

BỘ XÂY DỰNG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 18/2026/TT-BXD

Hà Nội, ngày 30 tháng 4 năm 2026

**THÔNG TƯ****Ban hành Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam**

*Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15;*

*Căn cứ Nghị định số 33/2025/NĐ-CP quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Xây dựng;*

*Theo đề nghị của Vụ trưởng Vận tải và An toàn giao thông và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam;*

*Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành Thông tư ban hành kèm theo Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam.*

**Điều 1.** Ban hành kèm theo Thông tư này Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam.

**Điều 2. Hiệu lực thi hành**

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2026.

2. Quy định về Bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam và chỉ tiêu thực hiện an toàn tại Điều 10 của Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam ban hành kèm theo Thông tư này được áp dụng từ ngày 01 tháng 01 năm 2027.

**KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG****Lê Anh Tuấn**

**BỘ XÂY DỰNG****CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc****CHƯƠNG TRÌNH AN TOÀN HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM**

(kèm theo Thông tư số 18/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 4 năm 2026 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng)

**Chương I  
QUY ĐỊNH CHUNG****Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**

Thông tư này ban hành Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam theo quy định tại điểm d khoản 3 Điều 99 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.

**Điều 2. Đối tượng áp dụng**

Thông tư này áp dụng đối với các cơ quan, tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không dân dụng và các cơ quan, tổ chức, cá nhân khác có liên quan đến việc quản lý, tổ chức thực hiện Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam.

**Điều 3. Giải thích từ ngữ**

1. *Chỉ số thực hiện an toàn* là tham số nhằm theo dõi, đo lường và đánh giá mức độ thực hiện an toàn của các tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

2. *Chỉ tiêu thực hiện an toàn* là mức chỉ tiêu cần đạt được của một chỉ số thực hiện an toàn trong thời gian một năm bảo đảm phù hợp với mục tiêu an toàn.

3. *Chuyển động của tàu bay* là số lần tàu bay cất cánh hoặc hạ cánh tại cảng hàng không, bãi cất hạ cánh.

4. *Giảm thiểu rủi ro* là quá trình áp dụng các biện pháp kiểm soát, khắc phục, phòng ngừa nhằm làm giảm khả năng xảy ra và mức độ nghiêm trọng của hậu quả do mối nguy gây ra.

5. *Giá trị tham chiếu của từng chỉ số thực hiện an toàn* là giá trị trung bình của 03 năm gần nhất của chỉ số thực hiện an toàn; trường hợp chưa đủ dữ liệu 03 năm thì sử dụng dữ liệu của năm gần nhất để xác định giá trị tham chiếu lần đầu làm cơ sở cho xác lập các chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng năm. Đối với những dữ liệu về chỉ số thực hiện an toàn của tổ chức, cá nhân chưa có hoặc chưa đủ 01 năm thì giá trị tham chiếu được tính theo giá trị thu thập toàn ngành.

6. *Mối nguy* là điều kiện, đối tượng có khả năng gây ra hoặc góp phần dẫn đến sự cố, tai nạn trong lĩnh vực hàng không.

7. *Mức độ thực hiện an toàn hàng không* là kết quả đạt được về an toàn của tổ chức, cá nhân được xác định thông qua các chỉ số thực hiện an toàn hàng không và chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng không.

8. *Mục tiêu an toàn hàng không* là kết quả an toàn hàng không mong muốn đạt được.

9. *Rủi ro an toàn hàng không* là sự kết hợp giữa khả năng xảy ra và mức độ nghiêm trọng của hậu quả phát sinh từ một mối nguy đối với hoạt động hàng không.

10. *Tai nạn hàng không* là sự việc xảy ra trong hoạt động hàng không dân dụng, bao gồm tai nạn tàu bay và các sự việc khác có liên quan, dẫn đến hậu quả làm chết người hoặc gây thương tích nghiêm trọng.

11. *Sự cố hàng không* là sự việc xảy ra, không phải là tai nạn hàng không, gây uy hiếp hoặc có khả năng gây uy hiếp đến an toàn khai thác tàu bay và hoạt động khai thác tại cảng hàng không, bãi cất, hạ cánh.

#### **Điều 4. Từ ngữ viết tắt**

1. CHC: cất, hạ cánh.
2. FOD: vật ngoại lai.
3. ICAO: Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế.
4. SMS: Hệ thống quản lý an toàn hàng không.
5. SPI: Chỉ số thực hiện an toàn.
6. SPT: Chỉ tiêu thực hiện an toàn.

#### **Điều 5. Nội dung Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam**

Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam bao gồm các nội dung sau:

1. Chính sách, mục tiêu và nguồn lực bảo đảm an toàn hàng không;
2. Quản lý rủi ro an toàn hàng không;
3. Bảo đảm an toàn hàng không;
4. Thúc đẩy an toàn hàng không.

### **Chương II**

## **CHÍNH SÁCH, MỤC TIÊU AN TOÀN HÀNG KHÔNG VÀ NGUỒN LỰC BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG KHÔNG**

#### **Điều 6. Chính sách an toàn hàng không dân dụng Việt Nam**

1. Chính sách an toàn hàng không Việt Nam bao gồm các nội dung sau đây:
  - a) Bảo đảm an toàn hàng không là mục tiêu cao nhất trong hoạt động hàng không dân dụng;
  - b) Quản lý an toàn trên cơ sở chủ động nhận diện mối nguy, đánh giá, kiểm soát và giảm thiểu rủi ro an toàn hàng không;
  - c) Kết hợp giám sát tuân thủ với giám sát dựa trên rủi ro và theo kết quả thực hiện an toàn;

d) Thúc đẩy báo cáo an toàn, chia sẻ, phổ biến thông tin an toàn và áp dụng, thúc đẩy văn hóa an toàn trong hoạt động hàng không dân dụng;

đ) Bảo đảm nguồn lực, nhân lực và các điều kiện cần thiết cho việc bảo đảm an toàn hàng không dân dụng Việt Nam.

2. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm tổ chức thực hiện chính sách quy định tại khoản 1 Điều này; hướng dẫn, kiểm tra, giám sát việc thực hiện trong toàn ngành hàng không dân dụng; định kỳ hàng năm rà soát, đề xuất Bộ Xây dựng khi cần thiết việc cập nhật chính sách an toàn hàng không dân dụng Việt Nam phù hợp với quy định của ICAO và thực tiễn hoạt động hàng không Việt Nam.

3. Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không dân dụng có trách nhiệm bảo đảm đáp ứng các chính sách an toàn hàng không dân dụng Việt Nam theo quy định tại khoản 1 Điều này.

### **Điều 7. Mục tiêu an toàn hàng không dân dụng Việt Nam**

Mục tiêu an toàn hàng không dân dụng Việt Nam bao gồm:

1. Cải thiện và nâng cao mức độ an toàn của hoạt động hàng không dân dụng, trong đó duy trì mục tiêu không để xảy ra tai nạn chết người trong hoạt động hàng không dân dụng gây ra bởi các tổ chức, cá nhân hoạt động trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam;

2. Bảo đảm hệ thống giám sát an toàn và điều tra sự cố, tai nạn hàng không được thực hiện hiệu quả, hiệu lực, đáp ứng các tiêu chuẩn trong các Phụ ước của Công ước Chicago về hàng không dân dụng và phù hợp với nhu cầu và sự phát triển bền vững của ngành hàng không dân dụng Việt Nam;

3. Bảo đảm các mối nguy trong môi trường hoạt động hàng không được nhận diện một cách chủ động, đồng thời các rủi ro liên quan được đánh giá và giảm thiểu, kiểm soát;

4. Thúc đẩy văn hóa an toàn chủ động trong tất cả các hoạt động hàng không dân dụng.

### **Điều 8. Kế hoạch an toàn hàng không dân dụng Việt Nam**

1. Kế hoạch an toàn hàng không dân dụng Việt Nam là tài liệu xác định phương hướng, kế hoạch của Việt Nam trong quản lý an toàn hàng không trong một giai đoạn nhất định; xác định các mối nguy, rủi ro an toàn, các nội dung về mục tiêu an toàn hàng không Việt Nam, đồng thời đề ra các biện pháp, giải pháp và sáng kiến để đạt được các mục tiêu an toàn.

2. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm ban hành Kế hoạch an toàn hàng không dân dụng Việt Nam phù hợp với Kế hoạch an toàn hàng không toàn cầu và khu vực của ICAO nhằm duy trì, liên tục cải thiện và nâng cao mức độ thực hiện an toàn.

3. Các tổ chức, cá nhân hoạt động trong hàng không dân dụng có trách nhiệm xây dựng các kế hoạch, biện pháp nhằm triển khai, thực hiện Kế hoạch an toàn hàng không dân dụng Việt Nam.

### **Chương III**

## **QUẢN LÝ RỦI RO AN TOÀN HÀNG KHÔNG**

### **Điều 9. Hệ thống quản lý an toàn hàng không**

1. Tổ chức, cá nhân phải xây dựng, triển khai thực hiện Hệ thống quản lý an toàn hàng không bao gồm:

- a) Tổ chức đào tạo, huấn luyện thực hành người lái tàu bay;
- b) Người khai thác tàu bay;
- c) Tổ chức thiết kế, sản xuất, thử nghiệm, bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay;
- d) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;
- đ) Người khai thác cảng hàng không;
- e) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không.

2. Nội dung Hệ thống quản lý an toàn hàng không thực hiện theo quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

### **Điều 10. Bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam và chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng không**

1. Bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam phải bảo đảm các yêu cầu sau:

- a) Được xây dựng theo từng lĩnh vực hoạt động của ngành hàng không dân dụng;
- b) Phù hợp với mục tiêu an toàn hàng không dân dụng Việt Nam, Kế hoạch an toàn hàng không dân dụng Việt Nam và Kế hoạch an toàn hàng không khu vực và toàn cầu;
- c) Dựa trên thu thập, phân tích dữ liệu an toàn và đánh giá rủi ro an toàn được nhận diện;
- d) Bảo đảm tính khả thi và có khả năng đo lường.

2. Nội dung Bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam theo Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam được quy định tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.

3. Chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng không đối với từng chỉ số thực hiện an toàn hàng không được Cục Hàng không Việt Nam xác định và công bố bằng văn bản trước 15 tháng 01 hàng năm đáp ứng các yêu cầu sau:

- a) Bảo đảm mục tiêu an toàn hàng không dân dụng Việt Nam;
- b) Dựa trên xu hướng an toàn, dữ liệu an toàn;
- c) Bảo đảm chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng không được xác định bằng hoặc tốt hơn giá trị tham chiếu và giá trị đạt được của năm trước đó, phù hợp với tính chất của từng chỉ số, quy mô hoạt động, dữ liệu an toàn và mức độ rủi ro của tổ chức, cá nhân.

4. Trên cơ sở Bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam, tổ chức, cá nhân theo quy định tại khoản 1 Điều 9 Chương trình này có trách nhiệm:

a) Triển khai thu thập, phân tích, theo dõi và thực hiện các biện pháp nhằm đáp ứng các chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng không của các chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam được quy định tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.

b) Xây dựng, triển khai bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không và chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng không của riêng tổ chức, cá nhân phù hợp với các mục tiêu an toàn hàng không dân dụng Việt Nam, Kế hoạch an toàn hàng không dân dụng Việt Nam và các chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam theo Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam.

5. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức theo dõi, kiểm tra, giám sát, đánh giá mức độ thực hiện an toàn hàng không và việc thực hiện bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không, chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng không của các tổ chức, cá nhân quy định tại Điều này.

6. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm định kỳ hàng năm rà soát và đề xuất Bộ Xây dựng khi cần thiết việc sửa đổi, bổ sung Bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam phù hợp với quy định của ICAO và thực tiễn hoạt động hàng không dân dụng Việt Nam.

