BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

HƯỚNG DẪN VIỆC LẬP TÀI LIỆU KHAI THÁC SÂN BAY

(Ban hành kèm theo Quyết định số 2034/QĐ-CHK ngày 26/9/2023

của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)

Ban hành lần 2

Hà Nội, tháng 09/2023

TRANG GHI NHẬN CÁC ĐỢT TU CHỈNH HƯỚNG DẪN LẬP TÀI LIỆU CỦA CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

Ngày cập nhật	Tên các hạng mục và trang thay đổi	Ngày thay đổi	Ghi chú
26/9/2023	1. Bố cục lại nội dung, số liệu trong Tài liệu khai thác sân bay; hướng dẫn bổ sung khai báo chi tiết các quy trình khai thác bắt buộc phải có trong tài liệu và cụ thể hoá các số liệu tính toán, khai thác cần thiết để công bố tin tức hàng không để phù hợp với hướng dẫn của ICAO. 2. Sửa đổi, bổ sung danh mục các tài liệu đính kèm. 3. Sửa đổi, cập nhật căn cứ pháp lý. 4. Cập nhật hướng dẫn về sơ đồ, bản đồ.	26/9/2023	

MỤC LỤC

I. Yêu cầu đối với Tài liệu khai thác sân bay 5

II. Trách nhiệm của Người khai thác cảng hàng không, sân bay 5

III. Trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị có liên quan theo danh sách phân phối tài liệu 6

IV. Bố cục và nội dung Tài liệu khai thác sân bay 6

Trang Mục lục 6

Danh sách phân phối tài liệu 6

Trang ghi nhận các đợt tu chỉnh 7

Trang danh mục các nội dung kiểm tra đã thực hiện 7

Trang danh mục thông tin liên lạc của các đầu mối chính của các cơ quan, đơn vị chính liên quan đến công tác quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay 8

Trang danh mục các tài liệu liên quan 8

Trang thông tin Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay 9

Giải thích thuật ngữ và các chữ viết tắt 9

Chương I 9

Quy định chung 9

Chương II 17

Thông tin chung về cảng hàng không, sân bay 17

Chương III 21

Các thông tin chi tiết về sân bay 21

Chương IV 35

Quy trình vận hành khai thác, bảo trì, biện pháp đảm bảo an toàn khai thác trong khu bay 35

1. Quy trình báo cáo 35

2. Quy trình khai thác, cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay 38

4. Quy trình cứu nạn và chữa cháy 39

5. Quy trình kiểm tra khu vực hoạt động sân bay 41

6. Quy trình bảo trì khu vực hoạt động 49

7. Quy trình quản lý sân đỗ tàu bay 51

8. Quy trình an toàn thi công xây dựng 55

9. Quản lý an toàn đường cất hạ cánh, đường lăn 59
10. Quy trình quản lý an toàn sân đỗ tàu bay 60
11. Quy trình bảo đảm an ninh, kiểm soát người và phương tiện, trang thiết bị, vật tư ra vào khu bay 62
12. Quy trình quản lý rủi ro từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi 64
13. Quy trình quản lý chướng ngại vật hàng không 67
14. Quy trình di dời tàu bay mất khả năng di chuyển 68
15. Quy trình quản lý vật phẩm nguy hiểm 69
16. Quy trình khai thác trong điều kiện thời tiết nguy hiểm 72
17. Quy trình khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế 75
18. Quy trình quản lý hệ thống hỗ trợ dẫn đường bằng mắt và hệ thống điện sân bay 75
19. Quy trình đảm bảo hoạt động của radar và các thiết bị dẫn đường khác 77
20. Quản lý môi trường tại sân bay 79
21. Quy trình báo cáo tình trạng mặt đường cất hạ cánh (CHC)..... 81
Chương V 82
Tổ chức hành chính và hệ thống quản lý an toàn của Người khai thác cảng hàng không, sân bay..... 82
Phụ lục 1 83
Hướng dẫn việc lập Kế hoạch khẩn nguy sân bay 83
Phụ lục 2 106
Hướng dẫn việc lập tài liệu và thiết lập Hệ thống quản lý an toàn cảng hàng không, sân bay (SMS) 106

I. Yêu cầu đối với Tài liệu khai thác sân bay

Nội dung của Tài liệu khai thác sân bay được lập theo quy định tại Điều 55, Điều 56 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25/01/2021 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay cần đảm bảo các yêu cầu sau đây:

1. Đảm bảo tính chính xác của các thông tin chứa đựng trong Tài liệu khai thác sân bay.

2. Đảm bảo năng lực, tính năng kỹ thuật khai thác, chất lượng của các hệ thống công trình, trang thiết bị và phương tiện.

3. Đảm bảo tính khả thi của hệ thống quản lý an ninh, an toàn cảng hàng không, sân bay.

4. Chỉ rõ người quản lý, quy trình bổ sung, cập nhật thông tin vào Tài liệu khai thác sân bay.

5. Được trình bày theo kiểu chữ Times New Roman, cỡ chữ 14 trên khổ giấy A4, các bản vẽ in theo tỷ lệ phù hợp và gập theo khổ A4, đóng thành cặp tài liệu theo từng phần riêng biệt, dễ kiểm tra, theo dõi, cập nhật và được Người khai thác cảng hàng không, sân bay ký, đóng dấu.

II. Trách nhiệm của Người khai thác cảng hàng không, sân bay

1. Quản lý, khai thác đồng bộ kết cấu hạ tầng, trang bị, thiết bị của cảng hàng không, sân bay thuộc phạm vi được giao quản lý, khai thác và tài sản kết cấu hạ tầng cảng hàng không được nhà nước giao, cho thuê quyền khai thác hoặc được chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác theo quy định của pháp luật và tuân thủ Tài liệu khai thác sân bay theo quy định tại khoản 4 Điều 6 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP.

2. Lập, trình cấp có thẩm quyền phê duyệt Tài liệu khai thác sân bay; ban hành Tài liệu khai thác sân bay theo các nội dung tài liệu đã được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận và tổ chức thực hiện Tài liệu khai thác sân bay theo quy định tại khoản 5 Điều 6 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP.

3. Khi có sự thay đổi về các thông số kỹ thuật của các công trình, trang thiết bị trong sân bay, phương án vận hành khai thác tàu bay, quy trình khai thác, cung cấp dịch vụ trong sân bay, Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải tiến hành cập nhật vào các trang tu chỉnh của Tài liệu khai thác sân bay theo quy định tại khoản 1 Điều 56 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP.

4. Người khai thác cảng hàng không, sân bay rà soát định kỳ mỗi năm một lần Tài liệu khai thác sân bay hoặc khi được Cục Hàng không Việt Nam yêu cầu hoặc khi có sự thay đổi liên quan đến các nội dung của Tài liệu khai thác sân bay làm ảnh hưởng đến phương thức, quy trình khai thác theo quy định tại khoản 2 Điều 56 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung tại điểm

a khoản 9 Điều 3 Nghị định số 64/2022/NĐ-CP ngày 15/9/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số Điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng).

5. Gửi Tài liệu khai thác sân bay, Tài liệu khai thác sân bay được tu chỉnh đến các cơ quan, đơn vị có liên quan theo đúng danh sách phân phối tài liệu.

6. Cập nhật đầy đủ các thông tin về đợt tu chỉnh, ngày cập nhật, tên các hạng mục và trang thay đổi, ngày thay đổi, lý do tu chỉnh trong trang ghi nhận các đợt tu chỉnh; cập nhật các trang sửa đổi, bổ sung vào bản Tài liệu khai thác sân bay trước đó, đánh dấu hủy các trang tài liệu cũ đã được sửa đổi, bổ sung, tu chỉnh nội dung.

III. Trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị có liên quan theo danh sách phân phối tài liệu

- Sau khi nhận được thông báo của Người khai thác cảng hàng không, sân bay về việc sửa đổi, bổ sung các trang tài liệu thay thế trong Tài liệu khai thác sân bay, các cơ quan, đơn vị có liên quan theo danh sách phân phối tài liệu có trách nhiệm cập nhật đầy đủ các thông tin về đợt tu chỉnh, ngày cập nhật, tên các hạng mục và trang thay đổi, ngày thay đổi, lý do tu chỉnh trong trang ghi nhận các đợt tu chỉnh; cập nhật các trang sửa đổi, bổ sung vào bản Tài liệu khai thác sân bay trước đó, đánh dấu hủy các trang tài liệu cũ đã được sửa đổi, bổ sung, tu chỉnh nội dung.

- Các cơ quan, đơn vị thông báo các nội dung thay đổi liên quan của đơn vị mình trong Tài liệu khai thác sân bay tới Người khai thác cảng hàng không, sân bay khi nhận được đề nghị của Người khai thác cảng hàng không, sân bay để thực hiện cập nhật Tài liệu khai thác sân bay.

IV. Bố cục và nội dung Tài liệu khai thác sân bay

Trang Mục lục

Nêu các đầu mục cơ bản của nội dung Tài liệu khai thác sân bay.

Danh sách phân phối tài liệu

STT	**Đơn vị, cá nhân sử dụng tài liệu**	**Số lượng** *(quyển/ file PDF)*	**Mã số**

Ghi chú: Mã số được đánh dấu từ 01… trong đó:

- Cục Hàng không Việt Nam: Mã số 01, số lượng 05 quyển.

- Cảng vụ hàng không: Mã số 02, số lượng 02 quyển.

- Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam – CTCP (ACV)/Cảng hàng không quốc tế Vân Đồn: Mã số 03, số lượng theo nhu cầu thực tế.

- Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Công ty Quản lý bay khu vực, Trung tâm thông báo tin tức hàng không thuộc Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam: Mã số 04, số lượng 01 quyển/đơn vị.

- Văn phòng đại diện hãng hàng không khu vực: Mã số 05, số lượng 01 quyển/đơn vị.

- Đại diện đơn vị quân sự hoạt động tại Cảng: Mã số 06, số lượng 01 quyển/đơn vị.

- Đơn vị cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không, sân bay: Mã số 07, số lượng 01 quyển/đơn vị.

- Dự phòng: Mã số 08, số lượng theo nhu cầu thực tế của ACV.

Ghi chú: Hiện tại pháp luật đã cho phép thực hiện các thủ tục hành chính, bao gồm thủ tục phê duyệt sửa đổi bổ sung Tài liệu khai thác sân bay trên hệ thống Cổng dịch vụ công và Hệ thống thông tin một cửa điện tử, theo đó hồ sơ nộp được định dạng dưới dạng hồ sơ điện tử bản PDF. Vì vậy Người khai thác cảng hàng không, sân bay lựa chọn phương án phân phối tài liệu phù hợp, theo đó khuyến khích việc lựa chọn phương án phân phối tài liệu bản điện tử dạng file PDF.

Trang ghi nhận các đợt tu chỉnh

STT	Ngày cập nhật	Tên các hạng mục và trang thay đổi	Ngày thay đổi	Ghi chú

Trang danh mục các nội dung kiểm tra đã thực hiện

STT	Ngày kiểm tra	Nội dung kiểm tra	Kết quả kiểm tra	Tên người (tổ chức) kiểm tra	Đại diện Người khai thác CHK, SB

Trang danh mục thông tin liên lạc của các đầu mối chính của các cơ quan, đơn vị chính liên quan đến công tác quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay

Người khai thác cảng hàng không, sân bay *(Giám đốc, Người chịu trách nhiệm kiểm soát nội dung Tài liệu khai thác sân bay, Người đứng đầu các bộ phận (khai thác, bảo trì, cứu nạn và chữa cháy, thông báo tin tức hàng không…))*

[Họ và tên] [Số điện thoại] [Địa chỉ] [Email]

Trung tâm khẩn nguy sân bay

[Số điện thoại] [Số Fax] [Email]

Đài kiểm soát không lưu/ Trung tâm kiểm soát tiếp cận tại sân

[Họ và tên] [Số điện thoại] [Địa chỉ] [Email]

Đầu mối nhận báo cáo về các vụ việc, sự cố, tai nạn của Người khai thác cảng hàng không, sân bay

[Số điện thoại] [Số Fax] [Địa chỉ] [Email]

Trang danh mục các tài liệu liên quan

Liệt kê danh mục các tài liệu liên quan (Tên tài liệu theo yêu cầu cần phải khai báo trong Tài liệu này).

Ví dụ:

1. Chương trình an ninh hàng không của cảng hàng không, sân bay.

2. Quy định an toàn khai thác của Người khai thác cảng hàng không, sân bay.

3. Quy định về công tác kiểm tra, giám sát nội bộ của Người khai thác cảng hàng không, sân bay.

4. Hướng dẫn di dời tàu bay mất khả năng di chuyển.

Trang thông tin Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay

Bản sao Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay (bao gồm đầy đủ các đợt cấp, từ cấp lần đầu đến cấp lần gần nhất).

Giải thích thuật ngữ và các chữ viết tắt

1. Thuật ngữ

Giải thích cụ thể các thuật ngữ được sử dụng trong Tài liệu khai thác sân bay.

2. Chữ viết tắt

Giải thích cụ thể các chữ viết tắt được sử dụng trong Tài liệu khai thác sân bay.

Chương I

Quy định chung

1. Mục đích, yêu cầu và phạm vi áp dụng của Tài liệu khai thác sân bay

1.1. Mục đích:

- Tài liệu khai thác sân bay là căn cứ để Cục Hàng không Việt Nam thực hiện quy trình thẩm định, cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định tại Điều 51 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, Điều 55 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25/01/2021 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay và khoản 8, Điều 3 Nghị định số 64/2022/NĐ-CP ngày 15/9/2022 của Chính phủ về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

- Tài liệu khai thác sân bay là cơ sở để các cơ quan chức năng, lực lượng Giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay, Giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay của Cục Hàng không Việt Nam lập danh mục kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các quy chuẩn, tiêu chuẩn, khuyến nghị, các quy trình khai thác và chất lượng dịch vụ được cung cấp tại sân bay. Việc kiểm tra, giám sát sẽ được thực hiện trong quá trình thẩm định cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay và trong quá trình hoạt động khai thác thực tế.

- Tài liệu khai thác sân bay cung cấp các thông tin và hướng dẫn cần thiết thông qua việc mô tả các Quy trình khai thác, cung cấp dịch vụ làm cơ sở cho người đại diện/ người được ủy quyền/ đối tác cung cấp dịch vụ/ cán bộ, công

nhân viên của Người khai thác cảng hàng không, sân bay tham chiếu trong quá trình thực hiện nhiệm vụ được giao.

1.2. Yêu cầu:

- Các thông tin trong tài liệu cần ghi rõ sân bay đáp ứng được các quy chuẩn, tiêu chuẩn quốc gia, các tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành của các tổ chức quốc tế như ICAO,… để đảm bảo an toàn cho hoạt động của tàu bay và chất lượng dịch vụ cung cấp cho người sử dụng cảng hàng không, sân bay.

- Các dữ liệu hàng không khai báo trong Tài liệu khai thác sân bay cần đảm bảo tuân thủ theo Tiêu chuẩn chất lượng dữ liệu của ICAO (quy định tại Phụ lục 1 của Doc 10066 PANS-AIM).

Ghi chú: Trường hợp có áp dụng theo các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của các tổ chức quốc tế khác như IATA, ACI… thì có thể ghi *"Các thông tin, khuyến cáo thực hành của tổ chức quốc tế ICAO và các tổ chức quốc tế khác như IATA, ACI,…"*, tuy nhiên nội dung chi tiết trong phần mô tả số liệu, khai báo quy trình chi tiết phải nêu rõ nội dung, quy trình nào áp dụng theo tiêu chuẩn của tổ chức quốc tế khác như IATA, ACI,...

- Lập Danh mục không đáp ứng trong Tài liệu khai thác sân bay đối với các hạng mục công trình không đáp ứng quy chuẩn, tiêu chuẩn khai thác theo quy định.

- Tài liệu khai thác sân bay phải được cập nhật các nội dung thay đổi liên quan đến các nội dung của tài liệu và trình Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt theo quy định.

1.3. Phạm vi áp dụng:

Áp dụng cho Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không, Người khai thác cảng hàng không, sân bay và các đơn vị có liên quan tại sân bay.

2. Căn cứ pháp lý và tài liệu viện dẫn

2.1. Căn cứ pháp lý

- Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2006 và Luật sửa đổi bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2014.

- Luật Phòng cháy và chữa cháy năm 2001 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật phòng cháy và chữa cháy năm 2013.

- Luật Phòng, chống thiên tai năm 2013.

- Luật Bảo vệ môi trường năm 2020.

- Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09/5/2007 của Chính phủ về điều tra tai nạn, sự cố tàu bay.

- Nghị định số 136/2020/NĐ-CP ngày 24/11/2020 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật phòng cháy và chữa cháy và Luật

sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật phòng cháy và chữa cháy.

- Nghị định số 92/2015/NĐ-CP ngày 13/10/2015 của Chính phủ về an ninh hàng không.

- Nghị định số 83/2017/NĐ-CP ngày 18/07/2017 của Chính phủ quy định về công tác cứu nạn, cứu hộ của lực lượng phòng cháy và chữa cháy.

- Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25/01/2021 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.

- Nghị định số 64/2022/NĐ-CP ngày 15/9/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số Điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

- Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng.

- Nghị định số 125/2015/NĐ-CP ngày 04/12/2015 của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay.

- Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06/5/2016 của Chính phủ quy định về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam.

- Nghị định số 96/2021/NĐ-CP ngày 02/11/2021 của Chính phủ quy định về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

- Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường.

- Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg ngày 06/8/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành quy chế phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không dân dụng.

- Quyết định số 16/2017/QĐ-TTg ngày 16/5/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Phương án khẩn nguy tổng thể đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng; Quyết định số 01/2019/QĐ-TTg ngày 05/9/2019 của Thủ tướng Chính phủ về việc sửa đổi bổ sung một số điều của Quyết định số 16/2017/QĐ-TTg ngày 16/5/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Phương án khẩn nguy tổng thể đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng.

- Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06/6/2017 của Bộ Giao thông vận tải quy định về bảo đảm hoạt động bay; Thông tư số 32/2021/TT-BGTVT ngày 14/12/2021 của Bộ Giao thông vận tải sửa đổi bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06/6/2017 của Bộ Giao thông vận tải quy định về bảo đảm hoạt động bay.

- Thông tư số 34/2014/TT-BGTVT ngày 11/8/2014 của Bộ Giao thông vận tải về việc ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về sơn tín hiệu trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay.

- Thông tư số 36/2014/TT-BGTVT ngày 29/8/2014 của Bộ Giao thông vận tải ban hành quy định chất lượng dịch vụ hành khách tại cảng hàng không; Thông tư số 27/2017/TT-BGTVT ngày 25/8/2017 của Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 36/2014/TT-BGTVT ngày 29/8/2014 của Bộ Giao thông vận tải quy định chất lượng dịch vụ hành khách tại cảng hàng không và Thông tư số 14/2015/TT-BGTVT ngày 27/4/2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc bồi thường ứng trước không hoàn lại trong vận chuyển hành khách bằng đường hàng không.

- Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT ngày 23/01/2018 của Bộ Giao thông vận tải quy định về việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không.

- Thông tư số 13/2019/TT-BGTVT ngày 29/3/2019 của Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam; Thông tư số 41/2020/TT-BGTVT ngày 31/12/2020 của Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 13/2019/TT-BGTVT ngày 29/3/2019 của Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam.

- Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 của Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.

- Thông tư số 33/2016/TT-BGTVT ngày 15/11/2016 của Bộ Giao thông vận tải Quy định việc báo cáo hoạt động và báo cáo số liệu thống kê trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam; Thông tư số 21/2020/TT-BGTVT ngày 28/9/2020 của Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 81/2014/TT-BGTVT ngày 30/12/2014 của Bộ Giao thông vận tải quy định về việc vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung, Thông tư số 14/2015/TT-BGTVT ngày 27/4/2015 của Bộ Giao thông vận tải quy định về việc bồi thường ứng trước không hoàn lại trong vận chuyển hành khách bằng đường hàng không và Thông tư số 33/2016/TT-BGTVT ngày 15/11/2016 của Bộ Giao thông vận tải quy định về việc báo cáo hoạt động và báo cáo số liệu trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam.

- Thông tư số 24/2021/TT-BGTVT ngày 22/11/2021 của Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý, bảo trì công trình hàng không.

- Thông tư số 25/2022/TT-BGTVT ngày 20/10/2022 của Bộ GTVT quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

- Thông tư số 52/2022/TT-BGTVT ngày 30/12/2022 của Bộ Giao thông vận tải quy định về bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng.

- Thông tư số 149/2020/TT-BCA ngày 31/12/2020 của Bộ Công an quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Phòng cháy và chữa cháy và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Phòng cháy và chữa cháy và Nghị định số 136/2020/NĐ-CP ngày 24/11/2020 của Chính phủ quy định chi tiết một

số điều và biện pháp thi hành Luật Phòng cháy và chữa cháy và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Phòng cháy và chữa cháy.

- Thông tư số 02/2022/TT-BTNMT ngày 10/01/2022 của Bộ Tài nguyên và môi trường quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường.

- Quyết định số 349/QĐ-CHK ngày 05/02/2013 của Bộ Giao thông vận tải về việc phê duyệt Chương trình An toàn đường cất hạ cánh.

- Quyết định số 399/QĐ-CHK ngày 25/02/2015 của Cục Hàng không Việt Nam về việc ban hành quy chế báo cáo an toàn hàng không.

- Quyết định số 68/QĐ-CHK ngày 12/01/2022 của Cục Hàng không Việt Nam về việc ban hành Hướng dẫn đánh giá và báo cáo tình trạng mặt đường cất hạ cánh tại các cảng hàng không, sân bay của Việt Nam.

- Quyết định số 539/QĐ-CHK ngày 22/3/2022 của Cục Hàng không Việt Nam về việc ban hành Sổ tay hướng dẫn kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay.

- Quyết định số 2177/QĐ-CHK ngày 07/10/2022 của Cục Hàng không Việt Nam về việc ban hành Hướng dẫn lập Tài liệu và thiết lập hệ thống SMS cho các cơ sở cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay.

- Quyết định số 2511/QĐ-CHK ngày 11/11/2022 của Cục Hàng không Việt Nam về việc ban hành Sổ tay hướng dẫn giám sát an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay.

- Văn bản số 4290/CHK-QLC ngày 16/9/2022 của Cục Hàng không Việt Nam về việc Hướng dẫn bổ sung về sơn kẻ tín hiệu, biển báo giới hạn tốc độ, biển báo giới hạn chiều cao trên đường công vụ trong khu bay.

- Quyết định số 1006/QĐ-CHK ngày 12/5/2023 của Cục Hàng không Việt Nam về việc ban hành Tài liệu hướng dẫn nội dung liên quan đến thiết kế, khai thác, đảm bảo an toàn khai thác tại sân bay.

Ghi chú: Khi có thay đổi về các căn cứ pháp lý thì cập nhật theo các văn bản pháp lý thay đổi đó.

2.2. Tài liệu viện dẫn

Các tài liệu của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO):

- Phụ ước 2 về Quy tắc bay;

- Phụ ước 4 về Bản đồ, sơ đồ hàng không;

- Phụ ước 5 về Đơn vị đo lường hàng không;

- Phụ ước 10 về Thông tin liên lạc hàng không;

- Phụ ước 11 về Dịch vụ điều hành bay;

- Phụ ước 12 về Tìm kiếm cứu nạn hàng không;

- Phụ ước 13 về Điều tra sự cố và tai nạn tàu bay;

- Phụ ước 14 về Tiêu chuẩn và khuyến nghị thực hành (SARPs) về thiết kế và khai thác sân bay;

- Phụ ước 15 về Dịch vụ thông báo tin tức hàng không;

- Phụ ước 17 về An ninh hàng không;

- Phụ ước 19 về Hệ thống quản lý an toàn;

- Sổ tay hướng dẫn cấp chứng chỉ sân bay (Doc 9774 ICAO);

- Tài liệu hướng dẫn dịch vụ Thông báo tin tức hàng không (Doc 8126 ICAO);

- Sổ tay hướng dẫn an ninh bảo vệ hàng không dân dụng ngăn chặn các hành vi can thiệp bất hợp pháp (Doc 8973 ICAO);

- Sổ tay hướng dẫn quản lý an toàn (Doc 9859 ICAO);

- Sổ tay hướng dẫn về các dịch vụ sân bay (Doc 9137 ICAO);

- Sổ tay hướng dẫn thiết kế sân bay (Doc 9157 ICAO);

- Sổ tay hướng dẫn ngăn ngừa xâm nhập đường cất hạ cánh (Doc 9870 ICAO);

- Quy trình đối với các dịch vụ dẫn đường hàng không sân bay (Doc 9981 ICAO);

- Sổ tay hướng dẫn quản lý tin tức hàng không PANS-AIM (Doc 10066).

3. Quy trình sửa đổi, bổ sung tài liệu

3.1. Đơn vị có trách nhiệm quản lý, theo dõi cập nhật các nội dung liên quan đến thay đổi của tài liệu.

Người khai thác cảng hàng không, sân bay chỉ rõ bộ phận, đơn vị trực thuộc được giao nhiệm vụ quản lý theo dõi, cập nhật các nội dung liên quan đến thay đổi của tài liệu.

3.2. Quy trình bổ sung, tu chỉnh tài liệu

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay rà soát định kỳ mỗi năm một lần Tài liệu khai thác sân bay *(khuyến khích vào quý IV - nếu có thay đổi)* hoặc khi được Cục Hàng không Việt Nam yêu cầu hoặc khi có sự thay đổi liên quan đến các nội dung của Tài liệu khai thác sân bay làm ảnh hưởng đến phương thức, quy trình khai thác theo đúng quy định tại Điều 56 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25/01/2021 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay trình Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt lại Tài liệu khai thác sân bay. Hồ sơ đề nghị theo quy định tại khoản 2 Điều 56 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25/01/2021 của Chính phủ

về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay; được sửa đổi, bổ sung tại điểm a khoản 9, Điều 3 Nghị định số 64/2022/NĐ-CP ngày 15/9/2022 của Chính phủ về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng. Những nội dung bổ sung tu chỉnh trong tài liệu sau khi được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt phải được thông báo đến các cơ quan, đơn vị có liên quan để triển khai thực hiện.

- Bản bổ sung tu chỉnh phải được ghi nhận vào trang "Ghi nhận các đợt tu chỉnh" và đính kèm tài liệu.

4. Các điều kiện chung để khai thác sân bay

4.1. Về tính chất khai thác (dân dụng hoặc dân dụng kết hợp quân sự; quốc tế, quốc nội; tiếp nhận các chuyến bay thường lệ, không thường lệ; các tàu bay tư nhân, loại tàu bay khai thác...).

4.2. Về giờ hoạt động, tên, địa chỉ, số điện thoại liên lạc của các cơ quan hoạt động tại cảng hàng không, sân bay (Người khai thác cảng hàng không, sân bay, Cảng vụ Hàng không, hải quan, công an cửa khẩu, kiểm dịch y tế, cơ sở thông báo tin tức hàng không, thủ tục bay, dịch vụ không lưu, khí tượng, các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không tại sân bay).

4.3. Về giờ hoạt động của sân bay: Ghi rõ thời gian hoạt động của sân bay.

5. Thông báo tin tức hàng không

- Mô tả hệ thống thông báo tin tức hàng không hiện có và các quy trình, thủ tục giữa Người khai thác cảng hàng không, sân bay và cơ sở thông báo tin tức hàng không (AIS) để thông báo tin tức hàng không.

- Mô tả cá nhân, bộ phận có trách nhiệm thống kê, thông báo thông tin của Người khai thác cảng hàng không, sân bay.

Ví dụ mô tả cá nhân, bộ phận có trách nhiệm:

Dữ liệu của sân bay được công bố trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) của Việt Nam. (Người/ bộ phận có trách nhiệm) của cảng hàng không, sân bay (Ghi rõ họ tên, chức danh, địa chỉ liên hệ của người/ bộ phận được chỉ định) có trách nhiệm cung cấp đầy đủ và đảm bảo tính chính xác của dữ liệu cung cấp cho Trung tâm Thông báo tin tức hàng không (AIS) để thực hiện quy trình, thủ tục thông báo tin tức hàng không theo quy định/quy chế phối hợp/hiệp đồng đã ký kết giữa Doanh nghiệp cảng hàng không/người khai thác cảng hàng không, sân bay với cơ quan thông báo tin tức hàng không.

- Nêu các Quy chế phối hợp và Hiệp đồng giữa các cơ quan (trường hợp quy chế phối hợp, hiệp đồng ký kết riêng thì liệt kê chi tiết tên quy chế phối hợp và hiệp đồng giữa các cơ quan tại mục này).

Ghi chú: Thể hiện đầy đủ các quy chế phối hợp, hiệp đồng, các quy trình

và thủ tục thông báo tin tức hàng không trong Phụ lục kèm theo Tài liệu này (trừ các quy trình, thủ tục được ban hành chi tiết trong hồ sơ cấp phép của cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay thì chỉ cần trích dẫn tên quy trình và ghi rõ quy trình này ban hành tại tài liệu, hồ sơ nào được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận, phê duyệt).

6. Hệ thống thống kê hoạt động cất hạ cánh của tàu bay tại cảng hàng không, sân bay

Mô tả hệ thống thống kê hoạt động cất hạ cánh của tàu bay tại cảng hàng không, sân bay hiện có.

Cơ quan chịu trách nhiệm thống kê.

Ví dụ mô tả hệ thống thống kê số liệu cất hạ cánh và cơ quan chịu trách nhiệm thống kê:

Tất cả thông tin dữ liệu liên quan đến hoạt động cất hạ cánh của tàu bay tại cảng hàng không, sân bay phải được thu thập và lưu trữ bởi (Người có trách nhiệm) của cảng hàng không, sân bay (Ghi rõ họ tên, chức danh của người được chỉ định). (Bộ phận được chỉ định) có trách nhiệm lưu trữ, báo cáo đầy đủ và chính xác thông tin thu thập cho (Người có trách nhiệm) của cảng hàng không, sân bay theo các quy trình, thủ tục được mô tả trong Tài liệu khai thác sân bay.

7. Quyền hạn và nghĩa vụ của Người khai thác cảng hàng không, sân bay

Ghi chú: Tài liệu không chép lại nguyên vẹn các nội dung liên quan đến quyền hạn và nghĩa vụ của Người khai thác cảng hàng không, sân bay đã được quy định trong văn bản quy phạm pháp luật như Nghị định số 05/2021/NĐ-CP, Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT,... mà nêu nguyên tắc chung và tập trung nêu các nội dung Người khai thác cảng hàng không, sân bay sẽ thực hiện, ban hành các quy định, hướng dẫn,... để thực hiện quyền, nghĩa vụ của Người khai thác cảng hàng không, sân bay, đồng thời đảm bảo các tổ chức, cá nhân hoạt động tại sân bay tuân thủ các quy định về an toàn khai thác.

- Cảng hàng không, sân bay (Nêu tên cụ thể) đảm bảo tuân thủ các tiêu chuẩn và các quy định về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay, bảo trì sân bay theo quy định của pháp luật và với các nội dung, điều kiện được chứng thực, chấp thuận trong hồ sơ được cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay.

- Cảng hàng không, sân bay (Nêu tên cụ thể) đảm bảo rằng tất cả các tổ chức, cá nhân hoạt động tại khu bay và các tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động bay tại khu bay phải tuân thủ đầy đủ các quy định, yêu cầu về an ninh, an toàn khai thác. Người khai thác cảng hàng không, sân bay sẽ kiểm tra, giám sát việc tuân thủ đó thông qua hệ thống quản lý an toàn (SMS) của cảng hàng không, sân bay.

Ví dụ:

Người khai thác cảng hàng không, sân bay có thể tham khảo các nội dung để thông báo đến các cơ quan, đơn vị phương án đảm bảo việc tuân thủ và kiểm tra, giám sát việc tuân thủ của Người khai thác cảng hàng không, sân bay đối với các cơ quan, đơn vị như sau:

+ Người khai thác cảng hàng không, sân bay ban hành quy định an toàn tại cảng hàng không, sân bay, bao gồm các nội dung cụ thể về an toàn khai thác; ban hành các trình tự thực hiện, phối hợp giữa các đơn vị hoạt động thường xuyên tại sân bay (Nêu tên cụ thể tài liệu quy định trình tự thực hiện, phối hợp) trong việc thực hiện các yêu cầu về an toàn khai thác tại cảng hàng không, sân bay theo quy định tại khoản 4 Điều 68 Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT.

+ Các quy định về kiểm tra, đánh giá nội bộ của người khai thác cảng hàng không, sân bay.

- Cảng hàng không, sân bay (Nêu tên cụ thể) đảm bảo duy trì đầy đủ số lượng nhân viên đủ điều kiện, được đào tạo và được cấp chứng chỉ, chứng nhận chuyên môn phù hợp theo quy định để thực hiện tất cả các hoạt động quan trọng để vận hành, khai thác và bảo trì sân bay. Năng lực của nhân viên phải tuân thủ theo quy định hiện hành và được cảng hàng không, sân bay đảm bảo bằng chương trình đào tạo, huấn luyện phù hợp của Người khai thác cảng hàng không, sân bay.

- Cảng hàng không, sân bay (Nêu tên cụ thể) ban hành các quy định về kiểm tra, đánh giá nội bộ của Người khai thác cảng hàng không, sân bay theo các nội dung được quy định trong hệ thống quản lý an toàn của cảng hàng không, sân bay, định kỳ đánh giá (ví dụ hàng năm,...) để đảm bảo việc tuân thủ đầy đủ các quy định, yêu cầu về an ninh, an toàn khai thác; đồng thời lưu giữ hồ sơ/ báo cáo liên quan đến các đợt đánh giá theo quy định của Người khai thác cảng hàng không, sân bay.

Chương II

Thông tin chung về cảng hàng không, sân bay

1. Tên cảng hàng không, sân bay

- Tên tiếng Việt;

- Tên tiếng Anh;

- Địa danh sân bay theo ký hiệu của ICAO;

- Địa danh sân bay theo ký hiệu của IATA;

2. Vị trí cảng hàng không, sân bay

Mô tả địa danh nơi có cảng hàng không, sân bay, khoảng cách đến trung tâm thành phố, thị xã; khoảng cách đến một số cảng hàng không, sân bay lân cận.

3. Tọa độ điểm quy chiếu sân bay

Nêu vị trí chính xác điểm quy chiếu của sân bay. Xác định tọa độ điểm quy chiếu của sân bay theo hệ thống trắc địa toàn cầu - 1984 (WGS - 84) - ...Kinh độ Đông (Đ), ...Vĩ độ Bắc (B), độ chính xác tính đến giây.

4. Mức cao sân bay và địa thế cảng hàng không, sân bay

- Mức cao sân bay so với mực nước biển trung bình (m) (điểm cao nhất trên đường cất hạ cánh);

- Mức cao của các điểm ngưỡng đường cất hạ cánh (m);

- Địa thế sân bay.

5. Cấp cứu hỏa sân bay

Được xác định theo quy định tại Phụ ước 14 của ICAO.

6. Dịch vụ bốc dỡ và các phương tiện phục vụ

Nêu chi tiết về phương tiện bốc dỡ hàng hóa (ví dụ, xe tải, xe nâng…); phương tiện dọn tuyết; hangar (nhà vòm) dành cho tàu bay vãng lai; phương tiện sửa chữa dành cho tàu bay vãng lai.

Ví dụ:

1	*Phương tiện bốc dỡ hàng hóa*	*Băng truyền và xe nâng*
2	*Loại nhiên liệu/dầu*	*Jet A1*
3	*Phương tiện nạp nhiên liệu/sức chứa*	*2 xe loại 10.000 US Gall; 1 xe loại 23.000 lít và 2 xe loại 30.000 lít, Hệ thống tra nạp ngầm cho nhà ga T2*
4	*Phương tiện dọn tuyết*	*Không*
5	*Nhà vòm cho tàu bay vãng lai*	*Không*
6	*Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vãng lai*	*Đáp ứng cho các loại máy bay AN24, AN30, YAK40, TU134...*
7	*Ghi chú*	*Không*

7. Nhiệt độ không khí tham chiếu tại sân bay

Là nhiệt độ trung bình của tháng nóng nhất, được xác định bằng trung bình cộng của các nhiệt độ cao nhất hàng ngày của tháng nóng nhất trong năm (tháng nóng nhất là tháng có nhiệt độ trung bình tháng cao nhất). Nhiệt độ đó được lấy

bình quân càng nhiều năm càng tốt, nhưng không dưới 5 năm.

8. Đèn cảnh báo tại sân bay

Nêu chi tiết về đèn cảnh báo tại sân bay (vị trí, loại đèn, màu sắc,...).

9. Tên, địa chỉ, số điện thoại liên lạc (24/24 giờ) của đại diện Người khai thác cảng hàng không, sân bay:

- Họ tên;
- Chức vụ;
- Địa chỉ;
- Số điện thoại;
- Số fax;
- Địa chỉ Email.

10. Tên, địa chỉ, số điện thoại liên lạc (24/24 giờ) của đại diện Cảng vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay:

- Họ tên;
- Chức vụ;
- Địa chỉ;
- Số điện thoại;
- Số fax;
- Địa chỉ Email.

11. Các loại sơ đồ, bản đồ

Các loại sơ đồ, bản đồ kèm theo Tài liệu khai thác sân bay:

- Phụ lục 1. Bản đồ tổng thể cảng hàng không, sân bay.
- Phụ lục 2. Bản đồ ranh giới cảng hàng không, sân bay.
- Phụ lục 3. Bản đồ chỉ vị trí tương đối của cảng hàng không, sân bay đến trung tâm thành phố, thị xã và vị trí các công trình, trang thiết bị nằm ngoài hàng rào cảng hàng không, sân bay.
- Phụ lục 4. Bản đồ tiếng ồn tại khu vực cảng hàng không, sân bay.
- Phụ lục 5. Sơ đồ chướng ngại vật hàng không (đối với các cảng hàng không, sân bay đã được xây dựng và công bố bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không theo quy định).
- Phụ lục 6. Sơ đồ/bản đồ bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không (đối với cảng hàng không, sân bay đã được xây dựng và công bố bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không theo quy định)".
- Phụ lục 7. Sơ đồ các vùng ảnh hưởng đến hoạt động bay của đèn laze,

thiết bị chiếu sáng với cường độ cao.

- Phụ lục 8. Sơ đồ địa hình tiếp cận chính xác.

- Phụ lục 9. Sơ đồ sân bay, sân bay trực thăng (nếu có).

- Phụ lục 10. Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất.

- Phụ lục 11. Sơ đồ hệ thống đường giao thông trong khu bay.

- Phụ lục 12. Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay (bao gồm các sơ đồ chi tiết về khu vực tập kết phương tiện, thiết bị; sơ đồ neo chống bão tàu bay; sơ đồ hệ thống chiếu sáng sân đỗ tàu bay).

- Phụ lục 13. Sơ đồ biển báo khu bay.

- Phụ lục 14. Sơ đồ sơn kẻ tín hiệu đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay.

- Phụ lục 15. Sơ đồ hệ thống đèn đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay.

- Phụ lục 16. Sơ đồ bốt gác an ninh khu bay.

- Phụ lục 17. Sơ đồ hệ thống đường tuần tra.

- Phụ lục 18. Sơ đồ vị trí trạm cứu hỏa, trung tâm khẩn nguy sân bay, đường khẩn nguy sân bay.

- Phụ lục 19. Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID).

- Phụ lục 20. Sơ đồ khu vực.

- Phụ lục 21. Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR).

- Phụ lục 22. Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị.

- Phụ lục 23. Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt.

- Phụ lục 24. Các loại sơ đồ, bản đồ phục vụ cho hoạt động bay.

- Phụ lục 25. Các tài liệu, quy trình gửi kèm.

Người khai thác cảng hàng không, sân bay có thể trích dẫn, sử dụng các loại sơ đồ, bản đồ phục vụ cho hoạt động bay trong Quy chế bay được duyệt; tuy nhiên cần kiểm tra để đảm bảo các sơ đồ này đã được cập nhật và phù hợp với hiện trạng thực tế của sân bay.

12. Các chi tiết quyền sử dụng đất cảng hàng không, sân bay

- Quyết định giao đất/cho thuê đất hoặc Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất nếu có;

- Tổng diện tích đất của cảng hàng không, sân bay;

- Diện tích đất khu bay dùng chung do quân sự quản lý;

- Diện tích đất khu bay dùng chung do dân dụng quản lý.

- Diện tích đất dùng chung do quân sự quản lý.

Chương III
Các thông tin chi tiết về sân bay

1. Đường cất hạ cánh

Nêu cụ thể cho từng đường cất hạ cánh (CHC):

1.1. Ký hiệu đường cất hạ cánh, ví dụ 25L/07R.

1.2. Hướng thực đường cất hạ cánh (chính xác đến 1% độ).

1.3. Độ lệch từ (chính xác đến 1% độ).

1.4. Kích thước đường cất hạ cánh (làm tròn đến đơn vị mét):

- Chiều dài (....m).

- Chiều rộng (...m).

1.5. Kích thước lề đường cất hạ cánh (làm tròn đến đơn vị mét)

- Chiều dài (....m).

- Chiều rộng (...m).

1.6. Độ dốc dọc trung bình và độ dốc ngang điển hình của đường cất hạ cánh.

1.7. Tọa độ ngưỡng và ngưỡng dịch chuyển (nếu có) theo WGS-84 (chính xác đến % giây).

1.8. Mức cao ngưỡng và ngưỡng dịch chuyển (nếu có) (chính xác đến 1/2m đối với đường CHC tiếp cận không chính xác và đến 1/4m đối với đường CHC tiếp cận chính xác).

1.9. Loại tầng phủ mặt đường cất hạ cánh, sức chịu tải đường cất hạ cánh *(công bố theo phương pháp ACN/PCN hoặc ACR/PCR)*; loại tầng phủ bề mặt lề đường cất hạ cánh.

1.10. Vùng không có chướng ngại vật (OFZ) trong trường hợp tiếp cận hạ cánh chính xác.

Đường CHC							
Ký hiệu đường CHC	**Sức chịu tải**	**Kích thước (Chiều dài x Chiều rộng)**	**Vị trí dịch ngưỡng**	**Độ dốc dọc trung bình và độ dốc**	**Loại bề mặt**	**Loại đường CHC**	**OFZ**

				ngang điển hình			

1.11. Kích thước dải bay, đoạn dừng và khoảng trống đường cất hạ cánh.

- Lập bảng mô tả thông tin, sơ đồ thể hiện thông tin, cự ly công bố tương ứng với từng đường cất hạ cánh.

Dải bay			
Ký hiệu đường CHC	**Chiều dài (m)**	**Chiều rộng (m)**	**Thông tin loại tầng phủ**
Ví dụ 11R			
Ví dụ 29L			

Khoảng trống			
Ký hiệu đường CHC	**Chiều dài (m)**	**Chiều rộng (m)**	**Thông tin loại tầng phủ**
Ví dụ 11R			
Ví dụ 29L			

Đoạn dừng			
Ký hiệu đường CHC	**Chiều dài (m)**	**Chiều rộng (m)**	**Thông tin loại tầng phủ**
Ví dụ 11R			
Ví dụ 29L			

1.12. Các cự ly công bố:

- Lập bảng mô tả thông tin, sơ đồ thể hiện các cự ly công bố (TORA, TODA, ASDA, LDA) tương ứng với từng đường cất hạ cánh.

