

CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 75/2007/NĐ-CP

Hà Nội, ngày 09 tháng 5 năm 2007

**NGHỊ ĐỊNH****về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng**

CHÍNH PHỦ

*Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;*

*Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 6 năm 2006;*

*Xét đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải,*

**NGHỊ ĐỊNH:****Chương I****QUY ĐỊNH CHUNG**

**Điều 1.** Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

1. Nghị định này quy định về trách nhiệm của các cơ quan, tổ chức, cá nhân trong việc thông báo sự cố, tai nạn tàu bay; thủ tục điều tra sự cố, tai nạn tàu bay; hợp tác quốc tế trong hoạt động điều

tra sự cố, tai nạn tàu bay; báo cáo sự cố và phòng ngừa sự cố, tai nạn tàu bay.

2. Sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng quy định tại khoản 1 Điều này bao gồm:

a) Sự cố, tai nạn tàu bay xảy ra trong lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý;

b) Tai nạn tàu bay mang quốc tịch Việt Nam hoặc tàu bay do người khai thác Việt Nam khai thác xảy ra ở vùng biển quốc tế;

c) Sự cố, tai nạn tàu bay mang quốc tịch Việt Nam hoặc tàu bay do người khai thác Việt Nam khai thác xảy ra ngoài trường hợp quy định tại điểm a, b khoản này mà không có quốc gia điều tra hoặc được quốc gia nơi xảy ra sự cố, tai nạn ủy thác điều tra.

3. Nghị định này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân của Việt Nam và nước ngoài liên quan đến việc thông báo, điều



tra, báo cáo và phòng ngừa sự cố, tai nạn tàu bay.

## **Điều 2.** Giải thích từ ngữ

Liên quan đến Nghị định này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. “Người bị thương nặng” được quy định tại điểm a khoản 2 Điều 104 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam là người bị thương do tai nạn gây ra nếu thuộc một trong các trường hợp sau đây:

a) Phải nằm viện trên 48 giờ trong vòng 07 ngày, kể từ ngày bị thương;

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

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

d) Tồn thương nội tạng;

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

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

2. “Người chết” sử dụng trong báo cáo điều tra tai nạn bao gồm người bị tử vong ngay trong tai nạn và người chết do bị thương trong tai nạn trong vòng 30 ngày, kể từ ngày xảy ra tai nạn.

3. “Máy tự ghi” là máy ghi âm buồng lái, máy ghi tham số chuyên bay, được lắp đặt trên tàu bay.

4. “Trọng lượng tối đa” là trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn.

5. “Quốc gia thiết kế” là quốc gia có quyền tài phán đối với tổ chức chịu trách nhiệm về thiết kế loại tàu bay.

6. “Quốc gia sản xuất” là quốc gia có quyền tài phán đối với tổ chức chịu trách nhiệm về lắp ráp tổng thể tàu bay.

## Chương II

### THÔNG BÁO SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

**Điều 3.** Thông báo về sự cố, tai nạn tàu bay

1. Các tổ chức, cá nhân sau đây có trách nhiệm thông báo ngay cho Cục Hàng không Việt Nam bằng điện thoại, fax, mạng viễn thông cố định hàng không (AFTN) hoặc các phương tiện thông tin khác khi phát hiện hoặc nhận được thông tin về tai nạn tàu bay hoặc sự cố quy định tại Phụ lục I Nghị định này:

a) Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu đối với thông tin về tàu bay lâm nạn;

b) Người chỉ huy tàu bay, người khai thác tàu bay đối với thông tin về sự cố hoặc tai nạn tàu bay xảy ra trong lãnh thổ Việt Nam; sự cố hoặc tai nạn đối với tàu bay mang quốc tịch Việt Nam hoặc do



người khai thác Việt Nam khai thác xảy ra ngoài lãnh thổ Việt Nam;

c) Giám đốc Cảng vụ hàng không đối với thông tin về sự cố hoặc tai nạn tàu bay xảy ra tại cảng hàng không, sân bay hoặc khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay thuộc quyền quản lý của mình;

d) Trung tâm tìm kiếm, cứu nạn hàng hải đối với thông tin về tàu bay lâm nạn trên biển;

đ) Ủy ban nhân dân địa phương nơi xảy ra tai nạn tàu bay.

2. Các tổ chức, cá nhân khác không thuộc trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này khi phát hiện hoặc nhận được thông tin về sự cố, tai nạn tàu bay có trách nhiệm thông báo ngay cho Ủy ban nhân dân địa phương, Cục Hàng không Việt Nam, cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hoặc cơ quan, đơn vị trong ngành hàng không nơi gần nhất.

3. Trường hợp sự cố, tai nạn tàu bay xảy ra ở nước ngoài đối với tàu bay mang quốc tịch Việt Nam hoặc do người khai thác Việt Nam khai thác, ngoài trách nhiệm quy định tại khoản 1 Điều này, người chỉ huy tàu bay, người khai thác tàu bay phải thông báo ngay cho cơ quan ngoại giao hoặc cơ quan lãnh sự của Việt Nam ở nước đó.

**Điều 4.** Xử lý thông tin về sự cố hoặc tai nạn tàu bay

1. Khi nhận được thông báo về sự cố hoặc tai nạn tàu bay quy định tại Điều 3 Nghị định này, Cục Hàng không Việt Nam xác nhận lại và báo cáo Bộ Giao thông vận tải các thông tin sau đây:

a) Loại tàu bay, dấu hiệu đăng ký và dấu hiệu quốc tịch của tàu bay;

b) Tên chủ sở hữu, người khai thác tàu bay;

c) Họ và tên người chỉ huy tàu bay;

d) Ngày, giờ xảy ra sự cố hoặc tai nạn tàu bay;

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

e) Vị trí của tàu bay theo kinh tuyến và vĩ tuyến;

g) Số hành khách, thành viên tổ bay trên tàu bay tại thời điểm xảy ra tai nạn hoặc sự cố;

h) Số người chết, bị thương nặng do tai nạn gây ra hoặc số người bị thương do sự cố gây ra, bao gồm hành khách, thành viên tổ bay và người thứ ba;

i) Tính chất tai nạn, sự cố và mức độ thiệt hại đối với tàu bay;

k) Thông tin về hàng nguy hiểm trên tàu bay.

