

CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM
CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIETNAM



KẾT LUẬN ĐIỀU TRA SỰ CỐ
PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ BẢO DƯỠNG VÀ CHẠM GÂY HỎNG HÁC
TÀU BAY VN-A603 TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ TÂN SƠN
NHẤT NGÀY 17/04/2022

Hà Nội, tháng 6 năm 2022

I. THÔNG TIN CHI TIẾT VỀ SỰ CỐ

Vào khoảng 07 giờ 13 phút (giờ Việt Nam) ngày 17/4/2022, trong khi kiểm tra sau chuyến bay VN1823, tàu bay Airbus A321 số đăng ký VN-A603 với hành trình từ Cảng Hàng không quốc tế (HKQT) Tân Sơn Nhất - Cảng HKQT Phú Quốc của Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP, nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay tại Cảng HKQT Phú Quốc đã phát hiện tàu bay bị móp méo tại mặt dưới của phần đuôi tàu bay với kích thước vượt quá giới hạn cho phép theo tài liệu Hướng dẫn bảo dưỡng tàu bay của nhà sản xuất.

Quá trình điều tra xác định tàu bay VN-A603 đã bị xe nâng va chạm trong quá trình phục vụ bảo dưỡng vào đêm 16/4/2022 tại sân đỗ tàu bay của Công ty TNHH MTV kỹ thuật máy bay (VAECO) tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất. Tuy nhiên hư hại cấu trúc tàu bay đã không được phát hiện trong quá trình chuẩn bị chuyến bay cho đến khi được nhân viên kỹ thuật tại Cảng HKQT Phú Quốc phát hiện trong quá trình kiểm tra sau chuyến bay VN1823.

1.1 Thời gian, vị trí xảy ra sự cố

- Thời gian: 03 giờ 15 phút ngày 17/4/2022 (giờ Việt Nam)
- Vị trí xảy ra va chạm: khu vực sân đỗ tàu bay phục vụ bảo dưỡng của Công ty VAECO - Cảng HKQT Tân Sơn Nhất

1.2 Thông tin về tàu bay, chuyến bay

- Loại tàu bay: Airbus A321;
- Số xuất xưởng: 5495;
- Số hiệu đăng ký quốc tịch: VN-A603;
- Hiệu lực giấy chứng nhận đủ điều kiện bay: 28/9/2022;
- Người khai thác: Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP;
- Số hiệu chuyến bay: VN1823;
- Hành trình: Cảng HKQT Tân Sơn Nhất - Cảng HKQT Phú Quốc.
- Thành phần Tổ bay: 02 phi công và 05 tiếp viên

1.3 Thông tin về phương tiện liên quan đến sự cố

- Phương tiện, thiết bị: Xe nâng phục vụ bảo dưỡng
- Biển kiểm soát: SGN-31908
- Đơn vị khai thác: Công ty VAECO
- Hãng sản xuất: IVECO
- Số năm sử dụng: 01 năm (Năm sản xuất: 2021, Bắt đầu sử dụng từ: 05/2021).
- Ngày bảo dưỡng gần nhất: 14/04/2022
- Đơn vị bảo dưỡng: Công ty VAECO
- Xe nâng không có hỏng hóc trước khi phục vụ bảo dưỡng tàu bay VN-A603.