Các cự ly công bố				
Ký hiệu đường	**TORA**	**TODA**	**ASDA**	**LDA**

CHC				
Ví dụ 11R				
Ví dụ 29L				

1.13. Khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh (RESA):

- Lập bảng mô tả thông tin, sơ đồ thể hiện khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh tương ứng với từng đường cất hạ cánh.

RESA			
Ký hiệu đường CHC	**Chiều dài (m)**	**Chiều rộng (m)**	**Thông tin loại tầng phủ**
Ví dụ 11R			
Ví dụ 29L			

1.14. Mô tả vị trí (tọa độ WGS-84) và cao độ của các chướng ngại vật ảnh hưởng nhất trong các khu vực tiếp cận hạ cánh, cất cánh, vòng chờ, khu vực lân cận sân bay và các chướng ngại vật vi phạm bề mặt giới hạn chướng ngại vật *(các thông tin trên được trình bày dưới dạng các bản vẽ được mô tả trong các Phụ ước 4 và 15 của ICAO)*.

Ghi chú: Việc tổ chức đo đạc, lập sơ đồ, bản đồ chướng ngại vật trong khu vực hoạt động bay dân dụng; thống kê, đánh dấu danh mục chướng ngại vật tự nhiên, nhân tạo có thể ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay, cập nhật thông tin về chướng ngại vật do doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm thực hiện theo quy định tại khoản 3 Điều 15 Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT.

1.15. Hệ số ma sát đường cất hạ cánh.

Nêu rõ hệ số ma sát đường cất hạ cánh đo tại lần gần nhất.

Ghi chú: Phải kèm tài liệu chứng minh kết quả đo hệ số ma sát gần nhất trong Phụ lục kèm theo.

1.16. Lựa chọn và sử dụng đường cất hạ cánh.

1.17. Tải trọng tàu bay khai thác trên đường cất hạ cánh

Tính toán và quy định cụ thể loại tàu bay khai thác, tải trọng lớn nhất được phép khai thác của từng loại tàu bay tương ứng với từng đường cất hạ cánh.

Ghi chú:

Cục Hàng không Việt Nam đã ban hành Quyết định số 1006/QĐ-CHK ngày 12/5/2023 ban hành Tài liệu hướng dẫn các nội dung liên quan đến thiết kế, khai thác, bảo đảm an toàn khai thác tại sân bay phù hợp với Annex 14 của

ICAO, trong đó có quy định, hướng dẫn về việc tính toán khai thác vượt tải cho tàu bay khai thác tại cảng hàng không, sân bay tương ứng với loại mặt đường cất hạ cánh. Theo đó Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải rà soát lại toàn bộ thông số kỹ thuật, tình trạng bề mặt đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay tại cảng; từ đó tính toán và quy định cụ thể giới hạn tải trọng khai thác của tàu bay tại cảng. Riêng đối với việc khai thác vượt tải, các cảng hàng không, sân bay phải rà soát Quyết định số 1006/QĐ-CHK ngày 12/5/2023 của Cục Hàng không Việt Nam ban hành Tài liệu hướng dẫn các nội dung liên quan đến thiết kế, khai thác, bảo đảm an toàn khai thác tại sân bay và mục 19.1 của Annex 14 - Volume I của ICAO để tính toán các trường hợp tàu bay khai thác vượt tải tại cảng, từ đó quy định cụ thể tải trọng được phép khai thác tương ứng với tàu bay đó trong Tài liệu khai thác sân bay.

(Mục 19.1 của Annex 14 - Volume I quy định:

"19.1.1. Việc khai thác vượt tải nhỏ có thể chấp nhận được nếu có lợi cho dù giảm tuổi thọ của mặt đường và làm mặt đường nhanh hỏng. Đối với các hoạt động mà mức độ quá tải và tần suất sử dụng cao hơn, nếu không có phân tích chi tiết thì cần theo các tiêu chí:

a) Đối với mặt đường mềm, tàu bay hoạt động không thường xuyên với ACN không vượt quá 10% PCN đã công bố thì không ảnh hưởng xấu đến mặt đường;

b) Đối với các mặt đường cứng hoặc hỗn hợp, trong đó mặt đường cứng là kết cấu chính, tàu bay hoạt động không thường xuyên với ACN không vượt quá 5% PCN đã công bố thì không ảnh hưởng xấu tới mặt đường;

c) Nếu không biết được kết cấu của mặt đường thì nên áp dụng mức quá tải giới hạn ở mức 5%; và

d) Số lần hoạt động quá tải của mặt đường hàng năm không vượt quá 5% tổng hoạt động của tàu bay hằng năm.

19.1.2. Không nên cho phép các hoạt động quá tải của tàu bay khi mặt đường có dấu hiệu quá tải hoặc hỏng. Ở những nơi có thể có các hoạt động quá tải, người có thẩm quyền phải xem xét các điều kiện mặt đường và các tiêu chuẩn hoạt động quá tải trong từng thời kỳ hoạt động để tránh các hoạt động quá tải làm giảm tuổi thọ mặt đường dẫn đến phải đại tu mặt đường").

1.18. Hệ thống sơn kẻ tín hiệu:

- Vị trí;

- Màu sắc;

- Kích thước, quy cách.

2. Đường lăn

Nêu cụ thể cho từng đường lăn.

2.1. Ký hiệu đường lăn, loại đường lăn (đường lăn nối, đường lăn song song, đường lăn thoát nhanh).

2.2. Kích thước đường lăn (làm tròn đến đơn vị mét):

- Chiều dài (...m).

- Chiều rộng (...m).

2.3. Kích thước lề đường lăn (làm tròn đến đơn vị mét)

- Chiều dài (...m).

- Chiều rộng (...m).

2.4. Độ dốc dọc trung bình và độ dốc ngang điển hình của đường lăn.

2.5. Loại tầng phủ mặt đường lăn, sức chịu tải đường lăn *(công bố theo phương pháp ACN/PCN hoặc ACR/PCR)*; loại tầng phủ bề mặt lề đường lăn.

2.6. Kích thước dải lăn

- Chiều dài (...m).

- Chiều rộng (...m).

2.7. Những hạn chế/lưu ý của đường lăn (nếu có).

2.8. Trường hợp có những đường lăn phục vụ riêng cho hoạt động bay quân sự, Người khai thác cảng hàng không, sân bay nêu rõ ký hiệu đường lăn, vị trí đường lăn.

2.9. Hệ thống sơn kẻ tín hiệu:

- Vị trí;

- Màu sắc;

- Kích thước, quy cách.

2.10. Tổng hợp hệ thống đường lăn của cảng hàng không theo bảng dưới đây

a) Đường lăn phục vụ hoạt động bay dân dụng và dùng chung dân dụng - quân sự (nếu có)

Đường lăn								
Tên đường lăn **(Ghi rõ đường lăn song song, đường**	**Kích thước**	**Chiều rộng lề**	**Loại tầng phủ**	**Sức chịu tải (PCN)**	**Dải lăn**	**Độ dốc dọc trung bình**	**Độ dốc ngang điển hình**	**Các hạn chế, lưu ý nếu có**

lăn nối, đường lăn thoát nhanh)								

b) Trường hợp đường lăn phục vụ riêng cho hoạt động bay quân sự

Đường lăn				
Ký hiệu	**Kích thước**	**Chiều rộng lề**	**Loại tầng phủ mặt đường lăn**	**Sức chịu tải (PCN)**

Ghi chú: Trường hợp chưa có một hoặc một số số liệu của đường lăn quân sự, có thể ghi "chưa xác định".

3. Sân đỗ tàu bay

3.1. Ký hiệu

3.2. Kích thước, kiểu loại

- Kích thước;

- Kiểu loại (sân đỗ tàu bay phục vụ hành khách, hàng hóa, xưởng bảo dưỡng, biệt lập...).

3.3. Vị trí và số lượng vị trí đỗ tàu bay, loại tàu bay khai thác đối với từng vị trí đỗ.

3.4. Tọa độ các vị trí đỗ tàu bay, vị trí của các hệ thống chỉ dẫn chuyển động tàu bay trên mặt đất (đo tại điểm dừng càng trước tàu bay theo WGS-84 - chính xác đến % giây).

3.5. Loại tầng phủ mặt sân đỗ, sức chịu tải sân đỗ *(công bố theo phương pháp ACN/PCN hoặc ACR/PCR)*.

3.6. Phương án vận hành tàu bay từ đường cất hạ cánh, đường lăn vào sân đỗ và ngược lại (có sơ đồ kèm theo); vị trí các khu vực bố trí trang thiết bị mặt đất trên sân đỗ, neo chống bão (có sơ đồ kèm theo).

3.7. Quy trình khai thác, phương án cung cấp dịch vụ đối với từng vị trí đỗ.

3.8. Những hạn chế/lưu ý tại sân đỗ (nếu có).

3.9. Trường hợp có những sân đỗ phục vụ riêng cho hoạt động bay quân sự, Người khai thác cảng hàng không, sân bay nêu rõ ký hiệu sân đỗ, vị trí sân đỗ.

3.10. Hệ thống sơn kẻ tín hiệu:

- Vị trí;

- Màu sắc;

- Kích thước, quy cách.

3.11. Tổng hợp sân đỗ tàu bay của cảng hàng không, sân bay theo bảng dưới đây

a) Sân đỗ tàu bay dân dụng

Sân đỗ tàu bay					
Tên sân đỗ	**Chiều dài**	**Chiều rộng**	**Loại tầng phủ mặt sân đỗ**	**Số vị trí đỗ tàu bay**	
				Có trang bị cầu hành khách	**Không trang bị cầu hành khách**

b) Thống kê số vị trí đỗ tàu bay phục vụ hoạt động bay dân dụng

STT	**Vị trí đỗ**	**Loại tàu bay**	**Tiếp cận/từ xa (Contact/Remote)**	**Quốc tế/ quốc nội**	**Vị trí đỗ cho nhiều loại tàu bay (MARS Stand)**	**Ghi chú**

c) Sân đỗ tàu bay quân sự nhưng phục vụ cho hoạt động bay dân dụng

STT	**Tên sân đỗ**	**Chiều dài**	**Chiều rộng**	**Loại tầng phủ mặt sân đỗ**

4. Đài kiểm soát không lưu/đài kiểm soát tại sân và các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu khác (nêu các thông tin về vị trí, chiều cao công trình, toạ độ công trình; Dịch vụ, phạm vi trách nhiệm, thời gian hoạt động theo giấy phép khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu).

5. Thông tin về các thiết bị phụ trợ dẫn đường, bao gồm:

5.1. Các thiết bị dẫn đường (bay bằng mắt - VFR, thiết bị tiếp cận đơn giản, thiết bị tiếp cận chính xác cấp I, II, III theo quy định của ICAO).

a. Loại, ký hiệu:

- Mã hiệu;

- Loại (tên) thiết bị;

- Công suất phát;

- Tầm phủ;

- Năm sản xuất;

- Nước sản xuất.

b. Vị trí:

- Tọa độ (WGS-84);

- Vị trí tương đối.

c. Tần số.

d. Mức cao MSL (m).

e. Chế độ làm việc.

5.2. Thiết bị trợ giúp bằng mắt trong phương thức tiếp cận: Loại đèn tiếp cận và đèn chỉ thị độ dốc tiếp cận (PAPI, APAPI, T-VASIS hoặc AT-VASIS).

a. Loại, ký hiệu

b. Mô tả hệ thống thiết bị

c. Chế độ làm việc

5.3. Các hệ thống đèn đường cất hạ cánh, đèn đường lăn, đèn sân đỗ tàu bay.

a. Loại, ký hiệu

b. Mô tả hệ thống thiết bị

c. Chế độ làm việc

Lưu ý: Nêu rõ thông tin cho từng đường cất hạ cánh, từng đường lăn, từng sân đỗ tàu bay.

5.4. Các hệ thống hỗ trợ và chỉ dẫn khác, các hệ thống điều khiển trên đường lăn, sân đỗ tàu bay, bao gồm cả các điểm chờ trước đường cất hạ cánh các vạch dừng cũng như vị trí và chủng loại thiết bị hướng dẫn bằng mắt; ống gió.

a. Loại, ký hiệu

b. Mô tả hệ thống thiết bị

c. Chế độ làm việc

5.5. Bảng tổng hợp

a) Bảng tổng hợp hệ thống đèn tiếp cận và đèn đường cất hạ cánh

Approach and Runway Lighting **Đèn tiếp cận và đèn đường cất hạ cánh**									
RWY Designator **Ký hiệu đường CHC**	**APCH LGT Type LEN INTST** **(Loại, chiều dài, cường độ sáng của đèn tiếp cận**	**THR LGT Color WBAR** **(Màu sắc đèn ngưỡng** **Đèn cánh)**	**VASIS (MEHT) PAPI** **Đèn VASIS** **PAPI**	**TDZ LGT LEN** **Đèn khu chạm bánh** **Chiều dài**	**RWY Center Line LGT Length, Spacing, Color, INTST** **Chiều dài, khoảng cách, màu sắc, cường độ sáng của đèn tim đường CHC**	**RWY Edge LGT LEN, Spacing Color INTST** **Chiều dài, khoảng cách, màu sắc, cường độ sáng của đèn lề đường CHC**	**RWY End LGT Color WBAR** **Màu sắc đèn cuối đường CHC, đèn cánh**	**SWY LGT Length Colour** **Chiều dài, màu sắc đèn đoạn dừng**	**Ghi chú**

b) Bảng tổng hợp hệ thống đèn khác và nguồn điện dự phòng

Other Lighting, Secondary Power Supply **Hệ thống đèn tín hiệu, thiết bị chiếu sáng, cấp điện dự phòng khác**		
1	Use of Aircraft Stand ID Signs, TWY Guide Lines and Visual Docking/Parking Guidance System of Aircraft Stand Sử dụng biển báo nhận diện vị trí đỗ, chỉ dẫn lăn và hệ thống dẫn đỗ tàu bay bằng mắt tại vị trí đỗ của tàu bay	
2	ABN/IBN Location, Characteristics, and Hours of Operation Vị trí, đặc tính và giờ hoạt động của đèn hiệu sân bay	ABN: (Aerodrome Beacon) IBN: (Identification Beacon)
3	LDI Location and LGT Anemometer Location and LGT Vị trí của ký hiệu chỉ hướng hạ cánh, vị trí của thiết bị đo gió và đèn	Wind Cone (Ống gió):
4	TWY Edge and Center Line Lighting Đèn lề và đèn tim đường lăn	Edge (Đèn lề): Center Line (Đèn tim):

5	Secondary Power/Switch-Over Time Nguồn điện dự phòng/ Thời gian chuyển đổi nguồn	
6	Remarks Ghi chú	

6. Vị trí của các điểm kiểm tra đài VOR tại sân và tần số vô tuyến

Nêu rõ vị trí, tọa độ (WGS-84) điểm kiểm tra đài VOR tại sân và tần số vô tuyến.

Vị trí của các điểm kiểm tra đài VOR tại sân	
Vị trí	**Tần số vô tuyến**

7. Vị trí của các hệ thống chỉ dẫn tàu bay di chuyển trên mặt đất

7.1. Hệ thống sơn kẻ tín hiệu:

- Vị trí;
- Màu sắc;
- Kích thước, quy cách.

7.2. Hệ thống biển báo khu bay (mô tả từng loại hệ thống biển báo):

- Vị trí;
- Màu sắc;
- Kích thước, quy cách.

7.3. Hệ thống dẫn đỗ tự động – VDGS (mô tả các vị trí đỗ tàu bay có sử dụng hệ thống VDGS, chủng loại, yêu cầu giới hạn tốc độ lăn của tàu bay khi tiếp cận vào vị trí đỗ có trang bị VDGS).

8. Vị trí và cao độ các điểm kiểm tra độ cao trước chuyến bay

- Nêu rõ vị trí và cao độ các điểm kiểm tra độ cao trước chuyến bay.

Điểm kiểm tra độ cao trước chuyến bay (WGS-84**)**	
Vị trí	**Mức cao**
Mô tả chi tiết vị trí, tọa độ (WGS-84) của điểm kiểm tra độ cao trước chuyến bay	Mô tả chi tiết mức cao của điểm kiểm tra độ cao trước chuyến bay

9. Chướng ngại vật hàng không

Mô tả thông tin về chướng ngại vật hàng không

Obstacles **Chướng ngại vật**					
In Approach/Take-off Areas **Trong khu vực tiếp cận/ cất cánh**			**In Circling Areas and at AD** **Trong khu vực vòng lượn và tại sân bay**		**Ghi chú**
RWY/ Area Affected Đường CHC/ Khu vực bị ảnh hưởng	Obstacle Type Elevation Marking/ LGT Chướng ngại vật Kiểu loại Mức cao Sơn/đèn cảnh báo	Coordinates Tọa độ (WGS-84)	Obstacle Type Elevation Marking/ LGT Chướng ngại vật Kiểu loại Mức cao Sơn/đèn cảnh báo	Coordinates Tọa độ (WGS-84)	

10. Hệ thống đường giao thông trong khu bay

Nêu rõ tên, vị trí, kích thước, kết cấu đường giao thông nội bộ trong sân bay, giới hạn tải trọng của phương tiện được phép hoạt động.

11. Hạ tầng bảo vệ môi trường

11.1. Chất thải rắn (chất thải sinh hoạt, chất thải công nghiệp, chất thải nguy hại):

- Vị trí;

- Quy mô, Công suất xử lý.

11.2. Chất thải lỏng (nước thải sinh hoạt, chất thải lỏng tàu bay):

- Vị trí;

- Quy mô, Công suất xử lý.

12. Hạ tầng tra nạp nhiên liệu cho tàu bay

12.1. Đơn vị cung cấp nhiên liệu cho tàu bay.

12.2. Hệ thống tra nạp nhiên liệu ngầm (nêu rõ vị trí, quy mô hệ thống hạ tầng tra nạp nhiên liệu ngầm, quy trình cung cấp nhiên liệu cho tàu bay, loại nhiên liệu (ví dụ, Jet A1…), phương tiện nạp nhiên liệu/ sức chứa (ví dụ, 01 xe 45.000 lít…), thời gian hoạt động).

12.3. Hệ thống tra nạp nhiên liệu nổi (nêu rõ vị trí, quy mô hệ thống hạ tầng tra nạp nhiên liệu nổi, quy trình cung cấp nhiên liệu cho tàu bay loại nhiên liệu (ví dụ, Jet A1…), phương tiện nạp nhiên liệu/ sức chứa (ví dụ, 01 xe 45.000 lít…), thời gian hoạt động)).

13. Hệ thống cấp điện trong khu bay

13.1. Hệ thống cấp điện nguồn thường xuyên (mô tả hệ thống, các phụ tải).

13.2. Hệ thống cấp điện dự phòng (mô tả hệ thống, các phụ tải).

13.3. Chế độ, thời gian chuyển đổi.

14. Hệ thống cấp, thoát nước trong khu bay

14.1. Hệ thống cấp nước sạch sử dụng tại khu bay, quy định kiểm tra chất lượng nước.

14.2. Hệ thống thoát nước

- Hệ thống thoát nước khu bay;

- Các điểm kết nối giữa hệ thống thoát nước khu bay;

- Công suất thiết kế của hệ thống thoát nước đáp ứng với lượng mưa cao nhất.

15. Hạ tầng bảo đảm an ninh hàng không

15.1. Hàng rào vành đai, hàng rào an ninh sân bay

Nêu rõ quy mô, kết cấu hệ thống hàng rào vành đai, hàng rào an ninh sân bay.

15.2. Bốt gác, đường tuần tra, cổng, thanh chắn (barrier), cửa tại cảng hàng không, sân bay

- Bốt gác:

Nêu rõ số lượng, vị trí, sơ đồ bốt gác bố trí tại các cổng ra vào và dọc theo hàng rào vành đai cảng hàng không, sân bay, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và khu vực hạn chế khác.

- Hệ thống đường tuần tra:

Nêu rõ tên, vị trí, kích thước, kết cấu đường tuần tra an ninh, giới hạn tải trọng của phương tiện được phép hoạt động.

- Hệ thống cổng, cửa ra/vào, thanh chắn khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay:

Nêu rõ số lượng, tên cổng, cửa ra/vào, mục đích chính của cổng, cửa ra/vào.

- Sơ đồ hệ thống bốt gác, hệ thống đường tuần tra, hệ thống cổng, cửa ra/vào, thanh chắn.

16. Hạ tầng phục vụ công tác khẩn nguy sân bay, phòng chống cháy nổ tại cảng hàng không, sân bay

16.1. Trạm cứu hỏa

Nêu rõ số lượng, tên, vị trí, quy mô trạm cứu hỏa, sơ đồ vị trí các trạm cứu hỏa.

16.2. Phương tiện, trang thiết bị, dụng cụ phục vụ công tác khẩn nguy; dung tích nước, foam, bột khô.

- Nêu rõ tên, chủng loại, thông số kỹ thuật chính, số lượng phương tiện trang thiết bị, dụng cụ phục vụ công tác khẩn nguy.

- Nêu rõ nguồn nước chữa cháy, vị trí, dung tích nước và những điểm cần lưu ý kèm theo (nếu có).

- Thể hiện chi tiết tổng hợp hệ thống phương tiện, trang thiết bị, dụng cụ dụng cụ phục vụ công tác khẩn nguy theo cấp cứu hoả công bố như sau:

Ghi chú: Lập bảng mô tả chi tiết để thuận lợi cho việc theo dõi

Cấp cứu hỏa
Mô tả chi tiết cơ sở vật chất, phương tiện, trang thiết bị, dụng cụ phục vụ công tác khẩn nguy sân bay

16.3. Hệ thống đường phục vụ công tác khẩn nguy

Mô tả sơ đồ hướng tuyến đường phục vụ công tác khẩn nguy.

16.4. Hầm xử lý bom, mìn; vị trí đỗ biệt lập

- Nêu rõ số lượng, vị trí, kích thước, sơ đồ hầm xử lý bom mìn;

- Nêu rõ số lượng, vị trí đỗ biệt lập.

16.5. Trung tâm khẩn nguy sân bay

- Nêu rõ vị trí, hệ thống trang thiết bị, sơ đồ, bảng biểu phục vụ khẩn nguy sân bay.

- Cơ chế làm việc của trung tâm khẩn nguy, số điện thoại trực khẩn nguy sân bay.

16.6. Trung tâm Điều phối khai thác (AOCC)/ Phòng Điều phối khai thác tại cảng hàng không sân bay.

- Nêu rõ vị trí, các trang thiết bị phục vụ cho phương thức phối hợp, trao đổi thông tin (hệ thống AFTN/AMHS; hệ thống FlightRadar; hệ thống SMIS/MIS; hệ thống FIDS; hệ thống liên lạc: email/fax, bộ đàm, điện thoại bàn; hệ thống camera giám sát sân đỗ ô tô, nhà ga, khu phụ trợ, văn phòng; hệ thống camera điều hành khai thác vận hành trên sân đỗ máy bay).

- Cơ chế làm việc, cơ chế phối hợp, hiệp đồng, số điện thoại trực điều phối.

17. Hệ thống chiếu sáng

17.1. Hệ thống đèn chiếu sáng sân đỗ.

Nêu rõ số lượng, sơ đồ bố trí các trụ đèn chiếu sáng trên sân đỗ, chiều cao trụ đèn, công suất, cường độ sáng và hệ thống đèn chiếu sáng di động (nếu có).

17.2. Hệ thống chiếu sáng hàng rào và các cổng ra/vào.

Nêu rõ sơ đồ bố trí, công suất, cường độ sáng của hệ thống chiếu sáng hàng rào và các cổng ra/vào.

18. Các dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay

- Nêu rõ đơn vị cung cấp, loại hình dịch vụ cung cấp, năng lực cung cấp, địa chỉ, số điện thoại liên hệ.

Ví dụ:

1	*Khách sạn*	*Gần sân bay và trong thành phố*
2	*Nhà hàng*	*Tại sân bay và trong thành phố*
3	*Phương tiện giao thông*	*Xe buýt, taxi và ô tô cho thuê*
4	*Thiết bị y tế*	*Sơ cứu tại sân bay. Bệnh viện trong thành phố*
5	*Ngân hàng và bưu điện*	*Tại sân bay. Giờ làm việc từ 0001 đến 1100 UTC*
6	*Văn phòng du lịch*	*Văn phòng trong thành phố*
7	*Ghi chú*	*Không*

19. Các thông tin đặc biệt cần lưu ý

Nêu rõ các thông tin đặc biệt (nếu có) của từng cảng hàng không, sân bay có ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay.

20. Danh mục không đáp ứng

Lập danh sách các mục không đáp ứng so với tiêu chuẩn khai thác được công bố bao gồm: Danh mục không đáp ứng đối với kết cấu hạ tầng sân bay và công trình, hạ tầng kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay; danh mục không đáp ứng về quản lý chướng ngại vật hàng không theo quy định tại khoản 1 Điều 74 Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT.

Bảng Danh mục không đáp ứng thể hiện thông tin như sau:

STT	Nội dung không đáp ứng	Tham chiếu quy định/ tiêu chuẩn	Chỉ số và mức độ rủi ro an toàn	Biện pháp kiểm soát đang áp dụng	Thời hạn khắc phục	Ghi chú

Ghi chú:

- Tại cột "Ghi chú": Liệt kê các văn bản chấp thuận của cấp có thẩm quyền trong việc thiết kế, đưa công trình vào khai thác có liên quan đến danh mục không đáp ứng.

- Tại mỗi mục không đáp ứng, Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải tổ chức nhận diện mối nguy, đánh giá rủi ro, đưa ra các biện pháp kiểm soát theo quy định về SMS, có đầy đủ bảng đánh giá, chữ ký của người/ đại diện bộ phận đánh giá và chữ ký phê duyệt của người có thẩm quyền theo SMS. Đồng thời các bảng đánh giá này phải thể hiện đầy đủ trong Phụ lục kèm theo Tài liệu này. Trường hợp có hướng dẫn yêu cầu phải lập Aeronautical Study, người khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện theo hướng dẫn để thiết lập Aeronautical Study.

- Đối với một số mục không đáp ứng mà không xác định được thời hạn khắc phục vì lý do khách quan (ví dụ như các công trình quân sự trong khu bay và công trình đó không đảm bảo độ dễ gãy theo quy định,...) thì có thể ghi "chưa xác định" trong cột "thời hạn khắc phục".

Chương IV

Quy trình vận hành khai thác, bảo trì, biện pháp đảm bảo an toàn khai thác trong khu bay

1. Quy trình báo cáo

Mô tả quy trình báo cáo bất kỳ thay đổi nào đối với dữ liệu sân bay được thiết lập trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP); quy trình yêu cầu phát hành NOTAM theo quy định của pháp luật; quy trình báo cáo tai nạn hoặc sự cố gửi cơ quan có thẩm quyền theo quy định.

1.1. Mục đích

Xác định mục đích của việc báo cáo (Mục đích chính nhằm đảm bảo thông tin dữ liệu sân bay được báo cáo kịp thời và chính xác).

Ví dụ:

Mục đích của quy trình báo cáo nhằm đảm bảo Cục Hàng không Việt Nam và cơ quan cung cấp dịch vụ thông báo tin tức hàng không (AIS) được thông báo về bất kỳ thay đổi nào liên quan đến cơ sở vật chất của sân bay và các chướng ngại vật mới có thể ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay để xử lý thông báo tin tức hàng không kịp thời.

1.2. Trách nhiệm

Nêu rõ trách nhiệm của người có liên quan đến công tác báo cáo tại sân bay. Những người này có thể bao gồm người đứng đầu sân bay, nhân sự lập báo cáo và bất kỳ vị trí nào khác có liên quan.

Ví dụ:

a. Giám đốc sân bay chịu trách nhiệm chung trong việc đảm bảo các quy trình được thiết lập và các nguồn lực được phân bổ để triển khai quy trình báo cáo.

b. Người chịu trách nhiệm kiểm tra khai thác khu bay có trách nhiệm xây dựng các quy trình báo cáo; trình Giám đốc sân bay đề xuất báo cáo Cục Hàng không Việt Nam sửa đổi bổ sung Tài liệu khai thác sân bay; tổng hợp và thông báo cho AIS về những thay đổi lâu dài đối với thông tin dữ liệu sân bay theo các nội dung được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận; trình Giám đốc sân bay đề xuất báo cáo Cảng vụ hàng không chấp thuận thay đổi tạm thời liên quan đến thông số của sân bay do các yếu tố như thi công, thời tiết...., đồng thời thông báo những thay đổi tạm thời về hàng không đã công bố cho Đài kiểm soát không lưu (ATC) và Phòng NOTAM quốc tế (NOF).

c. Người chịu trách nhiệm khai thác khu bay có trách nhiệm triển khai thực hiện các quy trình báo cáo được hướng dẫn trong Tài liệu này.

1.3. Quy trình báo cáo

Mô tả quy trình báo cáo. Quy trình nên được thực hiện khi phát hiện mối nguy và bao gồm việc xác định cách thức báo cáo. Các quy trình, thủ tục phát hành NOTAM, Tập bổ sung AIP và Tập tu chỉnh AIP phải tuân thủ theo quy định hiện hành của Cục Hàng không Việt Nam. Các quy trình được thiết lập phải đảm bảo sân bay có thể công bố thông tin một cách chính xác và kịp thời.

Ví dụ:

Bất kỳ tình huống nào có thể ảnh hưởng tức thời đến an toàn hoạt động bay sẽ được thông báo đầu tiên cho ATC thông qua bộ đàm hoặc điện thoại. Thông tin người được chỉ định nhận thông báo của ATC (Nêu rõ họ tên và thông tin liên hệ chi tiết).

Sau đó thông tin phải được báo cáo đến (Người được chỉ định) để xem xét, quyết định cách thức thông báo tin tức hàng không (NOTAM, AIP...) (Nêu rõ người được chỉ định chịu trách nhiệm thông báo tin tức hàng không của sân bay và thông tin liên hệ chi tiết).

1.4. NOTAM và SNOWTAM

- Mô tả quy trình phát hành NOTAM. Quy trình phải chỉ rõ người chịu trách nhiệm của sân bay và các bên liên quan khác *(Nêu rõ họ tên và thông tin liên hệ chi tiết*).

Thông tin liên hệ có thể được tham chiếu đến Trang danh mục thông tin liên lạc hoặc được mô tả tại mục này.

- Mô tả quy trình phát hành SNOWTAM để phát hành báo cáo tình trạng mặt đường cất hạ cánh khi đường cất hạ cánh bị chiếm dụng một phần hoặc toàn

bộ bởi nước đọng, tuyết, băng, tuyết tan, băng giá, hoặc nước liên quan đến tuyết, tuyết tan, băng hoặc băng giá.

Ví dụ:

a. Thông tin về các vấn đề có tính chất khẩn cấp ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay sẽ được phát hành dưới dạng NOTAM.

b. Tiêu chí phát hành SNOWTAM để báo cáo tình trạng bề mặt đường cất hạ cánh.

c. (Người chịu trách nhiệm của sân bay) sẽ điền vào Mẫu đề nghị phát hành NOTAM/ SNOWTAM tại Phụ lục kèm theo Tài liệu này. Đề nghị được gửi đến:

(Điền người chịu trách nhiệm, địa chỉ và chi tiết thông tin liên hệ).

d. (Người chịu trách nhiệm của sân bay) kiểm tra NOTAM/ SNOWTAM phát hành.

e. Nếu tin tức trong NOTAM/ SNOWTAM chính xác thì ghi vào Sổ nhật ký NOTAM. Nếu tin tức trong NOTAM/ SNOWTAM chưa chính xác thì liên hệ (Người chịu trách nhiệm) để sửa đổi.

1.5. AIP

Mô tả Tập bổ sung AIP và các quy trình liên quan. Các quy trình phải chỉ rõ người chịu trách nhiệm của sân bay và các bên liên quan khác (Nêu rõ họ tên và thông tin liên hệ chi tiết).

Thông tin liên hệ có thể được tham chiếu đến Trang danh mục thông tin liên lạc hoặc được mô tả tại mục này.

Ví dụ:

AIP bao gồm các tin tức ổn định, lâu dài, cần thiết cho hoạt động bay. (Người được chỉ định) chịu trách nhiệm về việc thực hiện các thủ tục đề nghị phát hành Tập bổ sung AIP, Tập tu chỉnh AIP. Nếu có sự thay đổi tạm thời trong thời hạn ít nhất 90 ngày nhưng không quá một năm, (Người được chỉ định) có trách nhiệm thực hiện quy trình đề nghị phát hành Tập bổ sung AIP. Tập bổ sung AIP cũng có thể được sử dụng để thông báo những thay đổi có tính chất tạm thời trong thời hạn dưới 90 ngày nhưng có nội dung dài và các biểu đồ, sơ đồ liên quan. Mẫu đề nghị phát hành Tập bổ sung AIP và Mẫu đề nghị phát hành Tập tu chỉnh AIP tại Phụ lục kèm theo Tài liệu này. Các đề nghị sẽ được gửi đến Người được chỉ định có địa chỉ và chi tiết thông tin liên hệ.

1.6. Báo cáo tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay

Thực hiện theo quy định tại Mục 9 của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 của Bộ Giao thông vận tải và hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam, quy định nội bộ của Người khai thác cảng hàng không, sân bay (trích

dẫn đầy đủ số Quyết định phê duyệt, ban hành).

Mô tả quy trình báo cáo tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay trong nội bộ Người khai thác cảng hàng không, sân bay và quy trình báo cáo của Người khai thác cảng hàng không, sân bay đến cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định của pháp luật.

Ví dụ:

a. Bất kỳ vật thể quan trọng nào được phát hiện trên khu vực hoạt động sẽ được báo cáo ngay cho (Người được chỉ định) (Nêu rõ họ tên và thông tin liên hệ chi tiết).

b. (Người được chỉ định hoặc Người phát hiện vật thể) sẽ ngay lập tức thông báo cho (ATC) và sau đó cố gắng nhận diện vật thể. (ATC) sẽ thực hiện quy trình thông báo các bên liên quan theo quy định.

c. Tất cả các sự vụ phải được ghi lại trong (Tên của tài liệu theo quy định của Người khai thác cảng hàng không, sân bay). Khi cần thiết hoặc khi được yêu cầu, một báo cáo sự vụ bằng văn bản sẽ được thực hiện. (Người được chỉ định) thu thập thông tin về sự vụ và báo cáo cho (Giám đốc sân bay).

d. (Giám đốc sân bay) đánh giá, quyết định việc thực hiện quy trình báo cáo cơ quan nhà nhà nước có thẩm quyền theo quy định; tổ chức thực hiện điều tra nội bộ về sự vụ hàng không liên quan đến Người khai thác cảng hàng không, sân bay.

1.7. Lưu trữ các báo cáo

Mô tả quy trình Người khai thác cảng hàng không, sân bay kiểm tra và ghi lại các thay đổi liên quan đến thông tin dữ liệu sân bay.

Ví dụ:

Tất cả các hoạt động liên quan đến việc phát hành NOTAM và các thay đổi trong AIP sẽ được lưu trữ trong Sổ nhật ký NOTAM và AIP.

Ghi chú: Các quy trình, quy định chi tiết liên quan đến quy trình báo cáo của Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải được thể hiện tại Phụ lục kèm theo Tài liệu này.

2. Quy trình khai thác, cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay

2.1. Quy trình khai thác, cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay

- Cập nhật quy trình khai thác, cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay do cơ sở cung cấp dịch vụ đảm bảo hoạt động bay lập và được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

- Nêu rõ số văn bản của cấp có thẩm quyền phê duyệt các quy trình khai thác cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay của cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

2.2. Địa chỉ và số điện thoại (24/24h) của cơ quan thuộc Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm tiếp nhận các tin tức hàng không.

Ghi chú: Các quy trình chi tiết liên quan đến khai thác, cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay không cần thể hiện tại Phụ lục kèm theo Tài liệu này do đã nằm trong hồ sơ cấp phép của các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

3. Kế hoạch khẩn nguy sân bay

Thực hiện theo Kế hoạch khẩn nguy sân bay được nêu chi tiết tại Phụ lục 1 của Tài liệu này.

4. Quy trình cứu nạn và chữa cháy

4.1. Mục đích

Mô tả các thông tin về cứu nạn và chữa cháy gồm: cơ sở vật chất, phương tiện, trang thiết bị, nhân sự và quy trình của Người khai thác cảng hàng không, sân bay (Nêu rõ quy định của pháp luật có liên quan). Thông tin người chịu trách nhiệm về cứu nạn và chữa cháy tại sân bay *(Nêu rõ họ tên và thông tin liên hệ chi tiết*).

Thông tin liên hệ có thể được tham chiếu đến Trang danh mục thông tin liên lạc hoặc được mô tả tại mục này.

Ví dụ:

Mục tiêu của dịch vụ cứu nạn và chữa cháy là cứu trợ trong trường hợp xảy ra tai nạn/ sự cố tại cảng hàng không, sân bay hoặc vùng lân cận cảng hàng không, sân bay. Phương tiện, trang thiết bị phục vụ cho mục đích cứu nạn và chữa cháy phải luôn sẵn sàng, có thể huy động bất cứ khi nào xảy ra tai nạn/ sự cố về tàu bay tại cảng hàng không, sân bay hoặc vùng lân cận cảng hàng không, sân bay.

4.2. Trách nhiệm

Nêu rõ trách nhiệm của những người có liên quan trong việc đảm bảo tình trạng sẵn sàng về cơ sở vật chất, phương tiện, trang thiết bị theo cấp cứu hỏa sân bay, bao gồm lượng chất chữa cháy dự trữ cần thiết theo tiêu chuẩn về cứu nạn và chữa cháy.

Ví dụ:

a. Giám đốc sân bay có trách nhiệm phân bổ nguồn lực cho công tác cứu nạn và chữa cháy đáp ứng tiêu chuẩn theo quy định của pháp luật.

b. Người đứng đầu bộ phận cứu nạn và chữa cháy chịu trách nhiệm trong việc đảm bảo tình trạng sẵn sàng về cơ sở vật chất, phương tiện, trang thiết bị theo cấp cứu hỏa sân bay, bao gồm lượng chất chữa cháy dự trữ cần thiết theo tiêu chuẩn về cứu nạn và chữa cháy.

4.3. Cấp cứu hoả

Nêu rõ cấp cứu hoả tại sân bay. Tiêu chuẩn để xác định cấp cứu hoả.

Ví dụ:

Cấp cứu hoả được đánh giá là Mức (#) theo yêu cầu kỹ thuật/hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam tại Quyết định số...

4.4. Giảm cấp cứu hoả

Nêu rõ quy trình giảm cấp cứu hoả trong trường hợp sân bay không duy trì được cấp cứu hoả đã công bố.

Ví dụ:

Trong trường hợp cơ sở vật chất, phương tiện, trang thiết bị cứu nạn và chữa cháy giảm xuống dưới Mức (#),sân bay sẽ tiến hành các bước sau:

- Xe cứu nạn và chữa cháy tàu bay: Sân bay có thỏa thuận hỗ trợ với đơn vị (Tên đơn vị). (Tên đơn vị) sẽ cho sân bay mượn xe cứu nạn và chữa cháy. Thông số kỹ thuật của xe cứu nạn và chữa cháy đáp ứng tiêu chuẩn theo quy định của pháp luật.

- Vật tư: Sân bay có thỏa thuận với đơn vị (Tên đơn vị) về cung cấp vật tư chữa cháy dự trữ cho sân bay. Theo thỏa thuận, (Tên đơn vị) sẽ cung cấp vật tư trong vòng (#) ngày.

Trong trường hợp cấp cứu hỏa sân bay không được duy trì, phải báo cáo ngay cho Giám đốc sân bay để thực hiện quy trình báo cáo cấp có thẩm quyền và thông báo tin tức hàng không về việc thay đổi cấp cứu hỏa sân bay theo quy định.

4.5. Cơ sở vật chất, phương tiện và trang thiết bị, vật tư dự trữ

Mô tả các thông tin về cơ sở vật chất, phương tiện và trang thiết bị cho cứu nạn và chữa cháy tàu bay của sân bay. (Tên) sân bay trang bị theo cấp cứu hỏa sân bay. Trang bị tối thiểu gồm trạm cứu hỏa, xe cứu nạn và chữa cháy tàu bay, dụng cụ, thiết bị và chất chữa cháy. Danh sách trang bị có thể được liệt kê tại mục 16 Chương III, tại mục này hoặc tại mục Kế hoạch khẩn nguy sân bay.

Ví dụ:

a. Thời gian phản ứng

Thời gian phản ứng của dịch vụ cứu nạn và chữa cháy không quá [hai] phút để đến được bất cứ vị trí nào trên đường cất hạ cánh, và [ba] phút để đến được được bất cứ vị trí nào khu vực hoạt động, trong điều kiện mặt đường và tầm nhìn tối ưu. Thời gian phản ứng phải đáp ứng yêu cầu theo quy định của pháp luật.

b. Trạm cứu hỏa

(Tên) sân bay có (số lượng) trạm khẩn nguy đặt tại (vị trí) để đảm bảo xe chữa cháy đáp ứng được thời gian phản ứng quy định tại mục trên.

(Mô tả các trạm cứu hỏa bao gồm các đặc điểm của trạm, số lượng xe cứu nạn và chữa cháy đỗ tại trạm, nhà kho để thiết bị, lượng nước và chất chữa cháy dự trữ).

c. Xe cứu nạn và chữa cháy

(Tên) sân bay có (số lượng xe) cứu nạn và chữa cháy tàu bay. Số lượng xe cứu nạn và chữa cháy tại sân bay theo quy định của pháp luật.

Mô tả thông số kỹ thuật của từng xe cứu nạn và chữa cháy tàu bay.

d. Dụng cụ và thiết bị

(Tên) sân bay có các dụng cụ và thiết bị phục vụ cứu nạn và chữa cháy tàu bay như sau: (Mô tả).

e. Các loại chất chữa cháy

(Tên) sân bay trang bị các loại chất chữa cháy như sau:

Chất chữa cháy	*Số lượng*

4.6. Nhân sự thuộc bộ phận cứu nạn và chữa cháy tàu bay

Thông tin chi tiết về nhân sự thuộc bộ phận cứu nạn và chữa cháy tàu bay bao gồm bộ phận điều hành và các yêu cầu đào tạo, huấn luyện tối thiểu.

Ví dụ:

Thời gian duy trì dịch vụ cứu nạn và chữa cháy tàu bay. (Số lượng) ca bao gồm (chi tiết ca), mỗi ca có (số lượng) nhân sự. Nhân sự cứu nạn và chữa cháy tàu bay được đào tạo, huấn luyện....

4.7. Quy trình đáp ứng các yêu cầu về cứu nạn và chữa cháy

Mô tả các quy trình liên quan đến cứu nạn và chữa cháy. Chi tiết mục này có thể viện dẫn Kế hoạch khẩn nguy sân bay hoặc Quy trình khai thác (SOP).

