

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM



**SỔ TAY HƯỚNG DẪN
GIÁM SÁT AN TOÀN KHAI THÁC
CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY
(GM 15)**

*(Ban hành kèm theo Quyết định số 2625 /QĐ-CHK ngày 27/11/2023 của
Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)*

Ban hành lần thứ 4

Hà Nội, tháng 11/2023



TRANG GHI NHẬN CÁC TU CHÍNH

Lần	Ngày hiệu lực	Nội dung	Số Quyết định, cơ quan ban hành
2	10/10/2019	1. Cập nhật theo tài liệu hướng dẫn của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO)	Quyết định số 2351/QĐ-CHK ngày 10/10/2019 của Cục trưởng Cục HKVN
3	11/11/2022	1. Cập nhật các nội dung được quy định tại văn bản quy phạm pháp luật hiện hành, cập nhật theo tài liệu hướng dẫn của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) cho khu vực Châu Á - Thái Bình Dương	Quyết định số 2511/QĐ-CHK ngày 11/11/2022 của Cục trưởng Cục HKVN
4		1. Tách riêng tài liệu theo hướng dẫn của ICAO thành các tài liệu riêng biệt: danh mục không đáp ứng; quy trình cấp GCN khai thác cảng hàng không; tài liệu hướng dẫn giám sát viên an toàn khai thác cảng 2. Cập nhật checklist theo hệ thống tài liệu mới	Quyết định số 2625/QĐ-CHK ngày 27/11/2023 của Cục trưởng Cục HKVN



DANH SÁCH PHÂN PHỐI TÀI LIỆU

STT	Tên cơ quan, đơn vị phân phối tài liệu
1	Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam
2	Thanh tra Cục Hàng không Việt Nam
3	Phòng Quản lý cảng hàng không, sân bay
4	Cảng vụ hàng không miền Bắc
5	Cảng vụ hàng không miền Trung
6	Cảng vụ hàng không miền Nam
7	Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP
8	Công ty Cổ phần đầu tư phát triển Vân Đồn - Chi nhánh CHKQT Vân Đồn - Sungroup



MỤC LỤC

CHƯƠNG I	1
QUY ĐỊNH CHUNG	1
1. Mục đích.....	1
2. Phạm vi áp dụng.....	1
3. Căn cứ pháp lý và tài liệu viện dẫn.....	2
4. Quy định về sửa đổi, bổ sung tài liệu.....	4
5. Thuật ngữ viết tắt.....	4
QUYỀN HẠN VÀ TRÁCH NHIỆM	11
1. Hệ thống giám sát an toàn Cục HKVN.....	11
2. Trách nhiệm của Cục HKVN liên quan đến việc kiểm tra, đánh giá an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay.....	12
3. Trách nhiệm của Cảng vụ hàng không liên quan đến việc kiểm tra, giám sát an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay.....	16
4. Nhiệm vụ và quyền hạn của Phòng QLCHKS - Cục HKVN.....	18
5. Trách nhiệm của các tổ chức.....	23
6. Giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay.....	24
CHƯƠNG III	27
KIỂM TRA, ĐÁNH GIÁ CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	27
1. Nguyên tắc chung.....	27
3. Kế hoạch, chế độ và tần suất kiểm tra an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay.....	28
4. Giám sát an toàn khai thác tại sân bay.....	29
5. Kiểm tra và đánh giá an toàn (Inspection and Audit).....	30
CHƯƠNG IV	31
KIỂM TRA ĐÁNH GIÁ HỆ THỐNG AN TOÀN SÂN BAY	31
1. QUÁ TRÌNH KIỂM TRA ĐÁNH GIÁ HỆ THỐNG AN TOÀN	31
2. HƯỚNG DẪN CHO CÁC GIÁM SÁT VIÊN	39
CHƯƠNG V	71
KIỂM TRA, ĐÁNH GIÁ HOẠT ĐỘNG KHAI THÁC TẠI SÂN BAY KHI CÓ SỰ THAY ĐỔI THEO QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT	71
1. Kiểm tra các điều kiện đưa vào khai thác công trình, một phần công trình thuộc kết cấu hạ tầng CHKS.....	71
2. Kiểm tra các điều kiện đóng cửa tạm thời công trình, một phần công trình thuộc kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay.....	81
3. Kiểm tra, chấp thuận phương án đảm bảo an ninh, an toàn đối với hoạt động xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị trong khu vực cảng hàng không, sân bay.....	90
4. Kiểm tra, phê duyệt sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác sân bay.....	99
DANH SÁCH PHỤ LỤC	108



CHƯƠNG I QUY ĐỊNH CHUNG

1. MỤC ĐÍCH

Sổ tay Hướng dẫn giám sát an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay cung cấp thông tin và hướng dẫn cho các cơ quan chức năng, lực lượng giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay thuộc Cục Hàng không Việt Nam (Cục HKVN), Cảng vụ Hàng không, bao gồm công tác kiểm tra, cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay, giám sát việc tuân thủ các quy chuẩn, tiêu chuẩn, các quy định, quy trình khai thác và cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không, sân bay; kiểm tra, đánh giá hệ thống an toàn cảng hàng không, sân bay.

Lực lượng kiểm tra, đánh giá an toàn nội bộ của người khai thác cảng hàng không, sân bay có thể sử dụng sổ tay này để kiểm tra, đánh giá nội bộ theo chức năng, nhiệm vụ, trách nhiệm của người khai thác cảng hàng không, sân bay.

2. PHẠM VI ÁP DỤNG

2.1. Sổ tay Hướng dẫn giám sát an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay bao gồm những thông tin và hướng dẫn quá trình kiểm tra an toàn được áp dụng cho tất cả các tổ chức, cá nhân hoạt động khai thác, cung cấp dịch vụ tại các cảng hàng không, sân bay có hoạt động hàng không dân dụng ở Việt Nam.

2.2. Cục HKVN, Cảng vụ hàng không chịu trách nhiệm đối với việc triển khai, kiểm tra, đánh giá, đảm bảo duy trì các tiêu chuẩn kỹ thuật cảng hàng không, sân bay. Giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay được Cục HKVN bổ nhiệm phải chịu trách nhiệm về nhiệm vụ được giao để đảm bảo rằng nội dung của sổ tay này đang được thực hiện có hiệu quả nhằm đáp ứng các mục tiêu sau đây:

- Kiểm tra việc thực hiện các tiêu chuẩn sân bay, các quy định về bảo đảm an toàn khai thác cảng có hiệu quả;
- Giám sát mức độ tuân thủ các quy trình, quy định;
- Xác định đầy đủ và hiệu quả của cuốn sổ tay thông qua việc thiết lập pháp luật, quy định, thanh tra và kiểm tra;
- Đảm bảo tất cả những người được bổ nhiệm làm giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay được đào tạo và hướng dẫn thực hiện nhiệm vụ;
- Đảm bảo phạm vi các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật được kiểm tra;
- Xem xét và đánh giá lại các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng cho cảng hàng không, sân bay và đánh giá mức độ rủi ro, uy hiếp an toàn đối với hành vi vi phạm theo định kỳ.



3. CĂN CỨ PHÁP LÝ VÀ TÀI LIỆU VIỆN DẪN

3.1. Căn cứ pháp lý

- Luật hàng không dân dụng Việt Nam năm 2006 và Luật sửa đổi Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2014;

- Nghị định số 66/2015/NĐ-CP ngày 12 tháng 8 năm 2015 của Chính phủ quy định về Nhà chức trách hàng không;

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

- Nghị định số 64/2022/NĐ-CP ngày 15 tháng 9 năm 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 32/2016/NĐ-CP ngày 06 tháng 5 năm 2016 của Chính phủ về quản lý độ cao chương ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam;

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

- Thông tư số 33/2016/TT-BGTVT ngày 15 tháng 11 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về quy định việc báo cáo hoạt động và báo cáo số liệu trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam; Thông tư số 21/2020/TT-BGTVT ngày 28 tháng 9 năm 2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 81/2014/TT-BGTVT ngày 30 tháng 12 năm 2014 của Bộ trưởng 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 tháng 4 năm 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 và Thông tư số 33/2016/TT-BGTVT ngày 15 tháng 11 năm 2016 của Bộ trưởng 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 19/2017/ TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về về quản lý và bảo đảm hoạt động bay; Thông tư số 32/2021/TT-BGTVT ngày 14/12/2021 của Bộ trưởng 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 trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay;

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

- Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT ngày 04/1/2018 của Bộ trưởng Bộ Giao



thông vận tải quy định về việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không tại Việt Nam;

- Thông tư số 13/2019/TT-BGTVT ngày 29/03/2019 của Bộ trưởng 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 trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư 13/2019/TT-BGTVT ngày 29/03/2019 quy định chi tiết Chương trình An ninh hàng không và kiểm soát chất lượng An ninh hàng không Việt Nam;

- Thông tư số 53/2012/TT-BGTVT ngày 25 tháng 12 năm 2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng; Thông tư số 28/2020/TT-BGTVT ngày 29 tháng 10 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư quy định về chế độ báo cáo định kỳ trong lĩnh vực hàng không;

- 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 Phương án khẩn nguy tổng thể đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng được ban hành kèm theo Quyết định số 16/2017/QĐ-TTg ngày 16/5/2017 của Thủ tướng Chính phủ;

- Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg ngày 06 tháng 8 năm 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 399/QĐ-CHK ngày 25 ngày 02 năm 2015 của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam ban hành Quy chế báo cáo an toàn hàng không.

Ghi chú: Trường hợp các văn bản căn cứ nêu trên có sự thay đổi (sửa đổi, bổ sung, thay thế) thì áp dụng theo văn bản thay đổi đó.

3.2. Tài liệu viện dẫn:

- Phụ ước 14, Phụ ước 19 Công ước Chicago;
- Sổ tay cấp chứng chỉ sân bay (Doc 9774 - AN/969) của ICAO;
- Sổ tay quản lý an toàn (Doc 9859 - AN/460) của ICAO;
- Sổ tay thiết kế sân bay (Doc 9157);
- Sổ tay dịch vụ cảng Hàng không (Doc 9137);
- Sổ tay giám sát an toàn (Doc 9734);
- Sổ tay kiểm tra an toàn (Doc 9735)
- Sổ tay sân bay (Doc 9981)
- Sổ tay hướng dẫn thanh tra khai thác và kiểm tra cấp giấy chứng nhận khai



thác (Doc 8335).

4. QUY ĐỊNH VỀ SỬA ĐỔI, BỔ SUNG TÀI LIỆU

4.1. Mỗi trang của tài liệu được xem là duy nhất và quá trình sửa đổi, bổ sung sẽ được tiến hành bất cứ lúc nào để phản ánh và cập nhật những thay đổi cần thiết.

4.2. Các đơn vị được phân phối tài liệu có trách nhiệm trong việc rà soát các vấn đề cần sửa đổi bổ sung trong tài liệu, báo cáo Cục HKVN xem xét, sửa đổi bổ sung cho phù hợp.

4.3. Những nội dung bổ sung, sửa đổi được Cục HKVN phê duyệt sẽ được gửi tới các đơn vị liên quan dưới hình thức gửi lại trang ghi nhận các tu chỉnh, kèm theo các trang sửa đổi bổ sung mới đã được người có thẩm quyền ký ghi rõ ngày, tháng, năm, số lần sửa đổi.

5. THUẬT NGỮ VIẾT TẮT

- AAT (Aerodrome Audit Team): Tổ kiểm tra, đánh giá an toàn khai thác cảng của Cục Hàng không Việt Nam.
- AMD (Airport Management Department): Phòng Quản lý cảng hàng không, sân bay (ghi tắt trong tài liệu là QLCHKSB).
- ADI (Aerodrome Inspector): Giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay (ghi tắt trong tài liệu là GSV).
- ACN (Aircraft Classification Number): Chỉ số phân cấp tàu bay.
- AIP (Aeronautical Information Publication): Tập thông báo tin tức hàng không.
- AIS (Aeronautical Information Services): Cơ sở cung cấp dịch vụ thông báo tin tức hàng không.
- ANS (Air Navigation Services): Dịch vụ dẫn đường hàng không.
- ASDA (Accelerate - Stop Distance Available): Cự ly có thể dừng khẩn cấp.
- CAT (Category): Cấp
- CHC: Cát hạ cánh.
- CNV: Chướng ngại vật.
- DME (Distance Measuring Equipment): Thiết bị đo khoảng cách.
- ICAO (International Civil Aviation Organization): Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.
- ILS (Instrument Landing System): Hệ thống hạ cánh bằng thiết bị.



- LDA (Landing Distance Available): Cự ly hạ cánh có thể.
- NOTAM (Notice To Airmen): Điện văn thông báo tin tức hàng không.
- OLS (Obstacle Limitation Surface): Bề mặt giới hạn chướng ngại vật.
- PCN (Pavement Classification Number): Chỉ số phân cấp mặt đường.
- POFZ (Precision Obstacle Free Zone): Khu vực không được phép có chướng ngại vật.
- TODA (Take - Off Distance Available): Cự ly cất cánh có thể.
- TORA (Take - Off Run Available): Cự ly chạy đà có thể.
- VOR (Very High Frequency Omnidirectional Radio Range): Đài dẫn đường đa hướng sóng cực ngắn.
- WGS (World Geodetic System): Hệ thống đo đạc toàn cầu.

6. GIẢI THÍCH TỪ NGỮ

Các từ ngữ được sử dụng trong tài liệu này được giải thích như sau:

- **Bề mặt giới hạn chướng ngại vật** - OLS (Obstacle Limitation Surfaces): Đã được quy định tại khoản 17 Điều 3 Nghị định 32/2016/NĐ-CP, theo đó là bề mặt giới hạn độ cao tối đa của các vật thể bảo đảm an toàn cho tàu bay thực hiện các giai đoạn cất cánh, bay lên, bay theo các đường bay, vòng lượn, hạ thấp độ cao, hạ cánh; bảo đảm hoạt động bình thường cho các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không.
- **Các bằng chứng kiểm tra đánh giá** (Audit evidence): Hồ sơ, biên bản vụ việc hoặc các thông tin khác, có liên quan đến các tiêu chí kiểm tra đánh giá và có thể xác minh được.
- **Các đơn vị hoạt động hoặc thuê tại sân bay** (Aerodrome or Airport Tenant): Là doanh nghiệp hoạt động tại sân bay hoặc cung cấp dịch vụ tại sân bay.
- **Các tiêu chí kiểm tra đánh giá** (Audit criteria): theo quy định của pháp luật và các tiêu chuẩn, chính sách, các quy trình hoặc các yêu cầu đã được Cục HKVN phê duyệt.
- **Cảng hàng không quốc tế** (International Airport): được định nghĩa tại điểm a khoản 1 Điều 47 Luật HKDDVN, cụ thể: Cảng hàng không quốc tế là cảng hàng không phục vụ cho vận chuyển quốc tế và vận chuyển nội địa. **(Định nghĩa của APAC:** Cảng hàng không quốc tế là sân bay được chỉ định để xuất nhập cảnh của hàng không quốc tế, nơi thực hiện các thủ tục liên quan đến hải quan, xuất nhập cảnh, y tế công cộng, kiểm dịch động thực vật và các thủ tục tương tự).
- **Chướng ngại vật** (Obstacle): Đã được quy định tại khoản 1 Điều 3 Nghị định 32/2016/NĐ-CP, theo đó là những vật thể tự nhiên hoặc nhân tạo (cố định hoặc di động) nằm trên mặt đất, mặt nước hoặc công trình nhân tạo có thể ảnh



hướng đến bảo đảm an toàn cho hoạt động bay hoặc hoạt động bình thường của các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không.

- **Chương trình kiểm tra đánh giá (Audit Programme):** Là tập hợp một hoặc nhiều cuộc kiểm tra đánh giá được lập kế hoạch trong một khoảng thời gian và hướng tới một mục đích cụ thể. *Lưu ý: Chương trình đánh giá bao gồm tất cả các hoạt động cần thiết để lập kế hoạch, tổ chức và thực hiện đánh giá.*

- **Cơ sở hạ tầng và trang thiết bị sân bay (Aerodrome Facilities and Equipment):** Cơ sở hạ tầng và trang thiết bị, được xây dựng, lắp đặt và bảo trì/bảo dưỡng tại CHKSB và xung quanh ranh giới CHKSB phục vụ cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và vận chuyển.

- **Cục trưởng (Director General):** Là Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam.

- **Dải bay (Runway strip):** Đã được quy định tại khoản 3 Điều 2 Thông tư 29/2021/TT-BGTVT, theo đó là khu vực được xác định bao gồm đường cất hạ cánh và đoạn dừng (nếu có) với mục đích giảm hư hỏng tàu bay khi vượt ra khỏi đường cất hạ cánh và bảo đảm an toàn cho tàu bay bay qua phía trên đường cất hạ cánh khi hạ cánh hoặc cất cánh.

- **Dải lăn (Taxiway strip):** Đã được quy định tại khoản 4 Điều 2 Thông tư 29/2021/TT-BGTVT, theo đó là khu vực bao gồm đường lăn và phần mở rộng để bảo vệ tàu bay hoạt động trên đường lăn và giảm nguy cơ hư hại khi tàu bay bị lăn ra ngoài đường lăn.

- **Đèn tín hiệu sân bay (Aerodrome beacon):** Đèn tín hiệu giao thông hàng không được dùng để xác định vị trí sân bay từ trên không.

- **Dịch vụ điều hành sân đỗ tàu bay (Apron management service):** Dịch vụ nhằm điều hành tàu bay và phương tiện cơ giới hoạt động, di chuyển trên sân đỗ tàu bay.

- **Đánh giá (Audit):** là công tác có hệ thống, độc lập và được lập thành văn bản để xác định tình trạng tuân thủ của cơ sở đối với các yêu cầu quy định bắt buộc bao gồm các tiêu chuẩn về sân bay.

- **Điểm quy chiếu sân bay (Aerodrome reference point):** Điểm đánh dấu vị trí địa lý của sân bay, còn gọi là điểm chuẩn sân bay.

- **Độ tin cậy của hệ thống đèn (Lighting system reliability):** Xác suất đảm bảo hệ thống đèn làm việc bình thường với giới hạn dung sai quy định.

- **Đường cất hạ cánh (Runway):** Đã được quy định tại khoản 7 Điều 2 Thông tư 29/2021/TT-BGTVT, theo đó là khu vực hình chữ nhật được xác định trên mặt đất tại khu bay dùng cho tàu bay cất cánh và hạ cánh.

- **Giám sát viên (Aerodrome Inspector):** là giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay. Điểm d khoản 2a Điều 9 Luật HKDDVN quy định nhà chức trách hàng không có nhiệm vụ và quyền hạn bổ nhiệm giám sát viên trong lĩnh vực bảo đảm an toàn hàng không theo tiêu chuẩn do Bộ trưởng Bộ Giao thông



vận tải quy định. Mục 3 Chương I Thông tư 29/2021/TT-BGTVT quy định về bảo đảm năng lực giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay.

- **Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay** (Aerodrome certificate): Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay được định nghĩa theo Điều 51 Luật HKDDVN, cụ thể: Giấy do cơ quan có thẩm quyền theo luật hàng không cấp, chứng nhận sân bay đủ điều kiện hoạt động theo quy định đối với loại sân bay đó.

- **Hàng không chung** (General Aviation): được định nghĩa tại khoản 1 Điều 198 Luật HKDDVN, cụ thể: Hoạt động hàng không chung là hoạt động sử dụng tàu bay để thực hiện các chuyến bay trong các lĩnh vực công nghiệp, nông nghiệp, lâm nghiệp, ngư nghiệp, xây dựng và các lĩnh vực kinh tế khác, phục vụ tìm kiếm, cứu nạn, cấp cứu, cứu hộ, y tế, nghiên cứu khoa học, văn hoá, thể thao, đào tạo, huấn luyện, bay hiệu chuẩn, đo đạc, chụp ảnh, quay phim, bay phục vụ nhu cầu cá nhân và các hoạt động bay dân dụng khác không nhằm mục đích vận chuyển công cộng hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu phẩm, bưu kiện, thư.

- **Hành vi con người** (Human performance): Những giới hạn và khả năng của con người có thể ảnh hưởng đến độ an toàn và hiệu quả của hoạt động hàng không.

- **Hệ thống quản lý an toàn - SMS** (Safety Management System): Đã được quy định tại khoản 1 Điều 68 Thông tư 29/2021/TT-BGTVT, bao gồm các chính sách, mục tiêu an toàn, quản lý rủi ro an toàn, đảm bảo an toàn và thúc đẩy an toàn đối với các tổ chức tham gia vào hoạt động hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay của Việt Nam. (**Định nghĩa của APAC:** Hệ thống quản lý an toàn tại sân bay bao gồm cơ cấu tổ chức, trách nhiệm, thủ tục, quy trình và các điều khoản để người vận hành sân bay thực hiện các chính sách an toàn tại sân bay, cung cấp cho việc kiểm soát an toàn tại và sử dụng an toàn sân bay. SMS là một quy trình có hệ thống, rõ ràng và toàn diện để quản lý các rủi ro an toàn).

- **Hồ sơ** (Record): Bất kỳ văn bản, bản vẽ, sơ đồ, băng từ, phim, ảnh hoặc phương thức khác mà thông tin được lưu giữ.

- **Kế hoạch kiểm tra đánh giá** (Audit Plan): Mô tả các hoạt động và sắp xếp cho một cuộc kiểm tra đánh giá.

- **Khu bay** (Airside): Là khu vực được kiểm soát tiếp cận gồm khu vực hoạt động của sân bay, khu vực lân cận và các công trình hoặc một phần công trình trên đó.

- **Khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh - RESA** (Runway end safety area): Đã được quy định tại khoản 13 Điều 2 Thông tư 29/2021/TT-BGTVT, theo đó là vùng nằm đối xứng ở hai bên đường tim kéo dài của đường cất hạ cánh tiếp giáp với cạnh cuối đường cất hạ cánh nhằm giảm nguy cơ hư hỏng tàu bay khi chạm bánh trước đường cất hạ cánh hoặc chạy vượt ra ngoài đường cất hạ cánh.

- **Khu vực di chuyển** (Manoeuvring area): Đã được quy định tại khoản 14



Điều 2 Thông tư 29/2021/TT-BGTVT, theo đó là một phần của sân bay được sử dụng cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và lăn bánh, không bao gồm sân đỗ tàu bay.

- **Khu vực hoạt động** (Movement area): Đã được quy định tại khoản 15 Điều 2 Thông tư 29/2021/TT-BGTVT, theo đó là một phần của sân bay được sử dụng cho tàu bay cất cánh, hạ cánh, lăn bánh, bao gồm khu vực di chuyển và sân đỗ tàu bay.

- **Khu vực tập kết phương tiện tại sân đỗ** (Apron passenger vehicle): Là khu vực tập trung các phương tiện được sử dụng để vận chuyển hành khách giữa tàu bay và nhà ga hành khách.

- **Khu vực thi công** (Work Area): Là một phần của sân bay đang trong quá trình bảo trì hoặc xây dựng.

- **Lề đường** (Shoulder): Khu vực tiếp giáp với mép mặt đường được chuẩn bị tốt nhằm chuyển tiếp êm thuận giữa mặt đường và bề mặt tiếp giáp.

- **Mốc** (Marker): Vật thể nhô lên khỏi mặt đất để đánh dấu một chướng ngại vật (CNV) hay để phân định đường biên.

- **Mối nguy từ động vật hoang dã** (Wildlife hazard): Mối nguy từ động vật hoang dã là sự hiện diện của chim, động vật hoang dã, vật nuôi có thể dẫn đến hư hỏng tàu bay.

- **Mức cao sân bay** (Aerodrome elevation): Độ cao của điểm cao nhất trên khu hạ cánh.

- **Nghiên cứu hàng không** (Aeronautical Study): Nghiên cứu một vấn đề hàng không để xác định các giải pháp khả thi và chọn một giải pháp có thể chấp nhận được mà không làm giảm mức độ an toàn.

- **Người khai thác CHKSB** (Aerodrome Operator): Là người được cấp Giấy chứng nhận khai thác CHKSB theo quy định tại khoản 1 Điều 51 Luật HKDDVN.

- **Người khai thác tàu bay** (Aircraft Operator): được định nghĩa tại Điều 22 Luật HKDDVN, cụ thể: Người khai thác tàu bay là tổ chức, cá nhân tham gia khai thác tàu bay. Người khai thác tàu bay là tổ chức được khai thác tàu bay vì mục đích thương mại khi được Bộ Giao thông vận tải cấp hoặc công nhận Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay. Người khai thác tàu bay là cá nhân không được phép khai thác tàu bay vì mục đích thương mại.

- **Nguyên tắc nhân tố con người** (Human factors principles): Nguyên tắc này được áp dụng cho quá trình thiết kế, cấp chứng chỉ, huấn luyện, hoạt động, bảo dưỡng hàng không nhằm đảm bảo độ an toàn trong mối quan hệ giữa con người với những bộ phận của hệ thống khác bằng cách xem xét cụ thể hành vi của con người.

- **Phát hiện kiểm tra đánh giá** (Audit Finding): Kết quả của các bằng chứng kiểm tra đánh giá thu thập được sau khi đối chiếu với các tiêu chí kiểm tra đánh giá.



- **Quy trình** (Procedure): là thuật ngữ chỉ chung cho các loại hình như quy định, hướng dẫn, văn bản thỏa thuận, văn bản hiệp đồng, quy trình.

- **Sân bay** (Aerodrome): được định nghĩa tại khoản 2 Điều 47 Luật HKDDVN, cụ thể: là khu vực xác định được xây dựng để bảo đảm cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và di chuyển. Sân bay chỉ phục vụ mục đích khai thác hàng không chung hoặc mục đích vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu phẩm, bưu kiện, thư mà không phải vận chuyển công cộng là sân bay chuyên dùng.

- **Sân bay có giấy chứng nhận** (Certified aerodrome): Sân bay mà người khai thác cảng hàng không, sân bay đã được cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay.

- **Sân đỗ tàu bay** (Apron): Đã được quy định tại khoản 20 Điều 2 Thông tư 29/2021/TT-BGTVT, theo đó là khu vực được xác định trong sân bay dành cho tàu bay đỗ để phục vụ hành khách lên, xuống; chất xếp, bốc dỡ hành lý, bưu gửi, hàng hóa; tiếp nhiên liệu, cung cấp suất ăn; phục vụ kỹ thuật hoặc bảo dưỡng tàu bay.

- **Son tín hiệu** (Marking): Đã được quy định tại khoản 22 Điều 2 Thông tư 29/2021/TT-BGTVT, theo đó là một vật hay một nhóm vật sơn kẻ trên bề mặt của khu bay nhằm mục đích thông tin, thông báo tin tức hàng không.

- **Tài liệu khai thác sân bay** (Aerodrome Manual): Là một thành phần trong thủ tục đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác CHKSĐ theo quy định tại điểm b khoản 1 Điều 55 Nghị định 05/2021/NĐ-CP, được sửa đổi theo quy định.

- **Tầm nhìn đường CHC - RVR** (Runway visual range): Khoảng cách mà trong giới hạn đó phi công ở phía trên tim đường CHC có thể nhìn thấy vạch sơn tín hiệu bề mặt đường CHC, đèn đánh dấu đường CHC hoặc tín hiệu nhận dạng tim đường CHC.

- **Tàu bay** (Aircraft): được định nghĩa tại khoản 1 Điều 13 Luật HKDDVN, cụ thể: Tàu bay là thiết bị được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí, bao gồm máy bay, trực thăng, tàu lượn, khí cầu và các thiết bị bay khác, trừ thiết bị được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí phản lại từ bề mặt trái đất.

- **Danh mục không đáp ứng** (Non-compliance): Là không tuân thủ các yêu cầu bắt buộc.

- **Vật dễ gãy** (Frangible object): Một vật có khối lượng nhỏ được thiết kế dễ gãy, dễ uốn, dễ biến hình nhằm giảm thiểu nguy hiểm cho tàu bay khi có va chạm.

- **Vị trí đỗ tàu bay** (Aircraft stand): Đã được quy định tại khoản 26 Điều 2 Thông tư 29/2021/TT-BGTVT, theo đó là khu vực trên sân đỗ tàu bay dành cho một tàu bay đỗ.

- **Vùng phi chướng ngại vật - OFZ** (Obstacle free zone): Khoảng không



**SỔ TAY HƯỚNG DẪN
GIÁM SÁT AN TOÀN KHAI THÁC
CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY**

Ký hiệu: GM 15.0
Lần ban hành: 04
Ngày hiệu lực: 27/11/2023

gian phía trên bề mặt tiếp cận trong, bề mặt chuyển tiếp trong, bề mặt hủy bỏ hạ cánh OFZ và phần của dải được giới hạn bởi các bề mặt đó, không được có chướng ngại vật cố định nào nhô lên, trừ chướng ngại vật nhẹ dễ gãy, phục vụ mục đích dẫn đường hàng không.



CHƯƠNG II QUYỀN HẠN VÀ TRÁCH NHIỆM

1. HỆ THỐNG GIÁM SÁT AN TOÀN CỤC HKVN

1.1. Giới thiệu khái quát

Cục HKVN là nhà chức trách hàng không của Việt Nam, quốc gia thành viên ICAO, có trách nhiệm xây dựng và vận hành hệ thống giám sát an toàn hàng không phù hợp với các quy định của ICAO tại Tài liệu Doc 9734, Doc 8335 và điều kiện, quy mô phát triển thực tế của ngành hàng không dân dụng Việt Nam.

1.2. Sơ đồ tổ chức, chức năng nhiệm vụ của Cục HKVN

Cục HKVN thiết lập tổ chức hệ thống giám sát an toàn hàng không phù hợp với quy định của ICAO tại Tài liệu Doc 9734, Doc 9981 và Tài liệu Doc 8335 để thực hiện công tác giám sát an toàn hàng không phù hợp với các quy định của ICAO.

Chức năng và nhiệm vụ của Cục HKVN với vai trò là nhà chức trách hàng không được quy định tại Nghị định 66/2016/NĐ-CP.

Cục HKVN có trách nhiệm tuyển dụng, bổ nhiệm các giám sát viên an toàn hàng không trên các lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, quản lý hoạt động bay, quản lý cảng hàng không sân bay cho hệ thống giám sát an toàn hàng không để đảm bảo thực hiện tốt chức năng giám sát an toàn trên cơ sở đáp ứng các quy định của ICAO. Các giám sát viên an toàn này được cấp thẻ kiểm tra an toàn hàng không và được phép tiếp cận không hạn chế tới các khu vực của sân bay, cơ sở khai thác, đơn vị cung cấp dịch vụ quản lý bay để thực hiện công tác kiểm tra việc tuân thủ các quy định về an toàn hàng không.

Cục HKVN thiết lập hệ thống giám sát và đảm bảo an toàn hàng không theo nguyên tắc tập trung từ Cục trưởng, Phó Cục trưởng phụ trách an toàn khai thác cảng và hệ thống cơ quan giúp việc về phê chuẩn, giám sát an toàn trên từng lĩnh vực, trong đó có lĩnh vực quản lý hoạt động bay và quản lý cảng hàng không, sân bay tới các Cảng vụ hàng không có trách nhiệm thực hiện công tác giám sát thường xuyên việc tuân thủ các quy định an toàn hàng không tại các cảng hàng không, sân bay.

1.3. Hệ thống giám sát an toàn lĩnh vực quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay

- Phòng Quản lý hoạt động bay: Cơ quan tham mưu cho Cục HKVN chịu trách nhiệm giám sát an toàn về lĩnh vực quản lý hoạt động bay, bao gồm hệ thống đèn, điện, tĩnh không, chương trình an toàn đường cất hạ cánh, hệ thống cảnh báo



xâm nhập khu bay.

- Phòng Quản lý cảng hàng không, sân bay (QLCHKSB): Cơ quan tham mưu cho Cục HKVN chịu trách nhiệm giám sát an toàn về lĩnh vực quản lý cảng hàng không, sân bay

- Cảng vụ hàng không: Cảng vụ hàng không là cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước về hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay theo quy định; thực hiện việc kiểm tra, đánh giá theo chương trình, kế hoạch được Cục Hàng không Việt Nam giao.

1.4. Các bộ phận cấu thành Chương trình An toàn quốc gia Việt Nam (SSPV)

ASMRC - Hội đồng kiểm soát rủi ro an toàn hàng không (mô tả chức năng nhiệm vụ, cơ cấu tổ chức tại phần 3.5.1 Chương trình An toàn Quốc gia lĩnh vực hàng không dân dụng ban hành kèm theo Quyết định số 1189/QĐ-BGTVT ngày 07/5/2013 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc phê duyệt Chương trình An toàn Quốc gia lĩnh vực HKDD).

ASICA - Bộ phận thu thập và phân tích dữ liệu an toàn hàng không (mô tả chức năng, nhiệm vụ, cơ cấu tổ chức tại phần 1.3.2 Chương trình An toàn Quốc gia lĩnh vực hàng không dân dụng ban hành kèm theo Quyết định số 1189/QĐ-BGTVT ngày 07/5/2013 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc phê duyệt Chương trình An toàn Quốc gia lĩnh vực HKDD).

ASST - Nhóm tiêu chuẩn hóa an toàn hàng không (mô tả chức năng, nhiệm vụ, cơ cấu tổ chức tại phần 1.1.1 Chương trình An toàn Quốc gia lĩnh vực hàng không dân dụng ban hành kèm theo Quyết định số 1189/QĐ-BGTVT ngày 07/5/2013 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc phê duyệt Chương trình An toàn Quốc gia lĩnh vực HKDD).

Các Quyết định được dẫn chiếu trong tài liệu này khi được sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế thì áp dụng theo văn bản được sửa đổi, bổ sung, thay thế đó.

2. TRÁCH NHIỆM CỦA CỤC HKVN LIÊN QUAN ĐẾN VIỆC KIỂM TRA, ĐÁNH GIÁ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

2.1. Trách nhiệm của Cục HKVN về an toàn với vai trò là nhà chức trách hàng không được quy định tại Nghị định 66/2015/NĐ-CP gồm:

- Tổ chức, vận hành hệ thống giám sát bảo đảm an ninh hàng không, an toàn hàng không đáp ứng tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

- Phê duyệt, chỉ đạo, hướng dẫn việc tổ chức, vận hành hệ thống quản lý an toàn hàng không, an ninh hàng không của cơ quan, đơn vị trong ngành hàng không đáp ứng tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.