2. Trừ trường hợp tàu bay bị mất tích hoặc không thể tiếp cận được tàu bay, Cục Hàng không Việt Nam phải cử người đến



ngay hiện trường để thực hiện các công việc sau đây:

a) Phối hợp với lực lượng tìm kiếm, cứu nạn tại hiện trường để cứu giúp người và tránh việc làm xáo trộn hiện trường không cần thiết;

b) Thu thập thông tin về người chết trong trường hợp có người chết;

c) Thu thập các mảnh vỡ tàu bay, đánh giá các hư hại về kết cấu khung sườn, hệ thống vô tuyến điện, điện tử và động cơ;

d) Yêu cầu giao nộp, thu giữ hoặc lấy thông tin từ các máy tự ghi;

đ) Xác định nồng độ cồn hoặc chất kích thích đối với thành viên tổ lái;

e) Phỏng vấn sơ bộ thành viên tổ bay và các nhân chứng;

g) Xác định phạm vi hiện trường và yêu cầu các cơ quan phối hợp, bảo vệ hiện trường, chụp ảnh hiện trường;

h) Chủ trì, phối hợp các cơ quan, tổ chức liên quan áp dụng các biện pháp cần thiết để bảo quản các mẫu vật, tài liệu liên quan đến sự cố, tai nạn.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải kiểm tra và xác nhận lại các thông tin quy định tại khoản 1 Điều này để quyết định tổ chức điều tra hoặc báo cáo Thủ tướng Chính phủ thành lập Ủy ban điều tra tai nạn.

4. Trường hợp xảy ra tai nạn hoặc sự cố tàu bay quy định tại Phụ lục I Nghị định này, Bộ Giao thông vận tải thông báo ngay cho các quốc gia và tổ chức quốc tế sau đây:

a) Quốc gia đăng ký tàu bay;

b) Quốc gia của người khai thác tàu bay;

c) Quốc gia thiết kế tàu bay;

d) Quốc gia sản xuất tàu bay;

đ) Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) đối với tàu bay có trọng lượng tối đa trên 2250 kilôgam.

5. Thông báo quy định tại khoản 4 Điều này có thể được gửi qua fax, email, AFTN. Thông báo bao gồm các thông tin sau đây:

a) Ghi rõ “ACCID” nếu là tai nạn hoặc “INCID” nếu là sự cố;

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

c) Tên chủ sở hữu, người khai thác hoặc người thuê tàu bay;

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

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

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



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

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

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

k) Dự kiến phạm vi điều tra;

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

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

n) Thông tin về hàng nguy hiểm trên tàu bay.

### Chương III

## THỦ TỤC ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

**Điều 5.** Nội dung điều tra sự cố, tai nạn tàu bay

Điều tra sự cố, tai nạn tàu bay nhằm đáp ứng các yêu cầu sau đây:

1. Thu thập, ghi lại và phân tích các thông tin có thể thu thập được về sự cố, tai nạn tàu bay;

2. Nghiên cứu, xác định các nguyên nhân gây ra sự cố, tai nạn tàu bay;

3. Khuyến cáo đối với việc bảo đảm an toàn hàng không;

4. Lập báo cáo về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay.

**Điều 6.** Bảo vệ hiện trường và di chuyển tàu bay bị sự cố, tai nạn

1. Tổ chức, cá nhân thực hiện tìm kiếm, cứu nạn có trách nhiệm bảo vệ tàu bay và hiện trường của tàu bay bị sự cố hoặc tai nạn.

2. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với các tổ chức, cá nhân liên quan thực hiện hoạt động bảo vệ hiện trường, bao gồm các nhiệm vụ cụ thể sau đây:

a) Cấp cứu người còn sống; dập cháy và bảo vệ tính mạng và tài sản của nhân dân;

b) Bảo vệ tàu bay để không bị cháy hoặc hư hỏng thêm; không làm xáo trộn hoặc thay đổi tư thế xác nạn nhân; không làm hư hỏng hoặc xáo trộn hàng hóa, hành lý và các đồ vật khác chuyên chở trên tàu bay;

c) Áp dụng các biện pháp thích hợp để ngăn chặn hậu quả có thể xảy ra do hàng nguy hiểm;

d) Chụp ảnh, quay phim hoặc các biện pháp cần thiết khác để lưu giữ vật chứng dễ bị mất hoặc biến dạng;



đ) Thu thập họ tên và địa chỉ của những người chứng kiến để phục vụ cho việc điều tra sự cố, tai nạn tàu bay.

3. Chủ sở hữu, người khai thác tàu bay hoặc người thuê tàu bay có trách nhiệm di chuyển tàu bay bị sự cố hoặc tai nạn, hàng hóa, hành lý và các đồ vật chuyên chở trên tàu bay bị sự cố hoặc tai nạn theo yêu cầu của Bộ Giao thông vận tải.

4. Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay tổ chức di chuyển tàu bay bị sự cố hoặc tai nạn, hàng hóa, hành lý và các đồ vật chuyên chở trên tàu bay bị sự cố hoặc tai nạn đến vị trí thích hợp trong trường hợp những người quy định tại khoản 3 Điều này không thực hiện.

5. Việc di chuyển tàu bay bị sự cố hoặc tai nạn, hàng hóa, hành lý và các đồ vật chuyên chở trên tàu bay bị sự cố, tai nạn phải được lập biên bản. Biên bản ghi rõ hiện trạng của các đồ vật và tổ chức, cá nhân được giao đồ vật.

**Điều 7. Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay**

1. Ủy ban điều tra tai nạn tàu bay do Thủ tướng Chính phủ thành lập gồm đại diện Bộ Giao thông vận tải là Chủ tịch, đại diện các Bộ, ngành liên quan và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi xảy ra tai nạn.

2. Bộ Giao thông vận tải thành lập cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay hoặc tổ chức điều tra theo cách thức phù hợp

với mức độ, tính chất của sự cố, tai nạn đó. Trong trường hợp cần thiết thành lập cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, Bộ Giao thông vận tải có thể mời đại diện các Bộ, ngành liên quan và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi xảy ra tai nạn.

3. Ủy ban điều tra tai nạn tàu bay do Thủ tướng Chính phủ thành lập hoặc cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay do Bộ Giao thông vận tải thành lập (sau đây gọi là cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay) có quyền trưng dụng người có đủ năng lực, trình độ của các tổ chức của Việt Nam sau đây để phục vụ hoạt động điều tra sự cố, tai nạn tàu bay:

- a) Người khai thác tàu bay;
- b) Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu;
- c) Cơ sở thiết kế, sản xuất, bảo dưỡng và thử nghiệm tàu bay;
- d) Tổ chức xã hội nghề nghiệp về hàng không.

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

5. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm lưu giữ hồ sơ điều tra tai nạn, sự



cố tàu bay sau khi kết thúc việc điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay.

**Điều 8.** Người điều tra sự cố, tai nạn tàu bay

1. Người thực hiện điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay phải đáp ứng yêu cầu về năng lực chuyên môn và kỹ thuật hàng không.

2. Những người sau đây không được là thành viên của cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay:

a) Chủ sở hữu tàu bay, người góp vốn hoặc tham gia điều hành tổ chức khai thác tàu bay có tàu bay bị sự cố, tai nạn đang được điều tra;

b) Người có lợi ích từ việc kinh doanh của tổ chức khai thác tàu bay, cơ sở thiết kế, sản xuất, bảo dưỡng tàu bay bị sự cố, tai nạn đang được điều tra.