Ví dụ:

Quy trình xác định thời gian phản ứng cứu nạn và chữa cháy trong trường hợp khẩn nguy tại sân bay được quy định trong Quy trình khai thác (SOP). Quy trình này được ban hành riêng và là một phần của Tài liệu này.

Ghi chú: Các quy trình chi tiết phải được thể hiện trong Phụ lục kèm theo Tài liệu này..

5. Quy trình kiểm tra khu vực hoạt động sân bay

Mô tả công tác kiểm tra khu vực hoạt động sân bay của Người khai thác

cảng hàng không, sân bay.

5.1. Mục đích

Xác định mục đích của việc kiểm tra khu vực hoạt động sân bay, tập trung vào công tác đảm bảo tiêu chuẩn khai thác, an toàn khai thác sân bay.

Ví dụ:

Quy trình này nhằm đảm bảo cho khu vực hoạt động sân bay, cơ sở vật chất, phương tiện và trang thiết bị liên quan, bề mặt giới hạn chướng ngại vật (OLS) được kiểm tra thường xuyên, đảm bảo đáp ứng các tiêu chuẩn về an toàn theo quy định.

5.2. Trách nhiệm

Nêu rõ trách nhiệm của những người có liên quan trong việc kiểm tra khu vực hoạt động sân bay. Những người này bao gồm (nhưng không giới hạn) Giám đốc sân bay, bộ phận khai thác sân bay, bộ phận bảo trì sân bay,…

Ví dụ:

a. (Giám đốc sân bay) có trách nhiệm chung đảm bảo các quy trình được thiết lập và nguồn lực cho công tác kiểm tra được phân bổ đáp ứng tiêu chuẩn theo quy định của pháp luật.

b. (Người chịu trách nhiệm kiểm tra khai thác sân bay) có trách nhiệm đảm bảo công tác kiểm tra được thực hiện hàng ngày và thực hiện các biện pháp/cáo báo cần thiết sau kiểm tra.

c. (Người chịu trách nhiệm khai thác sân bay) có trách nhiệm thực hiện công tác kiểm tra hàng ngày khu vực hoạt động và bề mặt giới hạn chướng ngại vật.

d. (Người chịu trách nhiệm kiểm tra bảo trì sân bay) có trách nhiệm đảm bảo công tác kiểm tra hệ thống biển báo, đèn hiệu được thực hiện theo đúng kế hoạch bảo trì và kiểm tra công tác sửa chữa khắc phục.

e. (Người chịu trách nhiệm bảo trì sân bay) có trách nhiệm thực hiện và ghi chép lại nhật ký kiểm tra và bảo trì hệ thống biển báo, đèn hiệu.

5.3. Kiểm tra khu vực hoạt động sân bay

Mô tả cách thức và thời gian tiến hành kiểm tra khu vực hoạt động sân bay. Công tác kiểm tra phải bao gồm kiểm tra thường xuyên, kiểm tra định kỳ và kiểm tra đột xuất.

Ví dụ:

(Tên sân bay) có 3 hình thức kiểm tra gồm: Kiểm tra thường xuyên, kiểm tra định kỳ và kiểm tra đột xuất.

a. Kiểm tra thường xuyên

Sân bay tiến hành công tác kiểm tra hàng ngày. Người kiểm tra quan sát tình trạng chung của cơ sở vật chất, phương tiện, trang thiết bị trên khu vực hoạt động và chức năng hoạt động.

b. Kiểm tra định kỳ

Kiểm tra định kỳ tương tự như kiểm tra thường xuyên nhưng ở mức độ chi tiết hơn. Công tác kiểm tra có thể cần dùng đến các công cụ hoặc thiết bị. Công tác kiểm tra được thực hiện với tần suất [X] ngày/ tuần.

c. Kiểm tra đột xuất

Công tác kiểm tra đột xuất được tiến hành sau khi nhận được phản ánh hoặc tình trạng hoặc sự vụ bất thường phát sinh.

5.4. Quy trình kiểm tra và phương tiện liên lạc với ATC trong thời gian kiểm tra

Nêu rõ quy trình, phương tiện và phương thức liên lạc giữa nhân sự kiểm tra với Đài kiểm soát không lưu trong thời gian kiểm tra khu bay để đảm bảo thông tin liên lạc nhanh nhất và an toàn khai thác.

Ví dụ:

Để đảm bảo an toàn cho nhân sự kiểm tra và an toàn khai thác hoạt động bay, (Tên sân bay) xây dựng quy trình kiểm tra và liên lạc. Quy trình liên lạc giữa nhân sự kiểm tra và Đài kiểm soát không lưu bao gồm:

a. Trước khi kiểm tra, nhân sự kiểm tra sẽ liên lạc với ATC về khoảng thời gian có thể tiến hành kiểm tra. Nhân sự kiểm tra chỉ tiến hành kiểm tra khi được sự cho phép của ATC và công tác an toàn được đảm bảo.

b. Khi lái xe hoặc đi bộ trên khu vực hoạt động, nhân sự kiểm tra phải liên tục cảnh giới và theo dõi bộ đàm/thiết bị liên lạc. Trong quá trình hoạt động trên khu vực di chuyển của sân bay, nhân sự kiểm tra phải giữ liên lạc hai chiều với ATC và tuân thủ huấn lệnh của ATC.

c. Nhân sự kiểm tra thông báo ngay cho ATC khi hoàn thành công tác kiểm tra và thoát ly khỏi đường CHC.

5.5. Nội dung, tần suất và thời gian kiểm tra khu vực hoạt động sân bay

Mô tả chi tiết về cách thức, nội dung kiểm tra khu vực hoạt động bao gồm kiểm tra thường xuyên, kiểm tra định kỳ và kiểm tra đột xuất.

a. Kiểm tra thường xuyên

Kiểm tra thường xuyên nên được thực hiện đối với sân đường, dải bay, RESA, sơn tín hiệu, biển báo, đèn tín hiệu hàng không, thiết bị dẫn đường, chướng ngại vật, trạm nhiên liệu, công trình xây dựng, các khu vực hạn chế và mối nguy từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

Ví dụ:

Người khai thác cảng hàng không, sân bay kiểm tra sân bay ít nhất (số lượng lần) một ngày khi sân bay hoạt động ở mức tối thiểu để giảm thiểu các ảnh hưởng đến hoạt động của sân bay. Công tác kiểm tra được thực hiện ít nhất một lần trong thời gian ban đêm (Mô tả chi tiết kế hoạch kiểm tra).

i) Khu vực mặt đường

Mặt đường cần đảm bảo êm thuận, không có vết nứt, lồi lõm, gồ ghề, vật ngoại lai, hay bất cứ trạng thái bất thường nào khác. Không có cây cỏ mọc gây cản trở thoát nước.

ii) Dải bay và khu vực an toàn cuối đường CHC

(Mô tả dải bay và RESA). Dải bay và RESA phải êm thuận, không hằn lún và không có bất kỳ vật thể nào khác ngoại trừ trang thiết bị được lắp đặt để đảm bảo hoạt động bay. Các vật thể trên dải bay và RESA phải là các vật dễ gãy.

iii) Mốc

Các mốc trên khu bay phải chính xác, rõ ràng. Sân bay cần kiểm tra mức độ bong tróc, phồng rộp, sứt mẻ, phai màu và bị che khuất của các mốc. Các mốc không áp dụng phải được loại bỏ, có thể áp dụng biện pháp tạm thời phủ sơn đen mốc.

iv) Biển báo

Biển báo chỉ dẫn những thông tin quan trong cho phi công trong quá trình tàu bay lăn. Các biển báo không được gây nhầm lẫn cho phi công. Biển báo không được bị che khuất bởi cây cỏ hoặc các vật thể khác.

v) Đèn hiệu

Sân bay tiến hành kiểm tra trực quan để đảm bảo tình trạng hoạt động của đèn hiệu khu bay và đảm bảo đèn hiệu không bị che khuất bởi cây cỏ, vật ngoại lai. Đèn hiệu phải có màu sắc phù hợp và đặt đúng vị trí.

vi) Thiết bị phụ trợ dẫn đường

(Tên) thiết bị phụ trợ dẫn đường bao gồm đèn hiệu sân bay, cột đo gió và đèn PAPI… [các thiết bị hỗ trợ ở sân bay]. Nhân sự kiểm tra sẽ kiểm tra tình trạng hoạt động ổn định, không bị che khuất của đèn hiệu sân bay; cột đo gió cần được để bay tự nhiên, không bị phai màu, được chiếu sáng phù hợp vào ban đêm; PAPI hoạt động ổn định.

vii) Chướng ngại vật

(Tên) Sân bay tập trung vào việc kiểm tra trực quan các chướng ngại vật nhân tạo và tự nhiên. Sân bay cũng xác định đánh dấu và chiếu sáng các chướng ngại vật một cách thích hợp. Nếu phát hiện thấy chướng ngại vật mới, sân bay phải thông báo cho cơ quan có thẩm quyền ngay lập tức.

viii) Hoạt động tiếp nhiên liệu tàu bay

Công tác kiểm tra hàng ngày hoạt động tiếp nhiên liệu tàu bay nên tập trung vào kiểm tra nhanh các vấn đề phổ biến nhất liên quan đến việc tuân thủ các tiêu chuẩn, quy tắc an toàn cháy nổ. Tại sân bay (Tên), trách nhiệm này gắn với đơn vị cung cấp dịch vụ tiếp nhiên liệu tàu bay. Sân bay sẽ kiểm tra ngẫu nhiên đơn vị tiếp nhiên liệu tàu bay.

ix) Công trình xây dựng

Trong quá trình xây dựng, nhân sự kiểm tra sẽ kiểm tra các hạng mục:

- Vật tư, vật liệu xây dựng dự trữ được bảo quản đúng quy cách.

- Công trình xây dựng được đánh dấu và chiếu sáng nhưng không gây chói mắt, nhầm lẫn cho phi công và kiểm soát viên không lưu.

- Không phát sinh FOD.

- Không xảy ra tình trạng nguy hiểm do hoạt động xây dựng gây ra.

- Không thu hút chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

x) Các khu vực hạn chế

Kiểm tra công tác bảo vệ, kiểm tra cổng, hàng rào, ổ khóa hoặc các bốt gác hoạt động đúng chức năng để ngăn ngừa hoạt động xâm nhập của người và phương tiện không được phép.

Ghi chú: Đây có thể là trách nhiệm của nhân viên an ninh, tùy thuộc từng sân bay.

xi) Quản lý chim, động vật hoang dã, vật nuôi

(Tên) sân bay kiểm tra các khu vực trong sân bay và khu vực lân cận để giảm thiểu, quản lý các vị trí thu hút chim, động vật hoang dã, vật nuôi. Sân bay kiểm tra các chứng cứ về chim, động vật hoang dã, vật nuôi. Tất cả các xác động vật hoặc các sự vụ do động vật gây ra ảnh hưởng đến hoạt động bay sẽ được điều tra theo quy định và báo cáo cho cơ quan có thẩm quyền. Sân bay sẽ ghi chép lại khu vực chim, động vật hoang dã, vật nuôi xuất hiện, lộ tuyến và các thông tin khác trong biểu mẫu báo cáo về chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

b. Kiểm tra điều kiện hoạt động liên tục

Kiểm tra điều kiện hoạt động liên tục nên được thực hiện đối với phương tiện, thiết bị mặt đất, hoạt động tiếp nhiên liệu tàu bay, công trình xây dựng, khu vực hạn chế, quản lý chim, động vật hoang dã, vật nuôi và vật ngoại lai.

Ví dụ:

Người khai thác cảng hàng không, sân bay có thể kiểm tra khu vực hoạt động bất kỳ lúc nào. Mối nguy có thể được báo cáo cho (Vị trí) để thực hiện biện pháp khắc phục ngay lập tức. Kiểm tra điều kiện hoạt động liên tục bao gồm:

i) Phương tiện, thiết bị mặt đất

Lái xe phải tuân thủ quy trình khai thác của phương tiện, thiết bị mặt đất. Phương tiện, thiết bị trong khu vực hoạt động phải được sơn nhận dạng phù hợp. Lái xe phải được đào tạo, huấn luyện và cấp giấy phép, chứng chỉ phù hợp.

ii) Hoạt động tiếp nhiên liệu tàu bay

Hoạt động tiếp nhiên liệu tàu bay được kiểm tra để đảm bảo rằng đơn vị cung cấp dịch vụ phải tuân theo quy trình của sân bay.

iii) Công trình xây dựng

Các trường hợp xâm nhập bất hợp pháp vào khu bay và FOD được kiểm tra để đảm bảo an toàn hoạt động bay.

iv) Khu vực hạn chế

Các cổng và hàng rào được kiểm tra để ngăn ngừa hành vi xâm nhập bất hợp pháp.

v) Chim, động vật hoang dã, vật nuôi

Kiểm tra hoạt động của chim, động vật hoang dã, vật nuôi. Thông tin hoạt động này được báo cáo cho bộ phận khai thác sân bay ngay lập tức.

vi) Vật ngoại lai

Vật ngoại lai phải được dọn dẹp sạch sẽ trong khu vực hoạt động càng sớm càng tốt. Người phát hiện các mảnh của tàu bay phải ngay lập tức thông báo cho (Người có trách nhiệm).

c. Kiểm tra điều kiện hoạt động định kỳ

Kiểm tra điều kiện hoạt động định kỳ nên được thực hiện đối với khu vực sân đường, sơn tín hiệu, biển báo, kho xăng dầu, khu xếp dỡ, phương tiện tra nạp xăng dầu, thiết bị dẫn đường hàng không, đèn hiệu, thiết bị chiếu sáng và chướng ngại vật.

Ví dụ:

Sân bay thực hiện kiểm tra điều kiện hoạt động định kỳ các hoạt động và cơ sở vật chất, phương tiện, trang thiết bị theo kế hoạch định kỳ, nhưng không phải hàng ngày. Tần suất kiểm tra có thể hàng tuần, hàng tháng hoặc hàng quý, tùy thuộc vào hoạt động và cơ sở vật chất.

i) Khu vực sân đường

(Tên) Sân bay đo độ ma sát mặt đường CHC và xác định chỉ số PCN. Tham khảo tiêu chuẩn về đo độ ma sát mặt đường CHC và đo chỉ số PCN.

Bộ phận khai thác sân bay sẽ báo cáo Người chịu trách nhiệm kiểm tra khai thác sân bay khi xảy ra tình trạng tích lũy cao su trên bề mặt đường CHC tại vùng chạm bánh đường CHC làm giảm độ ma sát xuống mức phải lập kế

hoạch bảo trì. Người chịu trách nhiệm kiểm tra khai thác sân bay sẽ yêu cầu tiến hành làm sạch bề mặt đường CHC. Trong trường hợp độ ma sát xuống dưới mức thấp nhất cho phép, Người chịu trách nhiệm kiểm tra khai thác sân bay phải báo cáo ngay (Giám đốc sân bay) để sân bay báo cáo ngay cơ quan có thẩm quyền, đề nghị thông báo tin tức hàng không theo quy định.

ii) Mốc

Bộ phận khai thác sân bay mốc sân đường đảm bảo sơn chính xác và rõ ràng. Mốc trên mặt đường bê tông xi măng và bê tông nhựa nên được sơn viền bằng sơn đen. Mốc phải được nhìn thấy vào ban đêm.

iii) Biển báo

Bộ phận khai thác sân bay kiểm tra bề mặt các biển báo, đảm bảo không bị bong tróc hoặc phai màu. Điểm tiếp xúc và mối hàn phải được kiểm tra để đảm bảo các biển bảo trong tình trạng hoạt động ổn định.

iv) Kho xăng dầu, khu vực xếp dỡ

Bộ phận khai thác sân bay kiểm tra kho lưu trữ kho xăng dầu, khu vực xếp dỡ đảm bảo an toàn cháy nổ, các phương tiện, trang thiết bị trong tình trạng hoạt động tốt và an toàn. Biển báo và biển cảnh báo phải được lắp đặt tuân thủ tiêu chuẩn về vật phẩm nguy hiểm.

v) Phương tiện tra nạp xăng dầu

Bộ phận khai thác sân bay kiểm tra tình trạng nhiên liệu, biển báo, biển cảnh báo, khu vực đỗ xe cũng như biển báo, biển cảnh báo trên xe.

vi) Thiết bị phụ trợ dẫn đường

Người được chỉ định có trách nhiệm xây dựng kế hoạch bay hiệu chuẩn, kiểm tra định kỳ tình trạng hoạt động của PAPI, NDB, DME để đảm bảo tình trạng hoạt động ổn định.

vii) Đèn hiệu, thiết bị chiếu sáng

Sân bay tiến hành kiểm tra máy phát điện và điện trở mỗi [x] tuần/ tháng. Đèn hiệu, thiết bị chiếu sáng khu bay được kiểm tra chức năng hoạt động [X] ngày/tuần.

viii) Chướng ngại vật

Sân bay tiến hành khảo sát các chướng ngại vật khu vực trong và lân cận sân bay, triển khai các biện pháp cần thiết ngay lập tức khi phát hiện chướng ngại vật mới.

ix) Cứu nạn và chữa cháy tàu bay

Sân bay quy định [số lượng] tuần/tháng tiến hành kiểm tra phản ứng tình huống cứu nạn và chữa cháy, tiến hành diễn tập cứu nạn và chữa cháy định kỳ. Kiểm tra tình trạng hoạt động của các phương tiện, trang thiết bị, vật tư phục vụ

cứu nạn và chữa cháy.

d. Kiểm tra đột xuất

Sân bay tiến hành kiểm tra đột xuất khi nhận được phản ánh hoặc phát sinh sự vụ bất thường như mưa lớn hoặc có tai nạn, sự cố tàu bay.

Ví dụ:

Người khai thác cảng hàng không, sân bay tiến hành kiểm tra đột xuất ngay khi nhận được phản ánh hoặc khi có tình trạng/sự cố bất thường xảy ra tại sân bay như: sự vụ liên quan đến khí tượng, sự cố hoặc tai nạn. Biên bản kiểm tra đột xuất được lưu lại trong (Nhật ký). Checklist mỗi lần kiểm tra sẽ khác nhau tùy từng trường hợp kiểm tra. Người chịu trách nhiệm kiểm tra khai thác sân bay quyết định nội dung kiểm tra trong checklist.

5.6. Checklist kiểm tra

Nêu rõ các checklist kiểm tra (Checklist kiểm tra được xây dựng theo điều kiện của mỗi cảng hàng không, sân bay).

5.7. Báo cáo kết quả kiểm tra

Nêu rõ quy trình báo cáo kết quả kiểm tra đến các bên liên quan như ATC, trong nội bộ Người khai thác cảng hàng không, sân bay,… Quy trình báo cáo cần bao gồm mức độ khẩn cấp của báo cáo. Cảng hàng không, sân bay cần phải theo dõi các hành động khắc phục.

Ví dụ:

a. Trong trường hợp không tuân thủ quy định ảnh hưởng nghiêm trọng đến an toàn hoạt động bay và không thể khắc phục được, (Vị trí) sẽ thông báo ngay lập tức cho (ATC) và người có thẩm quyền. (Bộ phận khai thác sân bay) sẽ thực hiện thủ tục yêu cầu phát thông báo NOTAM nếu cần. Có thể đóng cửa một phần sân bay nếu cần thiết.

b. Nếu có mối nguy nhưng không ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay, (Vị trí) sẽ báo cáo cho (người có thẩm quyền) để triển khai các biện pháp.

c. Các mối nguy và nội dung không đáp ứng sẽ được lưu trữ và ghi nhận trên bản đồ ô lưới ô vuông sân bay. Nếu các mối nguy và nội dung không đáp ứng không thể loại bỏ ngay, (Bộ phận khai thác sân bay) sẽ ghi nhận các mối nguy để có hành động khắc phục (Bảo trì sân bay).

d. Kết quả kiểm tra được báo cáo cho (Người chịu trách nhiệm kiểm tra khai thác sân bay).

e. (Người chịu trách nhiệm kiểm tra khai thác sân bay) phải lưu trữ kết quả vào Báo cáo kết quả kiểm tra và giám sát sân bay theo mẫu trong Phụ lục kèm theo Tài liệu này.

g. (Người chịu trách nhiệm kiểm tra khai thác sân bay) kiểm tra và theo dõi

các hành động khắc phục cho đến khi các mối nguy hoặc nội dung không đáp ứng được loại bỏ.

5.8. Lưu trữ hồ sơ kiểm tra, thời gian lưu trữ và nơi lưu trữ

Mô tả về cách thức lưu trữ hồ sơ kiểm tra, thời gian lưu trữ và nơi lưu trữ.

Ví dụ:

Kết quả kiểm tra sân bay sẽ được lưu trữ tại (Vị trí lưu) trong vòng [X] tháng kể từ ngày kiểm tra. (Người được chỉ định) có trách nhiệm lưu trữ.

Ghi chú: Các quy trình chi tiết phải được thể hiện trong Phụ lục kèm theo Tài liệu này.

6. Quy trình bảo trì khu vực hoạt động

Mô tả quy trình bảo trì khu vực bề mặt phủ vật liệu, khu vực đường cất hạ cánh, đường lăn, khu vực di chuyển và sân đỗ tàu bay có bề mặt không phủ vật liệu, dải bay và dải lăn, RESA và hệ thống thoát nước.

6.1. Mục đích

Xác định mục đích bảo trì khu vực hoạt động. Mục tiêu chính nhằm đảm bảo cơ sở vật chất của sân bay được duy trì, đảm bảo an toàn khai thác hoạt động bay.

Ví dụ:

Mục đích của việc bảo trì khu vực hoạt động là để duy trì khu vực hoạt động, dải bay và dải lăn, RESA và hệ thống thoát nước trong tình trạng hoạt động tốt, đảm bảo an toàn khai thác hoạt động bay.

6.2. Trách nhiệm

Xác định trách nhiệm của từng cá nhân trong công tác bảo trì khu vực hoạt động, bao gồm Giám đốc sân bay, bộ phận bảo trì khu bay, bộ phận khai thác khu bay.

Ví dụ:

a. Giám đốc sân bay chịu trách nhiệm chung trong việc giám sát bảo trì khu vực hoạt động để đảm bảo các điều kiện an toàn của cơ sở vật chất sân bay và an toàn khai thác hoạt động bay. Giám đốc sân bay cũng chịu trách nhiệm cung cấp đầy đủ số lượng nhân sự, công cụ và thiết bị.

b. Bộ phận bảo trì khu bay có trách nhiệm giám sát các nhân sự bảo trì, đảm bảo công tác bảo trì, khắc phục được thực hiện theo đúng quy định của pháp luật.

c. Bộ phận khai thác khu bay có trách nhiệm giám sát khu vực hoạt động, OLS và phối hợp với bộ phận bảo trì sân bay.

6.3. Bảo trì khu vực bề mặt phủ vật liệu

Mô tả đặc kiểm khu vực bề mặt phủ vật liệu, tiêu chuẩn mặt đường và quy trình bảo trì. Khu vực này cần được thể hiện bằng sơ đồ hoặc danh sách.

Ví dụ:

(Tên) Sân bay (mô tả khu vực phủ mặt) được phủ lớp bề mặt bằng (BTXM/BTN). Sân đỗ được phủ mặt bằng [Xi măng]. Sân bay bảo trì mặt đường để đáp ứng các điều kiện sau .....(nêu chi tiết các điều kiện theo tiêu chuẩn áp dụng).

Các điều kiện không đáp ứng tiêu chuẩn khai thác hoặc gây nguy hiểm cho hoạt động khai thác tàu bay phải được lưu trữ và thông báo kịp thời cho ATC, thực hiện các thủ tục thông báo tin tức hàng không nếu cần. Phương pháp và quy trình bảo trì mặt đường được quy định cụ thể trong (Tài liệu chi tiết) là một phần của Tài liệu khai thác sân bay này.

6.4. Bảo trì khu vực đường CHC, đường lăn có bề mặt không phủ vật liệu

Mô tả đặc kiểm khu vực đường CHC, đường lăn có bề mặt không phủ vật liệu và quy trình bảo trì. Nêu rõ trong trường hợp sân bay không có khu vực này.

Ghi chú: Trường hợp cảng hàng không, sân bay không có khu vực không phủ vật liệu thì có thể ghi là "không áp dụng".

6.5. Bảo trì dải bay và dải lăn

Mô tả phương pháp bảo trì dải bay, dải lăn, cảnh quan và seo cỏ sân bay.

Ví dụ:

a. Bảo trì dải bay và dải lăn

Cỏ ở dải bay và dải lăn không được cao quá [10 cm]. Sân bay tiến hành seo cỏ theo kế hoạch bảo trì sân bay định kỳ là xxx tháng/năm hoặc trong trường hợp đột xuất khi thấy cỏ cao quá giới hạn, hoặc khi được Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ Hàng không yêu cầu.

b. Khu vực bề mặt không phủ vật liệu ngoài dải bay, dải lăn

Cỏ ở khu vực này không được cao quá [... cm]. Cây ở khu vực lân cận sân bay không được để trở thành chướng ngại vật.

c. Thu gom cỏ

Cỏ đã cắt sẽ được thu gom và di chuyển ra khỏi dải bay.

6.6. Bảo trì hệ thống thoát nước

Mô tả hệ thống thoát nước và kèm theo sơ đồ hướng tuyến. Nêu rõ quy trình bảo trì hệ thống thoát nước sân bay. Quy trình bảo trì nên bao gồm quá trình dọn dẹp phát quang, kiểm tra và khai thông hệ thống thoát nước, kiểm tra bảo trì máy bơm, hệ thống bơm cưỡng bức nếu có.

Ví dụ:

a. Sân bay tiến hành kiểm tra thường xuyên hệ thống thoát nước, đặc biệt là sau khi mưa lớn và trong mùa mưa. Cây cỏ và các vật thể khác có thể gây tắc nghẽn dòng nước.

b. Sân bay tiến hành seo cỏ cho hệ thống thoát nước để khai thông dòng chảy.

c. Sân bay tiến hành nạo vét hệ thống thoát nước định kỳ xxx tháng/lần.

d. Sân bay tiến hành kiểm tra các máy bơm trước trong sân bay, đảm bảo hệ thống hoạt động tốt.

Ghi chú: Các quy định, trình chi tiết liên quan đến công tác bảo trì do Người khai thác cảng hàng không, sân bay ban hành phải được thể hiện trong Phụ lục kèm theo Tài liệu này.

7. Quy trình quản lý sân đỗ tàu bay

7.1. Mục đích

Mục đích của quản lý sân đỗ tàu bay tập trung vào việc đảm bảo hiệu quả khai thác sân đỗ và an toàn khai thác tàu bay.

Ví dụ:

Mục đích của quy trình là phân bổ hiệu quả và an toàn các vị trí đỗ tàu bay tại (Tên sân bay). Các vị trí đỗ được thiết kế và sơn tín hiệu để đảm bảo khoảng cách an toàn, đảm bảo các dịch vụ tiếp nhiên liệu tàu bay, phục vụ tàu bay có thể được thực hiện mà không gây ảnh hưởng cho các tàu bay đỗ xung quanh.

7.2. Trách nhiệm

Nêu rõ trách nhiệm của những người có vai trò và trách nhiệm trong quản lý sân đỗ tàu bay. Những người này có thể bao gồm, nhưng không giới hạn, Giám đốc sân bay, bộ phận khai thác sân bay,…

Ví dụ:

a. Giám đốc sân bay chịu trách nhiệm chung trong việc triển khai quy trình quản lý sân đỗ tàu bay và đảm bảo tiêu chuẩn khai thác tuân thủ quy định.

b. (Người chịu trách nhiệm kiểm tra khai thác sân bay) có trách nhiệm xây dựng Sổ tay hướng dẫn và SOP liên quan đến quản lý sân đỗ tàu bay.

c. (Bộ phận khai thác sân bay) có trách nhiệm phân bổ vị trí đỗ tàu bay hàng ngày, ghi lại thông tin tàu bay đỗ, phối hợp với các bên liên quan khác và giám sát quy trình đỗ tàu bay.

d. (Các đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ mặt đất) chịu trách nhiệm về dịch vụ mặt đất trên sân đỗ tàu bay.

e. (ATC) có trách nhiệm hướng dẫn phi công và điều hành hoạt động của tàu bay trên sân đỗ.

7.3. Sân đỗ tàu bay

Mô tả khu vực sân đỗ tàu bay, các thông số kỹ thuật và sơ đồ/ bản đồ. Xác định khả năng của từng khu vực đỗ theo tàu bay lớn nhất mà các khu vực đỗ có thể đáp ứng. Nêu rõ là vị trí đỗ xa hay đỗ gần.

Ví dụ:

(Tên) Sân bay có các khu vực đỗ sử dụng cầu hành khách và không có cầu hành khách. Cách bố trí sân đỗ được thể hiện bên dưới.

Sơ đồ mặt bằng sân đỗ tàu bay

Thông tin các vị trí đỗ tàu bay (trích dẫn lại ngắn gọn thông tin vị trí đỗ nêu tại Chương II hoặc trích dẫn cụ thể nội dung thông tin vị trí đỗ tàu bay được thể hiện tại mục .... của Chương II tài liệu này):

Số TT	**Vị trí đỗ**	**Loại tàu bay**	**Tiếp cận/từ xa (Contact/Remote)**	**Quốc tế/ quốc nội**	**Vị trí đỗ cho nhiều loại tàu bay (MARS Stand)**	**Ghi chú**

7.4. Quy trình liên lạc giữa Đài kiểm soát không lưu và bộ phận quản lý sân đỗ tàu bay

Nêu rõ quy trình liên lạc giữa Đài kiểm soát không lưu và bộ phận quản lý sân đỗ tàu bay.

Ví dụ:

a. Khi người khai thác tàu bay yêu cầu hạ cánh hoặc cất cánh tại (Tên) sân bay, sân bay sẽ kiểm tra mức độ sẵn sàng của sân đỗ và thông báo cho người khai thác tàu bay qua (Đơn vị ATS).

b. Khi tàu bay đến, (Người có trách nhiệm tại sân bay) chỉ định vị trí đỗ thông qua (Phương thức liên lạc) và ghi vào (Tài liệu chỉ định).

c. (Đơn vị ATS) cung cấp hướng dẫn đỗ tàu bay cho phi công thông qua (Phương thức chỉ định). Thỏa thuận giữa sân bay – Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong (Tài liệu chỉ định) là một phần của Tài liệu này.

7.5. Quy trình phân bổ vị trí đỗ tàu bay

Mô tả quy trình phân bổ vị trí đỗ tàu bay và các dịch vụ cầu hành khách

(nếu có). Mô tả các quy trình xử lý khi có sự thay đổi trong việc phân bổ vị trí đỗ tàu bay.

Ví dụ:

a. (Người chịu trách nhiệm tại sân bay) xây dựng kế hoạch phân bổ hàng ngày theo thời gian đến và đi của tàu bay theo theo kế hoạch bay, số hiệu chuyến bay và loại tàu bay dự kiến.

b. (Người chịu trách nhiệm tại sân bay) yêu cầu các thông tin thời gian thực sau đây từ hãng hàng không và/ hoặc ATC để điều chỉnh kế hoạch phân bổ hàng ngày:

i) Thời gian đến dự kiến và thời gian khởi hành dự kiến

ii) Số hiệu chuyến bay.

iii) Loại tàu bay.

c. (Người có trách nhiệm tại sân bay) xem xét;

i) Nếu vị trí đỗ có thể chứa tàu bay, tàu bay có thể đỗ tại vị trí đỗ.

ii) Nếu vị trí đỗ không thể tiếp nhận tàu bay, Người khai thác cảng hàng không, sân bay sẽ (Chỉ định quy trình thực hiện).

d. Nếu sử dụng cầu hành khách, sân bay sẽ đảm bảo rằng:

i) Nhân sự vận hành cầu dẫn hành khách phải được đào tạo, huấn luyện và được cấp giấy phép, năng định phù hợp theo quy định.

ii) Nhân sự vận hành cầu dẫn hành khách sẽ vào vị trí [15] phút trước ETA/ Thời gian đến ước tính (EIBT).

iii) Có nhân sự đánh tín hiệu dẫn tàu bay ra tín hiệu cho tàu bay tiếp cận.

iv) Khi tàu bay đã đỗ vào vị trí, kỹ thuật viên tàu bay sẽ đảm bảo tàu bay được cố định đúng cách, sau đó cầu hành khách/ thang hành khách được kết nối với tàu bay.

7.6. Quy trình phối hợp khởi động động cơ và đẩy lùi tàu bay

Nêu rõ quy trình bắt đầu khởi động động cơ và đẩy lùi tàu bay. Quy trình có thể bao gồm tàu bay tự lăn/di chuyển ra vào vị trí đỗ tàu bay.

Ví dụ:

a. Khi các công tác phục vụ mặt đất hoàn thành và tàu bay đã sẵn sàng để lùi, phi công phải liên hệ với ATC để xác định đủ điều kiện và bắt đầu khởi động động cơ và đẩy lùi. Trước khi động cơ nổ máy và đẩy lùi, phi công phải bật đèn chống va chạm.

b. Nếu tàu bay cần được kéo đến vị trí đỗ khác hoặc khu vực khác, thợ máy sẽ chịu trách nhiệm phối hợp với bộ phận kiểm soát mặt đất để xác định đủ điều kiện kéo đến vị trí đỗ mới. Đèn chống va chạm phải được bật từ khi bắt đầu đẩy

lùi/ kéo cho đến khi kết thúc.

7.7. Quy trình đánh tín hiệu dẫn tàu bay

Nêu rõ phương pháp điều khiển như VDGS hoặc người đánh tín hiệu. Quy trình được áp dụng tại sân bay phải tuân theo (Trích dẫn cụ thể quy định của pháp luật). Trường hợp nhiệm vụ đánh tín hiệu dẫn tàu bay thuộc đơn vị khác thì nêu cụ thể tên đơn vị các quy trình phối hợp với đơn vị đó để bố trí, cung cấp dịch vụ đánh tín hiệu dẫn tàu bay.

Ví dụ:

a. (Tên) Sân bay có dịch vụ đánh tín hiệu dẫn tàu bay. Sân bay (có/ không có) VDGS.

b. Người đánh tín hiệu được đào tạo, huấn luyện và và cấp phép theo quy định để đảm bảo đủ năng lực và đảm bảo rằng tín hiệu được cung cấp cho phi công là chính xác.

c. Người đánh tín hiệu được trang bị:

i) Trang bị bảo hộ cá nhân thích hợp (PPE) bao gồm bảo vệ tai, áo phản quang và giày bảo hộ.

ii) Dụng cụ đánh tín hiệu (marshalling wands/ paddles).

d. Người đánh tín hiệu có trách nhiệm kiểm tra điều kiện an toàn, đảm bảo không có chướng ngại vật trong khu vực vị trí đỗ trước khi đánh tín hiệu cho tàu bay vào vị trí đỗ.

e. Người đánh tín hiệu phải duy trì giao tiếp với cơ trưởng trong quá trình tiếp cận theo đúng quy trình, hướng dẫn.

7.8. Quy trình dẫn tàu bay - Follow-me

Nêu rõ tiêu chí và quy trình dẫn tàu bay để đảm bảo rằng quá trình dẫn tàu bay diễn ra an toàn.

Ví dụ:

a. (Tên) Sân bay cung cấp dịch vụ follow-me cho các hoạt động khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế, mất liên lạc, phi công không quen thuộc với sân bay hoặc các vấn đề liên quan đến an toàn khai thác khác.

b. Người lái xe dẫn tàu bay phải được đào tạo, huấn luyện phù hợp và có giấy phép theo quy định. Xe dẫn tàu bay phải trang bị radio hai chiều.

c. Quy trình

i) Khi có yêu cầu xe follow-me, người lái xe dẫn tàu bay sẽ lái xe di chuyển đến vị trí được chỉ định để dẫn tàu bay.

ii) [Người lái xe dẫn tàu bay] yêu cầu ATC cấp huấn lệnh về lộ trình dẫn tàu bay.

iii) Sau khi ATC cấp huấn lệnh về lộ trình dẫn tàu bay, xe follow-me sẽ dẫn tàu bay đến vị trí được chỉ định. Người lái xe dẫn tàu bay phải thông báo cho ATC khi thoát ly khỏi khu vực trách nhiệm của ATC/dịch vụ hoàn thành (phụ thuộc quy trình tại từng sân bay).

Ghi chú: Các quy trình chi tiết phải được thể hiện trong Phụ lục kèm theo. Trường hợp tại cảng hàng không, một hoặc một số quy trình nêu trên thuộc trách nhiệm của cơ quan cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay thì Người khai thác cảng hàng không, sân bay nêu rõ thực hiện theo quy trình do cơ quan cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay ban hành và trích dẫn quy trình đó; đồng thời thể hiện quy trình trong phục lục kèm theo.

8. Quy trình an toàn thi công xây dựng

Nêu rõ công tác an toàn thi công tại sân bay bao gồm kế hoạch, phương án tổ chức thi công, biện pháp đảm bảo an ninh an toàn, vệ sinh môi trường và phòng cháy, chữa cháy trong quá trình thi công; bao gồm thi công trong trường hợp đột xuất trên khu vực di chuyển của sân bay và khu vực lân cận.

8.1. Mục đích

Mục đích của công tác an toàn thi công nhằm đảm bảo sân bay có thể quản lý an toàn quá trình thi công trong khu bay. Công tác thi công trong khu bay phải đảm bảo tác động tối thiểu đến hoạt động khai thác tàu bay và các chức năng của hệ thống trang thiết bị bảo đảm hoạt động bay.

Ví dụ:

Mục đích của quy trình này là mô tả trình tự lập kế hoạch, tổ chức thi công an toàn trong khu vực hoạt động sân bay hoặc OLS.

8.2. Trách nhiệm

Nêu rõ trách nhiệm của người có vai trò và trách nhiệm trong quản lý an toàn thi công tại sân bay. Những người này bao gồm (nhưng không giới hạn) Giám đốc sân bay, bộ phận bảo trì sân bay,…

Ví dụ:

a. (Giám đốc sân bay) có trách nhiệm chung đảm bảo an toàn khai thác trong quá trình thi công tại sân bay theo quy định.

b. (Bộ phận bảo trì sân bay) có trách nhiệm đảm bảo phương án đảm bảo an ninh, an toàn trong quá trình thi công (MOWP) được thực hiện.

c. (Bộ phận khai thác khu bay) có trách nhiệm giám sát an toàn khu bay đặc biệt là các công trình xây dựng. (Bộ phận khai thác khu bay) kiểm tra tài liệu MOWP và đảm bảo yêu cầu an toàn khai thác hoạt động bay.

d. (Ban quản lý dự án) có trách nhiệm lập kế hoạch thi công chi tiết, phối hợp và đảm bảo quá trình thi công được triển khai theo MOWP.

8.3. Phương án đảm bảo an ninh, an toàn trong quá trình thi công

Thi công trong sân bay được chia ra thành 02 loại theo quy định của Nghị định số 05/2021/NĐ-CP gồm quá trình thi công làm thay đổi và không làm thay đổi phương án khai thác đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa hoặc làm thay đổi phương án khai thác hệ thống thiết bị đảm bảo hoạt động bay.

Ví dụ:

(Tên) sân bay chia công tác thi công thành hai loại:

a. Quá trình thi công không làm thay đổi phương án khai thác đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa hoặc làm thay đổi phương án khai thác hệ thống thiết bị đảm bảo hoạt động bay

Các công việc như seo cỏ ngoài dải bay/dải lăn, quét dọn mặt đường, sửa chữa nhỏ bề mặt sân đường, bảo trì sơn tín hiệu, mốc và hệ thống đèn, khảo sát và kiểm tra.

Phương án phối hợp với ATC và các đơn vị có liên quan.

Phương án đảm bảo an ninh, an toàn trong quá trình thi công.

Thông báo hoạt động thi công.

(Lưu ý đảm bảo đầy đủ nội dung theo quy định của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT).

b. Quá trình thi công làm thay đổi phương án khai thác đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa hoặc làm thay đổi phương án khai thác hệ thống thiết bị đảm bảo hoạt động bay

Ví dụ:

Các công việc yêu cầu phải đóng cửa một phần hoặc toàn bộ đường cất hạ cánh, đường lăn, làm thay đổi phương án khai thác sân đỗ, hệ thống thiết bị đảm bảo hoạt động bay.

Phương án phối hợp với ATC và các đơn vị có liên quan

Phương án đảm bảo an ninh, an toàn trong quá trình thi công.

Thông báo hoạt động thi công.

(Lưu ý đảm bảo đầy đủ nội dung theo quy định của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT).

8.4. Lập Phương án đảm bảo an ninh, an toàn trong quá trình thi công

Nêu rõ quy trình lập MOWP, phát hành thông báo tin tức hàng không, điều phối/ thông báo đến các bên liên quan.

Trình bày công tác quản lý hoạt động thi công bao gồm quản lý phương tiện, trang thiết bị mặt đất, đường ra vào, vị trí tập kết vật tư, đổ thải.

Trình bày công tác kiểm soát an ninh công trường và kiểm soát an ninh của nhà thầu trong quá trình thi công.

Trình bày các nội dung khác về phương án đảm bảo an ninh, an toàn trong quá trình thi công theo yêu cầu của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT.

Thông báo hoạt động thi công.

Ví dụ:

a. MOWP nêu trách nhiệm của chủ đầu tư, Người khai thác cảng hàng không, sân bay và các bên liên quan và các nội dung khác theo quy định.

Trong quá trình lập kế hoạch thi công, Giám đốc dự án phải lấy ý kiến các tổ chức bị tác động. Mức độ và hình thức lấy ý kiến phụ thuộc vào các yếu tố như độ phức tạp và khối lượng thi công, mức độ gián đoạn hoạt động khai thác tàu bay.

Sau khi tham vấn, Giám đốc dự án xác định mức độ hạn chế trong quá trình thi công. Dự thảo MOWP được chuyển đến Bộ phận khai thác khu bay để rà soát, đưa ra ý kiến cuối cùng.

Chủ đầu tư phải trình Cục Hàng không Việt Nam hoặc Cảng vụ Hàng không phê duyệt phương án đảm bảo an ninh, an toàn trong quá trình thi công theo quy định của Điều 50 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP.

Nội dung của MOWP được thực hiện theo Điều 60 Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT. Các nội dung chính trong MOWP gồm:

1. Thông tin thi công

2. Hạn chế đối với hoạt động khai thác tàu bay

3. Hạn chế đối với công tác thi công

4. Công tác điều hành

5. Sơ đồ, bản vẽ

6. Danh sách phân phối tài liệu

7. Phê duyệt của người có thẩm quyền.

MOWP được phát hành và gửi cho các bên liên quan.

b. Tiến hành thi công trong sân bay

Sân bay đảm bảo quá trình thi công tuân thủ các nội dung sau:

1. Chủ đầu tư phải đề nghị MOWP và thực thi MOWP được phê duyệt.

2. Cá nhân, phương tiện hoạt động trong khu bay phải được cấp phép hoạt động theo quy định.

3. (Người có trách nhiệm tại sân bay) có trách nhiệm giám sát quá trình thi công. (Người có trách nhiệm) phải:

- Đảm bảo an toàn khai thác hoạt động bay và thi công an toàn hàng ngày theo MOWP.

- Đảm bảo rằng việc thi công được thông báo tin tức hàng không theo quy định và thông tin phải chính xác theo MOWP.

