

PHỤ LỤC I

*(Kèm theo Quyết định số 399/QĐ-CHK ngày 25 tháng 02 năm 2015
của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)*

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

1. Tai nạn tàu bay (Mức A) :

Là vụ việc liên quan đến việc khai thác tàu bay trong khoảng thời gian từ khi bắt 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:

- a. 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;
- b. 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;
- c. Tàu bay bị mất tích hoặc hoàn toàn không thể tiếp cận được.

** Ghi chú 1: để thống nhất trong công tác thống kê, thương tích dẫn tới tử vong trong vòng 30 ngày kể từ ngày tai nạn được coi là thương tích chết người.*

*** Ghi chú 2: 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. Sự cố:

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

2.1 Sự cố nghiêm trọng (Mức B).

- a. Vụ việc xảy ra với những tình huống cho thấy tai nạn gần xảy ra;
- b. Các sự cố nghiêm trọng được liệt kê tại Phụ lục II của Quy chế này.

2.2 Sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn cao (mức C).

Là các vụ việc được liệt kê trong Phụ lục III của Quy chế này với điều kiện sau:

a. Trong hoạt động khai thác, bảo dưỡng tàu bay:

- 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; hoặc
- 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; hoặc
- iii. Gây hỏng hóc lớn cho tàu bay hoặc ô nhiễm nặng đối với môi trường nhưng chưa phải là sự cố nghiêm trọng; hoặc
- 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 7 ngày khai thác liên tục.

b. Trong lĩnh vực hoạt động bay:

- 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; hoặc
- 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; hoặc
- 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; hoặc
- 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. (tham chiếu các sự cố phải kiểm tra, xác minh tại phụ lục IX của quy chế)

c. Trong lĩnh vực cảng hàng không sân bay.

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.

2.3 Sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn – (mức D).

Là các vụ việc được liệt kê trong Phụ lục III của Quy chế này với điều kiện:

a. Trong hoạt động khai thác, bảo dưỡng tàu bay:

- 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; hoặc
- 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; hoặc
- 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; hoặc

b. Trong lĩnh vực hoạt động bay:

- 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; hoặc
- 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. Hoạt động bay, công tác điều hành bay được tiến hành bình thường nhưng cần phải tiến hành, đánh giá rủi ro an toàn;

c. Trong lĩnh vực cảng hàng không sân bay.

- i. Vụ việc phương tiện va chạm với phương tiện hoặc với người; sự cố làm ảnh hưởng đến kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay có khả năng ảnh hưởng đến an toàn hàng không.

3. Vụ việc (mức E):

Là các vụ việc không uy hiếp trực tiếp đến an toàn được liệt kê trong Phụ lục III của Quy chế, có tính chất như sau:

- a. 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.
- b. 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 loại mức D.
- c. 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.

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 II
DANH MỤC CÁC SỰ CỐ NGHIÊM TRỌNG (MỨC B)
(Kèm theo Quyết định số 399/QĐ-CHK ngày 25 tháng 02 năm 2015
của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)

1.	Tàu bay gần va chạm với nhau phải thực hiện thao tác tránh nhau nên không bị va chạm hoặc tránh được tình huống nguy hiểm; phân cách thực tế giữa các tàu bay nhỏ hơn 50% giá trị phân cách tối thiểu.
2.	Tàu bay va chạm với nhau hoặc va chạm với các phương tiện, trang thiết bị mặt đất, hoặc chướng ngại vật nhưng chưa phải là tai nạn.
3.	Điều khiển tàu bay vào khu vực địa hình vượt quá giới hạn an toàn tối thiểu và phải thực hiện thao tác để tránh.
4.	Hủy việc thực hiện cất cánh trên đường CHC đang đóng; đường CHC đang bị chiếm dụng; trên đường lăn; hoặc không đúng đường CHC được chỉ định..
5.	Cất cánh trên đường CHC đang đóng; đường CHC đang bị chiếm dụng; trên đường lăn; hoặc không đúng đường CHC được chỉ định
6.	Hạ cánh hoặc phải hủy bỏ hạ cánh trên đường CHC đang đóng; đường CHC đang bị chiếm dụng; trên đường lăn; hoặc không đúng đường CHC được chỉ định
7.	Hỏng hóc dẫn đến tàu bay không đạt tính năng dự kiến trong quá trình cất cánh hoặc lấy độ cao ban đầu.
8.	Cháy hoặc có khói trong, buồng lái, khoang hành khách, buồng hàng hoặc cháy động cơ kể cả trường hợp đã được dập tắt bằng chất dập lửa
9.	Vụ việc khẩn nguy buộc tổ lái phải sử dụng ô-xy khẩn nguy.
10.	Hư hỏng cấu trúc (phải sửa chữa lớn) hoặc động cơ bị tách rời nhưng chưa đến mức tai nạn.
11.	Nhiều hư hỏng xảy ra với một hoặc nhiều hệ thống của tàu bay ảnh hưởng nghiêm trọng đến điều khiển tàu bay.
12.	Tổ lái mất khả năng làm việc trong thời gian tàu bay đang bay.
13.	Không đủ nhiên liệu buộc tổ lái tuyên bố tình trạng khẩn nguy.
14.	Tàu bay gần va chạm với nhau, với các phương tiện hoặc con người trên đường CHC
15.	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.

16.	Hồng hơn một hệ thống trong các hệ thống dự phòng nóng bắt buộc để xác định hướng bay và dẫn đường.
17.	Sự cố khác theo xác định của Cục HKVN.

PHỤ LỤC III
DANH MỤC CÁC SỰ CỐ, VỤ VIỆC AN TOÀN HÀNG KHÔNG
PHẢI BÁO CÁO

(Kèm theo Quyết định số 399/QĐ-CHK ngày 25 tháng 02 năm 2015
của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)

Trách nhiệm báo cáo	Tổ chức bảo dưỡng tàu bay				
	Cảng hàng không, sân bay				
	Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay				
	Người khai thác tàu bay				
Danh mục sự cố và vụ việc phải báo cáo					
1.	Tàu bay gần va chạm với nhau nhưng bằng thao tác tránh nhau nên không bị va chạm hoặc tránh được tình huống nguy hiểm; phân cách thực tế giữa các tàu bay nhỏ hơn giá trị phân cách tối thiểu.	x	x		
2.	Tàu bay đang bay suýt va chạm vào chướng ngại vật ở mặt đất hoặc khoảng cách với chướng ngại vật nhỏ hơn khoảng cách an toàn tối thiểu.	x	x		
3.	Hủy việc thực hiện cất cánh tại điểm tận cùng của đường cất hạ cánh hoặc tàu bay bị xông ra ngoài đường cất hạ cánh.	x			
4.	Cất cánh tại đầu mút đường cất hạ cánh hoặc bên ngoài đường cất hạ cánh.	x			
5.	Hạ cánh hoặc định hạ cánh tại cuối đường cất hạ cánh hoặc bên ngoài đường hạ cánh.	x		x	
6.	Hạ cánh tiếp đất quá sớm hoặc tàu bay bị xông ra ngoài đường băng.	x		x	
7.	Hỏng hóc lớn dẫn đến tàu bay không đạt tính năng dự kiến trong quá trình cất cánh hoặc lấy độ cao ban đầu.	x			
8.	Cháy hoặc có khói trong khoang hành khách, buồng hàng hoặc cháy động cơ kể cả trường hợp đã được dập tắt bằng chất dập lửa.	x			
9.	Sự cố buộc tổ lái phải sử dụng ô-xy khẩn nguy.	x			
10.	Nhiều hư hỏng xảy ra với một hoặc nhiều hệ thống của tàu bay ảnh hưởng nghiêm trọng đến khai thác tàu bay.	x			
11.	Tổ lái mất khả năng làm việc trong thời gian tàu bay đang bay.	x			
12.	Không đủ nhiên liệu buộc tổ lái tuyên bố tình trạng khẩn nguy.	x	x		
13.	Hỏng hóc các hệ thống, các hiện tượng thời tiết khác thường hoặc khai thác tàu bay vượt giới hạn được phê chuẩn hoặc các	x	x		

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

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

Trách nhiệm báo cáo	Tổ chức bảo dưỡng tàu bay				
	Cảng hàng không, sân bay				
	Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay				
	Người khai thác tàu bay				
Danh mục sự cố và vụ việc phải báo cáo					
	mặt đất (EGPWS/TAWS) khi tàu bay tiếp cận mặt đất thấp hơn kế hoạch bay đã định sẵn hoặc theo tính toán.				
39.	Có xuất hiện cảnh báo trong điều kiện bay bằng thiết bị (IMC) hoặc khi trời tối và cảnh báo này được gây ra do tốc độ hạ độ cao quá lớn (Mode 1).	x			
40.	Xuất hiện cảnh báo cảng hoặc cánh tà chưa thả theo chế độ tương ứng tại điểm cần thiết trong quá trình tiếp cận hạ cánh.	x			
41.	Mọi khó khăn hoặc nguy hiểm xảy ra hoặc đã có thể xảy ra (ví dụ: không duy trì được 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.	x	x		
42.	Có khó khăn hoặc nguy hiểm xuất hiện hoặc có thể xuất hiện sau khi tổ lái có hành động phản ứng cảnh báo EGPWS/TAWS.	x	x		
43.	Báo động tránh va chạm trên không (ACAS và Resolution Advisory).	x	x		
44.	Sự cố nổ do phản lực và lực đẩy gây ra hỏng hóc nghiêm trọng hoặc thương tích nguy hiểm.	x			
45.	Cháy, nổ, khói hoặc khói độc, kể cả khi lửa đã được dập tắt.	x			
46.	Việc người lái hoặc tiếp viên phải sử dụng các quy trình ngoại lệ để đối phó trường hợp khẩn cấp khi: a) Có quy trình nhưng không được sử dụng; hoặc b) Không có quy trình; hoặc c) Có quy trình nhưng chưa hoàn thiện hoặc không phù hợp; hoặc d) Quy trình không đúng; hoặc đ) Quy trình đúng nhưng không được tuân thủ.	x			
47.	Quy trình không được thiết lập đầy đủ để áp dụng trong trường hợp khẩn cấp, kể cả khi được sử dụng trong trường hợp bảo dưỡng, huấn luyện và mục đích kiểm tra.	x			
48.	Trường hợp dẫn đến phải thoát hiểm khẩn cấp.	x			
49.	Mất hệ thống điều chỉnh áp suất trong khoang khách.	x			
50.	Việc sử dụng thiết bị khẩn cấp hoặc các quy trình khẩn cấp	x			

Trách nhiệm báo cáo	Tổ chức bảo dưỡng tàu bay				
	Cảng hàng không, sân bay				
	Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay				
	Người khai thác tàu bay				
Danh mục sự cố và vụ việc phải báo cáo					
	cần thiết để đối phó với tình huống xảy ra trong khi bay.				
51.	Các tình huống dẫn tới việc phải công bố tình trạng khẩn cấp (MAYDAY hoặc PAN).	x	x		
52.	Hỏng hóc của hệ thống hoặc thiết bị khẩn cấp kể cả các cửa và đèn thoát hiểm được phát hiện trong quá trình khai thác, bảo dưỡng và kể cả khi được dùng vào mục đích kiểm tra huấn luyện.	x			
53.	Tình huống yêu cầu tổ lái phải sử dụng khẩn cấp các thiết bị ô-xy.	x			
54.	Sự mất khả năng làm việc của thành viên tổ lái, kể cả những vấn đề xảy ra trước khi khởi hành nếu có nguy cơ gây mất khả năng làm việc của tổ bay trong quá trình bay sau đó.	x			
55.	Tiếp viên mất khả năng làm việc và không thể thực hiện được chức năng thoát hiểm quan trọng.	x			
56.	Các sự cố, đã hoặc có thể gây ra thương tích cho hành khách hoặc tổ bay nhưng chưa đến mức được coi là tai nạn.	x			
57.	Bị sét đánh gây ra hỏng hóc cho tàu bay, mất hoặc hoạt động không đúng chức năng của các hệ thống chính (hiển thị tham số bay, điều khiển, động cơ, thông tin liên lạc, dẫn đường v.v...).	x			x
58.	Khi gặp mưa đá và gây ra hỏng hóc cho tàu bay, mất hoặc hoạt động không đúng chức năng của các hệ thống chính (như đã nêu ở trên).	x			
59.	Vào vùng nhiễu động mạnh và gây ra thương tích cho người tham gia chuyến bay hoặc phải thực hiện công việc kiểm tra tàu bay sau khi vào vùng nhiễu động mạnh.	x			
60.	Vào khu vực có gió cạnh mạnh.	x			
61.	Vào khu vực có băng gây khó khăn cho việc điều khiển, hỏng hóc của tàu bay, mất hoặc hoạt động sai chức năng của các chức năng chính.	x			
62.	Can thiệp bất hợp pháp vào tàu bay kể cả việc đe dọa dùng bom hoặc cướp tàu bay.	x	x	x	
63.	Có khó khăn trong việc kiểm soát người say rượu, bạo lực hoặc hành khách không chấp hành quy định.	x			
64.	Phát hiện ra người đi bất hợp pháp trên tàu bay.	x			

Trách nhiệm báo cáo	Tổ chức bảo dưỡng tàu bay				
	Cảng hàng không, sân bay				
	Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay				
	Người khai thác tàu bay				
Danh mục sự cố và vụ việc phải báo cáo					
65.	Các sự cố cụ thể cùng hiện tượng lặp lại nhiều lần, tuy không được coi là sự cố cần phải báo cáo nhưng vì hiện tượng lặp lại nhiều lần và có thể gây ra khả năng uy hiếp an toàn bay.	x			
66.	Bị chim va đập và gây ra hỏng hóc cho tàu bay, mất hoặc hoạt động sai chức năng của các hệ thống, thiết bị chính.	x	x		
67.	Tất cả các sự cố khác được coi là đã gây mất an toàn hoặc có thể gây ra mất an toàn cho tàu bay, người trên tàu bay hoặc trên mặt đất.	x			
68.	Hỏng hóc của các chi tiết thuộc cấu trúc chính (Principal Structure Elements) không được coi là cấu trúc có khả năng chịu đựng hỏng hóc (damage tolerant-life limited element). Chi tiết thuộc cấu trúc chính là các cấu trúc chịu tải chính trong khi bay, trên mặt đất và tải chênh lệch áp suất do việc tăng áp buồng kín gây ra. Hỏng hóc của các chi tiết này có thể dẫn đến tai nạn của tàu bay.	x			x
69.	Hỏng hóc vượt quá giới hạn cho phép của chi tiết thuộc cấu trúc chính được coi là cấu trúc có khả năng chịu đựng hỏng hóc (damage tolerant).	x			x
70.	Hư hại hoặc hỏng hóc của các chi tiết kết cấu vượt quá các giới hạn cho phép và có thể làm giảm độ bền của kết cấu làm mất khả năng triệt tiêu rung mạnh (flutter), khuyết tán (divergence) hoặc mất các giới hạn điều khiển dự phòng (control reversal margins).	x			x
71.	Hỏng hóc cấu trúc của các chi tiết kết cấu có thể dẫn đến việc tách rời các bộ phận nặng gây thương tích cho người tham gia chuyên bay.	x			x
72.	Hỏng hóc cấu trúc của các chi tiết kết cấu làm ảnh hưởng đến hoạt động bình thường của các hệ thống khác.	x			x
73.	Mất một số chi tiết thuộc cấu trúc tàu bay trong quá trình bay.	x			x
74.	Mất, hoạt động sai chức năng nghiêm trọng hoặc hỏng hóc của hệ thống hoặc hệ thống phụ hoặc một số thiết bị dẫn đến việc không thể thực hiện được các quy trình theo SOP (Standard Operation Procedures).	x			