1.4 Thông tin về nhân viên hàng không

- Thông tin về Lái chính chuyến bay VN1823:
 - + Sinh năm: 1986;
 - + Hạn hiệu lực giấy phép: 31/7/2023;
 - + Hạn hiệu lực chứng chỉ sức khỏe: 31/5/2022.
- Thông tin về nhân viên kỹ thuật thực hiện kiểm tra trước chuyến bay VN1823:
 - + Sinh năm: 1981;
 - + Hạn hiệu lực giấy phép: 30/9/2023.
- Thông tin về nhân viên kỹ thuật chỉ huy kéo tàu bay VN-A603 từ sân đỗ VAECO đến vị trí đỗ số 12 Cảng HKQT Tân Sơn Nhất để chuẩn bị chuyến bay VN1823:
 - + Sinh năm: 1991;
 - + Hạn hiệu lực giấy phép: 30/11/2024.
- Thông tin về nhân viên kỹ thuật thực hiện bảo dưỡng khu vực đuôi tàu bay VN-A603 trước chuyến bay xảy ra sự cố:
 - + Nhân viên ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng:
 - Sinh năm: 1987;
 - Hạn hiệu lực giấy phép: 28/02/2023.
 - + Nhân viên hỗ trợ bảo dưỡng:
 - Sinh năm: 1990;
 - Hạn hiệu lực giấy phép: 31/01/2025.
- Thông tin về nhân viên vận hành xe nâng phục vụ bảo dưỡng:
 - + Sinh năm: 1989;
 - + Hạn hiệu lực giấy phép: 10/4/2026.

1.5 Thông tin về thời tiết

Thời tiết đêm 16/4/2022 và rạng sáng ngày 17/4/2022 trời không có mưa, đảm bảo cho hoạt động bảo dưỡng và khai thác tàu bay.

1.6 Thông tin về hành khách

Tổng số 168 hành khách, trong đó có 02 trẻ em.

1.7 Tóm tắt diễn biến sự cố

Diễn biến sự cố được căn cứ theo báo cáo của Tổng công ty HKVN - CTCP, Công ty TNHH MTV kỹ thuật máy bay, Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam - CTCP, Cảng vụ Hàng không miền Nam, kết quả phỏng vấn các thành phần liên quan, theo giờ Việt Nam, cụ thể như sau:

- Lúc 22:30 ngày 16/4/2022, sau khi tàu bay VN-A603 hạ cánh tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất, tàu bay được kéo về vị trí đỗ trước cửa xưởng bảo dưỡng số 1 (Hangar 1) để chuẩn bị thực hiện bảo dưỡng hàng tuần (Weekly Check) và các gói công việc bảo dưỡng phát sinh trong đó có gói công việc khắc phục hỏng hóc hệ thống khí nén của APU (WO# VN23985174 - "T/S ADD B402 APU BLEED AIR INOP).

- Lúc 23:30 ngày 16/4/2022, Nhóm nhân viên kỹ thuật thực hiện bảo dưỡng khu vực đuôi tàu bay (khu vực động cơ phụ - APU) bao gồm 02 người (Nhân viên ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng - gọi tắt là NVKT#1, nhân viên hỗ trợ bảo dưỡng - gọi tắt là NVKT#2) và Nhân viên vận hành (gọi tắt là NVVH) cùng với xe nâng bắt đầu thực hiện công việc khắc phục hỏng hóc đối với hệ thống khí nén APU (WO# VN23985174 - "T/S ADD B402 APU BLEED AIR INOP). NVKT#2 thực hiện cảnh giới cho NVVH điều khiển xe nâng vào đúng vị trí và hạ chân chống xe, NVKT#1 và NVKT#2 lên sàn thang của xe nâng, kiểm tra không phát hiện dấu hiệu bất thường và hạ lan can bảo hiểm. NVKT#2 thực hiện thao tác nâng sàn thang để tiếp cận cửa khoang APU dưới sự hỗ trợ cảnh giới của NVKT#1. Sau khi sàn thang vào vị trí đảm bảo cho việc bảo dưỡng, NVKT#1 với sự hỗ trợ của NVKT#2 tiến hành công việc bảo dưỡng.

- Lúc 23:50 ngày 16/4/2022, NVVH rời khỏi vị trí xe nâng.