- Cung cấp thông tin cho ATC hàng ngày nếu cần thiết, để đảm bảo tiến hành thi công an toàn.

- Thảo luận với đơn vị thi công, Giám đốc dự án, chủ đầu tư khi cần thiết (và khi có yêu cầu) tất cả các vấn đề cần thiết để đảm bảo thi công an toàn và an toàn khai thác hoạt động bay.

- Đảm bảo rằng các khu vực tạm dừng khai thác/điều chỉnh khai thác, chướng ngại vật tạm thời và giới hạn của khu vực thi công được đánh dấu, chiếu sáng tuân thủ theo MOWP.

- Đảm bảo rằng các phương tiện, máy móc tham gia thi công tuân thủ quy định về đánh dấu, chiếu sáng tuân thủ theo MOWP.

- Đảm bảo rằng các phương tiện, máy móc và vật tư khi không sử dụng trong quá trình thi công, được tập kết bên ngoài khu vực hoạt động, không ảnh hưởng đến phương thức tiếp cận, cất hạ cánh, bề mặt OLS, ảnh hưởng đến thiết bị dẫn đường, hỗ trợ hạ cánh.

- Đảm bảo tuyến đường tiếp cận khu vực thi công phù hợp với MOWP.

- Chỉ đạo di dời ngay phương tiện, máy móc và nhân công ra khỏi khu vực hoạt động khi cần thiết để đảm bảo an toàn hoạt động bay.

- Đảm bảo rằng đèn pha hoặc bất kỳ ánh sáng nào khác cần thiết cho công tác thi công được che chắn để không gây chói mắt hoặc nhầm lẫn cho phi công và Đài kiểm soát không lưu.

- Hoàn thành việc thi công theo tiến độ đã thông báo/ trường hợp điều chỉnh phải có thông báo chính thức bằng văn bản và phải thực hiện thủ tục thông báo tin tức hàng không; trường hợp hoàn thành đúng tiến độ thì phải đảm bảo hủy bỏ bất kỳ NOTAM nào liên quan sau khi hoàn thành thi công.

4. Nhà thầu sẽ chỉ định một nhân sự an toàn thi công để phối hợp với sân bay và đảm bảo rằng MOWP được thực hiện.

5. Nhân sự an toàn thi công phải báo cáo ngay sự vụ phát sinh bất thường cho (Người có trách nhiệm của sân bay).

6. (Người có trách nhiệm của sân bay) lưu trữ nhật ký kiểm tra, giám sát hoạt động thi công theo quy định.

8.5. Thông báo thi công

Sân bay phải tiến hành thông báo thi công đến các cơ quan, đơn vị hoạt động tại sân bay theo quy định tại khoản 4 Điều 59 Thông tư số 29/2021/TT-

BGTVT, đảm bảo đầy đủ các nội dung và các lưu ý, cảnh báo ảnh hưởng đến hoạt động khai thác sân bay,...

Ví dụ:

Thời gian thông báo và trách nhiệm thông báo thi công.

Sau thời hạn xxx ngày kể từ ngày MOWP được duyệt, Người khai thác cảng hàng không, sân bay sẽ thực hiện việc thông báo thi công theo quy định tại tại khoản 4 Điều 59 Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT.

- Giám đốc sân bay duyệt và ký văn bản thông báo thi công.

- Người/ Bộ phận có trách nhiệm lập và trình thông báo thi công.

8.6. Liên lạc, phối hợp với ATC

Đơn vị thi công phải có người phụ trách thi công và người này phải được trang bị liên lạc vô tuyến hai chiều để trao đổi với ATC hoặc Người khai thác cảng hàng không, sân bay bất cứ lúc nào.

Ví dụ:

a. Đơn vị thi công phải được trang bị liên lạc vô tuyến hai chiều để trao đổi với ATC hoặc Người khai thác cảng hàng không, sân bay bất cứ lúc nào.

b. Đơn vị thi công xây dựng phương thức thông tin liên lạc để đảm bảo thông tin từ ATC có thể được truyền đến tất cả các nhân sự có liên quan của đơn vị thi công một cách kịp thời.

c. Đơn vị thi công phải tuân thủ nghiêm ngặt các hướng dẫn của ATC.

8.7. Phân phối tài liệu MOWP

Người khai thác cảng hàng không, sân bay phân phối tài liệu MOWP đến các bên liên quan trong khu bay, bao gồm các hãng hàng không, đơn vị cung cấp dịch vụ mặt đất, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, đơn vị cung cấp dịch vụ cứu nạn và chữa cháy, bộ phận khai thác sân bay và các bên liên quan khác.

Ví dụ:

Tổ chức	***Số điện thoại liên hệ***		***Fax***
	Trong thời gian hoạt động	***Ngoài thời gian hoạt động***	

Ghi chú: Các quy trình chi tiết do Người khai thác cảng hàng không, sân bay ban hành phải được thể hiện trong Phụ lục kèm theo Tài liệu này.

9. Quản lý an toàn đường cất hạ cánh, đường lăn

Thực hiện theo Chương trình an toàn đường cất hạ cánh được cấp có thẩm quyền phê duyệt (trích dẫn đầy đủ số Quyết định phê duyệt).

Trường hợp Người khai thác cảng hàng không, sân bay phê duyệt và ban hành riêng quy định về an toàn sân bay, Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải nêu rõ việc quản lý an toàn trên sân bay phải thực hiện theo quy định về an toàn sân bay đã được phê duyệt (trích dẫn đầy đủ số Quyết định phê duyệt).

Ghi chú: Chương trình an toàn đường cất hạ cánh (bao gồm Quyết định phê duyệt thành phần, Quy chế hoạt động của Tổ công tác an toàn đường CHC) được thể hiện tại Phụ lục chi tiết kèm theo kèm theo Tài liệu này.

10. Quy trình quản lý an toàn sân đỗ tàu bay

Mô tả thông tin về quản lý an toàn sân đỗ tàu bay bao gồm các quy định để đảm bảo an toàn/ bảo vệ khỏi luồng phụt động cơ phản lực, hoạt động tiếp nhiên liệu tàu bay, vệ sinh sân đỗ, báo cáo sự cố/ tai nạn và giám sát tuân thủ an toàn.

10.1. Mục đích

Mục đích của an toàn sân đỗ tàu bay nhằm đảm bảo an toàn cho hoạt động khai thác mặt đất và giảm thiểu rủi ro và nguy hiểm do tai nạn và sự cố khi khai thác mặt đất.

Ví dụ:

(Tên) Sân bay quản lý an toàn sân đỗ để giảm thiểu rủi ro khai thác mặt đất, thương tích, thiệt hại về người và tài sản, giảm thiểu gián đoạn hoạt động khai thác sân bay.

10.2. Trách nhiệm

Nêu rõ trách nhiệm của những người liên quan đến an toàn sân đỗ như Giám đốc sân bay, bộ phận khai thác sân bay, đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ mặt *đất,…*

Ví dụ:

a. Giám đốc sân bay có trách nhiệm chung đảm bảo an toàn sân đỗ tàu bay theo quy định của pháp luật.

b. (Bộ phận khai thác sân bay) có trách nhiệm xây dựng các quy trình liên quan đến an toàn sân đỗ và giám sát các hoạt động trên sân đỗ, đảm bảo sự tuân thủ các quy định về khai thác mặt đất.

c. (Đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ mặt đất) có trách nhiệm xây dựng sổ tay hướng dẫn vận hành cho đơn vị của mình tuân thủ các tiêu chuẩn tối thiểu do sân bay quy định.

10.3. Bảo vệ khỏi luồng phòng phụt từ động cơ phản lực

Nêu rõ các quy trình để bảo vệ khỏi luồng phòng phụt từ động cơ phản lực;

vị trí được phép nổ máy, thử động cơ tàu bay.

Ví dụ:

Để ngăn ngừa rủi ro khi động cơ phản lực hoạt động trong quá trình tàu bay thử động cơ, di chuyển/lăn, sân bay đã thiết lập (Quy trình) như trong (Chỉ rõ quy trình).

Nhân sự của đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ mặt đất phải được đào tạo, huấn luyện về an toàn trên sân đỗ theo quy định.

10.4. Hoạt động tra nạp nhiên liệu cho tàu bay

Nêu rõ các quy trình của sân bay cho hoạt động tiếp nhiên liệu cho tàu bay.

Ví dụ:

Hãng hàng không, đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ mặt đất, đơn vị cung cấp nhiên liệu có trách nhiệm tuân thủ các tiêu chuẩn tiếp nhiên liệu tại sân bay được quy định tại [Chỉ rõ quy định].

10.5. Quét dọn sân đỗ tàu bay - Apron Sweeping

Nêu rõ quy trình quét dọn sân đỗ tàu bay.

Ví dụ:

Trước khi tàu bay cất cánh và hạ cánh, (Người có trách nhiệm) sẽ kiểm tra FOD. (Người chịu trách nhiệm) sẽ kiểm tra khu vực sân đỗ trước khi tàu bay đỗ. Trong trường hợp có FOD với số lượng lớn, khi nhận được báo cáo, (Người có trách nhiệm của sân bay) sẽ tiến hành quét dọn khu vực sân đỗ. (Người có trách nhiệm của sân bay) và đại diện các đơn vị có liên quan sẽ cùng kiểm tra khu vực sân đỗ sau khi việc quét dọn hoàn tất nếu cần thiết.

10.6. Vệ sinh làm sạch sân đỗ tàu bay

Nêu rõ quy trình vệ sinh làm sạch sân đỗ tàu bay.

Ví dụ:

(Tên) Sân bay sẽ tiến hành vệ sinh làm sạch sân đỗ khi có yêu cầu hoặc khi kết quả kiểm tra hàng ngày tại sân bay yêu cầu vệ sinh sân đỗ. Sân bay sử dụng chất tẩy rửa phù hợp với từng loại chất bám.

Đơn vị cung cấp dịch vụ tiếp nhiên liệu cho tàu bay chịu trách nhiệm ngăn ngừa sự cố tràn dầu và phối hợp làm sạch những chất tràn đó theo quy định (trích dẫn cụ thể quy định trách nhiệm của cung cấp dịch vụ tiếp nhiên liệu). Sự cố tràn phải được xử lý trong một khu vực hạn chế và không làm ô nhiễm hệ thống thoát nước. Công tác vệ sinh sẽ được thực hiện ngay lập tức. Nếu đơn vị cung cấp dịch vụ tiếp nhiên liệu không thể làm sạch chất tràn, sân bay sẽ thực hiện các biện pháp. Các chi phí gây ra bởi sự đổ tràn đó được thực hiện theo quy định của pháp luật (nêu rõ ai chi trả, quy định tại đâu).

Các đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ mặt đất, hãng hàng không hoạt động tại sân bay phải đảm bảo sân đỗ được sệ sinh sạch, không có FOD hoặc các chất bám sau khi tàu bay rời khỏi sân đỗ.

10.7. Báo cáo tai nạn, sự cố

Nêu rõ các quy trình của sân bay về báo cáo tai nạn và sự cố.

Ví dụ:

Các tai nạn và sự cố sẽ được báo cáo thông qua hệ thống SMS. Người gây ra tai nạn và sự cố hoặc người chứng kiến cũng phải báo cáo người có thẩm quyền ngay lập tức.

Biểu mẫu Báo cáo tai nạn và sự cố trong Phụ lục (Trích dẫn cụ thể các biểu mẫu để các đơn vị hoạt động tại sân bay thực hiện) sẽ được sử dụng. Người gây ra sự cố/ tai nạn hoặc nhân chứng có nghĩa vụ cung cấp thông tin chi tiết cho (Người có trách nhiệm tại sân bay).

Trường hợp có mối nguy hoặc hoặc sự cố/ tai nạn cần xử lý khẩn cấp, nhân viên sân bay phải gọi/báo cáo ngay lập tức cho [Người có thẩm quyền tại sân bay] theo số [số điện thoại].

10.8. Giám sát tuân thủ an toàn

Nêu rõ quy trình về giám sát tuân thủ an toàn để đảm bảo an toàn khai thác mặt đất và tuân thủ tiêu chuẩn. Sân bay phải quy định cụ thể tần suất giám sát tuân thủ an toàn dựa trên sản lượng vận chuyển hàng không.

Ví dụ:

Đối với hoạt động khai thác an toàn trên sân đỗ, sân bay thiết lập quy định cho hoạt động khai thác sân đỗ theo quyền và trách nhiệm của Người khai thác cảng hàng không, sân bay (lưu ý phải phù hợp với quy định, không được vượt quá các quy định của pháp luật). Sân bay kiểm tra ngẫu nhiên các quy trình khai thác mặt đất để đảm bảo tuân thủ các tiêu chuẩn an toàn.

Việc không tuân thủ sẽ được báo cáo cho (Người có trách nhiệm khai thác sân bay) và thông qua hệ thống báo cáo an toàn sân bay. Sân bay có thể dừng hoạt động nếu hoạt động khai thác không tuân thủ quy định, gây nguy hiểm.

Ghi chú: Các quy trình chi tiết nêu trên do người khai thác cảng hàng không ban hành phải được thể hiện trong Phụ lục kèm theo Tài liệu này.

11. Quy trình bảo đảm an ninh, kiểm soát người và phương tiện, trang thiết bị, vật tư ra vào khu bay

Thực hiện theo các quy định đảm bảo an ninh tại Chương trình an ninh càng hàng không, sân bay đã được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt tại Quyết định số .../QĐ-CHK ngày…tháng…năm…

11.1. Mục đích

Mục đích của việc kiểm soát người, phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay là để ngăn ngừa tai nạn/ sự cố liên quan đến phương tiện/ trang thiết bị, đảm bảo an toàn cho các hoạt động khai thác mặt đất và giảm thiểu rủi ro, nguy hiểm khi khai thác mặt đất.

11.2. Trách nhiệm

Nêu rõ trách nhiệm đối của những người có liên quan đến việc kiểm soát phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay như Giám đốc sân bay, bộ phận khai thác khu bay, bộ phận an ninh, bộ phận an toàn sân bay... và những người liên quan khác.

Ví dụ:

a. Giám đốc sân bay chịu trách nhiệm chung về việc xây dựng và thực hiện các quy trình, cung cấp các nguồn lực để kiểm soát người và phương tiện ra vào và hoạt động trong khu bay.

b. Người chịu trách nhiệm kiểm tra khai thác sân bay có trách nhiệm đảm bảo rằng các quy định của Sổ tay được thực thi; đồng thời có trách nhiệm hướng dẫn, kiểm tra giấy phép hoạt động của người phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay theo quy định.

c. Người chịu trách nhiệm an ninh sân bay có trách nhiệm kiểm tra những người ra vào khu bay.

d. Các đơn vị có phương tiện/ trang thiết bị hoạt động trong khu bay có trách nhiệm tuân thủ hướng dẫn và chịu sự kiểm tra, giám sát của Người khai thác cảng hàng không, sân bay.

11.3. Quy tắc

Mô tả cách sân bay thực thi các quy tắc khi điều khiển phương tiện/ trang thiết bị trong khu bay, đào tạo, huấn luyện và cấp phép điều khiển.

Ví dụ:

Các đơn vị có phương tiện/ trang thiết bị hoạt động tại khu bay phải có Giấy phép điều khiển, vận hành phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu vực hạn chế do Cục Hàng không Việt Nam cấp và còn hiệu lực.

Phương tiện hoạt động tại khu bay phải được cấp Giấy phép an ninh theo quy định và phải được đăng kiểm theo quy định.

11.4. Thực thi

Mô tả cách sân bay thực hiện công tác kiểm tra và thực thi việc tuân thủ các quy tắc, quy định của phương tiện, thiết bị và người điều khiển, vận hành phương tiện, thiết bị hoạt động tại khu bay.

Ví dụ:

a. (Người có trách nhiệm của sân bay) sẽ kiểm tra ngẫu nhiên các phương

tiện/ trang thiết bị và hoạt động lái xe để xem xét việc tuân thủ quy định.

b. Nhân viên khai thác sân bay sẽ ghi lại bất kỳ hành vi vi phạm quy tắc, quy định của người điều khiển phương tiện/ trang thiết bị và báo cáo Cảng vụ hàng không để xử lý, thông báo cho chủ phương tiện để thực hiện biện pháp thích hợp đối với người lái xe vi phạm.

c. Các vi phạm cấu thành sự cố yêu cầu phải báo cáo sự cố theo quy định về báo cáo an toàn.

d. Trường hợp vi phạm cấu thành tai nạn, sự cố mức D trở lên, báo cáo và phối hợp với Cảng vụ hàng không để phục vụ quá trình điều tra sự cố.

Ghi chú: Các quy trình chi tiết phải được thể hiện trong Phụ lục kèm theo Tài liệu này. Các quy trình chi tiết liên quan đến bảo đảm an ninh không cần thể hiện tại Phụ lục kèm theo Tài liệu này do đã nằm trong hồ sơ phê duyệt Chương trình an ninh cảng hàng không, sân bay.

12. Quy trình quản lý rủi ro từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi

Mô tả về quản lý rủi ro từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi bao gồm việc giảm thiểu rủi ro, báo cáo rủi ro, đánh giá rủi ro và đo lường kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

Mô tả hoặc tham chiếu tài liệu chứng minh Người khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện theo các yêu cầu của Chương trình Kiểm soát chim và động vật hoang dã, vật nuôi theo yêu cầu tại Điều 80 Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 của Bộ Giao thông vận tải.

12.1. Mục đích

Xác định mục đích của việc quản lý rủi ro từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi. Mục đích thường tập trung vào việc ngăn ngừa, giảm thiểu các mối nguy từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi. Tuy nhiên, cần lưu ý đến việc quản lý môi trường khi quản lý các mối nguy từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

Ví dụ:

Mục đích của quy trình này là nhằm giảm thiểu nguy cơ đối với hoạt động bay do sự hiện diện của chim và động vật khác trong sân bay hoặc khu vực lân cận sân bay, có lưu ý đến môi trường.

12.2. Trách nhiệm

Nêu rõ trách nhiệm cho những người có liên quan đến quản lý rủi ro từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi. Những người này có thể bao gồm Giám đốc sân bay, bộ phận khai thác khu bay, bộ phận bảo trì sân bay,…

Ví dụ:

a. Giám đốc sân bay chịu trách nhiệm chung về chương trình quản lý rủi ro từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi cho (Tên) Sân bay để giảm thiểu tỷ lệ tai

nạn và sự cố.

b. (Bộ phận khai thác sân bay) có trách nhiệm thực hiện chương trình quản lý rủi ro từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

c. (Bộ phận bảo trì sân bay) có trách nhiệm kiểm soát môi trường sống của chim, động vật hoang dã tại sân bay.

12.3. Báo cáo các rủi ro từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi

Nêu rõ các sự vụ yêu cầu phải báo cáo rủi ro từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi (Chỉ rõ biểu mẫu báo cáo áp dụng).

Ví dụ:

Sân bay báo cáo rủi ro từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi cho Cục Hàng không Việt Nam theo quy định về báo cáo an toàn.

a. Sự vụ va chạm giữa chim, động vật hoang dã, vật nuôi và tàu bay.

b. Có bằng chứng hoặc hư hỏng do va chạm giữa chim, động vật hoang dã, vật nuôi và tàu bay.

c. Xác chim hoặc các động vật khác, cho dù toàn bộ hay một phần, được tìm thấy:

i) Trong khu vực đường CHC hoặc đầu đường CHC.

ii) Trên đường lăn hoặc bất kỳ nơi nào khác trong hoặc ngoài sân bay mà có lý do để tin rằng đó là kết quả sau khi va chạm với tàu bay.

d. Sự xuất hiện của các loài chim hoặc động vật khác trong hoặc ngoài sân bay có ảnh hưởng tiêu cực, đáng kể đến hoạt động bay.

12.4. Đánh giá rủi ro từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi

Nêu rõ phương pháp thu thập số liệu, nhận diện mối nguy, đánh giá rủi ro từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi theo hệ thống SMS của sân bay tài liệu hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam.

Ví dụ:

a. Sân bay thu thập dữ liệu về chim, động vật hoang dã, vật nuôi và chất dẫn dụ chim, động vật hoang dã, vật nuôi trong khu vực lân cận sân bay. Dữ liệu bao gồm các loại, số lượng, nguồn thức ăn, môi trường sống của chim, động vật hoang dã, vật nuôi, vùng nước và các địa điểm sinh sản.

b. Kiểm tra, khảo sát

- Trong sân bay: Tần suất định kỳ là .../ngày hoặc khi có yêu cầu.

- Khu vực lân cận sân bay: Tần suất định kỳ là .../năm hoặc khi có yêu cầu (có thể theo mùa).

Kết quả khảo sát hàng ngày và khảo sát theo mùa sẽ được ghi lại và báo

cáo theo quy định.

c. Đánh giá mối nguy chim, động vật hoang dã, vật nuôi được thực hiện theo quy định về đánh giá SMS; đánh giá mối nguy riêng từng loài và khu vực xuất hiện, tần suất của chim/động vật hoang dã được thực hiện theo hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam (Sổ tay hướng dẫn kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay được ban hành tại Quyết định số 539/QĐ-CHK ngày 22/3/2022), bao gồm các nội dung chính như:

i) Phân tích sự kiện hoặc hoàn cảnh thúc đẩy nghiên cứu.

ii) Nhận dạng các loài chim, động vật hoang dã, vật nuôi được quan sát và số lượng, vị trí, tập tính di chuyển và sự xuất hiện hàng ngày và theo mùa của chúng.

iii) Nhận dạng và vị trí của các đối tượng địa lý trong và gần sân bay thu hút chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

iv) Mô tả các mối nguy của chim, động vật hoang dã, vật nuôi đối với hoạt động khai thác bay.

v) Các hành động được đề xuất để giảm các mối nguy từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi đối với các hoạt động khai thác bay.

d. Kết quả đánh giá sẽ được chuyển cho bộ phận chuyên môn để phân tích và được trình bày dưới dạng Ma trận rủi ro.

e. Sân bay đánh giá hiệu quả của kế hoạch quản lý nguy cơ từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi để cải thiện các kỹ thuật được sử dụng trong kế hoạch quản lý nguy cơ từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

12.5. Chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi (WHMP)

Sân bay thiết lập WHMP dựa trên đánh giá quản lý mối nguy từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi theo hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam tại Quyết định số 539/QĐ-CHK ngày 22/3/2022. Việc quản lý nguy cơ từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi bao gồm việc thay đổi môi trường sống, xua đuổi, tiêu hủy và các biện pháp cần thiết khác. Kế hoạch nên được tham khảo từ chuyên gia.

Ví dụ:

Sân bay thiết lập kế hoạch quản lý nguy cơ từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi dựa trên đánh giá nguy cơ động vật hoang dã và ban hành WHMP tại văn bản số [xxx].

Sân bay có [xxx] biện pháp giảm thiểu nguy cơ từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi là thay đổi môi trường sống, kỹ thuật quấy rối, loại bỏ chim, động vật hoang dã, vật nuôi và thay đổi lịch trình chuyến bay. Chi tiết của các biện pháp này có trong WHMP của Sân bay.

Ghi chú: Chi tiết của WHMP được kèm theo Tài liệu này.

13. Quy trình quản lý chướng ngại vật hàng không

Nêu rõ các chỉ dẫn về quản lý chướng ngại vật hàng không theo quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06/5/2016 của Chính phủ và Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 và Điều 15 Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT.

Nêu rõ nghĩa vụ của Người khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định của Điều 6 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP trong việc bảo đảm toàn bộ hoạt động khai thác, bảo đảm an ninh, an toàn tại sân bay.

13.1. Mục đích

Xác định mục đích của việc kiểm soát chướng ngại vật trên sân bay và vùng lân cận.

Ví dụ:

Mục đích của các quy trình này nhằm đảm bảo áp dụng các biện pháp phù hợp để kiểm soát, giám sát, báo cáo cấp có thẩm quyền xử lý việc phát sinh các chướng ngại vật như việc lắp dựng các công trình, thiết bị, cấu trúc tạm thời và lâu dài có thể ảnh hưởng đến an toàn khai thác hoạt động bay theo nghia vụ của Người khai thác cảng hàng không, sân bay được quy định tại khoản 2 Điều 5 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP

13.2. Trách nhiệm

Nêu rõ trách nhiệm của những người liên quan đến việc kiểm soát chướng ngại vật như Giám đốc sân bay bộ phận khai thác sân bay,...

Ví dụ:

a. Giám đốc sân bay có trách nhiệm chung trong việc thiết lập các quy trình để giám sát và báo cáo sự xuất hiện của các chướng ngại vật cho Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không để kiểm soát việc lắp dựng các công trình tạm thời và lâu dài trong khu vực lân cận sân bay.

b. (Người có trách nhiệm tại sân bay) có trách nhiệm giám sát hàng ngày OLS và PANS-OPS để phát hiện các chướng ngại vật không phép, báo cáo Giám đốc sân bay để báo cáo cấp có thẩm quyền thực hiện các biện pháp để loại bỏ hoặc hạ độ cao chướng ngại vật đến ngưỡng khai thác an toàn.

13.3. Kiểm soát chướng ngại vật

Nêu rõ phương pháp sân bay giám sát và kiểm soát các chướng ngại vật trong và lân cận sân bay, kiểm soát các công trình xây dựng và quy trình báo cáo sự xuất hiện của chướng ngại vật.

Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải rà soát quy trình phối hợp thực tế tại sân bay để xây dựng quy trình kiểm soát, phối hợp kiểm soát chướng ngại vật.

Ví dụ:

a. Kiểm tra trực quan các chướng ngại vật được tiến hành trong quá trình kiểm tra sân bay hàng ngày bởi (Người có trách nhiệm).

b. Nếu tìm thấy chướng ngại vật tạm thời, (Người có trách nhiệm) sẽ:

i) Thông báo ngay cho (Giám đốc sân bay, ATC và các bên có liên quan).

ii) Nếu chướng ngại vật nằm trong phạm vi sân bay, Người khai thác cảng hàng không, sân bay sẽ tiến hành các bước theo quy định để loại bỏ CNV phát sinh. Nếu nằm ngoài phạm vi sân bay, Người khai thác cảng hàng không, sân bay sẽ báo cáo cấp có thẩm quyền (nêu rõ cấp có thẩm quyền) để làm việc với chủ sở hữu chướng ngại vật nhằm hạ thấp độ cao hoặc loại bỏ chướng ngại vật.

c. (Người có trách nhiệm của sân bay) sẽ đánh giá và kiểm tra đối tượng (vật thể/công trình...) trong OLS ngay sau khi nhận được báo cáo. Nếu đối tượng là chướng ngại vật, Người khai thác cảng hàng không, sân bay sẽ thực hiện quy trình báo cáo, đề nghị thông báo tin tức hàng không theo quy định.

Ghi chú: Các quy trình chi tiết phải được thể hiện trong Phụ lục kèm theo tài liệu này.

14. Quy trình di dời tàu bay mất khả năng di chuyển

Quy định chi tiết về di dời tàu bay mất khả năng di chuyển. Nêu rõ quy định của pháp luật, trách nhiệm của chủ sở hữu tàu bay hoặc hãng hàng không có trách nhiệm di dời tàu bay mất khả năng di chuyển và công tác phối hợp của Người khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định tại Mục 6 Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT

Sân bay phối hợp khi chủ sở hữu tàu bay không thể di dời tàu bay mất khả năng di chuyển kịp thời. Do đó, sân bay cần chuẩn bị các công cụ, thiết bị và vật liệu cần thiết cho việc di dời tàu bay mất khả năng di chuyển. Sân bay có thể sở hữu hoặc ký hợp đồng với sân bay khác hoặc các nhà cung cấp để được hỗ trợ nhanh chóng. Kế hoạch di dời tàu bay mất khả năng di chuyển có thể được nêu trong Kế hoạch khẩn nguy sân bay.

Sân bay cũng có thể có kế hoạch di dời trong tài liệu này. Nội dung của kế hoạch sẽ bao gồm:

- Mục đích

- Nhiệm vụ

- Vai trò, trách nhiệm của Người khai thác cảng hàng không, sân bay và người khai thác tàu bay

- Thông báo cho người khai thác tàu bay

- Liên lạc, phối hợp với bộ phận kiểm soát không lưu

- Bố trí thiết bị và nhân viên để di dời tàu bay mất khả năng di chuyển

- Tên, vai trò và số điện thoại của những người chịu trách nhiệm di dời tàu bay mất khả năng di chuyển.

Di dời tàu bay mất khả năng di chuyển		
Tên người/cơ quan điều phối	**Thông tin số điện thoại/ Fax, Email liên hệ**	**Năng lực dịch vụ di dời tàu bay mất khả năng di chuyển**
		Chi tiết loại tàu bay

14.1. Mục đích

Ví dụ:

Mục đích của Kế hoạch di dời tàu bay mất khả năng di chuyển là phối hợp, phản ứng hiệu quả để di dời một cách nhanh chóng và an toàn tàu bay mất khả năng di chuyển mà tàu bay đó gây ra việc đóng tạm thời đường CHC, đường lăn hoặc ảnh hưởng đến OLS.

14.2. Trách nhiệm

Nêu rõ trách nhiệm của những người liên quan đến việc di dời tàu bay mất khả năng di chuyển như vai trò, trách nhiệm của Người khai thác cảng hàng không, sân bay, người khai thác tàu bay, ATC, các đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ mặt đất và các bên có liên quan khác.

Ví dụ:

Chi tiết về việc di dời tàu bay mất khả năng di chuyển là một phần của Kế hoạch khẩn nguy sân bay (Tên), bao gồm:

- Vai trò, trách nhiệm của Người khai thác cảng hàng không, sân bay và người khai thác tàu bay.

- Trách nhiệm thông báo cho người khai thác tàu bay

- Trách nhiệm thông báo, giữ liên lạc với ATC

- Trách nhiệm bố trí thiết bị và nhân viên để di dời tàu bay mất khả năng di chuyển

- Tên, vai trò và số điện thoại của những người chịu trách nhiệm tàu bay mất khả năng di chuyển.

Ghi chú: Kế hoạch di dời tàu bay mất khả năng di chuyển do Người khai thác cảng hàng không, sân bay ban hành phải được thể hiện trong Phụ lục kèm theo Tài liệu này.

15. Quy trình quản lý vật phẩm nguy hiểm

Thực hiện theo Chương trình an ninh hàng không của cảng hàng không,

sân bay đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt (trích dẫn đầy đủ số Quyết định phê duyệt).

15.1. Mục đích

Xác định các thủ tục liên quan đến việc xử lý các vật phẩm nguy hiểm để đảm bảo cung cấp, xử lý, lưu trữ và loại bỏ các vật phẩm nguy hiểm một cách an toàn

Ví dụ:

Mục đích của quy trình này nhằm đảm bảo xử lý an toàn các vật phẩm nguy hiểm hoặc hàng hóa nguy hiểm trên sân bay, bao gồm:

- Thuốc nổ

- Khí ga

- Chất lỏng dễ cháy

- Chất rắn dễ cháy

- Chất oxy hóa và Peroxit hữu cơ

- Các chất độc hại và chất lây nhiễm

- Vật liệu phóng xạ

- Chất ăn mòn

- Các chất và vật phẩm nguy hiểm khác

Các quy trình nhằm đảm bảo an toàn cộng đồng và sự an toàn liên tục của hoạt động khai thác tàu bay.

15.2. Trách nhiệm

Nêu rõ trách nhiệm của những người liên quan đến xử lý vật phẩm nguy hiểm như Giám đốc sân bay, bộ phận khai thác sân bay, hãng hàng không, đơn vị cung cấp dịch vụ tiếp nhiên liệu hàng không.

Ví dụ:

a. Giám đốc sân bay có trách nhiệm chung trong việc xây dựng quy trình để đảm bảo việc xử lý an toàn các vật phẩm nguy hiểm tại sân bay bằng cách cung cấp khu vực lưu trữ thích hợp, bố trí nhân viên có trình độ và nguồn lực để xử lý các vật phẩm nguy hiểm.

b. Trưởng bộ phận cứu nạn và chữa cháy tại sân bay có trách nhiệm triển khai phản ứng tức thời để xử lý các tai nạn và sự cố liên quan đến vật phẩm nguy hiểm xảy ra trong khu vực hoạt động.

c. Người có thẩm quyền thuộc bộ phận khai thác sân bay chịu trách nhiệm giám sát các quy trình tổng thể bao gồm lưu trữ, vận chuyển và thải bỏ các vật phẩm nguy hiểm.

d. Người thuộc đơn vị cung cấp dịch vụ tiếp nhiên liệu hàng không có trách nhiệm kiểm tra an toàn các phương tiện/ trang thiết bị tiếp nhiên liệu của họ và thiết lập các quy trình an toàn để lưu trữ và phân phối nhiên liệu.

15.3. Khu vực lưu trữ vật phẩm nguy hiểm

Sân bay chỉ định cụ thể một khu vực cụ thể để lưu trữ chất lỏng dễ cháy, nhiên liệu hàng không và các vật phẩm nguy hiểm khác với các yêu cầu cụ thể về lưu trữ vật phẩm nguy hiểm.

Ví dụ:

a. Chất lỏng dễ cháy

Chất lỏng dễ cháy chỉ được lưu trữ tại khu vực được chỉ định và thoả thuận tại (tên địa điểm). Khu vực lưu trữ phải đáp ứng các yêu cầu gồm (nêu cụ thể).

Tất cả các đơn vị khác không được phép lưu trữ chất lỏng dễ cháy nếu không được phép của sân bay.

b. Vật phẩm nguy hiểm khác

Các vật phẩm nguy hiểm khác phải được lưu trữ trong khu vực được sân bay thoả thuận tại (tên địa điểm). Khu vực lưu trữ phải đáp ứng các yêu cầu gồm (nêu cụ thể).

15.4. Phương pháp vận chuyển, bảo quản, phân phối và xử lý các vật phẩm nguy hiểm

Nêu rõ các phương pháp cần tuân theo để vận chuyển, bảo quản, phân phối và xử lý các vật phẩm nguy hiểm. Các phương pháp này cũng phải bao gồm các quy trình xử lý khẩn cấp khi có rò rỉ chất lỏng, vật phẩm nguy hiểm.

Ví dụ:

a. Vận chuyển vật phẩm nguy hiểm

i) Người lái xe phải đảm bảo rằng các vật phẩm nguy hiểm được cố định đúng cách và các tấm che hoặc bạt được buộc chặt trước khi di chuyển. Các vật phẩm nguy hiểm phải được vận chuyển bằng một chiếc xe được thiết kế để vận chuyển các loại vật phẩm nguy hiểm cụ thể một cách an toàn.

ii) Các gói hàng có đánh dấu định hướng (mũi tên) phải được đảm bảo theo cách giữ cho gói hàng ở đúng vị trí (mũi tên hướng lên) trong suốt quá trình vận chuyển.

iii) Các nguồn gây cháy, chẳng hạn như hút thuốc và bật lửa, bị cấm ở nơi giao nhận vật phẩm nguy hiểm.

iv) Phanh tay của xe phải được kéo trong quá trình xếp/ dỡ hàng.

b. Lưu giữ/bảo quản

i) Các vật phẩm nguy hiểm phải được cất giữ trong khu vực được sân bay

phê duyệt tại (tên vị trí).

ii) Các vật phẩm nguy hiểm phải được tách riêng biệt từng vật liệu theo yêu cầu.

c) Xử lý các vật phẩm nguy hiểm

i) Sự cố liên quan đến vật phẩm nguy hiểm

1) Liên hệ (Cứu nạn và chữa cháy) sân bay

2) Không tiếp xúc

3) Xác định/các hóa chất và các mối nguy liên quan - kiểm tra Bảng dữ liệu An toàn vật liệu (MSDS). Sử dụng thông tin về các đặc tính vật lý và hóa học của vật liệu để đưa ra các quy trình ứng phó và/ hoặc sơ tán.

4) Nâng cao báo động - sơ tán những người không bị ô nhiễm khỏi khu vực. Cách ly các cá thể bị ô nhiễm và xử lý theo MSDS. Cách ly những người bị ảnh hưởng và giữ nguyên hiện trường.

5) Hỗ trợ nhân viên ứng phó khẩn cấp và cung cấp MSDS nếu hóa chất đã được biết.

6) Đảm bảo rằng các vật phẩm nguy hiểm sẽ không tràn vào nước hoặc hệ thống thoát nước.

7) Dọn dẹp khu vực và xử lý bằng dụng cụ khẩn cấp.

iii) Loại bỏ vật phẩm nguy hiểm

1) Chất thải hóa học độc hại, vật liệu hấp thụ, nước thải, hóa chất hết hạn sử dụng, thùng chứa bị ô nhiễm, pallet bị ô nhiễm và các đồ vật bị ô nhiễm khác phải được xử lý đúng cách. Các phương pháp thải bỏ được quy định trong MSDS. Sân bay có thể ký hợp đồng với một bên được chứng nhận để xử lý các vật phẩm nguy hiểm.

2) Các thùng chứa bị ô nhiễm cần được được xử lý và có thể tái sử dụng nếu được xử lý đúng cách.

16. Quy trình khai thác trong điều kiện thời tiết nguy hiểm

Căn cứ vào khái niệm thời tiết nguy hiểm và các quy định về an toàn khai thác trong điều kiện thời tiết nguy hiểm, Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải xây dựng quy trình khai thác có tính đến ảnh hưởng của điều kiện thời tiết nguy hiểm.

16.1. Mục đích

Xác định mục đích xây dựng quy trình đối với các điều kiện thời tiết nguy hiểm. Mục đích của việc xây dựng quy trình cần tập trung vào công tác bảo vệ khai thác tàu bay, người, phương tiện hoạt động tại cảng hàng không bằng việc đưa ra quy trình tiếp nhận thông tin, truyền tải thông tin điều kiện thời tiết nguy

hiểm và quy trình kiểm soát, giám sát hoạt động khai thác tại sân bay trong điều kiện thời tiết nguy hiểm.

Ví dụ:

Mục đích của các quy trình này nhằm đảm bảo tàu bay, người và phương tiện có thể khai thác an toàn trong điều kiện thời tiết nguy hiểm.

16.2. Trách nhiệm

Nêu rõ trách nhiệm của những người liên quan đến khai thác trong điều kiện thời tiết nguy hiểm. Trách nhiệm cá nhân bao gồm (không giới hạn) Giám đốc sân bay, bộ phận khai thác sân bay, đơn vị cung cấp dịch vụ khí tượng, đài kiểm soát không lưu, các đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ mặt đất ....

Ví dụ:

a. Giám đốc sân bay có trách nhiệm chung trong xây dựng quy trình liên quan đến điều kiện khí tượng nguy hiểm tại sân bay và đảm bảo các quy trình này được thực thi.

b. (Bộ phận khai thác sân bay) có trách nhiệm kiểm tra các bên liên quan khác hoạt động trong khu bay để đảm bảo thực thi các quy định. Bộ phận khai thác sân bay sẽ tiến hành đo độ ma sát mặt đường CHC, báo cáo tình trạng mặt CHC, kiểm tra an toàn đường CHC và kiểm tra dây neo tàu bay, dây neo các phương tiện, trang thiết bị phục vụ mặt đất (GSE).

c. (Đơn vị cung cấp dịch vụ khí tượng) có trách nhiệm thông báo cho Người khai thác cảng hàng không, sân bay và các đơn vị có liên quan các điều kiện khí tượng nguy hiểm bao gồm lúc bắt đầu và kết thúc điều kiện, được nêu trong thỏa thuận/quy trình giữa Người khai thác cảng hàng không, sân bay và đơn vị cung cấp dịch vụ khí tượng.

d. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm thông báo và cảnh báo đến tất cả các bên liên quan hoạt động trong sân bay về điều kiện thời tiết nguy hiểm.

e. Các đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ mặt đất có trách nhiệm thực hiện các quy trình về điều kiện khí tượng nguy hiểm theo yêu cầu của sân bay, và trách nhiệm neo đậu tàu bay, GSE theo quy định.

16.3. Quy trình tiếp nhận thông tin và gửi thông tin liên quan đến điều kiện thời tiết nguy hiểm

Người khai thác cảng hàng không, sân bay nêu rõ quy trình và phương thức phối hợp, nhận thông tin từ cơ quan khí tượng, chuyển thông tin đến các cơ quan, đơn vị hoạt động tại cảng hàng không (trường hợp có quy chế phối hợp, nêu rõ tên quy chế phối hợp).

16.4. Quy trình kiểm soát khai thác trong điều kiện thời tiết nguy hiểm

Người khai thác cảng hàng không, sân bay nêu rõ quy trình kiểm soát, giám

sát hoạt động khai thác trong điều kiện thời tiết nguy hiểm; từ việc công bố khu vực có mái che an toàn chống sét để trú ẩn đến việc kiểm tra các điều kiện khai thác theo quy định như việc kiểm tra, nhắc nhở kịp thời các đơn vị, người hoạt đông tuân thủ quy định khai thác, chằng néo phương tiện thiết bị, kiểm soát FOD,... Các quy trình này có thể phân ra theo từng trường hợp của điều kiện thời tiết nguy hiểm tương ứng như xoáy thuận nhiệt đới, giông, mưa đá, gió mạnh, gió giật, xoáy lốc (theo Điều 123 Thông tư 19/2017/TT-BGTVT).

Ví dụ:

a) Báo cáo tình trạng mặt đường CHC (áp dụng khi có sự thay đổi tình trạng đường CHC trong bất kỳ trường hợp điều kiện thời tiết nguy hiểm nào như như mưa lớn, giông,

Áp dụng quy trình nêu tại mục 22 của Chương này

b) Gió giật

i) Khi có cảnh báo gió giật, bộ phận bảo trì sân bay và các nhà thầu phải che phủ, chằng buộc vật tư và GSE.

ii) (Chủ sở hữu tàu bay) phải neo đậu tàu bay và định vị máy bay theo hướng an toàn.

iii) (Chủ sở hữu GSE) phải chằng buộc GSE để đảm bảo GSE được an toàn.

iv) (Người có trách nhiệm ở sân bay) có trách nhiệm kiểm tra khu bay, đặc biệt là các khu vực có khả năng cao có FOD. Trong trường hợp phát hiện FOD, biện pháp xử lý phải được tiến hành ngay lập tức. Nếu không có biện pháp khắc phục (Người chịu trách nhiệm) sẽ thông báo cho đơn vị ATS ngay lập tức. Tai nạn và sự cố GSE được báo cáo cho chủ sở hữu và người có trách nhiệm về an toàn tại sân bay.

c. Giông

i) Người khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện quy trình báo cáo tình trạng mặt đường CHC.

ii) Khi có cảnh báo sét ở sân bay hoặc khu vực lân cận sân bay, (Người chịu trách nhiệm) đánh giá điều kiện khai thác theo tiêu chuẩn và rủi ro đối với hoạt động khai thác sân bay. Nếu điều kiện khai thác vượt tiêu chuẩn và kết quả đánh giá rủi ro là cao, các hoạt động khai thác tại sân bay phải được ngừng lại và tìm nơi trú ẩn.

ii) Đơn vị ATS thông báo về tình trạng mặt đường CHC và độ ma sát nếu có cho phi công. ATS có thể yêu cầu (Người chịu trách nhiệm tại sân bay) để đo đạc độ sâu của nước trên mặt đường CHC. Kết quả sẽ được báo cáo cho đơn vị ATS để thông báo cho phi công.

