

THÔNG BÁO
Kết luận Hội nghị về an toàn khai thác tàu bay
trong điều kiện thời tiết bất lợi

Căn cứ đánh giá an toàn khai thác tàu bay của Cục Hàng không Việt Nam về an toàn khai thác tàu bay trong điều kiện thời tiết bất lợi thông qua kết quả điều tra đối với các sự cố tàu bay của Việt Nam cũng như tham khảo nội dung báo cáo kết quả điều tra tai nạn tàu bay B737-800 xảy ra ngày 07/08/2020 của Hãng hàng không Air India Express Limited, ngày 20/09/2021 Cục Hàng không đã tổ chức Hội nghị về an toàn khai thác tàu bay trong điều kiện thời tiết bất lợi.

Hội nghị do ông Đinh Việt Thắng - Cục trưởng Cục HKVN chủ trì và có sự tham gia của lãnh đạo Cục HKVN, lãnh đạo các Người khai thác tàu bay Việt Nam, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Tổng công ty Trục thẳng Việt Nam, Cảng hàng không quốc tế Vân Đồn, Các Cảng vụ hàng không miền Bắc, Trung, Nam, Phòng Quản lý hoạt động bay, Phòng Quản lý Cảng hàng không, sân bay của Cục HKVN. Hội nghị tập trung thảo luận, đánh giá về các sự cố tàu bay của Việt Nam có nguyên nhân liên quan tới yếu tố thời tiết bất lợi và thảo luận chuyên sâu về báo cáo kết quả tai nạn tàu bay B737-800 của Hãng hàng không Air Indica Express Limited xảy ra ngày 07/08/2020.

Sau khi nghe báo cáo, thảo luận và kiến nghị của đại diện các cơ quan, đơn vị tham dự Hội nghị, chủ trì Hội nghị đã thống nhất và kết luận một số nội dung chính, cụ thể như sau:

I. Các tổ chức hàng không

1.1 Các Hãng hàng không

- Nghiên cứu báo cáo điều tra tai nạn tàu bay B737-800 của Hãng hàng không Air India Express Limited để rút ra bài học an toàn hàng không và bình giảng an toàn cho toàn bộ đội ngũ người lái tàu bay; rà soát, sửa đổi, bổ sung các chính sách, quy trình khai thác để phòng ngừa các sai lỗi tương tự trong quá trình khai thác.

- Tuân thủ nghiêm các Chỉ thị an toàn của Cục HKVN đã ban hành và cập nhật các nội dung liên quan vào chính sách, quy trình khai thác, bảo dưỡng tàu bay.

- Rà soát, bổ sung chính sách, định nghĩa và quy trình của tài liệu khai thác: Quy định rõ khu vực tiếp đất (Touchdown Zone); quy định người lái thực hiện tiếp đất trong khu vực tiếp đất theo quy định; chính sách và quy trình xử lý tình huống khi thực hiện tiếp đất ngoài khu vực tiếp đất. Thông qua chương trình phân tích dữ liệu bay (FDA), quy định ngưỡng cụ thể và tăng cường giám sát việc tiếp đất sớm (short landings), tiếp đất chậm hoặc ra bằng kéo dài (long landing/long or extended flare).

- Triển khai áp dụng phương pháp huấn luyện theo tính năng và năng lực (Performance Based và Competency Based training), rà soát, đánh giá chất lượng tuyển dụng, đào tạo người lái tàu bay đảm bảo đáp ứng các tiêu chí huấn luyện theo quy định của các phương pháp này.

- Khuyến cáo tổ lái quan sát yếu tố gió cạnh và gió đuôi hiển thị trên thiết bị của tàu bay (yếu tố gió, chênh lệch địa tốc và tốc độ đồng hồ), so sánh với tốc độ gió do kiểm soát viên không lưu cung cấp và có thể sử dụng các thông số này để ra quyết định phù hợp trong trường hợp cần thiết. Thực hiện phương pháp tiếp cận ổn định sớm (Early Stabilized Approach) trong trường hợp gió đuôi lớn hơn 10 kts.

1.2 Các Người khai thác Cảng hàng không, sân bay

Rà soát lại việc thiết lập và công bố RESA tại các cảng hàng không, đặc biệt là tại CHK Côn Đảo, Cà Mau, Rạch Giá; khi khai thác các loại tàu bay mới phải làm việc với các hãng hàng không để tính toán, đánh giá ảnh hưởng và các yêu cầu về an toàn khai thác khi chưa thiết lập được RESA tại 03 CHK này. Trường hợp không đảm bảo tiêu chuẩn khai thác theo quy định thì không được khai thác các loại tàu bay mới tại 03 CHK nêu trên. Chỉ tiếp nhận các loại tàu bay theo năng lực của đường cất hạ cánh đã được Cục HKVN phê duyệt.

1.3 Đơn vị cung cấp dịch vụ điều hành bay

- Nghiên cứu báo cáo kết quả điều tra tai nạn tàu bay B737-800 của Hãng hàng không Air India Express Limited để bình giảng cho toàn bộ đội ngũ Kiểm soát viên không lưu về công tác điều hành chuyến bay; nghiên cứu bổ sung quy trình khai thác để phòng ngừa các sai lỗi tương tự như việc không tự ý đổi đầu đường Cất hạ cánh dẫn tới việc đưa tàu bay vào điều kiện khai thác bất lợi.