- Tổ chức đánh giá, thực hiện các biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn nguy cơ uy hiếp an toàn hàng không, an ninh hàng không. Phối hợp với các cơ quan liên quan thực hiện quản lý chứng ngại vật hàng không theo quy định của pháp luật.

- Bổ nhiệm giám sát viên trong lĩnh vực bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không, chất lượng dịch vụ hàng không theo tiêu chuẩn do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

- Ban hành chỉ thị, huấn lệnh để đảm bảo việc tuân thủ các quy định về an toàn hàng không, an ninh hàng không và duy trì hoạt động đồng bộ của dây chuyền vận chuyển hàng không trong các hoạt động sau đây:

- + Khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay;
- + Khai thác cảng hàng không, sân bay;
- + Bảo đảm hoạt động bay;
- + Vận chuyển hàng không;
- + Hoạt động hàng không chung.

- Thực hiện các biện pháp khẩn cấp, bao gồm:

+ Quyết định việc tạm ngừng hoạt động bay tại sân bay trong trường hợp cần thiết vì lý do thiên tai hoặc khẩn nguy sân bay;

+ Đình chỉ hoạt động của người khai thác tàu bay, cơ sở cung cấp dịch vụ chuyên ngành hàng không; đình chỉ chuyến bay; đình chỉ hoạt động của tàu bay, phương tiện, thiết bị chuyên ngành hàng không trong trường hợp uy hiếp an toàn hàng không, an ninh hàng không;

+ Đình chỉ hoạt động của nhân viên hàng không trong trường hợp vi phạm các quy định về bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không hoặc cản trở hoạt động giao thông hàng không;

+ Chỉ đạo các đơn vị ngành hàng không thực hiện các biện pháp khẩn cấp khác để phục vụ quốc phòng, an ninh, khẩn nguy quốc gia.

- Kiểm soát việc đóng tạm thời cảng hàng không, sân bay của Cảng vụ hàng không; triển khai quyết định đóng cảng hàng không, sân bay của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

- Giám sát việc quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng hàng không, bao gồm:

+ Duy trì đủ năng lực, điều kiện quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng hàng không;

+ Thực hiện phương án, quy trình xây dựng, cải tạo, khai thác, bảo trì, ngừng hoặc đưa vào khai thác công trình hàng không;

- Giám sát bảo đảm hoạt động bay, bao gồm:

+ Tổ chức và quản lý bảo đảm hoạt động bay;



- + Duy trì đủ năng lực, điều kiện cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.
- Giám sát duy trì đủ năng lực, điều kiện khai thác vận chuyển hàng không, cung cấp dịch vụ chuyên ngành hàng không của các đơn vị trong ngành hàng không, bao gồm:
 - + Hãng hàng không Việt Nam;
 - + Doanh nghiệp cảng hàng không;
 - + Doanh nghiệp kinh doanh hàng không chung;
 - + Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay.
- Tổ chức kiểm tra, khảo sát, đánh giá chất lượng dịch vụ chuyên ngành hàng không. Hướng dẫn, chỉ đạo việc quản lý, tổ chức khai thác, bảo đảm an ninh, an toàn hàng không đối với hoạt động hàng không chung tại sân bay chuyên dùng, bãi cất hạ cánh trên mặt đất, dải cất hạ cánh trên mặt nước, vùng trời cho hoạt động hàng không chung sau khi được Bộ Tổng tham mưu cho phép tổ chức khai thác.
- Giám sát việc duy trì đủ điều kiện cấp, công nhận, phê chuẩn giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, tài liệu khai thác chuyên ngành hàng không dân dụng.
- Cấp, phê chuẩn, công nhận, gia hạn, thu hồi hoặc đình chỉ hiệu lực của giấy phép, giấy chứng nhận, năng định liên quan đến: Khai thác cảng hàng không, sân bay; Bảo đảm hoạt động bay; An ninh hàng không; Nhân viên hàng không; Lĩnh vực khác theo quy định của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.
 - Phê chuẩn các tài liệu chuyên ngành hàng không, bao gồm:
 - + Tài liệu hướng dẫn khai thác, chương trình bảo trì kết cấu hạ tầng hàng không; phương án, quy trình xây dựng, cải tạo, bảo trì, ngừng hoặc đưa vào khai thác công trình hàng không;
 - + Phương án khai thác, phương thức bay hoạt động hàng không chung;
 - + Tài liệu khác theo quy định của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.
 - Ban hành hoặc công nhận áp dụng quy trình, tiêu chuẩn cơ sở chuyên ngành hàng không dân dụng phù hợp với quy định của pháp luật và yêu cầu, tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.
 - Hướng dẫn việc thực hiện quy định, nghị quyết, tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.
 - Công bố sự khác biệt về hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng của Việt Nam theo quy định của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.
 - Ban hành danh mục sân bay dự bị phục vụ cho hoạt động bay dân dụng theo quy định.
 - Ban hành quy trình làm thủ tục đối với hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu



gửi, thư tại cảng hàng không, sân bay theo quy định.

- Công bố, phát hành trong nước và quốc tế các ấn phẩm, tài liệu, thông tin liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng, bao gồm:

- + Tập thông báo tin tức hàng không (AIP);
- + Phát hành bản tin quốc tế về hàng không (NOTAM);
- + Thông tri hàng không (AIC).

- Tiếp nhận, xử lý, trao đổi và cung cấp các thông tin, tài liệu cho các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không dân dụng.

2.2. Trách nhiệm được quy định tại Nghị định 05/2021/NĐ-CP gồm:

Tổ chức và triển khai lực lượng giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay theo tiêu chuẩn do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

2.3. Trách nhiệm được quy định tại Thông tư 29/2021/TT-BGTVT gồm:

- Xác định số lượng giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay để đáp ứng nhu cầu giám sát an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay trên toàn bộ hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc;

- Lập kế hoạch đào tạo, tổ chức đào tạo cho 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 đáp ứng yêu cầu quy định tại khoản 2, 3 Điều này;

- Hướng dẫn công tác kiểm tra, đánh giá của giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay và giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay;

- Chỉ định người có chứng chỉ hoặc chứng nhận hoàn thành các khóa học tương đương tham gia quá trình giảng dạy hoặc mời các chuyên gia trong và ngoài nước, các cơ sở đào tạo trong và ngoài nước tham gia giảng dạy, đào tạo 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.

- Thiết lập hồ sơ và lưu trữ hồ sơ bổ nhiệm 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. Cục Hàng không Việt Nam và Cảng vụ hàng không lưu trữ hồ sơ kiểm tra, đánh giá của giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay và giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay theo quy định của pháp luật về lưu trữ.

- Công bố hủy bỏ thẻ giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay.



3. TRÁCH NHIỆM CỦA CẢNG VỤ HÀNG KHÔNG LIÊN QUAN ĐẾN VIỆC KIỂM TRA, GIÁM SÁT AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

3.1. Quy định tại Luật HKDDVN

- Khoản 3 Điều 47 Luật HKDD quy định đối với khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay: Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Cảng vụ hàng không và các cơ quan khác có thẩm quyền duy trì trật tự công cộng, bảo đảm thực hiện các quy định về an toàn hàng không, an ninh hàng không; áp dụng các biện pháp để tháo dỡ, phá bỏ, di chuyển, thay đổi kết cấu công trình, trang bị, thiết bị hoặc các chướng ngại vật khác ở khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay gây mất an toàn cho hoạt động bay; ngăn chặn các hành vi vi phạm pháp luật tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường ở khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay

- Kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các quy định về:

+ Việc thực hiện quy hoạch và kế hoạch phát triển CHK, SB;

+ Tiêu chuẩn an toàn hàng không, an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay và trong khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay;

+ Trật tự công cộng, bảo vệ môi trường tại cảng hàng không, sân bay;

+ Khai thác vận chuyển hàng không tại cảng hàng không, sân bay;

+ Khai thác cảng hàng không, sân bay, trang bị, thiết bị kỹ thuật cảng hàng không, sân bay;

+ Cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay;

+ Sử dụng đất cảng hàng không, sân bay.

- Phối hợp với doanh nghiệp cảng hàng không thực hiện phương án khẩn nguy, cứu nạn, xử lý sự cố và tai nạn tàu bay xảy ra trong khu vực cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay.

- Quyết định đóng tạm thời cảng hàng không, sân bay trong thời gian không quá 24 giờ trong trường hợp thiên tai, dịch bệnh, ô nhiễm môi trường, sự cố, tai nạn hàng không và các tình huống bất thường khác uy hiếp đến an toàn hàng không, an ninh hàng không.

- Đình chỉ việc xây dựng, cải tạo công trình, lắp đặt trang bị, thiết bị, trồng cây trong khu vực cảng hàng không, sân bay; kiến nghị cơ quan nhà nước có thẩm quyền đình chỉ việc xây dựng, cải tạo công trình, lắp đặt trang bị, thiết bị, trồng cây trong khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay vi phạm quy hoạch cảng hàng không, sân bay, quy định về quản lý chướng ngại vật, gây uy hiếp an toàn cho hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay.



- Xử lý hành vi vi phạm pháp luật theo thẩm quyền.
- Chuyển giao hoặc phối hợp với các cơ quan nhà nước có thẩm quyền để giải quyết vụ việc phát sinh tại cảng hàng không, sân bay.
- Đình chỉ thực hiện chuyến bay; yêu cầu tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay; khám xét, tạm giữ tàu bay; thực hiện lệnh bắt giữ tàu bay; đình chỉ hoạt động của thành viên tổ bay không đáp ứng yêu cầu về an toàn hàng không, an ninh hàng không.

3.2. Quy định tại Nghị định 05/2021/NĐ-CP

- Thực hiện các nhiệm vụ, quyền hạn theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng và các văn bản quy phạm pháp luật khác có liên quan.
- Chủ trì, phối hợp với chính quyền địa phương xác định ranh giới, tổ chức cấm và bảo vệ mốc giới cảng hàng không, sân bay theo ranh giới đất được Ủy ban nhân dân cấp tỉnh bàn giao; phối hợp với chính quyền địa phương trong việc quản lý mốc giới quy hoạch cảng hàng không, sân bay được cấp có thẩm quyền phê duyệt.
- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan, chính quyền địa phương thực hiện việc tuyên truyền, phổ biến pháp luật về bảo đảm an ninh, an toàn hàng không tại cảng hàng không, sân bay.
- Kiểm tra, giám sát trực tiếp việc cung cấp dịch vụ hàng không, phi hàng không tại cảng hàng không, sân bay.
- Lưu trữ, cập nhật hệ thống tài liệu kỹ thuật phục vụ việc cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay và hoạt động khai thác cảng hàng không, sân bay, bao gồm các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật của Việt Nam, quy định của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế, tiêu chuẩn nước ngoài do Cục Hàng không Việt Nam công nhận hoặc áp dụng liên quan tới việc thiết kế, vận hành, bảo trì kết cấu hạ tầng sân bay.
- Chỉ đạo bố trí vị trí làm việc cho các cơ quan quản lý nhà nước làm việc thường xuyên tại cảng hàng không, sân bay.
- Kiểm tra, giám sát việc thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh, an toàn trong quá trình thi công xây dựng công trình tại cảng hàng không, sân bay và việc tuân thủ các quy định về bảo vệ môi trường tại cảng hàng không, sân bay theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng.
- Phối hợp xử lý vi phạm trật tự xây dựng, lấn chiếm đất đai, sử dụng đất không phép tại cảng hàng không, sân bay theo thẩm quyền.
- Phối hợp với cơ quan nhà nước có thẩm quyền trong việc cưỡng chế thực hiện xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không theo quy định.



- Phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp huyện nơi có cảng hàng không, sân bay trong công tác đảm bảo an ninh trật tự, phòng chống khủng bố, khẩn nguy hàng không trực tiếp qua Ban chỉ đạo phòng chống khủng bố địa phương.

- Phối hợp với các cơ quan trực thuộc Bộ Công an trong công tác bảo đảm an ninh, công tác kiểm tra, thanh tra, giám sát hoạt động bảo đảm an ninh theo quy định.

3.3. Quy định tại Thông tư 29/2021/TT-BGTVT

- Kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các quy định về quản lý chứng ngại vật hàng không tại cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay.

- 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 trực thuộc Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không, được Cục Hàng không Việt Nam bổ nhiệm và cấp thẻ giám sát viên để thực hiện nhiệm vụ kiểm tra, giám sát theo quy định của Thông tư 29/2021/TT-BGTVT.

- Cảng vụ hàng không chủ trì, phối hợp với người khai thác cảng hàng không, sân bay, chính quyền địa phương để thực hiện việc tuyên truyền, phổ biến các quy định và tổ chức kiểm soát việc sử dụng đèn laze, đèn công suất lớn tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay.

- Cảng vụ hàng không tổ chức điều tra, xác minh, giảng bình sự cố mức D; chỉ đạo xử lý, khắc phục sự cố; ban hành khuyến cáo phòng ngừa, ngăn chặn tai nạn, sự cố; báo cáo an toàn theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam; báo cáo Cục Hàng không Việt Nam về sự cố mức D bao gồm báo cáo ban đầu, báo cáo cuối cùng.

- Thực hiện trách nhiệm của Cảng vụ hàng không đối với yêu cầu về kiểm soát và giảm thiểu tác hại của chim, động vật hoang dã, vật nuôi quy định tại khoản 6 Điều 79 Thông tư 29/2021/TT-BGTVT.

4. NHIỆM VỤ VÀ QUYỀN HẠN CỦA PHÒNG QLCHKSĐ - CỤC HKVN

Nhiệm vụ và quyền hạn của Phòng QLCHKSĐ - Cục HKVN được quy định tại Điều 2 Quyết định số 880/QĐ-CHK ngày 29/4/2022 và Quyết định số 1802/QĐ-CHK ngày 25/8/2023 của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của Phòng Quản lý cảng hàng không, sân bay, bao gồm:

4.1. Chủ trì xây dựng trình Cục trưởng:



a) Dự thảo các văn bản quy phạm, pháp luật, các quy chế, quy trình, quy chuẩn, tiêu chuẩn, tài liệu hướng dẫn về lĩnh vực quản lý cảng hàng không, sân bay.

b) Ban hành hướng dẫn, chỉ thị, huấn lệnh chuyên môn nghiệp vụ liên quan đến quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định của pháp luật và quy định của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế.

4.2. Chủ trì tổ chức triển khai và tổ chức thẩm định trình Cục trưởng:

a) Quy hoạch cảng hàng không, sân bay (trừ sân bay chuyên dùng);

b) Chấp thuận phương án đảm bảo an ninh, an toàn đối với hoạt động xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa, thiết bị tại cảng hàng không, sân bay có 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; Quyết định đưa vào khai thác, đóng tạm thời công trình, một phần kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay (trừ kết cấu hạ tầng liên quan đến bảo đảm hoạt động bay) theo quy định của pháp luật;

c) Cấp, cấp lại, sửa đổi, thu hồi Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay, Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay, Giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay (trừ các lĩnh vực dịch vụ bảo đảm hoạt động bay).

d) Phê duyệt, phê duyệt sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác sân bay, tài liệu khai thác công trình tại cảng hàng không.

đ) Tổ chức kiểm tra, phối hợp kiểm tra công tác phòng chống thiên tai, phòng chống cháy nổ của các đơn vị trong ngành Hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay.

e) Ban hành Chương trình đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không chi tiết lĩnh vực khai thác cảng hàng không, sân bay; cấp, cấp lại, hủy bỏ Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực khai thác cảng hàng không, sân bay.

g) Tổ chức thẩm định, sát hạch và thực hiện việc cấp, cấp lại, bổ sung, thu hồi giấy phép đối với nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay.

4.3. Chủ trì tham mưu cho Cục trưởng về công tác quản lý, giám sát thực hiện quy hoạch cảng hàng không, sân bay (trừ sân bay chuyên dùng); công bố quy hoạch cảng hàng không, sân bay, cấp sân bay và thông số kỹ thuật của cảng hàng không, sân bay; công bố năng lực khai thác của cảng hàng không, sân bay.



4.4. Chủ trì tham mưu cho Cục trưởng về công tác phối hợp hoạt động của cơ quan quản lý nhà nước tại cảng hàng không, sân bay; công tác chỉ đạo, hướng dẫn Cảng vụ hàng không thực hiện các nhiệm vụ quản lý nhà nước lĩnh vực khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định.

4.5. Chủ trì, phối hợp với các Phòng chuyên môn tham mưu cho Cục trưởng về công tác quản lý an toàn lĩnh vực quản lý cảng hàng không, sân bay tại cảng hàng không và tại khu vực lân cận cảng hàng không.

4.6. Chủ trì tham mưu cho Cục trưởng về công tác tổ chức kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các quy định của pháp luật về khai thác cảng hàng không, sân bay

4.7. Chủ trì tham mưu cho Cục trưởng việc thiết lập, bảo vệ, duy trì chất lượng hệ thống thông tin bảo đảm hoạt động khai thác tại cảng hàng không, sân bay; việc nối mạng dữ liệu tại cảng hàng không, sân bay.

4.8. Chủ trì tham mưu cho Cục trưởng việc tổ chức xây dựng, quản lý, đào tạo, bồi dưỡng và phát triển đội ngũ giám sát viên an toàn lĩnh vực khai thác cảng hàng không, sân bay; đội ngũ giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay (giám sát chất lượng dịch vụ của doanh nghiệp cảng hàng không và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay).

4.9. Chủ trì tham mưu cho Cục trưởng việc tổ chức kiểm tra, giám sát chất lượng dịch vụ hàng không của doanh nghiệp cảng hàng không và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay gồm các dịch vụ: Khai thác nhà ga hành khách; Khai thác khu bay; Khai thác nhà ga, kho hàng hóa; Cung cấp xăng dầu hàng không; Phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất; Cung cấp suất ăn hàng không; Sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện, trang thiết bị hàng không.

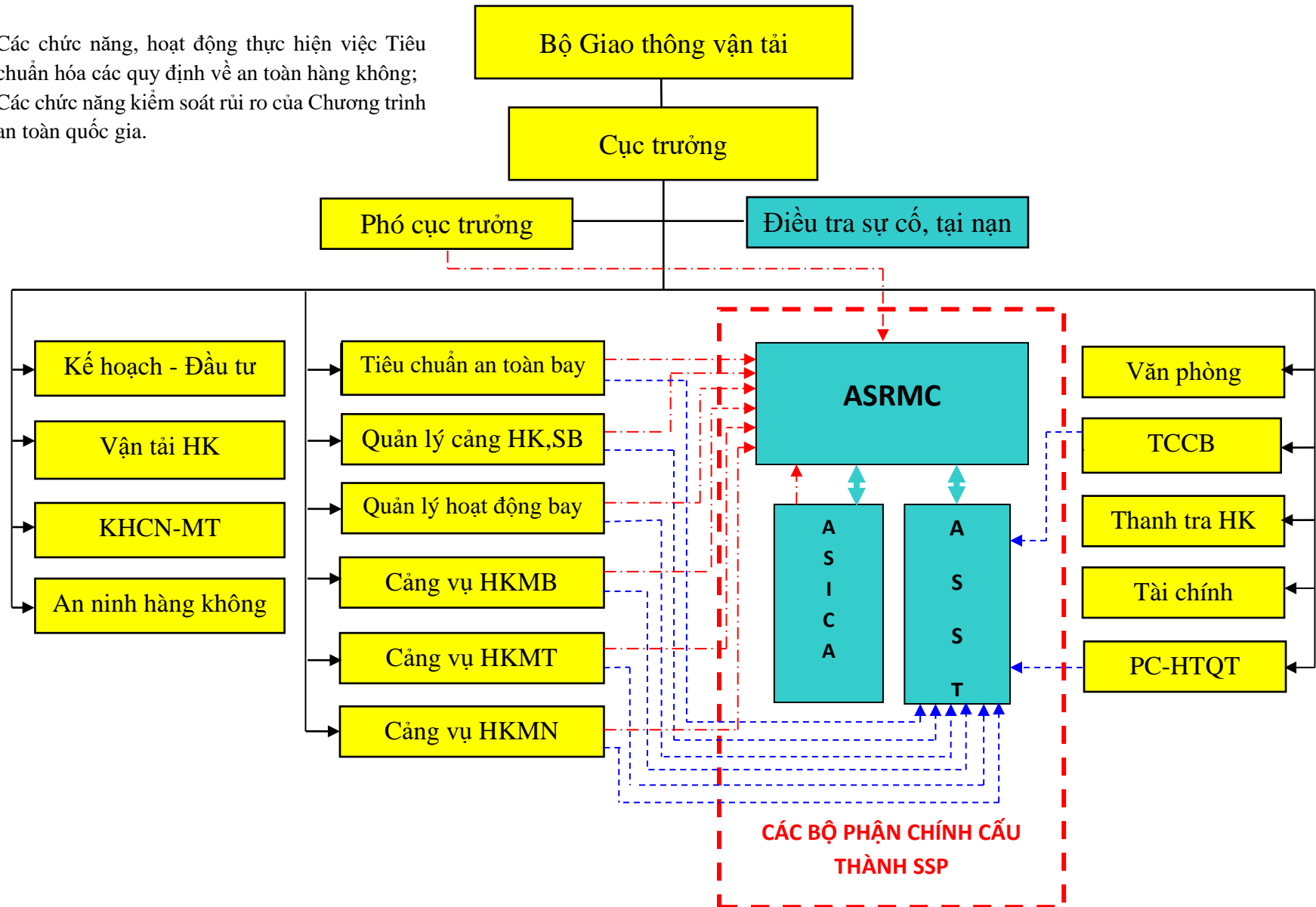
4.10. Là cơ quan giúp Cục trưởng điều phối công tác giám sát an toàn, xử lý vi phạm trong lĩnh vực khai thác cảng hàng không, sân bay. Tổng hợp, phân tích, đánh giá, báo cáo Cục trưởng các báo cáo sự cố trong lĩnh vực khai thác cảng hàng không, sân bay. Báo cáo Cục trưởng để ban hành hoặc kiến nghị ban hành khuyến cáo an toàn quản lý khai thác cảng hàng không, sân bay; kiểm tra, giám sát việc thực hiện các biện pháp khắc phục, phòng ngừa sự cố, tai nạn trong lĩnh vực khai thác cảng hàng không, sân bay. Tham gia điều tra tại nạn, sự cố an toàn hàng không lĩnh vực khai thác cảng hàng không, sân bay.

4.11. Thực hiện công tác thống kê, cập nhật các tài liệu, báo cáo tình hình quản lý, khai thác hệ thống cảng hàng không, sân bay theo quy định.

4.12. Rà soát, báo cáo các khác biệt đối với các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của ICAO trong lĩnh vực quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.

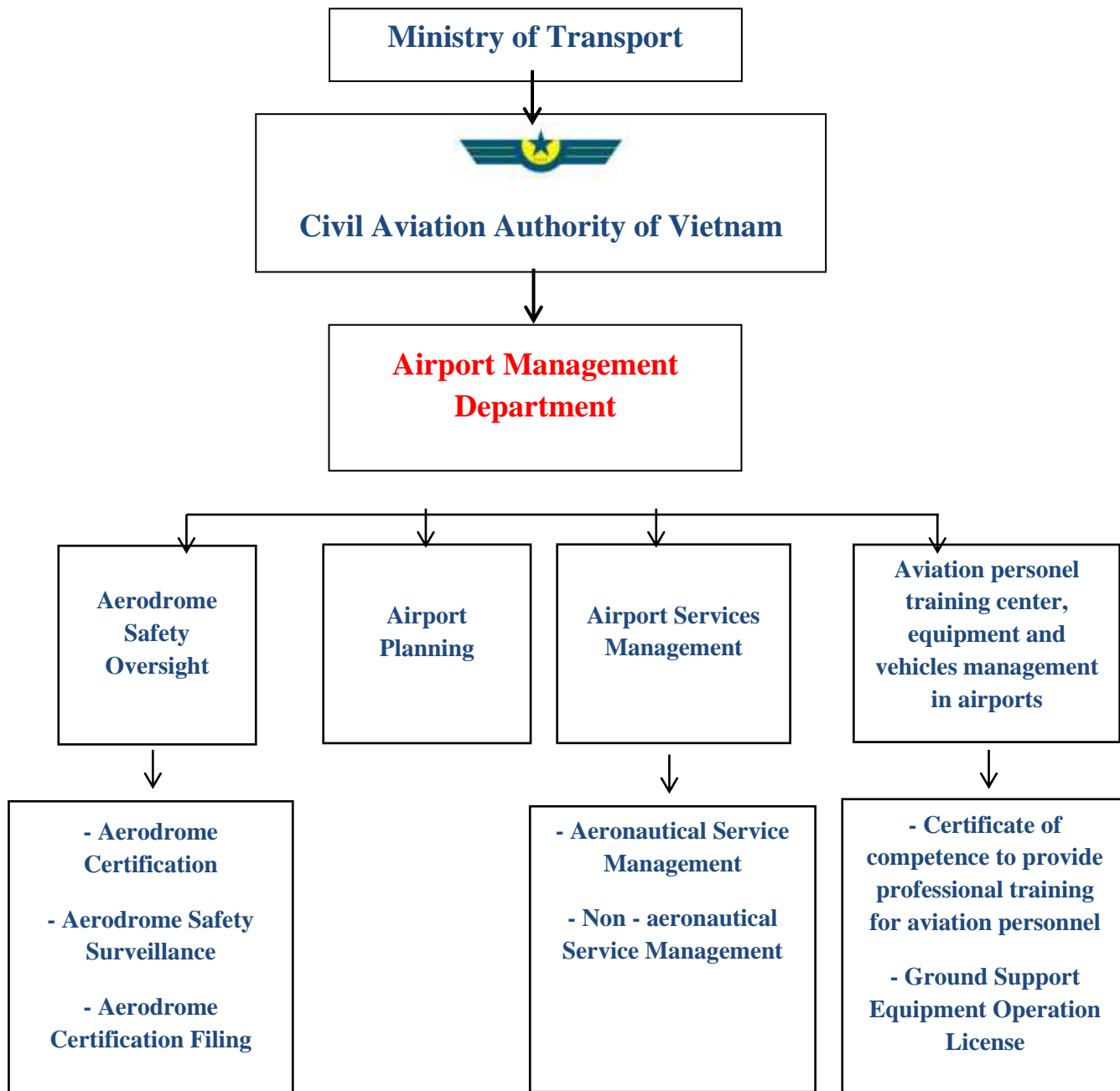
SƠ ĐỒ TỔ CHỨC HỆ THỐNG GIÁM SÁT AN TOÀN CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

Các chức năng, hoạt động thực hiện việc Tiêu chuẩn hóa các quy định về an toàn hàng không;
Các chức năng kiểm soát rủi ro của Chương trình an toàn quốc gia.





SƠ ĐỒ HỆ THỐNG GIÁM SÁT AN TOÀN CỦA PHÒNG QLCHKS





5. TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC TỔ CHỨC

Các tổ chức có trách nhiệm xây dựng và thiết lập hệ thống quản lý an toàn theo quy định tại Mục 8 Chương II Thông tư 29/2021/TT-BGTVT, trong đó:

- Các tổ chức có trách nhiệm xây dựng và thiết lập hệ thống quản lý an toàn theo quy định và phù hợp với quy mô của doanh nghiệp và mức độ phức tạp của dịch vụ hàng không mà doanh nghiệp cung cấp, bao gồm:

+ Người khai thác cảng hàng không, sân bay;

+ Tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không khác gồm: đơn vị cung cấp dịch vụ khai thác nhà ga hành khách; dịch vụ khai thác nhà ga, kho hàng hoá; dịch vụ cung cấp xăng dầu hàng không; dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất; dịch vụ cung cấp suất ăn hàng không; dịch vụ sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện, trang thiết bị hàng không.

- Duy trì các điều kiện hoạt động, khai thác tại cảng hàng không, sân bay; an toàn khai thác khi có hoạt động thi công theo quy định; thực hiện hệ thống kiểm tra giám sát nội bộ để đảm bảo an toàn khai thác, chất lượng cung cấp dịch vụ;

- Tuân thủ các yêu cầu, quy định về công tác an toàn tại cảng hàng không, sân bay và các hướng dẫn cụ thể của Cục HKVN liên quan đến hoạt động của mình;

- Tuân thủ thực hiện theo tài liệu khai thác sân bay và tài liệu khai thác công trình nhằm đảm bảo an toàn khai thác tại cảng hàng không, sân bay;

- Tuân thủ nội quy phòng, chống cháy nổ, phương án phòng cháy, chữa cháy theo quy định của pháp luật về phòng cháy, chữa cháy; tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không khác phải xây dựng, thiết lập, đảm bảo kế hoạch ứng phó khẩn nguy được triển khai phù hợp với kế hoạch ứng phó khẩn nguy của người khai thác cảng hàng không, sân bay và các tổ chức liên kết khác nếu có trong quá trình cung cấp dịch vụ.

- Tuân thủ các quy định của Luật Phòng, chống bệnh truyền nhiễm và tuân theo các chỉ đạo của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền trong việc phòng, chống dịch bệnh tại cảng hàng không, sân bay, dịch bệnh lây lan qua đường hàng không;

- Tổ chức hoạt động tại cảng hàng không, sân bay có liên quan đến nguyên nhân dẫn đến vụ việc có trách nhiệm tổ chức giảng bình vụ việc mức E; thực hiện các biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn vụ việc;

- Tuân thủ các yêu cầu, quy định về bảo đảm an ninh hàng không;

- Tuân thủ các yêu cầu về bảo vệ môi trường theo quy định hiện hành;

- Lập và lưu giữ hồ sơ, tài liệu liên quan đến hoạt động của mình theo quy định và các hướng dẫn cụ thể của Cục HKVN;



- Cung cấp giấy tờ, tài liệu, hồ sơ theo yêu cầu của người có thẩm quyền;
- Lưu trữ Giấy chứng nhận được cấp cho tổ chức tại trụ sở chính, giấy phép (nếu có), kết quả kiểm tra nội bộ cùng hồ sơ kèm theo;
- Bố trí phòng họp và phương tiện, thiết bị văn phòng phục vụ việc kiểm tra của đoàn kiểm tra của Cục HKVN.

6. GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

6.1. Bổ nhiệm giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay

a) Tiêu chuẩn giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay: Thực hiện theo quy định tại Điều 20 Thông tư 29/2021/TT-BGTVT, cụ thể:

- Tốt nghiệp đại học trở lên;
- Có tối thiểu 05 năm làm việc trong lĩnh vực quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay đối với người tốt nghiệp đại học trở lên thuộc ngành, chuyên ngành có liên quan đến kỹ thuật; 07 năm làm việc trong lĩnh vực quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay đối với người tốt nghiệp đại học trở lên thuộc ngành, chuyên ngành khác;
- Có khả năng thành thạo tiếng Anh trình độ ngoại ngữ bậc 2 theo khung năng lực ngoại ngữ 6 bậc dùng cho Việt Nam hoặc tương đương trở lên theo quy định của pháp luật về giáo dục, đào tạo;
- Có chứng chỉ, chứng nhận hoặc quyết định công nhận đã hoàn thành các khóa đào tạo cho giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay được cấp bởi Cục Hàng không Việt Nam hoặc cơ sở đào tạo được ICAO, ACI, IATA công nhận.

b) Cục HKVN bổ nhiệm các giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay là cán bộ, chuyên viên của Cục HKVN và Cảng vụ hàng không đáp ứng các điều kiện tại khoản a mục này để thực hiện chức năng giám sát, bảo đảm an toàn tại cảng hàng không, sân bay. Các giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay phải được Cục HKVN cấp thẻ giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay để thực hiện nhiệm vụ của mình.

6.2. Quyền hạn của giám sát viên an toàn khai thác CHKS

a) Giám sát, kiểm tra, kiểm chứng đối với việc tuân thủ các quy định về an toàn khai thác tại cảng hàng không, sân bay;

b) Tiếp cận vào khu vực có hoạt động khai thác tại cảng hàng không, sân bay vào các thời điểm khi thực hiện nhiệm vụ;



c) Yêu cầu tổ chức, cá nhân liên quan cung cấp các tài liệu hoặc vật chứng có liên quan đến sự cố mất an toàn hàng không hoặc phục vụ điều tra vụ việc vi phạm; bảo mật thông tin theo quy định và không được lợi dụng quyền hạn sử dụng thông tin vào mục đích cá nhân;

d) Kiểm tra và sao chép các giấy phép, giấy chứng nhận, chứng chỉ, nhật ký kỹ thuật, tài liệu hoặc hồ sơ liên quan đến việc quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay;

đ) Yêu cầu tổ chức, cá nhân dừng hoạt động có khả năng uy hiếp an toàn khai thác, gây cháy nổ tại cảng hàng không, sân bay, phục vụ điều tra sự cố; lập biên bản về vụ việc, sự cố xảy ra;

e) Giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay phải chịu trách nhiệm về quyết định của mình theo quy định của pháp luật.

6.3. Giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay khi thực hiện nhiệm vụ phải đeo thẻ giám sát viên và phải chịu trách nhiệm về hoạt động của mình

Giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện quy trình kiểm tra, đánh giá, thống kê, báo cáo, cập nhật vào hệ thống theo dõi theo các quy định của tài liệu này.

6.4. Giám sát viên an toàn khai thác CHKSB được quyền bảo lưu kết quả kiểm tra, đánh giá của mình trong trường hợp sau khi trao đổi, họp đoàn kiểm tra nhưng chưa đạt được sự thống nhất. Nội dung bảo lưu kết quả đánh giá của giám sát viên an toàn khai thác CHKSB phải được ghi nhận cụ thể trong báo cáo của đoàn kiểm tra.

6.5. Nếu một giám sát viên an toàn khai thác CHKSB hoặc nhóm giám sát viên an toàn khai thác CHKSB có lý do để tin rằng họ đang chịu bất kỳ áp lực nào để đánh giá không chính xác hoặc được yêu cầu thực hiện bất kỳ hành động nào trái với các thủ tục được nêu trong tài liệu này, giám sát viên hoặc nhóm giám sát viên báo cáo trưởng đoàn để giải quyết; trường hợp cần thiết báo cáo bằng văn bản cho người đứng đầu Cục HKVN.

6.6. Giám sát viên an toàn khai thác CHKSB được phép sử dụng các công cụ hỗ trợ (toolkit), sử dụng các thiết bị quay phim, chụp ảnh, ghi âm hoặc các thiết bị chuyên dụng khác để thực hiện nhiệm vụ được giao.