**Điều 9.** Nhiệm vụ và quyền hạn của người đứng đầu cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay

Người đứng đầu cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay có nhiệm vụ và quyền hạn sau:

1. Tổ chức thực hiện, phân công nhiệm vụ cho các thành viên của cơ quan điều tra để thực hiện các nhiệm vụ và quyền hạn theo quy định.

2. Chủ trì các cuộc họp của cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay; phát ngôn

hoặc chỉ định thành viên của cơ quan điều tra sự cố, tai nạn là người phát ngôn trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn.

3. Các nhiệm vụ và quyền hạn quy định tại Điều 10 của Nghị định này.

**Điều 10.** Nhiệm vụ, quyền hạn và nghĩa vụ của người điều tra sự cố, tai nạn tàu bay

1. Người điều tra sự cố, tai nạn tàu bay có các nhiệm vụ và quyền hạn sau:

a) Được vào hiện trường, khám nghiệm hiện trường sự cố hoặc tai nạn tàu bay, tiếp cận tàu bay, trang bị, thiết bị của tàu bay hoặc các mảnh vỡ của tàu bay;

b) Thu giữ hoặc phối hợp với cơ quan công an thu giữ và sử dụng các mảnh vỡ tàu bay, trang bị, thiết bị của tàu bay và các giấy tờ, tài liệu cần thiết cho việc điều tra sự cố, tai nạn;

c) Thống kê các chứng cứ tại hiện trường sự cố, tai nạn tàu bay; kiểm soát việc di chuyển tàu bay, hành lý, hàng hóa và các đồ vật vận chuyển trên tàu bay, các mảnh vỡ, trang bị, thiết bị của tàu bay;

d) Thu giữ các máy tự ghi, thực hiện hoặc yêu cầu thực hiện giải mã hoặc yêu cầu quốc gia đăng ký, quốc gia khai thác cung cấp dữ liệu của máy tự ghi;

đ) Yêu cầu chủ sở hữu, người khai thác tàu bay, cơ sở sản xuất, Cảng vụ



hàng không hoặc tổ chức, cá nhân khác cung cấp thông tin, tài liệu liên quan đến tàu bay bị sự cố, tai nạn;

e) Giám định hoặc yêu cầu giám định các mẫu vật, chứng cứ, tài liệu liên quan đến sự cố, tai nạn tàu bay, sức khỏe của những người liên quan đến việc khai thác tàu bay bị sự cố, tai nạn;

g) Được cung cấp kết quả giám định thi thể nạn nhân để phục vụ cho hoạt động điều tra sự cố, tai nạn tàu bay;

h) Hỏi, nghiên cứu lời khai của người chứng kiến về những vấn đề có liên quan đến tai nạn, sự cố tàu bay.

2. Người điều tra sự cố, tai nạn tàu bay có các nghĩa vụ sau đây:

a) Điều tra sự cố, tai nạn tàu bay nhanh chóng, trung thực và khách quan;

b) Tuân thủ nghiêm ngặt sự chỉ đạo của người đứng đầu cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay về nội dung, phương pháp điều tra và thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn trong hoạt động điều tra;

c) Không được cung cấp thông tin liên quan đến điều tra sự cố, tai nạn tàu bay cho người khác hoặc các phương tiện thông tin khi chưa được phép công bố.

**Điều 11.** Trả lại tàu bay và các trang bị, thiết bị tàu bay

1. Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu

bay phải trả tàu bay và các trang bị, thiết bị tàu bay bị sự cố, tai nạn cho người có quyền đối với tàu bay hoặc người được quốc gia đăng ký tàu bay hoặc quốc gia của người khai thác chỉ định khi không cần giữ lại để phục vụ công tác điều tra.

2. Việc trả tàu bay, trang bị, thiết bị tàu bay phải lập biên bản giao nhận. Biên bản giao nhận bao gồm các nội dung sau đây:

a) Tên và địa chỉ của người hoặc tổ chức giao, nhận;

b) Miêu tả sơ bộ đối tượng được bàn giao;

c) Ngày giờ, địa điểm bàn giao;

d) Chữ ký của đại diện cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay và đại diện bên nhận.

## **Điều 12.** Giải mã máy tự ghi

1. Khi thực hiện điều tra tai nạn tàu bay hoặc sự cố quy định tại Phụ lục I Nghị định này, cơ quan điều tra phải giải mã thông tin trong các máy tự ghi lắp đặt trên tàu bay.

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

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

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



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

### **Điều 13.** Khám nghiệm tử thi

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

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

**Điều 14.** Trách nhiệm phối hợp của các cơ quan điều tra khác

Các cơ quan điều tra khác đối với sự cố, tai nạn tàu bay theo quy định của pháp luật tố tụng hình sự có trách nhiệm cung cấp thông tin chính xác về giám định tử thi, danh tính nạn nhân, lời khai của các nhân chứng, các thông tin được giải mã và các chứng cứ cho cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay khi có yêu cầu.

**Điều 15.** Thông báo về hành vi can thiệp bất hợp pháp

Trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, nếu phát hiện hoặc nghi ngờ có hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng thì Bộ Giao thông vận tải phải thông báo ngay cho cơ quan nhà nước liên quan của Việt Nam và các quốc gia liên quan theo quy định tại khoản 4 Điều 4 Nghị định này.

### **Điều 16.** Công bố thông tin

1. Khi xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay, cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay có quyền công bố các thông tin sau đây:

a) Số hiệu chuyến bay, quốc tịch và số hiệu đăng ký của tàu bay;

b) Tên của các thành viên tổ bay, trình độ và bằng cấp chính thức;

c) Lịch trình chuyến bay;

d) Tình trạng đủ điều kiện bay của tàu bay;

đ) Điều kiện thời tiết;

e) Tổ chức và nhiệm vụ của cơ quan điều tra sự cố, tai nạn;

g) Tiến trình điều tra;

h) Các thông tin thực tế về sự cố, tai nạn.

2. Các thông tin sau đây không được phép công bố và chỉ được sử dụng cho việc điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay:

a) Lời khai của những người liên quan trong quá trình điều tra;

b) Thông tin trao đổi giữa những người liên quan đến khai thác tàu bay;

c) Thông tin y tế và các thông tin cá nhân của những người liên quan đến sự cố hoặc tai nạn tàu bay;

d) Ghi âm buồng lái và bản sao ghi âm đó;

đ) Các ý kiến phân tích thông tin, bao gồm các thông tin của máy ghi dữ liệu chuyến bay;



e) Thông tin liên quan đến an ninh, quốc phòng.

### **Điều 17.** Điều tra lại

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

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

**Điều 18.** Báo cáo sơ bộ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay

1. Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay lập báo cáo sơ bộ về điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay theo mẫu tại Phụ lục II Nghị định này.

2. Trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay, Bộ Giao thông vận tải gửi bản báo cáo sơ bộ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay cho các quốc gia và tổ chức quốc tế liên quan sau đây:

- a) Quốc gia đăng ký tàu bay;
- b) Quốc gia khai thác;
- c) Quốc gia thiết kế;
- d) Quốc gia sản xuất;
- đ) Tổ chức hàng không dân dụng quốc

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

**Điều 19.** Báo cáo chính thức về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay

1. Khi kết thúc điều tra, cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay lập báo cáo chính thức theo mẫu tại Phụ lục III Nghị định này.

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

- a) Quốc gia đăng ký tàu bay;
- b) Quốc gia khai thác;
- c) Quốc gia thiết kế;
- d) Quốc gia sản xuất.

3. Trong vòng 60 ngày, kể từ ngày gửi dự thảo báo cáo chính thức, nếu nhận được ý kiến của các quốc gia quy định tại khoản 2 Điều này, cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay nghiên cứu, chỉnh lý dự thảo báo cáo chính thức hoặc đính kèm ý kiến đó vào báo cáo chính thức.

4. Hết thời hạn 60 ngày mà không nhận được ý kiến và các quốc gia không có thỏa thuận nào khác, Bộ Giao thông vận tải gửi báo cáo chính thức về điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay cho các quốc gia và tổ chức quốc tế sau đây:

- a) Quốc gia tham gia điều tra;
- b) Quốc gia đăng ký tàu bay;



- c) Quốc gia khai thác;
- d) Quốc gia thiết kế;
- đ) Quốc gia sản xuất;
- e) Quốc gia có công dân bị chết hoặc bị thương nặng;
- g) Quốc gia đã cung cấp thông tin liên quan, trang bị, thiết bị hoặc các chuyên gia;
- h) Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế đối với tàu bay có trọng lượng tối đa trên 5700 kilôgam.

**Điều 20.** Công bố báo cáo chính thức điều tra sự cố, tai nạn tàu bay

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

2. Việc công bố báo cáo chính thức về điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay quy định tại khoản 1 Điều này được thực hiện trong vòng 12 tháng, kể từ ngày gửi báo cáo chính thức về điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay cho các quốc gia, tổ chức quốc tế.

**Điều 21.** Khuyến cáo an toàn

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

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

b) Gửi khuyến cáo về an toàn hàng không phát sinh từ hoạt động điều tra đến các quốc gia liên quan và Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO).

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

**Điều 22.** Kinh phí điều tra sự cố, tai nạn tàu bay

1. Người khai thác tàu bay, người thuê tàu bay trong trường hợp thuê có tổ bay có tàu bay bị sự cố hoặc tai nạn chịu chi phí cho việc giải mã, giám định tử thi, dựng lại hiện trường và di chuyển tàu bay, hàng hóa, hành lý và các đồ vật chuyên chở trên tàu bay, thù lao và các chi phí khác cho những người được trưng dụng để phục vụ hoạt động điều tra sự cố, tai nạn tàu bay được quy định tại khoản 3 Điều 7 Nghị định này.

2. Các chi phí khác phục vụ cho hoạt động điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay lấy từ nguồn ngân sách nhà nước. Bộ Giao thông vận tải lập dự toán chi phí cho từng vụ việc cụ thể báo cáo Bộ Tài chính quyết định.



## Chương IV

**HỢP TÁC QUỐC TẾ TRONG HOẠT  
ĐỘNG ĐIỀU TRA SỰ CỐ,  
TAI NẠN TÀU BAY**

**Điều 23.** Tham gia điều tra tai nạn tàu bay

1. Đại diện của các quốc gia được phép tham gia điều tra tai nạn chịu sự kiểm soát của cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay.

2. Đại diện các quốc gia tham gia điều tra tai nạn tàu bay có quyền và nghĩa vụ sau đây:

- a) Đến hiện trường vụ tai nạn;
- b) Kiểm tra các mảnh vỡ tàu bay;
- c) Được biết các thông tin về lời khai của nhân chứng và đề xuất các vấn đề cần làm rõ;
- d) Được biết về các chứng cứ;
- đ) Nhận bản sao các tài liệu thích hợp từ việc điều tra;
- e) Tham gia giải mã máy tự ghi;
- g) Tham gia các hoạt động điều tra tai nạn như kiểm tra bộ phận cấu thành, giảng bình kỹ thuật, kiểm tra và mô phỏng quá trình xảy ra tai nạn;
- h) Tham gia các cuộc họp liên quan đến phân tích, đánh giá về nguyên nhân

và khuyến cáo an toàn trong quá trình điều tra;

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

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

**Điều 24.** Hợp tác với các quốc gia có nạn nhân trong tai nạn tàu bay

Trường hợp tai nạn tàu bay xảy ra trong lãnh thổ Việt Nam, đại diện của quốc gia có công dân bị chết hoặc bị thương nặng được vào Việt Nam và có các quyền sau đây:

1. Đến hiện trường tai nạn tàu bay, được biết các thông tin về hiện trường tai nạn tàu bay.
2. Tham gia nhận dạng nạn nhân.
3. Phối hợp với cơ quan điều tra tai nạn thăm vấn hành khách còn sống là công dân của mình.
4. Được nhận bản sao báo cáo chính thức điều tra tai nạn tàu bay.
5. Được thông báo các thông tin về sự cố, tai nạn tàu bay khi cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay của Việt Nam cho phép.

**Điều 25.** Điều tra sự cố, tai nạn tàu bay ở nước ngoài



1. Trường hợp việc điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay do quốc gia khác thực hiện, Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm:

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

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

c) Cung cấp thông tin giải mã từ máy tự ghi cho quốc gia thực hiện điều tra tai nạn hoặc sự cố theo quy định tại Phụ lục I Nghị định này với tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam hoặc do người khai thác Việt Nam khai thác;

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

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

2. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm phối hợp với các Bộ, ngành liên quan để tham gia điều tra sự cố hoặc tai nạn tàu bay xảy ra ở nước ngoài trong các trường hợp sau đây:

a) Tàu bay mang quốc tịch Việt Nam;

b) Tàu bay do người khai thác Việt Nam khai thác;

c) Tàu bay do Việt Nam thiết kế hoặc sản xuất.

3. Trường hợp công dân Việt Nam là nạn nhân trong sự cố hoặc tai nạn tàu bay xảy ra ở nước ngoài mà không thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này, Bộ Ngoại giao có trách nhiệm phối hợp với quốc gia nơi xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay để phối hợp với Bộ Giao thông vận tải tham gia điều tra tai nạn.