Trách nhiệm báo cáo	Tổ chức bảo dưỡng tàu bay				
	Cảng hàng không, sân bay				
	Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay				
	Người khai thác tàu bay				
Danh mục sự cố và vụ việc phải báo cáo					
75.	Tổ lái mất khả năng điều khiển hệ thống, ví dụ: a) Hoạt động không tuân theo điều khiển của tổ lái . b) Phản hồi sai hoặc không hoàn toàn theo điều khiển, bao gồm cả các giới hạn chuyển động hoặc bị kẹt cứng. c) Chuyển động các bánh lái, cánh tà (trước và sau), tấm cản lưng, mảnh điều chỉnh lớn hơn so với tín hiệu điều khiển. d) Bị ngắt cơ học hoặc hỏng hóc.	x			
76.	Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của một hay nhiều chức năng đặc biệt của hệ thống (một hệ thống có thể đảm nhiệm nhiều chức năng).	x			
77.	Có sự tác động ảnh hưởng trong hoặc giữa các hệ thống.	x			
78.	Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của các thiết bị bảo vệ hoặc hệ thống khẩn cấp liên quan đến hệ thống.	x			
79.	Mất chức năng dự phòng (redundancy) của hệ thống.	x			
80.	Sự cố dẫn đến các hoạt động ngoài chế độ tính toán của hệ thống.	x			
81.	Đối với các loại tàu bay mà các hệ thống chính, hệ thống thứ cấp chính hoặc các thiết bị chính chỉ có duy nhất một bộ: mất hoặc hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của một trong những hệ thống chính, hệ thống thứ cấp chính hoặc bộ thiết bị đó.	x			
82.	Đối với dạng tàu bay có nhiều hệ thống chính độc lập, hệ thống thứ cấp chính hoặc nhiều bộ thiết bị (có cùng chức năng): mất hoặc hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của từ 02 hệ thống chính, hệ thống thứ cấp chính hoặc bộ thiết bị trở lên.	x			
83.	Hoạt động của các hệ thống cảnh báo mức 1 (Warning - mức 1, Cautionary - mức 2, Advisory - mức 3) liên quan đến các hệ thống của tàu bay hoặc thiết bị, trừ khi có kết luận chính thức của tổ lái về cảnh báo là giả và khẳng định cảnh báo giả đó không gây khó khăn hoặc không có nguy hiểm cho tổ lái trong việc đối phó với tình huống.	x			
84.	Chảy dầu thủy lực, dầu đốt, dầu nhờn hoặc các loại chất lỏng	x			x

Trách nhiệm báo cáo	Tổ chức bảo dưỡng tàu bay				
	Cảng hàng không, sân bay				
	Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay				
	Người khai thác tàu bay				
Danh mục sự cố và vụ việc phải báo cáo					
	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.				
85.	Hoạt động sai chức năng của hệ thống hiển thị tham số bay dẫn đến khả năng cung cấp tham số bay không chính xác cho người lái.	x			
86.	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.	x			
87.	Sự thiếu hụt quan trọng về tính năng thực tế của hệ thống so với tính năng đã được phê chuẩn, có thể gây ra tình huống nguy hiểm (kể cả độ chính xác của phương pháp tính toán các tính năng đó) bao gồm cả trong quá trình sử dụng hệ thống phanh, tiêu hao nhiên liệu v.v..	x			
88.	Mất đồng bộ của hệ thống điều khiển, như hệ thống cánh tà trước, cánh tà sau v.v..	x			
89.	Không có sự đốt trong buồng đốt, tắt máy trên không hoặc hoạt động sai chức năng của một trong các động cơ.	x			
90.	Quá tốc độ vòng quay hoặc không có khả năng điều khiển tốc độ vòng quay của các bộ phận có tốc độ vòng quay lớn như: động cơ phụ (APU), máy khởi động khí của động cơ, tuốc-bin làm mát của hệ thống điều hoà, mô tơ tuốc-bin khí, cánh quạt hoặc cánh quay trực thăng.	x			
91.	Hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của các bộ phận của động cơ hoặc thiết bị tạo công suất dẫn đến một trong các trường hợp sau: a) Không có khả năng bao bọc các mảnh vỡ của thiết bị khi bị phá hủy (thiết bị); b) Mất khả năng báo và dập cháy trong, cháy ngoài hoặc bị hở khí nóng; Chiều lực đẩy cần thiết không theo điều khiển 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	x			

Trách nhiệm báo cáo	Tổ chức bảo dưỡng tàu bay				
	Cảng hàng không, sân bay				
	Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay				
	Người khai thác tàu bay				
Danh mục sự cố và vụ việc phải báo cáo					
	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) Khó 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.				
92.	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 quá mức cho phép áp dụng; c) Khi điều này có thể ảnh hưởng đến nhiều động cơ trên tàu bay có 2 động cơ trở lên, đặc biệt trong trường hợp tàu bay có 2 động cơ; hoặc d) Khi tình huống được coi là nguy hiểm và nghiêm trọng đối với tàu bay có 2 động cơ cùng loại trở lên.	x			
93.	Hỏng hóc của bộ phận, thiết bị có thọ mệnh (Life Limited Parts) hoặc được kiểm soát theo thời gian (Hard Time Controlled Parts) dẫn đến việc phải thay bộ phận, thiết bị đó trước thời hạn quy định.	x			x
94.	Các hỏng hóc cùng nguyên nhân có thể gây nên tỷ lệ tắt máy trên không cao đến mức có khả năng hai động cơ (trở lên) cùng tắt máy trên không trong một chuyến bay.	x			
95.	Các bộ phận giới hạn hoặc thiết bị kiểm soát động cơ không hoạt động khi cần thiết hoặc hoạt động ngoài ý muốn.	x			x
96.	Vượt quá ngưỡng cho phép của các tham số động cơ.	x			x
97.	Va chạm với vật ngoại lai gây hư hại cho động cơ, cánh quạt và bộ truyền chuyển động	x			x
98.	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:	x			x

Trách nhiệm báo cáo	Tổ chức bảo dưỡng tàu bay				
	Cảng hàng không, sân bay				
	Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay				
	Người khai thác tàu bay				
Danh mục sự cố và vụ việc phải báo cáo					
	<ul style="list-style-type: none"> a) Quá tốc độ vòng quay của cánh quạt; b) Sinh ra lực cản lớn quá mức cho phép; c) Tạo chiều lực đẩy ngược lại với điều khiển của tổ lái; d) Văng cánh quạt hoặc bộ phận quan trọng của cánh quạt ra ngoài; đ) Hỏng hóc gây nên mất cân bằng vượt quá mức cho phép; e) Chuyển động ngoài ý muốn của lá cánh quạt thấp hơn vị trí biến cự nhỏ nhất cho phép (theo từng chế độ làm việc của động cơ) trong khi bay; g) Không có khả năng xuôi lá cánh quạt; h) Không có khả năng điều khiển biến cự cánh quạt; 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. 				
99.	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 quạt	x			x
100.	Hư hại phần cánh quay đuôi của trục thẳng, hệ thống truyền động và các hệ thống tương tự.	x			x
101.	Tắt máy hoặc hỏng hóc của động cơ phụ (APU) khi mở rộng tầm khai thác đối với tàu bay hai động cơ (ETOPS) hoặc theo yêu cầu của danh mục thiết bị tối thiểu (MEL).	x			
102.	Không tắt được động cơ phụ (APU).	x			x
103.	Quá tốc độ vòng quay động cơ phụ (APU).	x			x
104.	Không khởi động được động cơ phụ (APU) khi có nhu cầu vì lý do khai thác (khai thác ETOPS hoặc khai thác theo MEL với máy phát của APU dự phòng).	x			
105.	Mọi sự cố vì lý do thiết kế tàu bay chưa hoàn thiện có thể dẫn đến lỗi trong khai thác, sử dụng và có thể gây nên tình trạng nguy hiểm hoặc tai nạn.	x			
106.	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	x			

Trách nhiệm báo cáo	Tổ chức bảo dưỡng tàu bay				
	Cảng hàng không, sân bay				
	Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay				
	Người khai thác tàu bay				
Danh mục sự cố và vụ việc phải báo cáo					
	thực tế đã gây mất an toàn cho tàu bay, hành khách và thành viên tổ bay.				
107.	Cháy, nổ, khói hoặc hơi độc hoặc có hại	x			
108.	Mọi trường hợp khác có thể gây mất an toàn cho tàu bay hoặc ảnh hưởng đến an toàn của hành khách, thành viên tổ bay hoặc của người hoặc tài sản xung quanh tàu bay ở trên mặt đất.	x			
109.	Hư hại hoặc hỏng hóc của hệ thống thông báo hành khách dẫn đến mất chức năng hoạt động của hệ thống thông báo hành khách.	x			
110.	Ghé phi công mất khả năng điều chỉnh trong khi bay.	x			
111.	Lắp ráp sai các bộ phận hoặc thiết bị của tàu bay được phát hiện trong quá trình kiểm tra hoặc thực hiện các quy trình thử nghiệm không theo kế hoạch nhằm phát hiện việc lắp ráp sai đó.	x			x
112.	Rò rỉ khí nóng dẫn đến hư hại cấu trúc tàu bay.	x			x
113.	Hỏng hóc của các thiết bị có kiểm soát thọ mệnh dẫn đến nhu cầu thay thế thiết bị đó trước thời hạn.	x			x
114.	Hư hỏng và tình trạng xuống cấp (rạn, nứt, rỉ sét, tách lớp hoặc mất kết dính - disbonding) bất cứ vì lý do gì (ví dụ như: rung, mất độ cứng vật liệu hoặc hư hỏng về kết cấu) của: a) Kết cấu chính hoặc các bộ phận kết cấu khung sườn chính (theo như quy định trong tài liệu hướng dẫn sửa chữa kết cấu khung sườn do nhà chế tạo quy định SRM) khi những hư hỏng hoặc tình trạng xuống cấp của các kết cấu chính này vượt quá giới hạn cho phép của tài liệu SRM và yêu cầu việc sửa chữa hoặc thay thế toàn bộ hoặc một bộ phận của các kết cấu đó; b) Kết cấu phụ có thể gây hậu quả mất an toàn cho tàu bay; c) Động cơ, cánh quạt hoặc hệ thống cánh quay.	x			x
115.	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;	x			x

Trách nhiệm báo cáo	Tổ chức bảo dưỡng tàu bay					
	Cảng hàng không, sân bay					
	Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay					
	Người khai thác tàu bay					
Danh mục sự cố và vụ việc phải báo cáo						
	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.					
116.	Hỏng hóc của các hệ thống hoặc thiết bị khẩn cấp, bao gồm các cửa và đèn thoát hiểm để thực hiện chức năng thoát hiểm khẩn cấp, kể cả khi hỏng hóc được phát hiện trong quá trình bảo dưỡng hoặc kiểm tra hoạt động của thiết bị hoặc hệ thống đó.	x				x
117.	Không tuân thủ hoặc vi phạm nghiêm trọng các quy trình bảo dưỡng theo yêu cầu.	x				x
118.	Sản phẩm tàu bay (tàu bay, động cơ, cánh quạt), các bộ phận, thiết bị hoặc vật liệu chưa rõ ràng hoặc bị nghi ngờ về nguồn gốc xuất xứ.	x				x
119.	Các tài liệu bảo dưỡng, quy trình sai, không đầy đủ hoặc thậm chí hướng dẫn nhằm có thể gây ra các lỗi trong công tác bảo dưỡng.	x				x
120.	Hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất được sử dụng để kiểm tra chức năng hoạt động của các hệ thống và thiết bị của tàu bay nhằm phát hiện các vấn đề mà quy trình kiểm tra và thử nghiệm thông thường không phát hiện được, khi chúng (các hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất) có thể gây ra mất an toàn cho tàu bay.	x				x
121.	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, dịch vụ thông báo tin tức hàng không, cơ sở dữ liệu dẫn đường, bản đồ, đồ thị và các tài liệu hướng dẫn v.v.	x	x	x		
122.	Cung cấp dẫn cách so với địa hình thấp hơn quy định.	x	x			
123.	Cung cấp số liệu khí áp tham chiếu không chính xác (như đặt độ cao khí áp).	x	x	x		
124.	Cấp, truyền, nhận sai các huấn lệnh dẫn đến ảnh hưởng hoặc	x	x			

Trách nhiệm báo cáo	Tổ chức bảo dưỡng tàu bay				
	Cảng hàng không, sân bay				
	Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay				
	Người khai thác tàu bay				
Danh mục sự cố và vụ việc phải báo cáo					
	có nguy cơ ảnh hưởng đến an toàn, điều hoà hoạt động bay.				
125.	Vi phạm tiêu chuẩn phân cách tối thiểu giữa các tàu bay, quy định về giãn cách giữa tàu bay và phương tiện hoạt động trên đường cất hạ cánh, đường lăn.	x	x	x	
126.	Đi vào không phận khi chưa được phép hoặc vi phạm vùng cấm bay.	x	x		
127.	Tàu bay phải bay lại hoặc đình chỉ cất cánh do có chướng ngại vật trên đường cất hạ cánh.	x	x	x	
128.	Sự cố kỹ thuật của hệ thống thiết bị thông tin-dẫn đường-giám sát, khí tượng, thông báo tin tức hoạt động bay.		x	x	
129.	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	x	
130.	Dịch vụ bảo đảm hoạt động bay bị gián đoạn, ngừng cung cấp.		x	x	
131.	Gián đoạn liên lạc giữa tổ lái và cơ sở điều hành bay ảnh hưởng đến công tác điều hành bay, hoạt động bay	x	x	x	
132.	Can nhiễu tần số vô tuyến điện hàng không ảnh hưởng đến công tác điều hành bay, hoạt động bay.	x	x	x	
133.	Truyền thông thoại vô tuyến trái pháp luật.	x	x		
134.	Vi phạm hoặc thực hiện không đúng các quy định khác về cung cấp dịch vụ bảo đảm gây uy ảnh hưởng hoặc có nguy cơ ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay.		x	x	
135.	Phát hiện thấy thả thiết bị, vật dụng và các vật thể khác vào không trung ảnh hưởng hoặc có nguy cơ ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay.	x	x	x	
136.	Tàu bay hạ cánh, cất cánh nhầm đường CHC; lăn nhầm đường lăn.	x	x	x	
137.	Thực hiện không đúng nội dung của phép bay gây uy hiếp an toàn bay hay ảnh hưởng đến hoạt động bay.	x	x		