- Lúc 02:50 ngày 17/4/2022, sau khi hoàn thành công việc bảo dưỡng, NVKT#1 và NVKT#2 đã tiến hành kiểm tra toàn bộ khu vực bảo dưỡng và không phát hiện hỏng hóc, NVKT#2 đã hạ sàn thang về vị trí an toàn và NVKT#1 đã gọi bộ đàm cho NVVH để thu xe nâng ra khỏi vị trí sân đỗ tàu bay. Sau đó hai nhân viên kỹ thuật rời khỏi tàu bay và khu vực bảo dưỡng.

- Lúc 03:10 ngày 17/4/2022, NVVH có mặt tại vị trí xe nâng để thực hiện công việc, lúc này Nhóm NVKT đã hoàn thành bảo dưỡng và rời khỏi vị trí bảo dưỡng, NVVH vào khoang lái thực hiện thu chân chống xe nâng. Tuy nhiên NVVH đã bấm nhầm nút nâng sàn thang. Khi nhận thấy bất thường (chân chống xe không có dấu hiệu thu lại), NVVH đã dừng thao tác, rời khỏi khoang lái và lên trên sàn thang để kiểm tra. NVVH đã quan sát thấy tình trạng va chạm giữa lan can bảo hiểm (Barrier) trên sàn nâng và tàu bay (Hình ảnh tại phụ lục I). NVVH hạ sàn thang và di chuyển xuống khoang lái, thu chân chống, điều khiển xe nâng thoát ly ra khỏi tàu bay và di chuyển về khu vực tập kết phương tiện. NVVH đã không báo cáo lại vụ việc.

- Khoảng 03:30 ngày 17/4/2022, Nhân viên kỹ thuật chỉ huy kéo tàu bay VN-A603 (gọi tắt là NVKT#3) bắt đầu kéo tàu bay từ vị trí đỗ trước cửa xưởng bảo dưỡng số 1 đến vị trí đỗ số 12 Cảng HKQT Tân Sơn Nhất để chuẩn bị khai thác. Nhóm kéo tàu gồm 06 nhân viên bao gồm 1 lái xe kéo đẩy, 1 nhân viên thông thoại, 1 nhân viên trên buồng lái tàu bay (NVKT#3) và 03 nhân viên cảnh giới. Sau khi tàu bay di chuyển qua cổng số 9, 03 nhân viên cảnh giới không tiếp tục tham gia nhóm kéo tàu bay. Đến lúc 03:40 tàu bay đến vị trí đỗ số 12 và không phát sinh bất thường trong quá trình kéo tàu bay. NVKT#3 sau khi xuống tàu bay đã thực hiện kiểm tra tàu bay (360 độ Walk around) tuy nhiên không thực hiện kiểm tra tại khu vực đuôi tàu bay. Tàu bay đỗ tại vị trí 12 để chuẩn bị chuyển bay VN1823.

- Lúc 04:45 ngày 17/4/2022, Nhân viên kỹ thuật được giao nhiệm vụ kiểm tra tàu bay trước chuyến bay (gọi tắt là NVKT#4) đến vị trí đỗ số 12 và tiến hành công việc theo quy trình (Preflight check). Tuy nhiên nhân viên kỹ thuật không thực hiện kiểm tra tại khu vực đuôi tàu bay. Sau khi hoàn thành công việc kiểm tra tàu bay và hoàn thành nạp nhiên liệu, NVKT#4 thực hiện ký vào Sổ nhật ký kỹ thuật (Techlog) và thông báo với Lái chính chuyến bay.

- Lúc 05:33 - 05:37 ngày 17/4/2022, Lái chính thực hiện kiểm tra bên ngoài tàu bay và không phát hiện bất thường.

- Lúc 06:21 ngày 17/4/2022, sau khi các phương tiện phục vụ mặt đất thoát ly khỏi tàu bay, tàu bay được đẩy lùi để thực hiện chuyến bay VN1823.