**Điều 26.** Ủy thác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay

1. Trường hợp xảy ra sự cố hoặc tai nạn ở nước ngoài đối với tàu bay mang quốc tịch Việt Nam hoặc tàu bay do người khai thác Việt Nam khai thác và quốc gia nơi xảy ra sự cố hoặc tai nạn ủy thác cho Việt Nam điều tra toàn bộ hoặc một phần thì việc điều tra được thực hiện theo quy định của Nghị định này.

2. Căn cứ vào tính chất của sự cố hoặc tai nạn và theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Thủ tướng Chính phủ quyết định ủy thác cho quốc gia đăng ký tàu bay hoặc quốc gia của người khai thác tàu bay điều tra sự cố, tai nạn đối với tàu bay mang quốc tịch nước ngoài xảy ra trong lãnh thổ Việt Nam.



## Chương V

### BÁO CÁO SỰ CỐ

#### Điều 27. Báo cáo sự cố tàu bay

1. Trong thời hạn 72 giờ, kể từ thời điểm xảy ra sự cố tàu bay quy định tại Phụ lục IV Nghị định này, người khai thác tàu bay, hãng hàng không, tổ chức bảo dưỡng, tổ chức thiết kế, chế tạo tàu bay, người chỉ huy tàu bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu và Cảng vụ hàng không phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam theo mẫu quy định tại Phụ lục V Nghị định này.

2. Các tổ chức, cá nhân quy định tại khoản 1 Điều này phải lập sổ theo dõi, cập nhật thường xuyên các sự cố xảy ra đối với tàu bay liên quan trong phạm vi quản lý của mình.

3. Các hãng hàng không thực hiện việc báo cáo thường kỳ về sự cố tàu bay gửi Cục Hàng không Việt Nam như sau:

a) Báo cáo tháng: vào ngày 25 hàng tháng;

b) Báo cáo quý: trước ngày 05 tháng đầu của quý sau;

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

#### Điều 28. Tổng hợp các báo cáo sự cố

Trên cơ sở các báo cáo sự cố nhận được, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm tiến hành các công việc sau đây nhằm bảo đảm thực hiện các biện pháp phòng ngừa sự cố tàu bay:

1. Tổng hợp, phân tích và đánh giá các báo cáo sự cố tàu bay quy định tại Điều 27 Nghị định này.

2. Kiểm tra, thanh tra việc thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn hàng không.

3. Kiểm tra việc khắc phục sự cố tàu bay và thực hiện các biện pháp phòng ngừa sự cố tàu bay.

4. Công bố, thông báo kết quả phân tích, đánh giá thông tin từ các báo cáo sự cố cho tổ chức, cá nhân liên quan.

## Chương VI

### ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

#### Điều 29. Hiệu lực thi hành

Nghị định này có hiệu lực thi hành sau 15 ngày, kể từ ngày đăng Công báo.

#### Điều 30. Trách nhiệm thi hành

Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này./.

TM. CHÍNH PHỦ  
THỦ TƯỚNG

Nguyễn Tấn Dũng



## Phụ lục I

## DANH MỤC SỰ CỐ PHẢI TIẾN HÀNH ĐIỀU TRA

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



## Phụ lục II

NỘI DUNG BÁO CÁO SƠ BỘ  
VỀ ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAYI. THÔNG TIN CHUNG VỀ  
TAI NẠN TÀU BAY

1. Số tham chiếu vụ việc
2. Nơi xảy ra tai nạn
3. Ngày và giờ địa phương
4. Dữ liệu của tàu bay
5. Loại tàu bay và Nhà sản xuất
6. Quốc tịch và số hiệu đăng ký
7. Tên người khai thác tàu bay
8. Hành trình của chuyến bay.

## II. HÌNH THỨC CHUYẾN BAY

1. Chuyến bay nội địa/quốc tế thường lệ/thuê chuyến
2. Nhà khai thác (nội địa/quốc tế)
3. Nơi cất cánh lần cuối
4. Nơi dự định hạ cánh
5. Thời gian bay.

## III. THƯƠNG VONG

1. Thành viên tổ bay

2. Hành khách
3. Người dưới mặt đất.

## IV. HẬU QUẢ ĐỐI VỚI TÀU BAY

## V. ĐIỀU KIỆN THỜI TIẾT

1. Điều kiện thời tiết trong khu vực xảy ra tai nạn
2. Điều kiện về ánh sáng.

VI. QUÁ TRÌNH XẢY RA ĐỐI VỚI  
TÀU BAY BỊ SỰ CỐ, TAI NẠN

## VII. PHÂN MIÊU TẢ TÓM TẮT

1. Miêu tả tóm tắt về tai nạn bao gồm các tình huống khác thường và các thông tin quan trọng nhất.
2. Các lưu ý về an toàn và các biện pháp ngăn chặn cần thiết có thể chấp nhận./.



## Phụ lục III

NỘI DUNG BÁO CÁO CHÍNH THỨC ĐIỀU TRA SỰ CỐ,  
TAI NẠN TÀU BAY

## A. MỞ ĐẦU

1. Các thông tin về tên người khai thác, nhà sản xuất, kiểu loại, quốc tịch và số hiệu đăng ký, ngày và nơi xảy ra sự cố, tai nạn.

2. Tóm tắt sơ lược các thông tin về quá trình nhận được thông báo của quốc gia về tai nạn, sự cố tàu bay; cơ quan thực hiện điều tra và các đại diện của các quốc gia có liên quan được chỉ định; cơ quan dự thảo báo cáo; bản kết luận về các tình huống dẫn đến sự cố, tai nạn.

## B. PHẦN CHÍNH

I. CÁC THÔNG TIN CHI TIẾT VỀ  
TAI NẠN, SỰ CỐ TÀU BAY:

## 1. Hành trình của chuyến bay:

a) Số hiệu chuyến bay, hình thức khai thác, điểm khởi hành lần cuối, giờ địa phương và giờ quốc tế (UTC) lúc khởi hành lần cuối, địa điểm dự định hạ cánh;

b) Kế hoạch bay, miêu tả về chuyến bay và các sự kiện dẫn tới tai nạn, sự cố, bao gồm cả việc dừng lại quỹ đạo bay nếu thấy cần thiết;

c) Địa điểm (theo kinh tuyến, vĩ tuyến) xảy ra tai nạn, thời điểm xảy ra tai nạn (giờ địa phương và giờ quốc tế), ngày hay đêm.

## 2. Thương vong về người:

a) Số người chết: thành viên tổ bay, hành khách và những người khác;

b) Số người bị thương nặng: thành viên tổ bay, hành khách và những người khác;

c) Số người bị thương nhẹ hoặc vô sự: thành viên tổ bay, hành khách.

## 3. Mức độ hư hại đối với tàu bay

Miêu tả, đánh giá mức độ hư hại với tàu bay do tai nạn gây ra (bị phá hủy, hư hại nghiêm trọng, hư hại nhẹ hoặc không hư hại gì).

