hay tàu biển đang ở trong tình trạng khẩn nguy phải thông báo ngay cho cơ quan kiểm soát không lưu đang cung cấp dịch vụ không lưu biết. Nếu điều kiện cho phép, phải tiếp tục quan sát tàu bay, tàu biển lâm nạn, xác định vị trí tàu bay, tàu biển lâm nạn để trợ giúp cho việc tìm kiếm - cứu nạn tới khi không thể kéo dài thêm hoặc không cần thiết nữa và theo yêu cầu hướng dẫn hành động của cơ quan kiểm soát không lưu và Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn.

Điều 26. Khi thấy tàu bay, tàu biển lâm nạn, người chỉ huy tàu bay phải báo cáo Cơ quan kiểm soát không lưu hoặc Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn mọi thông tin liên quan đến tai nạn, cụ thể như sau:

1. Kiểu, loại tàu bay, tàu biển lâm nạn, nhận dạng và các điều kiện của tàu bay lâm nạn;
2. Tọa độ tai nạn, địa hình hoặc hướng so với đài dẫn đường;
3. Thời gian quan sát thấy;
4. Tình trạng hiện tại, số lượng người quan sát được;
5. Những thông tin cần thiết khác.

Điều 27. Tàu bay đầu tiên bay đến khu vực hiện trường tai nạn mà không phải là tàu bay tìm kiếm - cứu nạn có trách nhiệm hướng dẫn các tàu bay khác cho tới khi tàu bay tìm kiếm - cứu nạn đến. Nếu không đủ phương tiện thông tin liên lạc thì có thể thỏa thuận chuyển

giao cho tàu bay khác để giữ liên lạc với tàu bay đang bay, với Cơ quan kiểm soát không lưu, với Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn.

Điều 28. Khi cần thiết, tàu bay đang bay tại khu vực hiện trường tai nạn hướng dẫn tàu bay cứu nạn bay đến khu vực hiện trường phải thiết lập liên lạc bằng sóng vô tuyến hoặc bằng tín hiệu thích hợp trong Phụ lục của Quy chế này. Nếu người sống sót, tàu bay, tàu biển lâm nạn không có phương tiện liên lạc thì nếu có thể được, tàu bay phải thả thiết bị liên lạc, tín hiệu xuống hiện trường và hướng dẫn sử dụng để thiết lập liên lạc giữa hiện trường và tàu bay đang bay trên khu vực hiện trường tai nạn.

Điều 29. Khi nhận được tín hiệu, điện văn thông báo khẩn nguy trên sóng vô tuyến, điện thoại hay bất cứ phương tiện liên lạc nào khác, người chỉ huy tàu bay có nhiệm vụ:

1. Ghi lại vị trí tàu bay lâm nạn;
2. Chuyển hướng bay về vị trí tàu bay lâm nạn nếu có thể được;
3. Thông báo mọi tin tức có được tới Cơ quan kiểm soát không lưu hoặc Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn;
4. Chuyển hướng bay tới vị trí phát tín hiệu khẩn nguy trong khi chờ chỉ thị.

Điều 30. Việc sử dụng tín hiệu quy định tại Phụ lục của Quy chế này phải rõ ràng, không được nhầm lẫn với tín hiệu khác. Khi nhận được tín hiệu tại nơi xảy ra tai nạn, tàu bay đang bay, tàu bay tìm

kiếm - cứu nạn phải thực hiện đúng yêu cầu quy định tại Phụ lục.

Chương IV

TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 31.

1. Cục Hàng không Việt Nam triển khai thực hiện “Quy chế tìm kiếm - cứu nạn hàng không dân dụng”, định kỳ và đột xuất báo cáo Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc triển khai thực hiện Quy chế trong toàn ngành hàng không dân dụng.

2. Căn cứ quy định tại Quy chế này, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

a) Thành lập Ủy ban thường trực tìm kiếm - cứu nạn hàng không dân dụng Việt Nam để giúp Cục trưởng chỉ đạo triển khai nhiệm vụ tìm kiếm - cứu nạn trong toàn ngành;

b) Giao nhiệm vụ công tác tìm kiếm cứu nạn hàng không dân dụng xuống các cơ quan, đơn vị thuộc quyền theo thẩm quyền;

c) Phân công vùng tìm kiếm - cứu nạn hàng không;

d) Công bố và cập nhật tên, địa chỉ, phương tiện liên lạc của tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động tìm kiếm - cứu nạn hàng không./.