Ghi chú: Các quy trình chi tiết và quy chế/ văn bản phối hợp hiệp đồng

phải được thể hiện trong Phụ lục kèm theo Tài liệu này.

17. Quy trình khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế

- Căn cứ vào các quy định của pháp luật, Người khai thác cảng hàng không, sân bay làm rõ quy định cảng hàng không có áp dụng phương án khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế không. Trường hợp có áp dụng, thực hiện theo Hướng dẫn khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế tại cảng hàng không, sân bay được cấp có thẩm quyền phê duyệt (trích dẫn đầy đủ số Quyết định phê duyệt).

- Quy định chi tiết về tuyến đường di chuyển, phương án đảm bảo an toàn khai thác trong điều kiện thời tiết nguy hiểm hoặc tầm nhìn hạn chế khi sử dụng xe đạp, xe máy trong khu bay.

Ghi chú: Hướng dẫn khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế phải được thể hiện trong Phụ lục kèm theo Tài liệu này.

18. Quy trình quản lý hệ thống hỗ trợ dẫn đường bằng mắt và hệ thống điện sân bay

Quy định chi tiết về hệ thống thiết bị hỗ trợ dẫn đường bằng mắt và hệ thống điện sân bay. Nội dung chi tiết trong phần này nên bao gồm cả kiểm tra trực quan ở mục 7.5 và bảo trì đèn tín hiệu hàng không, đèn cảnh báo chướng ngại vật, biển báo, sơn tín hiệu và hệ thống điện sân bay.

18.1. Mục đích

Mục đích chính của hệ thống thiết bị hỗ trợ dẫn đường bằng mắt và hệ thống điện sân bay phải đảm bảo mức độ sẵn sàng của hệ thống. Chi tiết phần này phải thể hiện được năng lực của sân bay để duy trì hệ thống hỗ trợ dẫn đường bằng mắt và hệ thống điện sân bay.

Ví dụ:

Mục đích của quy trình này là để chi tiết hóa công tác kiểm tra và bảo trì hệ thống đèn hiệu sân bay, thiết bị chiếu sáng, mốc và hệ thống điện.

18.2. Trách nhiệm

Nêu rõ trách nhiệm của những người có vai trò và trách nhiệm trong công tác bảo trì hệ thống thiết bị hỗ trợ dẫn đường bằng mắt và hệ thống điện sân bay. Những người này có thể bao gồm (nhưng không giới hạn), Giám đốc sân bay, bộ phận bảo trì sân bay,…

Ví dụ:

a. Giám đốc sân bay có trách nhiệm chung trong việc cung cấp các thiết bị đèn hiệu sân bay và thiết bị điện.

b. (Người đứng đầu bộ phận (xxx) sân bay) có trách nhiệm đảm bảo công

tác bảo trì và kiểm tra kỹ thuật hệ thống đèn hiệu, thiết bị chiếu sáng sân bay được thực hiện và ghi chép lại theo đúng tiêu chuẩn và yêu cầu của Tài liệu khai thác và bảo trì thiết bị.

c. (Người chịu trách nhiệm bảo trì sân bay) có trách nhiệm triển khai bảo trì hệ thống thiết bị hỗ trợ dẫn đường bằng mắt và hệ thống điện sân bay.

18.3. Kiểm tra sân bay và hệ thống hỗ trợ dẫn đường bằng mắt

Sổ tay khai thác hệ thống thiết bị hỗ trợ dẫn đường bằng mắt bao gồm các thông tin trong mục này. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có thể tham khảo, dẫn chiếu tài liệu này.

Ví dụ:

Kiểm tra hệ thống hỗ trợ dẫn đường bằng mắt và kiểm tra sân bay trong giờ hoạt động và ngoài giờ hoạt động của sân bay được quy định... (nêu quy định cụ thể, trường hợp ban hành tài liệu riêng thì nêu rõ tài liệu hoặc quy trình kiểm tra được ban hành).

Checklist kiểm tra hệ thống hỗ trợ dẫn đường bằng mắt và kiểm tra sân bay được xây dựng theo hướng dẫn sử dụng của nhà sản xuất và được sửa đổi cho phù hợp với điều kiện thực tế của sân bay.

18.4. Hệ thống điện dự phòng - Standby Generation

Nêu rõ phương pháp bảo trì và kiểm tra hệ thống điện dự phòng được quy định tại tài liệu nào. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có thể kiểm tra tài liệu khai thác hệ thống hỗ trợ dẫn đường bằng mắt để xác định xem có quy định các nội dung, phương pháp kiểm tra và bảo trì trong tài liệu không và nếu có thì có thể trích dẫn và sử dụng tài liệu này.

Ví dụ:

Phương pháp bảo trì và kiểm tra hệ thống điện dự phòng (Standby generation) được quy định trong Tài liệu khai thác hệ thống thiết bị hỗ trợ dẫn đường bằng mắt.

Checklist của công tác bảo trì và kiểm tra hệ thống điện dự phòng được xây dựng theo hướng dẫn sử dụng của nhà sản xuất và được sửa đổi cho phù hợp với điều kiện thực tế của sân bay.

18.5. Quy trình bảo trì

Nêu rõ quy trình bảo trì đối với hệ thống này.

Ví dụ:

Quy trình bảo trì hệ thống thiết bị hỗ trợ dẫn đường bằng mắt và hệ thống điện sân bay bao gồm bảo trì ngăn ngừa và sửa chữa. Chi tiết quy trình bảo trì được quy định trong Tài liệu khai thác hệ thống thiết bị hỗ trợ dẫn đường bằng mắt và trong (Phụ lục).

19. Quy trình đảm bảo hoạt động của radar và các thiết bị dẫn đường khác

Mô tả các quy trình để bảo vệ các vị trí đặt hệ thống thiết bị hỗ trợ dẫn đường bằng radar và vô tuyến trên sân bay để đảm bảo hệ thống hoạt động ổn định. Các quy trình phải bao gồm việc kiểm soát các hoạt động trong vùng lân cận của các hệ thống radar và thiết bị hỗ trợ dẫn đường, bảo trì bề mặt trong vùng lân cận của các hệ thống này, cung cấp và lắp đặt các biển cảnh báo về bức xạ nguy hiểm.

19.1. Mục đích

Xác định mục đích của các quy trình bảo vệ các vị trí đặt hệ thống thiết bị hỗ trợ dẫn đường bằng radar và vô tuyến. Mục đích nên tập trung vào việc kiểm soát các công trình xung quanh thiết bị hỗ trợ dẫn đường và bảo vệ người, thiết bị khỏi bức xạ.

Ví dụ:

Mục đích của các quy trình này nhằm đảm bảo không có sự can thiệp vào hoạt động của các thiết bị hỗ trợ dẫn đường tại sân bay do công trình hoặc các hoạt động thi công trong vùng lân cận của thiết bị hỗ trợ dẫn đường hoặc hệ thống cáp liên quan.

19.2. Trách nhiệm

Nêu rõ trách nhiệm của những người liên quan đến việc bảo vệ các vị trí đặt hệ thống thiết bị hỗ trợ dẫn đường bao gồm Giám đốc sân bay, bộ phận bảo trì sân bay, bộ phận khai thác sân bay,…

Ví dụ:

a. Giám đốc sân bay có trách nhiệm chung trong việc thiết lập các thủ tục để đảm bảo rằng các hoạt động nằm trong kiểm soát, không có tác động tiêu cực đến hoạt động an toàn của radar và thiết bị hỗ trợ dẫn đường.

b. Bộ phận chịu trách nhiệm kiểm soát hoạt động thi công trên sân bay, chịu trách nhiệm thông báo cho Người khai thác cảng hàng không, sân bay, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay về các ảnh hưởng đến hệ thống cáp của sân bay.

c. Bộ phận khai thác sân bay có trách nhiệm thông báo ATC các công việc thi công có khả năng ảnh hưởng đến hoạt động an toàn của radar và thiết bị hỗ trợ dẫn đường.

19.3. Kiểm soát các hoạt động xung quanh radar và thiết bị hỗ trợ dẫn đường

Nêu rõ quy trình kiểm soát các hoạt động xung quanh radar và thiết bị hỗ trợ dẫn đường, bao gồm cả liên lạc, phối hợp với ATC và quy trình kiểm soát an toàn lao động trong khu vực để đảm bảo an toàn và hoạt động ổn định của thiết

bị hỗ trợ dẫn đường.

Ví dụ:

a. Những người có trách nhiệm về quản lý an toàn thi công công trình trong sân bay phải thông báo trước cho ATC về:

i) Các hoạt động thi công trong vùng lân cận của radar và thiết bị hỗ trợ dẫn đường trên sân bay có thể ảnh hưởng đến các tín hiệu đến và đi từ các cơ sở đó; và

ii) Đề xuất công tác đào đắp trong phạm vi khoảng cách 3m từ hệ thống cáp của sân bay (nêu cụ thể nếu có đề xuất).

b. Phối hợp với ATC để lập phương án đảm bảo an ninh, an toàn trong quá trình thi công - MOWP. ATC đề xuất thiết lập bất kỳ hạn chế nào cần thiết để đảm bảo an toàn khai thác trong quá trình thi công.

c. Thông báo thi công.

d. Đơn vị thi công, Ban quản lý dự án hay tổ chức nào thực hiện thi công tại sân bay có trách nhiệm đảm bảo rằng tất cả những người liên quan đến công việc trên sân bay hiểu và tuân thủ các hạn chế được áp dụng để bảo vệ radar, thiết bị dẫn đường và hệ thống cáp tại sân bay.

e. (Tên) Sân bay đã lắp đặt hàng rào và khóa tại các đài VOR/DME và NDB để ngăn người xâm nhập trái phép làm nhiễu tín hiệu vô tuyến.

19.4. Bảo trì bề mặt vùng lân cận của hệ thống thiết bị hỗ trợ dẫn đường

Nêu rõ quy trình bảo trì bề mặt vùng lân cận của hệ thống thiết bị hỗ trợ dẫn đường bằng radar và vô tuyến để ngăn ngừa các mối nguy và duy trì hoạt động ổn định của hệ thống thiết bị hỗ trợ dẫn đường.

Ví dụ:

a. (Tên) Sân bay duy trì khu vực xung quanh các thiết bị hỗ trợ dẫn đường để đảm bảo không có chướng ngại vật nào đối với tín hiệu vô tuyến. Sân bay tiến hành kiểm tra khu vực đồng thời với chương trình kiểm tra hàng ngày và bảo dưỡng định kỳ .

b. (Nhân viên sân bay) tiếp cận khu vực bảo trì phải tuân thủ các quy trình tiếp cận khu bay.

c. (Bộ phận bảo trì sân bay) có trách nhiệm bảo trì phòng ngừa và khắc phục các hệ thống thiết bị hỗ trợ dẫn đường và các khu vực xung quanh.

19.5. Cung cấp và lắp đặt các biển cảnh báo bức xạ vi sóng nguy hiểm

(Tên) Sân bay kiểm tra các biển cảnh báo trên hàng rào xung quanh các hệ thống thiết bị hỗ trợ dẫn đường. Các biển báo phải được nhìn thấy và không bị che bởi cây cỏ. (Tên) Sân bay cũng lắp đặt các mốc cho các khu vực ảnh hưởng hệ thống ILS. Các mốc được làm bằng vật liệu không gây nhiễu cho các thiết bị

hỗ trợ dẫn đường vô tuyến.

19.6. Sơ đồ các bề mặt giới hạn chướng ngại vật đảm bảo hoạt động bình thường của các thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát.

20. Quản lý môi trường tại sân bay

20.1. Mục đích

Mục đích của các quy trình này nhằm đảm bảo việc thu gom, kiểm soát và xử lý các nguồn thải gây ô nhiễm tại sân bay.

20.2. Trách nhiệm

Nêu rõ trách nhiệm người đứng đầu cảng hàng không, sân bay, các bộ phận của cảng hàng không, sân bay và trách nhiệm của doanh nghiệp khai thác công trình tại cảng hàng không, sân bay...

Ví dụ:

a. Giám đốc sân bay có trách nhiệm chung trong việc đảm bảo môi trường tại sân bay theo quy định của pháp luật và triển khai các nội dung về bảo vệ môi trường gồm:

- Thực hiện quản lý môi trường, báo cáo công tác bảo vệ môi trường tại cảng hàng không, sân bay theo các nội dung trong báo cáo đánh giá tác động môi trường/ đề án bảo vệ môi trường (chi tiết, đơn giản)/ cam kết bảo vệ môi trường/ Giấy phép môi trường/ Đăng ký môi trường theo quy định;

- Triển khai xây dựng bản đồ tiếng ồn;

- Phê duyệt hệ thống quản lý môi trường;

- Ban hành kế hoạch phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường;

- Phê duyệt quy trình thu gom, phân loại, xử lý nước thải, chất thải rắn, chất thải nguy hại, chất thải rắn, lỏng từ tàu bay của cảng hàng không, sân bay;

- Ban hành Quy định chức năng, nhiệm vụ của bộ phận môi trường.

b. (Bộ phận (xxx) sân bay) có trách nhiệm đảm bảo triển khai các nhiệm vụ liên quan đến bảo vệ môi trường tại cảng hàng không, sân bay.

c) Doanh nghiệp khai thác công trình tại cảng hàng không, sân bay:

- Chịu trách nhiệm trước pháp luật Việt Nam nếu vi phạm các quy định về bảo vệ môi trường;

- Thực hiện quản lý môi trường theo các nội dung trong báo cáo đánh giá tác động môi trường/ đề án bảo vệ môi trường (chi tiết, đơn giản)/ cam kết bảo vệ môi trường/ giấy phép môi trường được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt;

- Ban hành kế hoạch phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường;

- Ban hành Quy định chức năng, nhiệm vụ của bộ phận môi trường.

20.3. Xác định các nguồn thải gây ô nhiễm, biện pháp giảm thiểu và quy trình xử lý

20.3.1. Khí thải, tiếng ồn, độ rung

a. Nguồn thải khí thải, tiếng ồn, độ rung

b. Biện pháp giảm thiểu ô nhiễm khí thải, tiếng ồn, độ rung

20.3.2. Nước thải, lượng nước xả thải

a. Nguồn thải

b. Lưu lượng nước thải

c. Quy trình thu gom và xử lý nước thải (lưu đồ)

20.3.3. Chất thải rắn:

a. Chất thải rắn sinh hoạt

- Nguồn thải

- Quy trình thu gom và xử lý (lưu đồ)

- Biện pháp giảm thiểu.

b. Chất thải rắn công nghiệp

- Nguồn thải

- Quy trình thu gom và xử lý (lưu đồ)

- Biện pháp giảm thiểu.

20.3.4. Chất thải nguy hại

- Nguồn thải

- Quy trình thu gom, vận chuyển và xử lý (lưu đồ)

- Biện pháp kiểm soát và quản lý.

20.3.5. Chất thải rắn, lỏng từ tàu bay tại cảng hàng không, sân bay

- Nguồn thải

- Quy trình thu gom, vận chuyển và xử lý (lưu đồ)

- Biện pháp kiểm soát và quản lý.

20.4. Trường hợp cảng hàng không, sân bay đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt Báo cáo đánh giá tác động môi trường/ đề án bảo vệ môi trường (chi tiết, đơn giản), Người khai thác cảng hàng không, sân bay nêu rõ việc bảo vệ môi trường được thực hiện theo Báo cáo đánh giá tác động môi trường/ đề án bảo vệ môi trường được cấp có thẩm quyền phê duyệt (trích dẫn đầy đủ số Quyết định phê duyệt).

Ghi chú: Các quy trình chi tiết phải được thể hiện trong Phụ lục kèm theo

Tài liệu này.

21. Quy trình báo cáo tình trạng mặt đường cất hạ cánh (CHC)

21.1. Mục đích

Mục đích của các quy trình này nhằm đảm bảo nhân viên sân bay được trang bị đầy đủ đáp ứng yêu cầu triển khai hệ thống đánh giá và báo cáo tình trạng mặt đường CHC.

21.2. Trách nhiệm

Nêu rõ trách nhiệm của những người có liên quan đến công tác đánh giá và báo cáo tình trạng mặt đường CHC, bao gồm Giám đốc sân bay, bộ phận bảo trì sân bay, bộ phận khai thác sân bay,…

Ví dụ:

a) Giám đốc sân bay có trách nhiệm chung trong việc đảm bảo các quy trình được thiết lập và công tác đào tạo huấn luyện, nguồn lực được cung cấp để triển khai công tác đánh giá và báo cáo tình trạng mặt đường CHC theo quy định.

b) Người chịu trách nhiệm kiểm tra của sân bay có trách nhiệm đảm bảo rằng, khi được yêu cầu, việc đánh giá tình trạng mặt đường CHC được thực hiện và có hành động/ báo cáo phù hợp trên cơ sở kết quả đánh giá và tuân thủ quy trình báo cáo. Người này cũng chịu trách nhiệm thu thập dữ liệu, xây dựng báo cáo RCR, phổ biến thông tin cho ATS/ AIS và cập nhật kịp thời báo cáo RCR, đồng thời chịu trách nhiệm phối hợp với các bên liên quan khác như ATS, khí tượng, người khai thác tàu bay.

c) (Người chịu trách nhiệm của AIS) có trách nhiệm công bố và cập nhật thông tin báo cáo RCR ở định dạng SNOWTAM theo quy định.

21.3 Tham chiếu quy định, quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật

Quy định (XYZ) yêu cầu Người khai thác cảng hàng không, sân bay đánh giá tình trạng mặt đường CHC và phổ biến thông tin đó thông qua SNOWTAM/ ATS/ AIS có liên quan.

Theo Quy định (XYZ.1), Người khai thác cảng hàng không, sân bay sẽ xây dựng quy trình để thu thập dữ liệu, xây dựng báo cáo RCR, phổ biến thông tin cho ATS/ AIS và cập nhật báo cáo RCR.

Quy định (XYZ.2) yêu cầu Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải xác định nhân sự chịu trách nhiệm về các nhiệm vụ liên quan đến GFR và những nhân sự này phải được đào tạo huấn luyện đầy đủ.

Tham chiếu Quyết định số 68/QĐ-CHK ngày 12/01/2022 của Cục Hàng không Việt Nam về việc ban hành Hướng dẫn đánh giá và báo cáo tình trạng mặt đường cất hạ cánh tại các cảng hàng không, sân bay của Việt Nam.

21.4. Quy trình báo cáo tình trạng mặt đường CHC

Nêu rõ quy trình báo cáo tình trạng mặt đường CHC do Người khai thác cảng hàng không, sân bay ban hành; từ việc thu thập số liệu, đánh giá và gửi báo cáo tình trạng mặt đường CHC; nhận thông tin phản ánh, kiểm tra, đánh giá lại và gửi tình trạng mặt đường CHC được cập nhật.....

Thông tin được báo cáo phải tuân thủ Quyết định số 68/QĐ-CHK ngày 12/01/2022 của Cục Hàng không Việt Nam về việc ban hành Hướng dẫn đánh giá và báo cáo tình trạng mặt đường cất hạ cánh tại các cảng hàng không, sân bay của Việt Nam.

Ghi chú: Các quy trình chi tiết phải được thể hiện trong Phụ lục kèm theo Tài liệu này.

Chương V

Tổ chức hành chính và hệ thống quản lý an toàn của Người khai thác cảng hàng không, sân bay

1. Tổ chức hành chính của Người khai thác cảng hàng không, sân bay

Nêu rõ về tổ chức hành chính của Người khai thác cảng hàng không, sân bay bao gồm:

1.1. Sơ đồ tổ chức cảng hàng không, sân bay, trong đó ghi rõ tên, cấp bậc, trách nhiệm của hệ thống nhân sự chủ chốt.

1.2. Tên, chức vụ và số điện thoại của người chịu trách nhiệm an toàn hàng không.

1.3. Tên, chức vụ và số điện thoại người chịu trách nhiệm an ninh hàng không.

1.4. Tên, chức vụ và số điện thoại của người chịu trách nhiệm khai thác sân bay.

1.5. Tên, chức vụ và số điện thoại của người chịu trách nhiệm bảo trì sân bay.

1.6. Tên, chức vụ và số điện thoại của người chịu trách nhiệm cứu nạn và chữa cháy.

1.7. Các phòng, ban của Người khai thác cảng hàng không, sân bay.

2. Hệ thống quản lý an toàn

Tài liệu hệ thống quản lý an toàn được thể hiện chi tiết tại Phụ lục 2.

Phụ lục 1
Hướng dẫn việc lập Kế hoạch khẩn nguy sân bay

CHƯƠNG I
TỔNG QUÁT

1. Mục đích

- Kế hoạch khẩn nguy cảng hàng không, sân bay được xây dựng để sẵn sàng ứng phó với các tình huống khẩn nguy xảy ra tại cảng hàng không, sân bay.

- Là cơ sở để các đơn vị trong và ngoài ngành hàng không đang hoạt động tại cảng hàng không, sân bay phối hợp xử lý các tình huống khẩn nguy trong phạm vi trách nhiệm của mình và góp phần tìm kiếm cứu nạn các tình huống khẩn nguy ngoài phạm vi trách nhiệm của cảng hàng không, sân bay khi có yêu cầu từ các cơ quan, đơn vị liên quan hoặc từ cơ quan cấp trên.

2. Đối tượng và phạm vi áp dụng

2.1. Đối tượng áp dụng:

Tất cả các tổ chức, cá nhân có liên quan đến công tác khẩn nguy tại cảng hàng không sân bay và khu vực vùng trách nhiệm của cảng hàng không, sân bay.

2.2. Phạm vi áp dụng

Kế hoạch khẩn nguy sân bay được áp dụng cho tất cả các tình huống khẩn nguy xảy ra tại cảng hàng không, sân bay và tìm kiếm cứu nạn trong ranh giới vùng trách nhiệm của cảng hàng không, sân bay.

3. Các tình huống liên quan đến khẩn nguy

- Tìm kiếm cứu nạn tàu bay lâm nạn ngoài cảng hàng không, sân bay trong khu vực thuộc phạm vi trách nhiệm của Người khai thác cảng hàng không, sân bay;

- Khẩn nguy sân bay đối với tàu bay gặp sự cố, tai nạn trong cảng hàng không, sân bay;

- Khẩn nguy sân bay liên quan đến tình huống các công trình, nhà xưởng, đài trạm tại cảng hàng không, sân bay bị cháy, nổ, bị sập đổ vì bão lốc, ngập úng, bị can thiệp bất hợp pháp, khẩn nguy y tế;

- Khẩn nguy sân bay trong điều kiện môi trường khắc nghiệt, địa hình khu vực lân cận sân bay phức tạp, gần biển;

- Khẩn nguy can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng theo quy định.

4. Thuật ngữ và chữ viết tắt

4.1. Giải thích thuật ngữ

"Đơn vị khẩn nguy, cứu nạn cảng hàng không" thuộc Trung tâm khẩn nguy cảng hàng không, trực tiếp thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn tại cảng hàng không, sân bay.

"Giai đoạn khẩn nguy" là thời gian bắt đầu từ khi có cơ sở cho rằng tàu bay hoặc những người trên tàu bay bị nguy hiểm nghiêm trọng trực tiếp hoặc cần trợ giúp khẩn cấp (liên quan đến tàu bay).

"Hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng" là hành vi có khả năng uy hiếp an toàn hoạt động hàng không dân dụng, bao gồm một trong các hành vi sau đây:

- Chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay đang bay;

- Chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay trên mặt đất;

- Sử dụng tàu bay như một vũ khí;

- Bắt giữ con tin trong tàu bay hoặc tại cảng hàng không, sân bay;

- Xâm nhập trái pháp luật vào tàu bay, cảng hàng không, sân bay và công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng;

- Đưa vật phẩm nguy hiểm vào tàu bay, cảng hàng không, sân bay và khu vực hạn chế khác trái pháp luật;

- Cung cấp thông tin sai đến mức uy hiếp an toàn của tàu bay đang bay hoặc trên mặt đất; an toàn của hành khách, tổ bay, nhân viên mặt đất hoặc người tại cảng hàng không, sân bay và công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng;

- Cố ý thực hiện hành vi vi phạm pháp luật uy hiếp đến an toàn khai thác tàu bay; khai thác cảng hàng không, sân bay; bảo đảm hoạt động bay.

"Khẩn nguy hoàn toàn" là mức độ sẵn sàng cao, đã triển khai công tác khẩn nguy để chuẩn bị đối phó với trường hợp tàu bay khi chuẩn bị tiếp cận hạ cánh, phát tín hiệu khẩn nguy vì trục trặc kỹ thuật có thể dẫn đến tai nạn.

"Khu vực cách ly" là một phần của khu vực hạn chế, được xác định từ sau điểm kiểm tra an ninh hàng không đối với hành khách, hành lý xách tay của nhà ga đến cửa khởi hành.

"Khu vực hạn chế" là khu vực hạn chế là khu vực của cảng hàng không, sân bay và nơi có công trình, trangbị, thiết bị hàng không mà việc ra, vào và hoạt động tại đó phải tuân thủ các quy định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền và được kiểm tra, soi chiếu, giám sát, lục soát an ninh hàng không theo quy định.

"Khu vực tập kết" là khu vực được chuẩn bị trước nằm trong hoặc ngoài cảng hàng không, sân bay dành để tập kết người, phương tiện và trang thiết bị

khác.

"Khu vực tiếp nhận" là khu vực ở cảng hàng không, sân bay dành để đón tiếp hành khách và thân nhân.

"Phương án khẩn nguy đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp" là phương án bao gồm các biện pháp, thủ tục cho các mức độ đe dọa khác nhau, đánh giá nguy cơ và các biện pháp an ninh hiệp đồng phối hợp được thực hiện; được trù liệu trước về vai trò, trách nhiệm của các cơ quan, tổ chức liên quan khi xảy ra hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng. Các biện pháp bảo đảm an ninh trong phương án khẩn nguy có thể tăng hoặc giảm theo mức độ đe dọa cụ thể. Phương án khẩn nguy có thể được xây dựng riêng rẽ hoặc là một phần của kế hoạch ứng phó khủng hoảng.

"Vị trí đỗ biệt lập" là khu vực trong sân bay dành cho tàu bay đỗ trong trường hợp bị can thiệp bất hợp pháp nhằm cách ly với các tàu bay khác và các công trình của cảng hàng không, sân bay kể cả các công trình, thiết bị ngầm dưới mặt đất để triển khai phương án khẩn nguy.

"Sự cố" là những sự việc bất thường xảy ra đối với người, tàu bay, phương tiện, trang thiết bị trong quá trình hoạt động khai thác hàng không, chưa gây ra tai nạn nhưng ảnh hưởng hoặc có thể ảnh hưởng đến an toàn hoạt động hàng không.

"Tai nạn" là những sự việc bất thường xảy ra đối với người, tàu bay, phương tiện, trang thiết bị trong quá trình khai thác hàng không, gây hậu quả nghiêm trọng cho tàu bay, phương tiện, thiết bị, gây thương tích/tử vong cho (nhiều) người, ảnh hưởng đến an toàn hoạt động hàng không.

"Tàu bay đang bay" là tàu bay đang trong thời gian kể từ thời điểm mà tất cả các cánh cửa ngoài được đóng lại sau khi hoàn thành xếp tải đến thời điểm mà bất kỳ cửa ngoài nào được mở ra để dỡ tải; trong trường hợp hạ cánh bắt buộc, tàu bay được coi là đang bay cho đến khi cơ quan nhà nước có thẩm quyền đảm nhận trách nhiệm đối với tàu bay, người và tài sản trong tàu bay.

"Thiên tai" là những hiện tượng thiên nhiên như bão, lụt, hạn hán, cháy rừng, sạt lở đất, động đất, sóng thần... gây tác hại lớn đến hoạt động của cảng hàng không, sân bay.

"Tình huống khẩn nguy" là bất kỳ tình huống nào có khả năng hoặc thật sự gây ra những tổn thất/ thương tích nghiêm trọng cho hành khách, tổ bay và nhân viên, làm hư hỏng nặng tàu bay, trang thiết bị hoặc tài sản khác và/hoặc gây ra những thiệt hại kéo dài cho các hoạt động của cảng hàng không, sân bay.

"Trạm báo động" thuộc Trung tâm khẩn nguy cảng hàng không, thực hiện nhiệm vụ thu thập thông tin liên quan đến tàu bay lâm nguy, lâm nạn trong khu vực sân bay và chuyển thông tin đó tới Trung tâm khẩn nguy cảng hàng không và các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan.

“Trung tâm khẩn nguy cảng hàng không” là nơi điều hành mọi mặt phục vụ nhiệm vụ khẩn nguy, tìm kiếm, cứu nạn hàng không được doanh nghiệp cảng hàng không thiết lập chịu trách nhiệm triển khai hoạt động khẩn nguy, tìm kiếm, cứu nạn và hiệp đồng chỉ huy khẩn nguy, tìm kiếm, cứu nạn tại cảng hàng không, sân bay.

“Vật phẩm nguy hiểm” là vũ khí, đạn dược, chất cháy, chất dễ cháy, chất nổ, chất dễ nổ, chất độc hóa học và sinh học, chất phóng xạ và các vật hoặc chất khác có khả năng gây nguy hiểm hoặc được dùng để gây nguy hiểm cho sức khỏe, tính mạng của con người, an toàn của chuyến bay.

“Vùng trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn” là khu vực có kích thước xác định trong đó được cung cấp dịch vụ tìm kiếm cứu nạn.

Các thuật ngữ khác được sử dụng trong tài liệu (nếu có).

4.2. Chữ viết tắt

Các chữ viết tắt được sử dụng trong tài liệu (nếu có).

5. Phân loại tình huống khẩn nguy

5.1. Phân loại theo cấp độ khẩn nguy

- Khẩn nguy chờ tại chỗ: Là mức độ sẵn sàng triển khai công tác khẩn nguy, khi tàu bay đang đáp xuống cảng hàng không, sân bay bị trục trặc hoặc nghi ngờ có trục trặc về kỹ thuật, nhưng chưa đến mức gặp khó khăn khi hạ cánh. Các phương tiện khẩn nguy sẵn sàng chờ tại chỗ.

- Khẩn nguy hoàn toàn: Là mức độ sẵn sàng cao, đã triển khai công tác khẩn nguy để chuẩn bị đối phó với trường hợp một tàu bay khi chuẩn bị tiếp cận hạ cánh, phát tín hiệu khẩn nguy vì trục trặc kỹ thuật và các tình huống khẩn nguy khác có thể dẫn đến tai nạn.

5.2. Phân loại theo vùng trách nhiệm

- Tình huống khẩn nguy xảy ra trong vùng trách nhiệm cảng hàng không: Là các tình huống khẩn nguy tại cảng hàng không, tai nạn tàu bay trong vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn của cảng hàng không, sân bay.

- Tình huống khẩn nguy ngoài vùng trách nhiệm cảng hàng không, sân bay: Là những tai nạn tàu bay xảy ra ngoài vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn của cảng hàng không, sân bay.

5.3. Phân nhóm hành vi can thiệp bất hợp pháp

5.3.1. Nhóm hành vi cấp độ 1 bao gồm:

- Xâm nhập trái pháp luật vào tàu bay, cảng hàng không, sân bay và công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng;

- Đưa vật phẩm nguy hiểm vào tàu bay, cảng hàng không, sân bay và khu vực hạn chế khác trái pháp luật;

- Cung cấp thông tin sai đến mức uy hiếp an toàn của tàu bay đang bay hoặc trên mặt đất; an toàn của hành khách, tổ bay, nhân viên mặt đất hoặc người tại cảng hàng không, sân bay và công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng;

- Cố ý thực hiện hành vi vi phạm pháp luật uy hiếp đến an toàn khai thác tàu bay; khai thác cảng hàng không, sân bay; bảo đảm hoạt động bay; tấn công, can thiệp trái phép vào hệ thống thông tin chuyên ngành hàng không.

5.3.2. Nhóm hành vi cấp độ 2 bao gồm:

- Chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay đang bay;

- Chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay trên mặt đất;

- Sử dụng tàu bay như một vũ khí;

- Bắt giữ con tin trong tàu bay hoặc tại cảng hàng không, sân bay.

6. Tình huống khẩn nguy đối với tàu bay gặp sự cố, tai nạn

6.1. Tai nạn tàu bay

- Là vụ việc liên quan đến việc khai thác tàu bay trong khoảng thời gian từ khi bất kỳ người nào lên tàu bay để thực hiện chuyến bay đến khi người cuối cùng rời khỏi tàu bay mà xảy ra một trong các trường hợp sau đây:

- Có người chết hoặc bị thương nặng do đang ở trong tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của bất kỳ bộ phận nào của tàu bay, kể cả những bộ phận bị văng ra từ tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của khí phát thải từ động cơ tàu bay, trừ trường hợp thương tổn xuất phát từ nguyên nhân tự nhiên hoặc do tự gây ra hoặc do người khác gây ra và thương tổn của hành khách không có vé trốn ở bên ngoài khu vực dành cho hành khách hoặc tổ bay;

- Tàu bay hoặc kết cấu của tàu bay bị tổn hại làm ảnh hưởng xấu đến độ bền của kết cấu, tính năng bay của tàu bay dẫn đến phải sửa chữa lớn hoặc thay thế bộ phận bị hỏng, trừ những hỏng hóc hoặc sự cố của động cơ tàu bay chỉ ảnh hưởng đến động cơ tàu bay, vỏ bọc hoặc thiết bị của động cơ tàu bay hoặc hỏng hóc chỉ ảnh hưởng đến cánh quạt tàu bay, đầu cánh tàu bay, ăng ten, lốp, phanh, bộ phận tạo hình khí động học của tàu bay hoặc chỉ là vết lõm, lỗ thủng nhỏ ở vỏ tàu bay;

- Tàu bay bị mất tích hoặc hoàn toàn không thể tiếp cận được.

6.2. Sự cố tàu bay

Là sự việc liên quan đến việc khai thác tàu bay làm ảnh hưởng hoặc có khả năng làm ảnh hưởng đến an toàn khai thác bay nhưng chưa phải là tai nạn tàu bay.

6.3. Tình huống khẩn nguy về cơ sở hạ tầng cảng hàng không, sân bay; các tình huống khẩn nguy khác.

- Sự cố liên quan đến cơ sở hạ tầng: Là những sự cố xảy ra cho kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay và các công trình cung cấp dịch vụ phi hàng không tại cảng hàng không, sân bay, các trang thiết bị, phương tiện nhưng không trực tiếp ảnh hưởng đến tàu bay. Các sự cố đối với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay cho sân bay nhưng ở xa sân bay cũng nằm trong trường hợp này.

- Sự cố mặt đất: Là những sự cố liên quan đến người, tàu bay, phương tiện, trang thiết bị đang hoạt động hàng không trên mặt đất làm ảnh hưởng đến hoạt động khai thác của cảng hàng không, sân bay.

- Sự cố đổ vỡ, lây lan hàng hóa nguy hiểm: Là những sự cố liên quan đến các hàng hóa nguy hiểm trong quá trình bốc dỡ, vận chuyển có thể xảy ra hiện tượng đỗ đổ vỡ, khi tiếp xúc với môi trường có khả năng cháy nổ, hoặc lây lan ảnh hưởng đến sức khỏe, tính mạng con người.

6.4. Khẩn nguy thiên tai

Là trường hợp có bão, mưa lớn hoặc điều kiện thời tiết phức tạp, theo dự kiến có thể ảnh hưởng tới an toàn của hoạt động bay hoặc tác động không thuận lợi đến an toàn của người, cơ sở, nhà ga hoặc trang thiết bị của sân bay.

6.5. Khẩn nguy y tế

Là trường hợp hành khách trên tàu bay lâm bệnh đột ngột cần sự trợ giúp của y tế cần hạ cánh khẩn cấp để cấp cứu và các trường hợp khác do Bộ Y tế quy định.

7. Nội dung Kế hoạch khẩn nguy sân bay

Kế hoạch khẩn nguy sân bay (AEP) bao gồm các nội dung theo quy định tại khoản 4 Điều 98 Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 của Bộ Giao thông vận tải.

7.1. Mục đích

Xác định mục đích của kế hoạch khẩn nguy sân bay. Mục đích chính của kế hoạch khẩn nguy sân bay nhằm giảm thiểu hậu quả có thể xảy ra trong các trường hợp khẩn cấp, đặc biệt là bảo đảm tính mạng và duy trì hoạt động bay. Kế hoạch khẩn nguy sân bay đề ra các quy trình phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị tại sân bay và trong khu vực lân cận có thể hỗ trợ trong công tác ứng phó tình huống khẩn nguy.

Ví dụ:

Mục đích của AEP nhằm giảm thiểu hậu quả có thể xảy ra trong tình huống khẩn nguy, đặc biệt là bảo đảm tính mạng và duy trì hoạt động của tàu bay bằng cách phản ứng kịp thời, phối hợp cứu hộ và phục hồi hoạt động khai thác sân bay. Mục đích chính của phần này là xác định trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị trong ứng phó khẩn nguy và các thông tin cơ bản liên quan đến AEP.

7.2. Trách nhiệm

Nêu rõ trách nhiệm của các cá nhân liên quan đến lập kế hoạch, duy trì, sửa đổi và thực hiện Kế hoạch khẩn nguy sân bay.

Ví dụ:

a. Giám đốc sân bay chịu trách nhiệm chung về xây dựng Kế hoạch khẩn nguy sân bay. Giám đốc sân bay cũng đồng thời là là Chỉ huy trưởng của Trung tâm khẩn nguy.

b. Trung tâm khẩn nguy.

c. Bộ phận an toàn sân bay.

7.3. Kế hoạch khẩn nguy ứng với từng trường hợp khẩn nguy tại sân bay

Nêu rõ kế hoạch khẩn nguy ứng với từng trường hợp khẩn nguy tại sân bay. Kế hoạch khẩn nguy phải xem xét đặc điểm và môi trường lân cận sân bay. Kế hoạch cũng bao gồm hành động ứng phó của tất cả các bên như: sân bay, bộ phận cứu nạn và chữa cháy, cơ sở cứu hỏa ngoài sân bay, cơ sở quốc phòng, ATC, các hãng hàng không, tổ chức bảo dưỡng tàu bay, cảnh sát, điều tra tai nạn/ sự cố,…

Ví dụ:

(Tên) Kế hoạch khẩn nguy sân bay liên quan đến các trường hợp khẩn nguy tại sân bay, bao gồm các sự cố liên quan đến tàu bay, các sự cố không liên quan đến tàu bay và các tai nạn/ sự cố khác. Kế hoạch bao gồm các kịch bản sau:

a. Tai nạn tàu bay tại sân bay

b. Tai nạn tàu bay ngoài sân bay

c. Sự cố tàu bay trong chuyến bay

d. Sự cố tàu bay trên mặt đất

e. Hỏa hoạn

f. Phá hoại

i. Tàu bay

ii. Kết cấu

g. Chiếm đoạt máy bay bất hợp pháp

h. Thảm họa thiên nhiên

i. Vật phẩm nguy hiểm

j. Khẩn nguy y tế

k. Các kịch bản khác theo yêu cầu như: Tai nạn tàu bay trong môi trường phức tạp (mặt nước, đầm lầy,…) ở khu vực lân cận sân bay, giao thông đường bộ bị gián đoạn,…

Chi tiết ứng với mỗi kịch bản phải được bao gồm trong AEP.

7.4. Kiểm tra đối với hệ thống trang thiết bị, phương tiện và cơ sở hạ tầng sân bay được sử dụng trong trường hợp khẩn nguy

Nêu rõ quy trình kiểm tra hệ thống trang thiết bị, phương tiện phục vụ công tác khẩn nguy. Phần này cũng bao gồm thành lập các trung tâm ứng phó trong trường hợp khẩn nguy và tần suất kiểm tra. Sân bay xây dựng hệ thống checklist để kiểm tra hệ thống trang thiết bị, phương tiện phục vụ công tác khẩn nguy. Kết quả kiểm tra được lưu trữ. Hệ thống checklist kiểm tra có thể được quy định trong Kế hoạch khẩn nguy sân bay hoặc trong tài liệu riêng biệt (nếu đã trình bày trong phần khác thì có thể bỏ qua phần này).

Ví dụ:

a. Quy trình và checklist kiểm tra hệ thống trang thiết bị, phương tiện phục vụ công tác khẩn nguy bao gồm "(Tên sổ tay hoặc quy trình)".

b. Tuần suất kiểm tra.

c. Công tác kiểm tra thực tế thực hiện Kế hoạch khẩn nguy sân bay trong Chương trình diễn tập sân bay, chi tiết được nêu trong Chương trình khẩn nguy sân bay (AEP).

7.5. Danh sách các tổ chức, đơn vị tham gia ứng phó khẩn nguy trong và ngoài sân bay và thông tin liên hệ

Liệt kê danh sách các tổ chức, đơn vị tham gia ứng phó khẩn nguy trong và ngoài sân bay và thông tin liên hệ. Danh sách này cần được cập nhật thường xuyên.

Ví dụ:

AEP bao gồm thông tin liên hệ của các tổ chức, đơn vị, cá nhân có liên quan cả trong và ngoài sân bay. Thông tin liên hệ cần được kiểm tra, cập nhật thường xuyên (theo kế hoạch).

7.6. Trung tâm khẩn nguy sân bay

CHK phải thành lập Trung tâm khẩn nguy sân bay theo quy định (Trung tâm bao gồm các tổ chức cả trong và ngoài sân bay, trường hợp chỉ có các cơ quan, đơn vị tại sân bay thì phải có các quy chế phối hợp với các đơn vị bên ngoài). CHK xác định danh sách các thành viên của Trung tâm theo chức năng quản lý và đặc điểm từng địa phương.

Ví dụ:

Trung tâm khẩn nguy sân bay là tổ chức chủ chốt để xây dựng, phân phối, rà soát và sửa đổi Kế hoạch khẩn nguy sân bay (AEP) cho (Tên) sân bay. Trung tâm chịu trách nhiệm đối với các sửa đổi AEP.

Các thành viên chủ chốt của Trung tâm có trách nhiệm họp định kỳ [x] tháng hoặc ngay sau khi AEP được kích hoạt hoặc khi có diễn tập một phần hoặc toàn bộ để thực hiện chức năng của Trung tâm như:

a. Người khai thác cảng hàng không, sân bay

b. Đại diện các hãng hàng không

c. Cán bộ chuyên trách ATC

d. Trưởng bộ phận RFFS

e. Đại diện bộ phận y tế

g. Đại diện các bệnh viện

h. Đại diện cơ quan ứng phó khẩn nguy

i. Đại diện đơn vị cung cấp dịch vụ xe cấp cứu

k. Chỉ huy đội hoặc dịch vụ cứu hỏa

l. Cán bộ cảnh sát chuyên trách

m. Đại diện các cơ quan, đơn vị khác theo yêu cầu

7.7. Chỉ định người chỉ huy hiện trường

CHK cần chỉ định người chỉ huy hiện trường khi xảy ra trường hợp khẩn nguy. Người chỉ huy được chỉ định tùy theo trường hợp khẩn nguy.