6.7. Giám sát viên an toàn khai thác CHKSB có thể phản hồi các nội dung, góp ý theo ý kiến của giám sát viên về toàn bộ quy trình, quá trình, danh mục kiểm tra... trong tài liệu này về Phòng QLCHKSB để hoàn thiện các quy định trong tài liệu này, đảm bảo vừa phù hợp với quy định của pháp luật và vừa phù hợp với thực tế.



7. Quy định về cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay

Quy định cảng hàng không phải được cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay được quy định tại Điều 51 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.

8. Quyền và nghĩa vụ của tổ chức được cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay (Quyền và nghĩa vụ của người khai thác CHKSB)

Quyền và nghĩa vụ của người khai thác cảng hàng không, sân bay được quy định tại Điều 6 Nghị định 05/2021/NĐ-CP

9. Quy định trình tự, thủ tục về cấp, cấp lại, sửa đổi, thu hồi Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay

Trình tự, thủ tục về cấp, cấp lại, sửa đổi, thu hồi Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay được quy định tại Điều 55 Nghị định 05/2021/NĐ-CP

(Danh mục kiểm tra theo Phụ lục 8-5)

9. Quy định trình tự, thủ tục về cấp, cấp lại, sửa đổi, thu hồi Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay

Trình tự, thủ tục về cấp, cấp lại, sửa đổi, thu hồi Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay được quy định tại Điều 52, 53 Nghị định 05/2021/NĐ-CP

(Danh mục kiểm tra theo Phụ lục 8-4)

11. Quy định về cấp miễn trừ/ngoại lệ trong danh mục không đáp ứng

Các nội dung về lập danh mục không đáp ứng (miễn trừ, ngoại lệ) được quy định tại điểm c khoản 2 Điều 55 Nghị định 05/2021/NĐ-CP, Điều 74 Thông tư 29/2021/TT-BGTVT.

(Danh mục kiểm tra theo Phụ lục 7G)

CHƯƠNG III

KIỂM TRA, ĐÁNH GIÁ CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

1. NGUYÊN TẮC CHUNG

Kiểm tra an toàn cảng hàng không, sân bay được thực hiện bởi lực lượng giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay của Cục HKVN để đánh giá mức độ an toàn thực tế các hoạt động khai thác cảng hàng không, sân bay; đánh giá hệ thống quản lý an toàn cảng hàng không, sân bay; đánh giá việc tuân thủ các quy định, quy chuẩn, tiêu chuẩn, quy trình khai thác và chất lượng cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không, sân bay đối với các tổ chức, cá nhân được cấp giấy chứng nhận, duy trì điều kiện khai thác, duy trì chất lượng dịch vụ.

2. SƠ ĐỒ TỔNG QUAN

1. Chuẩn bị kiểm tra

- Thành lập đoàn kiểm tra, chỉ định trưởng đoàn kiểm tra, các thành viên cụ thể của đoàn kiểm tra (đầu mối liên hệ)
- Xác định mục đích, mục tiêu kiểm tra
- Xác định phạm vi kiểm tra

2. Xem xét, đánh giá tài liệu

- Đánh giá các hệ thống tài liệu có liên quan đến phạm vi, mục tiêu, mục đích kiểm tra

3. Chuẩn bị kiểm tra thực tế

- Chuẩn bị lịch trình kiểm tra
- Ban hành kế hoạch kiểm tra
- Chuẩn bị checklist và các tài liệu, công cụ cho giám sát viên phục vụ kiểm tra

4. Tiến hành kiểm tra thực tế

- Họp khai mạc
- Thu thập các thông tin
- Tìm kiếm các phát hiện
- Phân tích các phát hiện
- Họp kết thúc kiểm tra

5. Thống nhất kết quả kiểm tra

- Thảo luận đoàn kiểm tra để thống nhất kết quả kiểm tra
- Chuẩn bị dự thảo báo cáo
- Đóng góp ý kiến vào dự thảo báo cáo kết quả kiểm tra

6. Hoàn thành kiểm tra

- Thông báo kết quả kiểm tra
- Lưu giữ kết quả kiểm tra

7. Theo dõi sau kiểm tra

- Theo dõi hành động khắc phục
- Đánh giá định kỳ, thường xuyên tình hình khắc phục
- Kết thúc theo dõi sau kiểm tra

3. KẾ HOẠCH, CHẾ ĐỘ VÀ TẦN SUẤT KIỂM TRA AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

3.1. Kế hoạch kiểm tra: Hàng năm, Cục HKVN lập kế hoạch kiểm tra an toàn khai thác tất cả các cảng hàng không, sân bay theo tần suất kiểm tra được quy định tại khoản 12 Điều 8 Nghị định 05/2021/NĐ-CP. Việc lựa chọn cảng hàng không, sân bay để thực hiện công tác kiểm tra an toàn khai thác sẽ theo quyết định của lãnh đạo Cục HKVN

3.2. Chế độ kiểm tra: Kiểm tra định kỳ theo kế hoạch, kiểm tra đột xuất, kiểm tra không báo trước.



3.3. Tần suất kiểm tra:

- Đối với việc kiểm tra định kỳ: Mỗi một cảng hàng không, sân bay phải được kiểm tra về công tác duy trì điều kiện an toàn khai thác tối thiểu 02 năm/lần đối với các cảng hàng không toàn quốc.

- Đối với việc kiểm tra đột xuất:

+ Trong những tình huống nhất định, hoặc sau khi xảy ra các sự cố, tai nạn, Cục HKVN có thể tiến hành kiểm tra đột xuất các cảng hàng không về công tác an toàn khai thác tại các cảng hàng không, sân bay.

+ Theo đề nghị của người khai thác cảng hàng không, sân bay hay tổ chức, cá nhân đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay.

+ Theo đề nghị của người khai thác công trình liên quan đến việc đưa vào khai thác, ngừng khai thác công trình thuộc kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay.

- Đối với việc kiểm tra không thông báo trước: Vì lý do đảm bảo an toàn Giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không có thể tiến hành kiểm tra công tác an toàn tại cảng hàng không mà không cần báo trước cho đối tượng được kiểm tra.

3.4. Thông báo kế hoạch kiểm tra:

- Đối với chế độ kiểm tra định kỳ và đột xuất phải thông báo trước 3 ngày làm việc cho đối tượng được kiểm tra biết về: Thời gian, thành phần đoàn kiểm tra, nội dung và phạm vi kiểm tra.

- Đối với chế độ kiểm tra không thông báo trước: Không thông báo trước cho đơn vị được kiểm tra, tuy nhiên khi tiến hành kiểm tra, giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay phải thông báo về nội dung, phạm vi kiểm tra và nêu rõ lý do cho đối tượng được kiểm tra biết và đưa kế hoạch kiểm tra đột xuất được Lãnh đạo Cục HKVN phê duyệt.

3.5. Cách thức kiểm tra:

Tùy thuộc vào chế độ kiểm tra, mục đích, nội dung và phạm vi kiểm tra có thể tiến hành trình tự theo các bước (hoặc có thể lược bỏ một số bước) được trình bày trong Chương IV.

4. GIÁM SÁT AN TOÀN KHAI THÁC TẠI SÂN BAY

4.1. Giám sát an toàn hàng không theo nghĩa rộng có nghĩa là tổng phạm vi hoạt động do Cục HKVN thực hiện để đánh giá rằng các hoạt động của sân bay được tiến hành đến mức an toàn nhất có thể. Giám sát an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay theo Giấy chứng nhận là thành phần trong hệ thống giám sát an toàn hàng không.



4.2. Đầu mối của hệ thống giám sát an toàn hàng không lĩnh vực an toàn khai thác sân bay là Phòng QLCHKSB theo chức năng nhiệm vụ được Cục trưởng giao.

4.3. Trong hướng dẫn này, hoạt động giám sát an toàn được giới hạn trong các quy trình kiểm tra và đánh giá vì chúng có thể được áp dụng cho hoạt động chứng nhận và giám sát của giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay.

5. KIỂM TRA VÀ ĐÁNH GIÁ AN TOÀN (INSPECTION AND AUDIT)

5.1. Có sự khác biệt giữa mục tiêu và đối tượng giữa kiểm tra và kiểm tra đánh giá.

5.2. Kiểm tra (Inspection) là việc thực hiện so sánh có hệ thống và độc lập về cách thức mà một sân bay tiêu chuẩn đang được thực hiện. Căn cứ vào quy định, tiêu chuẩn khai thác, người kiểm tra tiến hành quan sát hoạt động, hành động, cơ sở, thiết bị hoặc tài liệu cụ thể để xác minh liệu các quy trình và yêu cầu được thiết lập và tuân thủ hay không? các tiêu chuẩn áp dụng có được đáp ứng không? so sánh kết quả thực hiện của tổ chức, cá nhân có liên quan với các quy định, tiêu chuẩn khai thác không? từ đó xác định kết quả thực hiện đó có đảm bảo, đáp ứng được so với quy định, tiêu chuẩn khai thác hay không.

5.3. Đánh giá (Audit) được thực hiện toàn diện hơn, tập trung vào các vấn đề hệ thống, phức tạp hơn và tốn thời gian hơn kiểm tra. Kiểm tra đánh giá tập trung vào việc xác định mối liên hệ giữa quy định hiện hành và người tổ chức thực hiện các quy định đó, từ đó đưa ra các câu hỏi như: làm như thế nào (how), tại sao (why), ai là người có trách nhiệm tổ chức, thực hiện (who), đôi khi bao gồm cả các câu hỏi What.

5.4. Kiểm tra, đánh giá an toàn hàng không được thực hiện bởi giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay; ngoài ra có thể có các nhân viên khác của để hỗ trợ hoặc phục vụ mục đích đào tạo giám sát viên. Những giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay được trải qua quá trình đào tạo và được Cục HKVN chứng nhận, phê chuẩn làm giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay.

CHƯƠNG IV

KIỂM TRA ĐÁNH GIÁ HỆ THỐNG AN TOÀN SÂN BAY

1. QUÁ TRÌNH KIỂM TRA ĐÁNH GIÁ HỆ THỐNG AN TOÀN

1.1. Ba giai đoạn để kiểm tra:

- a) Chuẩn bị kiểm tra;
- b) Thực hiện kiểm tra tại chỗ;
- c) Ghi nhận các phát hiện, lập biên bản và theo dõi.

1.2. Chuẩn bị kiểm tra/đánh giá

1.2.1. Như đã được đề cập tại Mục 5 Chương III, có sự khác biệt rõ ràng giữa kiểm tra và đánh giá. Tuy nhiên, quy trình cho cả hai công tác này về cơ bản là như nhau, mặc dù, kiểm tra chi tiết hơn đánh giá.

1.2.2. Có 4 giai đoạn để chuẩn bị cho một cuộc kiểm tra hoặc đánh giá, bao gồm:

- a) Xác định và xem xét tất cả các tài liệu thích hợp, bao gồm cả việc nhận và xem xét bảng câu hỏi trước kiểm tra;
- b) Xây dựng danh mục kiểm tra;
- c) Chuẩn bị lịch trình kiểm tra;
- d) Xác nhận lịch trình kiểm tra với người khai thác CHKSB được kiểm tra.

1.3. Xem xét tài liệu

1.3.1. Các tài liệu quan trọng cần xem xét phụ thuộc vào người khai thác CHKSB được kiểm tra và phạm vi hoạt động của họ. Nói chung, các tài liệu sau cần được xem xét trước mỗi cuộc kiểm tra đánh giá:

a) *Các tài liệu về sân bay của đơn vị được kiểm tra như: Dữ liệu hàng không, các quy trình vận hành sân bay, kế hoạch khẩn nguy sân bay, Tài liệu hướng dẫn hệ thống quản lý an toàn sân bay;*

b) *Các văn bản quy định và các quy định của pháp luật như: Sổ tay hướng dẫn các nội dung liên quan đến thiết kế, khai thác, bảo đảm an toàn khai thác tại sân bay;*

c) *Sổ tay hướng dẫn vận hành và/hoặc quy trình vận hành tiêu chuẩn;*

d) *Sơ đồ mặt bằng và mô tả hoạt động của người khai thác CHKSB;*

đ) *Sổ theo dõi về cơ sở hạ tầng và trang thiết bị;*

- e) Kế hoạch đưa vào khai thác;
- g) Các biên bản kiểm tra hoặc đánh giá trước đây;
- h) Thông tin có trong bảng câu hỏi trước kiểm tra.

1.3.2. Mục đích của việc xem xét này là để xác định tình trạng của tài liệu liên quan đến đơn vị được kiểm tra và xác định các lĩnh vực chính cần được đánh giá và phân tích trong quá trình kiểm tra thực tế. Cần đặc biệt chú ý đến các nội dung không tuân thủ đã được xác định trước đó. Việc xem xét này cũng sẽ hỗ trợ việc chuẩn bị các danh mục kiểm tra để đoàn kiểm tra đánh giá sử dụng trong quá trình thực hiện nhiệm vụ.

1.3.3. Bảng câu hỏi trước kiểm tra có thể tạo cơ hội thu thập thông tin hữu ích về đơn vị được kiểm tra. Bản câu hỏi này sẽ do trưởng đoàn kiểm tra đánh giá xây dựng và chuyển đến người khai thác CHKSB phù hợp với các yêu cầu của Sổ tay này. Xem *Phụ lục 2* về bảng câu hỏi trước kiểm tra cho người khai thác CHKSB.

1.4. Chuẩn bị danh mục kiểm tra (checklist)

1.4.1. Việc sử dụng danh mục kiểm tra góp phần cho cuộc kiểm tra đánh giá được tiến hành một cách nhất quán và được tiêu chuẩn hóa. Tiêu chuẩn hóa việc tiến hành các cuộc kiểm tra đánh giá đảm bảo tính khách quan, công bằng và đáng tin cậy. Ngoài ra, điều này cũng sẽ mang lại sự minh bạch cho tất cả các bên liên quan chịu sự kiểm tra.

1.4.2. Danh mục kiểm tra sẽ do Trưởng đoàn chuẩn bị và phân phát cho các thành viên của đoàn trước cuộc kiểm tra đánh giá để họ được chuẩn bị đầy đủ. Danh mục kiểm tra chung đã được phát triển và được bao gồm trong cuốn sổ tay này, và chúng có thể áp dụng cho từng loại sân bay (chẳng hạn như sân bay mới, sân bay đã được cấp chứng nhận, sân bay sửa đổi, bổ sung GCN). Tuy nhiên, các chi tiết hoạt động có thể khác nhau giữa các sân bay này với bất kỳ sân bay nào khác, do đó, danh mục kiểm tra cụ thể cho người khai thác CHKSB cần được phát triển trước khi kiểm tra đánh giá.

1.5. Chuẩn bị chương trình kiểm tra đánh giá chi tiết

1.5.1. Việc xây dựng chương trình kiểm tra đánh giá chi tiết được thực hiện bởi trưởng đoàn kiểm tra đánh giá sau khi quá trình thông báo đã hoàn thành và tất cả các tài liệu cần thiết đã được nhận và xem xét.

1.5.2. Khi xác định lịch trình kiểm tra đánh giá, trưởng đoàn đánh giá sẽ xem xét các yếu tố sau:



- a) Xác định những người chính cần được phỏng vấn; (ví dụ: Đội trưởng cứu hỏa, Giám sát sân đỗ tàu bay, Người quản lý Hệ thống quản lý an toàn);
- b) Xác định trình tự của cuộc kiểm tra đánh giá, bao gồm các cuộc họp, phỏng vấn, xem xét tài liệu/hồ sơ, giám sát cơ sở vật chất và hoạt động, và thảo luận với nhân viên vận hành;
- c) Ước tính thời gian cần thiết để hoàn thành mỗi hoạt động dự kiến;
- d) Phụ cấp đi lại giữa các khu vực được kiểm tra đánh giá (nếu cần);
- đ) Lên lịch bắt đầu và kết thúc cuộc họp;
- e) Phụ cấp cho việc giám sát các hoạt động, cơ sở vật chất và trang thiết bị trong giờ cao điểm, thấp điểm và ngoài giờ bình thường;
- g) Cho phép xem xét các tài liệu hoạt động chưa nhận được trước cuộc kiểm tra đánh giá;
- h) Dành thời gian cho những trường hợp chậm trễ và không lường trước được.

1.6. Xác nhận lịch trình kiểm tra đánh giá

Trước ngày dự kiến kiểm tra đánh giá, trưởng đoàn đánh giá cần xác nhận với người khai thác CHKSB về (các) ngày và địa điểm của cuộc kiểm tra đánh giá, cũng như sự sẵn sàng của quản lý cấp cao và nhân sự chủ chốt được xác định trong quá trình chuẩn bị lịch trình. Nên chuyển lịch trình kiểm tra đánh giá cho người khai thác CHKSB để hỗ trợ họ chuẩn bị cho cuộc kiểm tra đánh giá (*Xem Phụ lục 1 văn bản thông báo kiểm tra, đánh giá tới người khai thác cảng hàng không, sân bay*).

1.7. Tiến hành kiểm tra/đánh giá trực tiếp

1.7.1 Mục đích của giai đoạn tiến hành cuộc kiểm tra đánh giá là thu thập thông tin và sau đó so sánh thông tin thu thập được với thông tin có trong tài liệu đã được phê duyệt gồm các tiêu chuẩn hoạt động của đơn vị được đánh giá. Trong trường hợp này bao gồm:

- a) Các quy trình khai thác sân bay;
- b) Tiêu chuẩn sân bay mà người khai thác CHKSB phải tuân theo;
- c) Tài liệu khai thác sân bay và các tài liệu khác của đơn vị được kiểm tra.

1.7.2. Thông tin có thể được thu thập bằng cách:

- a) Kiểm tra, đánh giá;
- b) Xem xét tài liệu;
- c) Phỏng vấn chính thức và không chính thức.

1.8. Bắt đầu cuộc họp



1.8.1. Hành động đầu tiên được thực hiện khi bắt đầu kiểm tra đánh giá là bắt đầu cuộc họp. Mục đích của cuộc họp là:

- a) Thiết lập thông tin liên lạc giữa đoàn kiểm tra đánh giá và đại diện của đơn vị được kiểm tra đánh giá;
- b) Đảm bảo biết rõ về mục đích của cuộc kiểm tra đánh giá;
- c) Giải thích cách thức thực hiện cuộc kiểm tra đánh giá;
- d) Tóm tắt cho bên được kiểm tra đánh giá để hỗ trợ cho đoàn kiểm tra đánh giá;
- đ) Làm rõ và xác nhận lịch trình kiểm tra đánh giá;
- e) Giải quyết bất kỳ vấn đề quan tâm nào khác.

1.8.2. Tham khảo nội dung chương trình cho buổi họp bắt đầu tại *Phụ lục 3*.

1.9. BẰNG CHỨNG PHÙ HỢP

1.9.1. Các giám sát về thiết bị vận hành, hoạt động và quy trình khai thác tạo bằng chứng chính cho thấy sân bay tuân thủ các quy định. Kiểm chứng để đảm bảo việc tuân thủ hoặc không tuân thủ các tiêu chuẩn và quy trình bắt buộc. Danh mục kiểm tra cho giám sát viên quy định tại *Phụ lục 7*. Kiểm chứng nhằm xác minh rằng các quy trình bằng văn bản được thực hiện trên thực tế.

1.9.2. Ngoài ra, bằng chứng từ việc đánh giá từng cơ sở, thiết bị hoặc quy trình thông qua giám sát và thảo luận để xác định sự tuân thủ các quy định và tài liệu, cộng với việc hỗ trợ thực hiện để đảm bảo sự tuân thủ với các nghĩa vụ bắt buộc.

1.9.3. Nếu phát hiện thấy sự không phù hợp, lập bằng chứng và hồ sơ chính thức (bản sao tài liệu liên quan, ghi chú danh mục kiểm tra, ảnh...)

1.9.4. Thực hiện nguyên tắc thận trọng khi thực hiện các giám sát tại nơi làm việc. Sự hiện diện của giám sát viên (thường đi cùng với nhân sự cao cấp trong tổ chức) có thể gây tác động gián đoạn đến quá trình làm việc của nhân viên khác. Cần chú ý để đảm bảo sự hiện diện của giám sát viên không tạo ra tình huống bất thường có thể dẫn đến sai sót hoặc thiếu sót đối với những người được giám sát. Không làm bất cứ điều gì có thể làm gián đoạn quá trình làm việc hoặc khiến nhân viên không tập trung vào nhiệm vụ chính của họ.

1.9.5. Giám sát các quy trình kỹ thuật được thực hiện và công việc thực hành của những người có liên quan khi thích hợp. Giám sát các phương tiện và trang thiết bị đang được sử dụng, các hướng dẫn công việc và môi trường làm việc. Nói chuyện với những người ở nơi làm việc. Thống kê số lượng người tham gia và nếu họ có nhiệm vụ khác với những nhiệm vụ mà họ thực hiện để hỗ trợ hoạt động sân bay.

1.9.6. Xác định các hành động báo cáo cho các vấn đề đã xác định hoặc phát



hiện được. Đồng thời, xác định quy trình tài liệu thực tế là gì và liệu nó có phù hợp với quy trình được yêu cầu hay không. Nếu thấy thiếu sót, cần thảo luận với quản lý đơn vị ở xa nơi làm việc.

1.9.7. Sử dụng các danh mục kiểm tra được xác định cho cuộc kiểm tra đánh giá để cấu trúc và ghi nhận các giám sát.

1.10. Phỏng vấn

1.10.1. Một yếu tố chính khác của cuộc kiểm tra đánh giá là cuộc phỏng vấn các nhân sự được lựa chọn từ đơn vị được kiểm tra đánh giá. Vị trí và chức năng công việc của người được phỏng vấn sẽ xác định loại và phạm vi câu hỏi được đặt cho người được phỏng vấn.

Phỏng vấn đại diện cấp cao nhất hiện nay trước, (người quản lý có thể có quan điểm/tổng quan về tất cả các hoạt động) và sau đó phỏng vấn các nhà quản lý, các nhân sự chủ chốt khác được xác định trong kế hoạch kiểm tra đánh giá. Điều này có thể mở rộng cho từng nhân sự nếu cần thiết, nhưng thông thường một cuộc trò chuyện thân mật tại nơi làm việc của họ sẽ đạt được kết quả tương tự.

1.10.2. Từ hoạt động khai thác của CHKSB, người khai thác CHKSB xây dựng đội ngũ nhân sự quản lý như thế nào để phù hợp. Xác định bất kỳ thay đổi nào đã được thực hiện hoặc đang được lên kế hoạch. Có được kiến thức về các vấn đề khác có thể ảnh hưởng đến tổ chức, ví dụ như thay đổi phạm vi công việc thực hiện, quan hệ lao động (công đoàn, thỏa thuận)... Nhân sự quản lý cấp cao phải đảm bảo rằng đơn vị tuân thủ các tài liệu về sân bay đã được phê duyệt. Các vấn đề đã xác định hoặc phát hiện được ghi nhận và xử lý.

1.10.3. Đặt câu hỏi mở dựa trên danh mục kiểm tra. Nếu cần, và tùy thuộc vào thông tin nhận được, hãy điều chỉnh độ sâu kiểm tra. Cố gắng tránh hỏi những câu hỏi có thể được trả lời bằng "có" hoặc "không" đơn giản. Cố gắng tập trung vào những gì đang xảy ra hiện tại chứ không phải những gì có thể xảy ra trong tương lai vì cuộc kiểm tra đánh giá dựa trên bằng chứng có thể xác minh được.

1.10.4. Mục tiêu của cuộc phỏng vấn chính thức là gặp gỡ các đại diện chính của đơn vị được kiểm tra đánh giá và thảo luận về các biện pháp hiện có. Các cuộc phỏng vấn thường được thực hiện trước khi giám sát tại chỗ để giám sát viên biết về tình hình và nắm bắt được sự khác biệt hoặc kết quả hoạt động đặc biệt. Bất kỳ sự khác biệt nào cũng phải được đề cập với bên được kiểm tra đánh giá trong các cuộc phỏng vấn tiếp theo.

Địa điểm phỏng vấn rất quan trọng. Việc lựa chọn văn phòng của người được phỏng vấn là lựa chọn tốt nhất, vì phỏng vấn họ trong môi trường tự nhiên của họ có thể giúp dễ dàng thiết lập bầu không khí tin cậy và giảm bớt căng thẳng có thể xảy ra. Theo quy định, giám sát viên là người đi đến gặp người được phỏng vấn. Điều



này tốt hơn là để các cá nhân gặp nhau tại văn phòng của giám sát viên để tránh tạo ấn tượng là một cuộc thăm vấn.

1.11. Ghi nhận các phát hiện của cuộc kiểm tra đánh giá

1.11.1. Các phát hiện là kết quả của hoạt động kiểm tra, đánh giá sau khi được so sánh với tài liệu được phê duyệt. Một phát hiện sự không tuân thủ phải đi kèm với một yêu cầu hành động khắc phục. Các phát hiện không phải là ý kiến mà là biên bản sự việc mà giám sát viên đã quan sát được. Do đó, chúng phải được sao lưu bằng chứng về việc không tuân thủ, chẳng hạn như ảnh chụp hoặc danh mục kiểm tra đã hoàn chỉnh, giải trình về việc không tuân thủ hoặc tuyên bố phát hiện của giám sát viên.

1.11.2. Các phát hiện sau kiểm tra đánh giá sẽ được phân loại như sau:

a) Phát hiện không tuân thủ Cấp độ 1, được định nghĩa là phát hiện về các quy định, yêu cầu, tiêu chuẩn, quy trình và Tài liệu khai thác sân bay, các điều khoản của phê duyệt hoặc Giấy chứng nhận khai thác CHKSB có tiêu chuẩn thấp hơn hoặc có khả năng dẫn đến thương vong, thương tích nghiêm trọng hoặc thiệt hại cho cơ sở vật chất và yêu cầu hành động khắc phục ngay lập tức. Rủi ro sẽ được đánh giá theo SMS. Rủi ro liên quan đến phát hiện Cấp độ 1 được coi là không thể chấp nhận được;

b) Phát hiện không tuân thủ Cấp độ 2, được định nghĩa là phát hiện về các quy định, yêu cầu, tiêu chuẩn, quy trình và Tài liệu khai thác sân bay, các điều khoản của phê duyệt hoặc Giấy chứng nhận khai thác CHKSB có tiêu chuẩn thấp hơn hoặc có khả năng gây ra các vấn đề an toàn nghiêm trọng, và yêu cầu hành động khắc phục được hoàn thành trong một thời hạn nhất định. Rủi ro liên quan đến phát hiện Cấp độ 2 được coi là có thể chấp nhận được nhưng sẽ yêu cầu có biện pháp giảm thiểu để có thể chấp nhận được;

c) Không áp dụng (NA), là một yếu tố hoặc trong danh mục kiểm tra không áp dụng cho đơn vị được kiểm tra đánh giá mặc dù có thể có trong tiêu chuẩn (ví dụ như loại bỏ băng tuyết);

d) Chưa được xác nhận (NC), là một yếu tố mà sự tuân thủ của các tài liệu bắt buộc không thể được xác minh trong quá trình kiểm tra đánh giá vì bất kỳ lý do gì (ví dụ: thiếu thời gian, vắng mặt các nhân sự chủ chốt);

đ) Các đánh giá là các nhận xét nhằm xác định các khả năng có thể không tuân thủ. Các nhận xét là không bắt buộc đối với người được kiểm tra đánh giá và được đưa ra để xem xét.

1.11.3. Điều quan trọng lãnh đạo cấp cao của các tổ chức được kiểm tra đánh giá phải biết về kết quả của cuộc kiểm tra đánh giá, bao gồm cả những phát hiện cụ thể. Rõ ràng Cấp độ 1 cần được ưu tiên. Do đó, cần phải tiến hành một cuộc hậu kiểm tra khi tổ chức thông báo/báo cáo đã khắc phục các lỗi không tuân thủ cấp độ

1. Kết quả kiểm tra được thông báo cho lãnh đạo cấp cao của tổ chức.

1.12. Kết thúc cuộc họp

Các mục tiêu:

- a) Xem xét mục đích của cuộc kiểm tra đánh giá và cách thức nó được thực hiện;
- b) Lập biên bản tham dự cuộc họp;
- c) Trình bày các kết quả kiểm tra đánh giá chính;
- d) Yêu cầu nhận xét hoặc giải thích về bất kỳ phát hiện nào;
- đ) Xác nhận các hành động khắc phục (nếu có thể) và thống nhất thời hạn để thực hiện các hành động đó;
- e) Nêu rõ những yêu cầu trong biên bản kiểm tra đánh giá cuối cùng cùng với thời hạn;
- g) Xác định và nếu có thể giải quyết bất kỳ vấn đề nào khác cần quan tâm.

(Xem Phụ lục 4 về đề xuất nội dung chương trình cho buổi họp kết thúc)

1.13. Báo cáo Kiểm tra/Đánh giá

1.13.1. Báo cáo kiểm tra đánh giá chính thức ghi lại các vấn đề không tuân thủ các tiêu chuẩn quy định bắt buộc và các nghĩa vụ khác liên quan đến an toàn của người khai thác CHKS. Báo cáo phải ghi lại chính xác tất cả những gì diễn ra trong quá trình kiểm tra đánh giá, phải phản ánh đúng ngữ điệu của cuộc kiểm tra đánh giá và không có bất ngờ.

1.13.2. Trưởng đoàn có trách nhiệm điều phối để xây dựng báo cáo kiểm tra đánh giá. Trưởng đoàn phải ký vào báo cáo.

1.13.3. Mặc dù mỗi báo cáo sẽ chứa thông tin thực tế khác nhau, nhưng điều quan trọng là các báo cáo phải được cấu trúc và định dạng giống nhau để cho phép so sánh, phân tích và đảm bảo rằng mỗi cuộc kiểm tra đánh giá tuân theo một tiêu chuẩn nhất quán. Mẫu biên bản kiểm tra đánh giá quy định tại *Phụ lục 5*.

1.13.4. Các báo cáo kiểm tra đánh giá thường sẽ không bao gồm các khuyến cáo hành động cụ thể để giải quyết các phát hiện. Trách nhiệm đề xuất và thực hiện các hoạt động khắc phục phù hợp thuộc về người khai thác CHKS.

1.13.5. Báo cáo kiểm tra hoặc đánh giá cũng phải nêu rõ thời hạn để tổ chức được kiểm tra đánh giá phản hồi những phát hiện được đưa ra trong biên bản.

1.13.6. Trưởng đoàn có trách nhiệm đảm bảo rằng báo cáo kiểm tra đánh giá được báo cáo lên Lãnh đạo Cục HKVN và sau khi có ý kiến của Lãnh đạo Cục HKVN, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả kiểm tra, đánh giá tới người khai thác



CHKSB.

(Xem Phụ lục 6 về mẫu phản hồi sau kiểm tra/đánh giá và Phụ lục 9 về mẫu phản hồi của giám sát viên)

1.14. Hành động khắc phục

1.14.1. Khi nhận được thông báo của Cục HKVN về kết quả kiểm tra đánh giá, tổ chức liên quan được yêu cầu gửi Kế hoạch hành động khắc phục (CAP) trong một thời hạn quy định.

1.14.2. Kế hoạch hành động khắc phục là văn bản xác nhận của người khai thác CHKSB nêu chi tiết các biện pháp mà họ dự định thực hiện, để giải quyết tất cả các phát hiện về việc không tuân thủ. Kế hoạch hành động khắc phục phải kết hợp các hành động ít nhất để khắc phục thiếu sót trong ngắn hạn và ngăn ngừa tái diễn trong tương lai.

1.14.3. Việc không lập kế hoạch hành động khắc phục, hoặc không tuân thủ thời hạn nộp kế hoạch hành động khắc phục, hoặc không thực hiện các biện pháp được nêu trong kế hoạch hành động khắc phục có thể dừng việc cấp GCN hoặc xử lý việc không tuân thủ của người khai thác CHKSB theo quy định của pháp luật.

1.14.4. Mọi kế hoạch hành động khắc phục được tạo ra từ kết quả của các phát hiện được thông báo cho người khai thác CHKSB sau khi kiểm tra đánh giá, tối thiểu phải bao gồm:

- a) Các khuyến cáo/yêu cầu phải thực hiện;
- b) Hành động khắc phục có kế hoạch;
- c) Xác định (những) người chịu trách nhiệm thực hiện và hoàn thiện hành động khắc phục;
- d) Thời hạn thực hiện.

1.14.5. Trong trường hợp Cục HKVN không nhận được thông báo rằng hành động khắc phục đã được thực hiện trước ngày đến hạn, người khai thác CHKSB cần báo cáo Cục HKVN lý do và thời hạn hoàn thành lại. Trong trường hợp không nhận được báo cáo của người khai thác CHKSB, trưởng đoàn kiểm tra đánh giá báo cáo Lãnh đạo Cục HKVN để có văn bản gửi người khai thác CHKSB yêu cầu trừ khi có hành động khắc phục ngay lập tức, nếu không thực hiện thì người khai thác CHKSB chịu trách nhiệm theo quy định của pháp luật.

1.14.6. Trong trường hợp người khai thác CHKSB được kiểm tra đánh giá không thực hiện hành động liên quan đến các phát hiện do đoàn kiểm tra đánh giá đưa ra vì không đồng ý với bất kỳ kết quả nào, thì tổ chức này phải gửi thông báo chính thức bằng văn bản về sự không đồng ý cho Cục HKVN càng sớm càng tốt.



Trưởng đoàn sẽ báo cáo Lãnh đạo Cục HKVN để xem xét phản ánh của người khai thác CHKSB và xác định hành động tiếp theo phù hợp với các yêu cầu theo quy định.

1.14.7. Trưởng đoàn có trách nhiệm báo cáo Lãnh đạo Cục HKVN để triển khai kiểm tra hay đánh giá lại nếu cần thiết sau khi các hành động được đề cập trong kế hoạch hành động khắc phục đã được thông báo là đã hoàn thành, để đảm bảo rằng hành động khắc phục đã nêu diễn ra trong thời hạn quy định, và hành động khắc phục là có hiệu quả trong việc đảm bảo tuân thủ các tiêu chuẩn sân bay và/hoặc nghĩa vụ quy định khác.