#### **Điều 11. Tổ chức quản lý rủi ro an toàn hàng không dân dụng Việt Nam**

1. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức quản lý rủi ro an toàn hàng không dân dụng Việt Nam bao gồm các nội dung sau:

- a) Xác định các rủi ro an toàn hàng không dân dụng Việt Nam;
- b) Theo dõi, đánh giá mức độ thực hiện an toàn hàng không thông qua các chỉ số thực hiện an toàn hàng không và chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng không;
- c) Nhận diện môi nguy, đánh giá rủi ro an toàn hàng không;
- d) Xây dựng và triển khai Kế hoạch an toàn hàng không dân dụng Việt Nam;
- đ) Xây dựng và triển khai hệ thống thu thập, phân tích và xử lý dữ liệu an toàn hàng không.

2. Việc xác định các rủi ro an toàn hàng không dân dụng Việt Nam theo quy định tại điểm a khoản 1 Điều này phải đáp ứng các nội dung sau:

- a) Dựa trên số liệu từ Kế hoạch an toàn hàng không toàn cầu của ICAO và Kế hoạch an toàn hàng không Khu vực Châu Á - Thái Bình Dương;
- b) Kết quả thực hiện an toàn, dữ liệu và xu hướng an toàn hàng không;
- c) Kết quả điều tra các sự cố, tai nạn hàng không;
- d) Kết quả nhận diện môi nguy và giảm thiểu rủi ro;
- đ) Kết quả phân tích dữ liệu và thông tin an toàn của các tổ chức, cá nhân.

3. Việc theo dõi, đánh giá mức độ thực hiện an toàn hàng không của tổ chức, cá nhân được thực hiện như sau:

a) Căn cứ vào Giá trị tham chiếu và phương pháp thống kê theo tiêu chuẩn của ICAO để xác định các ngưỡng cảnh báo cho từng chỉ số thực hiện an toàn hàng không;

b) Định kỳ thu thập, tổng hợp và phân tích dữ liệu để nhận diện các biến động bất thường hoặc các xu hướng tiêu cực so với ngưỡng cảnh báo và chỉ tiêu an toàn hàng không đã xác lập;

c) Trường hợp chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng không của chỉ số thực hiện an toàn hàng không chạm hoặc vượt ngưỡng cảnh báo, tổ chức, cá nhân phải đánh giá rủi ro, xác định nguyên nhân và triển khai ngay các biện pháp can thiệp, giảm thiểu rủi ro phù hợp;

d) Đối với các chỉ số thực hiện an toàn hàng không phản ánh kết quả an toàn có nguy cơ gây ra các sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay, chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng không của các chỉ số thực hiện an toàn hàng không này có thể được xác định trực tiếp không căn cứ vào Giá trị tham chiếu nhằm bảo đảm kiểm soát rủi ro kịp thời.

4. Việc nhận diện mối nguy, đánh giá rủi ro an toàn hàng không theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều này bao gồm các nội dung sau:

a) Nhận diện các mối nguy;

b) Thiết lập danh mục các mối nguy;

c) Phân tích hậu quả và đánh giá rủi ro của các mối nguy;

d) Xác định các biện pháp ngăn ngừa hoặc giảm thiểu rủi ro hàng không;

đ) Đánh giá hiệu quả các biện pháp kiểm soát, giảm thiểu rủi ro hàng không.

5. Cục Hàng không Việt Nam tiến hành điều tra các sự cố, tai nạn hàng không, trừ các sự cố nghiêm trọng và tai nạn tàu bay, phục vụ cho công tác quản lý rủi ro, bảo đảm an toàn hàng không dân dụng Việt Nam; đồng thời đưa ra các biện pháp, yêu cầu khắc phục phòng ngừa nhằm cải thiện và nâng cao an toàn hàng không.

6. Các tổ chức, cá nhân theo quy định tại khoản 1 Điều 9 có trách nhiệm thực hiện các yêu cầu tại khoản 4 Điều này và báo cáo Cục Hàng không Việt Nam định kỳ hàng quý, kiến nghị các biện pháp để cải thiện và nâng cao an toàn hàng không dân dụng Việt Nam.

## **Chương IV** **BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG KHÔNG**

### **Điều 12. Tổ chức thực hiện giám sát an toàn hàng không**

1. Việc giám sát an toàn hàng không được thực hiện trên cơ sở kết hợp giữa giám sát tuân thủ với giám sát dựa trên rủi ro và kết quả thực hiện an toàn, bảo

đảm tập trung nguồn lực vào các hoạt động, tổ chức, cá nhân có mức độ rủi ro an toàn hàng không cao hoặc mức độ thực hiện an toàn thấp.

2. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức thực hiện giám sát an toàn hàng không trong lĩnh vực hàng không dân dụng theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng, phù hợp với tiêu chuẩn của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế và Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam.

3. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

a) Giám sát việc tuân thủ các quy định về an toàn hàng không trong hoạt động hàng không dân dụng;

b) Giám sát việc thiết lập, duy trì và cải tiến Hệ thống quản lý an toàn của các tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không theo quy định của pháp luật;

c) Theo dõi các thay đổi có ảnh hưởng đến an toàn hàng không để kịp thời áp dụng biện pháp quản lý, giám sát phù hợp;

d) Yêu cầu tổ chức, cá nhân có liên quan thực hiện biện pháp khắc phục, phòng ngừa và cải tiến nhằm bảo đảm an toàn hàng không;

đ) Theo dõi, kiểm tra, đánh giá và giám sát việc thực hiện các biện pháp khắc phục, phòng ngừa, khuyến cáo an toàn, kiến nghị an toàn và biện pháp kiểm soát rủi ro an toàn của tổ chức, cá nhân có liên quan; trường hợp cần thiết áp dụng biện pháp quản lý phù hợp theo quy định của pháp luật cho đến khi vấn đề an toàn được xử lý đầy đủ.

4. Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không dân dụng có trách nhiệm phối hợp, chấp hành hoạt động giám sát an toàn hàng không và thực hiện đầy đủ, đúng thời hạn việc khắc phục các nội dung không phù hợp, khuyến cáo an toàn hàng không của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.

## **Chương V** **THỨC ĐẨY AN TOÀN HÀNG KHÔNG**

### **Điều 13. Nội dung thức đẩy an toàn hàng không**

1. Cục Hàng không Việt Nam thực hiện thức đẩy an toàn hàng không bao gồm các nội dung sau:

a) Huấn luyện, đào tạo, bồi dưỡng về quản lý an toàn hàng không;

b) Phổ biến, truyền thông và cung cấp thông tin an toàn hàng không;

c) Trao đổi, chia sẻ dữ liệu, thông tin và bài học kinh nghiệm về an toàn hàng không;

d) Hợp tác trong nước và quốc tế về an toàn hàng không;

đ) Khuyến khích và duy trì cơ chế báo cáo an toàn tự nguyện;

e) Đánh giá, khảo sát mức độ hoàn thiện và hiệu quả của hệ thống quản lý an toàn;

g) Tuyên dương kịp thời tổ chức, cá nhân có đóng góp cho bảo đảm an toàn hàng không.

2. Tổ chức, cá nhân có thành tích trong công tác bảo đảm an toàn hàng không được xem xét khen thưởng theo quy định của pháp luật về thi đua, khen thưởng và quy định của pháp luật có liên quan.

#### **Điều 14. Đào tạo, huấn luyện, bồi dưỡng về quản lý an toàn hàng không**

1. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện về quản lý an toàn cho giám sát viên an toàn hàng không bao gồm các nội dung sau:

a) Thiết lập và triển khai Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam theo quy định của ICAO;

b) Xây dựng và triển khai Hệ thống quản lý an toàn hàng không;

c) Hệ thống thu thập, xử lý và phân tích dữ liệu an toàn hàng không;

d) Thu thập, giải mã và phân tích dữ liệu tham số bay;

đ) Thiết lập và triển khai thúc đẩy văn hóa an toàn hàng không.

2. Tổ chức, cá nhân quy định tại khoản 1 Điều 9 của Chương trình này có trách nhiệm:

a) Tổ chức đào tạo, huấn luyện, bồi dưỡng về Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam, Kế hoạch an toàn hàng không dân dụng Việt Nam và Hệ thống quản lý an toàn hàng không cho toàn bộ các cấp quản lý và các nhân viên có liên quan đến công tác bảo đảm an toàn hàng không;

b) Nội dung đào tạo, huấn luyện, bồi dưỡng Hệ thống quản lý an toàn hàng không đối với từng đối tượng nhân viên hàng không theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng;

c) Lưu giữ hồ sơ đào tạo, huấn luyện, bồi dưỡng về quản lý an toàn hàng không.

#### **Điều 15. Bảo vệ dữ liệu và thông tin an toàn hàng không**

1. Dữ liệu an toàn, thông tin an toàn và nguồn liên quan được bảo vệ nhằm bảo đảm duy trì khả năng sẵn có của dữ liệu, thông tin phục vụ công tác duy trì, cải thiện, nâng cao an toàn hàng không và khuyến khích báo cáo an toàn.

2. Việc bảo vệ dữ liệu an toàn, thông tin an toàn và nguồn liên quan được thực hiện theo các nguyên tắc sau đây:

a) Dữ liệu an toàn, thông tin an toàn chỉ được sử dụng cho các mục đích duy trì, cải thiện an toàn hàng không và không nhằm mục đích xử lý kỷ luật, hành chính hoặc hình sự đối với tổ chức, cá nhân;

b) Xác định rõ loại dữ liệu an toàn, thông tin an toàn và nguồn liên quan thuộc diện được bảo vệ;

c) Có quy trình về thu thập, tiếp cận, sử dụng, lưu trữ, cung cấp, chia sẻ và công bố dữ liệu an toàn, thông tin an toàn;

d) Dữ liệu an toàn, thông tin an toàn không bị sử dụng sai mục đích thu thập, trừ trường hợp khác theo quy định của pháp luật;

đ) Trường hợp sử dụng dữ liệu an toàn, thông tin an toàn trong hoạt động kỷ luật, dân sự, hành chính hoặc hình sự thì thực hiện theo quy định của pháp luật có liên quan;

e) Dữ liệu an toàn, thông tin an toàn được phép sử dụng để thực hiện các biện pháp phòng ngừa, khắc phục hoặc biện pháp cần thiết khác nhằm duy trì, cải thiện an toàn hàng không.

3. Trường hợp đã tiến hành điều tra theo quy định của pháp luật về điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay thì hồ sơ điều tra được áp dụng cơ chế bảo vệ theo quy định của pháp luật về điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay.

4. Dữ liệu ghi âm buồng lái, ghi âm liên lạc kiểm soát không lưu và dữ liệu ghi âm, ghi hình môi trường làm việc tương tự phải được kiểm soát chặt chẽ trong việc tiếp cận, khai thác, sử dụng, cung cấp và công bố; việc tiếp cận, khai thác, sử dụng, cung cấp và công bố các dữ liệu này chỉ được thực hiện theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

5. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

a) Thiết lập và duy trì việc bảo vệ dữ liệu an toàn, thông tin an toàn hàng không dân dụng được thu thập;

b) Phối hợp với cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan để bảo đảm dữ liệu an toàn, thông tin an toàn được sử dụng đúng mục đích, đúng thẩm quyền và đúng quy định của pháp luật.

6. Tổ chức, cá nhân trong hoạt động hàng không dân dụng thu thập, quản lý, cung cấp, chia sẻ dữ liệu, thông tin an toàn có trách nhiệm thực hiện các yêu cầu của Điều này và tuân thủ các quy định về bảo vệ dữ liệu cá nhân, bảo vệ bí mật nhà nước và quy định khác của pháp luật có liên quan.

### **Điều 16. Phổ biến, trao đổi và chia sẻ thông tin an toàn hàng không**

1. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

a) Phổ biến thông tin, chia sẻ và thực hiện khuyến cáo an toàn đến tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động hàng không trong và ngoài nước;

b) Tổ chức hội nghị, hội thảo, ban hành bản tin, chỉ thị, chỉ lệnh, tài liệu hướng dẫn về an toàn hàng không;

c) Thiết lập hệ thống, mạng lưới thu thập dữ liệu và chia sẻ thông tin an toàn trong ngành hàng không;

d) Tiếp nhận, tổng hợp, phân tích dữ liệu, thông tin an toàn do các tổ chức, cá nhân hoạt động hàng không cung cấp để phục vụ nhận diện mối nguy, quản lý rủi ro an toàn và ban hành các chỉ thị, khuyến cáo an toàn khi cần thiết.

2. Tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng Việt Nam có trách nhiệm:

a) Thiết lập và duy trì cơ chế thu thập, ghi nhận, phân tích, lưu giữ, bảo mật dữ liệu, thông tin an toàn trong phạm vi hoạt động của mình;

b) Kịp thời chia sẻ, cung cấp các dữ liệu, thông tin an toàn hàng không thuộc phạm vi trách nhiệm của tổ chức theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam; chịu trách nhiệm bảo đảm tính chính xác, tính hợp pháp của dữ liệu, thông tin cung cấp;

c) Kịp thời phổ biến trong tổ chức các thông tin, khuyến cáo an toàn do Cục Hàng không Việt Nam ban hành, các thông tin an toàn nội bộ của tổ chức và các thông tin an toàn có liên quan đến tổ chức.

3. Trường hợp phát sinh vấn đề an toàn liên quan đến quốc gia khác hoặc tổ chức quốc tế, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm chủ trì việc chia sẻ thông tin với bên liên quan và thống nhất biện pháp bảo vệ thông tin trước khi công bố hoặc trao đổi và chia sẻ dữ liệu, thông tin an toàn.

4. Việc công bố, trao đổi và chia sẻ dữ liệu, thông tin an toàn theo quy định Điều này phải tuân thủ quy định của pháp luật về bảo vệ dữ liệu cá nhân, quyền riêng tư, bảo vệ bí mật nhà nước, bí mật kinh doanh và các quy định pháp luật có liên quan; việc sử dụng dữ liệu, thông tin an toàn phải bảo đảm đúng mục đích thúc đẩy an toàn hàng không.

### **Điều 17. Hợp tác quốc tế về bảo đảm và thúc đẩy an toàn hàng không**

1. Cục Hàng không Việt Nam hợp tác, trao đổi, chia sẻ kinh nghiệm và thực tiễn công tác quản lý an toàn hàng không với các quốc gia, tổ chức quốc tế nhằm bảo đảm và thúc đẩy an toàn hàng không Việt Nam, trong khu vực và trên phạm vi toàn cầu.

2. Cục Hàng không Việt Nam tham gia, phối hợp triển khai các sáng kiến an toàn của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế, Kế hoạch an toàn hàng không toàn cầu, Kế hoạch an toàn hàng không khu vực, các chương trình, dự án, diễn đàn và cơ chế hợp tác quốc tế, khu vực về an toàn hàng không.

3. Các tổ chức, cá nhân hoạt động hàng không tham gia các hoạt động hợp tác quốc tế về an toàn hàng không trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình theo quy định của pháp luật.

## **Chương VI BÁO CÁO AN TOÀN HÀNG KHÔNG**

### **Điều 18. Hệ thống báo cáo an toàn hàng không**

1. Hệ thống báo cáo an toàn hàng không bao gồm các loại báo cáo sau:

- a) Báo cáo sự cố an toàn bắt buộc;
- b) Báo cáo tự nguyện;
- c) Báo cáo kết quả điều tra, xác minh nội bộ và giảng bình an toàn;
- d) Báo cáo an toàn định kỳ.

2. Các tổ chức, cá nhân sau đây phải thiết lập hệ thống báo cáo an toàn hàng không tới Cục Hàng không Việt Nam:

- a) Tổ chức đào tạo, huấn luyện thực hành người lái tàu bay;
- b) Người khai thác tàu bay;
- c) Tổ chức thiết kế, sản xuất, thử nghiệm, bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay;
- d) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;
- đ) Người khai thác cảng hàng không; bãi cất, hạ cánh;
- e) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không;
- g) Tổ chức, cá nhân nước ngoài hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam có liên quan trực tiếp đến sự cố an toàn hàng không xảy ra tại Việt Nam.

3. Hình thức báo cáo an toàn hàng không của tổ chức, cá nhân có thể ở dạng bản giấy, dạng điện tử hoặc dạng số.

4. Cục Hàng không Việt Nam thiết lập, triển khai, hướng dẫn hệ thống thu thập và phân tích dữ liệu an toàn hàng không bao gồm khả năng thu thập dữ liệu số từ các báo cáo an toàn hàng không của tổ chức, cá nhân nhằm đảm bảo tính đồng bộ, kết nối với hệ thống cơ sở dữ liệu của tổ chức, cá nhân trong công tác đảm bảo an toàn hàng không.

### **Điều 19. Báo cáo sự cố an toàn hàng không bắt buộc**

1. Báo cáo sự cố an toàn hàng không bắt buộc bao gồm:

- a) Báo cáo tai nạn hàng không;
- b) Báo cáo sự cố nghiêm trọng;
- c) Báo cáo sự cố;
- d) Báo cáo vụ việc.

2. Các yêu cầu đối với báo cáo sự cố an toàn hàng không bắt buộc:

a) Tổ chức, cá nhân có liên quan trực tiếp đến sự cố, tai nạn hàng không có trách nhiệm báo cáo ngay lập tức hoặc ngay khi có thể bằng các phương tiện thông tin liên lạc thuận tiện nhất đến Cục Hàng không Việt Nam đối với các sự cố, tai nạn hàng không với các thông tin tối thiểu bao gồm: tóm tắt vụ việc xảy ra, thời gian, địa điểm xảy ra, đánh giá sơ bộ mức độ ảnh hưởng của vụ việc; kế hoạch dự kiến và phương án, hành động khắc phục (nếu có).

b) Tổ chức, cá nhân có liên quan trực tiếp đến vụ việc, sự cố, tai nạn hàng không có trách nhiệm gửi Báo cáo sự cố an toàn hàng không bắt buộc đến Cục Hàng không Việt Nam đối với các sự cố, tai nạn hàng không trong thời gian sớm nhất có thể nhưng tối đa không quá 24 giờ kể từ khi phát hiện hoặc xảy ra sự cố, tai nạn hàng không; đối với vụ việc tối đa không quá 72 giờ kể từ khi phát hiện hoặc xảy ra vụ việc; trừ trường hợp bất khả kháng khiến việc báo cáo không thể thực hiện được trong thời hạn nêu trên.

c) Tất cả các sự cố, tai nạn hàng không bắt buộc phải báo cáo phải được các tổ chức, cá nhân tiến hành điều tra nội bộ hoặc có xác minh, đánh giá, phân loại, xác định nguyên nhân và có các biện pháp ngăn chặn, khắc phục, phòng ngừa tái diễn; đồng thời, có báo cáo kết luận điều tra nội bộ hoặc thông tin xác minh, đánh giá về Cục Hàng không Việt Nam không quá 30 ngày kể từ ngày xảy ra sự cố, tai nạn hàng không. Trường hợp cần thêm thời gian điều tra, xác minh phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam và đề xuất thời gian báo cáo cuối cùng.

d) Danh mục các sự cố, vụ việc an toàn hàng không bắt buộc phải báo cáo được quy định tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này và mẫu báo cáo sự cố an toàn hàng không bắt buộc được quy định tại Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư này, riêng báo cáo sự cố va chạm chim, động vật hoang dã, vật nuôi với tàu bay thực hiện theo quy định của pháp luật về cảng hàng không, bãi cất, hạ cánh và quản lý an toàn hàng không. Tổ chức, cá nhân được phép sử dụng bản giấy hoặc bản điện tử hoặc báo cáo dạng số do Cục Hàng không Việt Nam triển khai.

đ) Các tổ chức, cá nhân liên quan trực tiếp đến vụ việc, sự cố, tai nạn hàng không xảy ra tại cảng hàng không hoặc bãi cất, hạ cánh có trách nhiệm thông báo ngay, cung cấp đầy đủ các thông tin theo quy định tại điểm a khoản 2 Điều này cho người khai thác cảng hàng không hoặc bãi cất, hạ cánh và báo cáo Cảng vụ hàng không.

## **Điều 20. Báo cáo tự nguyện**

1. Báo cáo tự nguyện là loại báo cáo không bắt buộc thực hiện, được tổ chức, cá nhân tự nguyện thực hiện nhằm cung cấp thông tin về các vấn đề liên quan đến an toàn hàng không, qua đó góp phần thúc đẩy và nâng cao hiệu quả công tác bảo đảm an toàn hàng không, trong đó bao gồm:

a) Báo cáo các sự cố, vụ việc, tình trạng, hiện tượng, hành động có thể gây uy hiếp an toàn hàng không;

b) Báo cáo việc không tuân thủ các quy định về an toàn hàng không của tổ chức, cá nhân;

c) Các bất cập trong công tác quản lý, điều hành hoạt động hàng không mà có nguy cơ dẫn đến uy hiếp an toàn hàng không;

d) Các đóng góp, giải pháp thông qua thực tiễn khai thác tàu bay nhằm bảo đảm và nâng cao an toàn hàng không của Việt Nam;

đ) Tổ chức, cá nhân tự báo cáo hành vi vi phạm cho Cục Hàng không Việt Nam hoặc bộ phận quản lý an toàn của tổ chức về các sai sót, hành vi không tuân thủ quy định do chính mình gây ra trong quá trình thực hiện nhiệm vụ, trước khi hành vi đó bị phát hiện bởi cơ quan quản lý hoặc hệ thống giám sát an toàn của tổ chức;

e) Các nội dung khác nhằm thúc đẩy an toàn hàng không Việt Nam.

2. Các tổ chức, cá nhân được khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi để thực hiện báo cáo tự nguyện trong toàn bộ các hoạt động khai thác hàng không dân dụng.

3. Cục Hàng không Việt Nam xây dựng hệ thống thu thập báo cáo tự nguyện đến tổ chức, cá nhân thông qua dạng dữ liệu số hoặc điện tử nhằm thu thập, phân tích, xử lý, bảo vệ dữ liệu và xác minh thông tin khi cần thiết nhằm đánh giá và đưa ra kiến nghị các giải pháp để nâng cao công tác bảo đảm an toàn hàng không của Việt Nam; dữ liệu và thông tin định danh của tổ chức, cá nhân tự nguyện báo cáo sẽ được bảo mật, bảo vệ.

4. Tổ chức, cá nhân chịu trách nhiệm trước pháp luật về tính chính xác của báo cáo tự nguyện.

5. Tổ chức, cá nhân có trách nhiệm:

a) Thiết lập và duy trì hệ thống tiếp nhận, xử lý, phân loại, lưu giữ báo cáo tự nguyện phù hợp với phạm vi, đối tượng quản lý, giám sát của tổ chức;

b) Thiết lập biện pháp bảo mật danh tính người báo cáo, kiểm soát việc tiếp cận thông tin báo cáo và ngăn ngừa việc sử dụng thông tin báo cáo trái mục đích duy trì, cải thiện, nâng cao an toàn hàng không;

c) Phân tích, đánh giá thông tin từ báo cáo tự nguyện để nhận diện mối nguy, xác định biện pháp phòng ngừa rủi ro an toàn hàng không;

d) Xây dựng cơ chế thúc đẩy báo cáo tự nguyện.

6. Trường hợp tổ chức, cá nhân tự báo cáo hành vi vi phạm có thể được xem xét là tình tiết giảm nhẹ hoặc miễn áp dụng các biện pháp chế tài, xử phạt vi phạm hành chính theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng nếu đáp ứng các điều kiện sau:

a) Việc báo cáo ngay vi phạm đã kịp thời ngăn ngừa nguy cơ uy hiếp an toàn hàng không.

b) Các hành vi vi phạm không phải là cố tình hoặc do thiếu trách nhiệm, thiếu kiến thức trong khi thực hiện nhiệm vụ.

### **Điều 21. Báo cáo kết quả điều tra, xác minh nội bộ**

1. Tổ chức, cá nhân có liên quan đến sự cố, tai nạn hàng không phải tiến hành điều tra, xác minh, giảng bình tai nạn, sự cố trong phạm vi nội bộ của tổ chức; thực hiện các biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn tai nạn, sự cố.