Trách nhiệm báo cáo	<i>Tổ chức bảo dưỡng tàu bay</i>					
	<i>Cảng hàng không, sân bay</i>					
	<i>Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay</i>					
	<i>Người khai thác tàu bay</i>					
Danh mục sự cố và vụ việc phải báo cáo						
138.	Không chấp hành hoặc không thực hiện đúng quy định về lập kế hoạch bay không lưu, quy tắc bay, phương thức bay dẫn đến khó khăn hoặc ảnh hưởng đến an toàn chuyến bay.	x	x			
139.	Không chấp hành huấn lệnh, chỉ dẫn của cơ sở điều hành bay mà không có lý do chính đáng.	x	x	x		
140.	Chuyển giao kiểm soát tàu bay không có hiệp đồng hoặc không đúng với nội dung đã hiệp đồng.		x			
141.	Trào quá nhiều dầu đốt (nhiên liệu) trong quá trình nạp dầu.	x		x		
142.	Nạp không đúng lượng dầu đốt (nhiên liệu) có thể gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến khả năng chịu tải, đặc tính, cân bằng hoặc độ bền kết cấu của tàu bay.	x		x		
143.	Quy trình phá băng/phòng chống đóng băng trên mặt đất không đạt yêu cầu.	x		x		
144.	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, do thời tiết, bão, lụt, cháy nổ có thể gây tình trạng mất an toàn.	x	x	x		
145.	Lỗi cảnh báo hoặc cảnh báo chưa đầy đủ về vật cản hoặc nguy hiểm trên khu vực sân bay, đường lăn, đường cất hạ cánh có thể gây tình trạng mất an toàn.	x	x	x		
146.	Hư hỏng hoặc hoạt động sai chức năng của hệ thống chiếu sáng sân bay hoặc không có hệ thống chiếu sáng sân bay.	x	x	x		
147.	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.	x		x		
148.	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.	x		x		
149.	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.	x		x		

Trách nhiệm báo cáo	Tổ chức bảo dưỡng tàu bay				
	Cảng hàng không, sân bay				
	Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay				
	Người khai thác tàu bay				
Danh mục sự cố và vụ việc phải báo cáo					
150.	Sắp xếp các công-ten-nơ hàng hoá hoặc các hàng hoá lớn, công kênh không đúng quy định.			X	
151.	Sự cố do vận chuyển hàng nguy hiểm trái với quy định khai thác.	X			
152.	Hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất được sử dụng để kiểm tra chức năng hoạt động của các hệ thống và thiết bị của tàu bay nhằm phát hiện các vấn đề mà quy trình kiểm tra và thử nghiệm thông thường không phát hiện được, khi chúng (các hư hại, hoạt động sai chức năng hoặc hỏng hóc của thiết bị mặt đất) có thể gây ra mất an toàn cho tàu bay.			X	
153.	Không tuân thủ hoặc có lỗi trong việc tuân thủ với các quy trình phục vụ mặt đất.			X	
154.	Nạp lên tàu bay dầu đốt hoặc các loại chất lỏng khác không đúng chủng loại hoặc bị nhiễm bẩn.	X		X	
157	Hoạt động của phương tiện trong khu bay: a) Phương tiện va chạm với phương tiện dẫn đến hư hỏng phương tiện, làm gián đoạn việc cung cấp dịch vụ của phương tiện; b) Phương tiện va chạm với người, hậu quả làm cho người bị thương hoặc chết; c) Phương tiện va chạm với các công trình trong khu bay làm hư hỏng phương tiện và công trình dẫn đến việc cung cấp dịch vụ bị gián đoạn; d) Phương tiện bị hư hỏng trong quá trình cung cấp dịch vụ dịch vụ hàng không.			X	
158	Sự cố cháy, nổ, khói (làm ảnh hưởng đến hoạt động bay) xảy ra tại các cơ sở hạ tầng cảng hàng không, sân bay gây ảnh hưởng đến quá trình cung cấp dịch vụ hàng không; gây hư hỏng cho cơ sở hạ tầng; gây thương tích hoặc chết người.			X	
159	Sự cố do thiên tai, lụt, bão làm hư hỏng cơ sở hạ tầng, trang thiết bị tại cảng hàng không, sân bay dẫn đến ảnh hưởng hoặc có thể gây gián đoạn quá trình cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay.			X	
160	Nhân viên hàng không trong quá trình thực hiện nhiệm vụ			X	

Trách nhiệm báo cáo	Tổ chức bảo dưỡng tàu bay				
	Cảng hàng không, sân bay				
	Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay				
	Người khai thác tàu bay				
Danh mục sự cố và vụ việc phải báo cáo					
	không thực hiện theo quy trình hoặc có thực hiện nhưng quy trình công việc không còn phù hợp dẫn đến dây chuyền cung cấp dịch vụ hàng không bị ảnh hưởng, gián đoạn.				
	<p>Hoạt động trong quá trình thi công xây dựng, cải tạo, sửa chữa công trình trong khu bay làm ảnh hưởng đến hoạt động bay:</p> <p>a) Khuyến cáo của Tổ lái về việc cảnh báo khu vực thi công không có hoặc không tuân thủ theo quy định có thể dẫn đến sự cố tàu bay lẫn nhầm vào đường cất hạ cánh, đường lăn đang đóng cửa.</p> <p>b) Người và phương tiện trong quá trình tham gia thi công vi phạm vào khu vực an toàn của đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ gây uy hiếp an toàn cho hoạt động khai thác tàu bay.</p> <p>c) Phương tiện tham gia thi công bị hư hỏng trong khu vực an toàn đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ mà thời gian khắc phục hoặc di dời chậm làm ảnh hưởng đến hoạt động khai thác của tàu bay.</p>			X	
161	Phương tiện, người, động vật xâm nhập trái phép vào khu bay gây uy hiếp an toàn cho hoạt động bay			X	
162	<p>Sự cố gây ô nhiễm môi trường tại cảng hàng không, sân bay:</p> <p>a) Hệ thống thoát nước không đảm bảo dẫn đến khu bay, các công trình bị úng ngập;</p> <p>b) Hàng hóa nguy hiểm bị rò rỉ do thực hiện không đúng quy trình vận chuyển.</p>			X	

PHỤ LỤC IV

(Kèm theo Quyết định số 399/QĐ-CHK ngày 25 tháng 02 năm 2015
của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)

ĐỊA CHỈ NHẬN BÁO CÁO BAN ĐẦU VỀ TAI NẠN VÀ SỰ CỐ HÀNG KHÔNG

I. Địa chỉ nhận báo cáo ban đầu về tai nạn, sự cố nghiêm trọng và sự cố:

STT	Họ tên/ Cơ quan	Chức vụ	Điện thoại/fax/e-mail	Ghi chú
1.	Văn phòng Cục HKVN.		- Hot line: 0916562119 - giờ HC: 04 3 8722 394 Email: caav@caa.gov.vn	Báo cáo về tai nạn tàu bay, sự cố nghiêm trọng và các sự cố khác.
2.	Cơ quan thường trực tổ Asica Cục HKVN		Hot line: - Mr Tấn:097212999 - Mr Hùng: 0912808367 Email: asica@caa.gov.vn	Báo cáo về tai nạn tàu bay, sự cố nghiêm trọng, và các sự cố khác.
3.	Bùi Văn Võ	Trưởng phòng QLHĐB	ĐT: 0913202227 Email: buiivanvo@caa.gov.vn	Báo cáo về tai nạn tàu bay, sự cố sự cố nghiêm trọng và sự cố khác thuộc do tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay báo cáo.
4.	Hồ Minh Tấn	Trưởng phòng TCATB	ĐT: 097212999 Email: hmtan@caa.gov.vn	Báo cáo về tai nạn tàu bay, sự cố sự cố nghiêm trọng và sự cố khác do người khai thác tàu bay và Tổ chức bảo dưỡng tàu bay báo cáo.
5.	Trịnh Quốc Tuấn	Trưởng phòng QLCHK,SB	ĐT: 0913229939 Email: tuantq@caa.gov.vn	Báo cáo về tai nạn tàu bay, sự cố sự cố nghiêm trọng và sự cố khác do Cảng hàng không, sân bay báo cáo.

II. Địa chỉ nhận báo cáo sơ bộ về tai nạn, sự cố hàng không

STT	Họ tên/Đơn vị	Fax/email	Ghi chú
-----	---------------	-----------	---------

1.	Văn phòng Cục HKVN	119 Nguyễn Sơn – Long Biên – Hà Nội Fax: 04.3.8271.933 Email: asica@caa.gov.vn ; caav@caa.gov.vn	Lãnh đạo Cục HKVN xem xét, giao nhiệm vụ theo dõi, xử lý đối với từng vụ việc cụ thể cho các cơ quan chuyên môn của Cục HKVN.
2.	Cơ quan thường trực tổ Asica Cục HKVN	119 Nguyễn Sơn – Long Biên – Hà Nội Email: asica@caa.gov.vn	Tổ trưởng Tổ ASICA, có trách nhiệm xem xét, giao nhiệm vụ cho các nhóm chuyên môn theo dõi, xử lý đối với từng vụ việc cụ thể .

III. Địa chỉ nhận báo cáo giảng bình đối với các sự cố, vụ việc an toàn hàng không theo phân cấp điều tra:

STT	Tên cơ quan	Địa chỉ liên hệ	Người có trách nhiệm báo cáo
1.	Cơ quan thường trực tổ Asica Cục HKVN	119 Nguyễn Sơn – Long Biên – Hà Nội Email: asica@caa.gov.vn	Báo cáo về tai nạn tàu bay, sự cố nghiêm trọng, và các sự cố khác.
2.	Phòng QLHĐB – Cục HKVN	119 Nguyễn Sơn – Long Biên – Hà Nội. Email: and@caa.gov.vn	Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay./ Tổng công ty QLB Việt Nam
3.	Phòng TCATB– Cục HKVN	119 Nguyễn Sơn – Long Biên – Hà Nội. Email: fssd@caa.gov.vn	Người khai thác tàu bay và Tổ chức bảo dưỡng tàu bay.
4.	Phòng QLCHK,SB– Cục HKVN	119 Nguyễn Sơn – Long Biên – Hà Nội. Email: qlc@caa.gov.vn	Người khai thác Cảng hàng không, sân bay.

*** Ghi chú:**

- Nội dung trên sẽ được Cục Hàng không Việt Nam thông báo bằng văn bản khi có sự thay đổi.

PHỤ LỤC IX

(Kèm theo Quyết định số 399/QĐ-CHK ngày 25 tháng 02 năm 2015
của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)

HƯỚNG DẪN VỀ ĐIỀU TRA, XÁC MINH VÀ BÁO CÁO GIẢNG BÌNH SỰ CỐ HOẠT ĐỘNG BAY

1. Các sự cố hoạt động bay phải tiến hành điều tra, kiểm tra xác minh

1.1 Các sự cố phải tiến hành điều tra:

Áp dụng theo Nghị định số 75/2007/NĐ-CP của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng.

1.2 Các sự cố phải tiến hành kiểm tra, xác minh:

a) Sự cố không lưu:

- 1) Không đủ phân cách giữa các tàu bay;
- 2) Không đủ giãn cách giữa tàu bay và phương tiện hoạt động trên đường cất hạ cánh, đường lăn tại sân bay;
- 3) Hạ cánh nhầm đường cất hạ cánh, lăn nhầm đường lăn;
- 4) Không chấp hành hoặc không thực hiện đúng quy tắc bay, phương thức bay dẫn đến khó khăn hoặc ảnh hưởng đến an toàn chuyến bay;
- 5) Không chấp hành huấn lệnh, chỉ dẫn của cơ sở điều hành bay mà không có lý do chính đáng;
- 6) Cấp huấn lệnh, chỉ dẫn không lưu không chính xác hoặc sai với quy định dẫn đến khó khăn hoặc ảnh hưởng đến an toàn, điều hoà hoạt động bay.

b) Sự cố kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay:

- 1) Hệ thống thiết bị liên lạc không địa: Thời gian sự cố kéo dài hơn 05 phút;
- 2) Liên lạc trực thoại và ra đa giám sát sử dụng cho điều hành bay; hệ thống thiết bị dẫn đường sử dụng cho tiếp cận hạ cánh: Thời gian sự cố kéo dài hơn 15 phút;
- 3) Nguồn điện cung cấp cho hệ thống thiết bị liên lạc, ra đa giám sát: Thời gian sự cố (mất toàn bộ nguồn điện) kéo dài hơn 15 phút;
- 4) Hệ thống thiết bị liên lạc cố định hàng không, giám sát ADS-C hoặc B, thông báo tin tức hàng không, khí tượng: Thời gian sự cố kéo dài hơn 20 phút.
- 5) Hệ thống thiết bị thông báo tin tức hàng không: Thời gian sự cố kéo dài hơn 30 phút.

c) Sự cố dịch vụ bảo đảm hoạt động bay:

- 1) Dịch vụ không lưu: Thời gian sự cố kéo dài hơn 05 phút;
 - 2) Dịch vụ khí tượng: Thời gian sự cố kéo dài hơn 20 phút;
 - 3) Dịch vụ thông báo tin tức hàng không: Thời gian sự cố kéo dài hơn 30 phút.
- d) *Các sự cố khác theo yêu cầu của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam.*

2. Xử lý các sự cố hoạt động bay

2.1 Thủ tục xử lý ban đầu:

a) Sự cố không lưu:

1) Cảng vụ hàng không căn cứ vào báo cáo của tổ lái và của cơ sở điều hành bay đánh giá mức độ sự cố, tiến hành thủ tục lập Biên bản ghi nhận sự việc sau khi tàu bay hạ cánh, báo cáo Cục Hàng không Việt Nam (qua Phòng Quản lý hoạt động bay) trong phạm vi không quá 72 giờ kể từ xảy ra sự cố. Phòng Quản lý hoạt động bay xem xét, đánh giá ban đầu về sự cố, báo cáo Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam để quyết định tổ chức kiểm tra, xác minh về sự cố.

2) Nội dung biên bản bao gồm:

-Thời gian, vị trí lập biên bản;

-Thành phần liên quan đến việc lập biên bản (*bao gồm các đại diện cảng vụ hàng không, cảng hàng không, cơ sở điều hành bay, tổ lái, các thành phần liên quan khác*);

-Số chuyến bay, tàu bay (*loại, số đăng ký, quốc tịch*);

-Chi tiết về tổ lái (Họ và tên, ngày tháng năm sinh, quốc tịch, số giấy phép, người điều khiển tàu bay tại thời điểm xảy ra sự cố);

-Mô tả diễn biến, mức độ sự cố/vi phạm;

-Các ý kiến của các bên liên quan (nếu cần thiết);

-Thời gian lập xong biên bản, số lượng biên bản;

-Chữ ký, họ và tên của người lập biên bản và các thành phần liên quan.

b) Sự cố kỹ thuật và dịch vụ bảo đảm hoạt động bay:

Sau khi nhận được báo cáo hoặc phát hiện được sự cố liên quan, Phòng Quản lý hoạt động bay xem xét, đánh giá ban đầu về sự cố, báo cáo Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam để quyết định tổ chức kiểm tra, xác minh về sự cố.