1.14.8. Phòng Quản lý cảng hàng không, sân bay – Cục HKVN, chịu trách nhiệm duy trì cơ sở dữ liệu về các kết quả kiểm tra đánh giá. Mỗi đoàn kiểm tra phải nhập kết quả tương ứng của họ vào cơ sở dữ liệu này và xem xét nội dung một cách thường xuyên để đảm bảo rằng thời hạn được tuân theo và các hành động quá hạn được xác định.

1.15. Hồ sơ kiểm tra đánh giá

1.15.1. Tất cả các tài liệu liên quan đến cuộc kiểm tra đánh giá phải được lưu vào hồ sơ của người khai thác CHKSB sau khi hoàn thành cuộc kiểm tra đánh giá. Những điều này nên bao gồm những điều sau đây:

- a) Bản sao thông báo ban đầu về cuộc kiểm tra đánh giá;
- b) Lịch trình kiểm tra đánh giá;
- c) Danh mục kiểm tra đã hoàn thành;
- d) Tất cả các ghi chú được thực hiện trong quá trình kiểm tra đánh giá của đoàn;
- đ) Hồ sơ của bất kỳ cuộc phỏng vấn nào;
- e) Hồ sơ các cuộc họp bắt đầu và kết thúc;
- g) Bản sao Kế hoạch Hành động Khắc phục (CAP);
- h) Kết quả của các hoạt động theo dõi để xác định sự tuân thủ;
- i) Mẫu biên bản kiểm tra đánh giá (*Xem Phụ lục 5*).

1.15.2. Phòng Quản lý cảng hàng không, sân bay - Cục HKVN chịu trách nhiệm thiết lập và duy trì cơ sở dữ liệu kiểm tra đánh giá chứa tất cả các phát hiện thu được từ các cuộc kiểm tra đánh giá của tất cả người khai thác CHKSB. Cơ sở dữ liệu này sẽ được Cục HKVN sử dụng để theo dõi giám sát liên tục đối với tất cả người khai thác CHKSB, đồng thời xây dựng lịch trình và thời gian biểu kiểm tra đánh giá.

2. HƯỚNG DẪN CHO CÁC GIÁM SÁT VIÊN

2.1. Đánh giá về các dữ liệu sân bay

2.1.1. Mục đích

Hướng dẫn giám sát viên khi kiểm tra hoặc đánh giá dữ liệu về sân bay cần được công bố trong AIP.

2.1.2. Tham chiếu

a) Các quy định trong các văn bản QPPL có liên quan (Luật HKDDVN, Nghị định, Thông tư...) và MAS - 1;

b) Sử dụng các danh mục kiểm tra:

1) AIH Appendix 7A - Aerodrome Manual Checklist, Part 3;

2) AIH Appendix 7A - Aerodrome Manual Checklist, Part 4.1.

3) AIH Appendix 7C-1: Aerodrome Reporting

2.1.3. Hướng dẫn và các quy trình

a) Thông tin chung

1) Thông tin đầy đủ các dữ liệu hàng không được người khai thác CHKSB lập phải đảm bảo chính xác theo yêu cầu tại MAS - 1 và đưa vào Tài liệu khai thác sân bay. Thông tin này phải có sẵn trước khi cấp mới Giấy chứng nhận khai thác CHKSB;

2) Trước khi được gửi đến Dịch vụ thông báo tin tức hàng không để công bố trong AIP, thông tin phải được Cục HKVN kiểm tra, đánh giá và đồng ý trong Tài liệu khai thác sân bay. Phải đảm bảo rằng tất cả các bên liên quan bao gồm người khởi tạo thông tin, nhà cung cấp thông tin và bên công bố có hệ thống quản lý thông tin để duy trì tính toàn vẹn của dữ liệu hàng không;

3) Mọi thay đổi đề xuất của người khai thác CHKSB đối với thông tin được công bố trong AIP phải được Cục HKVN kiểm tra và chấp thuận trước khi gửi đến AIS để công bố.

b) Danh mục kiểm tra;

1) AIH Appendix 7A - Aerodrome Manual Checklist, Part 3

2) AIH Appendix 7A - Aerodrome Manual Checklist, Part 4.1

3) AIH Appendix 7C-1: Aerodrome Reporting

c) Đánh giá

Giám sát viên phải xác định xem:

1) Có hệ thống chuyển tiếp dữ liệu mới hoặc thay đổi dữ liệu hiện có tới Dịch vụ thông báo tin tức hàng không;

- 2) Có một hệ thống chất lượng để đảm bảo tính toàn vẹn của dữ liệu hàng không từ dữ liệu gốc trong chuỗi dữ liệu đến các bên liên quan;
- 3) Có hệ thống thông báo nhanh chóng đối với dữ liệu thay đổi nhanh ngắn hạn và dữ liệu ổn định lâu dài.

Lưu ý: Thông tin yêu cầu khảo sát và đánh giá kỹ thuật cần được thu thập để xác minh bởi người có chuyên môn kỹ thuật.

Ví dụ về dữ liệu tạm thời là các hạn chế và cảnh báo như đóng tạm thời đường cất hạ cánh hoặc đường lăn, chướng ngại vật tạm thời, báo cáo tình trạng mặt đường cất hạ cánh, lỗi hệ thống và mối nguy từ chim. Ví dụ thay đổi dữ liệu về các cự ly công bố trên đường cất hạ cánh, giờ hoạt động, thiết bị dẫn đường bằng mắt và các phương tiện phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn. Ví dụ về dữ liệu ổn định lâu dài là điểm quy chiếu sân bay, sức chịu tải đường cất hạ cánh, kích thước và bản vẽ mặt bằng đường cất hạ cánh, mức cao sân bay và chướng ngại vật cố định.

2.2. Đánh giá các thông số kỹ thuật sân bay:

2.2.1. Mục đích

Mục đích là cung cấp hướng dẫn và thông tin cho các GSV sử dụng khi đánh giá các thông số kỹ thuật (đặc tính vật lý) của sân bay.

2.2.2. Tham chiếu

a) Các quy định trong các văn bản QPPL có liên quan (Luật HKDDVN, Nghị định, Thông tư...)

- MAS - 1
- Hệ thống tài liệu GM của Cục HKVN

b) Sử dụng các danh mục kiểm tra:

- 1) AIH Appendix 7A-5: *Inspection of the Aerodrome Movement Area and Obstacle Limitation Surface by the Aerodrome Operator;*
- 2) AIH Appendix 7B-2: *Physical Characteristics, Visual Aid and Aerodrome Facilities;*
- 3) AIH Appendix 7C-5: *Inspection of the Movement Area by the Aerodrome Operator ; and*
- 4) AIH Appendix 10: *Aerodrome Surveillance Checklist, Part I Physical characteristics.*

2.2.3. Hướng dẫn và các quy trình

a) Thông tin chung

- 1) Trước khi cấp mới giấy chứng nhận khai thác CHKSB, các giám sát viên đánh giá các thiết kế và bản vẽ sân bay theo tiêu chuẩn thiết kế và khai thác sân bay (MAS - 1), đảm bảo rằng chúng đáp ứng các yêu cầu trước khi được phê duyệt cấp mới giấy chứng nhận và trước khi bắt đầu công việc xây dựng sân bay;
- 2) Các chi tiết liên quan đến các thông số kỹ thuật trong thiết kế/bản vẽ đã được phê duyệt phải phù hợp với những gì được cung cấp trong Tài liệu khai thác sân bay và thực tế;
- 3) Sau khi cấp mới giấy chứng nhận khai thác CHKSB và người khai thác CHKSB đề xuất thay đổi đối với các thông số kỹ thuật của sân bay, đề xuất đó phải được xử lý theo quy trình, thủ tục theo quy định và phải sửa đổi đồng bộ trong Tài liệu khai thác sân bay;
- 4) Những thay đổi về thông số kỹ thuật tại sân bay có thể bao gồm nhưng không giới hạn ở:
 - i) Xây dựng, bố trí lại hoặc thay đổi khu vực di chuyển;
 - ii) Xây dựng, bố trí lại hoặc thay đổi sân đỗ tàu bay.

b) Danh mục kiểm tra

- 1) AIH Appendix 7A-5: Inspection of the Aerodrome Movement Area and Obstacle Limitation Surface by the Aerodrome Operator;
- 2) AIH Appendix 7B-2: Physical Characteristics, Visual Aid and Aerodrome Facilities;
- 3) AIH Appendix 7C-5: Inspection of the Movement Area by the Aerodrome Operator ; and
- 4) AIH Appendix 10: Aerodrome Surveillance Checklist, Part I Physical characteristics

c) Đánh giá

- 1) Trong quá trình kiểm tra cấp mới giấy chứng nhận khai thác CHKSB, giám sát viên phải kiểm tra kích thước và tình trạng mặt đường (các đường CHC, lề đường CHC, dải bay, RESA, đoạn dừng, khoảng trống, đường lăn, lề đường lăn, dải lăn và sân đỗ tàu bay);
- 2) Sức chịu tải mặt đường CHC, đường lăn, sân đỗ tàu bay
AI cần xác định sức chịu tải mặt đường được duy trì để đáp ứng các điều kiện bắt buộc hay không:



- i) Kiểm tra mép mặt đường - khu vực giữa mặt đường chịu tải và các lề đường hoặc các khu vực an toàn khác- để đảm bảo rằng mép giữa 2 khu vực để nước có thể thoát ra khỏi mặt đường. Chiều cao mép không lớn hơn 25 mm đến 35 mm thường là đủ để cho phép thoát nước thích hợp. Bề mặt lề tiếp giáp với đường CHC phải ngang bằng với bề mặt đường CHC và độ dốc ngang của nó không được vượt quá 2,5%. Bề mặt của dải tiếp giáp với lề đường CHC phải ngang bằng với bề mặt của lề đường CHC.
- ii) Xác định xem có vết nứt nào chưa được trám, dẫn đến khả năng:
- a) Gây ra sự cố về điều khiển hướng cho tàu bay, hoặc
- b) Tạo FOD trên mặt đường.
- iii) Xác định xem có lõm nào nào trên mặt đường có thể gây ra vấn đề về điều khiển hướng cho tàu bay hay không.
- iv) Kiểm tra tình trạng của các khu vực mặt đường xem có vết nứt chưa được hàn kín, nứt vỡ, lõm, va đập... và tìm mảnh vụn có thể tạo ra FOD hoặc bất kỳ lỗ, vết nứt hoặc cạnh nào có thể tạo ra FOD.
- v) Kiểm tra sự phát triển của thảm thực vật dọc theo mép đường CHC và đường lăn có thể cản trở việc thoát nước từ bề mặt mặt đường hoặc có thể bị kéo vào động cơ tàu bay.
- vi) Đảm bảo rằng người khai thác cảng hàng không, sân bay có quy trình giám sát mọi vết nứt, vỡ, lõm, biến dạng và thảm thực vật có thể gây mất khả năng kiểm soát hướng của tàu bay hoặc có thể gây hư hỏng mặt đường, bao gồm hư hỏng do đập, vật cản.
- 3) Khu vực an toàn: Giám sát viên an toàn cần:
- i) Xác định xem có bất kỳ vết rạn, lõm, gồ ghề nguy hiểm nào so với bề mặt bình thường hay không;
- ii) Kiểm tra để đảm bảo không có vật thể nào nằm trong khu vực an toàn, ngoại trừ các vật thể phải nằm trong khu vực an toàn do chức năng của chúng (chẳng hạn như đèn, biển báo hoặc thiết bị hỗ trợ dẫn đường). Các vật thể này phải được lắp đặt dễ gãy;

- iii) Xác định xem chân đế của bất kỳ thiết bị nào trong khu vực an toàn có bị nhô cao so với mặt đất và thiết bị dẫn đường được gắn trên các khớp nối dễ gãy không;*
- iv) Kiểm tra để đảm bảo rằng các nắp cống và nắp hố ga có bề mặt tương đối bằng phẳng so với khu vực xung quanh;*
- v) Kiểm tra sự biến đổi bề mặt và các hư hỏng khác của các thiết bị do loài gặm nhấm hoặc động vật khác gây ra;*
- vi) Ghi chú những đồ vật/chướng ngại vật trong khu vực an toàn mà không đáp ứng các yêu cầu về dễ vỡ/gãy;*
- vii) Giám sát viên an toàn phải xác định xem tất cả các khu vực khác ngoài khu vực bề mặt sân đường và các thiết bị như dải bay, dải lăn, lề sân đỗ tàu bay... để xác định có được duy trì để đáp ứng các điều kiện yêu cầu hay không. Xác định các điều kiện sân bay bất thường gây ra bởi các biến đổi theo mùa, chẳng hạn như bùn, nước... được đánh giá theo từng trường hợp cụ thể. Giám sát viên an toàn có thể yêu cầu người điều khiển phương tiện lái xe trong các phần của khu vực an toàn để đánh giá điều kiện bề mặt với điều kiện cho phép.*

2.3. Đánh giá các chướng ngại vật

2.3.1. Mục đích

Mục đích là cung cấp hướng dẫn và thông tin cho Giám sát viên an toàn sử dụng khi đánh giá các bề mặt giới hạn chướng ngại vật liên quan đến sân bay.

2.3.2. Tham chiếu

a) Các quy định trong các văn bản QPPL có liên quan (Luật HKDDVN, Nghị định, Thông tư...) hoặc Tài liệu hướng dẫn có liên quan đến thiết kế, khai thác cảng hàng không, sân bay;

b) Tài liệu ICAO. 9137 Phần 6 (Kiểm soát chướng ngại vật);

c) Sử dụng các danh mục kiểm tra sau:

- 1) Danh mục kiểm tra liên quan trong các tài liệu hướng dẫn - GM có liên quan nếu có;*
- 2) AIH Appendix 7A: Aerodrome Manual Checklist;*
- 3) AIH Appendix 7B-1: Obstacle Restriction;*
- 4) AIH Appendix 7C-13: Obstacle Control.*
- 5) AIH Appendix 10: Aerodrome Surveillance Checklist*

2.3.3. Hướng dẫn và các quy trình

a) Thông tin chung

- 1) Yêu cầu thiết lập bề mặt chướng ngại vật CHKSB theo quy định. Các bề mặt này không bị ảnh hưởng bởi các cấu trúc, thảm thực vật (ví dụ: cây) và địa hình;
- 2) Người khai thác CHKSB với trách nhiệm đảm bảo toàn bộ các hoạt động khai thác, an ninh, an toàn tại sân bay theo Điều 6 Nghị định 05/2021/NĐ-CP; được yêu cầu phối hợp trong việc giám sát vùng trời khu vực lân cận CHKSB để đảm bảo rằng chúng không có các vật thể này. Người khai thác CHKSB cũng được yêu cầu báo cáo việc xây dựng mới hoặc đang thực hiện khu vực lân cận CHKSB (khi phát hiện) cho cơ quan có trách nhiệm theo luật định về việc xác định xem việc xây dựng đó có gây nguy hiểm cho hoạt động bay;
- 3) Giám sát viên an toàn cần đánh giá và xác định liệu chướng ngại vật đó là vĩnh viễn hay tạm thời để yêu cầu người khai thác CHKSB có giải pháp khắc phục phù hợp, đúng quy định.

b) Danh mục kiểm tra

Danh mục kiểm tra được liệt kê trong 2.3.2 c) liên quan đến các bề mặt giới hạn chướng ngại vật. Danh mục kiểm tra trong Phụ lục 10 có thể được sử dụng trong quá trình giám sát và kiểm tra mục đích đặc biệt khác. Trong trường hợp cần thiết, tùy thuộc vào mục tiêu và phạm vi của việc kiểm tra, danh mục kiểm tra cần được điều chỉnh để đáp ứng các nhu cầu cụ thể.

c) Đánh giá:

Giám sát viên phải xác định rằng:

- 1) Tất cả các vật thể cố định và di động được đánh dấu, chiếu sáng hoặc loại bỏ, trừ khi được xác định là không cần thiết bởi một nghiên cứu hàng không hoặc đảm bảo che chắn, núp bóng, nếu có;
- 2) Không có vật thể nào vượt lên trên bề mặt giới hạn chướng ngại vật đối với hệ thống chỉ dẫn độ dốc tiếp cận bằng mắt (VASIS) và mặt phẳng đèn tiếp cận không bị vi phạm;
- 3) Có biểu đồ mô tả chướng ngại vật. Mỗi chướng ngại vật phải được xác định trong bản đồ và hồ sơ với mô tả và chiều cao của nó trên mốc, cần được chỉ rõ trên biểu đồ;

- 4) Thiết bị dẫn đường là chướng ngại vật được thiết kế và cấu tạo được gắn trên các khớp nối dễ gãy (có thể bỏ qua việc đánh dấu nếu chướng ngại vật được chiếu sáng bằng đèn chướng ngại vật cường độ cao);
- 5) Có chương trình kiểm tra thường xuyên và liên tục các khu vực xung quanh sân bay bao gồm việc quan sát hàng ngày tất cả các đèn cảnh báo chướng ngại vật cả khi bật và tắt và hành động khắc phục trong trường hợp ánh sáng bị lỗi.

2.4. Đánh giá Thiết bị dẫn đường bằng mắt

2.4.1. Mục đích

Mục đích là cung cấp hướng dẫn và thông tin cho các giám sát viên an toàn sử dụng khi đánh giá các thiết bị dẫn đường bằng mắt.

2.4.2. Tham chiếu

a) Các quy định trong các văn bản QPPL có liên quan (Luật HKDDVN, Nghị định, Thông tư...) hoặc Tài liệu hướng dẫn có liên quan đến thiết kế, khai thác cảng hàng không, sân bay;

b) Tài liệu GM2.4 (ICAO. 9157 Phần 4 -Thiết bị dẫn đường bằng mắt);

c) Sử dụng các danh mục kiểm tra sau:

- 1) Danh mục kiểm tra có liên quan trong các GM nếu có;
- 2) AIH Appendix 7A: Aerodrome Manual Checklist, Part 2, 3 & Part 4, Sec 6;
- 3) AIH Appendix 7B-2: Physical Characteristics, Visual Aid and Aerodrome Facilities
- 4) AIH Appendix 7C-6: Visual Aids and Aerodrome Electrical Systems;
- 5) AIH Appendix 10: Aerodrome Surveillance Checklist.

2.4.3. Hướng dẫn và các quy trình

a) Thông tin chung

- 1) Các quy định trong các văn bản QPPL có liên quan (Luật HKDDVN, Nghị định, Thông tư...) hoặc Tài liệu hướng dẫn có liên quan đến thiết kế, khai thác các thiết bị dẫn đường bằng mắt.
- 2) Bất kỳ việc thay đổi cấu hình và đặc tính kỹ thuật của thiết bị dẫn đường bằng mắt tại sân bay phải được cấp phép theo quy định;
- 3) Đề xuất thay đổi đối với thiết bị dẫn đường bằng mắt tại sân bay có thể

phát sinh từ:

- i) Xây dựng, sắp xếp lại hoặc thay đổi khu vực di chuyển;*
- ii) Xây dựng, sắp xếp lại hoặc thay đổi sân đỗ tàu bay;*
- iii) Thay đổi trạng thái từ Quy tắc bay bằng mắt (VFR) sang Quy tắc bay thiết bị (IFR);*
- iv) Thay đổi thời gian khai thác từ ban ngày sang hoạt động cả ngày và đêm.*

b) Danh mục kiểm tra

Danh mục kiểm tra được liệt kê trong 2.4.2 c liên quan đến Thiết bị dẫn đường bằng mắt. AIH Appendix 10: Aerodrome Surveillance Checklist, Area of Inspection; III. Aerodrome Operations (x) có thể được sử dụng khi đánh giá các thay đổi được thực hiện đối với thiết bị dẫn đường bằng mắt trên sân bay phát sinh từ các yếu tố được liệt kê trong mục 3) ở trên. Danh mục kiểm tra sẽ được sử dụng trong quá trình kiểm tra, đánh giá và các cuộc kiểm tra mục đích đặc biệt khác. Trong trường hợp cần thiết, tùy thuộc vào mục tiêu và phạm vi của việc kiểm tra, danh mục kiểm tra cần được điều chỉnh để đáp ứng các nhu cầu cụ thể.

c) Đánh giá:

1) Sơn tín hiệu

Giám sát viên an toàn cần xác định nếu:

- i) Tình trạng màu sắc của sơn tín hiệu; tình trạng bong tróc, phồng rộp, sứt mẻ, phai màu, mờ do tích tụ cao su còn đảm bảo hay không;*
- ii) Tất cả các sơn tín hiệu vị trí dừng chờ lên đường cất hạ cánh đều có thể nhìn thấy rõ ràng;*
- iii) Trong và sau các dự án xây dựng, các sơn tín hiệu mới có đảm bảo tuân thủ theo quy định;*
- iv) Nếu có hạt phản quang, thì khả năng phản xạ của các hạt phản quang có đảm bảo vào ban đêm;*
- v) Sơn tín hiệu vị trí dừng chờ lên đường cất hạ cánh được sơn tại các điểm giao cắt đường cất hạ cánh hoặc đường cất hạ cánh với đường lăn theo quy định.*
- vi) Có sơn tín hiệu không đạt tiêu chuẩn hoặc sơn tín hiệu bị che khuất, mờ hoặc giảm chất lượng để yêu cầu sơn bổ sung/khắc phục.*

2) Biển báo

Giám sát viên an toàn cần xác định nếu/để đảm bảo:

- i) Biển báo dễ đọc, phù hợp với tiêu chuẩn màu sắc, phản quang và tất cả các biển báo có đèn đều hoạt động và không bị che khuất bởi thảm thực vật, bụi bẩn...;
- ii) Biển báo được gắn trên các khớp dễ gãy và chân đế được đổ bê tông/vật liệu chắc chắn;
- iii) Biển báo không bị thiếu hoặc bị hỏng, có chú giải và hướng mũi tên chính xác, không bị nứt, vỡ;
- iv) Trong và sau các dự án xây dựng, các biển báo mới đảm bảo tuân thủ các thông số kỹ thuật theo thiết kế và theo quy định;
- v) Trong thời gian trời tối, các biển báo được chiếu sáng thích hợp, không nhấp nháy.
- vi) Không có biển báo không đúng tiêu chuẩn hoặc bất kỳ biển báo nào không hoạt động, bị mờ hoặc hư hỏng.

3) Chiếu sáng

Giám sát viên an toàn cần xác định nếu:

- i) Các thiết bị sau đây nếu được lắp đặt sẽ đảm bảo hoạt động tốt và thảm thực vật hoặc cặn bẩn của vật lạ không che khuất thiết bị chiếu sáng:
 - Đèn đường cát hạ cánh và đường lăn, bao gồm cả hệ thống đèn tiếp cận và hệ thống đèn chỉ dẫn độ dốc tiếp cận bằng mắt;
 - Sơn tín hiệu tim đường lăn hoặc cạnh đường lăn (như đèn rọi điểm...);
 - Đèn dừng chờ và hàng đèn cấm xâm nhập;
 - Đèn vị trí chờ trung gian;
 - Đèn báo khu vực loại bỏ băng/chống đóng băng;
 - Đèn gác đường cát hạ cánh (gồm cả đèn nổi và đèn chìm, nếu được lắp đặt);
 - Đèn chiếu sáng sân đỗ tàu bay;
 - Hệ thống dẫn đỗ tàu bay bằng mắt (hoặc tự động) (VDGS hoặc A-VDGS);
 - Đèn chỉ dẫn di chuyển trên sân đỗ tàu bay;
 - Đèn trạng thái đường cát hạ cánh.
- ii) Các tính năng sau nếu có yêu cầu:
 - Đèn chiếu sáng sân đỗ tàu bay trong quá trình xây dựng đảm bảo không

- gây chói mắt, khó hiểu cho phi công, kiểm soát viên không lưu;*
- Đèn báo chướng ngại vật;
 - Chiếu sáng khu vực chứa nhiên liệu trong sân bay.
- iii) Ghi nhận và lưu ý đối với thiếu đèn chiếu sáng và đèn không hoạt động hoặc bị mờ;
- iv) Ghi nhận và lưu ý bất kỳ thiết bị chiếu sáng nào bị thiếu hoặc bị hỏng;
- v) Đèn đường cất hạ cánh và đường lăn và đèn ngưỡng đường cất hạ cánh có màu thích hợp và được định hướng chính xác;
- vi) Sân bay có ống gió đang hoạt động để cung cấp thông tin về hướng gió trên bề mặt sân bay. Nếu sân bay mở cửa cho các hoạt động bay trong những giờ tối, ống gió bắt buộc phải được chiếu sáng. Vòng tròn phân đoạn của ống gió phải rõ ràng không bị thảm thực vật che và có thể dễ dàng nhìn thấy từ trên không;
- vii) Bất kỳ đèn tín hiệu hàng không được lắp đặt theo thông số kỹ thuật khi có các hướng dẫn phải lắp đặt như vậy;
- viii) Cường độ chiếu sáng đèn phù hợp với yêu cầu. Cần đặc biệt chú ý đến các tình huống thiếu hai hoặc nhiều đèn chiếu sáng liên tiếp;
- ix) Đèn báo vị trí chờ lên đường cất hạ cánh;
- x) Chiếu sáng hệ thống dẫn đỗ tàu bay VDGS, đảm bảo quan sát.

2.5. Đánh giá thiết bị đánh dấu cảnh báo chướng ngại vật nhìn bằng mắt

2.5.1. Mục đích

Mục đích là cung cấp hướng dẫn và thông tin cho giám sát viên an toàn sử dụng khi đánh giá các thiết bị đánh dấu cảnh báo chướng ngại vật nhìn bằng mắt.

2.5.2. Tham chiếu

- a) Các quy định đối với hàng không dân dụng (Luật HKDDVN...) hoặc Tài liệu hướng dẫn tiêu chuẩn sân bay;
- b) Tài liệu GM2.4 (ICAO. 9157 Phần 4 -Thiết bị dẫn đường bằng mắt);
- c) Sử dụng các danh mục kiểm tra sau:

1) *AIH Appendix 7B-2: Physical Characteristics, Visual Aid and Aerodrome Facilities*

2.5.3. Hướng dẫn và các quy trình

a) Thông tin chung

- 1) Các quy định trong các văn bản QPPL có liên quan (Luật HKDDVN, Nghị định, Thông tư...) hoặc Tài liệu hướng dẫn có liên quan đến thiết kế, khai thác cảng hàng không, sân bay để thiết lập một cơ chế nhằm giám sát liên tục các chướng ngại vật hiện có xung quanh các sân bay để đảm bảo rằng các đánh dấu và đèn chiếu sáng được lắp cho các chướng ngại vật này được duy trì trong tình trạng có thể sử dụng được;
- 2) Cục HKVN phải đảm bảo rằng người khai thác CHKSB thực hiện kiểm tra thường xuyên hoặc bằng mắt các bề mặt giới hạn chướng ngại vật xung quanh sân bay để đảm bảo rằng các đánh dấu và đèn chiếu sáng có thể sử dụng được và chiều cao của các cấu trúc đồ tăng lên phải thông qua phê duyệt.

b) Danh mục kiểm tra

Danh mục kiểm tra trong 2.5.2 c) có thể được sử dụng trong các cuộc kiểm tra mục đích đặc biệt khác trong phạm vi áp dụng.

c) Đánh giá

Giám sát viên an toàn phải:

- 1) Xác định xem việc đánh dấu và chiếu sáng có phù hợp theo quy định.
- 2) Xác định xem ống gió, đèn chiếu sáng sân đỗ tàu bay và các cấu trúc cao khác bên trong sân bay nếu vi phạm bề mặt giới hạn CNV có được lắp đèn cảnh báo chướng ngại vật hay không và đèn cảnh báo chướng ngại vật có hoạt động được không. Xác định Tài liệu khai thác sân bay có nêu danh sách các chướng ngại vật được chiếu sáng này không;
- 3) Kiểm tra nếu có hoạt động xây dựng đang được tiến hành trên hoặc gần sân bay có ảnh hưởng đến hoạt động của tàu bay không; kiểm tra các thảm thực vật, đặc biệt là cây cối, có thể xâm nhập vào bề mặt giới hạn chướng ngại vật hay không;
- 4) Kiểm tra để đảm bảo rằng các thiết bị xây dựng, đặc biệt là các cần trục cao đang được sử dụng tại các công trường, không phải là chướng ngại vật;
- 5) Xác định xem các chướng ngại vật có được đánh dấu và chiếu sáng thích hợp hay không;



- 6) Báo cáo bất kỳ chiếu sáng chướng ngại vật nào bị thiếu, không hoạt động hoặc bị hỏng, và bất kỳ chướng ngại vật nào không được đánh dấu hoặc chiếu sáng thích hợp cần được ghi nhận.

2.6. Đánh giá các chỉ dẫn bằng mắt (Visual Aids) hiển thị khu vực hạn chế sử dụng

2.6.1. Mục đích

Mục đích là cung cấp hướng dẫn và thông tin cho giám sát viên an toàn sử dụng khi đánh giá các chỉ dẫn bằng mắt (Visual Aids) hiển thị khu vực hạn chế sử dụng (Tham khảo quy định tại MAS - 1 về các khu vực hạn chế bao gồm các khu vực như: đóng cửa đường cất hạ cánh và đường lăn hoặc từng bộ phận của chúng; các bề mặt không chịu tải; khu vực trước ngưỡng đường cất hạ cánh; các khu vực không sử dụng).

2.6.2. Tham chiếu

- a) Các quy định đối với hàng không dân dụng (Luật HKDDVN...) hoặc Tài liệu hướng dẫn tiêu chuẩn sân bay;
- b) Tài liệu GM2.4 (ICAO. 9157 Phần 4 -Thiết bị dẫn đường bằng mắt);
- c) Sử dụng các danh mục kiểm tra sau:

1) AIH Appendix 7C-8: Aerodrome Works Safety 4.8.

2.6.3. Hướng dẫn và các quy trình

a) Thông tin chung

- 1) Người khai thác CHKSB thực hiện thủ tục đề nghị đóng tạm thời cảng hàng không, sân bay bay hoặc đề nghị đóng tạm thời một phần kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay theo quy định của pháp luật kèm biện pháp đảm bảo an toàn được thực hiện trong quá trình xây dựng tại khu bay;
- 2) Các phương án đảm bảo an toàn cho công việc xây dựng tại khu bay phải được Cục HKVN phê duyệt trước khi bắt đầu công việc đó. Phương án đảm bảo an toàn cho công việc xây dựng được quy định tại Điều 50 Nghị định 05/2021/NĐ-CP. Giám sát viên an toàn xem xét các phương án đảm bảo an toàn cho công việc xây dựng của người khai thác CHKSB;
- 3) Trong trường hợp cần thiết phải hạn chế sử dụng đường cất hạ cánh dẫn đến giảm chiều dài đường cất hạ cánh, người khai thác CHKSB phải đảm bảo rằng ngưỡng đường cất hạ cánh được dịch chuyển bằng

cách sử dụng đặc tính kỹ thuật sơn tín hiệu và chiếu sáng thích hợp nếu có;

- 4) *Trường hợp Cục HKVN đình chỉ hoặc thu hồi giấy chứng nhận khai thác CHKSB hoặc người khai thác CHKSB tự nguyện từ bỏ, Cục HKVN có trách nhiệm tiến hành kiểm tra để đảm bảo rằng các biện pháp thích hợp đã được thực hiện để ngăn chặn việc sử dụng vô ý đường cất hạ cánh, đường lăn hoặc sân bay tùy trường hợp.*

b) **Danh mục kiểm tra**

Danh mục kiểm tra trong 2.6.2 c) sẽ được các giám sát viên an toàn sử dụng trong khi kiểm tra các công trình tại sân bay, để xem xét dự thảo phương án đảm bảo an toàn cho công việc xây dựng do người khai thác CHKSB trình lên Cục HKVN phê duyệt và cũng có thể được sử dụng để kiểm tra sau khi hết thời hạn đóng tạm thời cảng hàng không

c) **Đánh giá**

Giám sát viên an toàn phải xác định xem:

- 1) *Các thủ tục đã được thực hiện để đóng cửa khu vực hoạt động, để giảm các cự ly công bố hoặc ngưỡng dịch chuyển của đường cất hạ cánh. Khi ngưỡng được dịch chuyển, sơn tín hiệu và chiếu sáng ngưỡng dịch chuyển phải được đánh giá;*
- 2) *Người khai thác CHKSB có quy trình để thông báo cho các nhà thầu nhằm tránh thiệt hại cho các cơ sở hiện có hoặc các công trình ngầm khác. Khi một dự án xây dựng phức tạp đang được tiến hành, giám sát viên an toàn sẽ hỏi về sự tồn tại và tuân thủ theo phương án đảm bảo an toàn cho công việc xây dựng. Phương án quy định tại Điều 50 Nghị định 05/2021/NĐ-CP;*
- 3) *Để tránh thiệt hại cho các cơ sở hiện có, người khai thác CHKSB phải có thỏa thuận phương án đảm bảo an ninh, an toàn và vệ sinh môi trường tại cảng hàng không, sân bay với cơ quan, đơn vị liên quan ;*
- 4) *Mỗi khu vực thi công, lắp đặt thiết bị, thi công đường công vụ, lắp đặt thiết bị dẫn đường và khu vực không sử dụng được, được đánh dấu và chiếu sáng nếu thích hợp;*
- 5) *Các quy trình được đưa ra để sửa chữa bất kỳ hư hỏng nào đối với các cơ sở hiện có.*

2.7. Đánh giá hệ thống điện

2.7.1. Mục đích

Mục đích là cung cấp hướng dẫn và thông tin cho giám sát viên an toàn sử dụng khi đánh giá hệ thống điện.

2.7.2. Tham chiếu

a) Các quy định trong các văn bản QPPL có liên quan (Luật HKDDVN, Nghị định, Thông tư...) hoặc Tài liệu hướng dẫn có liên quan đến thiết kế, khai thác cảng hàng không, sân bay;

b) Tài liệu GM 2.5 (ICAO. 9157 Phần 5 -Hệ thống điện);

c) Sử dụng các danh mục kiểm tra sau:

1) Các danh mục kiểm tra liên quan Tài liệu hướng dẫn tiêu chuẩn sân bay;

2) AIH Appendix 7A: Aerodrome Manual Checklist, Part 4, Sec 6;

3) AIH Appendix 7B-2: Physical Characteristics, Visual Aid and Aerodrome Facilities,

4) AIH Appendix 7C-6: Visual Aids and Aerodrome Electrical Systems.