2. Tổ chức, cá nhân có trách nhiệm báo cáo Cục Hàng không Việt Nam kết quả điều tra hoặc xác minh nội bộ và giảng bình đối với các sự cố, tai nạn hàng không với các nội dung cụ thể như sau:

a) Các thông tin bổ sung về sự cố, tai nạn hàng không đã được tổ chức, cá nhân báo cáo;

b) Mô tả chi tiết nội dung, diễn biến và các thông tin liên quan đến sự cố, tai nạn hàng không;

c) Kết quả phân tích, xác minh, đánh giá và kết luận về nguyên nhân sự cố, tai nạn hàng không;

d) Các biện pháp khắc phục, phòng ngừa;

đ) Kiến nghị (nếu có).

3. Các kết luận điều tra, xác minh nội bộ phải được người đứng đầu của tổ chức hoặc người được ủy quyền phê duyệt.

### **Điều 22. Báo cáo an toàn hàng không định kỳ**

1. Tổ chức, cá nhân quy định tại khoản 1 Điều 9 của Chương trình này có trách nhiệm gửi báo cáo an toàn hàng không định kỳ đến Cục Hàng không Việt Nam bao gồm nội dung sau:

a) Báo cáo an toàn định kỳ hàng tháng trước ngày 17 hàng tháng;

b) Báo cáo an toàn định kỳ hàng quý trước ngày 17 các tháng 3, 6, 9;

c) Báo cáo an toàn định kỳ hàng năm trước ngày 17 tháng 12 hàng năm;

d) Thời hạn báo cáo quy định tại điểm a, b, c khoản này được thực hiện trên cơ sở thống kê số liệu từ ngày 16 tháng trước đến ngày 15 của tháng sau.

2. Nội dung báo cáo an toàn hàng không định kỳ hàng tháng, quý bao gồm các nội dung chính sau:

a) Thông tin, tình hình hoạt động của tổ chức;

b) Tổng hợp, phân tích các vụ việc, sự cố, tai nạn hàng không xảy ra trong kỳ báo cáo;

c) Các chỉ số thực hiện an toàn hàng không thực tế đạt được trong kỳ báo cáo; phân tích, xu hướng; so sánh với mục tiêu đề ra; báo cáo áp dụng các biện pháp cần thiết để đạt được chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng không khi các chỉ số thực hiện tiếp cận hoặc vượt quá ngưỡng cảnh báo;

d) Báo cáo bổ sung danh mục mối nguy của tổ chức và các biện pháp giảm thiểu, phòng ngừa rủi ro của mối nguy gây ra;

đ) Các đề xuất kiến nghị.

3. Báo cáo an toàn định kỳ hàng năm theo các nội dung quy định tại khoản 2 Điều này và bổ sung thêm các nội dung sau:

a) Tổng kết đánh giá việc thực hiện, đạt hoặc không hoàn thành chỉ tiêu thực hiện an toàn đối với các Bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng; tổng kết, phân tích lý do trong trường hợp không hoàn thành các chỉ tiêu thực hiện an toàn; kiến nghị và đề xuất các biện pháp nhằm đạt được các chỉ tiêu an toàn hàng không trong năm tiếp theo;

b) Báo cáo danh mục tất cả mối nguy của tổ chức, cá nhân được nhận dạng và kiến nghị, đề xuất các biện pháp giảm thiểu rủi ro trong năm tiếp theo;

c) Báo cáo chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng không đối với các chỉ số thực hiện an toàn hàng không theo Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam và bộ chỉ số thực hiện theo Hệ thống quản lý an toàn hàng không của tổ chức, cá nhân dự kiến áp dụng trong năm tiếp theo theo nguyên tắc quy định tại khoản 3 Điều 10 của Chương trình này.

**Phụ lục I**  
**QUY ĐỊNH VỀ HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN HÀNG KHÔNG**  
*(kèm theo Thông tư số 18/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 4 năm 2026 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng)*

**Chương I**  
**CHÍNH SÁCH AN TOÀN, MỤC TIÊU VÀ NGUỒN LỰC**

**Điều 1. Cam kết của người đứng đầu của tổ chức**

1. Tổ chức, cá nhân phải bảo đảm chính sách an toàn đáp ứng các quy định sau:
  - a) Phản ánh cam kết của tổ chức đối với an toàn, bao gồm việc thúc đẩy văn hóa an toàn tích cực;
  - b) Bao gồm tuyên bố rõ ràng về việc cung cấp các nguồn lực cần thiết để triển khai chính sách an toàn;
  - c) Bao gồm các quy trình báo cáo an toàn;
  - d) Nêu rõ các loại hành vi không thể chấp nhận liên quan đến hoạt động hàng không của tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không và bao gồm các trường hợp mà hành động kỷ luật sẽ không được áp dụng;
  - đ) Được ký bởi người đứng đầu của tổ chức theo quy định của pháp luật;
  - e) Được phổ biến trong toàn bộ tổ chức và được rà soát định kỳ hàng năm để bảo đảm phù hợp đối với hoạt động của tổ chức, cá nhân.
2. Căn cứ trên chính sách an toàn, tổ chức, cá nhân phải xác định các mục tiêu an toàn đáp ứng các quy định sau:
  - a) Làm cơ sở cho việc đo lường và giám sát hiệu quả an toàn theo quy định tại Điều 8 Chương III Phụ lục này;
  - b) Phản ánh cam kết duy trì hoặc liên tục cải tiến hiệu lực tổng thể của Hệ thống quản lý an toàn hàng không (SMS);
  - c) Được phổ biến trong toàn bộ tổ chức và được rà soát định kỳ hàng năm để bảo đảm vẫn phù hợp và thích hợp đối với tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

**Điều 2. Trách nhiệm giải trình và trách nhiệm về an toàn**

- Tổ chức, cá nhân phải:
1. Xác định trách nhiệm của người đứng đầu tổ chức theo quy định của pháp luật, chịu trách nhiệm pháp lý cao nhất và cuối cùng đối với việc triển khai và duy trì hiệu quả Hệ thống quản lý an toàn hàng không.
  2. Xác định đầy đủ chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn bằng văn bản về an toàn và phổ biến trong toàn bộ tổ chức.

3. Xác định các cấp quản lý có thẩm quyền ra quyết định liên quan đến mức độ chấp nhận rủi ro an toàn.

### **Điều 3. Bổ nhiệm nhân sự an toàn chủ chốt**

1. Tổ chức, cá nhân phải bổ nhiệm người chịu trách nhiệm chính về quản lý an toàn chịu trách nhiệm triển khai và duy trì SMS.

2. Người chịu trách nhiệm chính về quản lý an toàn có thể kiêm nhiệm với các nhiệm vụ khác trong tổ chức khi đáp ứng các điều kiện không dẫn đến xung đột lợi ích theo quy định của Tài liệu hướng dẫn quản lý an toàn 9859 của ICAO.

### **Điều 4. Phối hợp kế hoạch ứng phó khẩn nguy**

Tổ chức, cá nhân phải thiết lập và duy trì kế hoạch ứng phó khẩn nguy đối với tai nạn, sự cố và các tình huống khẩn nguy hàng không và phải bảo đảm kế hoạch này được đồng bộ với các kế hoạch ứng phó khẩn nguy của các tổ chức có liên quan cần phối hợp trong quá trình cung cấp dịch vụ hàng không.

### **Điều 5. Tài liệu Hệ thống quản lý an toàn hàng không**

1. Tổ chức, cá nhân phải xây dựng và duy trì tài liệu hướng dẫn hệ thống quản lý an toàn hàng không, trong đó mô tả:

- a) Chính sách an toàn, mục tiêu và nguồn lực;
- b) Các yêu cầu của SMS đối với quản lý rủi ro an toàn, bảo đảm an toàn và thúc đẩy an toàn;
- c) Các quy trình và thủ tục của SMS;
- d) Trách nhiệm giải trình, trách nhiệm và thẩm quyền đối với các quy trình và thủ tục của SMS.

2. Tổ chức, cá nhân phải xây dựng và duy trì các hồ sơ vận hành SMS như một phần của tài liệu SMS.

## **Chương II QUẢN LÝ RỦI RO AN TOÀN**

### **Điều 6. Nhận diện mối nguy**

1. Tổ chức, cá nhân phải xây dựng và duy trì một quy trình nhằm nhận diện các mối nguy, bao gồm các mối nguy liên quan đến các giao diện nội bộ và bên ngoài, gắn với các sản phẩm hoặc dịch vụ hàng không của mình.

2. Việc nhận diện mối nguy phải dựa trên sự kết hợp giữa các phương pháp phản ứng và chủ động.

### **Điều 7. Đánh giá và giảm thiểu rủi ro an toàn**

Tổ chức, cá nhân phải xây dựng và duy trì một quy trình bảo đảm việc phân tích, đánh giá và kiểm soát các rủi ro an toàn liên quan đến các mối nguy đã được nhận diện.

### **Chương III BẢO ĐẢM AN TOÀN**

#### **Điều 8. Giám sát và đo lường hiệu quả an toàn**

1. Tổ chức, cá nhân phải xây dựng và duy trì các phương thức nhằm đánh giá hiệu quả an toàn của tổ chức và đánh giá tính hiệu lực của các biện pháp kiểm soát, giảm thiểu rủi ro an toàn.

2. Hiệu quả an toàn của tổ chức, cá nhân phải được xác minh dựa trên các chỉ số thực hiện an toàn (SPI) và chỉ tiêu thực hiện an toàn (SPT) của SMS nhằm hỗ trợ các mục tiêu an toàn của tổ chức, cá nhân.

#### **Điều 9. Quản lý thay đổi**

Tổ chức, cá nhân phải xây dựng và duy trì một quy trình nhằm nhận diện các thay đổi có thể ảnh hưởng đến mức độ rủi ro an toàn liên quan đến các sản phẩm hoặc dịch vụ hàng không của mình, đồng thời nhận diện và quản lý các rủi ro an toàn phát sinh từ các thay đổi đó.

#### **Điều 10. Cải tiến liên tục SMS**

Tổ chức, cá nhân phải giám sát và đánh giá các quy trình SMS của mình nhằm duy trì hoặc liên tục cải tiến hiệu lực tổng thể của SMS.

### **Chương IV THỨC ĐẨY AN TOÀN**

#### **Điều 11. Đào tạo và huấn luyện**

1. Tổ chức, cá nhân phải xây dựng và duy trì một chương trình đào tạo an toàn nhằm bảo đảm rằng nhân sự được đào tạo và có năng lực để thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến SMS.

2. Phạm vi của chương trình đào tạo an toàn phải phù hợp với mức độ tham gia của từng cá nhân vào SMS.

#### **Điều 12. Truyền thông an toàn**

Tổ chức, cá nhân phải xây dựng và duy trì một phương thức chính thức về truyền thông an toàn nhằm:

1. Bảo đảm nhân sự nhận thức về SMS ở mức độ phù hợp với vị trí công việc của mình;
2. Truyền đạt các thông tin quan trọng liên quan đến an toàn;
3. Giải thích lý do thực hiện các hành động cụ thể nhằm nâng cao an toàn;
4. Giải thích lý do các quy trình, thông tin an toàn được ban hành hoặc thay đổi.

**Phụ lục II**  
**BỘ CHỈ SỐ THỰC HIỆN AN TOÀN HÀNG KHÔNG**  
**DÂN DỤNG VIỆT NAM**

*(kèm theo Thông tư số 18 /2026/TT-BXD ngày 30 tháng 4 năm 2026 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng)*

**Điều 1. Bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam đối với người khai thác tàu bay cánh bằng**

1. **Chỉ số tai nạn máy bay (AOC-01)** là số vụ tai nạn máy bay tính trên 1000 chuyến bay.

2. **Chỉ số các sự cố nghiêm trọng (AOC-02)** là số lượng sự cố nghiêm trọng tính trên 1000 chuyến bay.

3. **Chỉ số các sự cố bắt buộc phải báo cáo (AOC-03)** là số lượng các sự cố bắt buộc phải báo cáo tính trên 1000 chuyến bay do người khai thác tàu bay gây ra.

4. **Chỉ số tiếp cận không ổn định (AOC-04)** là số lần tiếp cận không ổn định nhưng vẫn tiếp tục hạ cánh trên 1000 lượt tiếp cận, hạ cánh.

5. **Chỉ số xông ra ngoài đường cất hạ cánh (AOC-05)** là số lần máy bay xông ra khỏi đường cất hạ cánh trên 1000 lần cất, hạ cánh.