2.2 Tổ chức kiểm tra, xác minh sự cố:

a) Căn cứ vào tính chất sự cố, Cục Hàng không Việt Nam quyết định lập tổ kiểm tra, xác minh sự cố với thành phần gồm đại diện Phòng Quản lý hoạt động bay (chủ trì); Thanh tra Hàng không; Phòng Tiêu chuẩn an toàn bay, Phòng Quản lý cảng hàng không, sân bay và đại diện cảng vụ hàng không khu vực (*tùy theo tính chất của từng sự cố*). Ngoài ra, Cục Hàng không Việt Nam sẽ xem xét,

yêu cầu cán bộ, chuyên viên an toàn của Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, hãng hàng không và tổ lái liên quan tham dự vào quá trình kiểm tra, xác minh sự cố.

b) Tổ kiểm tra, xác minh sự cố tiến hành công việc theo phù hợp với Quy chế này và các quy định hướng dẫn của ICAO; lập và gửi Cục Hàng không Việt Nam báo cáo kết quả kiểm tra, xác minh sự cố và trình Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam. Báo cáo bao gồm tối thiểu các nội dung sau:

- Tóm tắt về sự cố;
- Các thông tin về tình hình hoạt động bay;
- Tình trạng hệ thống thiết bị bảo đảm hoạt động bay và khu hoạt động tại sân bay (nếu có liên quan);
- Tình trạng thời tiết liên quan;
- Diễn biến sự cố theo trình tự thời gian;
- Phân tích đánh giá, các phát hiện và kết luận về nguyên nhân sự cố;
- Các khuyến cáo an toàn và các biện pháp khắc phục).

c) Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam, tổ chức tham gia cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tổ chức kiểm tra, xác minh bình giảng các sự cố hoạt động bay phân loại A và các sự cố theo yêu cầu hoặc ủy quyền của Cục Hàng không Việt Nam phù hợp với quy trình thiết lập trong Tài liệu hệ thống quản lý an toàn của đơn vị; lập và gửi Cục Hàng không Việt Nam báo cáo kết quả kiểm tra, xác minh sự cố, sự vụ. Nội dung báo cáo hướng dẫn tại b) trên đây .

PHỤ LỤC V
(Kèm theo Quyết định số 399/QĐ-CHK ngày 25 tháng 02 năm 2015
của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)

NỘI DUNG BÁO CÁO BAN ĐẦU

A. TAI NẠN, SỰ CỐ NGHIÊM TRỌNG:

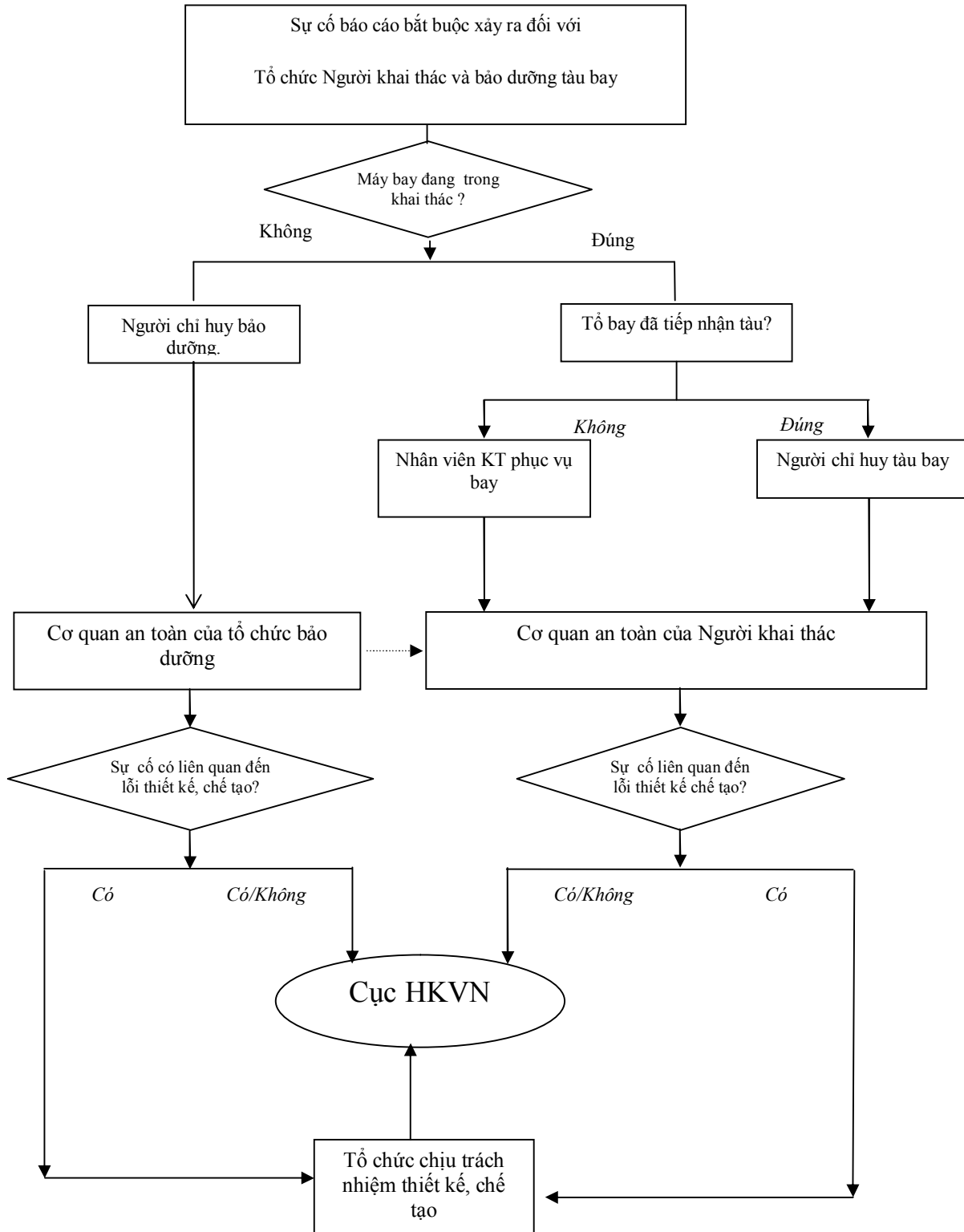
1. Loại tàu bay, dấu hiệu đăng ký và dấu hiệu quốc tịch của tàu bay;
2. Tên chủ sở hữu, người khai thác tàu bay;
3. Họ và tên người chỉ huy tàu bay;
4. Ngày, giờ xảy ra sự cố hoặc tai nạn tàu bay;
5. Nơi khởi hành lần cuối và nơi dự định hạ cánh tiếp theo của tàu bay;
6. Vị trí của tàu bay theo kinh tuyến và vĩ tuyến;
7. Số hành khách, thành viên tổ bay trên tàu bay tại thời điểm xảy ra tai nạn hoặc sự cố;
8. 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;
9. Tính chất tai nạn, sự cố và mức độ thiệt hại đối với tàu bay;
10. Thông tin về hàng nguy hiểm trên tàu bay.

B. SỰ CỐ KHÁC;

1. Tóm tắt vụ việc xảy ra;
2. Thời gian, địa điểm;
3. Tóm tắt sự việc, đánh giá mức độ ảnh hưởng của vụ việc
4. Tình hình hiện tại;
5. Kết quả hoặc phương án khắc phục.

PHỤ LỤC VI
(Kèm theo Quyết định số 399/QĐ-CHK ngày 25 tháng 02 năm 2015
của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)

**THỦ TỤC BÁO CÁO SỰ CỐ, VỤ VIỆC AN TOÀN HÀNG KHÔNG ĐỐI VỚI NGƯỜI
KHAI THÁC VÀ TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG TÀU BAY**



PHỤ LỤC VII

(Kèm theo Quyết định số 399/QĐ-CHK ngày 25 tháng 02 năm 2015
của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)

THỦ TỤC BÁO CÁO SỰ CỐ, VỤ VIỆC AN TOÀN KHÔNG LƯU, VÀ NỘI DUNG BÁO CÁO CÁC SỰ CỐ, VỤ VIỆC AN TOÀN DO TỔ CHỨC CUNG CẤP DỊCH VỤ BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY THỰC HIỆN

I. THỦ TỤC BÁO CÁO SỰ CỐ KHÔNG LƯU (*Air traffic incident report*)

Đối với sự cố không lưu, nhằm phù hợp với quy định hướng dẫn của ICAO và thông lệ quốc tế, người lái thực hiện thủ tục báo cáo ban đầu tại với sự tham gia của nhân viên không lưu và đại diện cảng vụ hàng không liên quan tại cảng hàng không như sau:

1. Người lái:

- a) Khi đang bay, phải sử dụng tần số liên lạc không địa thích hợp báo cáo những nội dung chính của sự cố, đặc biệt nếu sự cố liên quan đến tàu bay khác để xác định ngay nguyên nhân.
- b) Sau khi hạ cánh, nộp ngay báo cáo đầy đủ về sự cố không lưu cho phòng thủ tục bay tại cảng hàng không tại Việt Nam nhằm:
 - Xác định lại báo cáo tại Điểm a) nêu trên hoặc lập một báo cáo ban đầu về sự cố nếu chưa báo cáo qua liên lạc vô tuyến khi đang bay;
 - Báo cáo lại sự cố mà không thể hay không cần thiết phải thông báo ngay vào lúc xảy ra sự cố.

Trong trường hợp có thông báo hoặc yêu cầu của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan, người lái phải đến phòng thủ tục bay giải trình với cảng vụ hàng không, đại diện cơ sở điều hành bay liên quan và làm thủ tục lập biên bản về sự cố không lưu.

- c) Báo cáo ban đầu qua liên lạc không địa bao gồm các tin tức:
 - Kiểu loại sự cố không lưu;
 - Số chuyến bay hoặc tên gọi thoại tàu bay;
 - Vị trí, hướng mũi, đường bay, tốc độ thực;
 - Mục bay, độ cao hoặc chiều cao, điều kiện bay;
 - Điều kiện thời tiết lúc xảy ra sự cố (ví dụ: Điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị (IMC) hay điều kiện khí tượng bay bằng mắt (VMC);
 - Thời gian xảy ra sự cố (UTC);
 - Mô tả về các tàu bay khác nếu có liên quan;
 - Tóm tắt chi tiết sự cố, kể cả cự ly quan sát thấy và cự ly thiếu giãn cách.
- d) *Báo cáo sự cố không lưu ban đầu phải được nộp tại phòng thủ tục bay tại cảng hàng không hạ cánh đầu tiên để chuyển về cảng vụ hàng không liên*

quan và Cục Hàng không Việt Nam (Phòng Quản lý hoạt động bay) hoặc gửi về Cục Hàng không Việt Nam (Phòng Quản lý hoạt động bay) trong thời hạn 72 giờ kể từ thời điểm xảy ra sự cố.

2. Kiểm soát viên không lưu: Khi phát hiện sự cố không lưu thực hiện ngay các việc sau:

- a) Xác định kiểu loại của sự cố không lưu và báo cáo ngay cho kíp trưởng kíp trực (kíp trưởng kíp trực có trách nhiệm thông báo ngay cho phòng thủ tục bay, cảng vụ hàng không liên quan biết để yêu cầu tổ lái đến phòng thủ tục bay giải trình và làm thủ tục lập biên bản ghi nhận về sự cố không lưu);
- b) Nếu tàu bay hướng đến hạ cánh tại cảng hàng không khác tại Việt Nam, thông báo cho người khai thác tàu bay, hãng hàng không, phòng thủ tục bay liên quan để nhận báo cáo của tổ lái sau khi hạ cánh;
- c) Nếu tàu bay hướng đến hạ cánh tại cảng hàng không của nước khác, thông báo cho người khai thác tàu bay, hãng hàng không; trong trường hợp cần thiết, thông báo cho Phòng thủ tục bay tại cảng hàng không liên quan đầy đủ các chi tiết về sự cố qua mạng viễn thông cố định hàng không (AFTN) hoặc Fax và yêu cầu để nhận được báo cáo của tổ lái về sự cố.
- d) Nếu sự cố không lưu liên quan đến tàu bay khác, thực hiện tương tự các bước nêu trên đối với tàu bay đó;

3. Nhân viên thủ tục bay: Sau khi nhận được báo cáo sự cố không lưu phải kiểm tra, hướng dẫn người lái hoàn chỉnh lại nội dung theo mẫu báo cáo sự cố không lưu, báo cáo Trưởng cơ sở phụ trách của mình để làm thủ tục báo cáo ngay cho cảng vụ hàng không liên quan và Cục Hàng không Việt Nam (Phòng Quản lý hoạt động bay).

4. Mẫu báo cáo sự cố không lưu nêu tại **Phụ đính kèm theo Phụ lục này.**

5. Thủ tục báo cáo sự cố không lưu được công bố trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) Việt Nam phù hợp với quy định hướng dẫn của ICAO.

Phụ đính của Phụ lục VII:

MẪU BÁO CÁO SỰ CỐ KHÔNG LƯU

(ICAO AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM)

1. Mẫu báo cáo sự cố gồm 4 trang tiếng Việt và 4 trang tiếng Anh kèm theo.
2. Hướng dẫn điền mẫu báo cáo:

Các mục

- A: Nhận dạng tàu bay của tổ lái điền báo cáo sự cố .
- B: Báo cáo AIRPROX cần phải điền ngay bằng sóng vô tuyến.
- C1: Ngày/thời gian UTC, vị trí theo hướng bay và cự ly từ thiết bị dẫn đường mặt đất hoặc theo vĩ tuyến/kinh tuyến.
- C2 Tin tức về tàu bay của tổ lái điền báo cáo sự cố.
C2 c) Ví dụ: FL 350/ 1 0013 hPa hoặc 2 500 ft/QNH 1 007 hPa hoặc 1 200 ft/QFE
998 hPa.
- C3 Tin tức về tàu bay khác có liên quan.
- C4 Khoảng cách đã bay – đơn vị sử dụng.
- C6 Các trang bổ sung đính kèm nếu cần thiết. Biểu đồ có thể sử dụng để chỉ vị trí tàu bay.
- D1 f) Tên của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và ngày/thời gian UTC.
- D1 g) Ngày/giờ UTC và vị trí hoàn thành báo cáo.
- E2 Bao gồm các chi tiết của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu như dịch vụ cung cấp, tần số vô tuyến, mã số SSR chỉ định và đặt khí áp. Sử dụng biểu đồ để chỉ vị trí tàu bay và các trang bổ sung nếu cần thiết.