- Lúc 07:13, tàu bay VN-A603 hạ cánh an toàn tại Cảng HKQT Phú Quốc, Sau khi tàu bay lăn vào vị trí đỗ, nhân viên kỹ thuật kiểm tra phát hiện tàu bay bị móp phần vỏ phía dưới đuôi tàu bay nên đã thông báo cho Lái chính chuyến bay và nhân viên của Tổng công ty HKVN - CTCP để biết thông tin. Đánh giá sơ bộ hỏng hóc vượt giới hạn cho phép theo Tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng, tàu bay VN-A603 dừng bay để sửa chữa.

1.8 Hậu quả

Tàu bay VN-A603 bị móp méo, chầy xước tại phần vỏ phía dưới đuôi tàu bay với kích thước cụ thể như sau:

- Vị trí khung sườn số 79-80 (FR79-80), thanh chống 16-20 bên trái tàu bay (STG 16LH-20LH) với kích thước: dài x rộng x sâu = 67 cm x 50 cm x 1 cm;

- Vị trí cửa tiếp cận 314AR (Access Door 314AR), thanh chống 16-20 bên phải (STG 16RH - 20RH) với kích thước: dài x rộng x sâu = 64 cm x 54 cm x 1.1 cm;

- Phần vỏ miệng hút khí động cơ phụ (APU Air Intake) bị một số vết rạn tại phần góc.

- Chuyến bay được thực hiện an toàn, không có hành khách, thành viên tổ bay bị thương.

II. Phân tích

Ngay sau khi xảy ra sự cố, Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP, Công ty TNHH MTV kỹ thuật máy bay, Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam - CTCP, Cảng vụ Hàng không miền Nam đã thực hiện báo cáo bắt buộc theo quy định tại Phần 19 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 của Bộ GTVT.

Căn cứ vào diễn biến sự cố và theo quy định tại Phần 19, Thông tư 01/2011/TT-BGTVT, Cục HKVN đánh giá đây là sự cố uy hiếp an toàn cao (mức C). Cục HKVN đã thực hiện các bước như sau:

- Thành lập tổ điều tra sự cố tại Quyết định số 824/QĐ-CHK ngày 26/4/2022.

- Thu thập, kiểm tra hồ sơ, tài liệu, tường trình, bằng chứng liên quan đến sự cố.

- Trích xuất dữ liệu camera tại khu vực vị trí tàu bay VN-A603 đổ thực hiện bảo dưỡng và camera an ninh tại vị trí đỗ số 12 Cảng HKQT Tân Sơn Nhất.

- Tổ chức phỏng vấn các cá nhân liên quan đến sự cố.

Dựa trên tài liệu, hồ sơ, báo cáo tường trình và các chứng cứ thu thập trong quá trình điều tra, Tổ điều tra, đánh giá và phân tích như sau:

2.1 Nhóm nhân viên bảo dưỡng tàu bay trước chuyến bay VN1823 (NVKT#1, NVKT#2)

NVKT#2 chịu trách nhiệm cảnh giới cho NVVH điều khiển xe nâng ra vào vị trí và nâng sàn xe để phục vụ bảo dưỡng. Sau khi xe nâng vào đúng vị trí và dừng lại hoàn toàn, NVKT#2 đã chủ động điều khiển nâng sàn xe bằng bảng điều khiển đặt trên khu vực sàn xe nâng để tiếp cận vị trí bảo dưỡng và vận hành hạ sàn xe nâng khi hoàn thành công việc bảo dưỡng trong khi NVKT#2 không được huấn luyện về phương pháp vận hành nâng hạ sàn xe nâng. NVKT#2 đã không tuân thủ quy định tại Tài liệu Kiểm soát hoạt động trang thiết bị mặt đất của VAECO (KSHĐ TTBMĐ) mục 2.3.7, quy định về trách nhiệm của nhân viên tại tài liệu Hệ thống quản lý an toàn của VAECO (SMS) mục 6.3.8. NVKT#1 nhận biết được việc vận hành sàn xe nâng của NVKT#2 là không đúng quy định nhưng vẫn thực hiện cảnh giới để NVKT#2 thực hiện.