6. **Chỉ số hạ cánh vượt quá vùng tiếp đất được phép (AOC-06)** là số lần máy bay hạ cánh dài vượt quá vùng tiếp đất được phép trên bề mặt đường cất hạ cánh tính trên 1000 lượt hạ cánh.

7. **Chỉ số tắt động cơ trên không (AOC-07)** là số lần động cơ của máy bay ngừng hoạt động đột ngột trên không tính trên 1000 chuyến bay.

8. **Chỉ số va chạm bất thường đối với bề mặt đường cất hạ cánh (AOC-08)** là số lần máy bay va chạm bất thường (hạ cánh thô, quẹt đuôi, chạm bánh mũi trước, va quẹt đầu cánh hoặc động cơ) xuống bề mặt đường cất hạ cánh tính trên 1000 lượt hạ cánh.

9. **Chỉ số hủy cất cánh ở tốc độ cao (AOC-09)** là chỉ số máy bay phải hủy cất cánh từ 100 hải lý/giờ trở lên hoặc tốc độ khác nếu có theo quy định của nhà sản xuất máy bay tính trên 1000 lần cất cánh.

10. **Chỉ số lặn nhầm đường lặn (AOC-10)** là số lần tàu bay lặn không theo chỉ lệnh của kiểm soát viên không lưu tính trên 1000 chuyển động của tàu bay.

11. **Chỉ số xâm nhập đường cất hạ cánh (AOC-11)** là số lần máy bay xâm nhập trái phép đường cất hạ cánh tính trên 1000 chuyển động của tàu bay.

12. **Chỉ số nguy cơ va chạm trên không (AOC-12)** là số lần tàu bay gần xảy ra va chạm với tàu bay khác mà dẫn đến kích hoạt hệ thống cảnh báo chông va chạm trên không tính trên 1000 chuyến bay.

13. **Chỉ số sai lệch mục bay (AOC-13)** là số lần tàu bay sai lệch mục bay so với mục bay được kiểm soát viên không lưu chỉ định tính trên 1000 chuyến bay.

14. **Chỉ số vi phạm không phận (AOC-14)** là số lần máy bay bay vào khu vực không phận khi chưa được phép bởi cơ sở điều hành không lưu hoặc cơ quan có thẩm quyền tính trên 1000 chuyến bay.

15. **Chỉ số mất kiểm soát trong chuyến bay (AOC-15)** là số chuyến bay mà tổ lái không thể duy trì được kiểm soát máy bay dẫn đến sai lệch không thể phục hồi khỏi đường bay, mực bay dự định tính trên 1000 chuyến bay.

16. **Chỉ số va chạm vào địa hình (AOC-16)** là số lần máy bay đang trong trạng thái được kiểm soát va chạm với địa hình, mặt nước hoặc chướng ngại vật tính trên 1000 chuyến bay.

17. **Chỉ số nguy cơ va chạm địa hình (AOC-17)** là số lần máy bay có cảnh báo va chạm địa hình tính trên 1000 chuyến bay.

18. **Chỉ số mất khả năng thực hiện nhiệm vụ (AOC-18)** là số lần người lái tàu bay có vấn đề về sức khỏe dẫn đến không thể tiếp tục thực hiện nhiệm vụ được giao khi khai thác tàu bay tính trên 1000 chuyến bay.

19. **Chỉ số tỷ lệ chuyến bay gián đoạn (AOC-19)** là số chuyến bay phải quay lại hoặc bay chuyển hướng khai thác vì lý do kỹ thuật tính trên 1000 chuyến bay của người khai thác tàu bay.

20. **Chỉ số hỏng hóc phải trì hoãn (AOC-20)** là số lượng hỏng hóc phải trì hoãn do không bảo đảm đủ nguồn lực, điều kiện, vật tư, thời gian để khắc phục hỏng hóc tính trên 1000 chuyến bay của người khai thác tàu bay.

**Điều 2. Bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam đối với người khai thác trực thăng.**

1. **Chỉ số tai nạn trực thăng (HEL-01)** là số vụ tai nạn trực thăng tính trên 1000 chuyến bay.

2. **Chỉ số các sự cố nghiêm trọng (HEL-02)** là số lượng sự cố nghiêm trọng tính trên 1000 chuyến bay.

3. **Chỉ số các sự cố bắt buộc phải báo cáo (HEL-03)** là số lượng các sự cố bắt buộc phải báo cáo tính trên 1000 chuyến bay do người khai thác tàu bay gây ra.

4. **Chỉ số tiếp cận không ổn định (HEL-04)** là số lần tiếp cận không ổn định nhưng vẫn tiếp tục hạ cánh trên 1000 lượt tiếp cận, hạ cánh.

5. **Chỉ số xông ra ngoài khu vực cất hạ cánh (HEL-05)** là số lần trực thăng xông ra khỏi khu vực cất hạ cánh của trực thăng trên 1000 lần cất, hạ cánh.

6. **Chỉ số tắt động cơ trên không (HEL-06)** là số lần động cơ của trực thăng ngừng hoạt động đột ngột trên không tính trên 1000 chuyến bay.

7. **Chỉ số sai lệch mực bay (HEL-07)** là số lần tàu bay sai lệch mực bay so với mực bay được kiểm soát viên không lưu chỉ định tính trên 1000 chuyến bay.

8. **Chỉ số bay vào khu vực thời tiết bất lợi (HEL-08)** là số lần trực thăng bay vào khu vực có thời tiết bất lợi vượt quá tiêu chuẩn khai thác tính trên 1000 chuyến bay.

9. **Chỉ số nguy cơ va chạm trên không (HEL-09)** là số lần trực thăng gần xảy ra va chạm với tàu bay khác mà dẫn đến kích hoạt chỉ dẫn hành động của hệ thống cảnh báo chống va chạm trên không tính trên 1000 chuyến bay. Trường hợp không có hệ thống tránh va chạm trang bị trên tàu bay thì không áp dụng chỉ số này.

10. **Chỉ số vi phạm không phận (HEL-10)** là số lần trực thăng bay vào khu vực không phận khi chưa được phép bởi cơ sở điều hành không lưu hoặc cơ quan có thẩm quyền tính trên 1000 chuyến bay.

11. **Chỉ số mất kiểm soát trong chuyến bay (HEL-11)** là số chuyến bay mà tổ lái không thể duy trì được kiểm soát trực thăng trong mọi chế độ bay (bao gồm trạng thái bay treo và bay ở độ cao thấp) dẫn đến sai lệch không thể phục hồi khỏi quỹ đạo bay, mực bay hoặc các giới hạn vận hành an toàn tính trên 1000 chuyến bay.

12. **Chỉ số va chạm vào địa hình (HEL-12)** là số lần trực thăng đang trong trạng thái được kiểm soát va chạm với địa hình, mặt nước hoặc chướng ngại vật tính trên 1000 chuyến bay.

13. **Chỉ số mất khả năng thực hiện nhiệm vụ (HEL-13)** là số lần người lái tàu bay có vấn đề về sức khỏe dẫn đến không thể tiếp tục thực hiện nhiệm vụ được giao khi khai thác trực thăng tính trên 1000 chuyến bay hoặc 1000 giờ bảo dưỡng.

**Điều 3. Bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam đối với tổ chức huấn luyện trên tàu bay**

1. **Chỉ số tai nạn tàu bay (ATO-01)** là số vụ tai nạn tàu bay tính trên 100 chuyến bay.

2. **Chỉ số các sự cố nghiêm trọng (ATO-02)** là số lượng sự cố nghiêm trọng tính trên 100 chuyến bay.

3. **Chỉ số các sự cố bắt buộc phải báo cáo (ATO-03)** là số lượng các sự cố bắt buộc phải báo cáo tính trên 100 chuyến bay do Tổ chức huấn luyện trên tàu bay gây ra.

4. **Chỉ số xông ra ngoài đường cất hạ cánh (ATO-04)** là số lần tàu bay xông ra khỏi đường cất hạ cánh trên 100 lần cất, hạ cánh.

5. **Chỉ số va chạm bất thường đối với đường cất hạ cánh (ATO-05)** là số lần tàu bay va chạm bất thường (hạ cánh thô, quẹt đuôi, chạm bánh mũi trước, va quẹt đầu cánh hoặc động cơ) xuống bề mặt đường cất hạ cánh tính trên 100 lần hạ cánh.

6. **Chỉ số xâm nhập đường cất hạ cánh (ATO-06)** là số lần tàu bay xâm nhập trái phép đường cất hạ cánh tính trên 100 chuyến động của tàu bay.

7. **Chỉ số bay vào khu vực thời tiết bất lợi (ATO-07)** là số lần tàu bay bay vào khu vực có thời tiết bất lợi vượt quá tiêu chuẩn khai thác tính trên 100 chuyến bay.

8. **Chỉ số sai lệch mực bay (ATO-08)** là số lần tàu bay sai lệch quá 200 ft so với mực bay được kiểm soát viên không lưu chỉ định tính trên 100 chuyến bay.

9. **Chỉ số vi phạm không phận (ATO-09)** là số lần tàu bay bay vào khu vực không phận khi chưa được phép bởi cơ sở điều hành không lưu tính trên 100 chuyến bay.

10. **Chỉ số mất kiểm soát trong chuyến bay (ATO-10)** là số chuyến bay mà tổ lái không thể duy trì được kiểm soát tàu bay dẫn đến sai lệch không thể phục hồi khỏi đường bay, mực bay dự định tính trên 100 chuyến bay.

11. **Chỉ số mất khả năng thực hiện nhiệm vụ (ATO-11)** là số lần người lái tàu bay có vấn đề về sức khỏe dẫn đến không thể tiếp tục thực hiện nhiệm vụ được giao khi khai thác tàu bay tính trên 100 chuyến bay.

#### **Điều 4. Bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam đối với tổ chức bảo dưỡng tàu bay và bảo dưỡng thiết bị tàu bay**

1. **Chỉ số sai lỗi liên quan đến bảo dưỡng (MNT-01)** là số lần nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng thực hiện không đúng theo quy trình bảo dưỡng tính trên 1000 chuyến bay đối với bảo dưỡng ngoại trường và tính trên 1000 giờ công bảo dưỡng đối với bảo dưỡng nội trường (tàu bay hoặc thiết bị tàu bay).

2. **Chỉ số hỏng hóc phải trì hoãn (MNT-02)** là số lượng hỏng hóc phải trì hoãn do tổ chức bảo dưỡng tàu bay không bảo đảm đủ nguồn lực, điều kiện kỹ thuật, thiết bị, thời gian hoặc vật tư để khắc phục hỏng hóc tính trên 1000 chuyến bay của người khai thác tàu bay.

3. **Chỉ số mất khả năng thực hiện nhiệm vụ (MNT-03)** là số lần nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng có vấn đề về sức khỏe dẫn đến không thể tiếp tục thực hiện nhiệm vụ bảo dưỡng tàu bay, thiết bị tàu bay được giao tính trên 1000 giờ công bảo dưỡng.

#### **Điều 5. Bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam đối với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay**

1. **Chỉ số tai nạn tàu bay liên quan đến điều hành bay (ANS-01)** là số vụ tai nạn tàu bay được xác định có liên quan đến công tác điều hành bay tính trên 10000 chuyến bay.

2. **Chỉ số các sự cố nghiêm trọng (ANS-02)** là số lượng sự cố nghiêm trọng được xác định có liên quan đến công tác điều hành bay tính trên 10000 chuyến bay.

3. **Chỉ số vi phạm phân cách tối thiểu (ANS-03)** là số lượng chuyến bay vi phạm phân cách tối thiểu do công tác điều hành bay tính trên 10000 chuyến bay.

4. **Chỉ số vi phạm độ cao an toàn tối thiểu (ANS-04)** là số lượng chuyến bay vi phạm độ cao an toàn tối thiểu do công tác điều hành bay tính trên 10000 chuyến bay.

5. **Chỉ số vi phạm không phận (ANS-05)** là số lượng chuyến bay vi phạm bay vào khu vực cấm bay, khu vực hạn chế hoặc khu vực nguy hiểm do công tác điều hành bay tính trên 10000 chuyến bay.