MẪU BÁO CÁO SỰ CỐ KHÔNG LƯU CỦA ICAO

Sử dụng để lập và nhận báo cáo về sự cố không lưu. Những ô tô xám là những mục cần cho việc báo cáo ban đầu qua vô tuyến (radio)

A — NHẬN DẠNG TÀU BAY	B — KIỂU LOẠI SỰ CỐ	
	GẮN VÀ CHẠM /CHUỖNG NGẠI VẬT TRÊN ĐƯỜNG CHC/XÂM NHẬP ĐƯỜNG CHC / PHƯƠNG THỨC/THIẾT BỊ*	
C — SỰ CỐ		
1. Khát quát		
a) Ngày/Thời gian xảy ra sự cố _____ UTC		
b) Vị trí _____		
2. Tàu bay liên quan		
a) Hướng mũi và đường bay _____		
b) Tốc độ thật _____ đo bằng () kt _____ () km/h		
c) Mức bay và đặt khí áp _____		
d) Tàu bay lấy độ cao hoặc giảm độ cao		
() Bay bằng	() Lấy độ cao	() Giảm độ cao
e) Góc nghiêng theo trục dọc		
() Mức thăng bằng	() Nghiêng ít	() Nghiêng vừa
() Nghiêng nhiều	() Lộn ngược	() Không biết
f) Hướng nghiêng của tàu bay		
() Trái	() Phải	() Không biết
g) Các hạn chế về tầm nhìn (lựa chọn nhiều nhất có thể theo yêu cầu)		
() Chói do ánh nắng mặt trời	() Rèm	() Kính bị bẩn
() Do cấu tạo của buồng lái	() Không có	
h) Sử dụng đèn tàu bay (lựa chọn nhiều nhất có thể theo yêu cầu)		
() Đèn dẫn đường	() Đèn nhấp nháy	() Đèn ca bin
() Đèn chống va chạm màu đỏ	() Đèn hạ cánh / lặn	() Đèn lô gô (dưới đuôi)
() Đèn khác	() Không có	
i) Tư vấn tránh va chạm của cơ sở ATS		
() Có, sử dụng hệ thống giám sát ATS	() Có, dựa vào quan sát bằng mắt	() Có, dựa vào những tin tức khác
() Không		
j) Tin tức về hoạt động bay được cung cấp		
() Có, sử dụng hệ thống giám sát ATS	() Có, dựa vào việc quan sát bằng mắt	() Có, dựa vào những tin tức khác
() Không		

k) Hệ thống tránh va chạm trên tàu bay — ACAS		
<input type="checkbox"/> Không được trang bị	<input type="checkbox"/> Kiểu loại	<input type="checkbox"/> Tư vấn về hoạt động bay được cung cấp
<input type="checkbox"/> Đưa ra tư vấn giải pháp	<input type="checkbox"/> Không đưa ra tư vấn hoạt động bay hoặc tư vấn giải pháp	
l) Nhận dạng bằng hệ thống giám sát ATS		
<input type="checkbox"/> Không có hệ thống giám sát ATS	<input type="checkbox"/> Được nhận dạng bằng hệ thống giám sát ATS	<input type="checkbox"/> Không được nhận dạng bằng hệ thống giám sát ATS
m) Được nhìn thấy bởi một tàu bay khác		
<input type="checkbox"/> Có	<input type="checkbox"/> Không	<input type="checkbox"/> Tàu bay khác nhận diện sai
n) Hành động bay tránh được thực hiện		
<input type="checkbox"/> Có	<input type="checkbox"/> Không	
o) Loại kế hoạch bay IFR / VFR / không*		
IFR / VFR / không*	IFR / VFR / không*	
3. Tàu bay khác		
a) Kiểu loại và tên gọi thoại / đăng ký (nếu biết)		
b) Nếu không có thông tin như mục a) ở trên, mô tả như dưới đây		
<input type="checkbox"/> Loại tàu bay cánh trên	<input type="checkbox"/> Loại tàu bay cánh giữa	<input type="checkbox"/> Loại tàu bay cánh dưới
<input type="checkbox"/> Máy bay trực thăng		
<input type="checkbox"/> 1 động cơ	<input type="checkbox"/> 2 động cơ	<input type="checkbox"/> 3 động cơ
<input type="checkbox"/> 4 động cơ	<input type="checkbox"/> Hơn 4 động cơ	
Dấu hiệu, màu sắc hoặc các chi tiết khác		

c) Tàu bay lấy độ cao hoặc giảm độ cao		
<input type="checkbox"/> Bay bằng	<input type="checkbox"/> Lấy độ cao	<input type="checkbox"/> Giảm thấp độ cao
<input type="checkbox"/> Không biết		
d) Góc nghiêng theo trục dọc		
<input type="checkbox"/> Mức thẳng bằng	<input type="checkbox"/> Nghiêng ít	<input type="checkbox"/> Nghiêng vừa
<input type="checkbox"/> Nghiêng nhiều	<input type="checkbox"/> Lộn ngược	<input type="checkbox"/> Không biết
e) Hướng nghiêng của tàu bay		
<input type="checkbox"/> Trái	<input type="checkbox"/> Phải	<input type="checkbox"/> Không biết
f) Sử dụng đèn tàu bay (lựa chọn nhiều nhất có thể theo yêu cầu)		
<input type="checkbox"/> Đèn dẫn đường	<input type="checkbox"/> Đèn nhấp nháy	<input type="checkbox"/> Đèn ca bin
<input type="checkbox"/> Đèn chống va chạm màu đỏ	<input type="checkbox"/> Đèn hạ cánh / lán	<input type="checkbox"/> Đèn lô gô (dưới đuôi)
<input type="checkbox"/> Đèn khác	<input type="checkbox"/> Không có	

g) Tư vấn tránh va chạm hoạt động bay của cơ sở ATS		
<input type="checkbox"/> Có, sử dụng hệ thống giám sát ATS	<input type="checkbox"/> Có, dựa vào quan sát bằng mắt	<input type="checkbox"/> Có, dựa vào những tin tức khác
<input type="checkbox"/> Không		
h) Tin tức về hoạt động bay được cung cấp		
<input type="checkbox"/> Có, sử dụng hệ thống giám sát ATS	<input type="checkbox"/> Có, dựa vào việc quan sát bằng mắt	<input type="checkbox"/> Có, dựa vào những tin tức khác
<input type="checkbox"/> Không		
i) Hành động bay tránh được thực hiện		
<input type="checkbox"/> Có	<input type="checkbox"/> Không	
4. Cụ ly		
a) Cụ ly gần nhất theo chiều ngang _____		
b) Cụ ly gần nhất theo chiều thẳng đứng _____		
5. Điều kiện thời tiết của chuyến bay		
a) IMC / VMC*		
b) Bên trên / bên dưới* mây / sương / sương mù hoặc giữa các tầng mây*		
c) Cụ ly theo chiều thẳng đứng từ mây là _____ m / ft* dưới _____ m / ft* trên		
d) Trong mây / mưa / tuyết / mưa tuyết / sương / sương mù*		
e) Bay vào / ra khỏi* mặt trời		
f) Tầm nhìn chuyến bay là _____ m / km*		
6. Những tin tức khác được lái trường cho là quan trọng		

D — NHỮNG TIN TỨC KHÁC		
1. Tin tức liên quan đến tàu bay báo cáo		
a) Đăng ký tàu bay _____ b)		
Kiểu loại tàu bay _____ c) Nhà		
khai thác _____ d) Sân bay		
khởi hành _____		
e) Sân bay hạ cánh đầu tiên _____ điểm đến _____		
f) Được thông báo qua radio hoặc các phương tiện khác tới _____ (tên cơ sở ATS) vào lúc _____ UTC		
g) Ngày/thời gian/địa điểm điểm mấu báo cáo _____		

2. Chức vụ, địa chỉ và chữ ký của người lập báo cáo

a) Chức vụ _____ b) Địa chỉ _____
 _____ c) Chữ ký _____
 _____ d) Số điện thoại _____

3. Chức vụ và chữ ký của người nhận báo cáo

a) Chức vụ _____ b) Chữ ký _____

E. TIN TỨC BỔ SUNG TỪ CƠ SỞ ATS LIÊN QUAN

1. Nhận báo cáo

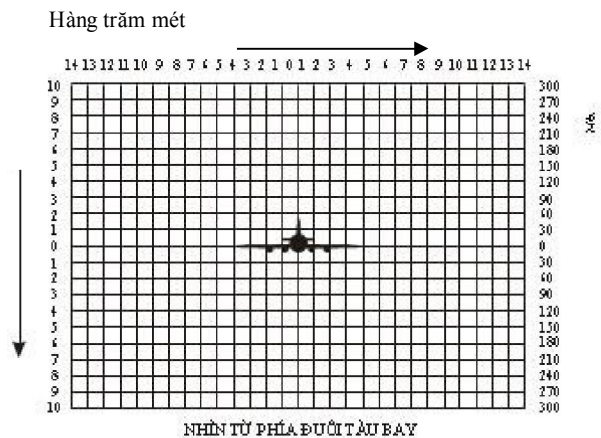
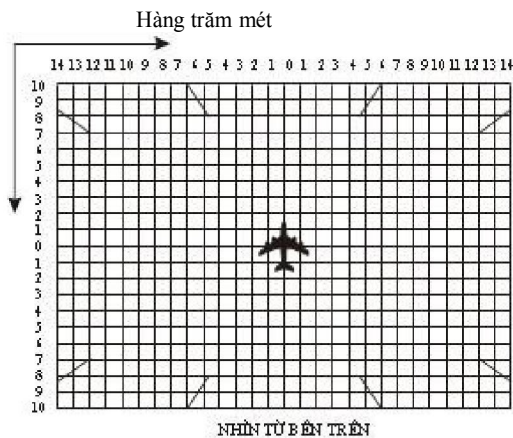
a) Báo cáo nhận được từ AFTN / radio / điện thoại / phương tiện khác (chỉ rõ)* _____
 b) Báo cáo nhận được từ _____ (tên cơ sở ATS)

2. Các chi tiết về hành động của cơ sở ATS

Huấn lệnh, sự cố được quan sát (hệ thống giám sát ATS / bảng mắt, đưa ra cảnh báo, kết quả việc yêu cầu nội bộ, v.v.)

BIỂU ĐỒ CỦA TÀU BAY GẦN VA CHẠM

Đánh dấu đường đi của tàu bay khác liên quan đến mình, trên mặt phẳng ở bên trái và theo độ cao về bên phải, giả sử bạn đang ở giữa biểu đồ này. Bao gồm cự ly nhìn thấy và vượt qua đầu tiên.



* Loại bỏ nếu không cần thiết

1. ICAO model air traffic incident report form

AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM		
<i>For use when submitting and receiving reports on air traffic incidents. In an initial report by radio, shaded items should be included.</i>		
A — AIRCRAFT IDENTIFICATION	B — TYPE OF INCIDENT	
	AIRPROX / OBSTRUCTION ON RUNWAY/RUNWAY INCURSION / PROCEDURE / FACILITY*	
C — THE INCIDENT		
1. General		
a)	Date / time of incident _____	UTC
b)	Position _____	
2. Own aircraft		
a)	Heading and route _____	
b)	True airspeed _____ measured in () kt _____ () km/h _____	
c)	Level and altimeter setting	
d)	Aircraft climbing or descending	
	() Level flight	() Climbing
		() Descending
e)	Aircraft bank angle	
	() Wings level	() Slight bank
	() Steep bank	() Moderate bank
		() Unknown
f)	Aircraft direction of bank	
	() Left	() Right
		() Unknown
g)	Restrictions to visibility (select as many as required)	
	() Sun glare	() Windscreen pillar
	() Other cockpit structure	() None
h)	Use of aircraft lighting (select as many as required)	
	() Navigation lights	() Strobe lights
	() Red anti-collision lights	() Landing / taxi lights
	() Other	() None
i)	Traffic avoidance advice issued by ATS	
	() Yes, based on radar	() Yes, based on visual sighting
	() No	() Yes, based on other information
j)	Traffic information issued	
	() Yes, based on radar	() Yes, based on visual sighting
	() No	() Yes, based on other information
k)	Airborne collision avoidance system — ACAS	
	() Not carried	() Type
	() Resolution advisory issued	() Traffic advisory issued
		() Traffic advisory or resolution advisory not issued
l)	Radar identification	
	() No radar available	() Radar identification
		() No radar identification
m)	Other aircraft sighted	
	() Yes	() No
		() Wrong aircraft sighted

* Delete as appropriate

- n) Avoiding action taken
 Yes No
- o) Type of flight plan IFR / VFR / none*

3. Other aircraft

a) Type and call sign / registration (if known) _____

b) If a) above not known, describe below

- | | | |
|-------------------------------------|--|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> High wing | <input type="checkbox"/> Mid wing | <input type="checkbox"/> Low wing |
| <input type="checkbox"/> Rotorcraft | | |
| <input type="checkbox"/> 1 engine | <input type="checkbox"/> 2 engines | <input type="checkbox"/> 3 engines |
| <input type="checkbox"/> 4 engines | <input type="checkbox"/> More than 4 engines | |

Marking, colour or other available details

c) Aircraft climbing or descending

- | | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Level flight | <input type="checkbox"/> Climbing | <input type="checkbox"/> Descending |
| <input type="checkbox"/> Unknown | | |

d) Aircraft bank angle

- | | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Wings level | <input type="checkbox"/> Slight bank | <input type="checkbox"/> Moderate bank |
| <input type="checkbox"/> Steep bank | <input type="checkbox"/> Inverted | <input type="checkbox"/> Unknown |

e) Aircraft direction of bank

- | | | |
|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Left | <input type="checkbox"/> Right | <input type="checkbox"/> Unknown |
|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|

f) Lights displayed

- | | | |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Navigation lights | <input type="checkbox"/> Strobe lights | <input type="checkbox"/> Cabin lights |
| <input type="checkbox"/> Red anti-collision lights | <input type="checkbox"/> Landing / taxi lights | <input type="checkbox"/> Logo (tail fin) lights |
| <input type="checkbox"/> Other | <input type="checkbox"/> None | <input type="checkbox"/> Unknown |

g) Traffic avoidance advice issued by ATS

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> Yes, based on radar | <input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting | <input type="checkbox"/> Yes, based on other information |
| <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Unknown | |

h) Traffic information issued

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> Yes, based on radar | <input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting | <input type="checkbox"/> Yes, based on other information |
| <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Unknown | |

i) Avoiding action taken

- | | | |
|------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Yes | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Unknown |
|------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|

4. Distance

- a) Closest horizontal distance _____
- b) Closest vertical distance _____

5. Flight weather conditions

- a) IMC / VMC*
- b) Above / below* clouds / fog / haze or between layers*
- c) Distance vertically from cloud _____ m / ft* below _____ m / ft* above
- d) In cloud / rain / snow / sleet / fog / haze*
- e) Flying into / out of* sun
- f) Flight visibility _____ m / km*

6. Any other information considered important by the pilot-in-command

D — MISCELLANEOUS

1. Information regarding reporting aircraft

- a) Aircraft registration _____
- b) Aircraft type _____
- c) Operator _____
- d) Aerodrome of departure _____
- e) Aerodrome of first landing _____ destination _____
- f) Reported by radio or other means to _____ (name of ATS unit) at time _____ UTC
- g) Date / time / place of completion of form _____