Ví dụ:

Người chỉ huy khẩn nguy cứu nạn và chữa cháy được phân công tại hiện trường khi sự vụ cháy xảy ra. Người có thẩm quyền (nêu cụ thể) sẽ phân công người chỉ huy hiện trường và có thể căn cứ vào tình huống khẩn nguy cụ thể:

Như khi xảy ra sự vụ can thiệp bất hợp pháp,

Hoặc bộ phận y tế sân bay sẽ phân công người chỉ huy hiện trường khi xảy ra tình huống khẩn cấp về y tế.

Khi khẩn nguy liên quan đến an toàn: Khi có tai nạn/ sự cố xảy ra, chỉ đạo ban đầu và sự giám sát thực hiện cứu nạn và chữa cháy là trách nhiệm của các cán bộ thuộc bộ phận cứu nạn và chữa cháy tại sân bay. Cán bộ cứu nạn và chữa cháy phải là người đầu tiên tiếp cận hiện trường vụ việc; do đó, tại một thời điểm nhất định, cán bộ này sẽ là người chỉ huy. Khi người chỉ huy tiếp cận được hiện trường vụ việc, người chỉ huy đó sẽ đảm nhận nhiệm vụ chỉ huy như đã trình bày trong Kế hoạch khẩn nguy sân bay. Công tác bàn giao quyền hạn và trách nhiệm chỉ huy cần được quy định trước trong Kế hoạch khẩn nguy sân bay và được triển khai theo hình thức phù hợp

7.8. Diễn tập khẩn nguy sân bay

Nêu rõ các hình thức và tần suất diễn tập khẩn nguy. Công tác diễn tập cần được quy định nhưng không giới hạn trong chương trình huấn luyện hàng ngày, huấn luyện nội nghiệp, diễn tập một phần hoặc tổng thể.

Ví dụ:

Để đảm bảo Kế hoạch khẩn nguy được triển khai hiệu quả và tất cả các cơ quan, đơn vị đều nắm rõ vai trò, trách nhiệm, Chương trình diễn tập khẩn nguy sân bay bao gồm:

a. Chương trình huấn luyện ban đầu về AEP cho nhân viên mới

b. Chương trình huấn luyện định kỳ cho nhân viên đang thực thi nhiệm vụ

c. Chương trình diễn tập khẩn nguy tổng thể - không quá 2 năm 1 lần theo quy định tại khoản 8 Điều 98 Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT

d. Chương trình diễn tập khẩn nguy cơ sở - không quá 1 lần/ năm trong trường hợp diễn tập tổng thể không tổ chức định kỳ theo quy định hoặc khi có những thiếu sót được phân hiết cần khắc phục sớm hoặc khi có yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam theo quy định tại khoản 8 Điều 98 Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT

7.9. Các loại sơ đồ, bản đồ kèm theo Kế hoạch khẩn nguy sân bay:

- Phụ lục 1. Vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn của cảng hàng không, sân bay.

- Phụ lục 2. Sơ đồ thông báo khi có tình huống khẩn nguy.

- Phụ lục 3. Sơ đồ thông báo, báo động khi có hành vi can thiệp bất hợp pháp theo quy định của pháp luật về an ninh hàng không.

- Phụ lục 4. Sơ đồ chỉ huy, chỉ đạo khi có tình huống khẩn nguy.

- Phụ lục 5. Sơ đồ thông tin liên lạc, tần số quy định cho công tác khẩn nguy.

- Phụ lục 6. Danh bạ điện thoại của các cá nhân, tổ chức có liên quan trong công tác khẩn nguy.

- Phụ lục 7. Sơ đồ kẻ lưới ô vuông cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay.

- Phụ lục 8. Sơ đồ cổng, cửa, luồng tuyến ra vào của lực lượng, phương tiện tham gia ứng phó với tình huống khẩn nguy.

- Phụ lục 9. Các tình huống khẩn nguy giả định.

CHƯƠNG II

TỔ CHỨC CÔNG TÁC KHẨN NGUY

1. Trung tâm khẩn nguy cảng hàng không, sân bay

1.1. Địa điểm, phương tiện, thiết bị và sơ đồ tài liệu:

- Địa điểm: Nêu rõ địa điểm của Trung tâm khẩn nguy cảng hàng không, sân bay.

- Phương tiện, thiết bị: Nêu rõ phương tiện, thiết bị làm việc của Trung tâm khẩn nguy như máy tính, điện thoại, bộ đàm...

- Sơ đồ, tài liệu:

+ Sơ đồ vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn của cảng hàng không, sân bay;

+ Sơ đồ thông báo khi có tình huống khẩn nguy;

+ Sơ đồ thông báo, báo động khi có hành vi can thiệp bất hợp pháp;

+ Sơ đồ chỉ huy, chỉ đạo khi có tình huống khẩn nguy;

+ Sơ đồ thông tin liên lạc, mật danh và tần số quy định cho công tác khẩn nguy;

+ Danh bạ điện thoại của các cá nhân, tổ chức có liên quan trong công tác khẩn nguy;

+ Sơ đồ kẻ lưới ô vuông cảng hàng không và khu vực lân cận cảng hàng không;

+ Sơ đồ cổng, cửa, luồng tuyến ra vào của lực lượng, phương tiện tham gia ứng phó với tình huống khẩn nguy, các tình huống khẩn nguy giả định.

1.2. Thành phần

Nêu rõ thành phần, vị trí công tác của các cá nhân tham gia Trung tâm khẩn nguy cảng hàng không, sân bay.

1.3. Nguyên tắc hoạt động

- Trung tâm khẩn nguy chỉ kích hoạt khi xảy ra các tình huống khẩn nguy.

- Trung tâm khẩn nguy là cơ quan chỉ đạo, phối hợp, điều hành đối phó với các hành vi can thiệp bất hợp pháp và tổ chức triển khai thực hiện các phương án khẩn nguy, cứu nạn tàu bay trong phạm vi trách nhiệm được giao.

- Trung tâm khẩn nguy bàn giao quyền chỉ huy cho Ban chỉ huy khẩn nguy hàng không của tỉnh, thành phố có liên quan theo quy định trong Quyết định số 16/2017/QĐ-TTg ngày 16/5/2017 của Thủ tướng Chính phủ.

- Giám đốc cảng hàng không, sân bay là Chỉ huy trưởng của Trung tâm khẩn nguy, là người có thẩm quyền cao nhất trong Trung tâm khẩn nguy để

quyết định triển khai thực hiện phương án đối phó tình huống khẩn nguy, cứu nạn tàu bay tại cảng hàng không, sân bay.

- Sở chỉ huy/Trạm báo động khẩn nguy cứu nạn là cơ quan thường trực của Trung tâm khẩn nguy. Nêu rõ vị trí, chế độ làm việc, trách nhiệm của Sở chỉ huy/Trạm báo động khẩn nguy cứu nạn.

- Nêu rõ các nội dung khác (nếu có).

1.4. Nhiệm vụ của Trung tâm khẩn nguy

- Chỉ đạo các đơn vị liên quan xây dựng kế hoạch, phương án khẩn nguy, kế hoạch đào tạo, huấn luyện và diễn tập khẩn nguy cứu nạn hàng không phù hợp với Kế hoạch khẩn nguy sân bay.

- Tổ chức, xây dựng lực lượng ứng phó ban đầu và phối hợp với các đơn vị liên quan để giải quyết các tình huống khẩn nguy tại cảng hàng không, sân bay.

- Chỉ huy các đơn vị trong và ngoài ngành hàng không hoạt động tại cảng hàng không, sân bay thực hiện phương án khẩn nguy ứng phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp; các tình huống khẩn nguy về hoạt động bay, các sự cố trên mặt đất, cơ sở hạ tầng; các tình huống khẩn nguy thiên tai lụt, bão, y tế.

- Phối hợp với các cơ quan đơn vị theo dõi nắm bắt tình hình, đánh giá các mối đe dọa uy hiếp đến an ninh an toàn tại Cảng hàng không, sân bay, tham mưu cho các cơ quan chuyên môn có thẩm quyền về việc áp dụng bổ sung các biện pháp phòng ngừa, phương án ứng phó thích hợp với hành vi can thiệp bất hợp pháp.

- Bảo đảm lực lượng, phương tiện, trang thiết bị sẵn sàng làm nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn 24/24 giờ.

- Nắm vững tình hình, nhu cầu của hiện trường khi xảy ra tình trạng khẩn nguy để thực hiện quyền chỉ huy ban đầu và đáp ứng các yêu cầu cho việc giải quyết khẩn nguy cứu nạn tại hiện trường được nhanh chóng, thường xuyên nắm chắc diễn biến tình hình các yêu cầu cụ thể để điều động và báo cáo cơ quan chuyên môn có thẩm quyền.

- Bảo đảm các cơ sở trực thuộc được trang bị cơ sở vật chất, các phương tiện, trang thiết bị cần thiết để phục vụ khẩn nguy, cứu nạn; bảo đảm thiết bị thông tin liên lạc đáp ứng yêu cầu nhận và xử lý thông tin khi có tai nạn xảy ra trong vùng hoặc khu vực chịu trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn; bảo đảm thông tin thông suốt, kịp thời phục vụ hoạt động tìm kiếm, cứu nạn.

- Chủ trì thực hiện phương án đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp tại Cảng hàng không, sân bay, tùy từng trường hợp, bàn giao ngay quyền chỉ huy ban đầu cho đại diện lực lượng quân đội, công an một cách sớm nhất, khi đại diện đó đã sẵn sàng tiếp nhận quyền chỉ huy.

- Chịu sự chỉ huy của Chỉ huy trưởng hiệp đồng phối hợp các lực lượng trực tiếp của cơ quan chuyên môn có thẩm quyền để thực hiện phương án ứng

phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp tại cảng hàng không, sân bay.

- Thông báo kết thúc tình trạng khẩn nguy tới các cơ quan, đơn vị, cơ sở, lực lượng tham gia tìm kiếm, cứu nạn.

- Phối hợp với các đơn vị thực hiện bảo vệ hiện trường, bàn giao cho các cơ quan, đơn vị có thẩm quyền điều tra tai nạn.

- Trong suốt quá trình triển khai phương án đối phó ban đầu, phải báo cáo kịp thời cho Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP, Ban chỉ huy Phòng, chống thiên tai và Tìm kiếm cứu nạn hàng không - Cục Hàng không Việt Nam, Ban chỉ huy khẩn nguy hàng không địa phương, Ban chỉ huy Phòng, chống thiên tai và Tìm kiếm cứu nạn địa phương, Ban chỉ huy Phòng, chống thiên tai và Tìm kiếm cứu nạn Bộ Giao thông vận tải và thực hiện các quyết định, ý kiến chỉ đạo của Ban chỉ huy các cấp.

- Tổ chức rút kinh nghiệm về xây dựng và thực hiện kế hoạch khẩn nguy, phương án triển khai, hiệu chỉnh các phương án, tổ chức thực hành các phương án khẩn nguy.

- Lưu trữ hồ sơ, kết quả hoạt động khẩn nguy, tìm kiếm cứu nạn của Cảng hàng không, sân bay.

1.5. Nhiệm vụ của Sở chỉ huy khẩn nguy/Trạm báo động

- Sở chỉ huy khẩn nguy/trạm báo động là bộ phận thường trực 24/24h của Trung tâm khẩn nguy.

- Tiếp nhận thông tin từ Tổ Thủ tục bay hoặc Trực ban trưởng hoặc từ các nguồn thông tin khác.

- Đánh giá thông tin, xác định tính chất, cấp độ khẩn nguy.

- Thông báo và triển khai khẩn nguy đến các cơ quan, đơn vị trong và ngoài ngành hàng không để triển khai ứng phó giai đoạn ban đầu.

- Báo cáo cho Chỉ huy trưởng, Chỉ huy phó thường trực Trung tâm khẩn nguy biết tình huống khẩn nguy và các lực lượng ứng phó ban đầu đã được triển khai**.**

- Triệu tập các thành viên của Trung tâm khẩn nguy theo lệnh của Chỉ huy trưởng Trung tâm khẩn nguy.

- Thông báo đến Ban chỉ huy khẩn nguy hàng không địa phương theo sự chỉ đạo của Chỉ huy trưởng Trung tâm khẩn nguy.

- Giúp việc cho Chỉ huy trưởng Trung tâm khẩn nguy thực hiện công tác bàn giao quyền xử lý cho Ban chỉ huy khẩn nguy hàng không tại địa phương.

- Phối hợp cùng các đơn vị liên quan để tham gia phối hợp xử lý vụ việc theo sự phân công của Chỉ huy trưởng Trung tâm khẩn nguy.

- Tiếp nhận tư liệu hình ảnh về quá trình triển khai ứng phó khẩn nguy cứu

nạn, bộ hồ sơ tài liệu gốc của chuyến bay từ các đơn vị liên quan để lưu, bảo quản, sử dụng theo chế độ tài liệu mật.

- Phối hợp các cơ quan, đơn vị liên quan để tổng hợp làm báo cáo Giám đốc Cảng hàng không, sân bay bằng văn bản khi kết thúc khẩn nguy.

- Tham gia kiểm tra chế độ ứng phó khẩn nguy cứu nạn của các cơ quan, đơn vị trong kế hoạch khẩn nguy, tham gia kiểm tra công tác Phòng cháy và chữa cháy tại Cảng hàng không, sân bay.

2. Ban chỉ huy hiện trường

Ban chỉ huy hiện trường được thành lập khi có tình huống khẩn nguy, là đầu mối của Trung tâm khẩn nguy tại hiện trường, chịu sự chỉ huy, điều hành của Chỉ huy trưởng Trung tâm khẩn nguy.

2.1. Thành phần

Nêu rõ thành phần, chức danh của đại diện các cơ quan, đơn vị tham gia Ban chỉ huy hiện trường.

2.2. Nhiệm vụ

- Chỉ huy các đơn vị khi tập kết tại vị trí tập kết và báo cáo cho Chỉ huy trưởng hiện trường về lực lượng, phương tiện, trang thiết bị tham gia công tác ứng phó khẩn nguy để điều động phù hợp với tình huống.

- Chỉ huy lực lượng cứu hỏa cảng hàng không, sân bay phối hợp với lực lượng cứu hỏa thành phố nhanh chóng dập tắt đám cháy, làm mát tàu bay; sử dụng thiết bị chuyên dụng để cưa, cắt tàu bay, mở cửa tàu bay và cơ sở hạ tầng để cứu người, hành lý, hàng hóa và bưu kiện.

- Chỉ huy các lực lượng nhanh chóng cách ly và giải tỏa hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu kiện ra khỏi khu vực nguy hiểm.

- Tổ chức sơ, cấp cứu nạn nhân tại hiện trường; phân loại, chuyển nạn nhân về tuyến sau điều trị và xử lý khi có người chết; thống kê nạn nhân và báo cáo cho Chỉ huy trưởng Trung tâm khẩn nguy.

- Kiểm soát các lối ra/vào hiện trường tạo điều kiện thuận lợi cho các lực lượng, phương tiện vào cứu nguy cứu nạn.

- Chỉ huy lực lượng an ninh hàng không phối hợp với các lực lượng Công an, Quân đội phong tỏa bảo vệ hiện trường, vành đai sân bay.

- Tổ chức lực lượng ngăn chặn, giải tán các đám đông để bảo vệ, giữ trật tự khu vực hiện trường, khu vực tiếp thân nhân, khu vực tiếp nhận hành khách thoát nạn, Trung tâm thông tin báo chí và các khu vực khác khi có yêu cầu.

- Điều động lực lượng, phương tiện từ các đơn vị khác tham gia công tác ứng phó khẩn nguy.

- Tổ chức hệ thống thông tin liên lạc, thực hiện báo cáo kịp thời tình hình

hiện trường và những yêu cầu về Trung tâm khẩn nguy.

- Tổ chức bàn giao quyền chỉ huy hiện trường cho các lực lượng Công an, Quân đội khi có lệnh của Chỉ huy trưởng Trung tâm khẩn nguy.

- Tiếp tục phối hợp với lực lượng ứng phó các tình huống khẩn nguy về an ninh sau khi đã bàn giao theo chỉ đạo, phân công của Chỉ huy trưởng Trung tâm khẩn nguy.

- Phối hợp các cơ quan, đơn vị chức năng theo quy định để thực hiện công tác điều tra tai nạn, sự cố.

- Phối hợp nghiên cứu phương án, tổ chức di dời tàu bay ra khỏi hiện trường và làm vệ sinh, thu dọn hiện trường, khôi phục hoạt động bình thường tại cảng hàng không.

- Thực hiện các nhiệm vụ khác theo chỉ đạo của Chỉ huy trưởng Trung tâm khẩn nguy.

2.3. Phương tiện, trang thiết bị phục vụ khẩn nguy của Ban chỉ huy hiện trường

- Nêu rõ các phương tiện, trang thiết bị phục vụ trực khẩn nguy hiện có tại cảng hàng không, sân bay.

- Tùy từng trường hợp cụ thể có thể trang bị phương tiện thông tin cần thiết để phục vụ công tác chỉ huy tại hiện trường và thông tin thông suốt với Trung tâm khẩn nguy.

3. Vị trí đỗ biệt lập cho tàu bay và vị trí xử lý bom mìn

3.1. Vị trí đỗ biệt lập

Nêu rõ vị trí, kích thước, chủng loại tàu bay khai thác của vị trí đỗ biệt lập phục vụ khẩn nguy (có sơ đồ vị trí kèm theo).

3.2. Vị trí xử lý bom mìn

Nêu rõ vị trí, khoảng cách an toàn cần thiết từ vị trí xử lý bom mìn đến vị trí gần nhất tại cảng hàng không, sân bay (có sơ đồ vị trí kèm theo).

4. Khu vực tập kết hành khách bị chết

Nêu rõ vị trí, sơ đồ di chuyển đến khu vực tập kết hành khách bị chết.

5. Khu vực tập kết hành khách bị thương

Nêu rõ vị trí, sơ đồ di chuyển đến khu vực tập kết hành khách bị thương.

6. Khu vực tập kết hàng hóa, hành lý, bưu kiện

Nêu rõ vị trí, sơ đồ di chuyển đến khu vực tập kết hàng hóa, hành lý, bưu kiện.

7. Khu vực tiếp nhận hành khách thoát nạn

Nêu rõ vị trí, sơ đồ di chuyển đến khu vực tiếp nhận hành khách thoát nạn trong các trường hợp.

8. Khu vực tiếp thân nhân, tổ bay, đại diện hãng hàng không

8.1. Khu vực tiếp thân nhân

Nêu rõ vị trí, sơ đồ di chuyển đến khu vực tiếp thân nhân người bị nạn.

8.2. Khu vực tiếp tổ bay và đại diện hãng hàng không

Nêu rõ vị trí, sơ đồ di chuyển đến khu vực tiếp tổ bay và đại diện hãng hàng không.

8.3. Khu vực gặp mặt giữa hành khách thoát nạn và thân nhân

Nêu rõ vị trí, sơ đồ di chuyển đến khu vực dành cho việc gặp mặt giữa hành khách thoát nạn và thân nhân.

9. Trung tâm thông tin, báo chí

Nêu rõ vị trí, sơ đồ di chuyển đến trung tâm thông tin, báo chí. Người phát ngôn: Nêu rõ người phát ngôn do cấp có thẩm quyền chỉ định.

10. Vị trí tập kết ban đầu

Nêu rõ vị trí tập kết ban đầu (bao gồm cả vị trí dự phòng), sơ đồ di chuyển trong tình huống khẩn nguy xảy ra tại cảng hàng không, sân bay.

11. Các cổng và tuyến đường ra, vào trong khu vực cảng hàng không, sân bay.

11.1. Vị trí, sơ đồ hệ thống cổng, cửa ra/vào cảng hàng không, sân bay

Nêu rõ tên, vị trí, sơ đồ hệ thống cổng, cửa ra/vào, thanh chắn (barrier) cảng hàng không, sân bay (bao gồm cả hệ thống cổng, cửa do quân sự quản lý).

11.2. Các tuyến đường ưu tiên trong khu vực

Nêu rõ tuyến đường ưu tiên dành cho các cơ quan trong ngành hàng không và ngoài ngành hàng không.

CHƯƠNG III
QUY ĐỊNH TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC CƠ QUAN, ĐƠN VỊ

1. Quy định chung

Cảng hàng không, sân bay chịu trách nhiệm tổ chức, phối hợp và thực hiện công tác khẩn nguy và tìm kiếm cứu nạn để ứng phó với các tình huống khẩn nguy và tìm kiếm cứu nạn xảy ra trong phạm vi vùng trách nhiệm của cảng hàng không, sân bay.

Ngoài phạm vi vùng trách nhiệm nêu trên, cảng hàng không, sân bay còn

có nhiệm vụ trợ giúp hoạt động tìm kiếm cứu nạn hàng không xảy ra ở những nơi khác theo yêu cầu của các đơn vị bạn và theo sự điều động của cấp trên.

Các cơ quan, đơn vị hoạt động trong khu vực cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm xây dựng phương án đối phó cụ thể với các tình huống khẩn nguy, tìm kiếm cứu nạn phù hợp với Kế hoạch khẩn nguy sân bay và cung cấp cho cảng hàng không, sân bay để phối hợp thực hiện.

2. Trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân trong công tác khẩn nguy

2.1. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân trực thuộc người khai thác cảng, hàng không sân bay

Nêu rõ vị trí, vai trò, thẩm quyền và trách nhiệm của Giám đốc cảng hàng không, sân bay và các cơ quan, đơn vị, phòng ban chức năng thuộc Người khai thác cảng hàng không, sân bay trong công tác khẩn nguy.

2.2. Trách nhiệm của các đơn vị phối hợp, hiệp đồng

2.2.1. Cảng vụ Hàng không

Nêu rõ trách nhiệm của Cảng vụ hàng không trong công tác khẩn nguy sân bay.

2.2.2. Công ty Quản lý bay khu vực

Nêu rõ trách nhiệm của Công ty Quản lý bay khu vực trong công tác khẩn nguy sân bay.

2.2.3. Hãng Hàng không có tàu bay bị sự cố, tai nạn

Nêu rõ trách nhiệm của hãng hàng không trong công tác khẩn nguy sân bay.

2.2.4. Các cơ quan, đơn vị khác có liên quan hoạt động tại cảng hàng không, sân bay theo thành phần của Trung tâm khẩn nguy.

Nêu rõ trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị khác liên quan hoạt động tại cảng hàng không, sân bay trong công tác khẩn nguy sân bay.

3. Quy chế báo cáo

Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm phối hợp với các đơn vị phối hợp, hiệp đồng xây dựng quy chế báo cáo ban đầu, trong và sau khi kết thúc công tác triển khai khẩn nguy sân bay, báo cáo định kỳ công tác khẩn nguy sân bay theo quy định của pháp luật về an ninh, an toàn hàng không; thực hiện báo cáo công tác khẩn nguy sân bay đối với cơ quan quản lý nhà nước theo quy định.

CHƯƠNG IV

HỆ THỐNG THÔNG TIN LIÊN LẠC

1. Tổng quát

Hệ thống thông tin liên lạc bao gồm phương thức quy định quy trình, cách thức thông báo, tiếp nhận, đánh giá, xử lý thông tin trong suốt quá trình xử lý tình huống khẩn nguy và việc sử dụng các phương tiện thông tin liên lạc cho công tác khẩn nguy cứu nạn.

2. Nguồn tin khẩn nguy

Khi tình huống khẩn nguy xảy ra, các đơn vị cung cấp thông tin ban đầu có thể gồm:

- Tổ bay của chuyến bay gặp sự cố;
- Tổ bay của các chuyến bay khác trong vùng;
- Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;
- Các đơn vị hoạt động tại cảng hàng không, sân bay;
- Chính quyền địa phương hoặc người dân nơi có tàu bay lâm nạn;
- Các nguồn tin khác.

3. Hình thức và nội dung của bản tin khẩn nguy

Khi phát hiện có tình huống khẩn nguy, người phát hiện cần cung cấp đến mức tối đa nếu có thể các thông tin sau:

3.1. Tình huống có liên quan đến tàu bay

- Loại tàu bay, dấu hiệu đăng ký, dấu hiệu quốc tịch tàu bay;
- Loại và lượng nhiên liệu còn trên tàu bay;
- Tên chủ sở hữu, người khai thác tàu bay;
- Họ và tên người chỉ huy tàu bay;
- Ngày, giờ xảy ra sự cố hoặc tai nạn tàu bay;
- Nơi khởi hành lần cuối và nơi dự định hạ cánh tiếp theo của tàu bay;
- Tọa độ vị trí của tàu bay lâm nạn;
- Số hành khách, thành viên tổ bay trên tàu bay;
- Số người chết, bị thương (bao gồm hành khách, thành viên tổ bay và người thứ ba);
- Tính chất sự cố, tai nạn và mức độ thiệt hại đối với tàu bay;
- Thông tin về hàng nguy hiểm trên tàu bay;
- Các tin tức khác (nếu biết).

3.2. Tình huống không có liên quan đến tàu bay

- Thời gian, địa điểm;

- Tình huống (đe dọa bom, sự cố hàng hóa nguy hiểm, lũ lụt, giông bão, cháy nổ, sập đổ cơ sở hạ tầng…);

- Số nhân viên, hành khách liên quan;

- Số nhân viên, hành khách thương vong;

- Các tin tức khác (nếu biết).

4. Cơ quan, đơn vị tiếp nhận, đánh giá và thông báo các tin tức khẩn nguy

Tất cả các cơ quan, đơn vị, cá nhân khi phát hiện hoặc nhận được các nguồn thông tin liên quan đến tình huống khẩn nguy, phải báo ngay cho:

- Trực ban trưởng tại cảng hàng không sân bay:

Nêu rõ số điện thoại liên lạc đảm bảo hoạt động 24/24h.

- Sở chỉ huy Khẩn nguy cứu nạn – Trung tâm khẩn nguy Cảng hàng không, sân bay.

Nêu rõ số điện thoại liên lạc đảm bảo hoạt động 24/24h, tần số bộ đàm liên lạc.

- Cán bộ Ca, Đội trực điều hành công việc tại vị trí làm việc của mình.

- Thủ trưởng các đơn vị hàng không hoạt động tại Cảng hàng không, sân bay khi tiếp nhận thông tin báo cáo về tình huống khẩn nguy của cán bộ nhân viên thuộc quyền phải thông báo ngay cho Sở Chỉ huy Khẩn nguy cứu nạn.

- Sở Chỉ huy khẩn nguy cứu nạn khi nhận thông tin về tình huống khẩn nguy tại Cảng hàng không, sân bay phải báo cáo ngay cho Chỉ huy trưởng và Chỉ huy phó thường trực Trung tâm khẩn nguy để tổ chức triển khai ứng phó.

- Phương tiện thông báo: Bộ đàm, điện thoại (cố định, di động).

- Bộ phận tiếp nhận thông tin phải ghi nhận nội dung, thời gian, người cung cấp, nhanh chóng đánh giá, xử lý thông tin ban đầu và căn cứ tình huống khẩn nguy cụ thể để thông báo cho tổ chức, cá nhân liên quan. Khi thông báo phải ghi lại nội dung, thời gian và người nhận thông tin.

5. Đảm bảo thông tin liên lạc

- Tần số chính, tần số dự phòng của bộ đàm liên lạc trong tình huống khẩn nguy.

- Các phương tiện hỗ trợ khác: Các thiết bị thu phát VHF, hệ thống truyền tin AFTN.

- Các phương tiện liên lạc, thông báo khác.

- Danh bạ điện thoại.

- Khi sử dụng bộ đàm để điều hành lực lượng, phương tiện tham gia khẩn nguy, các đơn vị vẫn duy trì tần số bình thường của đơn vị mình, chỉ có người chỉ huy đơn vị tham gia khẩn nguy, cứu nạn mới được phép mở kênh khẩn nguy để liên lạc với Trung tâm khẩn nguy và Ban chỉ huy hiện trường.

CHƯƠNG V

LỰC LƯỢNG, PHƯƠNG TIỆN, TRANG THIẾT BỊ SỬ DỤNG TRONG CÔNG TÁC KHẨN NGUY

Để ứng phó hiệu quả với các tình huống khẩn nguy tại Cảng hàng không, sân bay, các lực lượng khẩn nguy cứu nạn phải thực hiện phương châm huy động tối đa người, phương tiện, trang thiết bị đang hoạt động, khai thác tại Cảng hàng không, sân bay để thực hiện công tác khẩn nguy cứu nạn, bao gồm:

1. Các đơn vị thuộc Cảng hàng không, sân bay

Nêu rõ tên các đơn vị, lực lượng, phương tiện, trang thiết bị, nguồn nước PCCC.

2. Các cơ quan, đơn vị khác hoạt động tại Cảng hàng không, sân bay

Nêu rõ tên các đơn vị, lực lượng, phương tiện, trang thiết bị, nguồn nước PCCC.

3. Các cơ quan, đơn vị ký kết hiệp đồng với Cảng hàng không, sân bay (Công an, quân đội, y tế)

Nêu rõ tên các đơn vị, lực lượng, phương tiện, trang thiết bị.

4. Quy chế phối hợp với Ban chỉ huy khẩn nguy hàng không

Nêu rõ tài liệu tham chiếu, mô tả tổng quát, đầu mối, cơ chế phối hợp với Ban chỉ huy khẩn nguy hàng không, Ban chỉ huy phòng chống thiên tai, tìm kiếm cứu nạn địa phương…

CHƯƠNG VI

ĐIỀU TRA VÀ KHÔI PHỤC

1. Tổng quát

- Việc thu thập thông tin, chứng cứ phục vụ cho công tác điều tra sự cố, tai nạn được bắt đầu cùng lúc với việc triển khai kế hoạch khẩn nguy.

- Việc điều tra sự cố tai nạn để xác định nguyên nhân gây ra sự cố, tai nạn và đưa ra khuyến cáo đối với việc đảm bảo an toàn hàng không và nhanh chóng khôi phục hoạt động của Cảng hàng không, sân bay.

2. Điều tra

Việc điều tra sự cố, tai nạn liên quan đến tàu bay dân dụng được thực hiện theo quy định tại Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09/5/2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng.

Nêu rõ phân công cụ thể trách nhiệm của Người khai thác cảng hàng không, sân bay và các cơ quan, đơn vị có liên quan.

3. Khôi phục

3.1. Nguyên tắc chung

- Khôi phục là giai đoạn khắc phục những thiệt hại tổn thất do sự cố, tai nạn gây ra để đưa hoạt động của Cảng hàng không, sân bay trở về trạng thái hoạt động bình thường.

- Các đơn vị thuộc Cảng hàng không, sân bay, hãng hàng không có tàu bay lâm nạn và các đơn vị liên quan có trách nhiệm:

+ Phối hợp để khắc phục thiệt hại, tổn thất của kết cấu hạ tầng, trang thiết bị trong khu vực Cảng hàng không, sân bay do sự cố tai nạn gây ra;

+ Thu dọn các mảnh vỡ, dọn dẹp các phương tiện, làm vệ sinh môi trường… toàn bộ khu vực hiện trường;

+ Kiểm tra tình trạng của trang thiết bị, phương tiện, kết cấu hạ tầng trước khi đưa vào khai thác;

+ Bổ sung đủ số lượng ban đầu đối với những trang thiết bị hư hỏng, mất mát trong quá trình giải quyết sự cố, tai nạn.

3.2. Phạm vi trách nhiệm

Nêu rõ phạm vi trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị có liên quan.

3.3. Chi phí khôi phục

Nêu nguyên tắc về chi phí khôi phục theo quy định của pháp luật.

CHƯƠNG VII

CHẾ ĐỘ TRỰC KHẨN NGUY VÀ CÔNG TÁC HUẤN LUYỆN, KIỂM TRA, DIỄN TẬP

1. Chế độ trực khẩn nguy

- Sở chỉ huy/Trạm báo động đặt tại Trung tâm khẩn nguy (hoặc tại một đơn vị do Cảng hàng không, sân bay nêu cụ thể), duy trì chế độ trực thường xuyên 24/24h để tiếp nhận, xử lý thông tin, báo động khẩn nguy.

- Các đơn vị trực thuộc Cảng hàng không, sân bay phải đảm bảo lực lượng,

phương tiện, trang thiết bị theo quy định của Kế hoạch khẩn nguy sân bay.

- Các đơn vị đang hoạt động, khai thác tại Cảng hàng không, sân bay ngoài nhiệm vụ trực phục vụ hoạt động bay, hoạt động kinh doanh còn phải sẵn sàng lực lượng, phương tiện để kịp thời xử lý tình huống khẩn nguy khi được yêu cầu.

- Khi phát hiện hoặc nhận được thông tin liên quan đến tình huống khẩn nguy, các tổ chức, cá nhân phải thông báo theo quy định tại Kế hoạch khẩn nguy sân bay.

2. Công tác huấn luyện

- Các đơn vị phải căn cứ Kế hoạch khẩn nguy sân bay để xây dựng phương án ứng phó với các tình huống khẩn nguy phù hợp với phạm vi quản lý và trách nhiệm của mình. Đồng thời phải lập kế hoạch và tổ chức huấn luyện để nâng cao năng lực ứng phó, phải thường xuyên cập nhật, bổ sung hoàn thiện phương án.

- Các đơn vị liên quan đến việc xử lý các tình huống khẩn nguy phải xây dựng kế hoạch và định kỳ tổ chức huấn luyện cho nhân viên thuộc quyền cả về thể lực lẫn chuyên môn để sẵn sàng xử lý các tình huống khẩn nguy.

- Kế hoạch huấn luyện của các đơn vị phải được phê duyệt và phải được triển khai có hệ thống đến lực lượng, bộ phận liên quan.

- Yêu cầu về việc huấn luyện:

+ Nêu rõ yêu cầu huấn luyện đối với lực lượng làm công tác khẩn nguy sân bay của Người khai thác cảng hàng không, sân bay;

+ Đề xuất yêu cầu huấn luyện của Người khai thác cảng hàng không, sân bay đối với các cơ quan, đơn vị khác có liên quan trong Kế hoạch khẩn nguy sân bay.

3. Công tác kiểm tra

- Các đơn vị có trách nhiệm lập kế hoạch kiểm tra và thực hiện kiểm tra định kỳ/đột xuất để bảo đảm lực lượng, phương tiện luôn sẵn sàng ứng phó với tình huống khẩn nguy;

- Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không thực hiện việc kiểm tra việc tổ chức lực lượng, công tác sẵn sàng ứng phó với các tình huống khẩn nguy theo Kế hoạch khẩn nguy sân bay.

4. Diễn tập khẩn nguy

Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm tổ chức diễn tập khẩn nguy sân bay theo quy định tại khoản 8 Điều 98 Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 của Bộ Giao thông vận tải.

Phụ lục 2

Hướng dẫn việc lập tài liệu và thiết lập Hệ thống quản lý an toàn cảng hàng không, sân bay (SMS)

LỜI NÓI ĐẦU

An toàn là yếu tố sống còn trong hoạt động hàng không. Hoạt động hàng không sẽ không phát triển hiệu quả nếu không đảm bảo được an toàn. Hệ thống quản lý an toàn được thực hiện để đáp ứng yêu cầu này.

Hệ thống quản lý an toàn là sự tiếp cận có hệ thống, theo phân cấp và có tổ chức để nhận dạng các nguy cơ tiềm ẩn và quản lý những rủi ro có thể xảy ra trong quá trình hoạt động hàng không. Hệ thống này bao gồm các quy định, chính sách an toàn, quản lý rủi ro an toàn, đảm bảo an toàn và thúc đẩy công tác an toàn, công tác đào tạo huấn luyện nhân viên để có những hiểu biết nhằm có thể đảm bảo được an toàn trong khi hoạt động, việc sẵn sàng các phương tiện, lực lượng để ứng phó với sự cố mất an toàn có thể xảy ra. Hệ thống quản lý an toàn có những đặc tính là:

- ***Tính hệ thống (systematic)***: Là hoạt động quản lý an toàn phù hợp với các kế hoạch đã xây dựng và được áp dụng vào tổ chức, doanh nghiệp một cách thống nhất.

- ***Tính tiên phong (proactive)***: Là cách tiếp cận chú trọng đến việc nhận dạng mối nguy, kiểm soát và giảm thiểu rủi ro trước các sự kiện có thể ảnh hưởng đến an toàn.

- ***Tính minh bạch (explicit)***: Là việc tất cả các quy định về an toàn và các hoạt động quản lý an toàn được trình bày cụ thể trong các tài liệu về an toàn của ICAO, cũng như của Việt Nam.

Tài liệu Hệ thống quản lý an toàn được xây dựng theo quy định tại Phụ ước 19 của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), Doc 9859 – Sổ tay quản lý an toàn, Doc 9774 – Hướng dẫn cấp chứng chỉ sân bay của ICAO, Luật hàng không dân dụng Việt Nam, Doc 9981 – Quy trình cho dịch vụ không lưu, Thông tư Quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay, Quy chế An toàn hàng không dân dụng của Bộ Giao thông vận tải, Quy định An toàn khai thác cảng hàng không, sân bay và các hướng dẫn, tài liệu, quy định liên quan khác.

THUẬT NGỮ VÀ CHỮ VIẾT TẮT

1. Thuật ngữ

***An toàn (Safety)*:** Là trạng thái mà các rủi ro liên quan đến hoạt động hàng không, liên quan hoặc trực tiếp tác động đến hoạt động khai thác tàu bay, được giảm thiểu và duy trì ở mức có thể chấp nhận được.

***Công tác thúc đẩy an toàn (Safety promotion)*:** Là việc kết hợp giữa văn hóa an toàn với huấn luyện an toàn và các hoạt động chia sẻ thông tin về an toàn hỗ trợ việc thi hành và hoạt động của hệ thống quản lý an toàn trong một tổ chức, doanh nghiệp.

***Chỉ số an toàn (Safety performance indicator)*:** Là tham số dựa trên dữ liệu được sử dụng để giám sát và đánh giá hoạt động an toàn.

***Chỉ tiêu an toàn (Safety performance target)*:** Là mức độ an toàn mong đợi của một hệ thống đối với chỉ số an toàn trong một khoảng thời gian nhất định phù hợp với mục tiêu an toàn.

***Chính sách an toàn (Safety policy)*:** Là sự cam kết đối với an toàn được cấp lãnh đạo cao nhất của tổ chức đưa ra để thực hiện các mục tiêu an toàn và là nền tảng cho việc xây dựng hệ thống quản lý an toàn của tổ chức đó.

***Đánh giá an toàn nội bộ (Internal safety audit)*:** Là việc đánh giá một cách toàn diện đối với các thành phần của một hệ thống.

Đánh giá rủi ro (Risk assessment): Là sự đánh giá toàn bộ hệ thống hay một bộ phận để so sánh mức độ rủi ro xảy ra với mức độ rủi ro chấp nhận được.

***Kiểm soát/ giảm thiểu rủi ro an toàn (Risk control/ mitigation)*:** Là việc giảm nhẹ tần suất hoặc mức độ nghiêm trọng của hậu quả của mối nguy.

***Mối nguy (Hazard)*:** Là những điều kiện đang tồn tại hay tiềm ẩn có thể gây chấn thương, gây bệnh hay tử vong cho con người; gây hư hỏng hoặc làm tê liệt hệ thống, thiết bị, tài sản; hoặc gây hại cho môi trường. Mối nguy là yếu tố tiềm ẩn dẫn đến một sự cố hoặc tai nạn.

***Mục tiêu an toàn (Safety objective)*:** Là những mục tiêu cụ thể cơ bản bao trùm các khía cạnh liên quan đến tầm nhìn về an toàn, các cam kết của ban lãnh đạo, thực trạng về an toàn và các kết quả mong muốn của tổ chức.

***Mức độ an toàn chấp nhận được (Acceptable Level of Safety - ALoS)*:** Là mức độ an toàn tối thiểu phải được bảo đảm trong hoạt động thực tế của hệ thống.

Phân tích thực trạng của hệ thống (Gap analysis): Là việc nhận dạng và so sánh các hoạt động đảm bảo an toàn hiện có với các yêu cầu của hệ thống

quản lý an toàn. Phân tích thực trạng hệ thống giúp Người khai thác cảng hàng không, sân bay có một kế hoạch phát triển hệ thống quản lý an toàn ban đầu và cách để thực hiện kế hoạch đã đề ra.

***Quản lý rủi ro an toàn (Safety risk management)*:** Là một hoạt động chính yếu trong hệ thống quản lý an toàn bao gồm việc mô tả hệ thống, nhận dạng các mối nguy, đánh giá rủi ro, phân tích rủi ro và kiểm soát rủi ro.

***Rủi ro an toàn (Safety risk)*:** Là sự kết hợp các khả năng có thể xảy ra và mức độ nghiêm trọng của hậu quả tiềm ẩn của một mối nguy được dự đoán trước.

***Sự cố tàu bay (Aircraft incident)*:** Là vụ việc liên quan đến hoạt động khai thác tàu bay vốn ảnh hưởng hoặc có khả năng ảnh hưởng đến an toàn của hoạt động khai thác tàu bay nhưng chưa phải là tai nạn tàu bay (theo khoản 2 Điều 104 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam).

***Tai nạn tàu bay (Aircraft accident)*:** Là sự cố xảy ra trong quá trình hoạt động khai thác của một tàu bay có khả năng gây ra chấn thương nghiêm trọng cho con người; thiệt hại đáng kể đến cấu trúc của tàu bay hoặc cần phải được sửa chữa lớn; tàu bay bị lạc hoặc mất tích (theo khoản 1 Điều 104 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam).

Các thuật ngữ khác (nếu có).

2. Chữ viết tắt

Liệt kê các chữ viết tắt được sử dụng trong tài liệu (nếu có).

CHƯƠNG I
TỔNG QUÁT

1. Mục đích

- Tài liệu hệ thống quản lý an toàn (Tài liệu SMS) quy định các vấn đề về an toàn hàng không dân dụng đối với cảng hàng không, sân bay.

- Tài liệu này cung cấp các nội dung, các quy trình liên quan của hệ thống an toàn cảng hàng không, sân bay đến tất cả cán bộ, công nhân viên, các cơ quan, đơn vị liên quan. Tất cả cán bộ, công nhân viên đều phải tuân thủ các quy trình chứa đựng trong tài liệu này.

2. Đối tượng và phạm vi áp dụng

Nêu đối tượng và phạm vi áp dụng theo Tài liệu khai thác sân bay.

2.1. Đối tượng áp dụng

2.2. Phạm vi áp dụng

CHƯƠNG II
MỤC TIÊU VÀ CHÍNH SÁCH AN TOÀN

1. Các mục tiêu, chỉ tiêu và chỉ số an toàn

1.1. Mục tiêu an toàn quan hệ mật thiết với chính sách an toàn và văn hóa an toàn của một tổ chức, doanh nghiệp. Mục tiêu an toàn thể hiện những mong muốn về an toàn mà cấp lãnh đạo của tổ chức, doanh nghiệp cần phải xác định với mục đích nâng cao năng lực quản lý an toàn của tổ chức mình. Từ đó, cấp lãnh đạo có thể đưa ra kế hoạch hành động cụ thể để đạt được các mục tiêu đó. Chính sách và mục tiêu an toàn phải được cấp lãnh đạo đề ra và nên được xem xét định kỳ (hàng năm) tùy theo mong muốn của cấp lãnh đạo và tình hình hoạt động thực tế của tổ chức, doanh nghiệp.