2.2 NVVH xe nâng

NVVH xe nâng sau khi điều khiển xe nâng vào vị trí để phục vụ bảo dưỡng đã rời khỏi xe và không quay lại vị trí xe để phục vụ bảo dưỡng, không tuân thủ theo quy định tài liệu KSHĐ TTBMĐ mục 2.3.7.

Sau khi NVVH quay lại vị trí xe để di chuyển xe nâng ra khỏi vị trí đỗ tàu bay. Trong quá trình thao tác, NVVH nhận ra đã thao tác không đúng và nhận biết được tình trạng lan can bảo hiểm trên sàn xe nâng đã va chạm vào tàu bay, tuy nhiên đã không báo cáo lại vụ việc cho lãnh đạo phụ trách ca làm việc. NVVH đã không tuân thủ quy định trong Tài liệu Hệ thống quản lý an toàn (VAECO SMS) mục 8.5, mục 6.3.8 và hướng dẫn nội bộ Trung tâm phục vụ bảo dưỡng VAECO mục 3.4.1.

2.3 Nhân viên kỹ thuật chịu trách nhiệm kéo tàu bay (NVKT#3)

NVKT#3 khi hoàn thành kéo tàu bay đến vị trí đỗ số 12 để đưa tàu bay vào khai thác, NVKT#3 được biết tình trạng tàu bay đã hoàn thành việc bảo dưỡng định kỳ hàng tuần, bảo dưỡng khu vực đuôi tàu bay và quá trình kéo đẩy không phát sinh bất thường nên khi thực hiện công việc kiểm tra tàu bay sau khi hoàn thành việc kéo/đẩy đã không kiểm tra khu vực đuôi tàu bay nên không

phát hiện được tình trạng tàu bay đã phát sinh hỏng hóc, không tuân thủ quy định tại tài liệu Quy trình khai thác tiêu chuẩn (SOP) mục 6.1.5 của VAECO.

2.4 Nhân viên kỹ thuật kiểm tra tàu bay trước chuyến bay (NVKT#4)

NVKT#4 khi thực hiện kiểm tra tàu bay trước chuyến bay (Pre-flight check) đã không phát hiện ra hỏng hóc nên đã hoàn thành việc ký sổ nhật ký kỹ thuật (Techlog) với tình trạng tàu bay bình thường. Quá trình điều tra cho thấy NVKT#4 được biết tình trạng tàu bay đã hoàn thành việc bảo dưỡng định kỳ hàng tuần, bảo dưỡng khu vực đuôi tàu bay nên khi kiểm tra NVKT#4 đã chủ quan và không thực hiện kiểm tra khu vực đuôi tàu bay nên không phát hiện ra tình trạng tàu bay đã phát sinh hỏng hóc, không tuân thủ theo quy định tại tài liệu VAECO SOP 10.5.7.1, danh mục công việc kiểm tra trước chuyến bay (Pre-flight checklist).

2.5 Lái chính chuyến bay VN1823

Sau khi NVKT#4 báo cáo đã hoàn thành việc kiểm tra trước chuyến bay, Lái chính chuyến bay đã thực hiện quy trình kiểm tra xung quanh tàu bay (Walk around) nội dung kiểm tra bao gồm khu vực đuôi tàu bay, tuy nhiên lái chính chuyến bay cũng không phát hiện ra tình trạng tàu bay đã phát sinh hỏng hóc và chuyến bay VN1823 được thực hiện và hạ cánh an toàn xuống Cảng HKQT Phú Quốc.

2.6 Đánh giá về quy trình vận hành xe nâng

- Nút điều khiển trên bảng điều khiển vận hành xe nâng trong khoang lái xe có cùng màu xanh và đặt bên cạnh nút thu chân chống xe (hình ảnh tại phụ lục II), dễ gây nhầm lẫn cho NVVH đặc biệt là thời điểm làm việc ban đêm dễ bị tác động bởi yếu tố mệt mỏi.