## 4. Hư hại khác

Miêu tả các hư hại khác bị ảnh hưởng ngoài tàu bay.

5. Thông tin về nhân viên hàng không:

a) Các thông tin quan trọng về thành viên tổ lái bao gồm: tuổi, hiệu lực của giấy phép, năng định và các bài kiểm tra bắt buộc, kinh nghiệm bay (tổng giờ bay



và giờ bay trên loại), các thông tin về thời gian làm nhiệm vụ;

b) Thông tin về kết luận giám định sức khỏe;

c) Tóm tắt sơ lược về trình độ và kinh nghiệm của các thành viên tổ bay khác;

d) Các thông tin quan trọng liên quan đến các nhân viên hàng không khác có liên quan như kiểm soát viên không lưu, nhân viên bảo dưỡng tàu bay.

#### 6. Dữ liệu về tàu bay:

a) Nêu tóm tắt về tình trạng bảo dưỡng và tính đủ điều kiện bay của tàu bay;

b) Nêu tóm tắt các thông tin về trọng tải, trọng tâm trong giới hạn cho phép ở các giai đoạn của chuyến bay liên quan đến các giai đoạn của chuyến bay;

c) Loại nhiên liệu sử dụng.

#### 7. Thông tin về khí tượng:

a) Nêu tóm tắt về điều kiện khí tượng khi các tình huống xảy ra bao gồm cả điều kiện thời tiết dự báo và thực tế cùng thông tin về thời tiết do tổ lái nhận được;

b) Điều kiện ánh sáng tự nhiên khi xảy ra tai nạn (ánh sáng ban ngày, sáng trăng nửa đêm).

#### 8. Trang thiết bị dẫn đường:

Nêu các thông tin quan trọng về các thiết bị và hệ thống dẫn đường và hạ

cánh (ILS, MLS, NDB, PAR, VOR và các thiết bị hỗ trợ tầm nhìn trên mặt đất) và hiệu quả của chúng tại thời điểm đó.

#### 9. Thông tin liên lạc:

Các thông tin quan trọng về các trạm liên lạc hàng không cố định hoặc di động cùng hiệu quả của chúng.

#### 10. Thông tin về sân bay:

Các thông tin liên quan về sân bay cùng các trang thiết bị và hiệu quả hoạt động.

#### 11. Dữ liệu lấy được từ máy tự ghi.

12. Thông tin có được từ các mảnh vỡ của tàu bay.

13. Thông tin về giám định tâm thành viên tổ bay.

14. Thông tin về hiện tượng cháy (nếu có).

15. Các vấn đề liên quan đến nạn nhân sống sót.

a) Nêu tóm tắt các vấn đề về hoạt động tìm kiếm cứu nạn, các vị trí vết thương của tổ bay, hành khách;

b) Các hư hỏng về cấu trúc ghế và dây an toàn.

16. Kết quả về việc thử nghiệm và nghiên cứu.

17. Thông tin về khía cạnh tổ chức và quản lý



a) Các thông tin quan trọng về lĩnh vực tổ chức, quản lý liên quan và ảnh hưởng đến khai thác tàu bay, bao gồm các tổ chức sau: người khai thác tàu bay, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và thiết lập đường bay, sân bay, tổ chức cung cấp dịch vụ khí tượng, cơ quan ban hành các quy chế hàng không;

b) Các vấn đề về tổ chức, quản lý bao gồm: bộ máy tổ chức, chức năng, nhiệm vụ quyền hạn; nguồn nhân lực; tình trạng về kinh phí; chính sách quản lý và khung pháp lý của cơ chế làm việc.

## II. PHÂN TÍCH

Phân tích các thông tin có được tại mục I có liên quan cho việc xác định kết luận và nguyên nhân.

## III. KẾT LUẬN

Liệt kê các vấn đề và nguyên nhân xác định được trong quá trình điều tra, bao gồm cả nguyên nhân gián tiếp và nguyên nhân trực tiếp.

## IV. KHUYẾN CÁO AN TOÀN

Trong trường hợp xác định được, liệt kê các khuyến cáo an toàn cùng các biện pháp phòng ngừa.

## C. CÁC PHỤ LỤC

Bao gồm các sơ đồ, bản vẽ, dữ liệu bổ sung cần thiết để hiểu rõ nội dung báo cáo./.



## Phụ lục IV

## DANH MỤC CÁC SỰ CỐ PHẢI BÁO CÁO

## A. KHAI THÁC BAY

+ Khai thác tàu bay:

## 1. Nguy cơ va chạm

a) Nguy cơ va chạm giữa hai tàu bay với nhau, giữa tàu bay và các phương tiện khác;

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

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

2. Sự cố trong quá trình cất, hạ cánh, bao gồm hạ cánh theo kế hoạch hoặc hạ cánh bắt buộc, sự cố như xông ra ngoài đường băng. Sự cố trong quá trình cất cánh, hủy bỏ cất cánh hoặc hạ cánh vào đường băng không được sử dụng, hoặc đang sử dụng bởi tàu bay khác hoặc hạ cánh nhầm đường băng (dù mới chỉ là kế hoạch trong giai đoạn chuẩn bị hạ cánh).

3. 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.

4. Mất điều khiển (bao gồm mất một phần hoặc tạm thời của hệ thống điều khiển) vì bất kỳ lý do nào.

5. Sự cố xảy ra tại thời điểm bằng hoặc lớn hơn vận tốc V1 gây ra hoặc có thể dẫn đến tình huống nguy hiểm hoặc nguy hiểm tiềm ẩn (ví dụ như hủy bỏ cất cánh, đập đuôi, mất công suất động cơ).

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

7. Sai lệch ngoài ý muốn về tốc độ bay, hướng bay hoặc độ cao bay lớn hơn 91m (300ft) vì bất cứ nguyên nhân nào.

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

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

10. Khoảng cách 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.

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

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



13. Đặt sai mã của ra-da giám sát thứ cấp (Secondary Surveillance Radar) hoặc bảng chia độ (scale) của đồng hồ đo cao.

14. 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.

15. 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.

16. 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.

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

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

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

20. 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.

21. Hiện tượng rung lắc bất bình thường.

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

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

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

23. Có hiện tượng cảnh báo của hệ thống cảnh báo địa hình/gần mặt đất (EGPWS/TAWS) khi tàu bay tiếp cận mặt đất thấp hơn kế hoạch bay đã định sẵn hoặc theo tính toán.

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

25. Xuất hiện cảnh báo càn hoặc cánh tà chưa thả theo chế độ tương ứng tại điểm cần thiết trong quá trình tiếp cận hạ cánh.

26. Mọi khó khăn hoặc nguy hiểm xảy ra hoặc đã có thể xảy ra (ví dụ: không duy trì được đường 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.



27. 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.