6. **Chỉ số sự cố điều hành sai lệch phương thức (ANS-06)** là số lượng chuyến bay bị điều hành không đúng phương thức quy định tính trên 10000 chuyến bay.

7. **Chỉ số xâm nhập trái phép đường cất hạ cánh (ANS-07)** là số lượng chuyến bay xâm nhập đường cất hạ cánh không đúng theo quy định do công tác điều hành bay tính trên 10000 chuyến động tàu bay.

8. **Chỉ số gián đoạn cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay (ANS-08)** là số lần hoạt động bay bị gián đoạn, ảnh hưởng đến an toàn hàng không do công tác cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tính trên 10000 chuyến bay.

9. **Chỉ số mất khả năng thực hiện nhiệm vụ (ANS-09)** là số lần kiểm soát viên không lưu có vấn đề về sức khỏe dẫn đến không thể tiếp tục thực hiện nhiệm vụ trong quá trình điều hành bay tính trên 10000 chuyến bay.

**Điều 6. Bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam đối với người khai thác cảng hàng không**

1. **Chỉ số tai nạn tàu bay liên quan đến khai thác cảng hàng không (AGA-1)** là số vụ tai nạn tàu bay được xác định có liên quan đến công tác bảo đảm an toàn của cảng hàng không tính trên 1000 chuyến động của tàu bay.

2. **Chỉ số sự cố nghiêm trọng liên quan đến khai thác cảng hàng không (AGA-2)** là số sự cố nghiêm trọng được xác định có liên quan đến công tác bảo đảm an toàn của cảng hàng không tính trên 1000 chuyến động của tàu bay.

3. **Chỉ số xông ra ngoài đường cất hạ cánh (AGA-3)** là số lần tàu bay xông ra ngoài đường cất hạ cánh liên quan tới quản lý, khai thác công trình trong sân bay trên 1000 chuyến động của tàu bay.

4. **Chỉ số xâm nhập đường cất hạ cánh (AGA-4)** là số lần tàu bay, phương tiện, con người xâm nhập đường cất hạ cánh trên 1000 chuyến động của tàu bay liên quan tới việc quản lý, khai thác công trình trong sân bay.

5. **Chỉ số tàu bay va chạm trên mặt đất (AGA-5)** là sự cố tàu bay va chạm với tàu bay, phương tiện, công trình trong sân bay khi lăn hoặc đỗ trên 1000 chuyến động của tàu bay liên quan đến quản lý, khai thác công trình trong sân bay.

6. **Chỉ số tàu bay lăn nhầm đường lăn, vệt lăn và vị trí đỗ (AGA-6)** là số lần tàu bay lăn nhầm đường lăn, vệt lăn và vị trí đỗ tàu bay trên 1000 chuyến động của tàu bay liên quan tới quản lý, khai thác công trình trong sân bay.

7. **Chỉ số sự cố tàu bay va chạm với chim, động vật (AGA-7)** là số vụ va chạm giữa tàu bay với chim, động vật hoang dã, vật nuôi xảy ra trong khu vực cảng hàng không, khu vực lân cận cảng hàng không thuộc phạm vi 13km từ điểm quy chiếu sân bay trên 1000 chuyến động của tàu bay.

8. **Chỉ số vật ngoại lai gây hư hỏng cho tàu bay (AGA-8)** là số lần vật ngoại lai gây hư hỏng cho tàu bay trên 1000 chuyến động của tàu bay.

**Điều 7. Bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam đối với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không**

1. **Chỉ số va chạm với tàu bay trên mặt đất (GRH-1)** là số lần phương tiện va chạm với tàu bay khi tàu bay lăn hoặc đỗ trên 1000 chuyến bay phục vụ.
2. **Chỉ số phương tiện va chạm phương tiện (GRH-2)** là số lần phương tiện va chạm với phương tiện trong sân bay trên 1000 chuyến bay phục vụ.
3. **Chỉ số vi phạm khoảng cách an toàn tối thiểu với tàu bay (GRH-3)** là số lần nhân viên hàng không vi phạm khoảng cách an toàn tối thiểu với tàu bay hoạt động trong sân bay trên 1000 chuyến bay phục vụ.

**Điều 8. Bộ chỉ số chung áp dụng cho các tổ chức, cá nhân quy định từ Điều 1 đến Điều 7 của Phụ lục này**

1. **Chỉ số phát hiện vi phạm nồng độ cồn, chất kích thích (GEN-01)** là số lần nhân viên hàng không (bao gồm người lái tàu bay, kiểm soát viên không lưu, nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng) bị phát hiện sử dụng chất có cồn hoặc chất kích thích thần kinh bị cấm theo quy định của pháp luật khi thực hiện nhiệm vụ khai thác tàu bay tính trên 1000 chuyến bay hoặc 1000 giờ công bảo dưỡng đối với tổ chức bảo dưỡng.
2. **Chỉ số khắc phục đúng hạn các nội dung không tuân thủ (GEN-02)** là tỷ lệ phần trăm các khuyến cáo an toàn hàng không được khắc phục đầy đủ, đúng hạn trên tổng số các khuyến cáo an toàn hàng không của Cục Hàng không Việt Nam.
3. **Chỉ số các điểm không tuân thủ (GEN-03)** là số lượng các điểm không tuân thủ các quy định của pháp luật về hàng không dân dụng tính trên đợt kiểm tra.
4. **Chỉ số Báo cáo an toàn tự nguyện (GEN-04)** là số lượng báo cáo tự nguyện do nhân viên hàng không báo cáo tính hàng tháng.
5. **Chỉ số nhân viên bị thương trong quá trình làm nhiệm vụ (GEN-05)** là số lượng nhân viên hàng không bị thương trên 1000 chuyến bay hoặc 1000 giờ bảo dưỡng đối với tổ chức bảo dưỡng tàu bay, thiết bị tàu bay.

**Phụ lục III****DANH MỤC SỰ CỐ, VỤ VIỆC BẮT BUỘC PHẢI BÁO CÁO**  
(kèm theo Thông tư số 18/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 4 năm 2026 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng)**Phần I****DANH MỤC CÁC SỰ CỐ, VỤ VIỆC BẮT BUỘC PHẢI BÁO CÁO TRONG VÒNG 24 GIỜ****Chương I****NỘI DUNG NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY PHẢI BÁO CÁO****Mục 1. Hoạt động khai thác bay****Điều 1. Chuẩn bị chuyến bay**

1. Sử dụng dữ liệu không chính xác hoặc nhập sai dữ liệu dẫn đường hoặc tính toán tính năng, có nguy cơ gây ra mất an toàn hàng không.
2. Vận chuyển hàng nguy hiểm trái với quy định.

**Điều 2. Chuẩn bị tàu bay**

1. Sử dụng sai loại, chất lượng nhiên liệu theo quy định.
2. Không thực hiện, thực hiện sai hoặc thực hiện không đầy đủ quy định về chống phá băng.

**Điều 3. Cát cánh và hạ cánh**

1. Tàu bay xông ra khỏi đường lăn hoặc đường cất hạ cánh hoặc khu vực cất hạ cánh đối với trực thăng.
2. Tàu bay xâm nhập trái phép vào đường lăn hoặc đường cất hạ cánh.
3. Tàu bay xâm nhập trái phép vào khu vực tiếp cận cuối và cất cánh đối với trực thăng.
4. Tàu bay hủy cất cánh.
5. Tàu bay không đạt được tính năng khai thác yêu cầu hoặc dự kiến trong khi cất cánh, bay lại hoặc tiếp cận, hạ cánh.
6. Tàu bay cất cánh, tiếp cận hoặc hạ cánh với cấu hình tàu bay không đúng.
7. Va quệt đuôi, đầu mép cánh, cánh quạt hoặc vỏ động cơ trong khi cất cánh hoặc hạ cánh với bề mặt cất hạ cánh.
8. Tiếp tục tiếp cận, hạ cánh khi không bảo đảm tiếp cận ổn định.
9. Tiếp tục tiếp cận bằng thiết bị xuống dưới mức tối thiểu được công bố khi không có đủ tham chiếu bằng mắt.
10. Phải tiến hành hạ cánh bắt buộc.
11. Hạ cánh không đúng khu vực chạm bánh.

12. Hạ cánh thô.

#### **Điều 4. Tất cả giai đoạn của chuyến bay**

1. Mất khả năng điều khiển tàu bay do hư hỏng hệ thống điều khiển hoặc do người lái tàu bay mất khả năng điều khiển tàu bay.

2. Tàu bay bay vượt quá giới hạn trong tài liệu hướng dẫn bay.

3. Sai lệch mực bay, độ cao được phép.

4. Tàu bay phải kích hoạt chế độ bảo vệ bao gồm cảnh báo thất tốc và tự ngắt các chế độ bảo vệ tự động.

5. Tàu bay bay sai lệch so với đường bay được phê duyệt theo kế hoạch bay hoặc theo chỉ định của cơ sở điều hành bay.

6. Sự cố do luồng khí phản lực, luồng gió rô-to hoặc luồng gió cánh quạt gây ra nguy hiểm cho người trên tàu bay hoặc người dưới mặt đất, nguy hiểm cho hoạt động khai thác tàu bay.

7. Bay vào vùng nhiễu động khiến tàu bay không thể duy trì tạm thời mực bay hoặc khiến có người bị thương hoặc khiến đồ đạc, hành lý không giữ được vị trí quy định trên chuyến bay.

#### **Điều 5. Nội dung khác**

1. Quên hành lý, hàng hóa sau chuyến bay hoặc chất xếp hành lý hàng hóa lên tàu bay không đúng vị trí quy định.

2. Mất hoặc mất tạm thời tín hiệu dẫn đường vệ tinh mà có ảnh hưởng đến an toàn bay hoặc ảnh hưởng đến khả năng của tàu bay trong việc duy trì đường bay đã được phê duyệt bởi kế hoạch bay hoặc theo chỉ định của cơ sở điều hành bay.

3. Cửa thoát hiểm tàu bay mở trái quy định.

4. Nhân viên hàng không bị thương khi thực hiện nhiệm vụ.

5. Các sự cố khác có thể ảnh hưởng đến an toàn khai thác tàu bay.

#### **Mục 2. Hỏng hóc kỹ thuật**

#### **Điều 6. Cấu trúc và hệ thống**

1. Hư hại, hỏng hóc cấu trúc tàu bay.

2. Hư hỏng của hệ thống tàu bay hoặc không bảo đảm việc dự phòng của hệ thống của tàu bay.

3. Rò rỉ nhiên liệu, chất lỏng thuộc hệ thống tàu bay vượt quá giới hạn.

4. Hoạt động bất thường của hệ thống điều khiển bay.

#### **Điều 7. Hệ động lực (bao gồm động cơ, cánh quạt, hệ rô-to) và động cơ phụ**

1. Hỏng hóc, hư hỏng liên quan đến hoạt động động cơ hoặc động cơ phụ trong trường hợp động cơ phụ bắt buộc phải hoạt động theo điều kiện, yêu cầu khai thác dự kiến.

2. Tắt động cơ trên không hoặc động cơ phụ không hoạt động khi cần thiết.

3. Khai thác vượt quá giới hạn khai thác động cơ và động cơ phụ.

### **Mục 3. Tương tác với dịch vụ bảo đảm hoạt động bay**

1. Huấn lệnh kiểm soát không lưu có nguy cơ dẫn đến tàu bay khai thác vào khu vực thời tiết nguy hiểm hoặc mất phân cách với tàu bay hoặc khu vực nguy hiểm, khu vực cấm.

2. Mất liên lạc đối với đơn vị cung cấp dịch vụ không lưu trong vùng trời có kiểm soát.

3. Không tuân thủ hoặc hiểu sai huấn lệnh của kiểm soát viên không lưu.

4. Cố ý sai lệch khỏi chỉ dẫn của cơ sở điều hành bay nhằm mục đích bảo đảm an toàn hàng không.

### **Mục 4. Tình huống bất thường và khẩn cấp**

1. Các hỏng hóc dẫn đến việc công bố tình trạng bất thường hoặc khẩn nguy với cơ sở điều hành bay.

2. Có dấu hiệu không khí nhiễm bẩn, độc hại, có khói, cháy trong tàu bay có nguy cơ gây nguy hiểm cho hành khách và thành viên tổ bay.