2.7.3. Hướng dẫn và các quy trình

a) Thông tin chung

1) Yêu cầu hệ thống điện cung cấp tại sân bay phải được thiết kế phù hợp, theo yêu cầu để đảm bảo hệ thống chiếu sáng sân bay hoạt động ổn định;

2) Khả năng cung cấp điện và thiết kế hệ thống điện tại sân bay phụ thuộc vào loại hình hoạt động của sân bay và hạng mục chiếu sáng được hỗ trợ;

3) Các thay đổi về khai thác có liên quan đến tiêu chuẩn của hệ thống điện phải được kiểm tra, đánh giá hệ thống điện để đảm bảo tiêu chuẩn trước khi ra quyết định.

b) Danh mục kiểm tra

Danh sách kiểm tra được liệt kê trong 2.7.2 c) liên quan đến cung cấp điện và hệ thống điện

c) Đánh giá

Giám sát viên an toàn phải xác định xem:



- 1) Có đủ nguồn điện chính và dự phòng tại sân bay để các thiết bị dẫn đường bằng mắt và không bằng mắt hoạt động an toàn. Kiểm tra, nếu nguồn điện ổn định được đảm bảo thông qua hệ thống chuyển đổi tự động và yêu cầu chuyển đổi tương ứng với CAT được quy định trong MAS - 1 có được đáp ứng hay không;
- 2) Các phương án thích hợp đã được đưa ra để đề phòng sự cố hệ thống. Ví dụ về các phương án như là: xen kẽ các mạch cung cấp hệ thống chiếu sáng đường cất hạ cánh, phân kỳ cung cấp cho hệ thống chiếu sáng tiếp cận;
- 3) Có một bảng điều khiển cường độ và kiểm tra cho chiếu sáng khu bay bay, nếu có thể và điều khiển được từ một trạm điện, tức là trung tâm điều khiển được hỗ trợ bởi trạm điện dự phòng trong trường hợp bảng điều khiển trong trung tâm điều khiển bị hỏng.

2.8. Dịch vụ khai thác tại sân bay và các trang thiết bị đồng bộ

2.8.1. Mục đích

Mục đích là cung cấp hướng dẫn và thông tin cho giám sát viên an toàn sử dụng khi đánh giá các Dịch vụ khai thác tại sân bay, trang thiết bị, bao gồm cung cấp dịch vụ cứu nạn và chữa cháy, dịch vụ khẩn nguy sân bay, dịch vụ quản lý sân đỗ và hàng rào sân bay.

2.8.2. Tham chiếu

- a) Các quy định trong các văn bản QPPL có liên quan (Luật HKDDVN, Nghị định, Thông tư...) hoặc Tài liệu hướng dẫn có liên quan đến thiết kế, khai thác cảng hàng không, sân bay;
- b) Tài liệu GM1.1 (-ICAO. 9137 Phần 1 -Phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn);
- c) Tài liệu GM14 (phần Lập kế hoạch khẩn nguy sân bay);
- d) Điều 12, Điều 98 Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định chi tiết về quản lý, khai thác CHKSB;
- đ) Sử dụng các danh mục kiểm tra sau:
 - 1) Các danh mục kiểm tra liên quan Tài liệu hướng dẫn tiêu chuẩn sân bay nếu có;
 - 2) AIH Appendix 7A: Aerodrome Manual Checklist (phần có liên quan);
 - 3) AIH Appendix 7B-3: Rescue and Fire-Fighting;
 - 3) AIH Appendix 7C-3: Aerodrome Emergency Plan;

- 4) *AIH Appendix 7C-4: Rescue and Fire-Fighting;*
- 5) *AIH Appendix 7C-4: Rescue and Fire-Fighting;*
- 6) *AIH Appendix 7C-5: Inspection of the Movement Area by the Aerodrome Operator*
- 7) *AIH Appendix 7C-6: Visual Aids and Aerodrome Electrical Systems*
- 8) *AIH Appendix 7C-7: Maintenance of the Movement Area*
- 9) *AIH Appendix 7C-9: Apron Management*
- 10) *AIH Appendix 7C-10: Apron Safety Management*
- 11) *AIH Appendix 7C-12: Wildlife Hazard Management*
- 12) *AIH Appendix 7C-14: Removal of Disabled Aircraft*
- 13) *AIH Appendix 10: Aerodrome Surveillance Checklist,*

2.8.3. Hướng dẫn và các quy trình

a) Thông tin chung

- 1) *Yêu cầu cung cấp dịch vụ cứu hộ cứu nạn phù hợp với cấp cứu hỏa sân bay;*
- 2) *Trong quá trình cấp mới giấy chứng nhận khai thác CHKSĐ, việc đánh giá dịch vụ cứu nạn, chữa cháy phải dựa trên các kích thước của tàu bay dài nhất dự kiến khai thác tại sân bay, tức là chiều dài tổng thể của tàu bay và chiều rộng thân tàu bay;*
- 3) *Diễn tập khẩn nguy sân bay phải được thực hiện khi đưa CHK vào khai thác trong khoảng thời gian theo quy định của pháp luật*

b) Danh mục kiểm tra

Danh sách kiểm tra được trình bày trong 2.8.2 đ) số (3) và (5) liên quan đến cứu nạn, chữa cháy thường sẽ phải được hoàn thành trong quá trình kiểm tra cấp mới giấy chứng nhận khai thác CHKSĐ. Điều tương tự cũng áp dụng cho 2.8.2 đ) số (10), (12) khi kiểm tra An toàn trên Sân đỗ, Dịch vụ quản lý Sân đỗ và Di dời tàu bay mất khả năng di chuyển.

Các danh mục kiểm tra khác có sẵn để kiểm tra mục đích đặc biệt và cần được điều chỉnh thêm để đáp ứng các nhu cầu cụ thể. Danh mục kiểm tra trong 2.8.2 đ) số (4) có thể được sử dụng để đánh giá việc diễn tập khẩn nguy (từng phần và toàn bộ). Danh mục kiểm tra trong 2.8.2 đ) số (7) có thể được sử dụng để kiểm tra tính thích hợp hệ thống chỉ dẫn và kiểm soát di chuyển trên mặt đất. Danh mục kiểm tra trong 2.8.2 đ) (12) có thể được sử dụng để đánh giá người khai thác CHKSĐ xây dựng kế hoạch di dời tàu bay mất khả năng di chuyển. Danh mục kiểm tra trong 2.8.2 đ) (9)



có thể được sử dụng để đánh giá dịch vụ quản lý sân đỗ.

c) Đánh giá

1) Kế hoạch Khẩn nguy sân bay

Giám sát viên an toàn phải xác định xem:

- i) Kế hoạch khẩn nguy sân bay có bao gồm các quy trình ứng phó với các sự cố khác nhau theo hướng dẫn/quy định*
- ii) Các quy trình nêu đầy đủ chi tiết để cung cấp hướng dẫn cho tất cả các bên liên quan;*
- iii) Người khai thác CHKSB cung cấp đầy đủ các quy trình để các cơ quan và nhân sự được mô tả trong kế hoạch khẩn nguy sân bay có thể tham gia vào quá trình thực hiện/hoàn thiện kế hoạch khẩn nguy. Tài liệu chứng minh cho quy trình này có thể là danh sách các cơ quan hoặc các văn bản đề cập đến nội dung các cuộc họp/đánh giá/tổng kết và phối hợp thực hiện kế hoạch khẩn nguy;*
- iv) Giám sát viên an toàn tiến hành kiểm tra hệ thống thông tin liên lạc với các cơ quan, đơn vị có liên quan theo số điện thoại được mô tả trong kế hoạch khẩn nguy để đánh giá tính kịp thời, xác minh số điện thoại và xác minh đơn vị được mô tả trong kế hoạch khẩn nguy;*
- v) Nhân viên được đào tạo thích hợp. Giám sát viên đặt câu hỏi ngẫu nhiên cho nhân viên trong Kế hoạch khẩn nguy sân bay để xác định hiệu quả của chương trình đào tạo và để đảm bảo rằng các nhân viên sân bay có nhiệm vụ và trách nhiệm đều quen thuộc với nhiệm vụ của họ và được đào tạo thích hợp. Kiểm tra, bằng hệ thống tài liệu hoặc phỏng vấn có thể được sử dụng nếu giám sát viên an toàn xác định là cần thiết;*
- vi) Kế hoạch khẩn nguy sân bay được diễn tập theo quy định. Giám sát viên xác định các văn bản đề cập đến diễn tập khẩn nguy toàn bộ hoặc từng phần để chứng minh quá trình thực hiện của người khai thác CHKSB. Các cuộc họp đánh giá và các bản sửa đổi Kế hoạch khẩn nguy sân bay cần được xem xét. Trong quá trình kiểm tra, xác định các văn bản liên quan đến việc đánh giá hàng năm được lưu trữ tại sân bay;*
- vii) Người khai thác CHKSB đã tiến hành tổng diễn tập khẩn nguy theo Kế hoạch định kỳ 2 năm/lần theo quy định;*
- viii) Kiểm tra bất kỳ hồ sơ nhận xét nào về các đợt diễn tập khẩn nguy. Buổi diễn tập khẩn nguy sân bay toàn bộ phải có sự tham gia của tất cả các thành phần được nêu trong kế hoạch khẩn nguy. Kết thúc diễn tập,*

người khai thác CHKSB phải tiến hành nhận xét mức thực hiện hiệu quả của quá trình ứng phó khẩn nguy;

- ix) Những trường hợp đặc biệt có thể ảnh hưởng đến lịch trình tổng diễn tập khẩn nguy và sự giải thích hợp lý cần được ghi nhận để tổng hợp báo cáo.*
- x) Mục đích của buổi tổng diễn tập hai năm một lần này là để kiểm tra tính hiệu quả của Kế hoạch khẩn nguy sân bay thông qua khả năng ứng phó của sân bay và sự hỗ trợ lẫn nhau đối với thảm họa tại sân bay. Nó cũng nên được sử dụng để giúp nhân viên hỗ trợ khẩn nguy làm quen với vị trí của các khu vực diễn tập và kết cấu hạ tầng cảng hàng không;*
- xi) Buổi tổng diễn tập có thể được tiến hành tại sân bay hoặc tại khu vực lân cận CHKSB (chẳng hạn như diễn tập cứu hộ dưới nước tại các CHK gần biển) nếu Kế hoạch khẩn nguy sân bay có mô tả.*
- xii) Giám sát viên an toàn cần xác định mức độ đáp ứng của trung tâm khẩn nguy sân bay, trạm báo động khẩn nguy... được mô tả trong kế hoạch khẩn nguy và theo quy định của pháp luật.*

2) Dịch vụ chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ: Xác định cấp cứu hỏa

Giám sát viên an toàn phải xác định xem:

- i) Cấp cứu hỏa có phù hợp với loại tàu bay lớn nhất dự kiến khai thác tại sân bay. Xác định cụ thể chiều dài tổng thể và thứ hai là chiều rộng thân tàu bay. Nếu xác định cấp cứu hỏa phù hợp với chiều dài tổng thể của tàu bay dài nhất, chiều rộng thân tàu bay đó lớn hơn chiều rộng tối đa cho cấp cứu hỏa đó, thì cấp cứu hỏa cho tàu bay đó sẽ cần phải lấy cao hơn một cấp. Hướng dẫn về phân loại cấp cứu hỏa cho các mục đích phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn cũng như cung cấp thiết bị và dịch vụ chữa cháy và cứu nạn được nêu trong các tài liệu của ICAO và các tiêu chuẩn của Việt Nam, hướng dẫn của Cục HKVN.*
- ii) Các ví dụ sau đây minh họa phương pháp xác định cấp cứu hỏa.*

Ví dụ 1

Tàu bay	Chiều dài tổng thể tàu bay	Chiều rộng thân tàu bay	Cấp cứu hỏa
<i>Tupolev Tu-154</i>	<i>47 m</i>	<i>3.45</i>	<i>7</i>
<i>B 707-320</i>	<i>46.61</i>	<i>3.55</i>	<i>7</i>

Các tàu bay dài nhất được phân loại bằng cách đánh giá, đầu tiên là chiều dài tổng thể và thứ hai là chiều rộng thân của chúng. Cấp cứu hỏa trong trường hợp này sẽ là cấp 7.

3) Chất chữa cháy

Giám sát viên an toàn phải xác định xem:

- i) Khả năng của xe chữa cháy và khả năng chất chữa cháy đáp ứng theo quy định.*
- ii) Lượng nước để sản xuất bọt đáp ứng yêu cầu.*
- iii) Lượng nước và bọt đậm đặc được cung cấp riêng cho từng xe là đảm bảo;*
- iv) Lượng bọt dự trữ đầy đủ;*
- v) Tốc độ xả của dung dịch bọt là phù hợp;*
- vi) Có phương tiện cấp nước bổ sung ;*
- vii) Có thể chấp nhận bồn chứa nước hoặc các phương tiện thích hợp khác;*

4) Xe chữa cháy và khẩn nguy cứu nạn;

Giám sát viên an toàn phải xác định xem:

- i) Sân bay được trang bị đủ xe chữa cháy đạt cấp cứu hoả công bố. Xe và thiết bị phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn cần thiết để đáp ứng cấp cứu hỏa này phải được liệt kê trong Tài liệu khai thác sân bay;*
- ii) Mỗi xe chữa cháy được trang bị liên lạc vô tuyến thích hợp, đèn hiệu và được đánh dấu bằng màu sắc để tương phản với nền và tối ưu hóa khả năng hiển thị ban ngày/ban đêm;*
- iii) Khi thực hiện quy trình bảo dưỡng, một xe chữa cháy sẽ không hoạt động nếu nó không thể đáp ứng các yêu cầu ứng phó. Tại các sân bay không có thêm xe chữa cháy, việc bảo dưỡng phải được lên lịch trong thời gian người khai thác tàu bay không hoạt động. Các hồ sơ thông báo cho Cục HKVN và thông báo tin tức hàng không khi xe chữa cháy*

bị hỏng và không thể sửa chữa ngay lập tức, làm giảm cấp cứu hoả đã công bố.

5) Thiết bị cứu nạn

Giám sát viên an toàn phải xác định xem thiết bị cứu nạn tương ứng với cấp cứu hỏa quy định tại Tiêu chuẩn, Tài liệu hướng dẫn thiết kế và khai thác của Cục HKVN và GM1.1 (ICAO Doc 9137 Phần 1 Bảng 5-2.)

6) Nhân viên

Giám sát viên an toàn phải xác định xem:

- i) Có đủ nhân viên cứu hỏa để vận hành các xe chữa cháy theo cấp cứu hoả đã công bố;*
- ii) Xác định việc đáp ứng các yêu cầu đào tạo như đào tạo ban đầu và đào tạo định kỳ theo tiêu chuẩn hoặc quy định của pháp luật.*
- iii) Hồ sơ đào tạo được duy trì và luôn sẵn sàng, hồ sơ cho thấy rằng tất cả nhân viên cứu hỏa đã tham gia diễn tập chữa cháy trực tiếp và chữa cháy nhiên liệu có áp suất.*
- iv) Tất cả nhân viên cứu hỏa được trang bị các trang thiết bị cần thiết theo quy định để thực hiện nhiệm vụ của họ;*
- v) Các thiết bị đó phải bao gồm áo bảo hộ, quần bảo hộ, mũ bảo hộ, găng tay và thiết bị hô hấp. Yêu cầu này không áp dụng đối với người lái xe/người điều khiển xe chữa cháy trừ khi họ dự kiến thực hiện các hoạt động cứu nạn. Người lái xe/người điều khiển xe chữa cháy phải có thiết bị bảo vệ dễ tiếp cận;*
- vi) Trừ trường hợp có nhân viên y tế riêng, tất cả nhân viên được giao nhiệm vụ cứu nạn đã được đào tạo sơ cứu và hồi sức tim phổi (CPR). Ít nhất hai thành viên chuyên trách mỗi ca trực hoặc nhân viên khác trên sân bay phải được đào tạo đến cấp độ điều trị y tế khẩn cấp.*

7) Thời gian ứng phó khẩn nguy

Giám sát viên an toàn phải xác định xem:

- i) Ít nhất một xe chữa cháy bắt buộc đạt được thời gian đáp ứng không quá 02 phút đến bất kỳ điểm nào của mỗi đường cất hạ cánh hoạt động theo quy định tại điểm a khoản 2 Điều 12 Thông tư 29/2021/TT-BGTVT. Quá trình kiểm tra, theo tùy chọn của giám sát viên an toàn, việc xả nước có thể được sử dụng thay cho các chất chữa cháy khác trong thời gian ứng phó quy định.*
- ii) Trong quá trình kiểm tra cấp giấy chứng nhận khai thác CHKSB, giám sát viên an toàn cần yêu cầu nhân viên cứu hỏa tiến hành kiểm tra máy đo nồng độ tỷ lệ bọt trên ít nhất một phương tiện. Bằng cách quan sát việc chuẩn bị và thực hiện thử nghiệm này để thông qua việc kiểm tra;*
- iii) Trong một số trường hợp, nhân viên cứu hỏa có thể có máy đo nồng độ nhưng không biết cách sử dụng. Trong những trường hợp đó, ghi nhận để đề nghị tiến hành kiểm tra máy đo nồng độ định kỳ và đọc hướng dẫn của nhà sản xuất.*
- iv) Nắm bắt được mức độ bảo dưỡng cho các thiết bị tạo bọt cũng như các hệ thống xe. Nếu kết quả của phép thử máy đo nồng độ cho thấy hỗn hợp bọt không đúng yêu cầu (nhiều khí hoặc ít khí), ghi nhận để đề nghị kiểm tra hệ thống nhằm xác định xem thiết bị xác định tỷ lệ đã được điều chỉnh đúng chưa;*
- v) Các buổi diễn tập ứng phó khẩn nguy cứu hỏa có thể được tiến hành vào ban đêm hoặc khi thời tiết khắc nghiệt. Tuy nhiên, cần thận trọng để đảm bảo rằng sự an toàn không bị ảnh hưởng. Khi tham gia trực tiếp các buổi diễn tập ứng phó khẩn nguy, giám sát viên an toàn cần lưu ý rằng thời gian ứng phó theo yêu cầu là dựa trên mặt đường sạch khô trong điều kiện thời tiết tốt. Nếu buổi diễn tập được tiến hành vào ban đêm hoặc trong điều kiện không khô ráo, thời gian có thể bị thay đổi do điều kiện bất lợi.*
- vi) Kiểm tra hệ thống báo động. Thời gian cho yêu cầu đáp ứng bắt đầu khi kích hoạt tín hiệu cảnh báo đầu tiên đến bộ phận cứu hỏa chịu trách nhiệm. Thông thường sẽ là đài kiểm soát tại sân kích hoạt bất kỳ hệ*

thông cảnh báo nào được sân bay sử dụng. Tín hiệu có thể là âm thanh (còi xe, chuông điện thoại, còi báo động...), bằng mắt (chiếu sáng, đèn nhấp nháy...) hoặc kết hợp. Điều quan trọng là thời gian bắt đầu bằng việc kích hoạt tín hiệu báo động đầu tiên và bao gồm bất kỳ thông báo nào được truyền đi, đội cứu hỏa, các quy trình phối hợp và các quy trình khác xảy ra như một phần của phản ứng. Kiểm tra tín hiệu báo động đi vào trạm cứu hỏa có đúng/không đúng, thời gian có đáp ứng. Nếu không đáp ứng, ghi nhận để yêu cầu sửa đổi quy trình hoặc loại bỏ liên lạc, phối hợp... gây tốn thời gian.

8) Đường công vụ phục vụ công tác khẩn nguy

Giám sát viên an toàn phải xác định xem tất cả các đường công vụ phục vụ công tác khẩn nguy được chỉ định có đảm bảo để phương tiện khẩn nguy di chuyển trong mọi điều kiện thời tiết hay không.

9) Trạm cứu hỏa

Giám sát viên an toàn phải xác định xem có đủ vị trí đỗ, có mái che để bảo vệ phương tiện cứu hỏa khỏi tác hại của việc tiếp xúc với ánh nắng mặt trời hay không.

10) Hệ thống thông tin liên lạc và báo động

Giám sát viên an toàn phải xác định xem:

- i) Hệ thống thông tin liên lạc liên kết được với tất cả các trạm cứu hỏa trong sân bay, trung tâm điều khiển và các phương tiện cứu nạn, chữa cháy và trong tình trạng hoạt động tốt;*
- ii) Hệ thống báo động liên kết được với tất cả các trạm cứu hỏa trong sân bay, trung tâm điều khiển và các phương tiện cứu nạn, chữa cháy. Hệ thống báo động phải đảm bảo có thể vận hành từ trạm cứu hỏa.*

11) Kế hoạch di dời tàu bay mất khả năng di chuyển

Giám sát viên an toàn phải xác định xem:

- i) Người khai thác CHKSB đã xây dựng kế hoạch di dời tàu bay mất khả năng di chuyển. Kế hoạch này cần được phát triển với sự tham vấn của người khai thác tàu bay. Quy mô của kế hoạch sẽ phụ thuộc vào trọng*

lượng và kích cỡ tàu bay của người sử dụng và mật độ khai thác tại sân bay;

ii) Yêu cầu bồi thường thiệt hại có thể xảy ra sau nỗ lực di dời tàu bay bị rơi nếu nó đã được chứng minh là hành động di dời làm trầm trọng thêm thiệt hại. Do đó, quy tắc bắt buộc là người khai thác tàu bay hoặc những người đại diện có thẩm quyền được chỉ định mới được quyết định việc di dời tàu bay;

iii) Kế hoạch bao gồm:

- Người có thẩm quyền được xác định để điều phối hoạt động di dời tàu bay*
- Tất cả các bên liên quan tại sân bay sẽ được thông báo về các hoạt động liên quan đến việc di dời tàu bay mất khả năng di chuyển. Nhân sự được giao trách nhiệm điều phối kế hoạch này phải thông báo cho người khai thác tàu bay.*
- Danh sách các thiết bị có sẵn trên hoặc gần sân bay theo yêu cầu.*
- Danh sách các thiết bị bổ sung có sẵn từ các sân bay gần đó theo yêu cầu.*
- Danh sách người/tổ chức chỉ định thay mặt cho người khai thác tàu bay tại sân bay.*
- Xác nhận của người khai thác tàu bay về việc bố trí sử dụng các thiết bị chuyên dụng.*
- Danh sách các nhà thầu/đơn vị trong nước (có tên và số điện thoại) có thiết bị tháo lắp phù hợp để thuê trong trường hợp cần thiết.*

12) Dịch vụ quản lý sân đỗ

Giám sát viên an toàn phải xác định xem:

i) Phạm vi, trách nhiệm của từng đơn vị cung cấp dịch vụ đánh tín hiệu, dịch vụ xe dẫn đường, bố trí vị trí đỗ, kéo/đẩy tàu bay, chỉ dẫn tàu bay

lăn, kiểm soát phương tiện mặt đất di chuyển trên sân đỗ được phân định rõ ràng;

ii) Giữa các bên có thỏa thuận bằng văn bản xác định phương thức phối hợp và điểm chuyển giao trách nhiệm, trong đó cần có sự phối hợp giữa đơn vị cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và đơn vị quản lý sân đỗ;

iii) Người khai thác CHKSB phải đảm bảo người và hạ tầng không bị ảnh hưởng bởi luồng khí thổi của tàu bay. Bao gồm những người sử dụng thang lên tàu bay; và các khu vực công cộng tiếp giáp với sân đỗ tàu bay và khu vực hoạt động.

13) Hàng rào

Giám sát viên an toàn phải xác định xem:

i) Người khai thác CHKSB có các biện pháp bảo vệ thích hợp để bảo vệ, chống lại việc người hoặc phương tiện xâm nhập trái phép vào khu vực hoạt động của sân bay. Các biện pháp bảo vệ này có thể bao gồm sự kết hợp của các rào chắn, hàng rào và các biển báo nhằm ngăn chặn hiệu quả người hoặc phương tiện vô tình đi vào khu vực hoạt động;

2.9. Đánh giá các hoạt động kiểm soát chim, vật nuôi, động vật hoang dã (gọi chung là động vật hoang dã)

2.9.1. Mục đích

Mục đích là cung cấp hướng dẫn và thông tin cho các giám sát viên an toàn sử dụng khi đánh giá chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay.

2.9.2. Tham chiếu

a) Các quy định trong các văn bản QPPL có liên quan (Luật HKDDVN, Nghị định, Thông tư...) hoặc Tài liệu hướng dẫn có liên quan;

b) MASI 1 (ICAO Phụ ước 14 Tập I Chương 9);

c) Tài liệu GM 1.3 (ICAO. 9137 Phần 3 -Kiểm soát chim, động vật hoang dã,

vật nuôi tại CHKSB);

d) Điều 79, Điều 80 Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định chi tiết về quản lý, khai thác CHKSB;

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

e) Sử dụng các danh mục kiểm tra sau:

1) *AIH Checklist Appendix 7B-4: Wildlife Hazard Management;*

2) *AIH Appendix 7C-12: Wildlife Hazard Management;*

3) *AIH Appendix 10: Aerodrome Surveillance Checklist, III. Aerodrome Operations, (viii).*

2.9.3. Hướng dẫn và các quy trình

a) Thông tin chung

Các sân bay có mối nguy từ động vật hoang dã phải phân tích mức độ rủi ro do các mối nguy gây ra để xây dựng chương trình kiểm soát và thực hiện việc kiểm soát mối nguy từ động vật hoang dã gây ra. Người khai thác CHKSB phải có quy trình theo dõi hoạt động của chim, ghi chép và báo cáo các vụ va chạm với chim theo quy định.

b) Danh mục kiểm tra

Danh mục kiểm tra liệt kê trong 2.9.2 e) liên quan đến kiểm soát mối nguy từ động vật hoang dã.

Danh mục kiểm tra AIH checklist in Appendix 10: Aerodrome Surveillance Checklist, III. Aerodrome Operations, (viii) có thể được sử dụng cho mục đích kiểm tra đặc biệt khác liên quan đến kiểm soát mối nguy từ động vật hoang dã.

c) Đánh giá

Giám sát viên an toàn phải xác định rằng:

1) *Người khai thác CHKSB có chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay theo quy định và xác định các quy trình để thực hiện các giải pháp tức thời nhằm giảm bớt*

các mối nguy từ động vật hoang dã.

- 2) Hồ sơ báo cáo về các vụ va chạm có được lưu giữ và báo cáo Cục HKVN để chuyển tiếp tới ICAO không;*
- 3) Người khai thác CHKSB có xây dựng các quy trình để tiến hành đánh giá rủi ro từ động vật hoang dã;*
- 4) Tại Chương trình kiểm soát động vật hoang dã, giám sát viên an toàn phải xem xét những điều sau:*
 - i) Các báo cáo tổng kết, ghi nhận hiệu quả trong việc đối phó với mối nguy từ động vật hoang dã;*
 - ii) Các ghi nhận, báo cáo và đề xuất đánh giá lại, chỉnh sửa chương trình này nếu trong cuộc điều tra sinh thái vẫn tồn tại sự hiện diện của động vật hoang dã;*
 - iii) Nhân sự chịu trách nhiệm trong Chương trình kiểm soát động vật hoang dã được đào tạo đầy đủ;*
 - iv) Các quy trình được nêu rõ ràng trong chương trình.*
 - v) Có/không có ghi nhận sự thay đổi môi trường sống hoặc những thay đổi về đất đai do dự án....*

2.10. Đánh giá hoạt động khai thác - Dịch vụ phục vụ mặt đất cho tàu bay

2.10.1. Mục đích

Mục đích là cung cấp hướng dẫn và thông tin cho các giám sát viên an toàn sử dụng khi đánh giá hoạt động phục vụ mặt đất cho tàu bay.

2.10.2. Tham chiếu

a) Các quy định trong các văn bản QPPL có liên quan (Luật HKDDVN, Nghị định, Thông tư...) hoặc Tài liệu hướng dẫn có liên quan nếu có;

b) Sử dụng các danh mục kiểm tra sau:

- 1) Các danh mục kiểm tra liên quan tại Tài liệu hướng dẫn tiêu chuẩn sân bay, nếu có;
- 2) AIH Appendix 7A: Aerodrome Manual Checklist, (phần có liên quan)
- 3) AIH Appendix 7C-10: Apron Safety Management;
- 4) AIH Appendix 10: Aerodrome Surveillance Checklist,

2.10.3. Hướng dẫn và các quy trình

a) Thông tin chung

- 1) Người khai thác CHKSB phải có nhân viên đủ trình độ hiểu biết về các biện pháp đảm bảo an toàn cần được áp dụng trong quá trình tiếp nhiên liệu và hút nhiên liệu cho tàu bay của các đơn vị cung cấp nhiên liệu;
- 2) Phạm vi kiểm tra của các giám sát viên an toàn phải bao gồm cả cơ sở vật chất của các đơn vị cung cấp nhiên liệu tại cơ sở khai thác và tàu bay thực tế đang tiếp nhiên liệu trên sân đỗ.

b) Danh mục kiểm tra

Danh sách kiểm tra trong 2.10.2 b). Tương tự như vậy, 2.10.2 b) (iii) danh mục kiểm tra liên quan đến việc tiếp và hút nhiên liệu cho tàu bay có thể được sử dụng cho mục đích kiểm tra đặc biệt liên quan đến việc xử lý và lưu trữ nhiên liệu hàng không.

c) Đánh giá

Giám sát viên an toàn phải xác định rằng:

- 1) Thiết bị chữa cháy được bố trí đủ gần các khu vực được chỉ định;
- 2) Thẻ theo dõi kết quả kiểm tra các thiết bị chữa cháy (bình chữa cháy) còn có giá trị;
- 3) Thiết bị liên lạc để liên lạc với trạm cứu hỏa trong trường hợp hỏa hoạn hoặc tràn nhiên liệu lớn. Đơn vị quản lý sân đỗ và trạm khẩn nguy cứu

hoả được kết nối trên một tần số được chỉ định. Trường hợp cần thiết, Giám sát viên kiểm tra nhân viên quản lý sân đỗ tiến hành liên lạc với trạm khẩn nguy cứu hoả để kiểm tra tần số liên lạc và mức độ thành thạo của nhân viên.

2.11. Đánh giá hoạt động khai thác - Hoạt động của phương tiện mặt đất

2.11.1. Mục đích

Mục đích là cung cấp hướng dẫn và thông tin cho giám sát viên an toàn sử dụng khi kiểm tra, đánh giá hoạt động của phương tiện mặt đất trong khu bay

2.11.2. Tham chiếu

a) Các quy định trong các văn bản QPPL có liên quan (Luật HKDDVN, Nghị định, Thông tư...) hoặc Tài liệu hướng dẫn có liên quan;

b) Sử dụng các danh mục kiểm tra sau:

1) *AIH Appendix 7C-11: Airside Vehicle Control;*

2) *AIH Appendix 10: Aerodrome Surveillance Checklist, IC. Operational Areas, (ii), III Aerodrome Operations, (xiv).*

2.11.3. Hướng dẫn và các quy trình

a) Thông tin chung

Nhân viên điều khiển phương tiện trong khu bay phải tuân thủ các quy tắc và quy trình điều khiển phương tiện trên khu bay.

b) Danh mục kiểm tra

1) *Danh mục kiểm tra được liệt kê trong 2.11.2 b)*

2) *Danh mục kiểm tra có thể được điều chỉnh thêm để đáp ứng các nhu cầu cụ thể.*

c) Đánh giá

Giám sát viên an toàn phải xác định rằng:

1) *Có đường công vụ nằm trong khu vực hoạt động và khu bay. Trong quá trình kiểm tra, AI chú ý đến những hoạt động không cần thiết của phương tiện trên hoặc gần khu vực di chuyển.*

- 2) Quy định các phương tiện được cho phép trong khu vực hoạt động bao gồm xe chữa cháy, xe cứu thương, xe cắt cỏ, xe vận hành và bảo dưỡng sân bay, xe chở nhiên liệu, xe phục vụ vệ sinh tàu bay...;
- 3) Các quy trình để những phương tiện này di chuyển cắt qua đường cất hạ cánh hoặc đường lăn; hệ thống liên lạc hai chiều với trạm kiểm soát tại sân. Các quy trình này cần được đề cập rõ ràng trong Tài liệu khai thác sân bay;
- 4) Đối với các sân bay có Đài kiểm soát tại sân đang khai thác, mỗi phương tiện hoạt động trên khu vực di chuyển được điều khiển bằng bộ đàm hai chiều hoặc có xe hộ tống có bộ đàm hai chiều.
- 5) Tìm kiếm sự phổ biến các quy trình sân bay/chương trình đào tạo hoặc quy trình cấp phép để kiểm soát những người thuê nhà hiện hành. Tại các sân bay có SMGCS, xác định các yêu cầu về hệ thống SMGCS trong chương trình đào tạo nhân viên nếu có.

2.12. Bảo trì sân bay

2.12.1. Mục đích

Mục đích là cung cấp hướng dẫn và thông tin cho các giám sát viên an toàn sử dụng khi kiểm tra và đánh giá các chương trình bảo trì sân bay và mức độ thực hiện chúng tại các sân bay.