2. Function, address and signature of person submitting report

- a) Function _____
- b) Address _____
- c) Signature _____
- d) Telephone number _____

3. Function and signature of person receiving report

- a) Function _____
- b) Signature _____

E — SUPPLEMENTARY INFORMATION BY ATS UNIT CONCERNED

1. Receipt of report

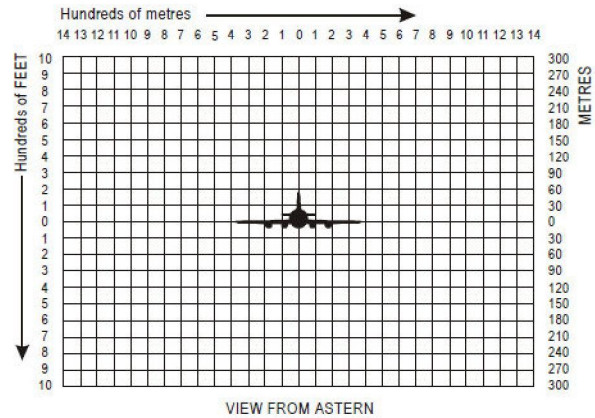
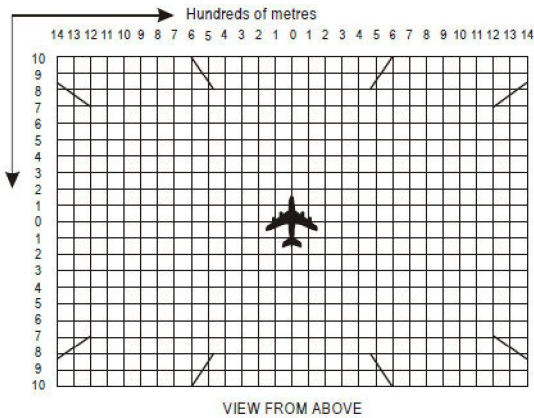
- a) Report received via AFTN / radio / telephone / other (specify)* _____
- b) Report received by _____ (name of ATS unit)

2. Details of ATS action

Clearance, incident seen (radar/visually, warning given, result of local enquiry, etc.)

DIAGRAMS OF AIRPROX

Mark passage of other aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming YOU are at the centre of each diagram. Include first sighting and passing distance.



II. NỘI DUNG THÔNG BÁO, BÁO CÁO SỰ CỐ DO TỔ CHỨC CUNG CẤP DỊCH VỤ BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY CUNG CẤP

1. Thông báo ban đầu về sự cố:

- Số hiệu chuyến bay/loại tàu bay hoặc hệ thống thiết bị/dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;
- Ngày, giờ xảy ra sự vụ;
- Địa điểm xảy ra sự vụ;
- Tóm tắt sự việc, mức độ sự cố và khả năng ảnh hưởng của sự cố (*nếu có*).

2. Báo cáo sơ bộ và báo cáo chi tiết về sự cố không lưu

Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có liên quan báo cáo Cục Hàng không Việt Nam với các nội dung sau:

a) Báo cáo sơ bộ:

- Số hiệu chuyến bay/loại tàu bay/ hành trình
- Ngày, giờ xảy ra sự vụ;
- Địa điểm xảy ra sự vụ;
- Sơ bộ về điều kiện thời tiết trong khu vực xảy ra sự cố, trình trạng hoạt động của hệ thống thiết bị bảo đảm hoạt động bay
- Sơ bộ về các chuyến bay liên quan.
- Thành phần kíp trực điều hành bay
- Mô tả tóm tắt diễn biến sự cố, đánh giá sự cố nguyên nhân ban đầu
- Các biện pháp xử lý ngăn ngừa ban đầu đã áp dụng và các đề nghị/kiến nghị nếu có

b) Báo cáo chi tiết:

Phần thông chung:

- Ngày giờ, địa điểm, số hiệu chuyến bay, loại tàu bay, nhà khai thác, loại hình khai thác, hành trình, số người trên tàu bay và phép bay liên quan.
- Thành phần kíp các trực không lưu/kỹ thuật liên quan (kèm thông tin về giấy phép/năng định)
- Thành phần tổ lái liên quan
- Các bản tin thời tiết liên quan và mô tả chi tiết về điều kiện thời tiết.
- Thông tin AIS, thông báo liên quan (*kèm các NOTAM nếu liên quan*); thông tin từ các nhân chứng và các thông tin liên quan khác (*nếu có*)
- Thông tin chi tiết về tình hình hoạt động của các hệ thống thiết bị bảo đảm hoạt động bay, điều kiện đường CHC/đường lăn/sân đỗ (*nếu liên quan*).
- Thông tin về tình trạng thiết bị trên tàu bay.

- Mô tả chi tiết diễn biến sự cố.

Phần phân tích, đánh giá, xác định nguyên nhân

- Phân tích các hành động của kiểm soát viên và các nhân viên khác liên quan;
- Phân tích, đánh giá các quy trình, quy định, các phương thức; việc tuân thủ các quy trình, quy định, phương thức.
- Phân tích các yếu tố khách quan ảnh hưởng tới việc cung cấp dịch vụ.
- Đánh giá về sự cố/mức độ sự cố/các ảnh hưởng đến hoạt động bay-an toàn bay, v.v.
- Xác định các nguyên nhân

Kết luận

- Các phát hiện.
- Các nguyên nhân có thể.

Khuyến cáo

- Các biện pháp xử lý
- Các biện pháp cần thực hiện ngay.
- Các đề xuất mới.

Phụ đính: Hồ sơ tài liệu liên quan

Các bản tường trình; biên bản họp rút kinh nghiệm/bình giảng; ghi âm và bản chép ghi âm liên lạc công tác hiệp đồng thông báo bay, điều hành bay; ghi hình; băng phi điện; các điện văn không lưu (ATS) liên quan, NOTAM, bản tin OPMET và ATIS (nếu liên quan).

3. Báo cáo sự cố kỹ thuật và dịch vụ bảo đảm hoạt động bay

Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có liên quan báo cáo Cục Hàng không Việt Nam với các nội dung sau:

- Vị trí/khu vực ảnh hưởng;
- Thời gian xảy ra sự cố;
- Loại hệ thống thiết bị, phương tiện, tần số/dịch vụ bị ảnh hưởng;
- Lý do, thời gian ngừng hoạt động/dự kiến thời gian hoạt động trở lại;
- Hệ thống, thiết bị, phương tiện, tần số dự phòng, phương thức khai thác/dịch vụ thay thế;
- Mức độ ảnh hưởng đến công tác điều hành bay, hoạt động bay;
- Biện pháp khắc phục và các đề nghị nếu có;
- Người báo cáo (họ và tên, chức vụ, chữ ký và dấu)

4. Trường hợp có hiện tượng thời tiết nguy hiểm ảnh hưởng đến an toàn, điều hoà hoạt động bay

Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có liên quan báo cáo Cục Hàng không Việt Nam với các nội dung sau:

- Vị trí, phạm vi;
- Thời gian;
- Tầm nhìn, trần mây;
- Hiện tượng mưa dông/bão/gió đứt/hiện tượng nguy hiểm khác (nếu có);
- Những hoạt động bay đã bị ảnh hưởng, đình chỉ;
- Dự báo diễn biến;
- Các biện pháp khắc phục và đề nghị nếu có;
- Người báo cáo (họ và tên, chức vụ, chữ ký và dấu)

5. Trường hợp có can nhiễu tần số vô tuyến điện hàng không ảnh hưởng đến công tác điều hành bay, hoạt động bay.

Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có liên quan phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam với các nội dung sau:

- Vị trí/khu vực xảy ra can nhiễu;
- Tần số bị can nhiễu;
- Thời điểm xảy ra can nhiễu (Giờ UTC và giờ Hà Nội);
- Mô tả hiện tượng can nhiễu;
- Đề xuất khắc phục và đề nghị nếu có;
- Người báo cáo (họ và tên, chức vụ, chữ ký và dấu).



OCCURRENCE REPORT

Flight Safety Standard Department
 Civil Aviation Authority,
 Asica Group,
 119 Nguyen Son Str,
 Long Bien Dist,
 Hanoi,
 Vietnam
 e-mail: asica@caa.gov.vn
 Fax: 04.38271933 Tel: 04.38272291

Are you concerned about the confidentiality of this report and wish to be contacted before it is processed? If so, please ensure you provide us with your contact details.

Confidential? Yes No

Please complete and submit this form online or print and send it to the above

AIRCRAFT TYPE & SERIES	REGISTRATION	DATE (dd/mm/yyyy)	TIME OF EVENT UTC (HH:MM)	DAY
OPERATOR	LOCATION/POSITION/RW			NIGHT
				TWILIGHT

FLIGHT NO.	ROUTE FROM	ROUTE TO	FL	ALT/HT (FT)	IAS (KT)	IFR	TCAS RA		ETOPS	
							VFR	YES	NO	YES

NATURE OF FLIGHT	FLIGHT PHASE
-------------------------	---------------------

ENVIRONMENTAL DETAILS										
WIND		CLOUD		PRECIPITATION	OTHER METEOROLOGICAL CONDITIONS				RUNWAY STATE	
DIRN.	SPEED (kt)	TYPE	HT (ft)		VISIBILITY	ICING	TURBULENCE	OAT (°C)		
					KM					
					NM					CATEGORY

BRIEF TITLE

DESCRIPTION OF OCCURRENCE

Any procedures, manuals, pubs. (AIC, AD, SB etc.) directly relevant to occurrence and (where appropriate) compliance state of aircraft, equipment or documentation.

GROUND STAFF REPORT						
A/C CONSTRUCTOR'S NO.	ENGINE TYPE/SERIES	ETOPS APPROVED		GROUND PHASE		MAINTENANCE ORGANISATION TEL.
		YES	NO	MAINTENANCE		
				GROUND HANDLING		
				UNATTENDED		

COMPONENT/PART	MANUFACTURER	PART NO.	SERIAL NO.
REFERENCES:- MANUAL/ATA/IPC		COMPONENT OH/REPAIR ORGANISATION	

ORGANISATION AND APPROVAL REFERENCE	NAME	POSITION
-------------------------------------	------	----------

DATE (dd/mm/yyyy)			
If report is voluntary (i.e. not subject to mandatory requirements) can the information be published in the interests of safety?	YES	Address and tel.no. (if reporter wishes to be contacted privately).	NOTE 1:If additional information, as below, is available, please provide. NOTE 2:If the occurrence is related to a design or manufacturing deficiency, the manufacturer should also be advised promptly. NOTE 3:Where applicable, a report of this incident should be forwarded directly to other agencies involved, e.g. Aerodrome Authority, ATC agency.
	NO		

REPORTING ORGANISATION - REPORT
ORGANISATION COMMENTS - ASSESSMENT/ACTION TAKEN/SUGGESTIONS TO PREVENT

UTILISATION - AIRCRAFT			UTILISATION - ENGINE/COMPONENT			MANUFACTURER ADVISED			
	TOTAL	SINCE OH/REPAIR	SINCE INSPECTION		TOTAL	SINCE OH/REPAIR	SINCE INSPECTION	YES	NO
HOURS				HOURS					
CYCLES				CYCLES					
LANDINGS				LANDINGS					
REPORTING ORGANISATION		TEL.	REPORTER'S REF	REPORT		REPORTER'S INVESTIGATION		FDR DATA RETAINED	
E-MAIL				FAX	NEW	SUPPL	NIL	CLOSED	OPEN
NAME			POSITION			TEL.			
E-MAIL							DATE (dd/mm/yyyy)		

PHỤ LỤC X

*(Kèm theo Quyết định số 399/QĐ-CHK ngày 25 tháng 02 năm 2015
của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)*

HƯỚNG DẪN LẬP BÁO CÁO TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG BAY HÀNG NGÀY

1. Thời gian và hình thức gửi báo cáo, nội dung báo cáo:

a) *Thời gian:* Trước 09h00 hàng ngày (giờ Hà Nội).

b) *Hình thức:* Qua Fax, AFTN (theo yêu cầu) hoặc hình thức thích hợp khác theo thỏa thuận cụ thể với cảng vụ hàng không liên quan.

c) *Nội dung báo cáo:* Tổng hợp tình hình hoạt động bay từ 07h01 ngày hôm trước đến 07h00 (giờ Hà Nội) ngày lập báo cáo với các chi tiết sau:

- Đơn vị báo cáo, thời gian và ngày báo cáo;
- Số liệu hoạt động bay (số lượng chuyến bay chuyên cơ, bay quá cảnh qua FIR Hà Nội và Hồ Chí Minh, bay đi đến của từng hãng hàng không Việt Nam và của các hãng hàng không quốc tế);
- Tình hình thời tiết trong ngày;
- Tình trạng hoạt động của hệ thống thiết bị bảo đảm hoạt động bay, trường hợp có can nhiễu tần số vô tuyến điện hàng không;
- Tóm tắt về các sự cố, vụ việc an toàn liên quan xảy ra (số chuyến bay hoặc tên gọi thoại, kiểu loại tàu bay và số đăng ký, tuyến bay, đường bay; thời gian, vị trí xảy ra sự cố, vụ việc an toàn, sơ bộ về mức độ sự cố,);
- Tóm tắt các trường hợp tàu bay phải bay chờ, tiếp cận hệt, đi sân bay dự bị, huỷ việc cất cánh sau khi đã chạy đà, quay lại sân bay khởi hành;
- Các lưu ý và đề nghị nếu có;
- Họ và tên người làm báo cáo, người phê chuẩn báo cáo.

2. Quy trình lập báo cáo:

a) Tổng hợp tình hình hoạt động bay hàng ngày của Đài Kiểm soát không lưu tại cảng hàng không (trừ Đài kiểm soát không lưu tại Cảng Hàng không quốc tế Nội Bài, Đà Nẵng và Tân Sơn Nhất) được gửi cho Công ty Quản lý bay khu vực theo quy trình của đơn vị và cho đại diện cảng vụ hàng không tại cảng hàng không liên quan.

- b) Tổng hợp tình hình hoạt động bay hàng ngày của Công ty Quản lý bay miền Bắc, miền Trung và miền Nam được gửi cho Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam theo quy trình của đơn vị và cho cảng vụ hàng không khu vực liên quan.
- c) Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam tổng hợp tình hình an toàn hoạt động bay và gửi báo cáo cho Cục Hàng không Việt Nam (qua Phòng Quản lý hoạt động bay)./.