- Việc vận hành sàn xe nâng từ trong khoang lái khiến lái xe bị hạn chế tầm nhìn và khó khăn trong việc quan sát tín hiệu từ nhân viên cảnh giới.

- Quy trình vận hành xe nâng không yêu cầu phải có nhân viên hỗ trợ cảnh giới khi NVVH thao tác rút xe nâng ra khỏi vị trí đỗ tàu bay sau khi kết thúc công việc bảo dưỡng, dẫn đến thiếu chốt chặn an toàn trong trường hợp NVVH thao tác không đúng khiến cho phương tiện có nguy cơ va chạm tàu bay.

III. Kết luận

3.1 Ghi nhận sau quá trình điều tra

- Tất cả các cá nhân viên liên quan có đầy đủ giấy phép, năng định còn hiệu lực, được huấn luyện đầy đủ với vị trí công việc được giao, thời gian làm nhiệm vụ, nghỉ ngơi đáp ứng quy định của tổ chức;

- NVKT#2 đã thao tác vận hành nâng, hạ sàn xe nâng khi chưa được huấn luyện và không được ủy quyền thực hiện công việc; NVKT#1 nhận biết được việc vận hành sàn xe nâng của NVKT#2 là không đúng quy định nhưng vẫn thực hiện cảnh giới để NVKT#2 thực hiện;

- NVVH xe nâng không có mặt tại vị trí làm việc trong quá trình phục vụ bảo dưỡng;

- NVVH xe nâng mặc dù nhận biết tình trạng thao tác vận hành không đúng và đã xảy ra va chạm với tàu bay nhưng NVVH đã không thực hiện báo cáo lại vụ việc;

- NVKT#3, NVKT#4 chủ quan khi cho rằng tàu bay đã hoàn thành bảo dưỡng định kỳ hàng tuần và khu vực đuôi tàu bay nên quá trình kiểm tra đã bỏ qua khu vực đuôi tàu bay;

- Lái chính khi kiểm tra trước chuyến bay cũng không phát hiện ra hỏng hóc (mặc dù danh mục kiểm tra có nội dung kiểm tra khu vực đuôi tàu bay).

3.2 Nguyên nhân trực tiếp

- NVVH khi vận hành xe nâng đã thiếu tập trung, vận hành sai quy trình dẫn đến lan can bảo hiểm trên sàn xe nâng va chạm với tàu bay và gây ra hỏng hóc tàu bay.

- NVVH khi nhận biết va chạm đã không báo cáo sự việc, vi phạm quy định tại tài liệu Hệ thống quản lý an toàn mục 8.5, mục 6.3.8 và tài liệu hướng dẫn nội bộ Trung tâm phục vụ bảo dưỡng mục 3.4.1 của Công ty VAECO.

3.3 Nguyên nhân gián tiếp

- NVKT#3 khi kiểm tra tàu bay đã không thực hiện kiểm tra khu vực đuôi tàu bay nên không phát hiện ra hỏng hóc, không tuân thủ theo quy định tại tài liệu VAECO SOP 6.1.5;

- NVKT#4 khi kiểm tra tàu bay đã không thực hiện kiểm tra khu vực đuôi tàu bay nên không phát hiện ra hỏng hóc, không tuân thủ theo quy định tại tài liệu VAECO SOP 10.5.7.1;

- Lái chính chuyến bay không phát hiện ra hỏng hóc khi kiểm tra tàu bay (Walk around) theo quy trình tại Tài liệu quy trình khai thác tiêu chuẩn SOP 13.2 và Tài liệu hướng dẫn khai thác bay dành cho người lái FCOM PRO-NOR-SOP-05-A-00010361.0001001 của Tổng công ty HKVN - CTCP;

IV. Khuyến cáo an toàn

Căn cứ tính chất sự việc, nhằm ngăn ngừa sự cố tương tự xảy ra và để đảm bảo an toàn, Cục HKVN yêu cầu:

4.1 Tổng công ty HKVN - CTCP

- Huấn luyện quy trình, nội dung kiểm tra trước chuyến bay, và đánh giá lại kỹ năng kiểm tra trước chuyến bay đối với lái chính chuyến bay VN1823 ngày 17/4/2022.