1.2. Việc thiết lập các mục tiêu, chỉ số an toàn và đánh giá các kết quả thực hiện trong hệ thống quản lý an toàn nhằm xác định hệ thống có hoạt động như mong đợi và để xác định những bộ phận của hệ thống cần tăng cường công tác an toàn để đáp ứng mong đợi của tổ chức, doanh nghiệp.

1.3. Việc loại bỏ hoàn toàn các sự cố, tai nạn trong hoạt động hàng không là không thể thực hiện được. An toàn là một khái niệm tương đối, nên mức độ rủi ro nào đó là điều có thể chấp nhận được trong một hệ thống "an toàn". Mức độ an toàn chấp nhận được (Acceptable Level of Safety - ALoS) thể hiện mục tiêu an toàn (hay sự mong đợi) của tổ chức, doanh nghiệp. Để xác định mức độ an toàn chấp nhận được, các yếu tố như mức rủi ro đã đặt ra, chi phí/ lợi nhuận để cải thiện hệ thống và sự mong đợi của mọi người về an toàn trong hoạt động hàng không cần phải được xem xét.

1.4. Trong thực tế, khái niệm mức độ an toàn chấp nhận được được thể hiện thông qua các chỉ số, mục tiêu an toàn và được thực thi thông qua các yêu cầu an toàn khác nhau. Cụ thể:

1.4.1. Các chỉ số an toàn: Là thước đo việc thực hiện an toàn của một cơ quan, đơn vị. Các chỉ số an toàn phải được định lượng một cách dễ dàng và liên kết với các thành phần chính trong SMS của một tổ chức, doanh nghiệp. Vì vậy, các chỉ số an toàn sẽ khác nhau giữa các cơ quan, đơn vị, người khai thác tàu bay, Người khai thác cảng hàng không, sân bay và cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

1.4.2. Các mục tiêu an toàn: Được xác định bằng cách xem xét mức thực hiện an toàn nào mong muốn và khả thi đối với các cơ quan, đơn vị, người khai thác tàu bay, Người khai thác cảng hàng không, sân bay và cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay. Mục tiêu an toàn nên được xem xét, thống nhất giữa các cơ quan, đơn vị và phù hợp với SMS.

1.4.3. Các yêu cầu an toàn: Là cần thiết để đạt được các chỉ số an toàn và các mục tiêu an toàn. Nó bao gồm các quy trình, công nghệ, hệ thống và chương trình khai thác để có thể xác định độ tin cậy, tính sẵn sàng, khả năng thực hiện và tính chính xác của các quy trình, công nghệ, hệ thống và chương trình khai thác đó.

1.5. Mối quan hệ giữa mức độ an toàn chấp nhận được, các chỉ số an toàn, các mục tiêu an toàn và các yêu cầu an toàn như sau: Mức độ an toàn chấp nhận được là khái niệm bao quát, các chỉ số an toàn là thước đo được sử dụng để xác định liệu mức độ an toàn chấp nhận được có thể đạt được hay không. Các mục tiêu an toàn là các mục tiêu được định lượng có liên quan đến mức độ an toàn chấp nhận được, và các yêu cầu an toàn là các công cụ hay các cách thức cần có để đạt được các mục tiêu an toàn.

1.6. Các chỉ số an toàn và mục tiêu an toàn có thể khác nhau (ví dụ: Chỉ số an toàn là 0,5 các tai nạn nghiêm trọng/100.000 giờ đối với người khai thác tàu bay, và mục tiêu an toàn là giảm 40% tỉ lệ các tai nạn nghiêm trọng), hoặc có thể trùng nhau (ví dụ: Chỉ số an toàn là 0,5 các tai nạn nghiêm trọng/100.000 giờ đối với người khai thác tàu bay, và mục tiêu an toàn là không vượt quá 0,5 các tai nạn nghiêm trọng/ 100.000 giờ đối với người khai thác tàu bay).

1.7. Hàng năm, Người khai thác cảng hàng không, sân bay sẽ đề ra các mục tiêu/chỉ tiêu an toàn phù hợp với thực tế hoạt động hàng không tại cảng hàng không, sân bay và có trách nhiệm tổ chức triển khai, quản lý việc thực hiện các mục tiêu và chỉ tiêu an toàn đã đề ra.

Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm chính trong công tác phối hợp với nhà chức trách hàng không và các cơ quan, đơn vị hoạt động tại cảng hàng không, sân bay để xác định các chỉ số an toàn.

2. Chính sách an toàn

2.1. Chính sách an toàn bao gồm các mục tiêu, cam kết về an toàn của Người khai thác cảng hàng không, sân bay. Trên cơ sở thực tế, Người khai thác cảng hàng không, sân bay có nhiệm vụ phổ biến chính sách an toàn đến tất cả cán bộ, công nhân viên để thực hiện nhằm đảm bảo an toàn cho các hoạt động hàng không.

2.2. Để phản ánh đầy đủ cam kết của tổ chức đối với công tác an toàn, chính sách an toàn nên bao gồm:

2.2.1. Không ngừng cải tiến mức độ an toàn.

2.2.2. Thúc đẩy và duy trì văn hóa an toàn trong tổ chức.

2.2.3. Tuân thủ tối đa các quy định hiện hành.

2.2.4. Phân bổ nguồn lực cần thiết nhằm đảm bảo an toàn.

2.2.5. Đảm bảo công tác an toàn là trách nhiệm hàng đầu của các cấp quản lý.

2.2.6. Đảm bảo công tác an toàn được hiểu, thực thi và duy trì ở tất cả các cấp.

Chính sách an toàn

Công tác an toàn là một trong những vấn đề quan trọng trong mọi hoạt động của chúng tôi. Chúng tôi cam kết triển khai, thực hiện, duy trì và thường xuyên nâng cao nghiệp vụ nhằm đảm bảo tất cả các hoạt động về hàng không đều diễn ra trong tầm kiểm soát, nhằm duy trì công tác bảo đảm an ninh, an toàn tuyệt đối, tuân thủ các tiêu chuẩn của ICAO và hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam về quản lý an toàn.

1. Cam kết của chúng tôi là:
   a) Hệ thống quản lý an toàn: Thành lập bộ phận an toàn hàng không để giám sát việc triển khai và thực hiện hệ thống quản lý an toàn để đảm bảo rằng việc áp dụng một cách tích cực hệ thống quản lý an toàn trong toàn bộ mọi hoạt động của chúng tôi.
   b) Văn hóa an toàn: Triển khai và đưa văn hóa an toàn vào trong tất cả mọi hoạt động của chúng tôi, qua đó thấy được tầm quan trọng và giá trị tích cực của hệ thống quản lý an toàn trong mọi lúc và luôn đưa vấn đề an toàn lên hàng đầu.
   c) Trách nhiệm về an toàn: Xác định rõ ràng với tất cả nhân viên trách nhiệm về an toàn và trách nhiệm của họ đối với việc triển khai, tuyên truyền về chủ trương và thực hiện an toàn. Đảm bảo tất cả các nhân viên đều được huấn luyện và trang bị đầy đủ các thông tin về vấn đề an toàn, các nhân viên phải thành thạo về các lĩnh vực an toàn và được chỉ định đảm nhiệm theo kỹ năng của từng người.
   d) Quản lý rủi ro: Thiết lập và triển khai quy trình nhận dạng mối nguy và quản lý nguy cơ rủi ro nhằm hạn chế hoặc giảm thiểu những rủi ro trong công tác điều hành khai thác tàu bay tới mức khả thi hợp lý. Thiết lập và đo lường việc thực hiện an toàn để ứng phó với các tình huống trong thực tế.
   e) Áp dụng: Đảm bảo mỗi người làm việc cho chúng tôi, làm việc với chúng tôi hoặc tham quan chúng tôi đều đáp ứng các tiêu chuẩn về an toàn;
   f) Nguồn nhân lực: Đảm bảo rằng nguồn nhân lực được đào tạo đầy đủ và có kỹ năng thành thạo để thực thi chính sách an toàn và tiếp tục nâng cao việc thực hiện công tác an toàn của chúng tôi.
   g) Giám sát an toàn: Kiểm soát các hoạt động bên trong cũng như kiểm tra các hoạt động bên ngoài về công tác an toàn và tiến hành xem xét lại việc quản lý an toàn nhằm đảm bảo mọi hoạt động liên quan đều được kiểm soát.
2. Nguyên tắc của hệ thống an toàn tại Cảng hàng không…: Nguyên tắc sau được áp dụng đối với tất cả các hoạt động kinh doanh tại Cảng hàng không…:
   a) Việc bảo đảm môi trường khai thác an toàn là yếu tố thành công then chốt tại cảng hàng không;
   b) Trong hoạt động khai thác hàng ngày, nguyên tắc "An toàn là trên hết" phải được áp dụng.
   c) Người đứng đầu bộ phận an toàn có trách nhiệm hỗ trợ, giám sát và thực hiện các kế hoạch hoạt động về công tác an toàn đã đưa ra đồng thời có trách nhiệm trong việc phát triển hệ thống quản lý an toàn trong tương lai.
   d) Thông qua huấn luyện đào tạo và việc hợp tác giữa các nhân viên trong đơn vị giúp cho các nhân viên ngày càng nâng cao trách nhiệm về công tác an toàn trong công việc hàng ngày của họ.
   e) Xây dựng văn hóa an toàn và phổ biến đến tất cả cán bộ, công nhân viên để mọi người nhận thức được đầy đủ, thực hiện và rút kinh nghiệm từ thực tế hoạt động.

Giám đốc điều hành
(ký tên và đóng dấu)

3. Văn hóa an toàn

Văn hóa an toàn của một tổ chức là sự kết hợp văn hóa của từng cá nhân với văn hóa của tổ chức. Để xây dựng thành công văn hóa an toàn cần phải quan tâm và chú trọng đến việc xây dựng văn hóa an toàn của mỗi cá nhân và văn hóa an toàn của tổ chức.

Văn hóa an toàn của cá nhân chính là cách cư xử, suy nghĩ, hành động của mỗi cá nhân liên quan đến vấn đề an toàn. Song song với đó, văn hóa an toàn của tổ chức chính là cách xử lý, hành động của tổ chức được thể hiện bằng những quy trình, quy định trong các vấn đề liên quan đến an toàn. Văn hóa đúng về an toàn trong tổ chức được thể hiện qua việc các thông tin an toàn được trao đổi và các cá nhân trong tổ chức đó nhận thức được tầm quan trọng về an toàn, niềm tin vào hiệu quả của hệ thống quản lý an toàn.

Văn hóa an toàn một mặt tránh quy trách nhiệm hay xử phạt những cá nhân vô tình phạm lỗi hoặc hành động bất cẩn, mặt khác bảo đảm rằng mọi thông tin, báo cáo về an toàn được tiếp nhận một cách nghiêm túc và được sử dụng làm dữ liệu cho những đánh giá an toàn thích hợp. Điều này không có nghĩa môi trường văn hóa an toàn sẽ hoàn toàn không có xử phạt, ngược lại, đó là môi trường có sự phân biệt công bằng giữa lỗi và những hành động cố ý, giữa rủi ro chấp nhận được với rủi ro không chấp nhận được.

Một trong những nội dung mà SMS nhấn mạnh là văn hóa báo cáo tự nguyện. Văn hóa báo cáo này khuyến khích việc thu thập các thông tin liên quan đến an toàn và sử dụng những thông tin ấy cho việc thúc đẩy an toàn và không xử phạt cá nhân hay tổ chức báo cáo đối với những trường hợp phạm lỗi vô tình và không có chủ đích. Việc kiểm tra, điều tra dựa trên những thông tin, báo cáo về an toàn được thực hiện không nhằm mục đích tìm ra sự bất tuân thủ của một cá nhân hay một đơn vị mà chủ yếu để nhận dạng mối nguy trong hệ thống vận hành công việc cũng như giúp các quá trình đánh giá an toàn và quản lý an toàn của tổ chức trở nên hiệu quả hơn.

Văn hóa đúng về an toàn còn thể hiện qua việc thực hiện chia sẻ thông tin báo cáo an toàn và đánh giá an toàn của tổ chức. Điều này giúp cán bộ, nhân viên trong tổ chức nâng cao ý thức và trách nhiệm về an toàn và quản lý an toàn.

Văn hoá an toàn bao gồm 5 yếu tố cơ bản:

Văn hoá báo cáo tự nguyện (reporting cultures): Là môi trường văn hoá mà ở đó các cá nhân có thể tin cậy để tự nguyện báo cáo các vấn đề về an toàn mà không ngại bị khiển trách. Người cung cấp thông tin, báo cáo an toàn cần phải được tin rằng thông tin, báo cáo mà họ cung cấp sẽ được tiếp nhận và xử lý một cách thỏa đáng.

Văn hoá được thông báo (informed cultures): Tổ chức sẽ thu thập và phân tích dữ liệu an toàn liên quan và phổ biến một cách tích cực các thông tin an toàn đến các cá nhân trong tổ chức.

Văn hoá thích ứng linh hoạt (adaptable cultures): Các nhân viên khai thác trong tổ chức có khả năng thích nghi, linh hoạt trong mọi tình huống và chủ động trong báo cáo mối nguy.

Văn hoá học hỏi (learning cultures): Là văn hoá trong đó tổ chức có khả năng học hỏi từ chính những sai lầm của mình và tìm cách điều chỉnh. Các nhân viên được khuyến khích học hỏi, áp dụng các kỹ năng và hiểu biết của mình để nâng cao an toàn cho tổ chức. Nhân viên được phổ biến, cập nhật về các vấn đề an toàn, các hậu quả của sự cố cũng như những bài học kinh nghiệm.

Văn hoá không xử phạt (non-punitive cultures) hay văn hoá đúng về an toàn (just cultures): Là văn hoá an toàn trong đó các lỗi và các hành động không an toàn sẽ không bị xử phạt nếu các lỗi/ hành động đó là bất cẩn, không cố ý và rủi ro là chấp nhận được. Tuy nhiên, những vi phạm cố tình, có chủ ý hay những hành động khinh suất với rủi ro không thể chấp nhận được sẽ bị xử lý kỷ luật.

4. Trách nhiệm và cam kết của những người quản lý tại cảng hàng không, sân bay

Nêu rõ trách nhiệm của người đứng đầu và các nhân sự chủ chốt phụ trách, bộ phận có liên quan đến an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay.

5. Tổ chức hệ thống quản lý an toàn

Căn cứ vào quy mô tổ chức, Người khai thác cảng hàng không, sân bay thiết lập cơ cấu tổ chức phù hợp để vận hành Hệ thống quản lý an toàn đáp ứng quy định tại Điều 70 Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 của Bộ Giao thông vận tải.

- Đối với tổ chức có quy mô lớn: Tổ chức hệ thống quản lý an toàn bao gồm: Ban chỉ đạo, tổ an toàn thực hiện các nhiệm vụ về công tác an toàn. Nêu rõ thành phần, nhiệm vụ và cơ chế hoạt động của ban chỉ đạo và tổ an toàn.

- Đối với tổ chức quy mô nhỏ: Tổ chức hệ thống quản lý an toàn bao gồm: Giám đốc cảng hàng không, phụ trách các bộ phận hoạt động tại cảng hàng không.

- Tổ chức hệ thống quản lý an toàn phải được thể hiện qua sơ đồ cụ thể.

6. Hồ sơ tài liệu

6.1. Hồ sơ tài liệu của hệ thống quản lý an toàn bao gồm các phần sau:

- Quy định an toàn tại cảng hàng không, sân bay.

- Tài liệu hệ thống quản lý an toàn.

- Hồ sơ chứng minh hoạt động hệ thống quản lý an toàn.

- Quy định về quản lý, lưu trữ hồ sơ về hệ thống quản lý an toàn.

6.2. Tài liệu hệ thống quản lý an toàn nên bao gồm các nội dung sau:

6.2.1. Chính sách an toàn và các mục tiêu an toàn.

6.2.2. Tài liệu tham chiếu (quy định hiện hành…).

6.2.3. Mô tả hệ thống.

6.2.4. Trách nhiệm giải trình về an toàn và nhân sự an toàn chủ chốt.

6.2.5. Quy trình của hệ thống báo cáo an toàn tự nguyện và bắt buộc.

6.2.6. Quy trình nhận dạng mối nguy và đánh giá rủi ro an toàn.

6.2.7. Quy trình thiết lập, giám sát và đo lường thực hiện an toàn.

6.2.8. Quy trình huấn luyện đào tạo.

6.2.9. Quy trình trao đổi thông tin an toàn.

6.2.10. Quy trình đánh giá nội bộ.

6.2.11. Quy trình quản lý sự thay đổi.

6.2.12. Quy trình quản lý tài liệu SMS.

6.3. Hồ sơ chứng minh hoạt động hệ thống quản lý an toàn nên bao gồm các nội dung sau:

6.3.1. Báo cáo nhận dạng mối nguy/an toàn.

6.3.2. Chỉ số an toàn và các biểu đồ liên quan.

6.3.3. Hồ sơ về các đánh giá rủi ro an toàn đã hoàn thành.

6.3.4. Hồ sơ đánh giá SMS.

6.3.5. Hồ sơ đánh giá nội bộ.

6.3.6. Hồ sơ SMS/hồ sơ huấn luyện, đào tạo.

6.3.7. Biên bản họp SMS/Ban chỉ đạo an toàn.

6.3.8. Kế hoạch triển khai SMS (trong thời gian đầu thực hiện).

6.3.9. Phân tích thực trạng của hệ thống (gap analysis) để hỗ trợ kế hoạch thực hiện.

CHƯƠNG III
QUẢN LÝ RỦI RO AN TOÀN

1. Khái quát

Rủi ro trong các hoạt động hàng không có nhiều cấp độ khác nhau. Trong đó, một số rủi ro có thể chấp nhận được và một số khác không thể chấp nhận được. Hiểu rõ bản chất của các rủi ro thì sẽ đánh giá được rủi ro có "chấp nhận" được hay không. Quy trình quản lý rủi ro giúp xác định những rủi ro nào cần có những biện pháp, hành động giảm nhẹ tới mức chấp nhận được và phân bổ nguồn lực hợp lý.

Quản lý rủi ro phải được thực hiện một cách hệ thống, rõ ràng và toàn diện ở tất cả các cấp độ và bắt buộc phải thực hiện đối với mỗi hoạt động phục vụ bay. Thành viên Tổ an toàn của các phòng trực thuộc chịu trách nhiệm thu thập, ghi chép về mối nguy, rủi ro, sự cố, tai nạn, đề xuất các biện pháp ngăn ngừa, giảm nhẹ và báo cáo về Tổ An toàn. Các thành viên của Tổ An toàn tổng hợp các dữ liệu này, thống nhất biện pháp ngăn ngừa, giảm nhẹ mối nguy, rủi ro, sự cố, tai nạn và xin ý kiến chỉ đạo của người có thẩm quyền. Khi các biện pháp ngăn ngừa, giảm nhẹ được phê duyệt, Tổ An toàn tổ chức kiểm tra tính khả thi và định kỳ xem xét lại hiệu quả của các biện pháp này cũng như khả năng áp dụng thêm phương pháp ngăn ngừa, giảm nhẹ tốt hơn.

Việc quản lý mối nguy của một hệ thống quản lý an toàn bao gồm:

- Nhận dạng mối nguy;

- Đánh giá rủi ro;

- Giảm thiểu rủi ro.

2. Nhận dạng mối nguy

Mối nguy là bất kỳ một tình huống hay một điều kiện nào đó có khả năng gây ra sự cố, tai nạn nghiêm trọng. Nhận dạng được các mối nguy là rất quan trọng, từ đó có thể đưa ra các biện pháp hữu hiệu để giảm thiểu các nguy cơ rủi ro gây ra, góp phần đảm bảo an toàn cho các hoạt động hàng không.

Người khai thác cảng hàng không, sân bay tham khảo các mối nguy thường xảy ra tại cảng hàng không, sân bay và hậu quả tiềm ẩn tại Phụ lục A.

2.1. Cách thức nhận dạng mối nguy

- Từ việc quan sát, thu thập, phân tích số liệu, dữ kiện từ các hoạt động hàng ngày tại các bộ phận của sân bay như: An ninh – an toàn (an ninh soi chiếu, an ninh kiểm soát, đảm bảo an toàn hoạt động bay…), quản lý khai thác cảng, phục vụ bay, kỹ thuật, kinh doanh dịch vụ…

- Từ tai nạn, sự cố, vụ việc xảy ra tại cảng hàng không, sân bay cũng như từ các cảng hàng không, sân bay khác và từ các khuyến cáo an toàn của Cục Hàng không Việt Nam, ICAO, IATA;

- Từ những cuộc khảo sát, thanh tra, các cuộc kiểm tra định kỳ hoặc đột xuất, các cuộc họp, các báo cáo về công tác an toàn;

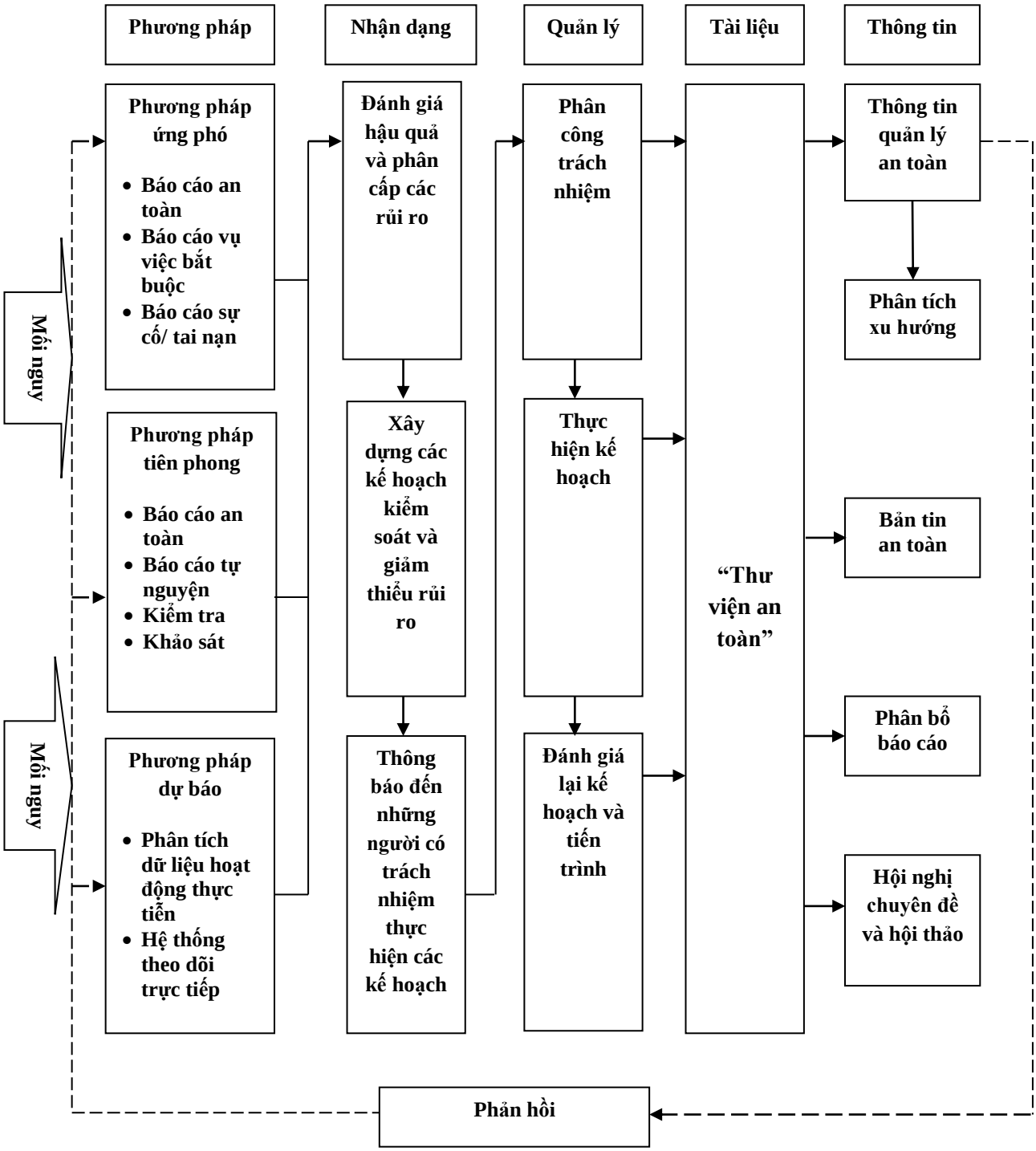
- Từ trong quá trình phục vụ, khai thác.

2.2. Kết quả của quá trình nhận dạng mối nguy sẽ được lưu trữ theo quy định theo hệ thống hồ sơ, tài liệu liên quan đến công tác an toàn. Hệ thống hồ sơ, tài liệu liên quan đến công tác an toàn lưu trữ tài liệu không những để bảo quản thông tin an toàn mà còn là nguồn tham khảo trước khi đưa ra các quyết định về an toàn và công tác đào tạo, huấn luyện của cảng hàng không, sân bay.

Người khai thác cảng hàng không, sân bay thành lập bộ phận lưu trữ và

quản lý hệ thống hồ sơ, tài liệu liên quan đến công tác an toàn.

Sơ đồ quản lý dữ liệu an toàn



3. Đánh giá rủi ro

3.1. Quy trình quản lý rủi ro

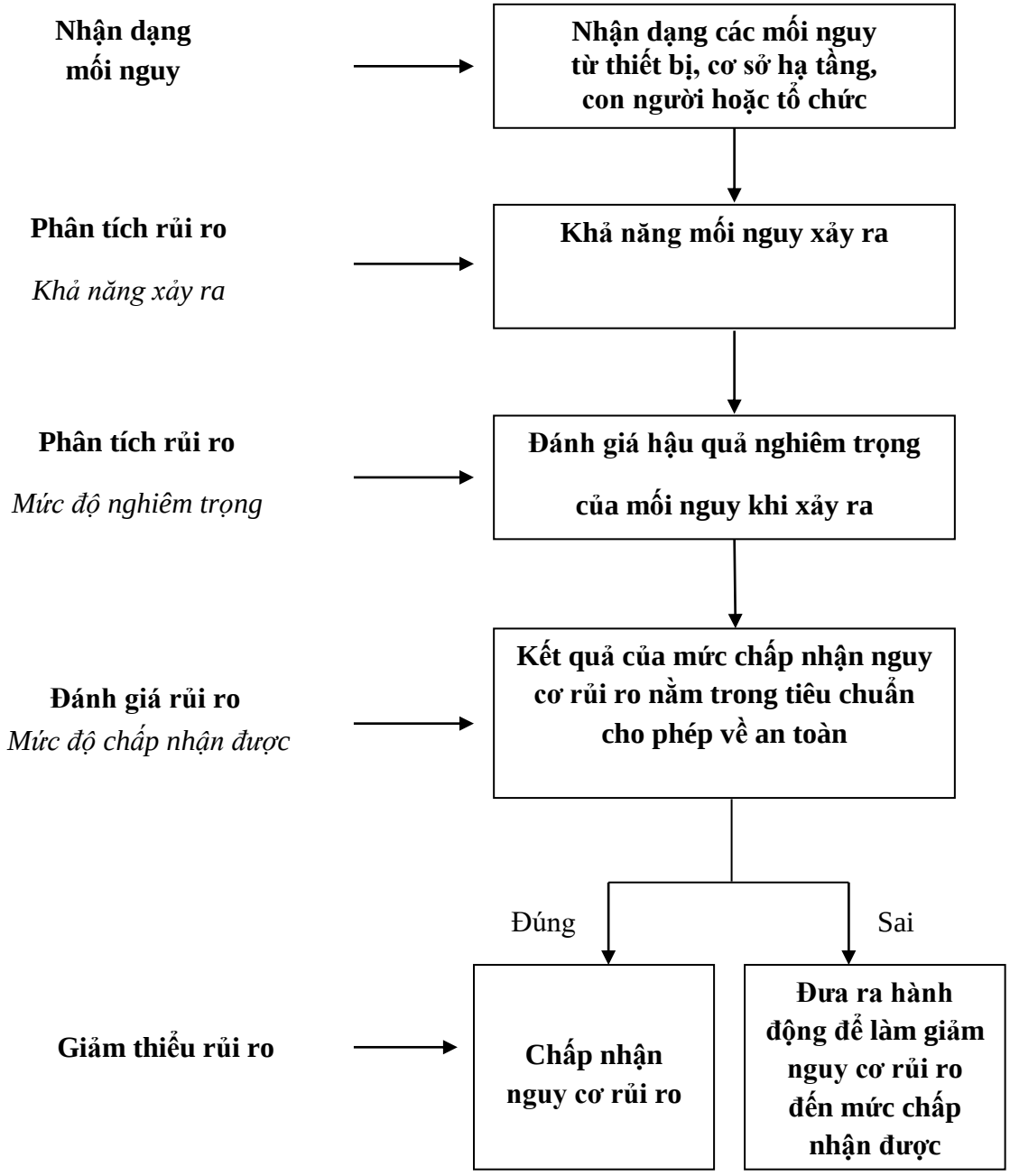
Sau khi nhận dạng mối nguy, phải tiến hành phân tích, đánh giá khả năng hư hỏng, thiệt hại nếu mối nguy đó có khả năng xảy ra và đưa ra các biện pháp để loại bỏ hoặc làm giảm rủi ro tới một mức có thể chấp nhận được.

Hệ thống quản lý an toàn phải được triển khai để đánh giá và phân tích số liệu nhận được hoặc thu thập được từ các hành động được phác thảo ở trên. Tổ

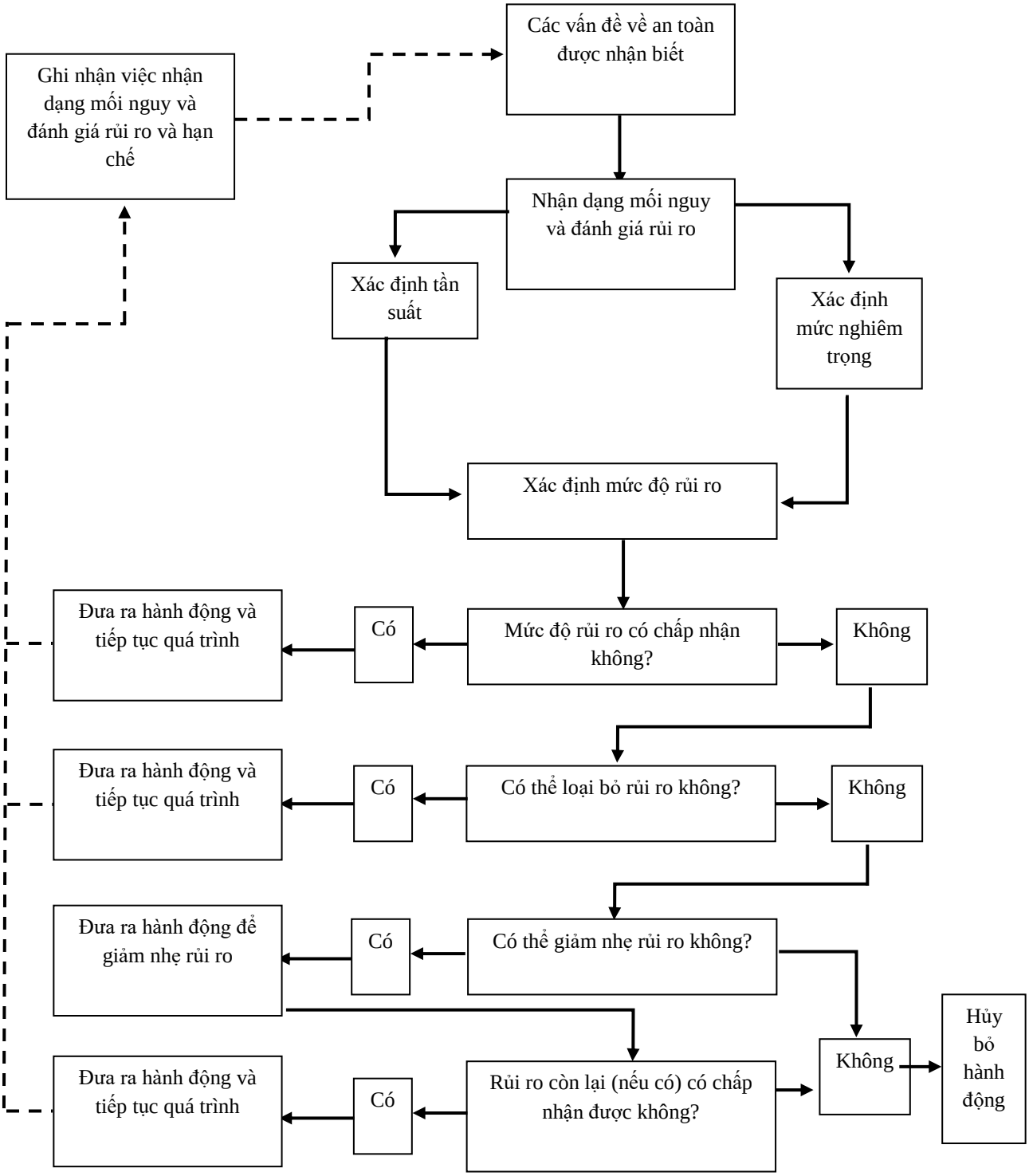
An toàn có nhiệm vụ phân tích rủi ro, đánh giá khả năng và hậu quả của mỗi mối nguy để từ đó có thể tham mưu cho Người khai thác cảng hàng không, sân bay nhằm đưa ra các biện pháp xử lý thích hợp.

Tham khảo sơ đồ quy trình nhận dạng mối nguy và quản lý rủi ro và sơ đồ hỗ trợ ra quyết định quản lý rủi ro dưới đây:

Sơ đồ quy trình nhận dạng mối nguy và quản lý rủi ro



Sơ đồ hỗ trợ ra quyết định quản lý rủi ro



3.2. Tính toán chỉ số rủi ro

Mỗi một mối nguy được nhận dạng, chỉ số rủi ro sẽ được tính toán dựa trên khả năng có thể xảy ra và mức độ nghiêm trọng của hậu quả mối nguy theo các bảng sau:

Bảng 1: Khả năng có thể xảy ra rủi ro

Tần suất	**Mô tả**	**Giá trị**
Thường xuyên	Có khả năng xảy ra nhiều lần *(12 lần trở lên/năm)*	5
Thỉnh thoảng	Có khả năng xảy ra một vài lần *(1-11 lần/năm)*	4
Ít khi	Ít có khả năng, song cũng có thể xảy ra *(1 lần trở lên/10 năm)*	3
Hiếm khi	Rất ít khả năng xảy ra *(1 lần trở lên/50 năm)*	2
Cực kỳ hiếm	Hầu như không có sự kiện nào xảy ra *(1 lần trên 50 năm)*	1

Chú ý*: Bảng này chỉ mang tính chất tham khảo và không được áp dụng khi chưa có những thống kê cụ thể từ thực tế.*

Bảng 2: Mức độ nghiêm trọng của rủi ro

Mức độ	Mô tả	Giá trị
Thảm khốc	Tai nạn tàu bay xảy ra tại cảng hàng không, sân bay; sự cố gây hư hỏng hoàn toàn phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay hoặc gây ra chết người trong quá trình khai thác, cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay.	**A**
Nguy hiểm	Sự cố tàu bay nghiêm trọng xảy ra tại cảng hàng không, sân bay; sự cố gây hư hỏng nghiêm trọng phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay hoặc gây bị thương nặng cho người trong quá trình khai thác, cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay. Các sự cố này ảnh hưởng trực tiếp làm gián đoạn quá trình khai thác, cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay.	**B**
Nghiêm trọng	Sự cố gây hư hỏng kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; gây hư hỏng phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay hoặc gây uy hiếp an toàn cho người, phương tiện hoạt động trên khu bay; gây bị thương cho người trong quá trình khai thác, cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay. Các sự cố này ảnh hưởng trực tiếp đến quá trình khai thác, cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay.	**C**
Nhẹ	Sự cố phương tiện va chạm với phương tiện, trang thiết bị hoặc với người; sự cố làm ảnh hưởng đến an toàn khai thác kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay.	**D**
Không đáng kể	Các vụ việc không uy hiếp trực tiếp đến an toàn hàng không nhưng có ảnh hưởng đến quá trình cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay.	**E**

Bảng 3: Ma trận đánh giá nguy cơ rủi ro

Khả năng xảy ra sự cố	**Mức độ nghiêm trọng của sự cố**				
	Thảm khốc **A**	Nguy hiểm **B**	Nghiêm trọng **C**	Nhẹ **D**	Không đáng kể **E**
Thường xuyên **5**	**5A**	**5B**	**5C**	**5D**	**5E**
Thỉnh thoảng **4**	**4A**	**4B**	**4C**	**4D**	**4E**
Ít khi **3**	**3A**	**3B**	**3C**	**3D**	**3E**
Hiếm khi **2**	**2A**	**2B**	**2C**	**2D**	**2E**
Rất hiếm khi **1**	**1A**	**1B**	**1C**	**1D**	**1E**

Bảng 4: Đánh giá mức độ rủi ro

Chỉ số đánh giá mức độ rủi ro	**Sự chấp thuận/Hành động yêu cầu**
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Không thể chấp nhận trong điều kiện hiện tại (High)
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	Yêu cầu đưa ra biện pháp để giảm thiểu rủi ro (Medium)
3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	Chấp nhận được (Low)

Sử dụng ma trận đánh giá nguy cơ rủi ro giúp nhận dạng các rủi ro và tính nghiêm trọng của sự thiệt hại do nguy cơ rủi ro đưa đến. Sử dụng ma trận để nhận biết được trạng thái của nguy cơ rủi ro đang ở trạng thái bình thường hoặc tình huống khẩn cấp.

4. Giảm thiểu rủi ro

Các mối nguy khi được nhận dạng, đánh giá xong cần phải có biện pháp thích hợp để hạn chế, giảm nhẹ những rủi ro có ảnh hưởng đến an toàn trong hoạt động hàng không. Phương thức giảm thiểu rủi ro có thể thực hiện được

bằng cách:

- Loại trừ hoàn toàn mối nguy;

- Giảm bớt mức rủi ro bằng cách thay đổi các quy trình thực hiện;

- Chấp nhận các rủi ro ở mức thấp mà không cần bất kỳ một hành động nào;

- Thông báo đến cá nhân, tập thể liên quan về các rủi ro có thể xảy ra.

Mục tiêu là giảm bớt hoặc loại bỏ khả năng các mối nguy xảy ra, hoặc giảm bớt tính khốc liệt nếu xảy ra. Tổ An toàn có trách nhiệm chỉ ra dạng ưu tiên liên quan đến mỗi một rủi ro mới và gửi chi tiết mỗi một rủi ro này đến Ban Giám đốc để xử lý.

Nếu rủi ro được khắc phục, các hành động hoặc công việc có thể được tiếp tục. Nếu không, cần phải cải tiến các hàng rào bảo vệ hoặc các biện pháp để loại bỏ hoặc tránh mối nguy. Các giải pháp có thể thực hiện là:

- Thay đổi quy trình vận hành đang sử dụng;

- Liên tục xem xét các hành động hoặc công việc;

- Huấn luyện đào tạo định kỳ;

- Cải tiến việc kiểm tra giám sát;

- Lập kế hoạch để đối phó với những sự bất ngờ.

CHƯƠNG IV
ĐẢM BẢO AN TOÀN

1. Khái quát

Khi các biện pháp kiểm soát rủi ro an toàn được xây dựng và thực hiện xong, các biện pháp kiểm soát rủi ro phải được tiếp tục duy trì một cách hiệu quả và phù hợp. Để thực hiện được điều này, Người khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện việc theo dõi quá trình hoạt động và môi trường hoạt động của cảng hàng không, sân bay một cách liên tục để bảo đảm phát hiện kịp thời các mối nguy mới do những thay đổi tạo ra.

Những mối nguy này có thể làm giảm đi sự phù hợp và hiệu quả của các biện pháp kiểm soát rủi ro an toàn đang được áp dụng. Công tác đảm bảo an toàn là quá trình kiểm tra, phân tích, đánh giá liên tục các biện pháp kiểm soát rủi ro an toàn thông qua các hoạt động hàng ngày của SMS.

Công tác đảm bảo an toàn bao gồm các nội dung:

- Giám sát và đo lường thực hiện an toàn;

- Hệ thống báo cáo an toàn;

- Đánh giá công tác an toàn;

- Quản lý sự thay đổi;

- Cải tiến liên tục Hệ thống quản lý an toàn.

2. Giám sát và đo lường thực hiện an toàn

2.1. Bộ chỉ số an toàn

Để xác minh việc thực hiện an toàn và xác nhận tính hiệu quả của các biện pháp kiểm soát rủi ro an toàn đòi hỏi phải sử dụng kết hợp đánh giá nội bộ và thiết lập, giám sát các chỉ số an toàn.

Khi thiết lập các chỉ số an toàn, Người khai thác cảng hàng không, sân bay nên xem xét:

- Đo lường đúng: Xác định chỉ số an toàn đúng cho thấy tổ chức đi đúng hướng để đạt được các mục tiêu an toàn. Quá trình sẽ xem xét các vấn đề an toàn và rủi ro an toàn phải đối mặt của tổ chức và nhận dạng các chỉ số an toàn.

- Tính sẵn có của dữ liệu: Có sẵn dữ liệu phù hợp với những gì tổ chức muốn đo lường không? Nếu không, cần thu thập dữ liệu bổ sung.

- Độ tin cậy của dữ liệu: Dữ liệu có thể không đáng tin cậy vì tính chủ quan của nó hoặc vì nó không đầy đủ.

- Chỉ số an toàn chung của ngành: Nên tiến hành so sánh để thống nhất chỉ số an toàn chung của ngành.

2.2. Theo dõi và thực hiện đo lường an toàn

Người khai thác cảng hàng không, sân bay chịu trách nhiệm triển khai giám sát việc tuân thủ các quy định về an toàn của các cơ quan, đơn vị trong và ngoài ngành hàng không đang tham gia hoạt động tại cảng hàng không, sân bay; tổ chức so sánh với mục tiêu và chính sách an toàn đã được phê chuẩn để nâng cao tính hiệu quả của việc kiểm soát rủi ro an toàn.

Để đạt được điều này, cần tăng cường công tác kiểm tra an toàn từ đó đánh giá lại xem hệ thống quản lý an toàn có đáp ứng đầy đủ các yếu tố sau đây hay không:

- Mức độ đáp ứng của nhân viên;

- Sự tuân thủ các chỉ dẫn và quy trình đã được phê chuẩn;

- Khả năng khai thác thiết bị và phương tiện của nhân viên.

- Phương pháp, cách thức thực hiện việc giám sát an toàn có thể sử dụng như: Danh mục kiểm tra (Checklists), bảng câu hỏi (Questionnaires), phỏng vấn trực tiếp (Interview).

3. Hệ thống báo cáo an toàn

Người khai thác cảng hàng không, sân bay xây dựng quy trình thực hiện

báo cáo an toàn của Người khai thác cảng hàng không, sân bay; thực hiện báo cáo an toàn đối với cơ quan quản lý nhà nước theo quy định.