PHỤ LỤC XI

*(Kèm theo Quyết định số 399/QĐ-CHK ngày 25 tháng 02 năm 2015
của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)*

HƯỚNG DẪN VỀ BÁO CÁO VỀ CÁC TRƯỜNG HỢP CÓ SAI LỆCH LỚN VỀ ĐỘ CAO (LHD) TRONG QUÁ TRÌNH KHAI THÁC GIẢM TIÊU CHUẨN PHÂN CÁCH CAO (RVSM)

- 1. Các loại báo cáo:** Báo cáo LHD hàng tháng kèm báo cáo từng trường hợp xảy ra LHD trong tháng.
- 2. Thủ tục báo cáo:** Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam lập, gửi báo cáo cho Cục Hàng không Việt Nam (qua Phòng Quản lý hoạt động bay) và Trung tâm theo dõi thực hiện RVSM khu vực châu Á (MAAR) theo Thỏa thuận không vận khu vực châu Á/Thái Bình Dương qua địa chỉ e-mail quy định.
- 3. Nội dung báo cáo, quy định phân loại nguyên nhân của báo cáo LHD như sau:**

“NỘI DUNG MẪU BÁO CÁO SAI LỆCH LỚN VỀ ĐỘ CAO (LHD)
(LARGE HEIGHT DEVIATION REPORT)

Report to the Monitoring Agency for Asia Region (MAAR) of an altitude deviation of 300ft or more, including those due to TCAS, turbulence and contingency events.

(Báo cáo cho Trung tâm theo dõi khai thác RVSM khu vực châu Á về sai lệch độ cao từ 300ft trở lên, bao gồm cả trường hợp vì ACAS/TCAS, nhiễu động và các trường hợp khẩn cấp)

Name of FIR/Tên vùng thông báo bay :

(Please complete Section I or II as appropriate)

(Đề nghị hoàn chỉnh Phần I hoặc Phần II tùy theo trường hợp thích hợp)

SECTION I/PHẦN I:

There were no reports of large altitude deviation for the month of

(Không có báo cáo sai lệch lớn về độ cao cho tháng ...)

SECTION II/PHẦN II:

There was/were report(s) of an altitude deviation of 300 ft or more between FL290 and FL410. Details of the altitude deviation are attached (Form A).

(Please use a separate form for each report of large height deviation).

(Cóbáo cáo sai lệch lớn về độ cao từ 300ft trở lên giữa mực bay FL290 và FL410. Các chi tiết sai lệch độ cao được đính kèm (Mẫu A).

(Đề nghị sử dụng 01 mẫu riêng cho mỗi báo cáo LHD)

SECTION III/PHẦN III:

When complete, please return to the following email (preferable), fax, or mailing address:
Sau khi hoàn tất, đề nghị gửi báo cáo theo địa chỉ e-mail (mong muốn nhất), fax hoặc địa chỉ
bưu điện sau:

E-Mail: maar@aerothai.co.th

Fax: +66-2-287-8155

Monitoring Agency for Asia Region (MAAR)

Aeronautical Radio of AEROTHAI

102 Ngamduplee Tungmahamek

Sathorn, Bangkok 10120

THAILAND

Form A/Mẫu A

BÁO CÁO LHD GIỮA FL290 VÀ FL410
(LHD REPORT BETWEEN FL290 AND FL410)

- (1) Reporting Agency
Tên tổ chức báo cáo
- (2) Location of deviation (Fix/Airway/Latitude-Longitude)
Vị trí có sai lệch (mốc/đường hàng không/vĩ tuyến-kinh tuyến)
- (3) Date of Occurrence (UTC)
Thời gian xảy ra (UTC)
- (4) NOPAC/CENPAC/CEP/SOPAC/Japan-Hawaii/South China Sea/BOB/Other
Vùng xảy ra
- (5) Flight Identification and Type
Nhận dạng chuyến bay và kiểu loại
- (6) Assigned/Expected Flight Level
Mức bay chỉ định/dự kiến
- (7) Observed/Reported Final Level Mode C/Pilot Report
Quan sát/báo cáo bằng Mode C về mức cuối cùng/Người lái báo cáo
- (8) Duration at the Incorrect Flight Level
Khoảng thời gian bay tại mức bay không chính xác
- (9) Cause of Deviation
Nguyên nhân sai lệch
- (9a) If Cause of Deviation is due to coordination errors in the ATC-to-ATC transfer of control responsibility as a result of human factors issues (Category E), Was an automated capability (e.g. AIDC) used for the coordination of the flight?
Nếu nguyên nhân sai lệch do sai sót hiệp đồng chuyển giao trách nhiệm ATC gây bởi vấn đề yếu tố con người (Loại E), khả năng tự động hóa (ví dụ AIDC) có được sử dụng cho hiệp đồng đối với chuyến bay không?
Yes/Có No/Không .
- (9b) If applicable, Were the Supervisors of the affected ACCs advised of this LHD occurrence?
Nếu áp dụng, Kíp trưởng của ACC liên quan có được thông báo về trường hợp LHD xảy ra không?
Yes/Có No/Không .
- (10) Other Traffic
Các tàu bay khác
- (11) Crew Comments (if any, when noted)
Ý kiến của tổ lái (nếu có và ghi được)
- (12) Remarks
Các chú ý

KÝ HIỆU PHÂN LOẠI NGUYÊN NHÂN CỦA BÁO CÁO LHD
(CODES DEFINING CAUSES OF LHD REPORTS)

Code	RVSM Operations/Khai thác RVSM Large Height Deviation Categorization/Phân loại LHD
Operational Errors/Sai sót khai thác	
A	<p>Flight crew failing to climb/descend the aircraft as cleared <i>Tổ lái không bay lên/giảm thấp được như chỉ định</i></p> <p><i>Example: Aircraft A was at FL300 and assigned FL360. A CLAM alert was seen as the aircraft passed FL364. The Mode C level reached FL365 before descending back to FL360.</i></p> <p><i>Ví dụ: Tàu bay A đã ở FL300 và được chỉ định FL360. Cảnh báo CLAM xuất hiện do tàu bay qua FL364. Mục bay theo Mode C đạt FL365 trước khi giảm độ cao xuống FL360.</i></p>
B	<p>Flight crew climbing/descending without ATC clearance <i>Tổ lái đang bay lên/giảm thấp không có huân lệnh kiểm soát không lưu</i></p> <p><i>Example: At 0648, Aircraft A reported leaving cruise level FL340. The last level clearance was coincident with STAR issue at 0623, when the flight was instructed to maintain FL340. ATC was applying vertical separation between Aircraft A and two other flights. The timing of the descent was such that Aircraft A had become clear of the first conflicting aircraft and there was sufficient time to apply positive separation with the other.</i></p> <p><i>Ví dụ: Lúc 0648, tàu bay A báo cáo rời mục bay đường dài FL340. Huân lệnh về mục bay cuối cùng trùng với STAR cấp lúc 0623, trong khi đó tàu bay được chỉ thị duy trì FL340. ATC đã áp dụng phân cách cao giữa tàu bay A và 02 tàu bay khác. Thời gian giảm độ cao phải đảm bảo để tàu bay A đủ giãn cách với tàu bay thứ nhất và có đủ thời gian để áp dụng phân cách với tàu bay khác.</i></p>
C	<p>Incorrect operation or interpretation of airborne equipment (e.g. incorrect operation of fully functional FMS, incorrect transcription of ATC clearance or re-clearance, flight plan followed rather than ATC clearance, original clearance followed instead of re-clearances, etc.)</p> <p><i>Thiết bị tàu bay hoạt động hoặc hiển thị không chính xác (ví dụ FMS đầy đủ chức năng hoạt động không chính xác, chuyển đổi huân lệnh ATC hoặc huân lệnh sửa đổi không chính xác, kế hoạch bay khác với huân lệnh, huân lệnh ban đầu được thực hiện thay cho huân lệnh sửa đổi, v.v).</i></p> <p><i>Example: The aircraft was maintaining a flight level below the assigned altitude. The altimeters had not been reset at transition. The FL assigned was 350. The aircraft was maintaining FL346 for in excess of 4 minutes.</i></p> <p><i>Ví dụ: Tàu bay đã duy trì một mục bay dưới độ cao được chỉ định. Đồng hồ đo độ cao khi áp không đặt lại tại độ cao chuyển tiếp. FL được chỉ định là FL350. Tàu bay đã duy trì FL346 hơn 04 phút.</i></p>
D	<p>ATC system loop error; (e.g. ATC issues incorrect clearance or flight crew misunderstands clearance message. Includes situations where ATC delivery of operational information, including as the result of hear back and/or read back errors, is absent, delayed, incorrect or incomplete, and may result in a loss of separation.)</p> <p><i>Sai sót của hệ thống ATC (ví dụ cấp huân lệnh ATC không chính xác hoặc tổ lái hiểu nhầm điện văn, huân lệnh. Gồm các tình huống khi ATC chuyển tin tức khai thác do nghe hay nhắc lại bị lỗi, không có, bị chậm trễ, không chính xác hay không đầy đủ và có thể gây ra mất phân cách)</i></p>
E	<p>Coordination errors in the ATC-to-ATC transfer of control responsibility as a result of human factors issues (e.g. late or non-existent coordination, incorrect time estimate/actual flight level, ATS route, etc. not in accordance with agreed parameters)</p> <p><i>Sai sót trong hiệp đồng chuyển giao trách nhiệm ATC gây ra bởi vấn đề yếu tố con người (ví dụ không có hoặc chậm hiệp đồng, thời gian dự tính/mục bay/đường bay ATS không chính xác, v.v không phù hợp với các thông số đã thoả thuận).</i></p> <p><i>Example 1: Sector A coordinated Aircraft 1 to Sector B at FL380. The aircraft was actually at FL400.</i></p> <p><i>Ví dụ 1: Phân khu A hiệp đồng với phân khu B cho tàu bay 1 tại FL380. Tàu bay 1 thực tế bay tại FL400.</i></p> <p><i>Example 2: The Sector A controller received coordination on Aircraft 1 for Waypoint X at FL370</i></p>

	<p>from Sector B. At 0504 Aircraft 1 was at Waypoint X at FL350 requesting FL370.</p> <p><i>Ví dụ 2: Kiểm soát viên Phân khu A nhận hiệp đồng từ phân khu B cho tàu bay 1 FL370 tại lộ điểm X. Lúc 0504 tàu bay 1 qua điểm X tại FL350 xin lên FL370.</i></p>
F	<p>Coordination errors in the ATC-to-ATC transfer of control responsibility as a result of equipment outage or technical issues</p> <p><i>Sai sót hiệp đồng chuyển giao trách nhiệm ATC do hỏng hóc thiết bị hoặc vấn đề kỹ thuật</i></p>
Aircraft Contingency Events/Trường hợp khẩn cấp trên tàu bay	
G	<p>Aircraft contingency event leading to sudden inability to maintain assigned flight level (e.g. pressurization failure, engine failure)</p> <p><i>Trường hợp khẩn cấp trên tàu bay dẫn đến bất ngờ mất khả năng duy trì mực bay được chỉ định (ví dụ hỏng điều hoà áp suất, hỏng động cơ)</i></p> <p><i>Example: Aircraft 1 descended from FL400 to FL300 with a pressurisation issue.</i></p> <p><i>Ví dụ: Tàu bay 1 giảm từ FL400 xuống FL300 do vấn đề điều hoà áp suất.</i></p>
H	<p>Airborne equipment failure leading to unintentional or undetected change of flight level;</p> <p><i>Hỏng hóc thiết bị tàu bay dẫn đến thay đổi mực bay ngoài dự kiến hoặc không phát hiện được</i></p> <p><i>Example: Aircraft 1 cruising at FL380. ATC receives alert indicating aircraft climbing through FL383. Flight crew advises attempting to regain cleared level with autopilot and navigation system failure.</i></p> <p><i>Ví dụ: Tàu bay 1 đang bay bằng tại FL380. ATC nhận được cảnh báo về tàu bay đang bay lên quan FL383. Tổ lái báo đang cố gắng lấy lại mực bay với hệ thống lái tự động và dẫn đường bị hỏng hóc.</i></p>
Deviation due to Meteorological Condition/Sai lệch vì điều kiện khí tượng	
I	<p>Turbulence or other weather related causes;</p> <p><i>Nhiều động hoặc hiện tượng thời tiết gây nên</i></p> <p><i>Example: During the cruise at FL400, the aircraft encountered severe turbulence, resulting the aircraft descending 1,000 ft without a clearance.</i></p> <p><i>Ví dụ: Khi đang bay bằng tại FL400, tàu bay gặp phải nhiễu động mạnh, làm tàu bay giảm mất 1000ft mà không có huấn lệnh</i></p>
Deviation due to TCAS RA/Sai lệch vì TCAS RA	
J	<p>Deviation due to TCAS resolution advisory, flight crew correctly following the resolution advisory</p> <p><i>Bay lệch do Tư vấn giải pháp của TCAS; tổ lái thực hiện chính xác tư vấn giải pháp.</i></p> <p><i>Example: Aircraft 1 was cruising at FL350. Flight crew received "Traffic Alert" from TCAS and almost immediately after an "RA Climb" instruction. Flight crew responded and climbed Aircraft 1 to approx FL353 to comply with TCAS instruction. TCAS display indicated that opposite direction Aircraft 2 descended to approx FL345 and passed below Aircraft 1.</i></p> <p><i>Ví dụ: Tàu bay 1 bay bằng tại FL350. Tổ lái nhận “Cảnh báo hoạt động bay” từ TCAS và ngay lập tức có chỉ dẫn “Bay lên RA”. Tổ lái phản ứng và cho tàu bay bay lên gần FL353 theo chỉ dẫn của TCAS. Màn hình TCAS chỉ tàu bay 2 ngược hướng giảm xuống gần FL345 và bay qua dưới tàu bay 1.</i></p>
K	<p>Deviation due to TCAS resolution advisory; flight crew incorrectly following the resolution advisory</p> <p><i>Bay lệch do tư vấn giải pháp của TCAS; tổ lái thực hiện không chính xác tư vấn giải pháp.</i></p>
Others/Khác	
L	<p>An aircraft being provided with RVSM separation is not RVSM approved (e.g. flight plan indicating RVSM approval but aircraft not approved, ATC misinterpretation of flight plan)</p> <p><i>Tàu bay đang được cung cấp phân cách RVSM không được chấp nhận khai thác RVSM (ví dụ kế hoạch bay chỉ rõ có giấy phép RVSM nhưng tàu bay không được phép. Cơ sở ATC hiểu không đúng kế hoạch)</i></p> <p><i>Example 1: Original flight plan details submitted by FIR A for outbound leg showed Aircraft 1 as negative RVSM. Subsequent flight plan submitted by FIR B showed Aircraft 1 as RVSM approved. FIR A controller checked with aircraft shortly after entering FIR A and pilot confirmed negative RVSM.</i></p>