2.12.2. Tham chiếu

- a) Các quy định đối với hàng không dân dụng (Luật HKDDVN...) hoặc Tài liệu hướng dẫn tiêu chuẩn sân bay;
- b) Thông tư số 24/2021/TT-BGTVT ngày 22/11/2021 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về quản lý, bảo trì công trình hàng không;
- c) Tài liệu ICAO. 9137 Phần 2 (Tình trạng bề mặt sân đường);
- d) Tài liệu ICAO. 9137 Phần 9 (Thực hiện bảo trì sân đường);
- đ) Sử dụng các danh mục kiểm tra sau:

- 1) *AIH Appendix 7C-5: Inspection of the Movement Area by the Aerodrome Operator;*
- 2) *AIH Appendix 7C-6: Visual Aids and Electrical Systems;*
- 3) *AIH Appendix 7C-7: Maintenance of the Movement Area;*
- 4) *AIH Appendix 10: Aerodrome Surveillance Checklist,*

2.11.3. Hướng dẫn và các quy trình

a) Thông tin chung

- 1) *Người khai thác CHKSB phải kiểm tra định kỳ hệ số ma sát của mặt đường cất hạ cánh theo quy định;*
- 2) *Người khai thác CHKSB phải có quy trình bảo trì sân đường (quy trình bảo trì công trình); sổ tay/hướng dẫn/quy trình bảo trì các thiết bị*

b) Danh mục kiểm tra

Danh mục kiểm tra được trình bày trong 2.12.2 đ).

c) Đánh giá

Giám sát viên an toàn phải xác định rằng:

- 1) *Có Quy trình bảo trì sân đường, thiết bị dẫn đường bằng mắt, hệ thống cấp điện, thoát nước, các công trình và các phương tiện chuyên dụng như xe chữa cháy. Kiểm tra hiệu chuẩn hệ thống đèn chỉ dẫn độ dốc tiếp cận bằng mắt (VASIS). Các quy trình này được nêu trong Tài liệu khai thác sân bay;*
- 2) *Các quy trình bảo trì đang được thực hiện. Kiểm tra hồ sơ bảo dưỡng sân đường, hệ thống chiếu sáng sân bay, nguồn điện và xe chữa cháy và so sánh với lịch bảo dưỡng thiết bị;*
- 3) *Phải có kế hoạch đo hệ số ma sát và loại bỏ vệt bẩn, vệt bám cao su. Xem thời điểm thực hiện đo hệ số ma sát cuối cùng và xem xét kết quả so với yêu cầu tối thiểu. Nếu thiết bị đo ma sát do nhân viên của nhà khai thác CHKSB sở hữu và vận hành, hãy kiểm tra xem nhân viên đã*

được đào tạo về cách sử dụng thiết bị hay chưa và liệu thiết bị có được hiệu chuẩn theo yêu cầu trước khi sử dụng hay không;

- 4) Kiểm tra sân đường để xác định sân đường không có các mảnh vụn và bề mặt không đều (vết nứt lõm hoặc các đặc điểm biến dạng khác).*
- 5) Hệ thống sơn tín hiệu và chiếu sáng trên sân bay được duy trì tốt. Hành động bảo trì phải bao gồm: làm sạch, thay thế hoặc sửa chữa bất kỳ hạng mục sơn tín hiệu hoặc chiếu sáng nào bị mờ, thiếu hoặc không hoạt động; đảm bảo nhìn thấy rõ ràng và cung cấp một tham chiếu chính xác (bao gồm cả việc căn chỉnh cố định) cho người dùng.*

Nếu người khai thác CHKSB sở hữu máy phát điện dự phòng để chiếu sáng khu vực hoạt động, hỏi về quy trình thử nghiệm và hồ sơ xác định có thử nghiệm theo quy trình thử nghiệm định kỳ;

- 6) Có đủ phụ tùng để thay thế bất kỳ thiết bị điện nào có thể bị lỗi.*

CHƯƠNG V

KIỂM TRA, ĐÁNH GIÁ HOẠT ĐỘNG KHAI THÁC TẠI SÂN BAY KHI CÓ SỰ THAY ĐỔI THEO QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT

1. KIỂM TRA CÁC ĐIỀU KIỆN ĐƯA VÀO KHAI THÁC CÔNG TRÌNH, MỘT PHẦN CÔNG TRÌNH THUỘC KẾT CẤU HẠ TẦNG CHKSB

1.1. Mục đích

Kiểm tra để đảm bảo các điều kiện về an ninh, an toàn, tiêu chuẩn khai thác trước khi đưa công trình, một phần công trình vào khai thác.

1.2. Các trường hợp kiểm tra để đưa vào khai thác công trình, một phần kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay

- Các công trình thuộc kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay theo quy định tại khoản 1 Điều 51 Nghị định 05/2021/NĐ-CP.

- Thủ tục hành chính được quy định tại khoản 4, 6 Điều 51 Nghị định 05/2021/NĐ-CP.

1.3. Quy trình kiểm tra, đánh giá đưa vào khai thác công trình, một phần kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay

1.3.1. Các bước tiến hành kiểm tra, đánh giá:

- Bước 1: Kiểm tra sự đầy đủ của hồ sơ.
- Bước 2: Đánh giá chi tiết hồ sơ.
- Bước 3: Kiểm tra thực tế nếu cần thiết.
- Bước 4: Báo cáo Lãnh đạo Cục HKVN kết quả kiểm tra
- Bước 5: Ban hành văn bản/quyết định đưa công trình vào khai thác.
- Bước 6: Lưu trữ hồ sơ và theo dõi kế hoạch khắc phục các tồn tại thuộc danh mục không đáp ứng nếu có.

Ghi chú:

Quy định đầy đủ theo Chương III là 07 bước, tuy nhiên do thực hiện thủ tục hành chính nên đã xác định ngay nhân viên giải quyết thủ tục hành chính nên trong

quy trình này, rút gọn bước xác định/giao nhiệm vụ/thành lập đoàn kiểm tra.

Trong một số trường hợp, bước 2 và bước 3 có thể được thực hiện cùng một lúc nếu xét thấy nội dung kiểm tra không phức tạp, tính chất cấp bách của việc đưa công trình vào khai thác để giảm áp lực quá tải lên kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay.

1.3.2. Kiểm tra sự đầy đủ của hồ sơ (bước 1)

a) Giao GSV phụ trách nghiên cứu sự đầy đủ của thành phần hồ sơ, gồm:

- Văn bản đề nghị đưa công trình, một phần công trình vào khai thác bao gồm các thông tin: vị trí và phạm vi đưa vào sử dụng; thời gian đưa vào sử dụng phù hợp với quy định thông báo tin tức hàng không; các thông số kỹ thuật chính của hạng mục công trình; tuổi thọ công trình;

- Biên bản nghiệm thu hoàn thành hạng mục công trình, công trình xây dựng đưa vào sử dụng và văn bản thông báo kết quả kiểm tra công tác nghiệm thu hạng mục công trình, công trình đưa vào sử dụng của cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định của pháp luật về xây dựng;

- Tài liệu khai thác công trình theo hướng dẫn của Cục HKVN (*danh mục kiểm tra kết cấu, nội dung của Tài liệu tại Phụ lục 8-7*), bao gồm các thông tin đầy đủ và chính xác về các hạng mục, các hệ thống trang thiết bị, các quy trình khai thác, cung cấp dịch vụ hàng không và phi hàng không kèm theo (nếu có). Các thông tin trong tài liệu cần ghi rõ đã đáp ứng các quy chuẩn, tiêu chuẩn quốc gia và các tiêu chuẩn, khuyến cáo của các tổ chức quốc tế được áp dụng.

- Biên bản/văn bản/hiệp đồng thống nhất với các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, đơn vị quân sự (nếu có).

- Trường hợp các công trình nằm trong tài liệu khai thác sân bay, người khai thác công trình phải trình tài liệu khai thác sân bay sửa đổi; hoặc lập riêng các quy trình khai thác công trình kèm thông số kỹ thuật của công trình, mặt bằng công trình và các nội dung đề nghị đưa vào trang tu chỉnh của tài liệu khai thác sân bay sau khi được phê duyệt.

- Kết quả đo đạc của đơn vị tư vấn đo đạc có thẩm quyền đối với một số thông số có yêu cầu bắt buộc như PCN, độ ma sát, toạ độ vị trí đỗ, tạo độ và cao độ các điểm trọng yếu sân bay.... (nếu có).



- Các tài liệu khác có liên quan như PCCC, môi trường, quy chế an ninh, chương trình an ninh, giấy phép khai thác thiết bị, giấy kiểm định thiết bị (nếu có)

- Các báo cáo của các lần kiểm tra trước đây liên quan đến an toàn khai thác công trình (nếu có);

- Báo cáo đánh giá sự thay đổi theo quy định về SMS sân bay.

b) Trường hợp hồ sơ không hợp lệ, GSV soạn thảo văn bản trình Lãnh đạo phòng QLCHKSB xem xét, trả lời đơn vị hoàn thiện hồ sơ theo quy định. Trường hợp hồ sơ hợp lệ, GSV chuẩn bị các nội dung tiếp theo cho cuộc kiểm tra.

c) GSV phải hoàn thành bảng danh mục kiểm tra tại *Phụ lục 8-2* đối với danh mục hồ sơ, tài liệu có liên quan.

1.3.3. Đánh giá chi tiết hồ sơ (bước 2)

a) Trường hợp thấy hồ sơ phức tạp, liên quan đến nhiều cơ quan, đơn vị khác nhau, GSV báo cáo Lãnh đạo Phòng QLCHKSB để thành lập tổ AAT trực thuộc Phòng QLCHKSB nếu xét thấy sự vụ có tác động lớn đến các hãng hàng không, các đơn vị cung cấp dịch vụ khác tại sân bay hoặc vấn đề phức tạp về an toàn khai thác.

b) Trách nhiệm của các thành viên Tổ AAT:

Theo quy định phần 1 Chương V

c) Trách nhiệm của Tổ trưởng:

Theo quy định phần 1 Chương V

d) GSV phụ trách gửi hồ sơ cho các thành viên của tổ AAT đề nghiên cứu, đánh giá.

đ) Tổ trưởng AAT giao nhiệm vụ cho các thành viên tổ chức nghiên cứu, đánh giá; việc đánh giá thông qua hình thức lấy ý kiến bằng văn bản hoặc tổ chức họp thẩm định. Việc lấy ý kiến hoặc tổ chức họp thẩm định cần mời thêm các đơn vị có liên quan như hãng hàng không, các đơn vị chịu tác động khác nếu có (các cơ quan, đơn vị quân đội, các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không ...).

e) Nội dung đánh giá chi tiết hồ sơ

Quá trình đánh giá chi tiết hồ sơ tập trung vào các nội dung sau:

- Kiểm tra tính chính xác các thông số kỹ thuật của công trình bằng cách đối chiếu với hồ sơ nghiệm thu công trình, kết quả đo đạc của đơn vị tư vấn đo đạc có thẩm quyền đối với một số thông số có yêu cầu bắt buộc như PCN, độ ma sát, tọa độ

vị trí đỗ, tạo độ và cao độ các điểm trọng yếu sân bay...

- Kiểm tra sự phù hợp của thông số kỹ thuật công trình, thông số kỹ thuật thiết bị so với tiêu chuẩn khai thác của Annex 14, quy định của Cục HKVN (như cự ly công bố, các khoảng cách an toàn,...).

- Rà soát các quy trình khai thác của công trình để phù hợp với tiêu chuẩn khai thác, quy trình khai thác chung của cảng hàng không, sân bay.

- Rà soát các khuyến cáo còn tồn tại nếu có trong các tài liệu có liên quan đến nghiệm thu công trình, PCCC, môi trường, an ninh của cơ quan QLNN có liên quan kèm các bằng chứng người khai thác công trình đã hoàn thành việc khắc phục các khuyến cáo trên.

- Rà soát báo cáo đánh giá sự thay đổi theo quy định về SMS sân bay, đánh giá lại các kết quả của người khai thác công trình liên quan đến nhận diện các mối nguy liên quan đến sự thay đổi, phương án khắc phục kèm theo.

- Đánh giá thời gian đưa công trình vào khai thác có phù hợp với quy trình thông báo tin tức hàng không.

- Rà soát tài liệu có liên quan và xác định các tài liệu cần phải cập nhật, bổ sung đồng bộ.

(Thực hiện theo danh mục kiểm tra tại Phụ lục 8-2)

g) Các thành viên AAT báo cáo tổ trưởng tổ AAT kết quả đánh giá. Tổ trưởng tổ AAT có trách nhiệm tổng hợp/chỉ đạo tổng hợp kết quả và báo cáo kết quả thẩm định hồ sơ tài liệu kèm kế hoạch kiểm tra thực tế nếu cần thiết cho Lãnh đạo Phòng QLCHKSB, kế hoạch bao gồm cả việc đề xuất các chuyên gia, nhân viên khác của Cục HKVN tham gia nếu có. Lãnh đạo Phòng QLCHKSB xem xét, quyết định sự cần thiết phải kiểm tra thực tế để báo cáo Lãnh đạo Cục chấp thuận.

h) Lãnh đạo Phòng QLCHKSB báo cáo Lãnh đạo Cục phê chuẩn kế hoạch của AAT.

1.3.4. Kiểm tra thực tế (bước 3)

1.3.4.1. Mục đích, yêu cầu kiểm tra thực tế

a) Mục đích của danh mục kiểm tra là giúp thành viên kiểm tra không bỏ sót các khoản mục kiểm tra; đối chiếu số liệu thông số kỹ thuật của công trình, thiết bị so với thực tế; thu thập thêm các bằng chứng để củng cố kết quả kiểm tra hồ sơ; đánh giá thực tế các điều kiện về an ninh an toàn khi đưa công trình vào khai thác trong tổng thể khai thác của 01 cảng hàng không.

b) Tiêu chuẩn hóa việc tiến hành kiểm tra nhằm đảm bảo tính khách quan, công bằng, đáng tin cậy. Ngoài ra, điều này cũng mang đến một mức độ rõ ràng cho tất cả

các tổ chức được kiểm tra.

c) Việc kiểm tra thực tế phải thực hiện theo danh mục kiểm tra. AAT chuẩn bị danh mục kiểm tra thực tế. Tùy thuộc vào hạng mục công trình, AAT có thể lựa chọn toàn bộ hoặc một phần các danh mục kiểm tra có sẵn trong tài liệu này kèm các phương tiện, thiết bị kỹ thuật phục vụ cho việc kiểm tra thực tế; trường hợp cần thiết, AAT có thể bổ sung danh mục kiểm tra. Tuy nhiên việc bổ sung danh mục kiểm tra phải dựa trên cơ sở pháp lý rõ ràng.

1.3.4.2. Chuẩn bị lịch trình kiểm tra:

- a) Khi xây dựng kế hoạch kiểm tra, AAT cần phải xem xét các yếu tố sau:
- Các khu vực/các hoạt động/các đơn vị được kiểm tra;
 - Xác định các đối tượng cần được phỏng vấn;
 - Xác định các yêu cầu của cuộc kiểm tra, bao gồm: Hội họp, phỏng vấn, xem xét hồ sơ tài liệu, kiểm tra thực tế tại cơ sở, quan sát các thao tác đối với các nhân viên khi đang thực hiện nhiệm vụ, thảo luận với nhân viên vận hành;
 - Ước lượng thời gian cần thiết để hoàn thành các hoạt động được dự kiến trước.
 - Lên kế hoạch họp tuyên bố và kết thúc;
 - Dự phòng thời gian cho việc xem xét các hồ sơ, tài liệu không nhận được trước cuộc kiểm tra;
 - Dự phòng thời gian cho việc chậm trễ và các tình huống xảy ra ngoài dự kiến.
 - Chuẩn bị phương tiện, thiết bị để kiểm tra thực tế (máy ảnh, máy ghi âm, máy quay, thước đo....) và các tiêu chuẩn, quy định kèm theo.
 - Chuẩn bị các tài liệu, thông tin có liên quan đến hoạt động khai thác tại CHKSB có thể tác động, ảnh hưởng đến việc xem xét, đưa công trình hoặc một phần công trình vào khai thác.

b) Thông báo kế hoạch kiểm tra: Trước ngày thực hiện kiểm tra, GSV thông báo cho tổ chức được kiểm tra về thời gian, địa điểm, nội dung và phạm vi của cuộc kiểm tra theo kế hoạch đã được Lãnh đạo Cục HKVN phê duyệt.

1.3.4.3. Thực hiện kiểm tra thực tế tại cảng hàng không, sân bay (thực hiện theo danh mục kiểm tra tại Phụ lục 8-2.1, 8-2.2, 8-2.3).

1.3.4.3.1. Các thông tin có thể thu thập bằng cách:

- a) Quan sát;
- b) Xem xét tài liệu;
- c) Phỏng vấn chính thức và không chính thức.

1.3.4.3.2. Hợp khai mạc

Hoạt động đầu tiên khi bắt đầu kiểm tra là việc tiến hành cuộc họp khai mạc. Mục đích của cuộc họp là để:

- a) Thiết lập sự trao đổi giữa AAT và đại diện của tổ chức được kiểm tra;
- b) Đảm bảo việc hiểu tường tận đối với mục đích của cuộc kiểm tra;
- c) Giải thích việc kiểm tra sẽ được tiến hành như thế nào;
- d) Thảo luận với tổ chức được kiểm tra về những yêu cầu của AAT;
- đ) Làm rõ và xác nhận lại về lịch trình kiểm tra;
- e) Giải quyết các vấn đề quan tâm khác.

1.3.4.3.3. Xác định bằng chứng của sự phù hợp của các quy trình khai thác với tài liệu khai thác sân bay và các quy định đảm bảo an ninh, an toàn khác theo quy định của pháp luật

- a) Tổ trưởng AAT phân công cụ thể các thành viên của đoàn kiểm tra.
- b) Các thành viên AAT tiến hành kiểm tra thông qua các danh mục kiểm tra của AAT, trong đó có sử dụng các phương tiện, thiết bị kỹ thuật phục vụ việc kiểm tra.
- c) Ngoài các bằng chứng trên, AAT cần phải thu thập thêm các chứng cứ từ việc đánh giá từng quy trình, trang thiết bị, cơ sở vật chất thông qua việc quan sát và thảo luận để xác định việc tuân thủ đối với các yêu cầu, các quy định, các tiêu chuẩn đã được phê duyệt (nếu cần thiết).
- d) Nếu thấy có sự không phù hợp thì đưa ra các cơ sở, các lập luận để chứng minh sự không phù hợp đó và lập hồ sơ về sự không phù hợp đó (gồm các chú thích trong danh mục kiểm tra, các hình ảnh minh họa...).
- đ) Khi tiến hành kiểm tra, quan sát phải đảm bảo không làm ảnh hưởng tới hoạt động của các nhân viên hàng không khác, không làm bất cứ điều gì phá vỡ tiến trình công việc, hoặc lôi kéo sự tập trung của nhân viên ra khỏi nhiệm vụ chính của họ.
- e) Yêu cầu vận hành thử các trang thiết bị của công trình để kiểm tra lại tình trạng hoạt động bình thường của các trang thiết bị.
- g) Nhận biết các nội dung theo danh mục không đáp ứng đề nghị đưa vào trong tài liệu khai thác sân bay. Nhận biết sự không phù hợp khác nếu có, thảo luận về sự không phù hợp này với đại diện của đơn vị và tổ AAT để bổ sung vào danh mục không đáp ứng.
- h) GSV phải thực hiện kiểm tra theo đúng danh mục kiểm tra đã được lập, lưu giữ các thông tin quan sát được.

1.3.4.3.4. Phỏng vấn



a) Một nhân tố quan trọng khác của cuộc kiểm tra là việc phỏng vấn các nhân sự được lựa chọn từ các tổ chức hoạt động tại cảng hàng không. Vị trí và chức danh công việc của người được phỏng vấn sẽ xác định loại hình và phạm vi của các câu hỏi được đặt ra đối với người được phỏng vấn. Tốt nhất là phỏng vấn các đại diện cấp cao trước tiên, rồi sau đó là các cuộc phỏng vấn với các chức danh quản lý và các nhân sự chủ chốt như được xác định trong kế hoạch kiểm tra. Việc phỏng vấn này có thể được mở rộng đến các nhân viên riêng biệt nếu thấy cần thiết.

b) Khi phỏng vấn được hỏi bằng các câu hỏi mở dựa trên danh mục kiểm tra. Dựa vào thông tin nhận được, có thể hỏi những câu hỏi có chuyên môn sâu hơn nếu thấy cần thiết. Tránh hỏi các câu hỏi mà có thể trả lời bằng một từ đơn giản là “có” hoặc “không”. Cố gắng tập trung hỏi sâu vào những gì đang diễn ra, chứ không phải những gì có thể xảy ra trong tương lai.

c) Các cuộc phỏng vấn chính thức cần phải được tổ chức cẩn trọng. Mục tiêu của các cuộc phỏng vấn chính thức là để tiếp xúc trực tiếp với các đại diện chủ chốt của các tổ chức hoạt động khai thác công trình để thảo luận các vấn đề hiện tại. Việc quan sát tại hiện trường thường được diễn ra trước các cuộc phỏng vấn vì thế kiểm tra viên đã thấy được tình trạng và có thể đã chú ý đến những sự sai biệt hoặc có tính chất khác thường của hệ thống. Bất kỳ sự sai khác nào cũng đều phải được đưa ra cho phía được kiểm tra biết trong các cuộc phỏng vấn sau đó. Địa điểm tổ chức cuộc phỏng vấn cũng quan trọng. Việc chọn các văn phòng của cá nhân thường là lựa chọn tốt nhất, vì việc phỏng vấn tại môi trường làm việc bình thường có thể tạo ra một bầu không khí cởi mở và làm giảm sự căng thẳng giữa người phỏng vấn và người được phỏng vấn. Theo nguyên tắc, GSV phải là người đi đến gặp người được kiểm tra. Điều này tốt hơn việc gặp gỡ các cá nhân tại văn phòng của kiểm tra viên và giúp tránh đi cảm giác của một cuộc thẩm vấn.

1.3.4.3.5. Họp kết thúc

Mục tiêu và các hoạt động của họp kết thúc sau khi kiểm tra là để:

- Các GSV báo cáo kết quả kiểm tra thực tế tại cuộc họp để thảo luận, thống nhất giữa AAT và đơn vị được kiểm tra.
- Đơn vị được kiểm tra giải trình, tiếp thu hoặc bảo lưu ý kiến.
- Trình bày sự không phù hợp (các phát hiện) trong cuộc kiểm tra;
- Các phát hiện phải được giải thích, thảo luận làm rõ;



- Xác nhận các hành động khắc phục (nếu có thể) và thống nhất khung thời gian để thực hiện chúng;
- Nêu yêu cầu trong báo cáo kết luận kiểm tra cùng với khung thời gian thực thi;
- Tiếp thu, xử lý các kiến nghị, đề xuất của đơn vị được kiểm tra.
- Thảo luận, thống nhất giữa AAT và đơn vị được kiểm tra, bao gồm cả việc bảo lưu ý kiến của đơn vị được kiểm tra cũng như các thành viên của đoàn kiểm tra và lập thành Biên bản kiểm tra thực tế.
- Lưu danh sách những người tham dự cuộc họp;

1.3.5. Báo cáo Lãnh đạo Cục HKVN kết quả kiểm tra (bước 4)

1.3.5.1. Báo cáo kiểm tra là một hệ thống tài liệu chính thức nhằm báo cáo các kết quả kiểm tra đến lãnh đạo Cục HKVN. Báo cáo phải ghi nhận một cách chính xác tất cả những gì đã diễn ra trong suốt cuộc kiểm tra, nó phải phản ánh được tinh thần chung của cuộc kiểm tra và không chứa đựng điều gì sai thực tế hoặc nằm ngoài các nội dung kiểm tra, biên bản kiểm tra.

1.3.5.2. Sau khi kết thúc kiểm tra, đánh giá và lập báo cáo kiểm tra, đánh giá, mỗi giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay phải hoàn thành, ký tên và gửi danh mục kiểm tra, đánh giá của mình cho tổ trưởng AAT ngay khi kết thúc việc kiểm tra. Trường hợp kiểm tra theo từng nhóm nhiều hơn 01 giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay thì toàn bộ các giám sát viên trong nhóm đều phải ký tên trước khi gửi tổ trưởng AAT.

Báo cáo kiểm tra được tích hợp trong các danh mục kiểm tra, trường hợp cần thiết các GSV có thể làm báo cáo riêng để gửi tổ trưởng AAT. Báo cáo kiểm tra phải cung cấp các đánh giá của giám sát viên về kết quả kiểm tra.

1.3.5.3. Trách nhiệm của Tổ trưởng tổ AAT là phải xây dựng báo cáo kết quả kiểm tra của tổ AAT dựa trên cơ sở sự xác nhận và thống nhất trong cuộc họp kết thúc (thống nhất bằng Biên bản cuộc họp). Tổ trưởng phải ký báo cáo và thay mặt tổ AAT báo cáo kết quả kiểm tra thực tế kèm các tồn tại với Lãnh đạo QLCHKSĐ để xem xét thông qua nội dung để báo cáo Lãnh đạo Cục HKVN. Các tồn tại gồm:

- Các tồn tại có thể khắc phục được ngay trước thời điểm đưa công trình vào

khai thác.

- Các tồn tại cần thời gian, lộ trình thực hiện khắc phục đã được thống nhất với AAT tại cuộc kiểm tra (tồn tại thuộc danh mục không đáp ứng).

1.3.5.4. AAT soạn thảo văn bản trình Lãnh đạo Phòng QLCHKSB thông qua nội dung trước khi trình Lãnh đạo Cục HKVN thông qua kết quả kiểm tra và ra thông báo kết quả kiểm tra kèm các yêu cầu lập kế hoạch khắc phục tồn tại (nếu có) đến đơn vị được kiểm tra.

1.3.6. Ra Quyết định đưa công trình vào khai thác (Bước 5)

- Trường hợp không có các yêu cầu khắc phục hoặc đơn vị đã hoàn thành, có báo cáo hoàn thành việc khắc phục và Lãnh đạo Cục thông qua kế hoạch khắc phục các tồn tại thuộc danh mục không đáp ứng, tổ AAT soạn thảo Quyết định trình Lãnh đạo Phòng QLCHKSB xem xét, trình Lãnh đạo Cục HKVN ban hành quyết định đưa công trình vào khai thác.

- GSV phối hợp với cơ quan thông báo tin tức hàng không để thực hiện quy trình thông báo tin tức hàng không theo quy định đối với kết cấu hạ tầng thuộc danh mục công trình phải thông báo tin tức hàng không theo quy định của pháp luật; triển khai việc lưu trữ hồ sơ và theo dõi kế hoạch khắc phục các tồn tại thuộc danh mục không đáp ứng.

1.3.7. Lưu trữ hồ sơ kiểm tra và theo dõi kế hoạch khắc phục tồn tại trong danh mục không đáp ứng (bước 6)

1.3.7.1. Tất cả tài liệu có liên quan đến cuộc kiểm tra, cấp phép đưa công trình vào khai thác phải được lưu trữ tại Phòng QLCHKSB sau khi hoàn tất cuộc kiểm tra. Tối thiểu, các tài liệu phải bao gồm:

- Hồ sơ đề nghị của đơn vị.

- Kết quả kiểm tra, đánh giá hồ sơ.

- Hồ sơ, tài liệu, kết quả kiểm tra thực tế (bao gồm đầy đủ các văn bản triển khai, danh mục kiểm tra, các ghi nhận, các bằng chứng do đoàn kiểm tra thu thập được biên bản, báo cáo... có liên quan)

- Hồ sơ các văn bản báo cáo kết quả khắc phục, kế hoạch khắc phục các tồn tại trong danh mục không đáp ứng.

- Phản hồi sau kiểm tra từ đơn vị được kiểm tra (nếu có).

- Văn bản chấp thuận của Cục HKVN

1.3.7.2. GSV lưu hồ sơ liên quan đến quá trình giải quyết thủ tục đưa công trình vào khai thác vào từng hồ sơ sân bay theo quy định lưu trữ chung của Cục HKVN.

1.3.7.3. Phòng Quản lý cảng HKSB có trách nhiệm thiết lập và duy trì một cơ sở dữ liệu kiểm tra chứa đựng tất cả các phát hiện thu thập được từ các cuộc kiểm tra của tất cả các đơn vị được kiểm tra. Cơ sở dữ liệu này sẽ được sử dụng để theo dõi, giám sát liên tục đối với hoạt động khai thác tại cảng hàng không.

1.3.7.4. Theo dõi kế hoạch khắc phục

b) Sau khi nhận văn bản thông báo của Cục HKVN về kết quả kiểm tra thực tế kèm các phát hiện sự không phù hợp, người đề nghị đưa công trình vào khai thác phải thực hiện các giải pháp để khắc phục các tồn tại trong danh mục không đáp ứng theo văn bản thông báo của Cục HKVN.

c) Kế hoạch thực hiện khắc phục phải liệt kê chi tiết các biện pháp, dự kiến thời gian để khắc phục tất cả các phát hiện về sự không phù hợp và đưa ra giải pháp để ngăn chặn sự không phù hợp đó tái diễn trong tương lai.

d) Việc không đưa ra Kế hoạch thực hiện khắc phục, hoặc không tuân thủ thời hạn theo kế hoạch thực hiện khắc phục, hoặc không thực hiện các biện pháp được đề ra trong Kế hoạch thực hiện khắc phục, nhà chức trách hàng không sẽ đưa ra các biện pháp xử lý theo quy định hiện hành.

đ) Kế hoạch thực hiện khắc phục tối thiểu phải chứa đựng các nội dung sau:

- Các yếu tố cần thiết phải cải thiện;

- Các hành động khắc phục;

- Xác định người chịu trách nhiệm cho việc thực thi và hoàn thành hoạt động khắc phục;

- Khung thời gian cho việc hoàn thành.

e) Trong trường hợp đơn vị được kiểm tra không thực hiện các hành động khắc phục liên quan đến các phát hiện mà đoàn kiểm tra đưa ra vì họ không đồng ý với kết luận của đoàn kiểm tra, thì đơn vị được kiểm tra phải báo cáo Cục trưởng Cục



HKVN bằng văn bản, trong văn bản báo cáo phải nêu rõ các lý do, các bằng chứng không đồng ý với kết luận của đoàn kiểm tra. Cục trưởng Cục HKVN sẽ xem xét và đưa ra quyết định cụ thể.

g) Sau khi đơn vị được kiểm tra thông báo đã hoàn tất kế hoạch khắc phục. Đoàn kiểm tra có thể sẽ tiến hành kiểm tra lại (nếu thấy cần thiết), để đảm bảo rằng các phát hiện đã được xử lý triệt để đáp ứng theo các quy định, quy trình và tiêu chuẩn khai thác hiện hành.

h) Phòng Quản lý cảng HKSB là đơn vị thường trực được giao theo dõi, khắc phục các nội dung chưa đáp ứng liên quan đến an toàn khai thác theo chức năng, nhiệm vụ của Phòng và nhiệm vụ được Cục trưởng giao.

2. KIỂM TRA CÁC ĐIỀU KIỆN ĐÓNG CỬA TẠM THỜI CÔNG TRÌNH, MỘT PHẦN CÔNG TRÌNH THUỘC KẾT CẤU HẠ TẦNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

2.1. Mục đích

Kiểm tra để đảm bảo các điều kiện về an ninh, an toàn khai thác trước khi đóng cửa công trình, một phần công trình thuộc kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay

2.2. Các trường hợp kiểm tra để đóng tạm thời công trình, một phần kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay

- Các công trình thuộc kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay theo quy định tại khoản 1 Điều 51 Nghị định 05/2021/NĐ-CP.

- Thủ tục hành chính được quy định tại khoản 5, 6 Điều 51 Nghị định 05/2021/NĐ-CP.

2.3. Quy trình kiểm tra, đánh giá đóng tạm thời công trình, một phần kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay

2.3.1. Các bước tiến hành kiểm tra, đánh giá

- Bước 1: Kiểm tra sự đầy đủ của hồ sơ.
- Bước 2: Đánh giá chi tiết hồ sơ.
- Bước 3: Kiểm tra thực tế nếu cần thiết.
- Bước 4: Báo cáo Lãnh đạo Cục HKVN kết quả kiểm tra



- Bước 5: Ban hành văn bản/quyết định ngừng khai thác công trình hoặc một phần công trình.

- Bước 6: Lưu trữ hồ sơ và theo dõi kế hoạch khắc phục các tồn tại thuộc danh mục không đáp ứng nếu có.

Ghi chú:

Quy định đầy đủ theo Chương III là 07 bước, tuy nhiên do thực hiện thủ tục hành chính nên đã xác định ngay nhân viên giải quyết thủ tục hành chính nên trong quy trình này, rút gọn bước xác định/giao nhiệm vụ/thành lập đoàn kiểm tra.

Trong một số trường hợp, bước 2 và bước 3 có thể được thực hiện cùng một lúc nếu xét thấy nội dung kiểm tra không phức tạp, tính chất cấp bách của việc đưa công trình vào khai thác để giảm áp lực quá tải lên kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay.

2.3.2. Kiểm tra sự đầy đủ của hồ sơ (bước 1) (Thực hiện theo danh mục kiểm tra tại Phụ lục 8-3).

a) Giao GSV phụ trách nghiên cứu sự đầy đủ của thành phần hồ sơ, gồm:

- Tờ trình xin phép đóng cửa tạm thời một phần kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay bao gồm các thông tin: lý do đóng tạm thời; vị trí và phạm vi đóng tạm thời; thời gian đóng tạm thời phù hợp với quy định thông báo tin tức hàng không;

- Bản sao sơ đồ bản vẽ chi tiết khu vực đóng tạm thời;

- Phương án bảo đảm duy trì hoạt động liên quan đến công trình đóng tạm thời;

- Biên bản/văn bản/hiệp đồng thống nhất với các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, đơn vị quân sự (nếu có) đối với hạng mục công trình khi tạm ngừng khai thác làm ảnh hưởng đến quy trình, phương án khai thác chung của cảng hàng không.

- Biện pháp đảm bảo an ninh, an toàn liên quan đến công trình đóng tạm thời.

- Báo cáo đánh giá sự thay đổi theo quy định về SMS sân bay.

b) Trường hợp hồ sơ không hợp lệ, GSV soạn thảo văn bản trình Lãnh đạo Phòng QLCHKSB xem xét, trả lời đơn vị hoàn thiện hồ sơ theo quy định. Trường hợp hồ sơ hợp lệ, GSV chuẩn bị các nội dung tiếp theo cho cuộc kiểm tra.

c) GSV phải hoàn thành bảng danh mục kiểm tra đối với danh mục hồ sơ, tài liệu có liên quan.

2.3.3. Đánh giá chi tiết hồ sơ (bước 2) (thực hiện theo danh mục kiểm tra tại Phụ lục 8-3).

a) Trường hợp thấy hồ sơ phức tạp, liên quan đến nhiều cơ quan, đơn vị khác nhau, GSV báo cáo Lãnh đạo Phòng QLCHKS để trình thành lập tổ AAT trực thuộc Phòng QLCHKS nếu xét thấy sự vụ có tác động lớn đến các hãng hàng không, các đơn vị cung cấp dịch vụ khác tại sân bay hoặc vấn đề phức tạp về an toàn khai thác.

b) Trách nhiệm của các thành viên Tổ AAT:

Theo quy định phần 1 Chương IV

c) Trách nhiệm của Tổ trưởng:

Theo quy định phần 1 Chương IV

d) GSV phụ trách gửi hồ sơ cho các thành viên của tổ AAT để nghiên cứu, đánh giá.

đ) Tổ trưởng AAT giao nhiệm vụ cho các thành viên tổ chức nghiên cứu, đánh giá; việc đánh giá thông qua hình thức lấy ý kiến bằng văn bản hoặc tổ chức họp thẩm định. Việc lấy ý kiến hoặc tổ chức họp thẩm định cần mời thêm các đơn vị có liên quan như hãng hàng không, các đơn vị chịu tác động khác nếu có (các cơ quan, đơn vị quân đội, các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không ...).

e) Nội dung đánh giá chi tiết hồ sơ

Quá trình đánh giá chi tiết hồ sơ tập trung vào các nội dung sau:

- Đánh giá sự chính xác của phạm vi công trình, các ảnh hưởng/tác động của công trình khi đóng cửa tạm thời đến tiêu chuẩn khai thác.