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Đào Đình Bình

PHỤ LỤC

CÁC TÍN HIỆU TÌM KIẾM - CỨU NẠN HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG

1. Tín hiệu do tàu cứu hộ báo nhận:

a) Báo hiệu nhận được tín hiệu và có khả năng thực hiện được

i) Ban ngày kéo cờ đuôi nheo có sọc trắng đỏ theo chiều thẳng đứng;

ii) Ban đêm phát liên tiếp tín hiệu morse chữ "T";

iii) Ban ngày thay đổi hướng mũi để đi theo tàu bay.

b) Báo hiệu nhận được tín hiệu và không có khả năng thực hiện được:

i) Ban ngày: kéo cờ Quốc tế "N" (hình vuông bàn cờ màu trắng và xanh nước biển);

ii) Ban đêm: phát liên tiếp tín hiệu morse chữ "N".

2. Tàu bay đang bay thực hiện các động tác sau có nghĩa là yêu cầu tàu cứu hộ hướng tới tàu bay bị nạn:

a) Bay quanh tàu cứu hộ ít nhất là một lần;

b) Bay cắt hướng đi của tàu cứu hộ ở cự ly gần với độ cao thấp nhất và:

i) Lắc cánh hoặc;

ii) Tăng, giảm tốc độ hoặc;

iii) Thay đổi vòng quay cánh quạt tàu bay.

c) Hướng mũi tàu bay theo hướng yêu cầu tàu cứu hộ đi tới hoặc thực hiện lại các động tác trên.

Chú ý: do tiếng ồn cao trên sàn tàu cứu hộ nên các tín hiệu âm thanh của việc tăng giảm tốc độ không hiệu quả bằng tín hiệu nhìn thấy của việc lắc cánh, vì vậy, tín hiệu âm thanh được coi như là phương tiện dự phòng để tập trung sự chú ý.

3. Tàu bay đang bay thực hiện các động tác sau có nghĩa là không cần sự trợ giúp của tàu cứu hộ nữa: bay cắt vệt nước phía sau đuôi tàu ở độ cao thấp và

a) Lắc cánh hoặc;

b) Tăng, giảm tốc độ hoặc;

c) Thay đổi vòng quay cánh quạt tàu bay.

4. Tín hiệu nhận biết từ trên không và ý nghĩa của nó:

a) Tín hiệu nhận biết từ trên không do những người sống sót thực hiện

Số thứ tự	Điện văn	Ký hiệu
1	Yêu cầu trợ giúp	V
2	Yêu cầu trợ giúp y tế	X
3	Không hoặc không được	N
4	Được hoặc khẳng định	Y
5	Tiến về hướng này	↑

b) Tín hiệu nhận biết từ trên không dùng cho các đơn vị tìm kiếm - cứu nạn

Số thứ tự	Điện văn	Ký hiệu
1	Kết thúc cứu nạn	LLL
2	Đã tìm thấy mọi người	LL
3	Chỉ tìm thấy một số người	++
4	Không thể tiếp tục được đang trở lại căn cứ	XX
5	Đã chia thành hai nhóm, mỗi nhóm đi theo hướng chỉ định	
6	Thông tin nhận được tàu bay đang ở hướng này	→ →
7	Không tìm thấy gì, sẽ tiếp tục tìm kiếm	NN

Mỗi dấu hiệu trong mục 4 phải dài ít nhất 2,5 m (8 feet) và phải dễ nhìn thấy từ trên không và bằng tất cả các vật liệu có sẵn.

5. Tín hiệu nhìn thấy từ mặt đất.

a) Các tín hiệu sau có nghĩa là đã hiểu tín hiệu từ mặt đất:

i) Ban ngày: lắc cánh tàu bay;

ii) Ban đêm: tắt, mở hai lần đèn pha hạ cánh. Nếu không có đèn hạ cánh thì tắt mở hai lần đèn dẫn đường.

b) Nếu mặt đất không nhận được tín hiệu trên thì coi như tàu bay không hiểu tín hiệu mặt đất./.

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Điện thoại: 8233947

In tại Xí nghiệp Bản đồ 1 - Bộ Quốc phòng