	<p><i>Ví dụ 1: Kế hoạch bay ban đầu gửi bởi FIR A cho chặng bay ra chỉ rõ tàu bay A không RVSM. Kế hoạch bay tiếp theo do FIR B gửi chỉ tàu bay 1 là RVSM. Kiểm soát viên FIR A kiểm tra với tàu bay ngay sau khi vào FIR A và tổ lái khẳng định tàu bay không RVSM.</i></p> <p><i>Example 2: Aircraft 2 cruising FL310 was handed off to the Sector X controller who noticed the label of Aircraft 2 indicated RVSM approval. The Sector X controller had controlled the aircraft the day before. It was then a non-RVSM aircraft. The controller queried the status of Aircraft 2 with the pilot who advised the aircraft was negative RVSM.</i></p> <p><i>Ví dụ 2: Tàu bay 2 bay bằng tại FL310 đã được chuyển giao cho kiểm soát viên Phân khu X người đã nhận thấy nhãn của tàu bay 2 chỉ thị có giấy phép RVSM. Kiểm soát viên Phân khu X đã kiểm soát tàu bay hôm trước, tàu bay không RVSM. Kiểm soát viên hỏi tổ lái về tình trạng tàu bay 2 và được báo là tàu bay không RVSM .</i></p>
M	<p><i>Other/Khác- Bao gồm các tình huống:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>i) There has been a failure to establish or maintain a separation standard between aircraft; or</i> <i>ii) Where flights are operating (including climbing/descending) in airspace where flight crews are unable to establish normal air-ground communications with the responsible ATS unit.</i> <p><i>i) Có trục trặc trong việc thiết lập hoặc duy trì tiêu chuẩn phân cách giữa các tàu bay, hoặc</i></p> <p><i>ii) Các chuyến bay đang hoạt động (kể cả đang lấy/giảm thấp độ cao) trong vùng trời nơi tổ lái không thể thiết lập liên lạc không địa bình thường với cơ sở chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu./.</i></p> <p><i>Example: Aircraft 1 cruising at FL350. At time xxxx Aircraft 1 advised “Negative RVSM” due equipment failure. At that time Aircraft 2 on converging reciprocal track FL360 less than 10 minutes prior to time of passing.</i></p> <p><i>Ví dụ: Tàu bay 1 đang bay bằng tại FL350. Lúc XXXX tàu bay 1 báo “Không có RVSM” vì trục trặc thiết bị. Lúc đó tàu bay 2 đang trên đường bay hội tụ FL360 ít hơn 10 phút trước thời gian bay qua nhau.</i></p>

PHỤ LỤC XII

(Kèm theo Quyết định số 399/QĐ-CHK ngày 25 tháng 02 năm 2015
của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)

THỦ TỤC VÀ NỘI DUNG BÁO CÁO SỰ CỐ DO NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG THỰC HIỆN

1. Báo cáo ban đầu:

Đối với các sự cố, vụ việc an toàn hàng không xảy ra trong quá trình cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay, khi xảy ra sự cố, Cảng hàng không sân bay phải báo cáo ngay cho trực ban Cảng vụ Hàng không, Cục Hàng không Việt Nam bằng các phương tiện thông tin liên lạc như điện thoại hoặc bộ đàm;

2. Báo cáo sơ bộ:

Người khai thác cảng tiến hành thu thập các thông tin ban đầu liên quan đến sự cố, vụ việc an toàn để thực hiện báo cáo sơ bộ về Cục Hàng không Việt Nam, bằng văn bản các nội dung sau:

- Vị trí, khu vực, thời gian xảy ra sự cố.
- Mô tả sự cố, vụ việc an toàn:

Mô tả sự cố phải rõ ràng và chính xác; phần mô tả chi tiết phải chứa đựng các thông tin: Trình tự xảy ra sự cố, nguyên nhân (phương tiện, trang thiết bị, quy trình cung cấp dịch vụ, con người) hoặc diễn biến của sự cố, các biện pháp tức thời cần thực hiện nhằm khắc phục hậu quả hoặc sự tái diễn của sự cố (nếu cần thiết), khuyến cáo cho việc đánh giá và điều tra sự cố.

- Đánh giá sơ bộ mức độ ảnh hưởng đến hoạt động khai thác tại cảng hàng không, sân bay; phân loại sự cố.
- Phương án và biện pháp khắc phục.
- Đề xuất và kiến nghị (nếu có).

3. Mẫu báo cáo sự cố, vụ việc an toàn:

Vị trí xảy ra sự cố:	Thời gian xảy ra sự cố:	Các thông tin về tàu bay, phương tiện, trang thiết bị liên quan đến sự cố, :	Dịch vụ hàng không bị ảnh hưởng: - Gián đoạn: <input type="checkbox"/> - Ngừng cung cấp dịch vụ: <input type="checkbox"/>	Đơn vị cung cấp dịch vụ:
Nguyên nhân: - Phương tiện, trang thiết bị: <input type="checkbox"/> - Quy trình cung cấp dịch vụ: <input type="checkbox"/> - Con người: <input type="checkbox"/>	Đánh giá, phân loại sự cố: - Mức A: <input type="checkbox"/> - Mức B: <input type="checkbox"/> - Mức C: <input type="checkbox"/> - Mức D: <input type="checkbox"/> - Mức E: <input type="checkbox"/>	Các biện pháp khắc phục, kiến nghị (nếu có):		
Mô tả chi tiết sự cố:				
Ngày tháng năm (Người báo cáo ký, ghi rõ họ tên)				

PHỤ LỤC XIII

*(Kèm theo Quyết định số 399/QĐ-CHK ngày 25 tháng 12 năm 2015
của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)*

SỐ LIỆU CƠ BẢN PHẢN ẢNH TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG CỦA ĐƠN VỊ

A. Người khai thác tàu bay:

1. Tổng số nhân viên khai thác tàu bay:
 - a. Người lái:
 - b. Tiếp viên:
 - c. Nhân viên điều độ khai thác bay:
 - d. Nhân viên khai thác mặt đất:

2. Tổng số chuyến bay/ giờ bay:

3. Sản lượng hành khách, hàng hóa chuyên chở:

B. Tổ chức bảo dưỡng tàu bay:

1. Tổng số nhân viên kỹ thuật:
2. Sản lượng thực hiện công tác bảo dưỡng:
 - a. Phục vụ chuyến bay (chuyến):
 - b. Thay tráo đổi càn/động cơ tàu bay (lần):
 - c. Định kỳ bảo dưỡng tàu bay (lần):

C. Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay:

1. Tổng số nhân viên thực hiện dịch vụ bảo đảm hoạt động bay:
2. Sản lượng điều hành bay (chuyến bay):

D. Người khai thác cảng hàng không, sân bay/ Cảng vụ hàng không:

1. Sản lượng thông qua Cảng hàng không, sân bay:
 - a. Hành khách:
 - b. Hàng hóa:
2. Số nhân viên khai thác Cảng HK:
3. Tổng số chuyến bay đi/đến Cảng hàng không:

PHỤ LỤC XIV

(Kèm theo Quyết định số 399/QĐ-CHK ngày 25 tháng 02 năm 2015
của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)

Nội dung báo cáo thường kỳ về công tác bảo đảm an toàn hàng không của Cục Hàng không Việt Nam

I. Số lượng hãng hàng không và đội tàu bay khai thác:

Hãng HK	Loại tàu bay 1	Loại tàu bay 1	Loại tàu bay 1	Loại tàu bay 1	Tổng
VNA					
JPA					
VJC					
VASCO					
VNHN					
VNHS					
Tổng số tàu bay đang khai thác					

(có so sánh tăng, giảm so với tháng liền kề trước đó và cùng kỳ năm trước đó)

II. Sản lượng vận chuyển: hành khách, hàng hóa; sản lượng phục vụ hành khách tại cảng hàng không; sản lượng điều hành bay (có so sánh tăng, giảm so với tháng liền kề trước đó và cùng kỳ năm trước đó)

III. Công tác cấp phép tổ chức, nhân viên hàng không

1. Số lượng hãng hàng không Việt Nam:
 - 1.1 Hãng khai thác tàu bay cánh bằng:
 - 1.2 Hãng khai thác tàu bay trực thăng:
2. Số lượng hãng hàng không nước ngoài:
3. Tổ chức bảo dưỡng tàu bay:
4. Tổ chức huấn luyện:
 - 4.1 Lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay:
 - 4.2 Lĩnh vực quản lý hoạt động bay:
 - 4.3 Lĩnh vực cảng hàng không sân bay
5. Đơn vị cung cấp dịch vụ quản lý hoạt động bay:
6. Người khai thác cảng hàng không sân bay:

7. Công tác cấp phép nhân viên hàng không.
- 7.1. Lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay.
- 7.2. Lĩnh vực quản lý hoạt động bay.
- 7.3. Lĩnh vực quản lý cảng hàng không sân bay

IV. Số liệu về tai nạn, sự cố hàng không và chỉ số an toàn:

1. **Tai nạn hàng không (Mức A):** Số lượng tai nạn (so sánh tăng, giảm so với tháng liền kề trước đó và cùng kỳ năm trước đó)
 - Nếu có tai nạn thì phải có báo cáo chi tiết đính kèm cùng với tiến độ điều tra tai nạn đến tại thời điểm báo cáo.
2. **Sự cố hàng không:** Tổng số sự cố hàng không Mức B, C và D (so sánh tăng, giảm so với tháng liền kề trước đó và cùng kỳ năm trước đó), trong đó:
 - 2.1 **Sự cố nghiêm trọng (Mức B):** Số lượng sự cố Mức B (so sánh tăng, giảm so với tháng liền kề trước đó và cùng kỳ năm trước đó), cụ thể:
 - Tóm tắt từng sự cố nghiêm trọng, trong đó có phần phân tích, đánh giá mức độ uy hiếp an toàn, tiến độ và kết quả điều tra đã thực hiện, khuyến cáo an toàn và các biện pháp phòng ngừa đã áp dụng. Đây là các sự cố phải được Cục HKVN tiến hành điều tra theo quy định của Nghị định 75/2007/NĐ-CP và theo ủy quyền của Bộ trưởng Bộ GTVT.
 - 2.2 **Sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn cao (Mức C):** Số lượng sự cố Mức C (so sánh tăng, giảm so với tháng liền kề trước đó và cùng kỳ năm trước đó), cụ thể:
 - Tóm tắt từng sự cố Mức C có nguy cơ uy hiếp an toàn cao theo Phụ lục, trong đó có phần phân tích, đánh giá mức độ uy hiếp an toàn, tiến độ và kết quả điều tra đã thực hiện, khuyến cáo an toàn và các biện pháp phòng ngừa đã áp dụng. Đây là các sự cố được phân cấp điều tra cho các đơn vị trực tiếp liên quan thực hiện theo quy trình điều tra được phê chuẩn trong tài liệu SMS.
 - 2.3 **Sự cố nguy cơ huy hiếp an toàn (Mức D):** Số lượng sự cố Mức D (so sánh tăng, giảm so với tháng liền kề trước đó và cùng kỳ năm trước đó).
 - Các cố Mức D có nguy cơ uy hiếp an toàn được liệt kê tại Phụ lục 1 kèm theo báo cáo, trong đó có phần phân tích, đánh giá mức độ uy hiếp an toàn, tiến độ và kết quả điều tra đã thực hiện, khuyến cáo an toàn và các biện pháp phòng ngừa đã áp dụng. Đây là các sự cố được

phân cấp điều tra cho các đơn vị trực tiếp liên quan thực hiện theo quy trình điều tra được phê chuẩn trong tài liệu SMS.

3. Phân tích nguyên nhân sự cố Mức B, C và D:

- Nguyên nhân kỹ thuật (tàu bay, trang thiết bị QLHĐB, CHKSB):
- Nguyên nhân khách quan (chim & động vật hoang dã, vật ngoại lai, thời tiết, cơ sở hạ tầng):
- Nguyên nhân chủ quan (yếu tố con người, tổ chức, kỷ luật lao động, quy trình hoạt động, phối hợp làm việc):
- Nguyên nhân khác:

V. Đánh giá chỉ số an toàn theo bộ chỉ số của SSP

- 1) Theo các lĩnh vực như quy định tại SSP

VI. Công tác giám sát an toàn hàng không trong tháng

- 1) Lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay
- 2) Lĩnh vực quản lý hoạt động bay
- 3) Lĩnh vực cảng hàng không sân bay
- 4) Công tác thanh, kiểm tra

VII. Công tác xây dựng văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn an toàn hàng không.

VIII. Công tác chỉ đạo điều hành của Cục Hàng không Việt Nam;

IX. Nhận xét, đánh giá chung và đề xuất, kiến nghị

PHỤ LỤC XV

*(Kèm theo Quyết định số 399 /QĐ-CHK ngày 25 tháng 02 năm 2015
của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)*

NGUYÊN TẮC ĐIỀU TRA, GIẢNG BÌNH ĐỐI VỚI SỰ CỐ MỨC C, D VÀ VỤ VIỆC

I. Đối với sự cố mức C, D:

1. Chỉ định người đứng đầu của bộ phận thực hiện công việc điều tra nguyên nhân sự cố (người được chỉ định sẽ là đầu mối liên lạc chính với bộ phận điều tra của Cục HKVN);
2. Lưu giữ toàn bộ các tài liệu khai thác, bảo dưỡng của tàu bay, hệ thống kiểm soát, quản lý không lưu, cơ sở hạ tầng, trang thiết bị tại cảng hàng hàng không, sân bay có liên quan đến sự cố để phục vụ công tác điều tra sự cố;
3. Lưu giữ máy tự ghi âm buồng lái và máy tự ghi tham số bay hoặc lưu giữ các tham số đã được ghi để tiến hành giải mã trong trường hợp cần thiết;
4. Thu thập, phân tích bản ghi âm hội thoại giữa tổ lái và cơ quan kiểm soát không lưu liên quan đến sự cố;
5. Thu thập, ghi lại và phân tích các thông tin có thể thu thập được về sự cố;
6. Thu thập ý kiến tường thuật sự cố bằng văn bản từ các thành viên tổ bay, nhân viên kỹ thuật, nhân viên phục vụ mặt đất hoặc các nhân chứng có liên quan đến sự cố;
7. Chụp ảnh, quay phim hoặc thực hiện các biện pháp cần thiết khác để lưu giữ hình ảnh, vật chứng dễ bị mất mát hoặc biến dạng;
8. Bộ phận điều tra của Người khai thác tàu bay/ Tổ chức bảo dưỡng tàu bay/ Người khai thác Cảng hàng không, sân bay/ Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có thể tiến hành điều tra xác định nguyên nhân sự cố và thực hiện khắc phục hậu quả do sự cố gây ra;
9. Người khai thác tàu bay/ Tổ chức bảo dưỡng tàu bay/ Người khai thác Cảng hàng không, sân bay/ Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay sẽ chuẩn bị báo cáo bổ sung cho báo cáo sự cố bắt buộc ban đầu với nguyên nhân và các biện pháp cụ thể đã được thực hiện nhằm khắc phục hậu quả của sự cố. Báo cáo bổ sung phải được gửi Cục HKVN trước khi tàu bay được đưa vào khai thác.
10. Người khai thác tàu bay/ Tổ chức bảo dưỡng tàu bay/ Người khai thác Cảng hàng không, sân bay/ Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải cung các thông tin liên quan và hỗ trợ Cục HKVN nếu có yêu cầu điều tra trực tiếp.

II. Đối với vụ việc (mức E):

Thực hiện kiểm tra, làm rõ nguyên nhân và báo cáo Cục HKVN trong nội dung báo cáo định kỳ.