- Đánh giá sự phù hợp về phương án bảo đảm duy trì hoạt động khai thác chung của cảng hàng không, biện pháp đảm bảo an ninh, an toàn theo quy định, tiêu chuẩn khai thác (ví dụ như sơn kẻ tín hiệu, biển báo, hàng rào, sự phù hợp phương án vận hành khai thác nếu việc ngừng khai thác công trình làm tác động, thay đổi đến phương án vận hành khai thác hiện hữu...).

- Đánh giá thời gian đưa công trình vào khai thác có phù hợp với quy trình thông

báo tin tức hàng không.

- Đánh giá các ảnh hưởng đến năng lực khai thác chung của CHK và đưa ra giải pháp khai thác phù hợp (nếu có)

- Xem xét các nội dung trong Biên bản/văn bản/hiệp đồng thống nhất với các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, đơn vị quân sự (nếu có) có các tồn tại, khuyến cáo không và đưa ra các giải pháp khắc phục.

- Rà soát tài liệu có liên quan và xác định các tài liệu cần phải cập nhật, bổ sung đồng bộ đối với các công trình đóng tạm thời trong thời gian dài.

g) Các thành viên AAT báo cáo tổ trưởng tổ AAT kết quả đánh giá. Tổ trưởng tổ AAT có trách nhiệm tổng hợp/chỉ đạo tổng hợp kết quả và báo cáo kết quả thẩm định hồ sơ tài liệu kèm kế hoạch kiểm tra thực tế nếu cần thiết cho Lãnh đạo Phòng QLCHKS. B.

h) Lãnh đạo Phòng QLCHKS. B báo cáo Lãnh đạo Cục phê chuẩn kế hoạch của AAT.

2.3.4. Kiểm tra thực tế (bước 3)

2.3.4.1. Mục đích, yêu cầu kiểm tra thực tế

a) Mục đích của danh mục kiểm tra là giúp thành viên kiểm tra không bỏ sót các khoản mục kiểm tra; đối chiếu số liệu thông số kỹ thuật của công trình, thiết bị so với thực tế; thu thập thêm các bằng chứng để củng cố kết quả kiểm tra hồ sơ; đánh giá thực tế các điều kiện về an ninh an toàn khi ngừng khai thác công trình trong tổng thể khai thác của 01 cảng hàng không.

b) Tiêu chuẩn hóa việc tiến hành kiểm tra nhằm đảm bảo tính khách quan, công bằng, đáng tin cậy. Ngoài ra, điều này cũng mang đến một mức độ rõ ràng cho tất cả các tổ chức được kiểm tra.

c) Việc kiểm tra thực tế phải thực hiện theo danh mục kiểm tra. AAT chuẩn bị danh mục kiểm tra thực tế. Tùy thuộc vào hạng mục công trình, AAT có thể lựa chọn toàn bộ hoặc một phần các danh mục kiểm tra có sẵn trong tài liệu này kèm các phương tiện, thiết bị kỹ thuật phục vụ cho việc kiểm tra thực tế; trường hợp cần thiết, AAT có thể bổ sung danh mục kiểm tra. Tuy nhiên việc bổ sung danh mục kiểm tra phải dựa trên cơ sở pháp lý rõ ràng.



2.3.4.2. Chuẩn bị lịch trình kiểm tra:

- a) Khi xây dựng kế hoạch kiểm tra, AAT cần phải xem xét các yếu tố sau:
- Các khu vực/các hoạt động/các đơn vị được kiểm tra;
 - Xác định các đối tượng cần được phỏng vấn;
 - Xác định các yêu cầu của cuộc kiểm tra, bao gồm: Hội họp, phỏng vấn, xem xét hồ sơ tài liệu, kiểm tra thực tế tại cơ sở, quan sát các thao tác đối với các nhân viên khi đang thực hiện nhiệm vụ, thảo luận với nhân viên vận hành;
 - Ước lượng thời gian cần thiết để hoàn thành các hoạt động được dự kiến trước.
 - Lên kế hoạch họp tuyên bố và kết thúc;
 - Dự phòng thời gian cho việc xem xét các hồ sơ, tài liệu không nhận được trước cuộc kiểm tra;
 - Dự phòng thời gian cho việc chậm trễ và các tình huống xảy ra ngoài dự kiến.
 - Chuẩn bị phương tiện, thiết bị để kiểm tra thực tế (máy ảnh, máy ghi âm, máy quay, thước đo....) và các tiêu chuẩn, quy định kèm theo.
 - Chuẩn bị các tài liệu, thông tin có liên quan đến hoạt động khai thác tại CHKSB có thể tác động, ảnh hưởng đến việc xem xét đóng tạm thời công trình hoặc một phần công trình.

b) Thông báo kế hoạch kiểm tra: Trước ngày thực hiện kiểm tra, GSV thông báo cho tổ chức được kiểm tra về thời gian, địa điểm, nội dung và phạm vi của cuộc kiểm tra theo kế hoạch đã được Lãnh đạo Cục HKVN phê duyệt.

2.3.4.3. Thực hiện kiểm tra thực tế tại cảng hàng không, sân bay

2.3.4.3.1. Các thông tin có thể thu thập bằng cách:

- a) Quan sát;
- b) Xem xét tài liệu;
- c) Phỏng vấn chính thức và không chính thức.

2.3.4.3.2. Họp khai mạc

Hoạt động đầu tiên khi bắt đầu kiểm tra là việc tiến hành cuộc họp khai mạc. Mục đích của cuộc họp là để:

- a) Thiết lập sự trao đổi giữa AAT và đại diện của tổ chức được kiểm tra;
- b) Đảm bảo việc hiểu tường tận đối với mục đích của cuộc kiểm tra;
- c) Giải thích việc kiểm tra sẽ được tiến hành như thế nào;
- d) Thảo luận với tổ chức được kiểm tra về những yêu cầu của AAT;
- đ) Làm rõ và xác nhận lại về lịch trình kiểm tra;
- e) Giải quyết các vấn đề quan tâm khác.

2.3.4.3.3. Xác định bằng chứng của sự phù hợp của các quy trình khai thác với tài liệu khai thác sân bay và các quy định đảm bảo an ninh, an toàn khác theo quy định của pháp luật

- a) Tổ trưởng AAT phân công cụ thể các thành viên của đoàn kiểm tra.
- b) Các thành viên AAT tiến hành kiểm tra thông qua các danh mục kiểm tra của AAT, trong đó có sử dụng các phương tiện, thiết bị kỹ thuật phục vụ việc kiểm tra.
- c) Ngoài các bằng chứng trên, AAT cần phải thu thập thêm các chứng cứ từ việc đánh giá từng quy trình, trang thiết bị, cơ sở vật chất thông qua việc quan sát và thảo luận để xác định việc tuân thủ đối với các yêu cầu, các quy định, các tiêu chuẩn đã được phê duyệt (nếu cần thiết).
- d) Nếu thấy có sự không phù hợp thì đưa ra các cơ sở, các lập luận để chứng minh sự không phù hợp đó và lập hồ sơ về sự không phù hợp đó (gồm các chú thích trong danh mục kiểm tra, các hình ảnh minh họa...).
- đ) Khi tiến hành kiểm tra, quan sát phải đảm bảo không làm ảnh hưởng tới hoạt động của các nhân viên hàng không khác, không làm bất cứ điều gì phá vỡ tiến trình công việc, hoặc lôi kéo sự tập trung của nhân viên ra khỏi nhiệm vụ chính của họ.
- e) Nhận diện các yếu tố ảnh hưởng đến an toàn khai thác khi đóng tạm thời công trình, một phần công trình; đánh giá các giải pháp đề xuất của người đề nghị có phù hợp không.

g) GSV phải thực hiện kiểm tra theo đúng danh mục kiểm tra đã được lập, lưu giữ các thông tin quan sát được.

2.3.4.3.4. Phỏng vấn

- a) Một nhân tố quan trọng khác của cuộc kiểm tra là việc phỏng vấn các nhân

sự được lựa chọn từ các tổ chức hoạt động tại cảng hàng không. Vị trí và chức danh công việc của người được phỏng vấn sẽ xác định loại hình và phạm vi của các câu hỏi được đặt ra đối với người được phỏng vấn. Tốt nhất là phỏng vấn các đại diện cấp cao trước tiên, rồi sau đó là các cuộc phỏng vấn với các chức danh quản lý và các nhân sự chủ chốt như được xác định trong kế hoạch kiểm tra. Việc phỏng vấn này có thể được mở rộng đến các nhân viên riêng biệt nếu thấy cần thiết.

b) Khi phỏng vấn được hỏi bằng các câu hỏi mở dựa trên danh mục kiểm tra. Dựa vào thông tin nhận được, có thể hỏi những câu hỏi có chuyên môn sâu hơn nếu thấy cần thiết. Tránh hỏi các câu hỏi mà có thể trả lời bằng một từ đơn giản là “có” hoặc “không”. Cố gắng tập trung hỏi sâu vào những gì đang diễn ra, chứ không phải những gì có thể xảy ra trong tương lai.

c) Các cuộc phỏng vấn chính thức cần phải được tổ chức cẩn trọng. Mục tiêu của các cuộc phỏng vấn chính thức là để tiếp xúc trực tiếp với các đại diện chủ chốt của các tổ chức hoạt động khai thác công trình để thảo luận các vấn đề hiện tại. Việc quan sát tại hiện trường thường được diễn ra trước các cuộc phỏng vấn vì thế kiểm tra viên đã thấy được tình trạng và có thể đã chú ý đến những sự sai biệt hoặc có tính chất khác thường của hệ thống. Bất kỳ sự sai khác nào cũng đều phải được đưa ra cho phía được kiểm tra biết trong các cuộc phỏng vấn sau đó. Địa điểm tổ chức cuộc phỏng vấn cũng quan trọng. Việc chọn các văn phòng của cá nhân thường là lựa chọn tốt nhất, vì việc phỏng vấn tại môi trường làm việc bình thường có thể tạo ra một bầu không khí cởi mở và làm giảm sự căng thẳng giữa người phỏng vấn và người được phỏng vấn. Theo nguyên tắc, GSV phải là người đi đến gặp người được kiểm tra. Điều này tốt hơn việc gặp gỡ các cá nhân tại văn phòng của kiểm tra viên và giúp tránh đi cảm giác của một cuộc thẩm vấn.

2.3.4.3.5. Họp kết thúc

Mục tiêu và các hoạt động của họp kết thúc sau khi kiểm tra là để:

- Các GSV báo cáo kết quả kiểm tra thực tế tại cuộc họp để thảo luận, thống nhất giữa AAT và đơn vị được kiểm tra.
- Đơn vị được kiểm tra giải trình, tiếp thu hoặc bảo lưu ý kiến.
- Trình bày sự không phù hợp (các phát hiện) trong cuộc kiểm tra;
- Các phát hiện phải được giải thích, thảo luận làm rõ;

- Thống nhất phương án đảm bảo an toàn khai thác khi đóng tạm thời công trình và thời gian để thực hiện;
- Nêu yêu cầu trong báo cáo kết luận kiểm tra cùng với khung thời gian thực thi;
- Tiếp thu, xử lý các kiến nghị, đề xuất của đơn vị được kiểm tra.
- Thảo luận, thống nhất giữa AAT và đơn vị được kiểm tra, bao gồm cả việc bảo lưu ý kiến của đơn vị được kiểm tra cũng như các thành viên của đoàn kiểm tra và lập thành Biên bản kiểm tra thực tế.
- Lưu danh sách những người tham dự cuộc họp;

2.3.5. Báo cáo Lãnh đạo Cục HKVN kết quả kiểm tra (bước 4)

2.3.5.1. Báo cáo kiểm tra là một hệ thống tài liệu chính thức nhằm báo cáo các kết quả kiểm tra đến lãnh đạo Cục HKVN. Báo cáo phải ghi nhận một cách chính xác tất cả những gì đã diễn ra trong suốt cuộc kiểm tra, nó phải phản ánh được tinh thần chung của cuộc kiểm tra và không chứa đựng điều gì sai thực tế hoặc nằm ngoài các nội dung kiểm tra, biên bản kiểm tra.

2.3.5.2. Sau khi kết thúc kiểm tra, đánh giá và lập báo cáo kiểm tra, đánh giá, mỗi giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay phải hoàn thành, ký tên và gửi danh mục kiểm tra, đánh giá của mình cho tổ trưởng AAT ngay khi kết thúc việc kiểm tra. Trường hợp kiểm tra theo từng nhóm nhiều hơn 01 giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay thì toàn bộ các giám sát viên trong nhóm đều phải ký tên trước khi gửi tổ trưởng AAT.

Báo cáo kiểm tra được tính hợp trong các danh mục kiểm tra, trường hợp cần thiết các GSV có thể làm báo cáo riêng để gửi tổ trưởng AAT. Báo cáo kiểm tra phải cung cấp các đánh giá của giám sát viên về kết quả kiểm tra.

2.3.5.3. Trách nhiệm của Tổ trưởng tổ AAT là phải xây dựng báo cáo kiểm tra của tổ AAT dựa trên cơ sở sự xác nhận và thống nhất trong cuộc họp kết thúc (thống nhất bằng Biên bản cuộc họp). Tổ trưởng phải ký báo cáo và thay mặt tổ AAT báo cáo kết quả kiểm tra thực tế với Lãnh đạo Phòng QLCHKSB để thông qua nội trước khi báo cáo Lãnh đạo Cục HKVN, trong đó xác định rõ các yêu cầu và phương án đảm bảo an ninh, an toàn khai thác khi đóng tạm thời công trình.

2.3.5.4. AAT soạn thảo văn bản trình lãnh đạo Phòng QLCHKSB thông qua nội dung trước khi trình Lãnh đạo Cục HKVN thông qua kết quả kiểm tra và ra thông báo kết quả kiểm tra kèm các yêu cầu lập khắc phục tồn tại (nếu có) đến đơn vị được kiểm tra.

2.3.6. Ra văn bản/quyết định đóng tạm thời công trình, một phần kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay (Bước 5)

- Tổ AAT soạn thảo văn bản/quyết định trình Lãnh đạo Phòng QLCHKSB xem xét, trình Lãnh đạo Cục HKVN chấp thuận việc đóng tạm thời công trình hoặc một phần kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay.

- GSV phối hợp với cơ quan thông báo tin tức hàng không để thực hiện quy trình thông báo tin tức hàng không theo quy định đối với kết cấu hạ tầng thuộc danh mục công trình phải thông báo tin tức hàng không theo quy định của pháp luật; triển khai việc lưu trữ hồ sơ và theo dõi thời hạn đóng tạm thời công trình.

2.3.7. Lưu trữ hồ sơ kiểm tra (bước 6)

2.3.7.1. Tất cả tài liệu có liên quan đến việc đóng tạm thời công trình phải được lưu trữ lưu trữ tại Phòng QLCHKSB sau khi hoàn tất cuộc kiểm tra. Tối thiểu, các tài liệu phải bao gồm:

- Hồ sơ đề nghị của đơn vị.
- Kết quả kiểm tra, đánh giá hồ sơ .
- Hồ sơ, tài liệu, kết quả kiểm tra thực tế (bao gồm đầy đủ các văn bản triển khai, danh mục kiểm tra, các ghi nhận, các bằng chứng do đoàn kiểm tra thu thập được biên bản, báo cáo ... có liên quan)
- Phản hồi sau kiểm tra từ đơn vị được kiểm tra (nếu có).
- Văn bản chấp thuận của Cục HKVN.

2.3.7.2. GSV lưu hồ sơ liên quan đến quá trình giải quyết thủ tục đóng tạm thời công trình, một phần kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay vào từng hồ sơ sân bay theo quy định lưu trữ chung của Cục HKVN.

2.3.7.3. Phòng Quản lý cảng HKSB có trách nhiệm thiết lập và duy trì một cơ sở dữ liệu kiểm tra chứa đựng tất cả các phát hiện thu thập được từ các cuộc kiểm tra của tất cả các đơn vị được kiểm tra. Cơ sở dữ liệu này sẽ được sử dụng để theo dõi, giám

sát liên tục đối với hoạt động khai thác tại cảng hàng không.

3. KIỂM TRA, CHẤP THUẬN PHƯƠNG ÁN ĐẢM BẢO AN NINH, AN TOÀN ĐỐI VỚI HOẠT ĐỘNG XÂY DỰNG, CẢI TẠO, NÂNG CẤP, BẢO TRÌ, SỬA CHỮA CÔNG TRÌNH, LẮP ĐẶT, BẢO DƯỠNG, SỬA CHỮA THIẾT BỊ TRONG KHU VỰC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

3.1. Mục đích

Kiểm tra chấp thuận phương án đảm bảo an ninh, an toàn đối với hoạt động xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị trong khu vực cảng hàng không, sân bay

3.2. Các trường hợp kiểm tra để chấp thuận phương án đảm bảo an ninh, an toàn đối với hoạt động xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị trong khu vực cảng hàng không, sân bay

- Các công trình thuộc kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay theo quy định tại Điều 50 Nghị định 05/2021/NĐ-CP.

- Thủ tục hành chính được quy định tại Điều 50 Nghị định 05/2021/NĐ-CP.

3.3. Quy trình kiểm tra, đánh giá phương án đảm bảo an ninh, an toàn đối với hoạt động xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị trong khu vực cảng hàng không, sân bay

3.3.1. Các bước tiến hành kiểm tra, đánh giá

- Bước 1: Kiểm tra sự đầy đủ của hồ sơ.

- Bước 2: Đánh giá chi tiết hồ sơ.

- Bước 3: Kiểm tra thực tế nếu cần thiết.

- Bước 4: Báo cáo Lãnh đạo Cục HKVN kết quả kiểm tra

- Bước 5: Ban hành văn bản/quyết định chấp thuận phương án đảm bảo an ninh, an toàn đối với hoạt động xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị trong khu vực cảng hàng không, sân bay.

- Bước 6: Lưu trữ hồ sơ và theo dõi kế hoạch khắc phục các tồn tại thuộc danh mục không đáp ứng nếu có.

Ghi chú:



- Quy định đầy đủ theo Chương III là 07 bước, tuy nhiên do thực hiện thủ tục hành chính nên đã xác định ngay nhân viên giải quyết thủ tục hành chính nên trong quy trình này, rút gọn bước xác định/giao nhiệm vụ/thành lập đoàn kiểm tra.

- Trong một số trường hợp, bước 2 và bước 3 có thể được thực hiện cùng một lúc nếu xét thấy nội dung kiểm tra không phức tạp, tính chất cấp bách của việc đưa công trình vào khai thác để giảm áp lực quá tải lên kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay.

- Việc tổ chức họp rộng rãi lấy ý kiến và kết hợp kiểm tra thực tế cùng thẩm định hồ sơ phải được Lãnh đạo phòng QLCHKSB xem xét, trình Lãnh đạo Cục HKVN quyết định.

3.3.2. Kiểm tra sự đầy đủ của hồ sơ (bước 1) (Thực hiện theo danh mục kiểm tra tại Phụ lục 8-1).

a) Giao GSV phụ trách nghiên cứu sự đầy đủ của thành phần hồ sơ, gồm:

- Văn bản đề nghị chấp thuận;

- Phương án đảm bảo an ninh, an toàn và vệ sinh môi trường tại cảng hàng không, sân bay trong quá trình thi công kèm phương án điều chỉnh khai thác đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa, phương án điều chỉnh khai thác hệ thống thiết bị đảm bảo hoạt động bay (nếu có);

- Thỏa thuận phương án đảm bảo an ninh, an toàn và vệ sinh môi trường tại cảng hàng không, sân bay với cơ quan, đơn vị liên quan. Trong bước thỏa thuận này cần lưu ý phải đảm bảo có các văn bản thỏa thuận có liên quan như:

+ Biên bản/văn bản/hiệp đồng thống nhất với các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay,

+ Biên bản/văn bản/hiệp đồng thống nhất với đơn vị quân sự (nếu có) đối với hạng mục công trình khi thi công làm ảnh hưởng đến quy trình, phương án khai thác chung của cảng hàng không, sân bay giữa dân dụng - quân sự; hoặc thi công trên phần đất do quân sự quản lý; hoặc thi công trên tài sản dùng chung dân dụng - quân sự do quân sự quản lý.

- Giấy phép xây dựng đối với các công trình thuộc đối tượng phải cấp giấy phép xây dựng theo quy định của pháp luật về đầu tư xây dựng;

- Biện pháp đảm bảo an ninh, an toàn liên quan đến công trình đóng tạm thời.
Trong biện pháp đảm bảo an ninh, an toàn cần lưu ý đảm bảo các hồ sơ gồm:

- + Biện pháp thi công được nhà thầu thi công lập và chủ đầu tư phê duyệt.
- + Báo cáo đánh giá sự thay đổi theo quy định về SMS sân bay.

b) Trường hợp hồ sơ không hợp lệ, GSV soạn thảo văn bản trình Trưởng phòng QLCHKSБ xem xét, trả lời đơn vị hoàn thiện hồ sơ theo quy định. Trường hợp hồ sơ hợp lệ, GSV chuẩn bị các nội dung tiếp theo cho cuộc kiểm tra.

c) GSV phải hoàn thành bảng danh mục kiểm tra đối với danh mục hồ sơ, tài liệu có liên quan.

3.3.3. Đánh giá chi tiết hồ sơ (bước 2) (thực hiện theo danh mục kiểm tra tại Phụ lục 8-1):

a) Trường hợp thấy hồ sơ phức tạp, liên quan đến nhiều cơ quan, đơn vị khác nhau, GSV báo cáo Lãnh đạo Phòng QLCHKSБ để trình thành lập tổ AAT trực thuộc Phòng QLCHKSБ nếu xét thấy sự vụ có tác động lớn đến các hãng hàng không, các đơn vị cung cấp dịch vụ khác tại sân bay hoặc vấn đề phức tạp về an toàn khai thác.

b) Trách nhiệm của các thành viên Tổ AAT:

Theo quy định phần 1 Chương V

c) Trách nhiệm của Tổ trưởng:

Theo quy định phần 1 Chương V

d) GSV phụ trách gửi hồ sơ cho các thành viên của tổ AAT để nghiên cứu, đánh giá.

đ) Tổ trưởng AAT giao nhiệm vụ cho các thành viên tổ chức nghiên cứu, đánh giá; việc đánh giá thông qua hình thức lấy ý kiến bằng văn bản hoặc tổ chức họp thẩm định. Việc lấy ý kiến hoặc tổ chức họp thẩm định cần mời thêm các đơn vị có liên quan như hãng hàng không, các đơn vị chịu tác động khác nếu có (các cơ quan, đơn vị quân đội, các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không ...).

e) Nội dung đánh giá chi tiết hồ sơ

Quá trình đánh giá chi tiết hồ sơ tập trung vào các nội dung sau:

- Đánh giá sự chính xác của phạm vi công trình, các ảnh hưởng/tác động của



công trình khi thi công đến tiêu chuẩn khai thác.

- Đánh giá sự phù hợp về phương án, biện pháp bảo đảm an ninh, an toàn khai thác theo những ảnh hưởng, tác động của công trình thi công đến hoạt động chung của cảng hàng không (ví dụ như phương án bố trí lại tàu bay đỗ; sơn kẻ tín hiệu, biển báo, hàng rào; sự phù hợp phương án vận hành khai thác nếu việc ngừng khai thác công trình làm tác động, thay đổi đến phương án vận hành khai thác hiện hữu...).

- Đánh giá thời gian đề nghị thi công công trình có phù hợp với quy trình thông báo tin tức hàng không.

- Đánh giá các ảnh hưởng đến năng lực khai thác chung của CHK và đưa ra giải pháp khai thác phù hợp (nếu có)

- Xem xét các nội dung trong Biên bản/văn bản/hiệp đồng thống nhất với các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, đơn vị quân sự (nếu có) có các tồn tại, khuyến cáo không và đưa ra các giải pháp khắc phục.

g) Các thành viên AAT báo cáo tổ trưởng tổ AAT kết quả đánh giá. Tổ trưởng tổ AAT có trách nhiệm tổng hợp/chỉ đạo tổng hợp kết quả và báo cáo kết quả thẩm định hồ sơ tài liệu kèm kế hoạch kiểm tra thực tế nếu cần thiết cho Lãnh đạo Phòng QLCHKSB.

h) Lãnh đạo Phòng QLCHKSB báo cáo Lãnh đạo Cục phê chuẩn kế hoạch của AAT.

3.3.4. Kiểm tra thực tế (bước 3)

3.3.4.1. Mục đích, yêu cầu kiểm tra thực tế

a) Mục đích của danh mục kiểm tra là giúp thành viên kiểm tra không bỏ sót các khoản mục kiểm tra; đối chiếu số liệu thông số kỹ thuật của công trình, thiết bị so với thực tế; thu thập thêm các bằng chứng để củng cố kết quả kiểm tra hồ sơ; đánh giá thực tế các điều kiện về an ninh an toàn khi ngừng khai thác công trình trong tổng thể khai thác của 01 cảng hàng không.

b) Tiêu chuẩn hóa việc tiến hành kiểm tra nhằm đảm bảo tính khách quan, công bằng, đáng tin cậy. Ngoài ra, điều này cũng mang đến một mức độ rõ ràng cho tất cả các tổ chức được kiểm tra.

c) Việc kiểm tra thực tế phải thực hiện theo danh mục kiểm tra. AAT chuẩn bị

danh mục kiểm tra thực tế. Tùy thuộc vào hạng mục công trình, AAT có thể lựa chọn toàn bộ hoặc một phần các danh mục kiểm tra có sẵn trong tài liệu này kèm các phương tiện, thiết bị kỹ thuật phục vụ cho việc kiểm tra thực tế; trường hợp cần thiết, AAT có thể bổ sung danh mục kiểm tra. Tuy nhiên việc bổ sung danh mục kiểm tra phải dựa trên cơ sở pháp lý rõ ràng.

3.3.4.2. Chuẩn bị lịch trình kiểm tra

- a) Khi xây dựng kế hoạch kiểm tra, AAT cần phải xem xét các yếu tố sau:
- Các khu vực/các hoạt động/các đơn vị được kiểm tra;
 - Xác định các đối tượng cần được phỏng vấn nếu cần thiết;
 - Xác định các yêu cầu của cuộc kiểm tra, bao gồm: Hội họp, phỏng vấn, xem xét hồ sơ tài liệu, kiểm tra thực tế tại cơ sở;
 - Ước lượng thời gian cần thiết để hoàn thành các hoạt động được dự kiến trước.
 - Lên kế hoạch họp tuyên bố và kết thúc;
 - Dự phòng thời gian cho việc xem xét các hồ sơ, tài liệu không nhận được trước cuộc kiểm tra;
 - Dự phòng thời gian cho việc chậm trễ và các tình huống xảy ra ngoài dự kiến.
 - Chuẩn bị phương tiện, thiết bị để kiểm tra thực tế (máy ảnh, máy ghi âm, máy quay, thước đo....) và các tiêu chuẩn, quy định kèm theo.
 - Chuẩn bị các tài liệu, thông tin có liên quan đến hoạt động khai thác tại CHKSB có thể tác động, ảnh hưởng đến việc xem xét thi công công trình hoặc một phần công trình.

b) Thông báo kế hoạch kiểm tra: Trước ngày thực hiện kiểm tra, GSV thông báo cho tổ chức được kiểm tra về thời gian, địa điểm, nội dung và phạm vi của cuộc kiểm tra theo kế hoạch đã được Lãnh đạo Cục HKVN phê duyệt.

3.3.4.3. Thực hiện kiểm tra thực tế tại cảng hàng không, sân bay

3.3.4.3.1. Các thông tin có thể thu thập bằng cách:

- a) Quan sát;
- b) Xem xét tài liệu;

c) Phòng vấn chính thức và không chính thức.

3.3.4.3.2. Họp khai mạc

Hoạt động đầu tiên khi bắt đầu kiểm tra là việc tiến hành cuộc họp khai mạc. Mục đích của cuộc họp là để:

- a) Thiết lập sự trao đổi giữa AAT và đại diện của tổ chức được kiểm tra;
- b) Đảm bảo việc hiểu tường tận đối với mục đích của cuộc kiểm tra;
- c) Giải thích việc kiểm tra sẽ được tiến hành như thế nào;
- d) Thảo luận với tổ chức được kiểm tra về những yêu cầu của AAT;
- đ) Làm rõ và xác nhận lại về lịch trình kiểm tra;
- e) Giải quyết các vấn đề quan tâm khác.

3.3.4.3.3. Xác định bằng chứng của sự phù hợp của các quy trình khai thác với tài liệu khai thác sân bay và các quy định đảm bảo an ninh, an toàn khác theo quy định của pháp luật

- a) Tổ trưởng AAT phân công cụ thể các thành viên của đoàn kiểm tra.
- b) Các thành viên AAT tiến hành kiểm tra thông qua các danh mục kiểm tra của AAT, trong đó có sử dụng các phương tiện, thiết bị kỹ thuật phục vụ việc kiểm tra.
- c) Ngoài các bằng chứng trên, AAT cần phải thu thập thêm các chứng cứ từ việc đánh giá từng quy trình, trang thiết bị, cơ sở hạ tầng thông qua việc quan sát và thảo luận để xác định việc tuân thủ đối với các yêu cầu, các quy định, các tiêu chuẩn đã được phê duyệt (nếu cần thiết).
- d) Nếu thấy có sự không phù hợp thì đưa ra các cơ sở, các lập luận để chứng minh sự không phù hợp đó và lập hồ sơ về sự không phù hợp đó (gồm các chú thích trong danh mục kiểm tra, các hình ảnh minh họa...).
- đ) Khi tiến hành kiểm tra, quan sát phải đảm bảo không làm ảnh hưởng tới hoạt động của các nhân viên hàng không khác, không làm bất cứ điều gì phá vỡ tiến trình công việc, hoặc lôi kéo sự tập trung của nhân viên ra khỏi nhiệm vụ chính của họ.
- e) Nhận diện các yếu tố ảnh hưởng đến an toàn khai thác khi đóng tạm thời công trình, một phần công trình; đánh giá các giải pháp đề xuất của người đề nghị có phù hợp không.



g) GSV phải thực hiện kiểm tra theo đúng danh mục kiểm tra đã được lập, lưu giữ các thông tin quan sát được.

3.3.4.3.4. Phỏng vấn

a) Một nhân tố quan trọng khác của cuộc kiểm tra là việc phỏng vấn các nhân sự được lựa chọn từ các tổ chức hoạt động tại cảng hàng không. Vị trí và chức danh công việc của người được phỏng vấn sẽ xác định loại hình và phạm vi của các câu hỏi được đặt ra đối với người được phỏng vấn. Tốt nhất là phỏng vấn các đại diện cấp cao trước tiên, rồi sau đó là các cuộc phỏng vấn với các chức danh quản lý và các nhân sự chủ chốt như được xác định trong kế hoạch kiểm tra. Việc phỏng vấn này có thể được mở rộng đến các nhân viên riêng biệt nếu thấy cần thiết.

b) Khi phỏng vấn được hỏi bằng các câu hỏi mở dựa trên danh mục kiểm tra. Dựa vào thông tin nhận được, có thể hỏi những câu hỏi có chuyên môn sâu hơn nếu thấy cần thiết. Tránh hỏi các câu hỏi mà có thể trả lời bằng một từ đơn giản là “có” hoặc “không”. Cố gắng tập trung hỏi sâu vào những gì đang diễn ra, chứ không phải những gì có thể xảy ra trong tương lai.

c) Các cuộc phỏng vấn chính thức cần phải được tổ chức cẩn trọng. Mục tiêu của các cuộc phỏng vấn chính thức là để tiếp xúc trực tiếp với các đại diện chủ chốt của các tổ chức hoạt động khai thác công trình để thảo luận các vấn đề hiện tại. Việc quan sát tại hiện trường thường được diễn ra trước các cuộc phỏng vấn vì thế kiểm tra viên đã thấy được tình trạng và có thể đã chú ý đến những sự sai biệt hoặc có tính chất khác thường của hệ thống. Bất kỳ sự sai khác nào cũng đều phải được đưa ra cho phía được kiểm tra biết trong các cuộc phỏng vấn sau đó. Địa điểm tổ chức cuộc phỏng vấn cũng quan trọng. Việc chọn các văn phòng của cá nhân thường là lựa chọn tốt nhất, vì việc phỏng vấn tại môi trường làm việc bình thường có thể tạo ra một bầu không khí cởi mở và làm giảm sự căng thẳng giữa người phỏng vấn và người được phỏng vấn. Theo nguyên tắc, GSV phải là người đi đến gặp người được kiểm tra. Điều này tốt hơn việc gặp gỡ các cá nhân tại văn phòng của kiểm tra viên và giúp tránh đi cảm giác của một cuộc thẩm vấn.

3.3.4.3.5. Họp kết thúc

Mục tiêu và các hoạt động của họp kết thúc sau khi kiểm tra là để:

- Các GSV báo cáo kết quả kiểm tra thực tế tại cuộc họp để thảo luận, thống

nhất giữa AAT và đơn vị được kiểm tra.

- Đơn vị được kiểm tra giải trình, tiếp thu hoặc bảo lưu ý kiến.
- Trình bày sự không phù hợp (các phát hiện) trong cuộc kiểm tra;
- Các phát hiện phải được giải thích, thảo luận làm rõ;
- Thống nhất phương án đảm bảo an toàn khai thác khi thi công công trình và thời gian để thực hiện;
- Tiếp thu, xử lý các kiến nghị, đề xuất của đơn vị được kiểm tra.
- Thảo luận, thống nhất giữa AAT và đơn vị được kiểm tra, bao gồm cả việc bảo lưu ý kiến của đơn vị được kiểm tra cũng như các thành viên của đoàn kiểm tra và lập thành Biên bản kiểm tra thực tế.
- Lưu danh sách những người tham dự cuộc họp;

3.3.5. Báo cáo Lãnh đạo Cục HKVN kết quả kiểm tra (bước 4)

3.3.5.1. Báo cáo kiểm tra là một hệ thống tài liệu chính thức nhằm báo cáo các kết quả kiểm tra đến lãnh đạo Cục HKVN. Báo cáo phải ghi nhận một cách chính xác tất cả những gì đã diễn ra trong suốt cuộc kiểm tra, nó phải phản ánh được tinh thần chung của cuộc kiểm tra và không chứa đựng điều gì sai thực tế hoặc nằm ngoài các nội dung kiểm tra, biên bản kiểm tra.