3. Phải sử dụng thiết bị khẩn nguy trên tàu bay.

4. Lượng nhiên liệu tại điểm đến thấp hơn lượng nhiên liệu dự trữ bắt buộc cuối cùng.

5. Mất khả năng thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay trên chuyên bay.

6. Mệt mỏi của tổ bay có ảnh hưởng đến khả năng thực hiện nhiệm vụ bay an toàn hoặc khai thác vượt quá giới hạn thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ bay được phép.

### **Mục 5. Môi trường bên ngoài và khí tượng**

1. Va chạm hoặc không bảo đảm phân cách an toàn theo quy định của tàu bay với tàu bay, phương tiện, thiết bị, công trình dưới mặt đất.

2. Xuất hiện cảnh báo chống va chạm trên không.

3. Kích hoạt cảnh báo hệ thống cảnh báo va chạm mặt đất, địa hình.

4. Va chạm với chim, động vật nuôi, hoang dã.

5. Va chạm hoặc có nguy cơ va chạm với thiết bị không người lái, vật thể bay không xác định hoặc khi phát hiện vật thể bay trong vùng hành lang bay có thể ảnh hưởng đến an toàn bay.

6. Hư hỏng tàu bay do vật ngoại lai.

7. Điều kiện bề mặt đường cất hạ cánh không đảm bảo như công bố dẫn đến ảnh hưởng đến tính năng tàu bay khi cất và hạ cánh.

8. Bay vào khu vực nhiễu động ảnh hưởng đến khả năng duy trì mục bay và đường bay dự kiến cũng như có nguy cơ ảnh hưởng đến cấu trúc tàu bay.

9. Quỹ đạo hoặc an toàn bay của tàu bay bị ảnh hưởng bởi pháo hoa, điều bay, chiếu laser, đèn công suất cao.

10. Bị sét đánh dẫn đến hư hỏng tàu bay hoặc hệ thống của tàu bay.

11. Gặp mưa đá dẫn đến hư hỏng tàu bay hoặc hệ thống của tàu bay.

12. Bay vào khu vực có gió đứt hoặc có cảnh báo gió đứt khi cất, hạ cánh.

13. Bay vào khu vực có xuất hiện băng ảnh hưởng đến khả năng điều khiển, gây ra hư hỏng tàu bay hoặc hệ thống của tàu bay.

14. Bay vào khu vực có cảnh báo tro núi lửa.

### **Mục 6. An ninh hàng không**

1. Các hành vi can thiệp bất hợp pháp vào khai thác tàu bay.

2. Có hành khách say rượu, bạo lực hoặc gây rối ảnh hưởng đến an ninh an toàn của chuyến bay.

3. Hành khách hút thuốc trên tàu bay.

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

5. Phát hiện đồ vật bất hợp pháp trên tàu bay có nguy cơ gây uy hiếp an ninh, an toàn hàng không.

## **Chương II**

### **NỘI DUNG TỔ CHỨC THIẾT KẾ, SẢN XUẤT, BẢO DƯỠNG TÀU BAY VÀ THIẾT BỊ TÀU BAY PHẢI BÁO CÁO**

#### **Mục 1. Sản xuất**

Tàu bay, động cơ, cánh quạt và các bộ phận, thiết bị được xuất xưởng có sai lệch so với dữ liệu thiết kế áp dụng có nguy cơ dẫn đến tình trạng mất an toàn hàng không.

#### **Mục 2. Thiết kế**

Hoạt động hàng không không bảo đảm an toàn do thiết kế tàu bay, động cơ, cánh quạt và các bộ phận, thiết bị của tàu bay.

#### **Mục 3. Bảo dưỡng và quản lý bảo dưỡng**

1. Hư hỏng nghiêm trọng về kết cấu như: nứt, biến dạng, tách lớp, bong tách, cháy, mài mòn quá mức hoặc ăn mòn, được phát hiện trong quá trình bảo dưỡng tàu bay hoặc bộ phận, thiết bị tàu bay.

2. Rò rỉ vượt quá giới hạn hoặc nhiễm bẩn chất lỏng bao gồm chất lỏng thủy lực, nhiên liệu, dầu, khí hoặc chất lỏng khác.

3. Hỏng hóc hoặc trục trặc của động cơ.

4. Hư hỏng của cánh quạt động cơ, cánh quạt tàu bay.

5. Trục trặc, hư hại của hệ thống hoặc thiết bị trọng yếu đối với an toàn bay hoặc hư hỏng thiết bị khẩn nguy trang bị trên tàu bay.
6. Lắp ráp hoặc lắp đặt sai các bộ phận của tàu bay.
7. Áp dụng không đúng quy trình MEL gây ảnh hưởng đến an toàn bay.
8. Sử dụng, lắp đặt, thay thế bộ phận, thiết bị hoặc vật liệu không đáp ứng tiêu chuẩn quy định.
9. Sử dụng và áp dụng dữ liệu hoặc quy trình bảo dưỡng không đúng, đầy đủ dẫn đến sai lỗi bảo dưỡng.
10. Kiểm soát sai hoặc áp dụng sai các giới hạn bảo dưỡng hoặc chương trình bảo dưỡng định kỳ của tàu bay.
11. Đưa tàu bay vào khai thác sau bảo dưỡng khi còn tồn tại điểm không phù hợp gây nguy hiểm an toàn bay.
12. Hư hỏng nghiêm trọng gây ra cho tàu bay trong quá trình bảo dưỡng do bảo dưỡng sai hoặc do sử dụng thiết bị hỗ trợ mặt đất không phù hợp.
13. Phát hiện cháy, nóng chảy, khói, hồ quang điện, quá nhiệt trong quá trình bảo dưỡng.
14. Mất khả năng làm việc của nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng khi làm nhiệm vụ.
15. Trục trặc đáng kể, vấn đề về độ tin cậy hoặc lỗi chất lượng ghi lặp lại ảnh hưởng đến hệ thống ghi chuyến bay, như hệ thống FDR, hệ thống ghi dữ liệu liên kết hoặc hệ thống CVR, hoặc thiếu thông tin cần thiết để bảo đảm khả năng khai thác của hệ thống ghi chuyến bay.
16. Nhân viên hàng không bị thương khi thực hiện nhiệm vụ.

### **Chương III**

## **NỘI DUNG TỔ CHỨC CUNG CẤP DỊCH VỤ BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY PHẢI BÁO CÁO**

### **Mục 1. Sự cố tác động trực tiếp đến tàu bay**

1. Cảnh báo va chạm trên không.
2. Các tình huống dẫn đến tổ lái phải công bố tình trạng bất thường và khẩn nguy.
3. Nguy cơ va chạm giữa các tàu bay với nhau hoặc giữa tàu bay với vật thể bay khác.
4. Nguy cơ va chạm giữa các tàu bay với nhau và giữa tàu bay với phương tiện hoặc chướng ngại vật khi đang lăn.
5. Tàu bay bay vào khu vực cấm bay, khu vực hạn chế hoặc khu vực nguy hiểm.
6. Tàu bay hạ cánh hoặc cất cánh không đúng đường CHC được chỉ định.
7. Tàu bay lăn nhầm đường lăn.

8. Tàu bay vi phạm độ cao an toàn tối thiểu, gần va chạm với địa hình hoặc chướng ngại vật trên mặt đất.
9. Tàu bay xông ra khỏi đường lăn hoặc đường CHC.
10. Tình huống xâm nhập đường CHC trái phép.
11. Tình huống xâm nhập khu vực tiếp cận cuối và cất cánh đối với trục thẳng trái phép.
12. Vi phạm tiêu chuẩn phân cách tối thiểu giữa các tàu bay.

## **Mục 2. Sự cố gây ảnh hưởng cung cấp dịch vụ Bảo đảm hoạt động bay**

1. Can nhiễu tần số vô tuyến điện hàng không ảnh hưởng đến công tác điều hành bay.
2. Can nhiễu, mất hoặc giả mạo tín hiệu vệ tinh gây ảnh hưởng tới các phương thức dẫn đường vệ tinh.
3. Chiếm dụng trái phép tần số vô tuyến điện hàng không.
4. Gián đoạn cung cấp dịch vụ điều hành bay.
5. Gián đoạn cung cấp dịch vụ thông tin-dẫn đường-giám sát, khí tượng hoặc thông báo tin tức hàng không.
6. Mất liên lạc kéo dài với tàu bay hoặc với cơ sở ATS khác.
7. Tổ lái không chấp hành hoặc không thực hiện đúng quy định về lập kế hoạch bay không lưu, quy tắc bay, phương thức bay.
8. Tổ lái thực hiện không đúng nội dung của phép bay gây uy hiếp an toàn bay hoặc ảnh hưởng đến hoạt động bay.
9. Tổ lái không chấp hành huấn lệnh hoặc thực hiện sai huấn lệnh của Kiểm soát viên không lưu dẫn đến uy hiếp an toàn hàng không hoặc ảnh hưởng đến hoạt động bay.

## **Mục 3. Các sự cố khác**

1. Các tình huống can thiệp bất hợp pháp vào cơ sở cung cấp dịch vụ điều hành bay hoặc tàu bay như đe dọa khủng bố, đánh bom hoặc cướp tàu bay.
2. Chuyển giao kiểm soát tàu bay không có hiệp đồng hoặc không đúng với nội dung đã hiệp đồng.
3. Kiểm soát viên không lưu thực hiện không đúng quy trình, quy định có nguy cơ ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay.
4. Nhân viên hàng không bị thương khi thực hiện nhiệm vụ.

## **Chương IV**

### **NỘI DUNG NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG PHẢI BÁO CÁO**

1. Tàu bay hủy việc thực hiện cất cánh khi đang chạy đà trên đường cất hạ cánh.

2. Tàu bay xông ra ngoài đường cất hạ cánh, đường lăn hoặc hạ lệch đường cất hạ cánh.
3. Va chạm hoặc nguy cơ va chạm giữa tàu bay với tàu bay khác trên đường CHC.
4. Va chạm hoặc nguy cơ va chạm giữa tàu bay với tàu bay, người, phương tiện, thiết bị, công trình trong sân bay và vật thể khác trong sân bay.
5. Can thiệp bất hợp pháp vào tàu bay kể cả việc đe dọa dùng bom hoặc cướp tàu bay.
6. Tàu bay cất, hạ cánh trên đường CHC đang đóng cửa, đường CHC chưa được phép khai thác hoặc cất, hạ cánh nhầm đường CHC.
7. Tàu bay, phương tiện, con người vi phạm khoảng cách an toàn hoặc xâm nhập đường CHC, đường lăn khi không được phép.
8. Tàu bay lăn nhầm đường lăn, vệt lăn, vị trí đỗ tàu bay.
9. Va chạm với vật ngoại lai gây hư hỏng cho tàu bay.
10. Phát hiện vật ngoại lai tại đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay gây nguy hiểm hoặc nguy cơ gây nguy hiểm cho tàu bay, người trên tàu bay hoặc đối với hoạt động trong sân bay.
11. Tàu bay va chạm chim, động vật hoang dã, vật nuôi.
12. Tràn nhiên liệu trong quá trình tra nạp.
13. Nạp nhiên liệu hoặc các chất lỏng không đúng theo quy định.
14. Cung cấp thông tin không chính xác, không đầy đủ hoặc có nhầm lẫn về số hiệu chuyến bay, sai vị trí đỗ tàu bay
15. Sự cố kỹ thuật hoặc sự cố xuống cấp của công trình trong sân bay; hệ thống chiếu sáng sân đỗ tàu bay; hệ thống dẫn đỗ tàu bay (VDGS); thiết bị bảo đảm dẫn đường hoạt động bay, hệ thống thiết bị thông tin dẫn đường giám sát, khí tượng, thông báo tin tức hoạt động bay dẫn đến dịch vụ bảo đảm hoạt động bay bị gián đoạn.
16. Người, phương tiện, thiết bị di chuyển vi phạm khoảng cách an toàn đối với tàu bay tại khu vực đường lăn, sân đỗ tàu bay (di chuyển cắt ngang trước mặt tàu bay đang lăn hoặc phía sau tàu bay đang được đẩy lùi, hoặc giữa tàu bay và nhân viên đánh tín hiệu/hệ thống VDGS).
17. Phương tiện, thiết bị va chạm với phương tiện, thiết bị, công trình trong sân bay.
18. Tai nạn lao động trong sân bay.
19. Sự hiện diện của chướng ngại vật tại sân bay hoặc khu vực lân cận sân bay không được công bố trong AIP (Tập thông báo tin tức hàng không) hoặc NOTAM (Điện văn thông báo hàng không) hoặc không được đánh dấu hoặc chiếu sáng đúng quy định.