4. Quản lý sự thay đổi

4.1. Khát quát

Sự thay đổi có thể ảnh hưởng đến hiệu quả của các biện pháp kiểm soát rủi ro an toàn hiện có hoặc xuất hiện các mối nguy mới và rủi ro an toàn liên quan. Các mối nguy cần được xác định và các rủi ro an toàn liên quan phải được đánh giá và kiểm soát theo quy trình quản lý rủi ro an toàn của tổ chức.

Các dạng thay đổi cần phải được kiểm soát trong Hệ thống quản lý an toàn:

- Thay đổi về công nghệ/trang thiết bị;

- Thay đổi về môi trường hoạt động;

- Thay đổi về nhân sự chủ chốt;

- Thay đổi đáng kể về cấp độ nhân sự;

- Thay đổi yêu cầu, quy định về an toàn;

- Tái cấu trúc, cơ cấu lại tổ chức;

- Các thay đổi vật lý (công trình/cơ sở mới, điều chỉnh mặt bằng...).

4.2. Quy trình quản lý, kiểm soát sự thay đổi

Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải triển khai và duy trì quy trình quản lý sự thay đổi có ảnh hưởng đến hoạt động của tổ chức từ đó có thể hạn chế hoặc giảm nhẹ các rủi ro do sự thay đổi gây ra. Quy mô của các tổ chức hàng không thường hay thay đổi vì sự mở rộng, sự đầu tư trang thiết bị mới. Các thay đổi có thể đưa ra các mối nguy mới do vậy cần phải quản lý sự thay đổi đó. Để có thể quản lý được sự thay đổi cần phải:

- Nhận dạng những thay đổi bên trong tổ chức mà có ảnh hưởng đến việc thiết lập các quy trình và dịch vụ.

- Khi có sự thay đổi xuất hiện trong môi trường làm việc, nhóm nhân viên liên quan đến thay đổi sẽ được hỏi ý kiến để đánh giá trong tình huống mới có ảnh hưởng đến vấn đề an toàn ở nơi làm việc không.

- Bất kỳ sự thay đổi nào phải được xem xét và sắp xếp theo các mục tiêu của tổ chức.

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải thiết lập một quy trình mô tả sự thay đổi sẽ được quản lý như thế nào khi các hành động liên quan tới hoạt động được thay đổi có ảnh hưởng đến chính sách, mục đích, vai trò hoặc trách nhiệm của việc quản lý an toàn.

5. Cải tiến liên tục hệ thống quản lý an toàn

5.1. Khái quát

Việc duy trì và cải tiến liên tục tính hiệu quả của hệ thống quản lý an toàn cho phép Người khai thác cảng hàng không, sân bay không ngừng cải tiến chỉ số an toàn và đảm bảo rằng các quá trình quản lý an toàn đang đạt được các mục tiêu an toàn mong muốn.

5.2. Công tác kiểm tra, đánh giá

5.2.1. Kiểm tra đảm bảo an toàn khai thác

5.2.1.1. Chế độ kiểm tra an toàn

a. Kiểm tra định kỳ: kiểm tra định kỳ được tiến hành hàng ngày hoặc theo một chu kỳ nhất định. Đối với cơ sở hạ tầng, trang thiết bị đảm bảo an toàn khai thác phải được kiểm tra tối thiểu 02 lần/ ngày. Đối với phương tiện và các điều kiện đảm bảo an toàn phòng cháy chữa cháy phải được kiểm tra tối thiểu 1 lần/ tháng.

b. Kiểm tra đột xuất: kiểm tra đột xuất được tiến hành không định kỳ trong các trường hợp đặc biệt theo chỉ đạo của Giám đốc/Trực ban giám đốc. Việc kiểm tra đột xuất công tác đảm bảo an toàn tại cảng hàng không, sân bay được thực hiện trong các trường hợp sau đây:

- Sau khi có sự cố, tai nạn xảy ra tại cảng hàng không;

- Trước, trong và sau khi có hiện tượng thời tiết phức tạp (mưa, giông, bão, lốc, tầm nhìn hạn chế...) ảnh hưởng đến hoạt động bay và hoạt động khai thác tại cảng hàng không;

- Trước và sau khi đưa thiết bị, công trình tại nhà ga, khu bay, các trang thiết bị đảm bảo hoạt động bay vào khai thác;

- Sau khi nhận được phản ánh của tổ lái hoặc hãng hàng không liên quan đến đảm bảo an toàn khai thác;

- Theo yêu cầu của Giám đốc và cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

5.2.1.2. Yêu cầu đối với việc kiểm tra an toàn

a. Thời điểm kiểm tra: Việc kiểm tra an toàn định kỳ phải được thực hiện vào thời điểm phù hợp nhất để không làm ảnh hưởng đến việc cung cấp dịch vụ hàng không và hoạt động bay. Trong trường hợp Cảng hàng không phục vụ hoạt động bay vào ban đêm, phải thực hiện một số nội dung kiểm tra an toàn theo quy định.

b. Người kiểm tra: Do thủ trưởng đơn vị/ thành viên Tổ an toàn phân công:

- Người kiểm tra phải đáp ứng đầy đủ các yêu cầu về đạo đức, năng lực nhận thức, năng lực chuyên môn về lĩnh vực được phân công kiểm tra và được tham gia huấn luyện nghiệp vụ an toàn hàng không.

- Trong quá trình kiểm tra người kiểm tra phải tuân thủ các quy định đảm bảo an toàn hoạt động tại khu vực kiểm tra.

c. Phương tiện kiểm tra: Người kiểm tra phải được trang bị đầy đủ phương

tiện, trang thiết bị cần thiết để tiến hành kiểm tra.

5.2.1.3. Trách nhiệm kiểm tra an toàn

a. Tổ kiểm tra an toàn có trách nhiệm

- Thiết lập quy trình kiểm tra, xây dựng cụ thể các biên bản, danh mục kiểm tra;

- Định kỳ kiểm tra công tác đảm bảo an toàn hàng không, ghi nhận và lưu giữ kết quả kiểm tra;

- Lập biên bản vụ việc, chủ trì tổ chức khắc phục kịp thời các hư hỏng, đảm bảo an toàn cho hoạt động bay;

- Kịp thời thông báo, phối hợp với các đơn vị liên quan đảm bảo an toàn cho hoạt động bay và an toàn khai thác;

- Triển khai hoặc tham gia kiểm tra đột xuất khi có yêu cầu.

b. Công tác phối hợp: Tổ An toàn chịu trách nhiệm phối hợp với đơn vị liên quan thực hiện việc kiểm tra đột xuất công tác đảm bảo an toàn hàng không; lập biên bản hiện trạng, báo cáo Giám đốc nếu phát hiện các yếu tố không đảm bảo hoặc gây mất an toàn cho hoạt động khai thác tại cảng hàng không.

c. Lực lượng PCCC: Chịu trách nhiệm kiểm tra đảm bảo công tác phòng cháy chữa cháy và kiểm tra khả năng đảm bảo duy trì cấp độ cứu hỏa cứu nạn của sân bay.

5.2.1.4. Khắc phục các điểm không phù hợp

Trong quá trình thực hiện việc kiểm tra an toàn tại cảng hàng không nếu phát hiện thấy những điểm không phù hợp, có nguy cơ gây mất an toàn đối với hoạt động bay, người kiểm tra phải:

- Thông báo ngay cho Đài kiểm soát tại sân/ Bộ phận kiểm soát mặt đất nếu phát hiện nguy cơ gây mất an toàn đối với hoạt động của tàu bay trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ;

- Báo cáo Giám đốc (Trưởng Ban chỉ đạo an toàn/tổ trưởng tổ an toàn), Phó giám đốc trực điều hành để xin ý kiến chỉ đạo nếu vượt quá thẩm quyền;

- Thông báo cho Cảng vụ hàng không để phối hợp xử lý;

- Triển khai phương án, biện pháp khắc phục kịp thời những điểm không phù hợp để đảm bảo an toàn cho hoạt động bay;

- Thông báo bằng văn bản đến các đơn vị, doanh nghiệp liên quan về các trường hợp không tuân thủ công tác đảm bảo an toàn tại cảng hàng không để có biện pháp khắc phục và xử lý kịp thời.

5.2.1.5. Hồ sơ kiểm tra an toàn

Tổ kiểm tra chịu trách nhiệm lưu giữ các hồ sơ có liên quan để chứng minh kết quả thực hiện công tác kiểm tra đảm bảo an toàn khai thác.

5.2.2. Đánh giá hệ thống quản lý an toàn

5.2.2.1. Mục đích, yêu cầu

a. Mục đích

Việc thực hiện kiểm tra, đánh giá hệ thống quản lý an toàn để bảo đảm:

- Cấu trúc của SMS phải phù hợp với hoạt động, chức năng, nhiệm vụ của cơ quan, đơn vị, các quy trình và hướng dẫn đã được phê duyệt, trình độ tay nghề và việc huấn luyện để vận hành các trang thiết bị cũng như khả năng duy trì tay nghề của nhân viên;

- Khả năng sử dụng thiết bị phù hợp với độ an toàn của dịch vụ được cung cấp;

- Khả năng sắp xếp, bố trí các nguồn lực có hiệu quả, giúp thúc đẩy an toàn, giám sát việc đảm bảo an toàn, xử lý các vấn đề có liên quan đến an toàn cũng như để ứng phó với các tình huống khẩn nguy tiềm ẩn.

b. Yêu cầu

Bảo đảm mỗi hoạt động đều được kiểm tra và là một phần kế hoạch của cảng hàng không, sân bay để có thể đánh giá an toàn tổng thể. Công tác kiểm tra an toàn phải xem xét chi tiết và định kỳ về việc các bộ phận có thực hiện đảm bảo an toàn, quy trình cũng như việc thực hiện an toàn theo đúng với chức trách, nhiệm vụ được giao không. Các công tác kiểm tra an toàn không chỉ dừng lại ở mức độ kiểm tra xem có phù hợp các yêu cầu đã đặt ra hay không mà còn phải phù hợp với các tiêu chuẩn của ngành và có tiềm ẩn các mối nguy đe dọa đến an toàn hay không.

5.2.2.2. Phạm vi, tần suất đánh giá và tiêu chí đánh giá

a. Phạm vi: Tất cả các khu vực thuộc khu bay và các công trình của Người khai thác cảng hàng không, sân bay.

b. Thời gian: Công tác đánh giá an toàn phải được thực hiện định kỳ 06 tháng/lần.

c. Tiêu chí đánh giá: Được xác định trước khi tiến hành kiểm tra; nội dung kiểm tra sẽ được xem xét để bảo đảm bao quát hết tất cả các nhiệm vụ, chức năng, quy mô và hoạt động của bộ phận được kiểm tra.

5.2.2.3. Quy trình đánh giá an toàn

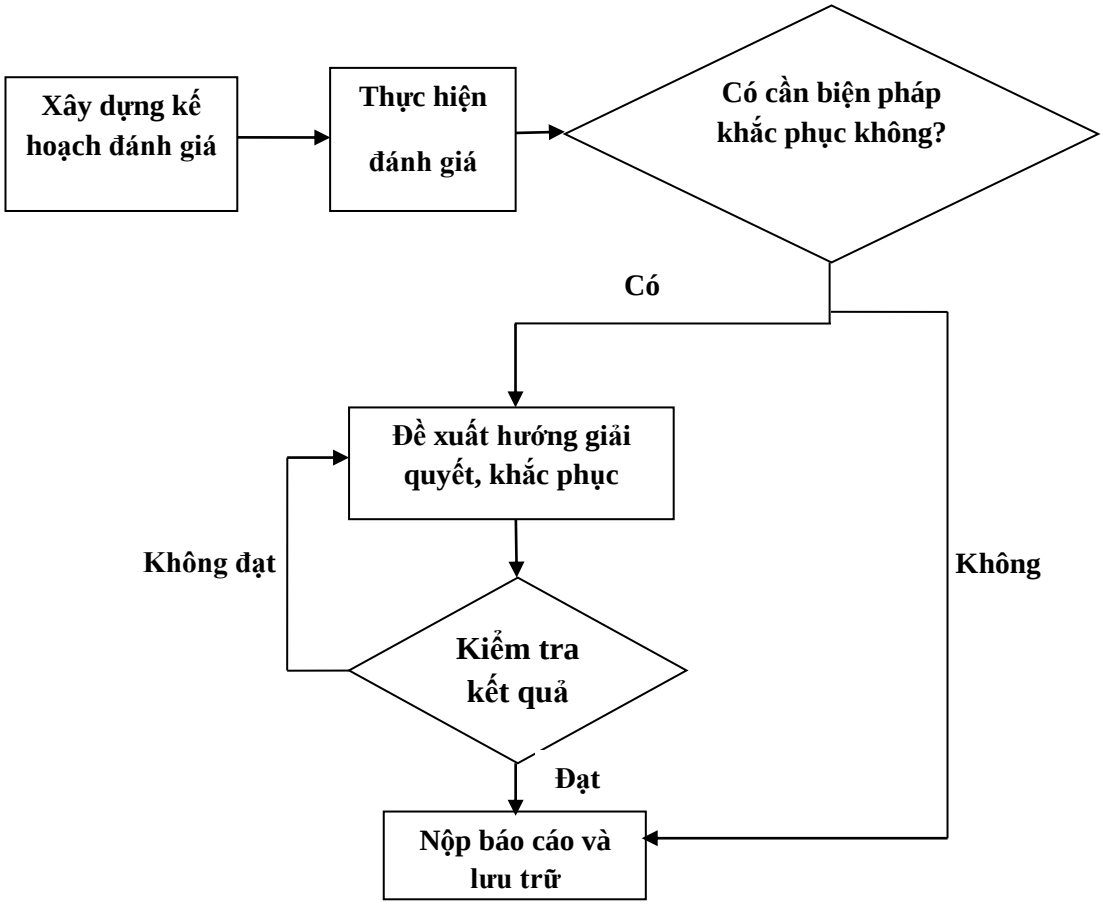
Trước khi tiến hành đánh giá, đoàn đánh giá phải gửi thông báo và kế hoạch kiểm tra tới cơ quan, đơn vị được kiểm tra đủ sớm để bộ phận được kiểm tra có thời gian chuẩn bị trước các nội dung cần báo cáo. Các đơn vị có thể được yêu cầu gửi trước các nội dung được đánh giá để cơ quan chuyên môn nghiên cứu như: Băng đĩa, bản câu hỏi đã trả lời và tài liệu hướng dẫn khai thác.

Nội dung kế hoạch đánh giá phải bao gồm các chi tiết:

- Mục đích của kế hoạch đánh giá;

- Phương pháp đánh giá;
- Đối tượng được đánh giá;
- Thành phần đoàn đánh giá;
- Thời gian đánh giá;
- Phạm vi và các nội dung cần đánh giá.

Sơ đồ quy trình đánh giá an toàn



a. Hoạt động trước khi đánh giá

- Trước khi tiến hành việc đánh giá, đoàn đánh giá phải xem xét, lựa chọn thời gian kiểm tra phù hợp, các tiêu chí đánh giá và danh mục đánh giá được sử dụng trong quá trình đánh giá.

- Danh mục đánh giá bao gồm một loạt các câu hỏi dễ hiểu được nhóm theo từng đề mục, bảo đảm không sót bất cứ nội dung nào.

b. Thực hiện đánh giá

- Việc đánh giá được tiến hành theo các tiêu chí đã gửi trước cho các đơn vị, thông tin cần thiết phải được thu thập từ các nguồn khác nhau có thể.

- Bắt đầu cuộc họp, người chủ trì đánh giá sẽ nêu nội dung cơ bản, mục đích của cuộc đánh giá và các vấn đề đặc biệt cần quan tâm. Cần đưa ra số lượng nhân viên cần có mặt tham gia phỏng vấn để người quản lý đơn vị chủ động trong việc bố trí nhân sự đảm bảo các hoạt động thường ngày.

- Trong quá trình phỏng vấn và đánh giá thực tế đoàn đánh giá sẽ thu thập các thông tin cần thiết để làm kết quả đánh giá.

c. Đánh giá kết quả thực hiện

- Khi hoàn tất các hoạt động đánh giá thì đoàn đánh giá sẽ xem xét tất cả

các kết quả, so sánh chúng với các quy định và quy trình có liên quan để xác định biện pháp khắc phục các khiếm khuyết về an toàn.

- Việc đánh giá phải nghiêm túc nhất là đối với các khiếm khuyết về an toàn.

- Ngoài ra, mục tiêu quan trọng của việc đánh giá là nêu lên được những việc thực hiện tốt của cơ quan, đơn vị trong lĩnh vực được kiểm tra chứ không chỉ tập trung vào các kết quả không tốt.

d. Họp rút kinh nghiệm

- Đoàn đánh giá họp rút kinh nghiệm với lãnh đạo của đơn vị được đánh giá sau khi kết thúc công tác đánh giá để tóm tắt lại các kết quả đánh giá cũng như các khuyến cáo sau đó.

- Trước khi buổi họp này diễn ra, đoàn đánh giá sẽ:

Thống nhất các kết quả đánh giá;

Chuẩn bị các khuyến cáo chẳng hạn như các biện pháp, hành động khắc phục phù hợp;

Thảo luận xem có hay không các hành động tiếp theo.

Tại buổi họp, trưởng đoàn đánh giá sẽ thông báo kết quả đánh giá và nghe giải trình của đại diện bộ phận được đánh giá.

e. Kế hoạch khắc phục

- Khi hoàn tất một cuộc đánh giá, các công tác cần khắc phục sẽ được báo cáo bằng văn bản cho tất cả các cơ quan, đơn vị có liên quan.

- Thủ trưởng các đơn vị thành viên (là đơn vị được đánh giá) có trách nhiệm đưa ra một kế hoạch khắc phục trong đó nêu rõ các biện pháp, thời hạn thực hiện để giải quyết khiếm khuyết có liên quan đến an toàn và phải được gửi báo cáo Giám đốc cảng hàng không, sân bay (thông qua Tổ An toàn).

- Thủ trưởng các đơn vị thành viên được đánh giá chịu trách nhiệm bảo đảm thực thi các hành động khắc phục đúng thời gian.

g. Báo cáo kết quả đánh giá

Báo cáo kết quả của đợt đánh giá gửi về Ban Giám đốc và đơn vị liên quan. Khi viết bản báo cáo kết quả đánh giá, cần lưu ý các nguyên tắc sau:

- Tính thống nhất của kết quả đánh giá cũng như các khuyến cáo trong buổi họp rút kinh nghiệm.

- Các kết luận phải đi kèm với căn cứ, tài liệu tham khảo, các tiêu chuẩn để so sánh, đánh giá; các tiêu chuẩn áp dụng bắt buộc hay không bắt buộc cho cơ quan, đơn vị;

- Các kết quả và các khuyến cáo phải được trình bày chính xác, rõ ràng và ngắn gọn;

- Sử dụng các thuật ngữ chuyên ngành hàng không phổ biến, tránh viết tắt và từ gây khó hiểu;

- Tránh phê bình các cá nhân.

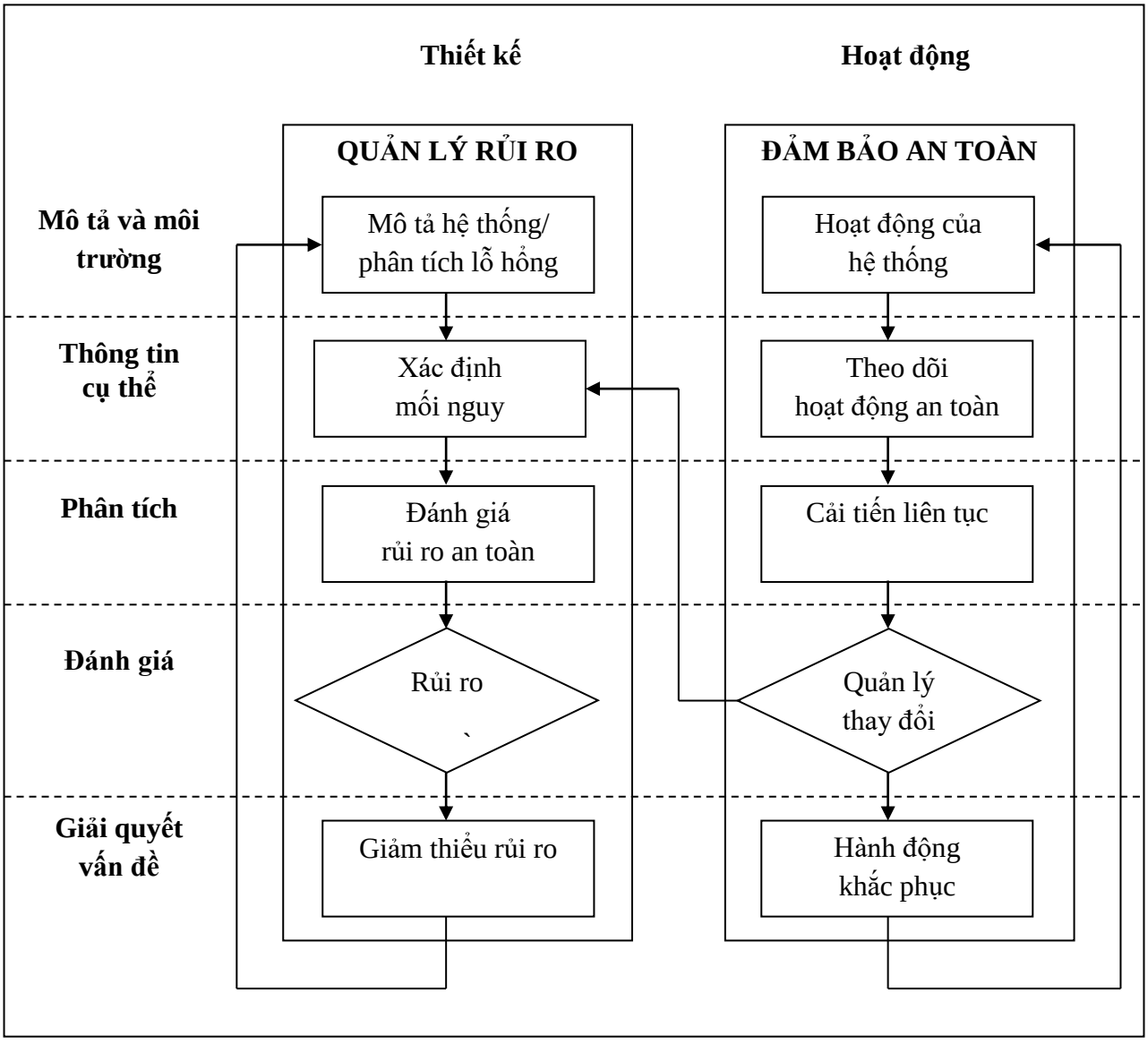
h. Kiểm tra các biện pháp khắc phục

- Mục đích đầu tiên của việc tái đánh giá là nhằm bảo đảm các biện pháp khắc phục được thực hiện.

- Việc tái đánh giá này cũng phải bảo đảm các mối nguy mới với rủi ro cao hơn sẽ không được phép xuất hiện trong hệ thống sau khi đánh giá.

- Công tác đánh giá các biện pháp khắc phục có liên quan chặt chẽ đến việc quản lý sự thay đổi.

Sơ đồ mối quan hệ giữa quản lý rủi ro và đảm bảo an toàn



Người khai thác cảng hàng không, sân bay triển khai và duy trì các quy trình vận hành trong hệ thống SMS để xác định những nguyên nhân của việc

thực hiện thấp hơn tiêu chuẩn đã đưa ra trong hệ thống SMS, từ đó đưa ra các hành động sửa đổi các trạng thái thấp hơn tiêu chuẩn nhằm đảm bảo sự cải tiến liên tục của hệ thống SMS. Việc cải tiến liên tục hệ thống an toàn đạt được thông qua:

- Đánh giá việc thực hiện của các phương tiện, thiết bị và các quy trình thông qua việc thanh tra và kiểm tra.

- Đánh giá việc thực hiện của các cá nhân tiến hành đơn lẻ, xác minh sự hoàn thành các trách nhiệm về an toàn của họ.

- Đánh giá việc tác động trở lại để kiểm tra hiệu lực của hệ thống đối với việc kiểm soát và làm giảm các nguy cơ rủi ro.

Trên cơ sở kết quả đánh giá, Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải xây dựng quy trình cải tiến liên tục của SMS và lập sơ đồ mối quan hệ giữa quản lý rủi ro và đảm bảo an toàn.

CHƯƠNG V
TĂNG CƯỜNG, THÚC ĐẨY CÔNG TÁC AN TOÀN

1. Huấn luyện đào tạo

Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải triển khai và duy trì chương trình huấn luyện đào tạo an toàn nhằm đảm bảo tất cả cán bộ, công nhân viên đều được đào tạo để vận hành tốt hệ thống SMS.

1.1. Mục tiêu huấn luyện:

Tất cả các cán bộ, công nhân viên đều phải được huấn luyện về hệ thống quản lý an toàn để có thể triển khai tốt hệ thống quản lý an toàn tại đơn vị. Huấn luyện cho các nhân viên khi có các yêu cầu quy định mới được đưa ra hoặc khi có thiết bị mới được đưa vào sử dụng (có ảnh hưởng đến vấn đề an toàn).

1.2. Nội dung huấn luyện:

Người khai thác cảng hàng không sân bay xây dựng chương trình, kế hoạch và tổ chức thực hiện đào tạo, đào tạo lại về an toàn.

Chương trình huấn luyện an toàn nên xây dựng theo các cấp độ khác nhau để đảm bảo toàn thể nhân viên được huấn luyện và có đủ năng lực để thực hiện nhiệm vụ quản lý an toàn.

Các khoá học cơ bản về an toàn được cung cấp cho nhân viên chưa biết về hệ thống quản lý an toàn nên bao gồm các nội dung:

- Tổng quan về Hệ thống quản lý an toàn của Người khai thác cảng hàng không, sân bay: Chính sách an toàn, Quản lý nguy cơ rủi ro an toàn, Đảm bảo

an toàn, Tăng cường công tác an toàn;

- Nguyên tắc và quy trình báo cáo mối nguy, báo cáo sự cố và tai nạn;

- Trách nhiệm của các cán bộ, công nhân viên tham gia hệ thống quản lý an toàn.

- Quy trình khai thác, quy định kỹ thuật mới;

- Công tác kiểm tra, giám sát an toàn;

- Phương thức giảm thiểu mối nguy - tiến tới việc lựa chọn biện pháp kiểm soát rủi ro;

- Cấp cứu và phương pháp ứng phó với các tình huống khẩn nguy;

- Các ảnh hưởng của công việc nặng nhọc, rượu cồn và các loại thuốc khác;

- Sự ô nhiễm môi trường và tác hại kèm theo;

- Nhận biết hàng hóa nguy hiểm vận chuyển bằng đường hàng không;

- Huấn luyện các thao tác vận hành thiết bị;

- Sử dụng thiết bị thông tin để thông tin liên lạc trong khu bay;

- Nạp nhiên liệu cho các loại phương tiện, thiết bị;

- Sử dụng và xử lý bình chữa cháy;

- Sử dụng và xử lý các loại súng cầm tay;

- Quản lý chim, động vật hoang dã, vật nuôi;

- Nhận dạng các vật thể lạ trên khu vực di chuyển tàu bay.

1.3. Đánh giá việc huấn luyện đào tạo:

Người phụ trách an toàn/Tổ an toàn sẽ đánh giá hiệu quả của chương trình huấn luyện đào tạo của tổ chức bằng việc sử dụng các phiếu thăm dò phản hồi về công tác huấn luyện đào tạo sau khi kết thúc khóa huấn luyện. Nội dung của phiếu thăm dò bao gồm các thông tin:

- Nhân viên hiểu hoạt động của hệ thống quản lý an toàn như thế nào;

- Nhân viên có ý thức về vai trò của mình trong việc thực hiện tốt hệ thống quản lý an toàn như thế nào;

- Có bao nhiêu nhân viên hiểu được mục đích của hệ thống quản lý an toàn là để cải thiện vấn đề an toàn.

1.4. Hồ sơ về công tác huấn luyện đào tạo:

Sau khi kết thúc khoá huấn luyện, Người phụ trách an toàn/Tổ an toàn có trách nhiệm lưu trữ các hồ sơ liên quan đến khóa huấn luyện bao gồm: Danh sách các học viên, khoá học, ngày tháng thực hiện, chương trình huấn luyện đào tạo...

Người phụ trách an toàn/Tổ an toàn sẽ kiểm tra các hồ sơ huấn luyện đào

tạo của bất kỳ nhân viên nào được yêu cầu, nếu họ không tham dự huấn luyện ban đầu và huấn luyện lại về an toàn.

2. Phổ biến an toàn

Người khai thác cảng hàng không, các cơ sở cung cấp dịch vụ phải triển khai và duy trì các phương tiện truyền thông về công tác an toàn để đảm bảo tất cả cán bộ, công nhân viên đều nhận thức hoàn toàn đầy đủ về hệ thống SMS; truyền tải các thông tin quan trọng về an toàn; giải thích tại sao những hành động đặc biệt được đưa ra; giải thích tại sao các quy trình an toàn được tiến hành hoặc thay đổi.

Các biện pháp để truyền thông có thể bao gồm: Các chính sách và quy trình về an toàn; Hệ thống thư tín cơ quan; Các bài báo liên quan đến an toàn; Những tấm pano quảng cáo về an toàn; Những thông cáo…

Chuyên viên an toàn có trách nhiệm thu thập và phân phối thông tin an toàn hàng không đến tất cả nhân viên.

Cho dù triển khai bằng phương pháp nào, các thông tin cần phải rõ ràng không mập mờ, cụ thể, dễ dàng chuyển giao và sao chép bằng các phương tiện. Một bước quan trọng trong quá trình truyền thông này phải bao gồm sự phản hồi trở lại.

Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải mô tả các phương pháp truyền thông về công tác an toàn tại cảng hàng không, sân bay; xác định các phương pháp truyền thông chính thức của cảng hàng không, sân bay.

Phụ lục A

Các mối nguy thường xảy ra tại cảng hàng không, sân bay

STT	Mối nguy (*Hazards*)	Các yếu tố chính (*Main components*)	Hậu quả tiềm ẩn (*Potential consequenses*)
1	Hoạt động lăn	• Kiểm soát lưu thông • Điều kiện thời tiết • Thông tin liên lạc • Sơn kẻ tín hiệu • Hệ thống chiếu sáng…	• Làm chậm trễ hoạt động của tàu bay • Lăn nhầm đường lăn, CHC • Làm tàu bay và phương tiện va chạm…
2	Vật ngoại lai	Các hoạt động tại khu bay (*xây dựng, bảo dưỡng, khai thác, vệ sinh…)*	• Gây chấn thương cho người; làm hư hỏng tàu bay, TTB, cơ sở hạ tầng • Bị hút vào động cơ tàu bay đang hoạt động…
3	Luồng khí sau động cơ	Động cơ tàu bay đang hoạt động	• Thổi vào con người,phương tiện, TTB, cơ sở hạ tầng trong sân đỗ…
4	Lưu thông mặt đất trong khu bay	• Kiểm soát lưu thông sân đỗ • Điều kiện thời tiết • Thông tin liên lạc • Bảo dưỡng TTB…	• Va chạm của tàu bay; phương tiện; người • Va chạm của phương tiện, người trong các khu vực chất xếp hành lý, hàng hóa • Xâm nhập trái phép đường CHC • Phương tiện, TTB hỏng hóc trên sân đỗ làm ảnh hưởng hoạt động bay…
5	Điều kiện thời tiết/ môi trường bất lợi	• Công tác chuẩn bị • Thông tin liên lạc • Tầm nhìn và chiếu • sáng • Tình trạng sân đường • Các quy trình, TTB phục vụ trong điều kiện thời tiết xấu • Huấn luyện đào tạo…	• Làm hư hỏng các thiết bị điện tử phù trợ hiển thị • Tàu bay và PT-TTB va chạm • Tàu bay và phương tiện va chạm người • Tàu bay trượt ra khỏi đường CHC, đường lăn. • Giảm khả năng ứng phó khẩn nguy • Gây chậm trễ việc triển khai các biện pháp an toàn • Làm giảm độ ma sát đường CHC… • Gián đoạn trong công tác phối hợp
6	Phòng cháy chữa cháy và khẩn nguy sân bay (PCCC, KNSB)	• Kế hoạch PCCC, KNSB • Cơ sở vật chất, TTB, phương tiện thông tin liên lạc và thiết bị bảo hộ không phù hợp • Nhận thức khẩn nguy kém • Thiếu đường tiếp cận hiện trường…	• Gây chậm trễ/ hạn chế khả năng PCCC • Gây hạn chế khả năng ứng phó khẩn nguy

STT	Mối nguy (*Hazards*)	Các yếu tố chính (*Main components*)	Hậu quả tiềm ẩn (*Potential consequenses*)
7	Thi công trong khu hoạt động bay	Ảnh hưởng của các hoạt động trong quá trình thi công (*độ cao công trình xây dựng, công tác phối hợp, biển báo, chỉ dẫn thi công, đường cho xe thi công, FOD, huấn luyện ANAT cho nhân viên thi công…*)	• Hư hỏng TTB thi công • Dòng khí sau động cơ tàu bay ảnh hưởng khu vực thi công • Xâm nhập trái phép đường CHC • Hư hại hệ thống phụ trợ dẫn đường (NAVAIDS) • Hư hỏng tàu bay • Cản trở tầm nhìn của kiểm soát viên không lưu • Hệ thống đèn, biển báo cảnh báo đường CHC, đường lăn đóng cửa không phù hợp ảnh hưởng hoạt động bay…
8	Chim & ĐVHD	• Các biện pháp kiểm soát Chim & ĐVHD (*hàng rào, thiết bị xua đuổi, quy trình kiểm soát, huấn luyện…).* • Công tác kiểm tra và giám sát khu bay không đạt yêu cầu • Sử dụng không đúng các thiết bị xua đuổi • Hàng rào hư hỏng…	• Chim va vào tàu bay gây hư hỏng hoặc gây tai nạn • Tàu bay và phương tiện va vào động vật hoang dã…
9	An ninh hàng không	Kiểm soát cổng, cửa…	• Xâm nhập trái phép khu bay • Phá hoại • Khủng bố…
10	Hệ thống phù trợ hiển thị và phù trợ không hiển thị trong tiếp cận và hạ cánh	• Không đầy đủ và không đáng tin cậy • Bị can nhiễu • Khu vực tiếp cận, hạ cánh không đảm bảo…	• Tàu bay tiếp cận và hạ cánh không chính xác • Tàu bay va chạm với chướng ngại vật • Tàu bay hạ cánh thô và xông ra ngoài đường CHC…
11	Hoạt động kiểm tra và giám sát	• Tần suất kiểm tra • Năng lực người kiểm tra (Không sử dụng đúng phương thức liên lạc…) • Điều kiện kỹ thuật của phương tiện và TTB…	• Không kịp thời phát hiện các mối nguy trên khu hoạt động bay • Xâm nhập trái phép đường CHC • Phương tiện hư hỏng trên đường CHC, đường lăn làm ách tắc lưu thông…
12	Các đài, trạm dẫn đường	• Công tác bảo vệ • Báo cáo tình trạng kỹ thuật • Bảo dưỡng…	• Các đài, trạm bị xâm phạm ảnh hưởng hoạt động điều hành bay • TTB bị hư hỏng hoặc không hoạt động được • Các đài bị nhiễu do các công trình xây dựng xung quanh • Gây va chạm giữa các tàu bay…
13	Chướng ngại	• Biển báo	• Tàu bay va chạm với chướng ngại

STT	Mối nguy (*Hazards*)	Các yếu tố chính (*Main components*)	Hậu quả tiềm ẩn (*Potential consequenses*)
	vật	• Kiểm tra, giám sát • Nhận thức của phi công và nhân viên kiểm soát mặt đất • Vị trí và độ cao không chính xác của chướng ngại vật • Chướng ngại vật chưa được phát hiện • Sự thay đổi điều kiện của chướng ngại vật…	vật • Phương tiện va chạm với chướng ngại vật…
14	Tra nạp nhiên liệu	• Quy trình kiểm soát dầu tràn • Quy trình khai thác • Thiếu nguồn lực • Vi phạm các quy định • Kiểm tra, giám sát • Huấn luyện, đào tạo • Sự tương thích của TTB • Kho chứa nhiên liệu…	• Tràn dầu • Hỏa hoạn • Nhiên liệu nhiễm bẩn • Hư hỏng mặt đường • Ô nhiễm môi trường • Ngộ độc nhiên liệu…
15	Vận chuyển hàng hóa nguy hiểm	• Quy trình kiểm soát rò rỉ • Quy trình phục vụ • Vi phạm quy định • Kiểm tra, giám sát, • Kho chứa • Huấn luyện, đào tạo…	• Rò rỉ • Ô nhiễm môi trường • Hư hỏng TTB • Gây nguy hại cho người • Đóng cửa sân bay…
16	Phục vụ hành khách	• Quy trình phục vụ • Kiểm soát hành khách • Khai thác cầu ống hành khách • Sử dụng không đúng các luồng tuyến an toàn • Chạy quá tốc độ • Khai thác xe chở khách • Nhân viên không nhận thức được hết các mối nguy • Phương thức sơ tán hành khách…	• Tàu bay chậm khởi hành, ảnh hưởng đến hoạt động bay • Va chạm trang thiết bị, con người, tàu bay, trang thiết bị • Gây tử vong
17	Thông tin liên lạc	• Quy trình thông tin liên lạc • Bảo dưỡng TTB • Sử dụng không đúng thuật ngữ • Huấn luyện đào tạo • Liên lạc không đúng cách…	• Gây ảnh hưởng hoạt động khai thác và công tác khẩn nguy • Hỏng hóc TTB • Làm gián đoạn thông tin gây mất kiểm soát và phối hợp • Gây xáo trộn trong hoạt động điều hành bay • Gây nhầm lẫn giữa các đơn vị hiệp

STT	Mối nguy (*Hazards*)	Các yếu tố chính (*Main components*)	Hậu quả tiềm ẩn (*Potential consequenses*)
			đồng • Mất khả năng khai thác sân bay…
18	Thông báo tin tức hàng không (AIP, NOTAM…)	• Trách nhiệm thông báo • Cập nhật thông tin…	• Chậm trễ trong hoạt động khai thác • Điều kiện khai thác phải thay đổi • Xâm nhập trái phép đường CHC • Hạ cánh nhầm đường CHC • Lăn nhầm đường lăn đang đóng cửa • Va chạm giữa tàu bay với phương tiện, TTB…
19	Quản lý sân đỗ	• Sắp xếp nhầm lẫn bến đỗ tàu bay • TTB phục vụ khẩn nguy không sẵn sàng • Cầu ống hành khách (PBB) thu thả sai vị trí • Sự phối hợp không hiệu quả với đài kiểm soát không lưu, nhà thầu và các nhà cung cấp dịch vụ • Sơn kẻ tín hiệu không đúng và gây nhầm lẫn • Quản lý thiếu đồng bộ và tập trung • Không cải thiện quy định và quy trình chuẩn • Kiểm soát cổng cửa • Quá tải sân đỗ • Thời gian phục vụ chuyến bay • Hệ thống chiếu sáng không phù hợp • Cơ sở hạ tầng kém • Bảo dưỡng…	• Chậm trễ trong hoạt động khai thác • Khả năng ứng cứu chậm, hoặc không có khả năng ứng cứu • Va chạm giữa tàu bay với tàu bay và tàu bay với phương tiện • Giảm năng suất khai thác bến đỗ • Gây hư hỏng cho tàu bay • Hư hỏng phương tiện, TTB…
20	Các hoạt động khai thác mặt đất (đánh tín hiệu, suất ăn, kéo đẩy, phục vụ hành lý, PBB…)	• Các quy định của sân bay • Phục vụ tàu bay khi động cơ chưa dừng hẳn • Vị trí tập kết TTB • Khu vực khuất tầm nhìn phi công • Quy trình khai thác chuẩn • Vận hành PBB sai quy trình • Đánh tín hiệu sai • Giám sát • Huấn luyện, đào tạo…	• Cánh quạt tàu bay chém người và TTB • Động cơ hút người và các vật thể • Dòng khí sau động cơ thổi vào người, tài liệu, TTB • Phi công không thể thấy người và TTB nên gây va chạm • Phương tiện va chạm với tàu bay/ con người • Tàu bay đỗ sai vị trí quy định • Hư hỏng phương tiện kéo đẩy tàu bay • Gây ách tắc cho hoạt động lăn của

STT	Mối nguy (*Hazards*)	Các yếu tố chính (*Main components*)	Hậu quả tiềm ẩn (*Potential consequenses*)
			tàu bay…
21	Cơ sở hạ tầng, mặt đường, sơn kẻ tín hiệu, biển báo, hệ thống chiếu sáng, tĩnh không…	• Độ cao chướng ngại vật vượt ngưỡng cho phép • Quản lý mặt đường trong khu bay (Hư hỏng mặt đường, FOD, PCN không đảm bảo, Chất lượng mặt đường CHC, đường lăn, sân đỗ kém) • Sơn kẻ tín hiệu, biển báo (thiếu, không rõ, xuống cấp) • Hệ thống chiếu sáng (không đủ quang độ, hư hỏng)…	• Tàu bay va chạm với chướng ngại vật (trên không, mặt đất) • Tàu bay/ phương tiện bị lún • Tàu bay/ phương tiện bị hư hỏng • Lăn nhầm… • Va chạm giữa tàu bay, phương tiện, người phục vụ trên sân đỗ
22	Điều kiện và công tác bảo dưỡng TTB	• TTB phục vụ mặt đất • Các phù trợ hiển thị • Kiểm soát và hướng dẫn di chuyển trên mặt đất…	• Gián đoạn các hoạt động khai thác • Tàu bay hạ cánh thô và xông ra ngoài đường CHC • Xâm nhập trái phép đường CHC • Va chạm giữa tàu bay và phương tiện • Tàu bay và phương tiện va chạm với người…
23	Làm việc theo ca	• Sức khỏe • Sự phối hợp • Giờ giấc…	• Gây mệt mỏi • Thiếu tập trung • Gây các sai sót do lỗi con người • Không hoàn thành nhiệm vụ…
24	Sự thay đổi	• Phương tiện, TTB • Tàu bay • Nhân viên • Quy định • Quy trình…	• Phục vụ không kịp thời, tiếp cận không đúng cách làm hư hỏng tàu bay • Gây va chạm giữa phương tiện với phương tiện; giữa phương tiện với tàu bay • Không hoàn thành nhiệm vụ • Không tuân thủ quy định, quy trình mới gây mất an toàn…
25	Các hoạt động trong khu vực nhà ga hành khách	• Thiết bị nhà ga • Băng chuyền hành khách • Thang cuốn • Thang máy • Hoạt động bảo dưỡng • Nhà ga bị dột…	• Bị kẹt thang cuốn, thang máy • Gây chấn thương cho người khi các thiết bị dừng đột ngột • Chậm trễ chuyến bay • Chập hệ thống điện • Trượt ngã trên cầu thang, băng chuyền, sàn ướt…