28. Báo động tránh va chạm trên không (ACAS và Resolution Advisory)

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

+ Các trường hợp khẩn cấp:

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

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

a) Có quy trình nhưng không được sử dụng; hoặc

b) Không có quy trình; hoặc

c) Có quy trình nhưng chưa hoàn thiện hoặc không phù hợp; hoặc

d) Quy trình không đúng; hoặc

đ) Quy trình đúng nhưng không được tuân thủ.

32. 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.

33. Trường hợp dẫn đến phải thoát hiểm khẩn cấp.

34. Mất hệ thống điều chỉnh áp suất trong khoang khách.

35. 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.

36. Các tình huống dẫn tới việc phải công bố tình trạng khẩn cấp (MAYDAY hoặc PAN).

37. 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.

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

+ Các trường hợp tổ bay mất khả năng làm việc:

39. 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.

40. Tiếp viên mất khả năng làm việc và không thể thực hiện được chức năng thoát hiểm quan trọng.

+ Trường hợp có người bị thương tích:

41. Các sự cố, đã hoặc có thể gây ra thương tích cho hành khách hoặc tổ bay nhưng chưa đến mức được coi là tai nạn.



+ Các trường hợp do nguyên nhân thời tiết:

42. Bị sét đánh gây ra hỏng hóc cho tàu bay, mất hoặc hoạt động không đúng chức năng của các hệ thống chính (hiển thị tham số bay, điều khiển, động cơ, thông tin liên lạc, dẫn đường v.v...).

43. Khi gặp mưa đá và gây ra hỏng hóc cho tàu bay, mất hoặc hoạt động không đúng chức năng của các hệ thống chính (như đã nêu ở trên).

44. 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.

45. Vào khu vực có gió cạnh mạnh.

46. 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.

+ Các trường hợp vì lý do an ninh:

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

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

49. Phát hiện ra người đi bất hợp pháp trên tàu bay.

+ Các trường hợp khác:

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

51. 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.

52. Tất cả các sự cố khác được coi là đã gây mất an toàn hoặc có thể gây ra mất an toàn cho tàu bay, người trên tàu bay hoặc trên mặt đất.

## B. KỸ THUẬT TÀU BAY

+ Cấu trúc tàu bay:

53. Hỏng hóc của các chi tiết thuộc cấu trúc chính (Principal Structure Elements) không được coi là cấu trúc có khả năng chịu đựng hỏng hóc (damage tolerant-life limited element). Chi tiết thuộc cấu trúc chính là các cấu trúc chịu tải chính trong khi bay, trên mặt đất và tải chênh lệch áp suất do việc tăng áp buồng kín gây ra. Hỏng hóc của các chi tiết này có thể dẫn đến tai nạn của tàu bay.

54. Hỏng hóc vượt quá giới hạn cho phép của chi tiết thuộc cấu trúc chính được coi là cấu trúc có khả năng chịu đựng hỏng hóc (damage tolerant).

55. 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



cầu làm mất khả năng triệt tiêu rung mạnh (flutter), khuyết tán (divergence) hoặc mất các giới hạn điều khiển dự phòng (control reversal margins).

56. Hồng học 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.

57. Hồng học cấu trúc của các chi tiết kết cấu làm ảnh hưởng đến hoạt động bình thường của các hệ thống khác.

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

+ Hệ thống của tàu bay:

59. Mất, hoạt động sai chức năng nghiêm trọng hoặc hồng học của hệ thống hoặc hệ thống phụ hoặc một số thiết bị dẫn đến việc không thể thực hiện được các quy trình theo SOP (Standard Operation Procedures).

60. Tổ lái mất khả năng điều khiển hệ thống, ví dụ:

- Hoạt động không tuân theo điều khiển của tổ lái.

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

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

- Bị ngắt cơ học hoặc hồng học.

61. Hồng học 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).

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

63. Hồng học hoặc hoạt động sai chức năng của các thiết bị bảo vệ hoặc hệ thống khẩn cấp liên quan đến hệ thống.

64. Mất chức năng dự phòng (redundancy) của hệ thống.

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

66. 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 hồng học của một trong những hệ thống chính, hệ thống thứ cấp chính hoặc bộ thiết bị đó.

67. 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 hồng học của từ 02 hệ thống chính, hệ thống thứ cấp chính hoặc bộ thiết bị trở lên.

68. 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.

69. 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.

70. 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.

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

72. Sự thiếu hụt quan trọng về tính năng thực tế của hệ thống so với tính năng đã được phê chuẩn, có thể gây ra tình huống nguy hiểm (kể cả độ chính xác của phương pháp tính toán các tính năng đó) bao gồm cả trong quá trình sử dụng hệ thống phanh, tiêu hao nhiên liệu v.v...

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

+ Hệ thống tạo công suất (động cơ, cánh quạt và hệ thống truyền động của trục thẳng):

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

75. 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, tua bin làm mát của hệ thống điều hòa, mô tơ tua - bin khí, cánh quạt hoặc cánh quay trục thẳng.

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

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

b) Mất khả năng báo và dập cháy trong, cháy ngoài hoặc bị hờ khí nóng;

Chiều lực đẩy cần thiết không theo điều khiển của tổ bay;

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

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

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



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

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

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

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

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

a) Đối với tàu bay có một động cơ;

b) Khi được coi là qua mức cho phép áp dụng;

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

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

78. Hông 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.

79. Các hông 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.

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

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

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

+ Cánh quay và truyền chuyển động:

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

a) Quá tốc độ vòng quay của cánh quạt;

b) Sinh ra lực cản lớn quá mức cho phép;

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

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

đ) Hông hóc gây nên mất cân bằng vượt quá mức cho phép;

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



g) Không có khả năng xuôi lá cánh quạt;

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

i) Thay đổi biến cự cánh quạt ngoài ý muốn;

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

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

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

85. Hư hại phần cánh quay đuôi của trục thẳng, hệ thống truyền động và các hệ thống tương tự.

+ Động cơ phụ:

86. 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).

87. Không tắt được động cơ phụ (APU).

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

89. Không khởi động được động cơ

phụ (APU) khi có nhu cầu vì lý do khai thác.

+ Yếu tố con người:

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

+ Các sự cố khác:

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

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

93. Cháy, nổ, khói hoặc hơi độc hoặc có hại.

94. 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.

95. 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.

96. Ghé phi công mất khả năng điều chỉnh trong khi bay.



## C. BẢO DƯỠNG TÀU BAY

97. 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.

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

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

100. Hư hỏng và tình trạng xuống cấp (rạn, nứt, gỉ sét, tách lớp hoặc mất kết dính - disbonding) bất cứ vì lý do gì (ví dụ như: rung, mất độ cứng vật liệu hoặc hư hỏng về kết cấu) của:

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

b) Kết cấu phụ có thể gây hậu quả mất an toàn cho tàu bay;

c) Động cơ, cánh quạt hoặc hệ thống cánh quay.