20. Vi phạm tiêu chuẩn phân cách tối thiểu giữa các tàu bay, quy định về khoảng cách tối thiểu giữa tàu bay và phương tiện hoạt động trên đường lăn, sân đỗ tàu bay.

21. Tàu bay phải bay lại hoặc đình chỉ cất cánh hoặc tiếp cận hạ cánh do có chướng ngại vật, vật ngoại lai trên đường cất hạ cánh.

22. Lỗi cảnh báo hoặc cảnh báo chưa đầy đủ về chướng ngại vật, vật ngoại lai hoặc nguy hiểm trong sân bay gây tình trạng mất an toàn.

23. Can nhiễu tần số vô tuyến điện hàng không ảnh hưởng đến công tác điều hành bay, hoạt động bay.

24. Phát hiện laser, thiết bị, vật dụng hoặc các vật thể khác trong không trung ảnh hưởng đến an toàn bay.

25. Sự cố cháy, nổ, khói xảy ra tại cảng hàng không ảnh hưởng đến quá trình cung cấp dịch vụ hàng không, làm ảnh hưởng đến hoạt động bay; gây hư hỏng cho công trình, phương tiện, thiết bị, tàu bay, gây nguy hiểm cho người trong sân bay.

26. Sự cố do thiên tai, lụt, bão làm hư hỏng công trình trong sân bay, tàu bay, phương tiện, thiết bị tại cảng hàng không dẫn đến ảnh hưởng hoặc có thể gây gián đoạn quá trình cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không.

27. Người xâm nhập trái phép vào sân bay.

28. Sự cố dẫn đến công bố khẩn nguy sân bay.

29. Mất hoặc gián đoạn liên lạc giữa người, phương tiện với Đài kiểm soát tại sân bay.

30. Nhân viên hàng không bị thương khi thực hiện nhiệm vụ.

31. Chim, động vật hoang dã, vật nuôi xâm nhập khu vực sân bay, khu vực lân cận cảng hàng không thuộc phạm vi 13km từ điểm quy chiếu sân bay gây ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn khai thác tàu bay.

## **Chương V**

### **NỘI DUNG DOANH NGHIỆP CUNG CẤP DỊCH VỤ HÀNG KHÔNG TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG PHẢI BÁO CÁO**

1. Va chạm hoặc nguy cơ va chạm giữa phương tiện, thiết bị với tàu bay, người, phương tiện, thiết bị, công trình trong sân đỗ tàu bay.

2. Người và phương tiện xâm nhập trái phép đường CHC, đường lăn.

3. Tàu bay xông ra ngoài đường CHC, đường lăn do người, phương tiện xâm nhập trái phép đường CHC, đường lăn.

4. Người, phương tiện, thiết bị cản trở hoạt động di chuyển của tàu bay.

5. Phát hiện vật ngoại lai tại sân đỗ tàu bay gây nguy hiểm hoặc nguy cơ gây nguy hiểm cho tàu bay, người trên tàu bay hoặc trong sân bay.

6. Sự cố cháy, nổ, khói xảy ra tại cảng hàng không gây ra bởi doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không và đơn vị khác ảnh hưởng đến quá trình cung cấp dịch vụ hàng không, làm ảnh hưởng đến hoạt động bay; gây hư hỏng cho công trình, phương tiện, trang thiết bị, tàu bay, gây nguy hiểm cho người trong sân bay.
7. Mất hoặc gián đoạn liên lạc với tàu bay và Đài kiểm soát tại sân bay.
8. Sự cố kỹ thuật của phương tiện, thiết bị, hệ thống gây nguy hiểm hoặc nguy cơ gây nguy hiểm cho tàu bay, người trên tàu bay hoặc trong sân bay.
9. Kiểm soát trọng tải, chất xếp tải không đúng quy định gây ảnh hưởng trọng lượng và cân bằng của tàu bay.
10. Việc chất xếp, bốc dỡ hàng hóa, hành lý ký gửi, bưu gửi lên tàu bay không đúng quy trình gây nguy hiểm cho người và hư hỏng đối với tàu bay, thiết bị.
11. Xử lý, chất xếp, bốc dỡ hàng nguy hiểm không đúng quy định.
12. Tràn nhiên liệu trong quá trình tra nạp.
13. Nạp nhiên liệu hoặc các chất lỏng lên tàu bay không đúng quy định.
14. Tàu bay bị hư hỏng do thiết bị hoặc phương tiện phục vụ mặt đất gây ra.
15. Nhân viên vi phạm quy định an toàn sân đỗ gây nguy hiểm hoặc nguy cơ gây nguy hiểm cho tàu bay, người trên tàu bay hoặc trong sân bay.
16. Nhân viên hàng không bị thương khi thực hiện nhiệm vụ.

## **Chương VI**

### **NỘI DUNG NGƯỜI KHAI THÁC BÃI CÁT, HẠ CÁNH PHẢI BÁO CÁO**

1. Hiện tượng gió xoáy, luồng khí từ cánh quạt trực thăng trong quá trình tiếp cận, cất cánh hoặc hạ cánh gây ảnh hưởng đến an toàn của người, phương tiện, thiết bị.
2. Vật ngoại lai (FOD) được phát hiện trên khu vực bãi cát, hạ cánh gây hư hỏng tàu bay hoặc ảnh hưởng an toàn bay.
3. Bề mặt khu vực bãi cát, hạ cánh xuất hiện dầu, mỡ hoặc chất lỏng gây trơn trượt dẫn đến nguy hiểm đối với nhân viên hoặc ảnh hưởng đến an toàn hoạt động tàu bay.
4. Tiếp cận trực thăng khi động cơ đang hoạt động không bảo đảm an toàn.
5. Có chướng ngại vật không được công bố trong khu vực bãi cát, hạ cánh.
6. Hỏng đèn, tín hiệu hoặc các điều kiện ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn khai thác bãi cát, hạ cánh.
7. Chướng ngại vật gây cản trở trong quá trình cất, hạ cánh.
8. Nhân viên hàng không bị thương khi thực hiện nhiệm vụ.

**Phần II****CÁC VỤ VIỆC KHÁC PHẢI BÁO CÁO TRONG VÒNG 72 GIỜ**

Vụ việc phải báo cáo là các sự việc không phải sự cố, tai nạn hàng không nhưng cần được thu thập, tổng hợp để phục vụ thống kê, phân tích, đánh giá, nhận diện mối nguy và giảm thiểu, kiểm soát rủi ro an toàn hàng không mà đã gây ra hoặc có nguy cơ gây ra gián đoạn hoạt động bay, đã ảnh hưởng đến kế hoạch, lịch trình khai thác tàu bay hoặc có nguy cơ hoặc đã gây ảnh hưởng làm suy giảm, gián đoạn năng lực cung cấp dịch vụ hàng không của tổ chức, cá nhân.

**Phụ lục IV**  
**MẪU BÁO CÁO SỰ CỐ BẮT BUỘC (MOR)**  
*(trường hợp sử dụng bản giấy hoặc bản điện tử)*

*(Kèm theo Thông tư số 18/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 4 năm 2026 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng)*



**CAAV Form 14A**  
 Số báo cáo:  
**Điền số báo cáo MOR**

**BÁO CÁO SỰ CỐ**

Cục Hàng không Việt Nam,  
 Tổ ASICA  
 119 Nguyễn Sơn, Phường Bồ Đề, Hà Nội, Việt Nam.  
 Email: [asica@caa.gov.vn](mailto:asica@caa.gov.vn)  
 Fax: 024.38271933 Tel: 024.38272291  
 Vui lòng hoàn thành và báo cáo trực tuyến hoặc gửi bản in tới địa chỉ trên.

|  |  |                                       |                                |   |
|--|--|---------------------------------------|--------------------------------|---|
| LOẠI TÀU BAY VÀ MẪU MÃ<br>Nhập loại tàu bay mẫu mã | SỐ ĐĂNG KÝ<br>Số đăng ký                           | NGÀY XÂY RA (dd/mm/yyyy)<br>Chọn ngày | THỜI GIAN UTC (HH:MM)<br>00:00 | NGÀY <input type="checkbox"/>           |
| NHA KHAI THÁC<br>Tên nhà khai thác                 | ĐỊA ĐIỂM XÂY RA SỰ CỐ<br>Nơi xảy ra vụ việc, sự cố |                                       | ĐÊM <input type="checkbox"/>   | CHẶNG VẠNG TỐI <input type="checkbox"/> |

|               |               |         |                 |                  |                              |                             |                                |                             |                                |
|---------------|---------------|---------|-----------------|------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| SỐ CHUYẾN BAY | NƠI XUẤT PHÁT | NƠI ĐẾN | ĐỘ CAO BAY (FT) | TỐC ĐỘ BAY (KTS) | IFR <input type="checkbox"/> | TCAS RA                     |                                | ETOPS                       |                                |
|               |               |         |                 |                  | VFR <input type="checkbox"/> | CÓ <input type="checkbox"/> | KHÔNG <input type="checkbox"/> | CÓ <input type="checkbox"/> | KHÔNG <input type="checkbox"/> |

|  |                                  |
|--|----------------------------------|
| MỤC ĐÍCH CHUYẾN BAY<br><b>LỰA CHỌN</b> | GIẢI ĐOẠN BAY<br><b>LỰA CHỌN</b> |
|--|----------------------------------|

| CHI TIẾT VỀ MÔI TRƯỜNG |             |      |          |           |                             |          |            |          |                       |          |
|------------------------|-------------|------|----------|-----------|-----------------------------|----------|------------|----------|-----------------------|----------|
| GIO                    |             | MÂY  |          | LƯỢNG MƯA | ĐIỀU KIỆN KHI TƯỢNG KHÁC    |          |            |          | TÌNH TRẠNG ĐƯƠNG BẢNG |          |
| HƯỚNG                  | TỐC ĐỘ (Kt) | DẠNG | CAO (ft) | LỰA CHỌN  | TÁM NHIN                    | BĂNG     | NHIỀU ĐỘNG | OAT (°C) | LỰA CHỌN              |          |
|                        |             |      |          | LỰA CHỌN  | KM <input type="checkbox"/> | LỰA CHỌN | LỰA CHỌN   |          | CAT                   | LỰA CHỌN |
|                        |             |      |          |           | NM <input type="checkbox"/> |          |            |          |                       |          |

|                        |                       |
|------------------------|-----------------------|
| TÓM TẮT VỤ VIỆC, SỰ CỐ | Tóm tắt vụ việc sự cố |
|------------------------|-----------------------|

**MÔ TẢ CHI TIẾT**

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

**BÁO CÁO CỦA NHÂN VIÊN MẶT ĐẤT**

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

|                   |              |                   |                     |
|-------------------|--------------|-------------------|---------------------|
| THIẾT BỊ/ BỘ PHẬN | NHÀ SẢN XUẤT | SỐ QUY CÁCH (P/N) | SỐ XUẤT XƯƠNG (S/N) |
|-------------------|--------------|-------------------|---------------------|

|                     |   |
|---------------------|---|
| TÀI LIỆU THAM CHIẾU | TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG SỬA CHỮA/ ĐẠI TU THIẾT BỊ |
|---------------------|---|

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

NGÀY (dd/mm/yyyy)

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

**ĐÁNH GIÁ CỦA TỔ CHỨC BẢO CÁO**  
 TỔ CHỨC BẢO CÁO NHẬN XÉT, ĐÁNH GIÁ, PHÂN LOẠI MỨC ĐỘ/ BIỆN PHÁP KHÁC PHỤC/KIẾN NGHỊ ĐỂ NGĂN NGỪA

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