- Kiểm tra, rà soát lại các thiết bị đo gió tại sân bay để đảm bảo các thiết bị này được lắp đặt, kiểm định đúng tiêu chuẩn của Việt Nam cũng như của ICAO.

- Tuân thủ nghiêm các Chỉ thị của Cục HKVN đã ban hành về đảm bảo an toàn hoạt động bay và bổ sung các nội dung liên quan của Chỉ thị vào chính sách, quy trình điều hành bay.

II. Các Phòng chuyên môn của Cục HKVN

2.1 Phòng Tiêu chuẩn An toàn bay

- Nghiên cứu cách thức tiếp cận điều tra trong báo cáo điều tra tai nạn tàu bay B737-800 cũng như các báo cáo điều tra tan nạn, sự cố của các Cơ quan điều tra như BEA, NTSB để nâng cao năng lực điều tra tai nạn sự cố tàu bay của Cục HKVN.

- Nghiên cứu và đề xuất giới hạn tiêu chuẩn gió cạnh khi khai thác tàu bay trên đường băng hẹp và tiêu chuẩn gió xuôi khi khai thác tàu bay trên đường băng ngắn.

- Yêu cầu Người khai thác tàu bay tập trung huấn luyện, tuyên truyền về quy định, quy trình và kỹ năng thực hiện tiếp cận để tránh các sai lỗi tiếp cận không ổn định có thể xảy ra khi đội ngũ người lái trở lại làm việc sau thời gian nghỉ giãn cách vì dịch bệnh Covid-19.

- Xây dựng quy định, quy trình để thực hiện giám sát hiệu quả công tác chuẩn bị trước chuyến bay của tổ bay.

- Rà soát tài liệu MEL của Người khai thác tàu bay và yêu cầu sửa đổi: Khi cần gạt nước (windshield wiper) bị hỏng, tàu bay không được phép cất, hạ cánh trong điều kiện thời tiết có mưa.

- Yêu cầu các Tổ chức huấn luyện, Người khai thác tàu bay triển khai áp dụng phương thức huấn luyện Evidence Based Training và Competency Base Training and Assessment cho các đối tượng liên quan như Người lái tàu bay, Nhân viên kỹ thuật, Nhân viên điều độ khai thác bay...

- Báo cáo Cục trưởng ban hành chỉ thị về an toàn khai thác tàu bay trong điều kiện thời tiết bất lợi, trong đó điều chỉnh các quy trình, tiêu chuẩn, giới hạn về khai thác tàu bay trong điều kiện thời tiết bất lợi.

- Giám sát chặt chẽ Người khai thác tàu bay trong công tác tuân thủ Quy trình khai thác tiêu chuẩn (SOP), các Chỉ thị an toàn cũng như các nội dung Kết luận chỉ đạo liên quan của Cục HKVN.

2.2 Phòng Quản lý Hoạt động bay

- Tổ chức đoàn kiểm tra tiêu chuẩn lắp đặt thiết bị khí tượng tại các sân bay và báo cáo Cục trưởng kết quả kiểm tra cũng như các giải pháp khắc phục nếu có.

- Chỉ đạo thực hiện ngay quy định về kiểm định, kiểm tra, hiệu chuẩn các thiết bị khí tượng tại các Cảng hàng không, sân bay Việt Nam, đảm bảo đáp ứng quy định của Việt Nam và khuyến cáo của ICAO đối với thiết bị quan trắc, đo lường khí tượng.

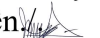
- Xây dựng và đưa ra định nghĩa rõ ràng về “Điều kiện thời tiết nguy hiểm” để các đơn vị có căn cứ triển khai, áp dụng.

- Giám sát các đơn vị cung cấp dịch vụ điều hành bay, đảm bảo tuân thủ nghiêm các Chỉ thị và nội dung Kết luận chỉ đạo liên quan của Cục HKVN.

2.2 Phòng Quản lý Cảng hàng không, sân bay

- Rà soát lại tài liệu khai thác sân bay để xác định và đôn đốc người khai thác CHKSBS tiến hành lập, công bố RESA tại các cảng hàng không, đảm bảo tuân thủ với các tiêu chuẩn thiết kế sân bay hiện hành của Việt Nam cũng như của ICAO.

- Tiếp tục phối hợp với các cơ quan, đơn vị tổ chức thực hiện Chương trình công bố tình trạng bề mặt đường cất hạ cánh theo đúng lộ trình ICAO quy định.

Cục HKVN trân trọng thông báo kết luận Hội nghị về an toàn khai thác tàu bay trong điều kiện thời tiết bất lợi và đề nghị các cơ quan, đơn vị triển khai thực hiện 

Nơi nhận:

- Cục trưởng (để báo cáo);
- PCT Đinh Việt Sơn;
- PCT Phạm Văn Hào;
- Các phòng: TCATB, QLCHKSBS, QLHĐB;
- Các cảng vụ: MB, MT, MN;
- Các Cty: VNA, VATM, ACV, VNH;
- Các Cty: VJC, JPA, BAV, VTA, HAIAU, VASCO, VNHN, VNHS, VSA, HTX, VSA;
- Lưu: VT, TCATB.

**KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG**




Võ Huy Cường