101. Tất cả các hư hỏng, hoạt động sai

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

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

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

102. 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.

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

104. 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.

105. 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.



106. 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.

#### D. ĐIỀU HÀNH BAY VÀ CÁC DỊCH VỤ MẶT ĐẤT

##### + Quản lý không lưu:

107. Cung cấp thông tin không chính xác, không đầy đủ hoặc có nhầm lẫn từ các nguồn từ mặt đất như kiểm soát không lưu, dịch vụ thông tin sân bay tự động (ATIS), khí tượng, cơ sở dữ liệu dẫn đường, bản đồ, đồ thị và các tài liệu hướng dẫn v.v...

108. Cung cấp dẫn cách so với mặt đất thấp hơn quy định.

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

110. Truyền, nhận và hiểu sai các huấn lệnh quan trọng dẫn đến tình huống nguy hiểm.

111. Vi phạm giãn cách tối thiểu.

112. Đi vào không phận khi chưa được phép hoặc vi phạm vùng cấm bay.

113. Truyền thông thoại vô tuyến trái pháp luật.

114. Hỏng hóc của các trang thiết bị thuộc hệ thống dẫn đường trên mặt đất hoặc vệ tinh.

115. 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.

116. 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.

117. 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.

118. Hư hỏng hoặc hoạt động sai chức năng của hệ thống chiếu sáng sân bay, hoặc không có hệ thống chiếu sáng sân bay.

##### + Sân bay và các dịch vụ tại sân bay:

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

120. 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.

121. Quy trình phá băng/phòng chống đóng băng trên mặt đất không đạt yêu cầu.



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

+ Phục vụ hành khách, hành lý và hàng hóa:

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

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

125. Sắp xếp các công-ten-nơ hàng hóa hoặc các hàng hóa lớn, công kênh không đúng quy định.

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

+ Dịch vụ mặt đất:

127. 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.

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

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



Phụ lục V

Bộ Giao thông vận tải  
CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

BÁO CÁO SỰ CỐ

Địa chỉ gửi về sau khi  
hoàn thiện:

Ban Tiêu chuẩn An toàn bay -  
Cục HKVN 119, đường Nguyễn  
Sơn - Gia Lâm - Hà Nội  
Email: fssd@caa.gov.vn  
Fax: 04-8.271.993/8.732.291  
Tel: 04-8.271.992

Số đăng ký của  
Cục HKVN



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

LOẠI TÀU BAY VÀ MÀU MÃ	SỐ ĐĂNG KÝ	NHÀ KHAI THÁC	NGÀY	ĐỊA ĐIỂM XẢY RA SỰ CỐ	THỜI GIAN UTC	NGÀY ĐÊM CHẠNG VANG TỐI
------------------------	------------	---------------	------	-----------------------	---------------	-------------------------

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

MỤC ĐÍCH CHUYÊN BAY	KHÁCH	HÀNG HÓA	BỘ TRƯỞNG TÀU BAY	CHUYÊN SÀN	THỬ NGHIỆM	HUẤN LUYỆN	KINH DOANH	NÔNG NGHIỆP	KHẢO SÁT	GIẢI TRÍ	CẦU LẠC BỘ	TƯ NHÂN	NHAY DÙ	KÉO LƯỚI
---------------------	-------	----------	-------------------	------------	------------	------------	------------	-------------	----------	----------	------------	---------	---------	----------

GIẢI ĐOAN BAY	ĐANG ĐÀU	LĂN	CẮT CẢNH	LẦY ĐỘ CAO BAN ĐẦU	LẦY ĐỘ CAO	BAY BẰNG	GIẢM ĐỘ CAO	VÒNG CHỖ	TIẾP CẬN	HẠ CẢNH	VÒNG LƯỢN	CƠ ĐỘNG	TREO
---------------	----------	-----	----------	--------------------	------------	----------	-------------	----------	----------	---------	-----------	---------	------

CHI TIẾT VỀ MÔI TRƯỜNG

GIÓ		MÂY		MƯA				ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG KHÁC						TÌNH TRẠNG ĐƯỜNG BĂNG							
HƯỚNG	TỐC ĐỘ	DẠNG	CAO (ft)	8th	MƯA	TUYẾT	BĂNG	MƯA ĐÁ	TÁM NHÌN	BĂNG			NHIỀU ĐỘNG			NHIỆT ĐỘ	KHÔ	ƯỚT	BĂNG	TUYẾT	TRON
					NHẸ	VỪA	NẶNG	KM/M		NHẸ	VỪA	NẶNG	NHẸ	VỪA	NẶNG		CAT	I	II	III	

TÓM TẮT SỰ CỐ

MÔ TẢ CHI TIẾT SỰ CỐ

*Ghi tiếp vào mặt sau nếu cần*

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

BÁO CÁO CỦA NHÂN VIÊN MẶT ĐẤT

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



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

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

MÔ TẢ CHI TIẾT SỰ CỐ (TIẾP THEO)

TỔ CHỨC, NGƯỜI BÁO CÁO & SỐ PHÊ CHUẨN	TÊN	CHỨC VỤ/VỊ TRÍ CÔNG TÁC	KÝ TÊN	NGÀY
Nếu báo cáo mang tính chất tự nguyện (hoặc không phải báo cáo bắt buộc) các thông tin có thể được công bố vì mục đích an toàn?	Có	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 ở phần dưới, nếu có Ghi chú 2: Nếu sự cố có liên quan đến thiếu sót thiết kế và chế tạo, thì nhà chế tạo cũng phải được thông báo kịp thời. Ghi chú 3: Trong trường hợp được quy định, báo cáo của sự cố còn phải được gửi trực tiếp tới nhà chức trách sân bay hoặc các cơ quan hữu quan khác có liên quan, như sân bay, điều hành bay v.v.	
	Không			

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

KHAİ THÁC TÀU BAY				SỐ LIỆU ĐỘNG CƠ/THIẾT BỊ				Ý KIẾN NHÀ CHẾ TẠO	
	TỔNG	GIỜ TỪ ĐẠI TU	TỬ ĐỊNH KỲ LÀN CUỐI		TỔNG	GIỜ TỪ ĐẠI TU	GIỜ TỪ ĐỊNH KỲ LÀN CUỐI	CÓ	KHÔNG
GIỜ BAY CHU TRÌNH LÀN CÁT/HA CẢNH				GIỜ BAY CHU TRÌNH LÀN CÁT/HA CẢNH				SỐ LIỆU BAY TỪ HỘP ĐEN	
TỔ CHỨC	ĐIỆN THOẠI/ FAX	SỐ BÁO CÁO		BÁO CÁO		ĐIỀU TRA SỰ CỐ		KHÔNG	CÓ
				MỚI	BỔ SUNG	KHÔNG	ĐÃ KẾT THÚC		
TÊN	CHỨC VỤ	CHỮ KÝ			NGÀY				