- Thực hiện giảng bình nguyên nhân sự cố, thông báo kết luận điều tra đến toàn bộ đội ngũ người lái tàu bay để truyền tải thông điệp an toàn cho toàn bộ đội ngũ người lái tàu bay.

- Phối hợp với Công ty TNHH MTV kỹ thuật máy bay tiến hành đánh giá, sửa chữa khắc phục hỏng hóc và báo cáo Cục HKVN sau khi hoàn thành sửa chữa hỏng hóc.

4.2 Công ty TNHH MTV kỹ thuật máy bay

- Huấn luyện lại các quy trình khai thác tiêu chuẩn liên quan, hệ thống quản lý an toàn, quy trình phục vụ trang thiết bị mặt đất đối với NVVH xe nâng;

- Huấn luyện lại các quy trình khai thác tiêu chuẩn liên quan, quy trình kiểm tra tàu bay trước chuyến bay đối với Nhân viên kỹ thuật thực hiện kiểm tra tàu bay trước chuyến bay xảy ra sự cố;

- Huấn luyện lại các quy trình khai thác tiêu chuẩn liên quan, quy trình kiểm tra tàu bay sau khi hoàn thành kéo/đẩy đối với Nhân viên kỹ thuật phụ trách kéo tàu bay ra vị trí đỗ số 12;

- Huấn luyện lại các quy trình khai thác tiêu chuẩn liên quan, hệ thống quản lý an toàn đối với nhóm Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng khu vực đuôi tàu bay;

- Tiến hành điều tra nội bộ tình trạng nhân viên làm tắt, bỏ bước, không thực hiện đúng quy định, quy trình, thực hiện công việc không đúng uỷ quyền, không đúng nhiệm vụ,... đã xảy ra mang tính cá nhân hay hệ thống, để có giải pháp ngăn ngừa nguy cơ mất an toàn, nâng cao hiệu quả hệ thống kiểm soát, đảm bảo chất lượng;

- Thực hiện giảng bình nguyên nhân sự cố, thông báo kết luận điều tra đến toàn bộ nhân viên kỹ thuật và nhân viên phục vụ bảo dưỡng để truyền tải thông điệp an toàn; yêu cầu toàn bộ nhân viên nghiêm túc tuân thủ quy trình khai thác tiêu chuẩn, quy trình vận hành trang thiết bị mặt đất và nâng cao văn hoá an toàn, văn hoá báo cáo tự nguyện, thực thi hiệu quả chính sách báo cáo không trừng phạt;

- Thông báo đến tất cả đội ngũ nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay, nhân viên vận hành phương tiện phục vụ bảo dưỡng phải tuyệt đối tuân thủ theo phạm vi năng định, giấy phép được cấp, không tự ý vận hành phương tiện phục vụ bảo dưỡng khi không được huấn luyện và được cấp năng định;

- Phối hợp với Tổng công ty HKVN - CTCP tiến hành đánh giá, sửa chữa khắc phục hỏng hóc và báo cáo Cục HKVN sau khi hoàn thành sửa chữa hỏng hóc;

PHỤ LỤC I:
HÌNH ẢNH DẤU VẾT VÀ CHẠM TRÊN LAN CAN BẢO HIỂM TRÊN
SÀN XE NÂNG



PHỤ LỤC II: HÌNH ẢNH BẢNG ĐIỀU KHIỂN TRONG KHOANG LÁI XE NÂNG



Nút Thu chân chống

Nút Nâng sàn