3.3.5.2. Sau khi kết thúc kiểm tra, đánh giá và lập báo cáo kiểm tra, đánh giá, mỗi giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay phải hoàn thành, ký tên và gửi danh mục kiểm tra, đánh giá của mình cho tổ trưởng AAT ngay khi kết thúc việc kiểm tra. Trường hợp kiểm tra theo từng nhóm nhiều hơn 01 giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay thì toàn bộ các giám sát viên trong nhóm đều phải ký tên trước khi gửi tổ trưởng AAT.

Báo cáo kiểm tra được tính hợp trong các danh mục kiểm tra, trường hợp cần thiết các GSV có thể làm báo cáo riêng để gửi tổ trưởng AAT. Báo cáo kiểm tra phải cung cấp các đánh giá của giám sát viên về kết quả kiểm tra.

3.3.5.3. Trách nhiệm của Tổ trưởng tổ AAT là phải xây dựng báo cáo kiểm tra của tổ AAT dựa trên cơ sở sự xác nhận và thống nhất trong cuộc họp kết thúc (thống nhất bằng Biên bản cuộc họp). Tổ trưởng phải ký báo cáo và thay mặt tổ AAT báo cáo kết quả kiểm tra thực tế với Trưởng phòng QLCHKSB thông qua nội dung trước khi



báo cáo Lãnh đạo Cục HKVN, trong đó xác định rõ các yêu cầu và phương án đảm bảo an ninh, an toàn khai thác khi đóng tạm thời công trình.

3.3.5.4. AAT soạn thảo văn bản trình lãnh đạo phòng QLCHKSB thông qua nội dung trước khi trình Lãnh đạo Cục HKVN thông qua kết quả kiểm tra và ra thông báo kết quả kiểm tra kèm các yêu cầu lập khắc phục tồn tại (nếu có) đến đơn vị được kiểm tra.

3.3.6. Chấp thuận phương án đảm bảo an ninh, an toàn đối với hoạt động xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị trong khu vực cảng hàng không, sân bay (Bước 5)

- Tổ AAT soạn thảo văn bản/quyết định trình Lãnh đạo phòng QLCHKSB xem xét, trình Lãnh đạo Cục HKVN chấp thuận phương án đảm bảo an ninh, an toàn đối với hoạt động xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị trong khu vực cảng hàng không, sân bay.

- GSV phối hợp với cơ quan thông báo tin tức hàng không để thực hiện quy trình thông báo tin tức hàng không theo quy định đối với kết cấu hạ tầng thuộc danh mục công trình phải thông báo tin tức hàng không theo quy định của pháp luật; triển khai việc lưu trữ hồ sơ và theo dõi thời hạn đóng tạm thời công trình.

3.3.7. Lưu trữ hồ sơ kiểm tra (bước 6)

3.3.7.1. Tất cả tài liệu có liên quan đến việc chấp thuận phương án đảm bảo an ninh, an toàn đối với hoạt động xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị trong khu vực cảng hàng không, sân bay phải được lưu trữ tại Phòng QLCHKSB khi hoàn tất cuộc kiểm tra. Tối thiểu, các tài liệu phải bao gồm:

- Hồ sơ đề nghị của đơn vị.
- Kết quả kiểm tra, đánh giá hồ sơ.
- Hồ sơ, tài liệu, kết quả kiểm tra thực tế (bao gồm đầy đủ các văn bản triển khai, danh mục kiểm tra, các ghi nhận, các bằng chứng do đoàn kiểm tra thu thập được biên bản, báo cáo ... có liên quan)
- Phản hồi sau kiểm tra từ đơn vị được kiểm tra (nếu có).
- Văn bản chấp thuận của Cục HKVN.



3.3.7.2. GSV lưu hồ sơ liên quan đến quá trình giải quyết thủ tục chấp thuận phương án đảm bảo an ninh, an toàn đối với hoạt động xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị trong khu vực cảng hàng không, sân bay vào từng hồ sơ sân bay theo quy định lưu trữ chung của Cục HKVN.

3.3.7.3. Phòng QLCHKSB có trách nhiệm thiết lập và duy trì một cơ sở dữ liệu kiểm tra chứa đựng tất cả các phát hiện thu thập được từ các cuộc kiểm tra của tất cả các đơn vị được kiểm tra. Cơ sở dữ liệu này sẽ được sử dụng để theo dõi, giám sát liên tục đối với hoạt động khai thác tại cảng hàng không.

4. KIỂM TRA, PHÊ DUYỆT SỬA ĐỔI, BỔ SUNG TÀI LIỆU KHAI THÁC SÂN BAY

4.1. Mục đích

Kiểm tra, phê duyệt sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác sân bay trong trường hợp có sự thay đổi 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 và theo định kỳ mỗi năm một lần rà soát, phê duyệt lại tài liệu hoặc khi được Cục Hàng không Việt Nam yêu cầu.

4.2. Các trường hợp kiểm tra để phê duyệt sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác sân bay

- Tài liệu khai thác sân bay đã được ban hành khi cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay. 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, tài liệu khai thác sân bay phải được phê duyệt sửa đổi, bổ sung.

- Thủ tục hành chính được quy định tại Điều 56 Nghị định 05/2021/NĐ-CP.

4.3. Quy trình kiểm tra, đánh giá tài liệu khai thác sân bay

4.3.1. Các bước tiến hành kiểm tra, đánh giá

- Bước 1: Kiểm tra sự đầy đủ của hồ sơ.
- Bước 2: Đánh giá chi tiết hồ sơ.
- Bước 3: Kiểm tra thực tế nếu cần thiết.

- Bước 4: Báo cáo Lãnh đạo Cục HKVN kết quả kiểm tra
- Bước 5: Ban hành văn bản/quyết định phê duyệt sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác sân bay.
- Bước 6: Lưu trữ hồ sơ và theo dõi kế hoạch khắc phục các tồn tại thuộc danh mục không đáp ứng nếu có.

Ghi chú:

- Quy định đầy đủ theo Chương III là 07 bước, tuy nhiên do thực hiện thủ tục hành chính nên đã xác định ngay nhân viên giải quyết thủ tục hành chính nên trong quy trình này, rút gọn bước xác định/giao nhiệm vụ/thành lập đoàn kiểm tra.

- Trong một số trường hợp, bước 2 và bước 3 có thể được thực hiện cùng một lúc nếu xét thấy nội dung kiểm tra không phức tạp, tính chất cấp bách của việc đưa công trình vào khai thác để giảm áp lực quá tải lên kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay.

- Việc tổ chức họp rộng rãi lấy ý kiến và kết hợp kiểm tra thực tế cùng thẩm định hồ sơ phải được Lãnh đạo phòng QLCHKSB xem xét, trình Lãnh đạo Cục HKVN quyết định.

4.3.2. Kiểm tra sự đầy đủ của hồ sơ (bước 1) (thực hiện theo danh mục kiểm tra tại Phụ lục 8-6.2).

a) Giao GSV phụ trách nghiên cứu sự đầy đủ của thành phần hồ sơ, gồm:

- Văn bản đề nghị phê duyệt;
- Dự thảo nội dung sửa đổi, bổ sung tài liệu;
- Bản sao tài liệu chứng minh nội dung sửa đổi, bổ sung.

b) Trường hợp hồ sơ không hợp lệ, GSV soạn thảo văn bản trình Lãnh đạo phòng QLCHKSB xem xét, trả lời đơn vị hoàn thiện hồ sơ theo quy định. Trường hợp hồ sơ hợp lệ, GSV chuẩn bị các nội dung tiếp theo cho cuộc kiểm tra.

c) GSV phải hoàn thành bảng danh mục kiểm tra đối với danh mục hồ sơ, tài liệu có liên quan.

4.3.3. Đánh giá chi tiết hồ sơ (bước 2) (thực hiện theo danh mục kiểm tra tại Phụ lục 8-6.1)



a) Trường hợp thấy hồ sơ phức tạp, liên quan đến nhiều cơ quan, đơn vị khác nhau, GSV báo cáo Lãnh đạo Phòng QLCHKSĐ để trình thành lập tổ AAT trực thuộc Phòng QLCHKSĐ nếu xét thấy nội dung của tài liệu rộng, bao gồm nhiều vấn đề và nhiều các vấn đề phức tạp.

b) Trách nhiệm của các thành viên Tổ AAT:

Theo quy định phần 1 Chương V

c) Trách nhiệm của Tổ trưởng:

Theo quy định phần 1 Chương V

d) GSV phụ trách gửi hồ sơ cho các thành viên của tổ AAT để nghiên cứu, đánh giá.

đ) Tổ trưởng AAT giao nhiệm vụ cho các thành viên tổ chức nghiên cứu, đánh giá; việc đánh giá thông qua hình thức lấy ý kiến bằng văn bản hoặc tổ chức họp thẩm định. Việc lấy ý kiến hoặc tổ chức họp thẩm định cần mời thêm các đơn vị có liên quan, các đơn vị chịu tác động khác nếu có (các phòng chức năng của Cục HKVN ...).

e) Nội dung đánh giá chi tiết hồ sơ

Quá trình đánh giá chi tiết hồ sơ tập trung vào các nội dung trong tài liệu khai thác, cụ thể như sau:

- Đánh giá kết cấu của tài liệu khai thác sân bay; kế hoạch khẩn nguy; SMS có phù hợp với hướng dẫn xây dựng lập tài liệu khai thác sân bay, kế hoạch khẩn nguy, SMS của Cục HKVN.

- Đánh giá sự chính xác của các thông tin khai báo trong tài liệu khai thác sân bay theo các hồ sơ, tài liệu có liên quan trước đó như các văn bản, quyết định đưa công trình và trang thiết bị hàng không vào khai thác, ngừng khai thác; văn bản phê duyệt thay đổi hoặc bổ sung phương án khai thác tại sân bay.

- Đánh giá sự chính xác về kết quả lập các sơ đồ, bản đồ như sơ đồ chướng ngại vật, sơ đồ bề mặt giới hạn chướng ngại vật, sơ đồ vùng ảnh hưởng của laser.

- Đánh giá các danh mục không đáp ứng và lộ trình khắc phục nêu trong tài liệu khai thác sân bay.

g) Các thành viên AAT báo cáo tổ trưởng tổ AAT kết quả đánh giá. Tổ trưởng tổ AAT có trách nhiệm tổng hợp/chỉ đạo tổng hợp kết quả và báo cáo kết quả thẩm định hồ sơ tài liệu kèm kế hoạch kiểm tra thực tế nếu cần thiết cho Lãnh đạo Phòng QLCHKS.QLCHKS.

h) Lãnh đạo Phòng QLCHKS báo cáo Lãnh đạo Cục phê chuẩn kế hoạch của AAT.

4.3.4. Kiểm tra thực tế (bước 3) (thực hiện theo danh mục kiểm tra tại Phụ lục 7)

4.3.4.1. Mục đích, yêu cầu kiểm tra thực tế

a) Mục đích của danh mục kiểm tra là giúp thành viên kiểm tra không bỏ sót các khoản mục kiểm tra; đối chiếu số liệu thông số kỹ thuật của sân bay, thiết bị so với thực tế; thu thập thêm các bằng chứng để củng cố kết quả kiểm tra hồ sơ; đánh giá thực tế các điều kiện về an ninh an toàn, kế hoạch khẩn nguy, SMS trong tổng thể khai thác của 01 cảng hàng không.

b) Tiêu chuẩn hóa việc tiến hành kiểm tra nhằm đảm bảo tính khách quan, công bằng, đáng tin cậy. Ngoài ra, điều này cũng mang đến một mức độ rõ ràng cho tất cả các tổ chức được kiểm tra.

c) Việc kiểm tra thực tế phải thực hiện theo danh mục kiểm tra. AAT chuẩn bị danh mục kiểm tra thực tế. Tùy thuộc vào hạng mục công trình, AAT có thể lựa chọn toàn bộ hoặc một phần các danh mục kiểm tra có sẵn trong tài liệu này kèm các phương tiện, thiết bị kỹ thuật phục vụ cho việc kiểm tra thực tế; trường hợp cần thiết, AAT có thể bổ sung danh mục kiểm tra. Tuy nhiên việc bổ sung danh mục kiểm tra phải dựa trên cơ sở pháp lý rõ ràng.

4.3.4.2. Chuẩn bị lịch trình kiểm tra

a) Khi xây dựng kế hoạch kiểm tra, AAT cần phải tập trung vào các nội dung liên quan đến sự thay đổi trong tài liệu khai thác và danh mục không đáp ứng trong tài liệu, bao gồm các yếu tố sau:

- Các khu vực/các hoạt động/các đơn vị được kiểm tra;
- Xác định các đối tượng cần được phỏng vấn nếu cần thiết;
- Xác định các yêu cầu của cuộc kiểm tra, bao gồm: Hội họp, phỏng vấn, xem xét hồ sơ tài liệu, kiểm tra thực tế tại cơ sở;

- Ước lượng thời gian cần thiết để hoàn thành các hoạt động được dự kiến trước.
- Lên kế hoạch họp tuyên bố và kết thúc;
- Dự phòng thời gian cho việc xem xét các hồ sơ, tài liệu không nhận được trước cuộc kiểm tra;
- Dự phòng thời gian cho việc chậm trễ và các tình huống xảy ra ngoài dự kiến.
- Chuẩn bị phương tiện, thiết bị để kiểm tra thực tế (máy ảnh, máy ghi âm, máy quay, thước đo...) và các tiêu chuẩn, quy định kèm theo.
- Chuẩn bị các tài liệu, thông tin có liên quan đến hoạt động khai thác tại CHKSB có thể tác động, ảnh hưởng đến việc xem xét các thông số kỹ thuật khai báo, quy trình khai thác được khai báo trong tài liệu khai thác sân bay

b) Thông báo kế hoạch kiểm tra: Trước ngày thực hiện kiểm tra, GSV thông báo cho tổ chức được kiểm tra về thời gian, địa điểm, nội dung và phạm vi của cuộc kiểm tra theo kế hoạch đã được Lãnh đạo Cục HKVN phê duyệt.

4.3.4.3. Thực hiện kiểm tra thực tế tại cảng hàng không, sân bay

4.3.4.3.1. Các thông tin có thể thu thập bằng cách:

- a) Quan sát;
- b) Xem xét tài liệu;
- c) Phỏng vấn chính thức và không chính thức.

4.3.4.3.2. Họp khai mạc

Hoạt động đầu tiên khi bắt đầu kiểm tra là việc tiến hành cuộc họp khai mạc. Mục đích của cuộc họp là để:

- a) Thiết lập sự trao đổi giữa AAT và đại diện của tổ chức được kiểm tra;
- b) Đảm bảo việc hiểu tường tận đối với mục đích của cuộc kiểm tra;
- c) Giải thích việc kiểm tra sẽ được tiến hành như thế nào;
- d) Thảo luận với tổ chức được kiểm tra về những yêu cầu của AAT;
- đ) Làm rõ và xác nhận lại về lịch trình kiểm tra;
- e) Giải quyết các vấn đề quan tâm khác.



4.3.4.3.3. Xác định bằng chứng của sự phù hợp của các quy trình khai thác với tài liệu khai thác sân bay và các quy định đảm bảo an ninh, an toàn khác theo quy định của pháp luật

a) Tổ trưởng AAT phân công cụ thể các thành viên của đoàn kiểm tra.

b) Các thành viên AAT tiến hành kiểm tra thông qua các danh mục kiểm tra của AAT, trong đó có sử dụng các phương tiện, thiết bị kỹ thuật phục vụ việc kiểm tra.

c) Ngoài các bằng chứng trên, AAT cần phải thu thập thêm các chứng cứ từ việc đánh giá từng quy trình, trang thiết bị, cơ sở hạ tầng thông qua việc quan sát và thảo luận để xác định việc tuân thủ đối với các yêu cầu, các quy định, các tiêu chuẩn đã được phê duyệt (nếu cần thiết).

d) Nếu thấy có sự không phù hợp thì đưa ra các cơ sở, các lập luận để chứng minh sự không phù hợp đó và lập hồ sơ về sự không phù hợp đó (gồm các chú thích trong danh mục kiểm tra, các hình ảnh minh họa...).

đ) Khi tiến hành kiểm tra, quan sát phải đảm bảo không làm ảnh hưởng tới hoạt động của các nhân viên hàng không khác, không làm bất cứ điều gì phá vỡ tiến trình công việc, hoặc lôi kéo sự tập trung của nhân viên ra khỏi nhiệm vụ chính của họ.

e) Nhận diện các yếu tố ảnh hưởng đến an toàn khai thác khi đóng tạm thời công trình, một phần công trình; đánh giá các giải pháp đề xuất của người đề nghị có phù hợp không.

g) GSV phải thực hiện kiểm tra theo đúng danh mục kiểm tra đã được lập, lưu giữ các thông tin quan sát được.

4.3.4.3.4. Phỏng vấn

a) Một nhân tố quan trọng khác của cuộc kiểm tra là việc phỏng vấn các nhân sự được lựa chọn từ các tổ chức hoạt động tại cảng hàng không. Vị trí và chức danh công việc của người được phỏng vấn sẽ xác định loại hình và phạm vi của các câu hỏi được đặt ra đối với người được phỏng vấn. Tốt nhất là phỏng vấn các đại diện cấp cao trước tiên, rồi sau đó là các cuộc phỏng vấn với các chức danh quản lý và các nhân sự chủ chốt như được xác định trong kế hoạch kiểm tra. Việc phỏng vấn này có thể được mở rộng đến các nhân viên riêng biệt nếu thấy cần thiết.

b) Khi phỏng vấn được hỏi bằng các câu hỏi mở dựa trên danh mục kiểm tra.

Dựa vào thông tin nhận được, có thể hỏi những câu hỏi có chuyên môn sâu hơn nếu thấy cần thiết. Tránh hỏi các câu hỏi mà có thể trả lời bằng một từ đơn giản là “có” hoặc “không”. Cố gắng tập trung hỏi sâu vào những gì đang diễn ra, chứ không phải những gì có thể xảy ra trong tương lai.

c) Các cuộc phỏng vấn chính thức cần phải được tổ chức cẩn trọng. Mục tiêu của các cuộc phỏng vấn chính thức là để tiếp xúc trực tiếp với các đại diện chủ chốt của các tổ chức hoạt động khai thác công trình để thảo luận các vấn đề hiện tại. Việc quan sát tại hiện trường thường được diễn ra trước các cuộc phỏng vấn vì thế kiểm tra viên đã thấy được tình trạng và có thể đã chú ý đến những sự sai biệt hoặc có tính chất khác thường của hệ thống. Bất kỳ sự sai khác nào cũng đều phải được đưa ra cho phía được kiểm tra biết trong các cuộc phỏng vấn sau đó. Địa điểm tổ chức cuộc phỏng vấn cũng quan trọng. Việc chọn các văn phòng của cá nhân thường là lựa chọn tốt nhất, vì việc phỏng vấn tại môi trường làm việc bình thường có thể tạo ra một bầu không khí cởi mở và làm giảm sự căng thẳng giữa người phỏng vấn và người được phỏng vấn. Theo nguyên tắc, GSV phải là người đi đến gặp người được kiểm tra. Điều này tốt hơn việc gặp gỡ các cá nhân tại văn phòng của kiểm tra viên và giúp tránh đi cảm giác của một cuộc thẩm vấn.

4.3.4.3.5. Họp kết thúc

Mục tiêu và các hoạt động của họp kết thúc sau khi kiểm tra là để:

- Các GSV báo cáo kết quả kiểm tra thực tế tại cuộc họp để thảo luận, thống nhất giữa AAT và đơn vị được kiểm tra.
- Đơn vị được kiểm tra giải trình, tiếp thu hoặc bảo lưu ý kiến.
- Trình bày sự không phù hợp (các phát hiện) trong cuộc kiểm tra;
- Các phát hiện phải được giải thích, thảo luận làm rõ;
- Tiếp thu, xử lý các kiến nghị, đề xuất của đơn vị được kiểm tra.
- Thảo luận, thống nhất giữa AAT và đơn vị được kiểm tra, bao gồm cả việc bảo lưu ý kiến của đơn vị được kiểm tra cũng như các thành viên của đoàn kiểm tra và lập thành Biên bản kiểm tra thực tế.
- Lưu danh sách những người tham dự cuộc họp;

4.3.5. Báo cáo Lãnh đạo Cục HKVN kết quả kiểm tra (bước 4)

4.3.5.1. Báo cáo kiểm tra là một hệ thống tài liệu chính thức nhằm báo cáo các kết quả kiểm tra đến lãnh đạo Cục HKVN. Báo cáo phải ghi nhận một cách chính xác tất cả những gì đã diễn ra trong suốt cuộc kiểm tra, nó phải phản ánh được tinh thần chung của cuộc kiểm tra và không chứa đựng điều gì sai thực tế hoặc nằm ngoài các nội dung kiểm tra, biên bản kiểm tra.

4.3.5.2. Sau khi kết thúc kiểm tra, đánh giá và lập báo cáo kiểm tra, đánh giá, mỗi giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay phải hoàn thành, ký tên và gửi danh mục kiểm tra, đánh giá của mình cho tổ trưởng AAT ngay khi kết thúc việc kiểm tra. Trường hợp kiểm tra theo từng nhóm nhiều hơn 01 giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay thì toàn bộ các giám sát viên trong nhóm đều phải ký tên trước khi gửi tổ trưởng AAT.

Báo cáo kiểm tra được tính hợp trong các danh mục kiểm tra, trường hợp cần thiết các GSV có thể làm báo cáo riêng để gửi tổ trưởng AAT. Báo cáo kiểm tra phải cung cấp các đánh giá của giám sát viên về kết quả kiểm tra.

4.3.5.3. Trách nhiệm của Tổ trưởng tổ AAT là phải xây dựng báo cáo kiểm tra của tổ AAT dựa trên cơ sở sự xác nhận và thống nhất trong cuộc họp kết thúc (thống nhất bằng Biên bản cuộc họp). Tổ trưởng phải ký báo cáo và thay mặt tổ AAT báo cáo kết quả kiểm tra thực tế với Lãnh đạo phòng QLCHKSB thông qua nội dung trước khi báo cáo Lãnh đạo Cục HKVN, trong đó xác định rõ các yêu cầu và phương án đảm bảo an ninh, an toàn khai thác khi đóng tạm thời công trình.

4.3.5.4. AAT soạn thảo văn bản trình lãnh đạo phòng QLCHKSB thông qua nội dung trước khi trình Lãnh đạo Cục HKVN thông qua kết quả kiểm tra và ra thông báo kết quả kiểm tra kèm các yêu cầu lập khắc phục tồn tại (nếu có) đến đơn vị được kiểm tra.

AAT soạn thảo văn bản trình Lãnh đạo phòng QLCHKSB thông qua nội dung trước khi trình Lãnh đạo Cục HKVN

4.3.6. Phê duyệt sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác sân bay

- Tổ AAT soạn thảo văn bản/quyết định trình Lãnh đạo phòng QLCHKSB xem xét, trình Lãnh đạo Cục HKVN phê duyệt sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác sân bay sau khi người khai thác cảng hàng không, sân bay đề nghị.

- AAT phải rà soát, trình Lãnh đạo phòng QLCHKSB xem xét trình Lãnh đạo Cục HKVN có văn bản gửi cơ quan thông báo tin tức hàng không đề nghị công bố lại các thông số kỹ thuật sân bay trong trường hợp tài liệu khai thác sân bay có các thông số thay đổi so với thông số đã được chấp thuận trước đó và đang thông báo tin tức hàng không theo quy định hiện hành.

- GSV phụ trách phối hợp với cơ quan thông báo tin tức hàng không để thực hiện quy trình thông báo tin tức hàng không theo quy định.

4.3.7. Lưu trữ hồ sơ kiểm tra (bước 6)

4.3.7.1. Tất cả tài liệu có liên quan đến việc phê duyệt lại tài liệu khai thác sân bay được lưu trữ tại Phòng QLCHKSB sau khi hoàn tất cuộc kiểm tra. Tối thiểu, các tài liệu phải bao gồm:

- Hồ sơ đề nghị của đơn vị.
- Kết quả kiểm tra, đánh giá hồ sơ .
- Hồ sơ, tài liệu, kết quả kiểm tra thực tế (bao gồm đầy đủ các văn bản triển khai, danh mục kiểm tra, các ghi nhận, các bằng chứng do đoàn kiểm tra thu thập được biên bản, báo cáo ... có liên quan)
- Phản hồi sau kiểm tra từ đơn vị được kiểm tra (nếu có).
- Văn bản phê duyệt của Cục HKVN kèm tài liệu khai thác sân bay được chấp thuận.

4.3.7.2. GSV lưu hồ sơ liên quan đến quá trình giải quyết thủ tục phê duyệt sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác sân bay theo quy định lưu trữ chung của Cục HKVN.

4.3.7.3. Phòng Quản lý cảng HKSB có trách nhiệm thiết lập và duy trì một cơ sở dữ liệu kiểm tra chứa đựng tất cả các phát hiện thu thập được từ các cuộc kiểm tra của tất cả các đơn vị được kiểm tra. Cơ sở dữ liệu này sẽ được sử dụng để theo dõi, giám sát liên tục đối với hoạt động khai thác tại cảng hàng không.



DANH SÁCH PHỤ LỤC

NO. STT	APPENDICES CÁC PHỤ LỤC
1	Appendix 1: Audit Notification Letter to Aerodrome Operator
2	Appendix 2: Aerodrome Pre-Audit Questionnaire
3	Appendix 3: Suggested agenda items for an Opening Meeting
4	Appendix 4: Suggested Agenda Items for an Exit Meeting
5	Appendix 5: Standard Audit Report Format
6	Appendix 6: Post audit feedback form
7	Appendix 7: Aerodrome Audit Checklists
7.1	<i>Appendix 7A: Aerodrome Manual Checklist</i>
7.2	<i>Appendix 7B: Technical Inspection Checklist (Aerodrome Infrastructure and Ground Aids)</i>
7.2.1	<i>Appendix 7B-1: Obstacle Restrictions Form AGA-ATI-0001</i>
7.2.2	<i>Appendix 7B-2: Physical Characteristics, Visual Aid and Aerodrome Facilities Form AGA-ATI-0002</i>
7.2.3	<i>Appendix 7B-3: Rescue and Fire-Fighting Form AGA-ATI-0003</i>
7.2.4	<i>Appendix 7B-4: Wildlife Hazard Management Form AGA-ATI-0004</i>
7.3	Appendix 7C: On -site Verification Checklist
7.3.1	<i>Appendix 7C-1: Aerodrome Reporting</i>
7.3.2	<i>Appendix 7C-2: Access to the Aerodrome Movement Area</i>
7.3.3	<i>Appendix 7C-3: Aerodrome Emergency Plan (AEP)</i>
7.3.4	<i>Appendix 7C-4: Rescue and Fire-Fighting</i>
7.3.5	<i>Appendix 7C-5: Inspection of the Movement Area by the Aerodrome Operator</i>
7.3.6	<i>Appendix 7C-6: Visual Aids and Aerodrome Electrical Systems</i>
7.3.7	<i>Appendix 7C-7: Maintenance of the Movement Area</i>
7.3.8	<i>Appendix 7C-8: Aerodrome Works Safety</i>
7.3.9	<i>Appendix 7C-9: Apron Management</i>
7.3.10	<i>Appendix 7C-10: Apron Safety Management</i>
7.3.11	<i>Appendix 7C-11: Airside Vehicle Control</i>
7.3.12	<i>Appendix 7C-12: Wildlife Hazard Management</i>
7.3.13	<i>Appendix 7C-13: Obstacle Control</i>



NO. STT	APPENDICES CÁC PHỤ LỤC
7.3.14	<i>Appendix 7C-14: Removal of Disabled Aircraft</i>
7.3.15	<i>Appendix 7C-15: Handling of Hazardous Materials</i>
7.3.16	<i>Appendix 7C-16: Low-Visibility Operations</i>
7.3.17	<i>Appendix 7C-17: Protection of Sites for Radar and Navigational Aids</i>
7.3.18	<i>Appendix 7C-18: Hazardous Meteorological Conditions</i>
7.3.19	<i>Appendix 7C-19: Reporting of Runway Surface Conditions</i>
7.4	<i>Appendix 7D: Criteria on Competence of Aerodrome Personnel</i>
7.5	<i>Appendix 7E: Assessment of Operations and Maintenance Personnel Checklist</i>
7.6	<i>Appendix 7F: Competency Checklist for Aerodrome Technical Personnel</i>
7.7	<i>Appendix 7G: Non-Compliances Checklist</i>
8	<i>Appendix 8: Danh mục kiểm tra hoạt động khai thác tại sân bay</i>
8.1	<i>Phụ lục 8-1: Kiểm tra hồ sơ chấp thuận phương án đảm bảo an ninh, an toàn và vệ sinh môi trường đối với hoạt động xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị trong khu vực cảng hàng không, sân bay</i>
8.2	<i>Phụ lục 8-2: Kiểm tra thành phần hồ sơ đưa hạng mục công trình vào khai thác</i>
8.2.1	<i>Phụ lục 8-2.1: Kiểm tra thông số kỹ thuật/kiểm tra thực tế đường lăn đưa vào khai thác</i>
8.2.2	<i>Phụ lục 8-2.2: Kiểm tra thông số kỹ thuật/kiểm tra thực tế sân đỗ tàu bay đưa vào khai thác</i>
8.2.3	<i>Phụ lục 8-2.3: Kiểm tra thông số kỹ thuật/kiểm tra thực tế đường cất hạ cánh đưa vào khai thác</i>
8.3	<i>Phụ lục 8-3: Kiểm tra thành phần hồ sơ đề nghị đóng tạm thời một phần kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay (Áp dụng đối với các công trình trong khu bay)</i>
8.4	<i>Phụ lục 8-4: Kiểm tra thành phần hồ sơ liên quan đến cấp Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay</i>



NO. STT	APPENDICES CÁC PHỤ LỤC
8.4.1	<i>Phụ lục 8-4.1: Kiểm tra thành phần hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay</i>
8.4.2	<i>Phụ lục 8-4.2: Kiểm tra thành phần hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận đăng ký tạm thời cảng hàng không, sân bay</i>
8.4.3	<i>Phụ lục 8-4.3: Kiểm tra thành phần hồ sơ đề nghị sửa đổi nội dung Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay</i>
8.4.4	<i>Phụ lục 8-4.4: Kiểm tra thành phần hồ sơ đề nghị cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay do mất, hỏng</i>
8.5	<i>Phụ lục 8-5: Kiểm tra thành phần hồ sơ liên quan đến cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay</i>
8.5.1	<i>Phụ lục 8-5.1: Kiểm tra thành phần hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay</i>
8.5.2	<i>Phụ lục 8-5.2: Kiểm tra thành phần hồ sơ đề nghị sửa đổi nội dung Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay</i>
8.5.3	<i>Phụ lục 8-5.3: Kiểm tra thành phần hồ sơ đề nghị cấp lại Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay do mất, rách, hỏng</i>
8.6	<i>Phụ lục 8-6: Kiểm tra liên quan đến Tài liệu khai thác sân bay</i>
8.6.1	<i>Phụ lục 8-6.1: Kiểm tra kết cấu, nội dung Tài liệu khai thác sân bay (Theo Hướng dẫn lập Tài liệu khai thác sân bay của Cục HKVN)</i>
8.6.2	<i>Phụ lục 8-6.2: Kiểm tra thành phần hồ sơ đề nghị sửa đổi, bổ sung Tài liệu khai thác sân bay</i>
8.7	<i>Phụ lục 8-7: Kiểm tra liên quan đến Tài liệu khai thác công trình</i>
8.7.1	<i>Phụ lục 8-7.1: Kiểm tra kết cấu, nội dung Tài liệu khai thác công trình theo Hướng dẫn lập Tài liệu khai thác công trình của Cục HKVN (Áp dụng đối với công trình nhà ga hành khách)</i>
8.7.2	<i>Phụ lục 8-7.2: Kiểm tra kết cấu, nội dung Tài liệu khai thác công trình theo Hướng dẫn lập Tài liệu khai thác công trình của Cục HKVN (Áp dụng đối với công trình nhà ga hàng hóa, khu logistic hàng không, kho hàng hóa kèm khu tập kết hàng hóa)</i>
8.7.3	<i>Phụ lục 8-7.3: Kiểm tra kết cấu, nội dung Tài liệu khai thác công</i>



NO. STT	APPENDICES CÁC PHỤ LỤC
	<i>trình theo Hướng dẫn lập Tài liệu khai thác công trình của Cục HKVN (Áp dụng đối với công trình kho xăng dầu hàng không)</i>
8.7.4	<i>Phụ lục 8-7.4: Kiểm tra kết cấu, nội dung Tài liệu khai thác công trình theo Hướng dẫn lập Tài liệu khai thác công trình của Cục HKVN (Áp dụng đối với công trình khác ngoài phạm vi công trình được nêu tại Phụ lục 8-7.1, 8-7.2, 8-7.3)</i>
8.7.5	<i>Phụ lục 8-7.5: Kiểm tra thành phần hồ sơ đề nghị sửa đổi, bổ sung Tài liệu khai thác công trình</i>
8.8	Phụ lục 8-8: Kiểm tra thành phần hồ sơ đề nghị phê duyệt bản vẽ tổng mặt bằng
8.9	Phụ lục 8-9: Kiểm tra thành phần hồ sơ quy hoạch cảng hàng không, sân bay
8.10	Phụ lục 8-10: Kiểm tra thành phần hồ sơ đề nghị đóng tạm thời cảng hàng không, sân bay (Trong trường hợp cải tạo, mở rộng, sửa chữa kết cấu hạ tầng)
8.11	Phụ lục 8-11: Kiểm tra thành phần hồ sơ đề nghị đóng tạm thời cảng hàng không, sân bay (Trong trường hợp thiên tai, dịch bệnh, ô nhiễm môi trường, sự cố, tai nạn hàng không và các tình huống bất thường khác uy hiếp đến an toàn hàng không, an ninh hàng không - Áp dụng trong thời gian đóng quá 24 giờ)
9	Appendix 9: Auditor Feedback Form
10	Appendix 10: Aerodrome Surveillance Checklist
11	Phụ lục 11: Mẫu Sơ yếu lý lịch của Giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay