

Số: 1272/QĐ-CHK

Hà Nội, ngày 09 tháng 06 năm 2017

QUYẾT ĐỊNH

**Về việc ban hành hướng dẫn lập Tài liệu khai thác sân bay
và Tài liệu khai thác công trình**

CỤC TRƯỞNG CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2006 và Luật sửa đổi bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2014;

Căn cứ Nghị định số 102/2015/NĐ-CP ngày 20/10/2015 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay;

Căn cứ Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT ngày 30/6/2016 của Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay;

Căn cứ Quyết định số 121/QĐ-BGTVT ngày 14/01/2016 của Bộ Giao thông vận tải quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng không Việt Nam;

Theo đề nghị của Trưởng phòng Quản lý cảng hàng không, sân bay,

QUYẾT ĐỊNH:

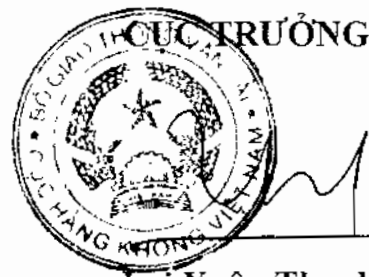
Điều 1. Ban hành hướng dẫn lập Tài liệu khai thác sân bay và Tài liệu khai thác công trình. Nội dung chi tiết của hướng dẫn lập Tài liệu khai thác sân bay và Tài liệu khai thác công trình được đăng tải trên website của Cục Hàng không Việt Nam: <http://www.caa.gov.vn/tai-lieu-huong-dan-an-ninh-an-toan.htm>.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký và hủy bỏ Quyết định số 6103/QĐ-CHK ngày 17/12/2013.

Điều 3. Tổng giám đốc Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP, Giám đốc các cảng hàng không, sân bay tại Việt Nam và Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành quyết định này.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- Các Phó Cục trưởng;
- Cảng vụ HKMB, MT, MN;
- Thanh tra Cục HKVN;
- Phòng: QLHĐB, VTHK, ANHK, PC, KHCNMT;
- Lưu: VT, QLC (HT20).



Lại Xuân Thanh

Handwritten initials

Handwritten notes:
KGT 1
12/6



PHỤ LỤC 1

HƯỚNG DẪN VIỆC LẬP TÀI LIỆU KHAI THÁC SÂN BAY

(Ban hành kèm theo Quyết định số 1272/QĐ-CHK ngày 09/06/2017

của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)

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

Nội dung của Tài liệu khai thác sân bay được lập theo quy định tại Điều 40 Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT ngày 30/06/2016 của Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay phải đảm bảo các yêu cầu sau đây:

1. Đảm bảo tính chính xác của các thông tin chứa đựng trong Tài liệu khai thác sân bay.
2. Đảm bảo năng lực, tính năng kỹ thuật khai thác, chất lượng của các hệ thống công trình, trang thiết bị và phương tiện.
3. Đảm bảo tính khả thi của hệ thống quản lý an ninh, an toàn cảng hàng không, sân bay.
4. Chỉ rõ người quản lý, quy trình bổ sung, cập nhật thông tin vào Tài liệu khai thác sân bay.
5. Được trình bày theo kiểu chữ Times New Roman, cỡ chữ 14 trên khổ giấy A4, các bản vẽ gập theo khổ A4, đóng thành cặp tài liệu theo từng phần riêng biệt, dễ kiểm tra, theo dõi, cập nhật và phải được người khai thác cảng hàng không, sân bay ký, đóng dấu.

II. Bộ cục và nội dung Tài liệu khai thác sân bay bao gồm các phần như sau:

TRANG MỤC LỤC

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

DANH SÁCH PHÂN PHỐI TÀI LIỆU

TT	Đơn vị, cá nhân sử dụng tài liệu	Số lượng (quyển)	Mã số

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

- Cục Hàng không Việt Nam: Mã số 01, số lượng 05 quyển.
- Cảng vụ hàng không: Mã số 02, số lượng 02 quyển.
- Tổng công ty Cảng HKVN-CTCP: Mã số 03, số lượng theo nhu cầu thực tế của ACV.

- Công ty Quản lý bay khu vực: Mã số 04, số lượng 01 quyền.
- Văn phòng đại diện VNA, VJ, JPA, VASCO khu vực: Mã số 05, số lượng 01 quyền/đơn vị.
- Đại diện đơn vị không quân hoạt động tại Cảng: Mã số 06, số lượng 01 quyền/đơn vị.
- Các đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất: Mã số 07, số lượng 01 quyền/đơn vị.
- Dự phòng: Mã số 08, số lượng theo nhu cầu thực tế của ACV.

TRANG GHI NHẬN CÁC ĐỢT TU CHÍNH

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

TRANG DANH MỤC CÁC NỘI DUNG KIỂM TRA ĐÃ THỰC HIỆN

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

GIẢI THÍCH THUẬT NGỮ VÀ CÁC CHỮ VIẾT TẮT

1. Thuật ngữ

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

2. Chữ viết tắt

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

CHƯƠNG I QUY ĐỊNH CHUNG

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

1.1 Mục đích:

- Tài liệu khai thác sân bay là căn cứ để Cục Hàng không Việt Nam thực hiện quy trình thẩm định, cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định tại Điều 51 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2006, Điều 39 Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT ngày 30/6/2016 của Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.

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

- Tài liệu khai thác sân bay cung cấp các thông tin và hướng dẫn cần thiết thông qua việc mô tả các Quy trình khai thác, cung cấp dịch vụ làm cơ sở cho người đại diện/ người được ủy quyền/ đối tác cung cấp dịch vụ/ cán bộ, công nhân viên của người khai thác cảng hàng không, sân bay tham chiếu trong quá trình thực hiện nhiệm vụ được giao.

1.2 Yêu cầu:

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

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

- Tài liệu khai thác sân bay phải được cập nhật các nội dung thay đổi liên quan đến các nội dung của tài liệu và trình Cục HKVN phê duyệt. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm cập nhật tài liệu khai thác sân bay theo quy định.

1.3 Phạm vi áp dụng:

Áp dụng cho Cục HKVN, Cảng vụ hàng không, Người khai thác cảng hàng không, sân bay và các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không tại sân bay.

2. Căn cứ pháp lý và tài liệu viện dẫn

2.1 Căn cứ pháp lý

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

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

- Pháp lệnh về phòng chống lụt bão năm 1993 và Pháp lệnh số 27/2000/PL-UBTVQH ngày 24 tháng 8 năm 2000 của Ủy ban thường vụ Quốc hội sửa đổi, bổ sung một số điều của Pháp lệnh phòng chống lụt bão.

- Nghị định 75/2007/NĐ-CP ngày 09/05/2007 của Chính phủ về điều tra tai nạn, sự cố tàu bay.

- Nghị định số 14/2010/NĐ-CP ngày 27 tháng 02 năm 2010 của Thủ tướng chính phủ về Quy định về tổ chức, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ chế phối hợp của Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão Trung ương, Ban Chỉ huy phòng, chống lụt, bão và tìm kiếm cứu nạn các Bộ, ngành và địa phương;

- Nghị định số 66/2014/NĐ-CP ngày 04 tháng 7 năm 2014 của Chính phủ quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành một số điều của Luật phòng, chống thiên tai.

- Nghị định số 79/2014/NĐ-CP ngày 31 tháng 7 năm 2014 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật phòng cháy và chữa cháy và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật phòng cháy và chữa cháy.

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

- Nghị định số 102/2015/NĐ-CP ngày 20/10/2015 của Chính phủ về Quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.

- Nghị định số 125/2015/NĐ-CP ngày 04/12/2015 của Chính phủ Quy định Chi tiết về Quản lý hoạt động bay.

- Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06/05/2016 của Chính phủ Quy định về Quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam.

- Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg ngày 06/08/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Quy chế phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không dân dụng;

- Quyết định số 16/2017/QĐ-TTg ngày 16/05/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Phương án khẩn nguy tổng thể đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng;

- Thông tư số 53/2011/TT-BGTVT ngày 24/10/2011 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về an toàn hoạt động bay;

- Thông tư số 51/2012/TT-BGTVT ngày 20/12/2012 của Bộ Giao thông vận tải quy định về bản đồ, sơ đồ hàng không.

- Thông tư số 53/2012/TT-BGTVT ngày 25/12/2012 của Bộ Giao thông vận tải quy định về bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng.

- Văn bản hợp nhất số 01/VBHN-BGTVT ngày 03/01/2014 của Bộ Giao thông vận tải quy định về phương thức bay hàng không dân dụng.

- Văn bản số 27/VBHN-BGTVT ngày 24/12/2013 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về khí tượng Hàng không dân dụng.

- Thông tư số 03/2014/TT-BGTVT ngày 10/3/2014 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống dẫn đường, giám sát và bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

- Thông tư số 34/2014/TT-BGTVT ngày 11/8/2014 của Bộ Giao thông vận tải về việc ban hành QCVN “Sơn kẻ tín hiệu trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay”.

- Thông tư số 36/2014/TT-BGTVT ngày 29/8/2014 của Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy định chất lượng dịch vụ hành khách tại cảng hàng không.

- Thông tư số 38/2014/TT-BGTVT ngày 05/9/2014 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không tại Việt Nam.

- Thông tư số 44/2014/TT-BGTVT ngày 30/9/2014 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về phương thức liên lạc không - địa hàng không dân dụng.

- Văn bản số 06a/VBHN-BGTVT ngày 05/10/2015 của Bộ Giao thông vận tải Quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ;

- Thông tư số 01/2016/TT-BGTVT ngày 01/02/2016 của Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Chương trình An ninh hàng không dân dụng Việt Nam và kiểm soát chất lượng An ninh hàng không dân dụng.

- Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT ngày 30/06/2016 của Bộ Giao thông vận tải Quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.

- Thông tư số 33/2016/TT-BGTVT ngày 15/11/2016 của Bộ Giao thông vận tải Quy định việc báo cáo hoạt động và báo cáo số liệu thống kê trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam;

- Thông tư số 48/2016/TT-BGTVT ngày 30/12/2016 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về bảo trì công trình hàng không dân dụng.

- Quyết định số 26/2007/QĐ-BGTVT ngày 23 tháng 5 năm 2007 của Bộ Giao thông vận tải về ban hành Quy chế tìm kiếm cứu nạn hàng không dân dụng;

- Quyết định số 1281/QĐ-BGTVT ngày 26/4/2016 về việc đính chính Thông tư số 01/2016/TT-BGTVT ngày 01/02/2016 của Bộ GTVT quy định chi tiết Chương trình An ninh hàng không dân dụng Việt Nam và kiểm soát chất lượng An ninh hàng không dân dụng.

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

- Quyết định số 1272/QĐ-CHK ngày 09 tháng 06 năm 2017 của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam về việc Hướng dẫn lập Tài liệu khai thác sân bay và Tài liệu khai thác công trình.

2.2 Tài liệu viện dẫn: Các tài liệu của tổ chức hàng không dân dụng quốc tế

- Phụ ước 2 về Quy tắc bay;
- Phụ ước 4 về Bản đồ, sơ đồ hàng không;
- Phụ ước 5 về Đơn vị đo lường hàng không;
- Phụ ước 10 về Thông tin liên lạc hàng không;
- Phụ ước 11 về Dịch vụ điều hành bay;
- Phụ ước 12 về Tìm kiếm cứu nạn hàng không;
- Phụ ước 13 về Điều tra sự cố và tai nạn tàu bay;
- Phụ ước 14 về Tiêu chuẩn và khuyến nghị thực hành (SARPs) về thiết kế và khai thác sân bay;
- Phụ ước 15 về Dịch vụ thông báo tin tức hàng không;
- Phụ ước 17 về An ninh hàng không;
- Phụ ước 19 về Hệ thống quản lý an toàn;
- Sổ tay hướng dẫn cấp chứng chỉ sân bay (Doc 9774 –AN/969) của ICAO;
- Sổ tay hướng dẫn Thông báo tin tức Hàng không (Doc 8126 ICAO);
- Sổ tay hướng dẫn an ninh bảo vệ hàng không dân dụng ngăn chặn các hành vi can thiệp bất hợp pháp (Doc 8973 ICAO);
- Sổ tay hướng dẫn quản lý an toàn (Doc 9859-AN/474- ICAO);
- Sổ tay hướng dẫn về các dịch vụ sân bay (Doc 9137 ICAO);
- Sổ tay hướng dẫn thiết kế sân bay (Doc 9157/AN901 ICAO).

3. Quy trình sửa đổi, bổ sung tài liệu

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

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

3.2 Quy trình bổ sung, tu chỉnh tài liệu.

- Trường hợp có sự thay đổi liên quan đến nội dung của Tài liệu khai thác sân bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm cập nhật đầy đủ các thông tin thay đổi trong Trang ghi nhận các đợt tu chỉnh, bổ sung các văn bản chấp thuận các nội dung thay đổi của cơ quan có thẩm quyền vào Phụ lục của tài liệu và thông báo đến các cơ quan, đơn vị có sử dụng tài liệu.

- Việc tu chỉnh toàn bộ tài liệu khai thác sân bay được thực hiện 01 lần/năm vào Quý IV hàng năm. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm rà soát, đánh giá, cập nhật để báo cáo trình Cục HKVN phê duyệt và công bố việc sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác sân bay theo quy định tại Điều 40 của Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT ngày 30/06/2016 của Bộ Giao thông vận tải.

4. Các điều kiện chung để khai thác sân bay

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

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

5. Hệ thống thông báo tin tức hàng không hiện có và các thủ tục thông báo

Mô tả hệ thống thông báo tin tức hàng không hiện có và các quy trình, thủ tục ban hành các bản tin.

Cơ quan chịu trách nhiệm thống kê.

Nêu các Quy chế phối hợp và Hiệp đồng giữa các cơ quan.

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

Nêu các cơ quan có chức năng thống kê số lần hoạt động cất, hạ cánh của tàu bay.

7. Chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của Người khai thác cảng hàng không, sân bay

Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải ghi cụ thể các nhiệm vụ, quyền hạn của mình theo quy định của pháp luật có liên quan đến an ninh, an toàn và các hoạt động khai thác cảng hàng không, sân bay (trình bày chi tiết các nhiệm vụ, quyền hạn liên quan của người khai thác cảng hàng không, sân bay).

CHƯƠNG II

THÔNG TIN CHUNG VỀ CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

1. Tên cảng hàng không, sân bay

- Tên tiếng Việt;
- Tên tiếng Anh;
- Địa danh sân bay theo ký hiệu của ICAO;
- Địa danh sân bay theo ký hiệu của IATA.

2. Vị trí cảng hàng không, sân bay

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

3. Tọa độ điểm quy chiếu sân bay

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

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

- Mức cao sân bay so với mực nước biển trung bình (m);
- Mức cao của các điểm ngưỡng đường cất hạ cánh (m);
- Địa thế sân bay.

5. Cấp cứu hỏa sân bay

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

6. Nhiệt độ tham chiếu tại sân bay

Là nhiệt độ trung bình trong tháng đo lúc 13 giờ của tháng nóng nhất trong năm, căn cứ số liệu thống kê ít nhất trong 10 năm gần nhất (°C).

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

8. Các loại bản đồ, sơ đồ

- Bản đồ tổng thể cảng hàng không, sân bay.
- Bản đồ ranh giới cảng hàng không, sân bay.
- Bản đồ chỉ vị trí tương đối của cảng hàng không, sân bay đến trung tâm thành phố, thị xã và vị trí các công trình, trang thiết bị nằm ngoài hàng rào cảng hàng không, sân bay.
- Bản đồ tiếng ồn tại khu vực cảng hàng không, sân bay.

- Sơ đồ chướng ngại vật hàng không (đối với các CHK,SB đã được xây dựng và công bố bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không theo quy định).

- Sơ đồ các vùng ảnh hưởng đến hoạt động bay của đèn laze, thiết bị chiếu sáng với cường độ cao.

- Sơ đồ địa hình tiếp cận chính xác.

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

- Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất.

- Sơ đồ hệ thống đường giao thông trong khu bay;

- Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay.

- Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn sử dụng thiết bị (SID).

- Sơ đồ khu vực tiếp cận.

- Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn sử dụng thiết bị (STAR).

- Sơ đồ phương thức tiếp cận sử dụng thiết bị.

- Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt.

- Sơ đồ giới hạn độ cao chướng ngại vật hàng không.

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

Người khai thác cảng hàng không, sân bay có thể trích dẫn, sử dụng các loại sơ đồ, bản đồ phục vụ cho hoạt động bay trong Quy chế bay được duyệt.

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

- Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất;

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

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

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

CHƯƠNG III

CÁC THÔNG TIN CHI TIẾT VỀ SÂN BAY

1. Đường cất hạ cánh

Nêu cụ thể cho từng đường cất hạ cánh:

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

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

1.3 Độ lệch từ (chính xác đến 1% độ).

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

- Chiều dài (....m).



- Chiều rộng (...m).

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

- Chiều dài (....m).

- Chiều rộng (...m).

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

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

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

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

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

1.11 Kích thước dải bay, khu vực bảo hiểm hai đầu đường cất hạ cánh, đoạn dừng và khoảng trống đầu đường cất hạ cánh.

1.12 Các cự ly công bố: + Sơ đồ thể hiện các cự ly công bố

+ TORA, TODA, ASDA, LDA

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

1.14 Hệ số ma sát đường cất hạ cánh.

1.15 Lựa chọn và sử dụng đường cất hạ cánh.

2. Đường lăn

Nêu cụ thể cho từng đường lăn

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

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

- Chiều dài (....m).

- Chiều rộng (...m).

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

- Chiều dài (....m).

- Chiều rộng (...m).
- 2.4 Độ dốc dọc trung bình và độ dốc ngang điển hình của đường lăn.
- 2.5 Loại tầng phủ mặt đường lăn, sức chịu tải đường lăn công bố theo phương pháp ACN/PCN; loại tầng phủ bề mặt lề đường lăn.
- 2.6 Kích thước dải lăn
 - Chiều dài (...m).
 - Chiều rộng (...m).
- 2.7 Những hạn chế/lưu ý của đường lăn (nếu có).
- 2.8 Trường hợp có những đường lăn phục vụ riêng cho hoạt động bay quân sự, người khai thác cảng hàng không, sân bay nêu rõ ký hiệu đường lăn, vị trí đường lăn.

3. Sân đỗ

- 3.1 Ký hiệu.
- 3.2 Kiểu loại (sân đỗ tàu bay phục vụ hành khách, hàng hóa, xưởng bảo dưỡng, biệt lập...).
- 3.3 Vị trí và số lượng vị trí đỗ tàu bay, loại tàu bay khai thác đối với từng vị trí đỗ.
- 3.4 Tọa độ các vị trí đỗ tàu bay, vị trí của các hệ thống chỉ dẫn chuyển động tàu bay trên mặt đất (đo tại điểm dừng cảng trước tàu bay theo WGS-84 - chính xác đến % giây).
- 3.5 Loại tầng phủ bề mặt của sân đỗ, sức chịu tải theo phương pháp PCN/ACN.
- 3.6 Phương án vận hành tàu bay từ đường cất hạ cánh, đường lăn vào sân đỗ và ngược lại (có sơ đồ kèm theo); vị trí các khu vực bố trí trang thiết bị mặt đất trên sân đỗ, neo chống bão (có sơ đồ kèm theo).
- 3.7 Quy trình khai thác, phương án cung cấp dịch vụ đối với từng vị trí đỗ.
- 3.8 Những hạn chế/lưu ý tại sân đỗ (nếu có).
- 3.9 Trường hợp có những sân đỗ phục vụ riêng cho hoạt động bay quân sự, người khai thác cảng hàng không, sân bay nêu rõ ký hiệu sân đỗ, vị trí sân đỗ.

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

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

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

b. Vị trí: - Tọa độ (WGS-84)

- Tương đối

c. Tần số

d. Chế độ làm việc

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

a. Loại, ký hiệu

b. Vị trí tương đối

c. Chế độ làm việc

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

a. Loại, ký hiệu

b. Vị trí tương đối

c. Chế độ làm việc

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

a. Loại, ký hiệu

b. Vị trí tương đối

c. Chế độ làm việc

5.5 Hệ thống cấp điện dự phòng; thời gian chuyển đổi từ điện lưới quốc gia sang nguồn điện dự phòng.

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

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

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

- Hệ thống sơn kẻ tín hiệu;

- Hệ thống biển báo khu bay;

- Hệ thống dẫn đỗ tự động – VDGS (mô tả cụ thể các vị trí đỗ tàu bay có sử dụng hệ thống VDGS).

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

Nêu rõ vị trí và cao độ các điểm kiểm tra độ cao trước chuyển bay

9. Hệ thống đường giao thông trong khu bay

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

10. Hạ tầng bảo vệ môi trường

Nêu rõ vị trí, quy mô các công trình bảo vệ môi trường gồm: Hệ thống thu gom, xử lý chất thải rắn, chất thải lỏng.

11. Hạ tầng tra nạp nhiên liệu ngầm cho tàu bay

Nêu rõ vị trí, quy mô hệ thống hạ tầng tra nạp nhiên liệu ngầm cho tàu bay.

12. Hệ thống cấp điện trong khu bay

12.1 Hệ thống cấp điện nguồn thường xuyên.

12.2 Hệ thống cấp điện dự phòng.

12.3 Chế độ chuyển đổi

13. Hệ thống cấp, thoát nước trong khu bay

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

13.2 Hệ thống thoát nước

- Hệ thống thoát nước khu bay;
- Các điểm kết nối giữa hệ thống thoát nước khu bay;
- Công suất thiết kế của hệ thống thoát nước đáp ứng với lượng mưa cao nhất.

14. Hạ tầng bảo đảm an ninh hàng không

14.1 Hàng rào vành đai, hàng rào an ninh sân bay

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

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

- Vọng gác:

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

- Hệ thống đường tuần tra:

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

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

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

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

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

15.1 Trạm cứu hỏa

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

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

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

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

15.3 Hệ thống đường phục vụ công tác khẩn nguy

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

15.4 Hàm xử lý bom, mìn; vị trí đỗ biệt lập

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

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

15.5 Trung tâm khẩn nguy sân bay

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

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

16. Hệ thống chiếu sáng

16.1 Hệ thống đèn chiếu sáng sân đỗ.

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

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

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

16.3 Nguồn điện dự phòng cho hệ thống chiếu sáng.

Nêu rõ tên, số lượng, chủng loại, công suất thiết bị, nguồn điện dự phòng cho hệ thống chiếu sáng.

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

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

18. Các thông tin đặc biệt cần lưu ý

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

19. Danh mục không đáp ứng

Lập danh sách các mục không đáp ứng so với tiêu chuẩn khai thác được công bố bao gồm: Danh mục không đáp ứng đối với kết cấu hạ tầng sân bay; danh mục không đáp ứng về quản lý chương ngại vật hàng không.

Liệt kê các văn bản chấp thuận của cấp có thẩm quyền trong việc thiết kế và đưa công trình vào khai thác có liên quan đến danh mục không đáp ứng.

CHƯƠNG IV

QUY TRÌNH VẬN HÀNH KHAI THÁC, BẢO TRÌ, BIỆN PHÁP BẢO ĐẢM AN TOÀN KHAI THÁC TRONG KHU BAY

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

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

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

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

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

2. Quy trình bảo đảm an ninh

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

3. Kế hoạch khẩn nguy sân bay

Thực hiện theo các quy định đảm bảo an ninh tại Kế hoạch khẩn nguy sân bay đã được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt tại Quyết định số...../QĐ-CHK ngày ...tháng...năm...

4. Kiểm tra bề mặt giới hạn chương ngại vật trong sân bay

4.1 Các quy trình kiểm tra định kỳ, đột xuất bề mặt giới hạn chương ngại vật, bao gồm:

- Nêu cơ quan chịu trách nhiệm, tên, chức vụ và số điện thoại của những người chịu trách nhiệm tổ chức kiểm tra.

- Nêu các quy định kiểm tra, tần suất kiểm tra. Quy trình báo cáo và các biện pháp khắc phục (Nhật ký kiểm tra, cơ quan lưu giữ nhật ký).

4.2 Các quy trình và phương tiện liên lạc với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong thời gian kiểm tra khu bay.

Nêu rõ quy trình, phương tiện và phương thức liên lạc với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong thời gian kiểm tra khu bay.

5. Quy trình kiểm tra kết cấu hạ tầng sân bay

5.1 Các quy trình kiểm tra

- Nêu cơ quan chịu trách nhiệm, tên, chức vụ và số điện thoại của những người chịu trách nhiệm tổ chức kiểm tra.

- Nêu các quy định kiểm tra, tần suất kiểm tra. Quy trình báo cáo và các biện pháp khắc phục (Nhật ký kiểm tra, cơ quan lưu giữ nhật ký).

5.2 Các quy trình và phương tiện liên lạc với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong thời gian kiểm tra

Nêu rõ quy trình, phương tiện và phương thức liên lạc với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong thời gian kiểm tra khu bay.

6. Quy trình bảo trì kết cấu hạ tầng sân bay

Nêu rõ quy trình bảo trì kết cấu hạ tầng sân bay. Trường hợp quy trình bảo trì kết cấu hạ tầng sân bay đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt theo quy định, người khai thác cảng hàng không, sân bay nêu rõ thực hiện quy trình bảo trì công trình theo quyết định đã được duyệt (trích dẫn đầy đủ số Quyết định phê duyệt công trình bảo trì công trình).

7. An toàn thi công xây dựng

- Nêu rõ quy trình kiểm soát phương án tổ chức thi công, biện pháp đảm bảo an ninh an toàn, vệ sinh môi trường và phòng cháy, chữa cháy trong quá trình thi công xây dựng công trình thuộc kết cấu hạ tầng sân bay do Nhà thầu thi công lập.

- Nêu rõ phương thức liên lạc với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong quá trình xây dựng công trình.

- Nêu rõ phương án kiểm soát người, phương tiện ra/vào, hoạt động trong khu vực thi công.

8. Quản lý sân đỗ tàu bay

Nêu rõ các quy trình gồm:

8.1 Phân chia trách nhiệm quản lý, phối hợp giữa các cơ quan của Người khai thác cảng hàng không, sân bay và cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu, dịch vụ thương mại mặt đất.

8.2 Phân bổ các vị trí đỗ.

8.3 Các quy định về kéo dất tàu bay và khởi động động cơ.

8.4 Dịch vụ đỗ tàu bay.

8.5 Dịch vụ dẫn dắt tàu bay.

8.6 Dịch vụ đánh tín hiệu/chèn bánh cho tàu bay.

8.7 Quy trình phục vụ chuyên cơ.

8.8 Quy trình kéo/đẩy tàu bay.

8.9 Phương thức liên lạc trong khu vực sân đỗ.

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

9.1 Quản lý an toàn đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ

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

9.2 Các quy trình khác liên quan tới quản lý an toàn sân đỗ:

- Phòng phụt đối với động cơ phản lực.

- Các biện pháp bảo vệ trong quá trình tiếp nhiên liệu.

- Vệ sinh sân đỗ.

- Các biện pháp kiểm tra an toàn cho nhân viên, phương tiện hoạt động trên sân đỗ.

- Báo cáo về tai nạn, sự cố uy hiếp an toàn xảy ra trên sân đỗ.

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

10. Quy định về kiểm tra, kiểm soát người, phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay

Nêu rõ các quy trình, biện pháp kiểm tra, kiểm soát hoạt động trong khu bay gồm:

10.1 Các biện pháp áp dụng cho giao thông, quy tắc giao thông (bao gồm hạn chế tốc độ, phương tiện, trang bị hướng dẫn thực hành quy tắc).

10.2 Các quy trình kiểm tra, kiểm soát người và phương tiện hoạt động tại khu bay (giấy phép cho người, phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay...).

10.3 Nêu cơ quan đơn vị chịu trách nhiệm giám sát, quản lý, điều hành các hoạt động trong khu bay.

11. Quản lý các nguy cơ gây mất an toàn do chim, động vật hoang dã và vật nuôi gây ra

Nêu rõ các biện pháp phòng ngừa nguy cơ gây mất an toàn do động vật gây ra bao gồm:

11.1 Khảo sát, xác định vị trí các nơi nhốt, giữ và chặn thả động vật, lối đi động vật có thể xâm nhập khu bay, lập sổ theo dõi.

11.2 Đánh giá tác động về các rủi ro do động vật gây ra. Phương án kiểm soát động vật.

11.3 Xác định chu kỳ di cư của chim.

11.4 Các biện pháp quản lý và ngăn ngừa. Tần suất của các hoạt động ngăn ngừa cũng như phương tiện thực hiện.

11.5 Tên, số điện thoại (24/24h) của những người phụ trách xử lý các nguy cơ gây mất an toàn do động vật gây ra.

12. Quản lý chương ngại vật hàng không

Nêu rõ các chỉ dẫn về quản lý chương ngại vật hàng không theo quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06/05/2016 và Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT ngày 30/06/2016.

13. Di chuyển tàu bay hư hỏng

Nêu rõ phương án di chuyển tàu bay hư hỏng trên khu bay hoặc khu vực lân cận bao gồm:

13.1 Vai trò của Người khai thác cảng hàng không, sân bay và Người khai thác tàu bay đối với tàu bay bị hư hỏng.

13.2 Quy trình thông báo cho người có đăng ký tàu bay bị hư hỏng.

13.3 Quy trình liên lạc với cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu.

13.4 Bố trí sắp xếp nhân viên và phương tiện để di chuyển tàu bay bị hư hỏng, phương án canh giữ, bảo vệ tàu bay hư hỏng sau khi được di dời đến vị trí đỗ tàu bay được xác định để phục vụ công tác điều tra sự cố tàu bay theo quy định

13.5 Quy trình di chuyển tàu bay bị hư hỏng

13.6 Tên, chức vụ và số điện thoại của các cán bộ phụ trách việc sắp xếp, di chuyển tàu bay bị hư hỏng.

14. Quản lý vật phẩm nguy hiểm

Thực hiện theo Chương trình an ninh hàng không của cảng hàng không, sân bay đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt (trích dẫn đầy đủ số Quyết định phê duyệt).

15. Khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế

Thực hiện theo hướng dẫn khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế tại cảng hàng không, sân bay được cấp có thẩm quyền phê duyệt (trích dẫn đầy đủ số Quyết định phê duyệt).

16. Đảm bảo hoạt động của Rada và các thiết bị dẫn đường

Nêu rõ các quy trình bảo vệ vị trí rada và phương tiện dẫn đường vô tuyến tại cảng hàng không, sân bay để không gây cản trở hoạt động chính xác của các thiết bị đó, bao gồm:

16.1 Kiểm soát các hoạt động xung quanh vị trí rada và các phương tiện dẫn đường vô tuyến.

16.2 Các quy định bảo trì mặt đất xung quanh các thiết bị.

16.3 Quy định về lắp đặt các bảng báo hiệu về bức xạ sóng cực ngắn nguy hiểm.

16.4 Sơ đồ các bề mặt giới hạn chương ngại vật đảm bảo hoạt động bình thường của các thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát

17. Khí tượng hàng không

Thực hiện theo tài liệu khai thác của cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay được cấp có thẩm quyền phê duyệt (trích dẫn đầy đủ số Quyết định phê duyệt)

18. Quản lý môi trường tại sân bay

18.1 Các nguồn thải gây ô nhiễm và biện pháp giảm thiểu

18.1.1 Khí thải, tiếng ồn, độ rung

18.1.2 Nước thải, lượng nước xả thải (m^3 /ngày đêm): Nguồn thải, lưu lượng xả thải, lượng nước tiêu thụ (m^3 /ngày đêm);

(Sơ đồ Quy trình thu gom, xử lý nước thải của người khai thác cảng và của toàn cảng hàng không sân bay);

18.1.3 Chất thải rắn: Quy trình thu gom, vận chuyển chất thải rắn (sơ đồ);

Biện pháp giảm thiểu ô nhiễm do chất thải rắn.

18.1.4 Chất thải nguy hại

Quy trình thu gom, vận chuyển chất thải nguy hại (sơ đồ);

18.1.5 Chất thải rắn, lông từ tàu bay tại cảng hàng không, sân bay.

Quy trình thu gom, vận chuyển, xử lý chất thải rắn, lông từ tàu bay (sơ đồ).

18.2 Trách nhiệm quản lý môi trường của người khai thác cảng hàng không, sân bay

- Chịu trách nhiệm trước pháp luật Việt Nam nếu vi phạm các quy định về bảo vệ môi trường;

- Thực hiện quản lý môi trường theo các nội dung trong báo cáo đánh giá tác động môi trường/đề án bảo vệ môi trường (chi tiết, đơn giản)/cam kết bảo vệ môi trường được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt;

- Triển khai xây dựng bản đồ tiếng ồn;

- Phê duyệt Hệ thống quản lý môi trường



- Ban hành kế hoạch phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường
- Phê duyệt quy trình thu gom, phân loại, xử lý nước thải, chất thải rắn, chất thải nguy hại, chất thải rắn, lỏng từ tàu bay của cảng hàng không, sân bay;
- Ban hành Quy định chức năng, nhiệm vụ của bộ phận môi trường.

18.3 Trách nhiệm quản lý môi trường của doanh nghiệp khai thác công trình tại cảng hàng không, sân bay

- Chịu trách nhiệm trước pháp luật Việt Nam nếu vi phạm các quy định về bảo vệ môi trường;

- Thực hiện quản lý môi trường theo các nội dung trong báo cáo đánh giá tác động môi trường/đề án bảo vệ môi trường (chi tiết, đơn giản)/cam kết bảo vệ môi trường được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt;

- Ban hành kế hoạch phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường
- Ban hành Quy định chức năng, nhiệm vụ của bộ phận môi trường.

18.4 Trường hợp cảng hàng không, sân bay đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt Báo cáo đánh giá tác động môi trường/đề án bảo vệ môi trường (chi tiết, đơn giản), người khai thác cảng hàng không sân bay nêu rõ việc bảo vệ môi trường được thực hiện theo Báo cáo đánh giá tác động môi trường/đề án bảo vệ môi trường được cấp có thẩm quyền phê duyệt (trích dẫn đầy đủ số Quyết định phê duyệt).

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

Thực hiện theo quy định tại Điều 35 của Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT ngày 30/06/2016 và Quyết định số 399/QĐ-CHK ngày 25/02/2015 của Cục HKVN, quy định nội bộ của người khai thác cảng hàng không, sân bay (trích dẫn đầy đủ số Quyết định phê duyệt, ban hành).

CHƯƠNG V

TỔ CHỨC HÀNH CHÍNH VÀ HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN CỦA NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

1. Tổ chức hành chính của Người khai thác cảng hàng không, sân bay

Nêu rõ về tổ chức hành chính của Người khai thác cảng hàng không, sân bay bao gồm:

1.1 Sơ đồ tổ chức cảng hàng không, sân bay, trong đó ghi rõ tên, cấp bậc, trách nhiệm của hệ thống nhân sự chủ chốt.

1.2 Tên, chức vụ và số điện thoại của người phụ trách an toàn hàng không.

1.3 Tên, chức vụ và số điện thoại của người phụ trách an ninh hàng không.



1.4 Tên, chức vụ và số điện thoại của người phụ trách khai thác sân bay.

1.5 Các phòng, ban của người khai thác cảng hàng không, sân bay.

2. Hệ thống quản lý an toàn

Tài liệu hệ thống quản lý an toàn được thể hiện chi tiết tại Phụ lục 1B.

PHỤ LỤC 1A

HƯỚNG DẪN VIỆC LẬP KẾ HOẠCH KHẨN NGUY SÂN BAY

CHƯƠNG I

TỔNG QUÁT

1. Mục đích

- Kế hoạch khẩn nguy cảng hàng không, sân bay được xây dựng để sẵn sàng ứng phó với các tình huống khẩn nguy xảy ra tại cảng hàng không, sân bay

- Là cơ sở để các đơn vị trong và ngoài ngành hàng không đang hoạt động tại cảng hàng không, sân bay phối hợp xử lý các tình huống khẩn nguy trong phạm vi trách nhiệm của mình và góp phần tìm kiếm cứu nạn các tình huống khẩn nguy ngoài phạm vi trách nhiệm của cảng hàng không, sân bay khi có yêu cầu từ các cơ quan, đơn vị liên quan hoặc từ cơ quan cấp trên.

2. Đối tượng và phạm vi áp dụng:

2.1 Đối tượng áp dụng:

Tất cả các tổ chức, cá nhân có liên quan đến công tác khẩn nguy tại cảng hàng không sân bay và khu vực vùng trách nhiệm của cảng hàng không, sân bay.

2.2 Phạm vi áp dụng

Kế hoạch khẩn nguy sân bay được áp dụng cho tất cả các tình huống khẩn nguy xảy ra tại cảng hàng không, sân bay và tìm kiếm cứu nạn trong ranh giới vùng trách nhiệm của cảng hàng không, sân bay.

3. Các tình huống liên quan đến khẩn nguy

- Tìm kiếm cứu nạn tàu bay lâm nạn ngoài cảng hàng không, sân bay trong khu vực thuộc phạm vi trách nhiệm của người khai thác cảng hàng không, sân bay;

- Khẩn nguy sân bay đối với tàu bay gặp sự cố, tai nạn trong cảng hàng không, sân bay;

- Khẩn nguy sân bay liên quan đến tình huống các công trình, nhà xưởng, đài trạm tại cảng hàng không, sân bay bị cháy, nổ, bị sập đổ vì bão lốc, ngập úng, bị can thiệp bất hợp pháp, khẩn nguy y tế;

- Khẩn nguy sân bay trong điều kiện môi trường khắc nghiệt, địa hình khu vực lân cận sân bay phức tạp, gần biển;

- Khẩn nguy can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng theo quy định.

4. Thuật ngữ và chữ viết tắt

4.1 Giải thích thuật ngữ

“**Đe dọa bom**”: là mối đe dọa nhận biết được dưới bất kỳ hình thức nào, có

thể đúng hoặc sai, liên quan đến chất nổ, thiết bị nổ hoặc vật liệu nổ mà có thể gây mất an toàn cho tàu bay, cảng hàng không, sân bay hoặc công trình, trang bị, thiết bị hàng không khác.

“**Đơn vị khẩn nguy, cứu nạn cảng hàng không**” thuộc Trung tâm khẩn nguy cảng hàng không, trực tiếp thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn tại cảng hàng không, sân bay.

“**Giai đoạn khẩn nguy**” là thời gian bắt đầu từ khi có cơ sở cho rằng tàu bay hoặc những người trên tàu bay bị nguy hiểm nghiêm trọng trực tiếp hoặc cần trợ giúp khẩn cấp (liên quan đến tàu bay).

“**Hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng**” là hành vi có khả năng uy hiếp an toàn của hoạt động hàng không dân dụng, bao gồm một trong các hành vi sau đây:

- Xâm nhập trái pháp luật vào tàu bay, cảng hàng không, sân bay và công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng;

- Đưa vật phẩm nguy hiểm vào tàu bay, cảng hàng không, sân bay và khu vực hạn chế khác trái pháp luật;

- Cung cấp thông tin sai đến mức uy hiếp an toàn của tàu bay đang bay hoặc trên mặt đất; an toàn của hành khách, tổ bay, nhân viên mặt đất hoặc người tại cảng hàng không, sân bay và công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng;

- Cố ý thực hiện hành vi vi phạm pháp luật uy hiếp đến an toàn khai thác tàu bay; khai thác cảng hàng không, sân bay; bảo đảm hoạt động bay; tấn công, can thiệp trái phép vào hệ thống thông tin chuyên ngành hàng không;

- Chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay đang bay;

- Chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay trên mặt đất;

- Sử dụng tàu bay như một vũ khí;

- Bắt giữ con tin trong tàu bay hoặc tại cảng hàng không, sân bay;

- Các hành vi khác theo quy định của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

“**Khẩn nguy hoàn toàn**” là mức độ sẵn sàng cao, đã triển khai công tác khẩn nguy để chuẩn bị đối phó với trường hợp tàu bay khi chuẩn bị tiếp cận hạ cánh, phát tín hiệu khẩn nguy vì trực trực kỹ thuật có thể dẫn đến tai nạn.

“**Khu vực cách ly hành khách**” là khu vực từ điểm kiểm tra, soi chiếu hành khách đến cửa tàu bay.

“**Khu vực hạn chế**” là khu vực của cảng hàng không, sân bay và nơi có công trình, trang bị, thiết bị hàng không mà việc ra, vào, hoạt động tại đó phải tuân thủ các quy định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền và được kiểm tra, giám sát an ninh hàng không.

“**Khu vực tập kết**” là khu vực được chuẩn bị trước nằm trong hoặc ngoài

cảng hàng không, sân bay dành để tập kết người, phương tiện và trang thiết bị khác.

“**Khu vực tiếp nhận**” là khu vực ở cảng hàng không, sân bay dành để đón tiếp hành khách và thân nhân.

“**Phương án khẩn nguy đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp**” là phương án bao gồm các biện pháp, thủ tục cho các mức độ đe dọa khác nhau, đánh giá nguy cơ và các biện pháp an ninh hiệp đồng phối hợp được thực hiện; được trù liệu trước về vai trò, trách nhiệm của các cơ quan, tổ chức liên quan khi xảy ra hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng. Các biện pháp bảo đảm an ninh trong phương án khẩn nguy có thể tăng hoặc giảm theo mức độ đe dọa cụ thể. Phương án khẩn nguy có thể được xây dựng riêng rẽ hoặc là một phần của kế hoạch ứng phó khủng hoảng.

“**Vị trí đỗ biệt lập**” là khu vực trong sân bay dành cho tàu bay đỗ trong trường hợp bị can thiệp bất hợp pháp nhằm cách ly với các tàu bay khác và các công trình của cảng hàng không, sân bay kể cả các công trình, thiết bị ngầm dưới mặt đất để triển khai phương án khẩn nguy.

“**Sự cố**” là những sự việc bất thường xảy ra đối với người, tàu bay, phương tiện, trang thiết bị trong quá trình hoạt động khai thác hàng không, chưa gây ra tai nạn nhưng ảnh hưởng hoặc có thể ảnh hưởng đến an toàn hoạt động hàng không.

“**Tai nạn**” là những sự việc bất thường xảy ra đối với người, tàu bay, phương tiện, trang thiết bị trong quá trình khai thác hàng không, gây hậu quả nghiêm trọng cho tàu bay, phương tiện, thiết bị, gây thương tích/tử vong cho (nhiều) người, ảnh hưởng đến an toàn hoạt động hàng không.

“**Tàu bay đang bay**” là tàu bay đang trong thời gian kể từ thời điểm mà tất cả các cánh cửa ngoài được đóng lại sau khi hoàn thành xếp tải đến thời điểm mà bất kỳ cửa ngoài nào được mở ra để dỡ tải; trong trường hợp hạ cánh bắt buộc, tàu bay được coi là đang bay cho đến khi cơ quan nhà nước có thẩm quyền đảm nhận trách nhiệm đối với tàu bay, người và tài sản trong tàu bay.

“**Thiên tai**” là những hiện tượng thiên nhiên như bão, lụt, hạn hán, cháy rừng, sạt lở đất, động đất, sóng thần... gây tác hại lớn đến hoạt động của cảng hàng không, sân bay.

“**Tình huống khẩn nguy**” là bất kỳ tình huống nào có khả năng hoặc thật sự gây ra những tổn thất/ thương tích nghiêm trọng cho hành khách, tổ bay và nhân viên, làm hư hỏng nặng tàu bay, trang thiết bị hoặc tài sản khác và/hoặc gây ra những thiệt hại kéo dài cho các hoạt động của cảng hàng không, sân bay.

“**Trạm báo động**” thuộc Trung tâm khẩn nguy cảng hàng không, thực hiện nhiệm vụ thu thập thông tin liên quan đến tàu bay lâm nguy, lâm nạn trong khu vực sân bay và chuyển thông tin đó tới Trung tâm khẩn nguy cảng hàng không và các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan.

“**Trung tâm khẩn nguy cảng hàng không**” là nơi điều hành mọi mặt

phục vụ nhiệm vụ khẩn nguy, tìm kiếm, cứu nạn hàng không được doanh nghiệp cảng hàng không thiết lập chịu trách nhiệm triển khai hoạt động khẩn nguy, tìm kiếm, cứu nạn và hiệp đồng chỉ huy khẩn nguy, tìm kiếm, cứu nạn tại cảng hàng không, sân bay.

“Vật phẩm nguy hiểm” là vũ khí, đạn dược, chất cháy, chất nổ, chất phóng xạ và các vật hoặc chất khác có khả năng gây nguy hiểm hoặc được dùng để gây nguy hiểm cho sức khỏe, tính mạng của con người, sự an toàn của chuyến bay.

“Vùng trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn” là khu vực có kích thước xác định trong đó được cung cấp dịch vụ tìm kiếm cứu nạn.

Các thuật ngữ khác được sử dụng trong tài liệu (nếu có).

4.2 Chữ viết tắt

Các chữ viết tắt được sử dụng trong tài liệu (nếu có).

5. Phân loại tình huống khẩn nguy

5.1 Phân loại theo cấp độ khẩn nguy

- Khẩn nguy chờ tại chỗ: Là mức độ sẵn sàng triển khai công tác khẩn nguy, khi tàu bay đang đáp xuống cảng hàng không, sân bay bị trục trặc hoặc nghi ngờ có trục trặc về kỹ thuật, nhưng chưa đến mức gặp khó khăn khi hạ cánh. Các phương tiện khẩn nguy sẵn sàng chờ tại chỗ.

- Khẩn nguy hoàn toàn: Là mức độ sẵn sàng cao, đã triển khai công tác khẩn nguy để chuẩn bị đối phó với trường hợp một tàu bay khi chuẩn bị tiếp cận hạ cánh, phát tín hiệu khẩn nguy vì trục trặc kỹ thuật và các tình huống khẩn nguy khác có thể dẫn đến tai nạn.

5.2 Phân loại theo vùng trách nhiệm

- Tình huống khẩn nguy xảy ra trong vùng trách nhiệm cảng hàng không: Là các tình huống khẩn nguy tại cảng hàng không, tai nạn tàu bay trong vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn của cảng hàng không, sân bay.

- Tình huống khẩn nguy ngoài vùng trách nhiệm cảng hàng không, sân bay: Là những tai nạn tàu bay xảy ra ngoài vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn của cảng hàng không, sân bay.

5.3 Phân nhóm hành vi can thiệp bất hợp pháp

5.3.1 Nhóm hành vi cấp độ 1 bao gồm:

- Xâm nhập trái pháp luật vào tàu bay, cảng hàng không, sân bay và công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng;

- Đưa vật phẩm nguy hiểm vào tàu bay, cảng hàng không, sân bay và khu vực hạn chế khác trái pháp luật;

- Cung cấp thông tin sai đến mức uy hiếp an toàn của tàu bay đang bay hoặc trên mặt đất; an toàn của hành khách, tổ bay, nhân viên mặt đất hoặc người

tại cảng hàng không, sân bay và công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng;

- Cố ý thực hiện hành vi vi phạm pháp luật uy hiếp đến an toàn khai thác tàu bay; khai thác cảng hàng không, sân bay; bảo đảm hoạt động bay; tấn công, can thiệp trái phép vào hệ thống thông tin chuyên ngành hàng không.

5.3.2. Nhóm hành vi cấp độ 2 bao gồm:

- Chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay đang bay;
- Chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay trên mặt đất;
- Sử dụng tàu bay như một vũ khí;
- Bắt giữ con tin trong tàu bay hoặc tại cảng hàng không, sân bay.

6. Tình huống khẩn nguy đối với tàu bay gặp sự cố, tai nạn

6.1 Tai nạn tàu bay

- Là vụ việc liên quan đến việc khai thác tàu bay trong khoảng thời gian từ khi bất kỳ người nào lên tàu bay để thực hiện chuyến bay đến khi người cuối cùng rời khỏi tàu bay mà xảy ra một trong các trường hợp sau đây:

- Có người chết hoặc bị thương nặng do đang ở trong tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của bất kỳ bộ phận nào của tàu bay, kể cả những bộ phận bị văng ra từ tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của khí phát thải từ động cơ tàu bay, trừ trường hợp thương tổn xuất phát từ nguyên nhân tự nhiên hoặc do tự gây ra hoặc do người khác gây ra và thương tổn của hành khách không có vé trên ở bên ngoài khu vực dành cho hành khách hoặc tổ bay;

- Tàu bay hoặc kết cấu của tàu bay bị tổn hại làm ảnh hưởng xấu đến độ bền của kết cấu, tính năng bay của tàu bay dẫn đến phải sửa chữa lớn hoặc thay thế bộ phận bị hỏng, trừ những hỏng hóc hoặc sự cố của động cơ tàu bay chỉ ảnh hưởng đến động cơ tàu bay, vỏ bọc hoặc thiết bị của động cơ tàu bay hoặc hỏng hóc chỉ ảnh hưởng đến cánh quạt tàu bay, đầu cánh tàu bay, ăng ten, lớp, phanh, bộ phận tạo hình khí động học của tàu bay hoặc chỉ là vết lõm, lỗ thủng nhỏ ở vỏ tàu bay;

- Tàu bay bị mất tích hoặc hoàn toàn không thể tiếp cận được.

6.2 Sự cố tàu bay

Là sự việc liên quan đến việc khai thác tàu bay làm ảnh hưởng hoặc có khả năng làm ảnh hưởng đến an toàn khai thác bay nhưng chưa phải là tai nạn tàu bay.

6.3 Tình huống khẩn nguy về cơ sở hạ tầng cảng hàng không, sân bay; các tình huống khẩn nguy khác.

- Sự cố liên quan đến cơ sở hạ tầng: Là những sự cố xảy ra cho kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay và các công trình cung cấp dịch vụ phi hàng không tại cảng hàng không, sân bay, các trang thiết bị, phương tiện nhưng không trực tiếp ảnh hưởng đến tàu bay. Các sự cố đối với cơ sở cung cấp dịch

vụ bảo đảm hoạt động bay cho sân bay nhưng ở xa sân bay cũng nằm trong trường hợp này.

- Sự cố mặt đất: Là những sự cố liên quan đến người, tàu bay, phương tiện, trang thiết bị đang hoạt động hàng không trên mặt đất làm ảnh hưởng đến hoạt động khai thác của cảng hàng không, sân bay.

- Sự cố đồ vỡ, lây lan hàng hóa nguy hiểm: Là những sự cố liên quan đến các hàng hóa nguy hiểm trong quá trình bốc dỡ, vận chuyển có thể xảy ra hiện tượng đổ vỡ, khi tiếp xúc với môi trường có khả năng cháy nổ, hoặc lây lan ảnh hưởng đến sức khỏe, tính mạng con người.

6.4 Khẩn nguy thiên tai

Là trường hợp có bão, mưa lớn hoặc điều kiện thời tiết phức tạp, theo dự kiến có thể ảnh hưởng tới an toàn của hoạt động bay hoặc tác động không thuận lợi đến an toàn của người, cơ sở, nhà ga hoặc trang thiết bị của sân bay.

6.4 Khẩn nguy y tế

Là trường hợp hành khách trên tàu bay lâm bệnh đột ngột cần sự trợ giúp của y tế cần hạ cánh khẩn cấp để cấp cứu và các trường hợp khác do Bộ Y tế quy định.

CHƯƠNG II

TỔ CHỨC CÔNG TÁC KHẨN NGUY

1. Trung tâm khẩn nguy cảng hàng không, sân bay

1.1 Địa điểm, phương tiện, thiết bị và sơ đồ tài liệu:

- Địa điểm: Nêu rõ địa điểm của Trung tâm khẩn nguy cảng hàng không, sân bay.

- Phương tiện, thiết bị: Nêu rõ phương tiện, thiết bị làm việc của Trung tâm khẩn nguy như máy tính, điện thoại, bộ đàm....

- Sơ đồ, tài liệu:

+ Sơ đồ vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn của cảng hàng không, sân bay;

+ Sơ đồ thông báo khi có tình huống khẩn nguy;

+ Sơ đồ thông báo, báo động khi có hành vi can thiệp bất hợp pháp;

+ Sơ đồ chỉ huy, chỉ đạo khi có tình huống khẩn nguy;

+ Sơ đồ thông tin liên lạc, mật danh và tần số quy định cho công tác khẩn nguy;

+ Danh bạ điện thoại của các cá nhân, tổ chức có liên quan trong công tác khẩn nguy;

+ Sơ đồ kẻ lưới ô vuông cảng hàng không và khu vực lân cận cảng hàng không;

+ Sơ đồ công, cửa, luồng tuyến ra vào của lực lượng, phương tiện tham gia ứng phó với tình huống khẩn nguy, các tình huống khẩn nguy giả định.

+ Sơ đồ chỉ huy, chỉ đạo khi có tình huống khẩn nguy;

+ Sơ đồ thông tin liên lạc, mật danh và tần số quy định cho công tác khẩn nguy;

+ Danh bạ điện thoại của các cá nhân, tổ chức có liên quan trong công tác khẩn nguy;

+ Sơ đồ kẻ lưới ô vuông cảng hàng không và khu vực lân cận cảng hàng không;

+ Sơ đồ công, cửa, luồng tuyến ra vào của lực lượng, phương tiện tham gia ứng phó với tình huống khẩn nguy, các tình huống khẩn nguy giả định.

1.2 Thành phần

Nêu rõ thành phần, vị trí công tác của các cá nhân tham gia Trung tâm khẩn nguy cảng hàng không, sân bay.

1.3 Nguyên tắc hoạt động

- Trung tâm khẩn nguy chỉ kích hoạt khi xảy ra các tình huống khẩn nguy.

- Trung tâm khẩn nguy là cơ quan chỉ đạo, phối hợp, điều hành đối phó với các hành vi can thiệp bất hợp pháp và tổ chức triển khai thực hiện các phương án khẩn nguy, cứu nạn tàu bay trong phạm vi trách nhiệm được giao.

- Trung tâm khẩn nguy bàn giao quyền chỉ huy cho Ban chỉ huy khẩn nguy hàng không của tỉnh, thành phố có liên quan theo quy định trong Quyết định số 16/2017/QĐ-TTg ngày 16/05/2017 của Thủ tướng Chính phủ.

- Giám đốc cảng hàng không, sân bay là Chỉ huy trưởng của Trung tâm khẩn nguy, là người có thẩm quyền cao nhất trong Trung tâm khẩn nguy để quyết định triển khai thực hiện phương án đối phó tình huống khẩn nguy, cứu nạn tàu bay tại cảng hàng không, sân bay.

- Sở chỉ huy/Trạm báo động khẩn nguy cứu nạn là cơ quan thường trực của Trung tâm khẩn nguy. Nêu rõ vị trí, chế độ làm việc, trách nhiệm của Sở chỉ huy/Trạm báo động khẩn nguy cứu nạn.

- Nêu rõ các nội dung khác (nếu có).

1.4 Nhiệm vụ của Trung tâm khẩn nguy

- Chỉ đạo các đơn vị liên quan xây dựng kế hoạch, phương án khẩn nguy, kế hoạch đào tạo, huấn luyện và diễn tập khẩn nguy cứu nạn hàng không phù hợp với Kế hoạch khẩn nguy sân bay.

- Tổ chức, xây dựng lực lượng ứng phó ban đầu và phối hợp với các đơn vị liên quan để giải quyết các tình huống khẩn nguy tại Cảng hàng không, sân bay.

- Chỉ huy các đơn vị trong và ngoài ngành hàng không hoạt động tại cảng hàng không, sân bay thực hiện phương án khẩn nguy ứng phó với hành vi can

thiệt bất hợp pháp; các tình huống khẩn nguy về hoạt động bay, các sự cố trên mặt đất, cơ sở hạ tầng; các tình huống khẩn nguy thiên tai lụt, bão, y tế..

- Phối hợp với các cơ quan đơn vị theo dõi nắm bắt tình hình, đánh giá các mối đe dọa uy hiếp đến an ninh an toàn tại Cảng hàng không, sân bay, tham mưu cho các cơ quan chuyên môn có thẩm quyền về việc áp dụng bổ sung các biện pháp phòng ngừa, phương án ứng phó thích hợp với hành vi can thiệp bất hợp pháp.

- Bảo đảm lực lượng, phương tiện, trang thiết bị sẵn sàng làm nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn 24/24 giờ.

- Nắm vững tình hình, nhu cầu của hiện trường khi xảy ra tình trạng khẩn nguy để thực hiện quyền chỉ huy ban đầu và đáp ứng các yêu cầu cho việc giải quyết khẩn nguy cứu nạn tại hiện trường được nhanh chóng, thường xuyên nắm chắc diễn biến tình hình các yêu cầu cụ thể để điều động và báo cáo cơ quan chuyên môn có thẩm quyền.

- Bảo đảm các cơ sở trực thuộc được trang bị cơ sở vật chất, các phương tiện, trang thiết bị cần thiết để phục vụ khẩn nguy, cứu nạn; bảo đảm thiết bị thông tin liên lạc đáp ứng yêu cầu nhận và xử lý thông tin khi có tai nạn xảy ra trong vùng hoặc khu vực chịu trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn; bảo đảm thông tin thông suốt, kịp thời phục vụ hoạt động tìm kiếm, cứu nạn.

- Chủ trì thực hiện phương án đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp tại Cảng hàng không, sân bay, tùy từng trường hợp, bàn giao ngay quyền chỉ huy ban đầu cho đại diện lực lượng quân đội, công an một cách sớm nhất, khi đại diện đó đã sẵn sàng tiếp nhận quyền chỉ huy.

- Chịu sự chỉ huy của Chỉ huy trưởng hiệp đồng phối hợp các lực lượng trực tiếp của cơ quan chuyên môn có thẩm quyền để thực hiện phương án ứng phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp tại Cảng hàng không, sân bay.

- Thông báo kết thúc tình trạng khẩn nguy tới các cơ quan, đơn vị, cơ sở, lực lượng tham gia tìm kiếm, cứu nạn.

- Phối hợp với các đơn vị thực hiện bảo vệ hiện trường, bàn giao cho các cơ quan, đơn vị có thẩm quyền điều tra tai nạn.

- Trong suốt quá trình triển khai phương án đối phó ban đầu, phải báo cáo kịp thời cho Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam-CTCP, Ban chỉ huy Phòng chống lụt bão và tìm kiếm cứu nạn Cục Hàng không Việt Nam, Ban chỉ huy khẩn nguy hàng không địa phương, Ban chỉ huy Phòng chống lụt bão và tìm kiếm cứu nạn địa phương, Ban chỉ đạo Phòng chống lụt bão và tìm kiếm cứu nạn Bộ Giao thông vận tải và thực hiện các quyết định, ý kiến chỉ đạo của Ban chỉ huy các cấp.

- Tổ chức rút kinh nghiệm về xây dựng và thực hiện kế hoạch khẩn nguy, phương án triển khai, hiệu chỉnh các phương án, tổ chức thực hành các phương án khẩn nguy.

- Lưu trữ hồ sơ, kết quả hoạt động khẩn nguy, tìm kiếm cứu nạn của Cảng hàng không, sân bay.

1.5 Nhiệm vụ của Sở chỉ huy khẩn nguy/Trạm báo động

- Sở chỉ huy khẩn nguy/trạm báo động là bộ phận thường trực 24/24h của Trung tâm khẩn nguy.

- Tiếp nhận thông tin từ Tổ Thủ tục bay hoặc Trực ban trưởng hoặc từ các nguồn thông tin khác.

- Đánh giá thông tin, xác định tính chất, cấp độ khẩn nguy.

- Thông báo và triển khai khẩn nguy đến các cơ quan, đơn vị trong và ngoài ngành hàng không để triển khai ứng phó giai đoạn ban đầu.

- Báo cáo cho Chỉ huy trưởng, Chỉ huy phó thường trực Trung tâm khẩn nguy biết tình huống khẩn nguy và các lực lượng ứng phó ban đầu đã được triển khai.

- Triệu tập các thành viên của Trung tâm khẩn nguy theo lệnh của Chỉ huy trưởng Trung tâm khẩn nguy.

- Thông báo đến Ban chỉ huy khẩn nguy hàng không địa phương theo sự chỉ đạo của Chỉ huy trưởng Trung tâm khẩn nguy.

- Giúp việc cho Chỉ huy trưởng Trung tâm khẩn nguy thực hiện công tác bàn giao quyền xử lý cho Ban chỉ huy khẩn nguy hàng không tại địa phương.

- Phối hợp cùng các đơn vị liên quan để tham gia phối hợp xử lý vụ việc theo sự phân công của Chỉ huy trưởng Trung tâm khẩn nguy.

- Tiếp nhận tư liệu hình ảnh về quá trình triển khai ứng phó khẩn nguy cứu nạn, bộ hồ sơ tài liệu gốc của chuyến bay từ các đơn vị liên quan để lưu, bảo quản, sử dụng theo chế độ tài liệu mật.

- Phối hợp các cơ quan, đơn vị liên quan để tổng hợp làm báo cáo Giám đốc Cảng hàng không, sân bay bằng văn bản khi kết thúc khẩn nguy.

- Tham gia kiểm tra chế độ ứng phó khẩn nguy cứu nạn của các cơ quan, đơn vị trong kế hoạch khẩn nguy, tham gia kiểm tra công tác Phòng cháy và chữa cháy tại Cảng hàng không, sân bay.

2. Ban chỉ huy hiện trường

Ban chỉ huy hiện trường được thành lập khi có tình huống khẩn nguy, là đầu mối của Trung tâm khẩn nguy tại hiện trường, chịu sự chỉ huy, điều hành của Chỉ huy trưởng Trung tâm khẩn nguy.

2.1 Thành phần

Nêu rõ thành phần, chức danh của đại diện các cơ quan, đơn vị tham gia Ban chỉ huy hiện trường.

2.2 Nhiệm vụ

- Chỉ huy các đơn vị khi tập kết tại vị trí tập kết và báo cáo cho Chỉ huy trưởng hiện trường về lực lượng, phương tiện, trang thiết bị tham gia công tác ứng phó khẩn nguy để điều động phù hợp với tình huống.

- Chỉ huy lực lượng cứu hỏa cảng hàng không, sân bay phối hợp với lực lượng cứu hỏa thành phố nhanh chóng dập tắt đám cháy, làm mát tàu bay; sử dụng thiết bị chuyên dụng để cứu, cắt tàu bay, mở cửa tàu bay và cơ sở hạ tầng để cứu người, hành lý, hàng hóa và bưu kiện.

- Chỉ huy các lực lượng nhanh chóng cách ly và giải tỏa hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu kiện ra khỏi khu vực nguy hiểm.

- Tổ chức sơ, cấp cứu nạn nhân tại hiện trường; phân loại, chuyển nạn nhân về tuyến sau điều trị và xử lý khi có người chết; thống kê nạn nhân và báo cáo cho Chỉ huy trưởng Trung tâm khẩn nguy.

- Kiểm soát các lối ra/vào hiện trường tạo điều kiện thuận lợi cho các lực lượng, phương tiện vào cứu nguy cứu nạn.

- Chỉ huy lực lượng an ninh hàng không phối hợp với các lực lượng Công an, Quân đội phong tỏa bảo vệ hiện trường, vành đai sân bay.

- Tổ chức lực lượng ngăn chặn, giải tán các đám đông để bảo vệ, giữ trật tự khu vực hiện trường, khu vực tiếp thân nhân, khu vực tiếp nhận hành khách thoát nạn, Trung tâm thông tin báo chí và các khu vực khác khi có yêu cầu.

- Điều động lực lượng, phương tiện từ các đơn vị khác tham gia công tác ứng phó khẩn nguy.

- Tổ chức hệ thống thông tin liên lạc, thực hiện báo cáo kịp thời tình hình hiện trường và những yêu cầu về Trung tâm khẩn nguy.

- Tổ chức bàn giao quyền chỉ huy hiện trường cho các lực lượng Công an, Quân đội khi có lệnh của Chỉ huy trưởng Trung tâm khẩn nguy.

- Tiếp tục phối hợp với lực lượng ứng phó các tình huống khẩn nguy về an ninh sau khi đã bàn giao theo chỉ đạo, phân công của Chỉ huy trưởng Trung tâm khẩn nguy.

- Phối hợp các cơ quan, đơn vị chức năng theo quy định để thực hiện công tác điều tra tai nạn, sự cố.

- Phối hợp nghiên cứu phương án, tổ chức di dời tàu bay ra khỏi hiện trường và làm vệ sinh, thu dọn hiện trường, khôi phục hoạt động bình thường tại cảng hàng không.

- Thực hiện các nhiệm vụ khác theo chỉ đạo của Chỉ huy trưởng Trung tâm khẩn nguy.

Phương tiện, trang thiết bị phục vụ khẩn nguy của Ban chỉ huy hiện trường

- Nêu rõ các phương tiện, trang thiết bị phục vụ trực khẩn nguy hiện có tại cảng hàng không, sân bay.

- Tùy từng trường hợp cụ thể có thể trang bị phương tiện thông tin cần thiết

đề phục vụ công tác chỉ huy tại hiện trường và thông tin thông suốt với Trung tâm khẩn nguy.

3. Vị trí đỗ biệt lập cho tàu bay và vị trí xử lý bom mìn

3.1 Vị trí đỗ biệt lập

Nêu rõ vị trí, kích thước, chủng loại tàu bay khai thác của vị trí đỗ biệt lập phục vụ khẩn nguy (có sơ đồ vị trí kèm theo).

3.2 Vị trí xử lý bom mìn.

Nêu rõ vị trí, khoảng cách an toàn cần thiết từ vị trí xử lý bom mìn đến vị trí gần nhất tại cảng hàng không, sân bay (có sơ đồ vị trí kèm theo).

4. Khu vực tập kết hành khách bị chết

Nêu rõ vị trí, sơ đồ di chuyển đến khu vực tập kết hành khách bị chết.

5. Khu vực tập kết hành khách bị thương

Nêu rõ vị trí, sơ đồ di chuyển đến khu vực tập kết hành khách bị thương.

6. Khu vực tập kết hàng hóa, hành lý, bưu kiện

Nêu rõ vị trí, sơ đồ di chuyển đến khu vực tập kết hàng hóa, hành lý, bưu kiện.

7. Khu vực tiếp nhận hành khách thoát nạn

Nêu rõ vị trí, sơ đồ di chuyển đến khu vực tiếp nhận hành khách thoát nạn trong các trường hợp.

8. Khu vực tiếp thân nhân, tổ bay, đại diện hãng hàng không

8.1 Khu vực tiếp thân nhân

Nêu rõ vị trí, sơ đồ di chuyển đến khu vực tiếp thân nhân người bị nạn.

8.2 Khu vực tiếp tổ bay và đại diện hãng hàng không

Nêu rõ vị trí, sơ đồ di chuyển đến khu vực tiếp tổ bay và đại diện hãng hàng không.

8.3 Khu vực gặp mặt giữa hành khách thoát nạn và thân nhân

Nêu rõ vị trí, sơ đồ di chuyển đến khu vực dành cho việc gặp mặt giữa hành khách thoát nạn và thân nhân.

9. Trung tâm thông tin, báo chí

Nêu rõ vị trí, sơ đồ di chuyển đến trung tâm thông tin, báo chí. Người phát ngôn: Nêu rõ người phát ngôn do cấp có thẩm quyền chỉ định.

10. Vị trí tập kết ban đầu

Nêu rõ vị trí tập kết ban đầu (bao gồm cả vị trí dự phòng), sơ đồ di chuyển trong tình huống khẩn nguy xảy ra tại cảng hàng không, sân bay.

11. Các cổng và tuyến đường ra, vào trong khu vực Cảng hàng không, sân bay.

11.1 Vị trí, sơ đồ hệ thống cổng, cửa ra/vào cảng hàng không, sân bay

Nêu rõ tên, vị trí, sơ đồ hệ thống cổng, cửa ra/vào, thanh chắn (barrier) cảng hàng không, sân bay (bao gồm cả hệ thống cổng, cửa do quân sự quản lý).

11.2 Các tuyến đường ưu tiên trong khu vực

Nêu rõ tuyến đường ưu tiên dành cho các cơ quan trong ngành hàng không và ngoài ngành hàng không.

CHƯƠNG III

QUY ĐỊNH TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC CƠ QUAN, ĐƠN VỊ

1. Quy định chung

1.1 Cảng hàng không, sân bay chịu trách nhiệm tổ chức, phối hợp và thực hiện công tác khẩn nguy và tìm kiếm cứu nạn để ứng phó với các tình huống khẩn nguy và tìm kiếm cứu nạn xảy ra trong phạm vi vùng trách nhiệm của Cảng hàng không, sân bay.

1.2 Ngoài phạm vi vùng trách nhiệm nêu trên, Cảng hàng không, sân bay còn có nhiệm vụ trợ giúp hoạt động tìm kiếm cứu nạn hàng không xảy ra ở những nơi khác theo yêu cầu của các đơn vị bạn và theo sự điều động của cấp trên.

1.3 Các cơ quan, đơn vị hoạt động trong khu vực cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm xây dựng phương án đối phó cụ thể với các tình huống khẩn nguy, tìm kiếm cứu nạn phù hợp với Kế hoạch khẩn nguy sân bay và cung cấp cho Cảng hàng không, sân bay để phối hợp thực hiện.

2. Trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân trong công tác khẩn nguy

2.1 Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân trực thuộc người khai thác cảng, hàng không sân bay

Nêu rõ vị trí, vai trò, thẩm quyền và trách nhiệm của Giám đốc cảng hàng không, sân bay và các cơ quan, đơn vị, phòng ban chức năng thuộc người khai thác cảng hàng không, sân bay trong công tác khẩn nguy.

2.2 Trách nhiệm của các đơn vị phối hợp, hiệp đồng

2.2.1 Cảng vụ Hàng không

Nêu rõ trách nhiệm của Cảng vụ hàng không trong công tác khẩn nguy sân bay.

2.2.2 Công ty Quản lý bay khu vực

Nêu rõ trách nhiệm của Công ty Quản lý bay khu vực trong công tác khẩn nguy sân bay.

2.2.3 Hãng Hàng không có tàu bay bị sự cố, tai nạn

Nêu rõ trách nhiệm của hãng hàng không trong công tác khẩn nguy sân bay.

2.2.4 Các cơ quan, đơn vị khác có liên quan hoạt động tại cảng hàng không, sân bay theo thành phần của Trung tâm khẩn nguy.

Nêu rõ trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị khác liên quan hoạt động tại cảng hàng không, sân bay trong công tác khẩn nguy sân bay.

CHƯƠNG IV

HỆ THỐNG THÔNG TIN LIÊN LẠC

1. Tổng quát

Hệ thống thông tin liên lạc bao gồm phương thức quy định quy trình, cách thức thông báo, tiếp nhận, đánh giá, xử lý thông tin trong suốt quá trình xử lý tình huống khẩn nguy và việc sử dụng các phương tiện thông tin liên lạc cho công tác khẩn nguy cứu nạn.

2. Tổng quát

Hệ thống thông tin liên lạc bao gồm phương thức quy định quy trình, cách thức thông báo, tiếp nhận, đánh giá, xử lý thông tin trong suốt quá trình xử lý tình huống khẩn nguy và việc sử dụng các phương tiện thông tin liên lạc cho công tác khẩn nguy cứu nạn.

3. Nguồn tin khẩn nguy

Khi tình huống khẩn nguy xảy ra, các đơn vị cung cấp thông tin ban đầu có thể gồm:

- Tổ bay của chuyến bay gặp sự cố;
- Tổ bay của các chuyến bay khác trong vùng;
- Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;
- Các đơn vị hoạt động tại Cảng hàng không, sân bay;
- Chính quyền địa phương hoặc người dân nơi có tàu bay lâm nạn;
- Các nguồn tin khác.

4. Hình thức và nội dung của bản tin khẩn nguy

Khi phát hiện có tình huống khẩn nguy, người phát hiện cần cung cấp đến mức tối đa nếu có thể các thông tin sau:

4.1 Tình huống có liên quan đến tàu bay

- Loại tàu bay, dấu hiệu đăng ký, dấu hiệu quốc tịch tàu bay;
- Loại và lượng nhiên liệu còn trên tàu bay;
- Tên chủ sở hữu, người khai thác tàu bay;
- Họ và tên người chỉ huy tàu bay;

- Ngày, giờ xảy ra sự cố hoặc tai nạn tàu bay;
- Nơi khởi hành lần cuối và nơi dự định hạ cánh tiếp theo của tàu bay;
- Tọa độ vị trí của tàu bay lâm nạn;
- Số hành khách, thành viên tổ bay trên tàu bay;
- Số người chết, bị thương (bao gồm hành khách, thành viên tổ bay và người thứ ba);
- Tính chất sự cố, tai nạn và mức độ thiệt hại đối với tàu bay;
- Thông tin về hàng nguy hiểm trên tàu bay;
- Các tin tức khác (nếu biết).

4.2 Tình huống không có liên quan đến tàu bay

- Thời gian, địa điểm;
- Tình huống (đe dọa bom, sự cố hàng hóa nguy hiểm, lũ lụt, giông bão, cháy nổ, sập đổ cơ sở hạ tầng...);
- Số nhân viên, hành khách liên quan;
- Số nhân viên, hành khách thương vong;
- Các tin tức khác (nếu biết);

5. Cơ quan, đơn vị tiếp nhận, đánh giá và thông báo các tin tức khẩn nguy

Tất cả các cơ quan, đơn vị, cá nhân khi phát hiện hoặc nhận được các nguồn thông tin liên quan đến tình huống khẩn nguy, phải báo ngay cho:

- Trục ban trưởng tại cảng hàng không sân bay:

Nêu rõ số điện thoại liên lạc đảm bảo hoạt động 24/24h.

- Sở chỉ huy Khẩn nguy cứu nạn – Trung tâm khẩn nguy Cảng hàng không, sân bay.

Nêu rõ số điện thoại liên lạc đảm bảo hoạt động 24/24h, tần số bộ đàm liên lạc.

- Cán bộ Ca, Đội trực điều hành công việc tại vị trí làm việc của mình.

- Thủ trưởng các đơn vị hàng không hoạt động tại Cảng hàng không, sân bay khi tiếp nhận thông tin báo cáo về tình huống khẩn nguy của cán bộ nhân viên thuộc quyền phải thông báo ngay cho Sở Chỉ huy Khẩn nguy cứu nạn.

- Sở Chỉ huy khẩn nguy cứu nạn khi nhận thông tin về tình huống khẩn nguy tại Cảng hàng không, sân bay phải báo cáo ngay cho Chỉ huy trưởng và Chỉ huy phó thường trực Trung tâm khẩn nguy để tổ chức triển khai ứng phó.

- Phương tiện thông báo: Bộ đàm, điện thoại (cố định, di động).

- Bộ phận tiếp nhận thông tin phải ghi nhận nội dung, thời gian, người cung cấp, nhanh chóng đánh giá, xử lý thông tin ban đầu và căn cứ tình huống khẩn

nguy cụ thể để thông báo cho tổ chức, cá nhân liên quan. Khi thông báo phải ghi lại nội dung, thời gian và người nhận thông tin.

6. Đảm bảo thông tin liên lạc

- Tần số chính, tần số dự phòng của bộ đàm liên lạc trong tình huống khẩn nguy.

- Các phương tiện hỗ trợ khác: Các thiết bị thu phát VHF, hệ thống truyền tin AFTN.

- Các phương tiện liên lạc, thông báo khác.

- Danh bạ điện thoại.

- Khi sử dụng bộ đàm để điều hành lực lượng, phương tiện tham gia khẩn nguy, các đơn vị vẫn duy trì tần số bình thường của đơn vị mình, chỉ có người chỉ huy đơn vị tham gia khẩn nguy, cứu nạn mới được phép mở kênh khẩn nguy để liên lạc với Trung tâm khẩn nguy và Ban chỉ huy hiện trường.

CHƯƠNG V

LỰC LƯỢNG, PHƯƠNG TIỆN, TRANG THIẾT BỊ SỬ DỤNG TRONG CÔNG TÁC KHẨN NGUY

Để ứng phó hiệu quả với các tình huống khẩn nguy tại Cảng hàng không, sân bay, các lực lượng khẩn nguy cứu nạn phải thực hiện phương châm huy động tối đa người, phương tiện, trang thiết bị đang hoạt động, khai thác tại Cảng hàng không, sân bay để thực hiện công tác khẩn nguy cứu nạn, bao gồm:

1. Các đơn vị thuộc Cảng hàng không, sân bay

Nêu rõ tên các đơn vị, lực lượng, phương tiện, trang thiết bị.

2. Các cơ quan, đơn vị khác hoạt động tại Cảng hàng không, sân bay

Nêu rõ tên các đơn vị, lực lượng, phương tiện, trang thiết bị.

3. Các cơ quan, đơn vị ký kết hiệp đồng với Cảng hàng không, sân bay (Công an, quân đội và y tế)

Nêu rõ tên các đơn vị, lực lượng, phương tiện, trang thiết bị.

CHƯƠNG VI

ĐIỀU TRA VÀ KHÔI PHỤC

1. Tổng quát

- Việc thu thập thông tin, chứng cứ phục vụ cho công tác điều tra sự cố, tai nạn được bắt đầu cùng lúc với việc triển khai kế hoạch khẩn nguy.

- Việc điều tra sự cố tai nạn để xác định nguyên nhân gây ra sự cố, tai nạn

và đưa ra khuyến cáo đối với việc đảm bảo an toàn hàng không và nhanh chóng khôi phục hoạt động của Cảng hàng không, sân bay.

2. Điều tra

Việc điều tra sự cố, tai nạn liên quan đến tàu bay dân dụng được thực hiện theo quy định tại Nghị định số 75/2007/NĐ-CP ngày 09/5/2007 của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng.

Nêu rõ phân công cụ thể trách nhiệm của người khai thác cảng hàng không, sân bay và các cơ quan, đơn vị có liên quan.

3. Khôi phục

3.1 Nguyên tắc chung

- Khôi phục là giai đoạn khắc phục những thiệt hại tổn thất do sự cố, tai nạn gây ra để đưa hoạt động của Cảng hàng không, sân bay trở về trạng thái hoạt động bình thường.

- Các đơn vị thuộc Cảng hàng không, sân bay, hãng hàng không có tàu bay lâm nạn và các đơn vị liên quan có trách nhiệm:

+ Phối hợp để khắc phục thiệt hại, tổn thất của kết cấu hạ tầng, trang thiết bị trong khu vực Cảng hàng không, sân bay do sự cố tai nạn gây ra;

+ Thu dọn các mảnh vỡ, dọn dẹp các phương tiện, làm vệ sinh môi trường... toàn bộ khu vực hiện trường;

+ Kiểm tra tình trạng của trang thiết bị, phương tiện, kết cấu hạ tầng trước khi đưa vào khai thác;

+ Bổ sung đủ số lượng ban đầu đối với những trang thiết bị hư hỏng, mất mát trong quá trình giải quyết sự cố, tai nạn.

3.2 Phạm vi trách nhiệm

Nêu rõ phạm vi trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị có liên quan.

3.3 Chi phí khôi phục

Nêu nguyên tắc về chi phí khôi phục theo quy định của pháp luật.

CHƯƠNG VII CHẾ ĐỘ TRỰC KHẨN NGUY VÀ CÔNG TÁC HUẤN LUYỆN, KIỂM TRA, DIỄN TẬP

1. Chế độ trực khẩn nguy

- Sở chỉ huy/Trạm báo động đặt tại Trung tâm khẩn nguy (hoặc tại một đơn vị do Cảng hàng không, sân bay nêu cụ thể), duy trì chế độ trực thường xuyên 24/24h để tiếp nhận, xử lý thông tin, báo động khẩn nguy.

- Các đơn vị trực thuộc Cảng hàng không, sân bay phải đảm bảo lực lượng, phương tiện, trang thiết bị theo quy định của Kế hoạch khẩn nguy sân bay.

- Các đơn vị đang hoạt động, khai thác tại Cảng hàng không, sân bay ngoài nhiệm vụ trực phục vụ hoạt động bay, hoạt động kinh doanh còn phải sẵn sàng lực lượng, phương tiện để kịp thời xử lý tình huống khẩn nguy khi được yêu cầu.

- Khi phát hiện hoặc nhận được thông tin liên quan đến tình huống khẩn nguy, các tổ chức, cá nhân phải thông báo theo quy định tại Kế hoạch khẩn nguy sân bay.

2. Công tác huấn luyện

- Các đơn vị phải căn cứ Kế hoạch khẩn nguy sân bay để xây dựng phương án ứng phó với các tình huống khẩn nguy phù hợp với phạm vi quản lý và trách nhiệm của mình. Đồng thời phải lập kế hoạch và tổ chức huấn luyện để nâng cao năng lực ứng phó, phải thường xuyên cập nhật, bổ sung hoàn thiện phương án.

- Các đơn vị liên quan đến việc xử lý các tình huống khẩn nguy phải xây dựng kế hoạch và định kỳ tổ chức huấn luyện cho nhân viên thuộc quyền cả về thể lực lẫn chuyên môn để sẵn sàng xử lý các tình huống khẩn nguy.

- Kế hoạch huấn luyện của các đơn vị phải được phê duyệt và phải được triển khai có hệ thống đến lực lượng, bộ phận liên quan.

- Yêu cầu về việc huấn luyện:

+ Nêu rõ yêu cầu huấn luyện đối với lực lượng làm công tác khẩn nguy sân bay của người khai thác cảng hàng không, sân bay;

+ Đề xuất yêu cầu huấn luyện của người khai thác cảng hàng không, sân bay đối với các cơ quan, đơn vị khác có liên quan trong Kế hoạch khẩn nguy sân bay.

3. Công tác kiểm tra

- Các đơn vị có trách nhiệm lập kế hoạch kiểm tra và thực hiện kiểm tra định kỳ/đột xuất để bảo đảm lực lượng, phương tiện luôn sẵn sàng ứng phó với tình huống khẩn nguy;

- Cục HKVN, Cảng vụ hàng không thực hiện việc kiểm tra việc tổ chức lực lượng, công tác sẵn sàng ứng phó với các tình huống khẩn nguy theo Kế hoạch khẩn nguy sân bay.

4. Diễn tập khẩn nguy

Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm tổ chức diễn tập khẩn nguy sân bay theo quy định tại Khoản 8 Điều 64 Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT ngày 30/6/2016.



PHỤ LỤC 1B
HƯỚNG DẪN VIỆC LẬP TÀI LIỆU VÀ THIẾT LẬP HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY (SMS)

CHƯƠNG I
TỔNG QUÁT

1. Mục đích

- Tài liệu hệ thống quản lý an toàn (Tài liệu SMS) quy định các vấn đề về an toàn hàng không dân dụng đối với cảng hàng không, sân bay.

- Tài liệu này cung cấp các nội dung, các quy trình liên quan của hệ thống an toàn cảng hàng không, sân bay đến tất cả cán bộ, công nhân viên, các cơ quan, đơn vị liên quan. Tất cả cán bộ, công nhân viên đều phải tuân thủ các quy trình chứa đựng trong tài liệu này.

2. Phạm vi áp dụng: nêu phạm vi áp dụng theo tài liệu khai thác sân bay.

3. Thuật ngữ và chữ viết tắt

3.1 Thuật ngữ

An toàn (safety): Là trạng thái mà các rủi ro gây tổn thương/thiệt hại cho người và tài sản được giảm thiểu và duy trì ở mức có thể chấp nhận được hoặc thấp hơn mức đó thông qua một quy trình nhận diện mối nguy hiểm và quản lý rủi ro liên tục.

Chính sách an toàn (safety policy): Là sự cam kết đối với an toàn được cấp lãnh đạo cao nhất của tổ chức đưa ra để thực hiện các mục tiêu an toàn và là nền tảng cho việc xây dựng SMS của tổ chức đó.

Chỉ số an toàn (safety indicator): Là tham số mô tả mức độ an toàn của một hệ thống. Những tham số này thể hiện tần suất xảy ra các sự cố/tai nạn của một tổ chức trên số năm hoặc số lần cất hạ cánh hoặc số giờ bay.

Chỉ tiêu an toàn (safety target): Là mức độ an toàn mong đợi của một hệ thống dựa vào chỉ số an toàn đã đạt được.

Công tác thúc đẩy an toàn (safety promotion): Là việc kết hợp giữa văn hóa an toàn với huấn luyện an toàn và các hoạt động chia sẻ thông tin về an toàn hỗ trợ việc thi hành và hoạt động của Hệ thống quản lý an toàn trong một tổ chức, doanh nghiệp.

Đánh giá an toàn nội bộ (internal safety audit): Là việc đánh giá một cách toàn diện đối với các thành phần của một hệ thống.

Đánh giá rủi ro (risk assessment): Là sự đánh giá toàn bộ hệ thống hay một bộ phận để so sánh mức độ rủi ro xảy ra với mức độ rủi ro chấp nhận được.

Kiểm soát/giảm nhẹ rủi ro an toàn (risk control/ mitigation): Là việc giảm nhẹ tần suất hoặc mức độ nghiêm trọng của hậu quả của mối nguy hiểm.

Mối nguy hiểm (hazard): Là những điều kiện đang tồn tại hay tiềm ẩn có thể gây chấn thương, gây bệnh hay tử vong cho con người; gây hư hỏng hoặc làm tê liệt hệ thống, thiết bị, tài sản; hoặc gây hại cho môi trường. Mối nguy hiểm là yếu tố tiềm ẩn dẫn đến một sự cố hoặc tai nạn.

Mục tiêu an toàn (safety objective): Là những mục tiêu cụ thể cơ bản bao trùm các khía cạnh liên quan đến tầm nhìn về an toàn, các cam kết của ban lãnh đạo, thực trạng về an toàn và các kết quả mong muốn của tổ chức.

Mức độ an toàn chấp nhận được (acceptable level of safety - ALoS): Là mức độ an toàn tối thiểu phải được bảo đảm trong hoạt động thực tế của hệ thống.

Phân tích thực trạng của hệ thống (gap analysis): Là việc nhận diện và so sánh các hoạt động đảm bảo an toàn hiện có với các yêu cầu của HTQLAT. Phân tích thực trạng hệ thống giúp nhà khai thác CHK có một kế hoạch phát triển HTQLAT ban đầu và cách để thực hiện kế hoạch đã đề ra.

Quản lý rủi ro an toàn (safety risk management): Là một hoạt động chính yếu trong HTQLAT bao gồm việc mô tả hệ thống, nhận diện các mối nguy hiểm, đánh giá rủi ro, phân tích rủi ro và kiểm soát rủi ro.

Rủi ro an toàn (safety risk): Là sự kết hợp các khả năng có thể xảy ra và sự nghiêm trọng của hậu quả tiềm ẩn của một mối nguy hiểm được dự đoán trước.

Sự cố tàu bay (aircraft incident): Là vụ việc liên quan đến hoạt động khai thác tàu bay vốn ảnh hưởng hoặc có khả năng ảnh hưởng đến an toàn của hoạt động khai thác tàu bay nhưng chưa phải là tai nạn tàu bay (theo Khoản 1 Điều 104 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam).

Tai nạn tàu bay (aircraft accident): Là vụ việc xảy ra trong quá trình hoạt động khai thác của một tàu bay có khả năng gây ra chấn thương nghiêm trọng cho con người; thiệt hại đáng kể đến cấu trúc của tàu bay hoặc cần phải được sửa chữa lớn; tàu bay bị lạc hoặc mất tích.

Các thuật ngữ khác (nếu có).

3.2 Chữ viết tắt

Các chữ viết tắt được sử dụng trong tài liệu (nếu có).

CHƯƠNG II

MỤC TIÊU VÀ CHÍNH SÁCH AN TOÀN

1. Các mục tiêu, chỉ tiêu và chỉ số an toàn

1.1 Mục tiêu an toàn quan hệ mật thiết với chính sách an toàn và văn hóa an toàn của một tổ chức, doanh nghiệp. Mục tiêu an toàn thể hiện những mong muốn về an toàn mà cấp lãnh đạo của tổ chức, doanh nghiệp cần phải xác định với mục đích nâng cao năng lực quản lý an toàn của tổ chức mình. Từ đó, cấp

lãnh đạo có thể đưa ra kế hoạch hành động cụ thể để đạt được các mục tiêu đó. Mục tiêu an toàn phải được cấp lãnh đạo đề ra và có thể thay đổi hàng năm tùy theo mong muốn của cấp lãnh đạo và tình hình hoạt động thực tế của tổ chức, doanh nghiệp.

1.2 Việc thiết lập các mục tiêu, chỉ số an toàn và đánh giá các kết quả thực hiện trong Hệ thống quản lý an toàn nhằm xác định hệ thống có hoạt động như mong đợi và để xác định những bộ phận của hệ thống cần tăng cường công tác an toàn để đáp ứng mong đợi của tổ chức, doanh nghiệp.

1.3 Việc loại bỏ hoàn toàn các sự cố, tai nạn trong hoạt động hàng không là không thể thực hiện được. An toàn là một khái niệm tương đối, nên mức độ rủi ro nào đó là điều có thể chấp nhận được trong một hệ thống “an toàn”. Mức độ an toàn chấp nhận được (Acceptable Level of Safety - ALoS) thể hiện mục tiêu an toàn (hay sự mong đợi) của tổ chức, doanh nghiệp. Để xác định mức độ an toàn chấp nhận được, các yếu tố như mức rủi ro đã đặt ra, chi phí/ lợi nhuận để cải thiện hệ thống và sự mong đợi của mọi người về an toàn trong hoạt động hàng không cần phải được xem xét.

1.4 Trong thực tế, khái niệm mức độ an toàn chấp nhận được được thể hiện thông qua các chỉ số, mục tiêu an toàn và được thực thi thông qua các yêu cầu an toàn khác nhau. Cụ thể:

1.4.1 Các chỉ số an toàn: Là thước đo việc thực hiện an toàn của một cơ quan, đơn vị. Các chỉ số an toàn phải được đo một cách dễ dàng và liên kết với các thành phần chính trong SMS của một tổ chức, doanh nghiệp. Vì vậy, các chỉ số an toàn sẽ khác nhau giữa các cơ quan, đơn vị, nhà khai thác tàu bay, người khai thác cảng hàng không và nhà cung cấp dịch vụ không lưu;

1.4.2 Các mục tiêu an toàn: Được xác định bằng cách xem xét mức thực hiện an toàn nào mong muốn và khả thi đối với các cơ quan, đơn vị, các nhà khai thác tàu bay, người khai thác cảng hàng không và nhà cung cấp dịch vụ không lưu. Mục tiêu an toàn nên được xem xét, thống nhất giữa các cơ quan, đơn vị và phù hợp với SMS;

1.4.3 Các yêu cầu an toàn: Là cần thiết để đạt được các chỉ số an toàn và các mục tiêu an toàn. Nó bao gồm các quy trình, công nghệ, hệ thống và chương trình khai thác để có thể xác định độ tin cậy, tính sẵn sàng, khả năng thực hiện và tính chính xác của các quy trình, công nghệ, hệ thống và chương trình khai thác đó.

1.5 Mỗi quan hệ giữa mức độ an toàn chấp nhận được, các chỉ số an toàn, các mục tiêu an toàn và các yêu cầu an toàn như sau: Mức độ an toàn chấp nhận được là khái niệm bao quát, các chỉ số an toàn là thước đo được sử dụng để xác định liệu mức độ an toàn chấp nhận được có thể đạt được hay không. Các mục tiêu an toàn là các mục tiêu được định lượng có liên quan đến mức độ an toàn chấp nhận được, và các yêu cầu an toàn là các công cụ hay các cách thức cần có để đạt được các mục tiêu an toàn.

1.6 Các chỉ số an toàn và mục tiêu an toàn có thể khác nhau (ví dụ: Chỉ số an toàn là 0.5 các tai nạn nghiêm trọng/100.000 giờ đối với nhà khai thác tàu bay, và mục tiêu an toàn là giảm 40% tỉ lệ các tai nạn nghiêm trọng), hoặc có thể trùng nhau (ví dụ: Chỉ số an toàn là 0.5 các tai nạn nghiêm trọng/100.000 giờ đối với nhà khai thác tàu bay, và mục tiêu an toàn là không vượt quá 0.5 các tai nạn nghiêm trọng/ 100.000 giờ đối với nhà khai thác tàu bay).

1.7 Hàng năm, người khai thác cảng hàng không, sân bay sẽ đề ra các mục tiêu/chỉ tiêu an toàn phù hợp với thực tế hoạt động hàng không tại cảng hàng không sân bay và có trách nhiệm tổ chức triển khai, quản lý việc thực hiện các mục tiêu và chỉ tiêu an toàn đã đề ra.

Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm chính trong công tác phối hợp với nhà chức trách hàng không và người quản lý các cơ quan, đơn vị đang hoạt động và khai thác tại cảng hàng không, sân bay để xác định các chỉ số an toàn.

2. Văn hóa an toàn

Văn hóa an toàn của một tổ chức là sự kết hợp văn hóa của từng cá nhân với văn hóa của tổ chức. Để xây dựng thành công văn hóa an toàn cần phải quan tâm và chú trọng đến việc xây dựng văn hóa an toàn của mỗi cá nhân và văn hóa an toàn của tổ chức.

Văn hóa an toàn của cá nhân chính là cách cư xử, suy nghĩ, hành động của mỗi cá nhân liên quan đến vấn đề an toàn. Song song với đó, văn hóa an toàn của tổ chức chính là cách xử lý, hành động của tổ chức được thể hiện bằng những quy trình, quy định trong các vấn đề liên quan đến an toàn. Văn hóa đúng về an toàn trong tổ chức được thể hiện qua việc các thông tin an toàn được trao đổi và các cá nhân trong tổ chức đó nhận thức được tầm quan trọng về an toàn, niềm tin vào hiệu quả của hệ thống quản lý an toàn.

Văn hóa an toàn một mặt tránh quy trách nhiệm hay xử phạt những cá nhân vô tình phạm lỗi hoặc hành động bất cẩn, mặt khác bảo đảm rằng mọi thông tin, báo cáo về an toàn được tiếp nhận một cách nghiêm túc và được sử dụng làm dữ liệu cho những đánh giá an toàn thích hợp. Điều này không có nghĩa môi trường văn hóa an toàn sẽ hoàn toàn không có xử phạt, ngược lại, đó là môi trường có sự phân biệt công bằng giữa lỗi và những hành động cố ý, giữa rủi ro chấp nhận được với rủi ro không chấp nhận được.

Một trong những nội dung mà SMS nhấn mạnh là văn hóa báo cáo tự nguyện. Văn hóa báo cáo này khuyến khích việc thu thập các thông tin liên quan đến an toàn và sử dụng những thông tin ấy cho việc thúc đẩy an toàn và không xử phạt cá nhân hay tổ chức báo cáo đối với những trường hợp phạm lỗi vô tình và không có chủ đích. Việc kiểm tra, điều tra dựa trên những thông tin, báo cáo về an toàn được thực hiện không nhằm mục đích tìm ra sự bất tuân thủ của một cá nhân hay một đơn vị mà chủ yếu để nhận dạng mối nguy hiểm trong hệ thống vận hành công việc cũng như giúp các quá trình đánh giá an toàn và quản lý an toàn của tổ chức trở nên hiệu quả hơn.

Văn hóa đúng về an toàn còn thể hiện qua việc thực hiện chia sẻ thông tin báo cáo an toàn và đánh giá an toàn của tổ chức. Điều này giúp cán bộ, nhân viên trong tổ chức nâng cao ý thức và trách nhiệm về an toàn và quản lý an toàn.

Văn hoá an toàn bao gồm 5 yếu tố cơ bản:

– *Văn hoá báo cáo tự nguyện (reporting cultures)*: Là môi trường văn hoá mà ở đó các cá nhân có thể tin cậy để tự nguyện báo cáo các vấn đề về an toàn mà không ngại bị khiển trách. Người cung cấp thông tin, báo cáo an toàn cần phải được tin rằng thông tin, báo cáo mà họ cung cấp sẽ được tiếp nhận và xử lý một cách thỏa đáng.

– *Văn hoá được thông báo (informed cultures)*: Tổ chức sẽ thu thập và phân tích dữ liệu an toàn liên quan và phổ biến một cách tích cực các thông tin an toàn đến các cá nhân trong tổ chức.

– *Văn hoá thích ứng linh hoạt (adaptable cultures)*: Các nhân viên khai thác trong tổ chức có khả năng thích nghi, linh hoạt trong mọi tình huống và chủ động trong báo cáo mọi nguy hiểm.

– *Văn hoá học hỏi (learning cultures)*: Là văn hoá trong đó tổ chức có khả năng học hỏi từ chính những sai lầm của mình và tìm cách điều chỉnh. Các nhân viên được khuyến khích học hỏi, áp dụng các kỹ năng và hiểu biết của mình để nâng cao an toàn cho tổ chức. Nhân viên được phổ biến, cập nhật về các vấn đề an toàn, các hậu quả của sự cố cũng như những bài học kinh nghiệm.

– Văn hoá không xử phạt (non-punitive cultures) hay văn hoá đúng về an toàn (just cultures): Là văn hoá an toàn trong đó các lỗi và các hành động không an toàn sẽ không bị xử phạt nếu các lỗi/ hành động đó là bất cẩn, không cố ý và rủi ro là chấp nhận được. Tuy nhiên, những vi phạm cố tình, có chủ ý hay những hành động khinh suất với rủi ro không thể chấp nhận được sẽ bị xử lý kỷ luật.

3. Chính sách an toàn

Chính sách an toàn bao gồm các mục tiêu, cam kết về an toàn của người khai thác cảng hàng không, sân bay. Trên cơ sở thực tế, người khai thác cảng hàng không, sân bay có nhiệm vụ phổ biến chính sách an toàn đến tất cả cán bộ, công nhân viên để thực hiện nhằm đảm bảo an toàn cho các hoạt động hàng không.

Chính sách an toàn

Công tác an toàn là một trong những vấn đề quan trọng trong mọi hoạt động của chúng tôi. Chúng tôi cam kết triển khai, thực hiện, duy trì và thường xuyên nâng cao nghiệp vụ nhằm đảm bảo tất cả các hoạt động về hàng không đều diễn ra trong tầm kiểm soát, nhằm duy trì công tác bảo đảm an ninh, an toàn tuyệt đối, tuân thủ các tiêu chuẩn của ICAO và hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam về quản lý an toàn.

1. Cam kết của chúng tôi là:
 - a) Hệ thống quản lý an toàn: Thành lập bộ phận an toàn hàng không để giám sát việc triển khai và thực hiện hệ thống quản lý an toàn để đảm bảo rằng việc áp dụng một cách tích cực hệ thống quản lý an toàn trong toàn bộ mọi hoạt động của chúng tôi.
 - b) Văn hóa an toàn: Triển khai và đưa văn hóa an toàn vào trong tất cả mọi hoạt động của chúng tôi, qua đó thấy được tầm quan trọng và giá trị tích cực của hệ thống quản lý an toàn trong mọi lúc và luôn đưa vấn đề an toàn lên hàng đầu.
 - c) Trách nhiệm về an toàn: Xác định rõ ràng với tất cả nhân viên trách nhiệm về an toàn và trách nhiệm của họ đối với việc triển khai, tuyên truyền về chủ trương và thực hiện an toàn. Đảm bảo tất cả các nhân viên đều được huấn luyện và trang bị đầy đủ các thông tin về vấn đề an toàn, các nhân viên phải thành thạo về các lĩnh vực an toàn và được chỉ định đảm nhiệm theo kỹ năng của từng người.
 - d) Quản lý rủi ro: Thiết lập và triển khai quy trình nhận dạng mối nguy hiểm và quản lý nguy cơ rủi ro nhằm hạn chế hoặc giảm thiểu những rủi ro trong công tác điều hành khai thác tàu bay tới mức khả thi hợp lý. Thiết lập và đo lường việc thực hiện an toàn để ứng phó với các tình huống trong thực tế.
 - e) Áp dụng: Đảm bảo mỗi người làm việc cho chúng tôi, làm việc với chúng tôi hoặc tham quan chúng tôi đều đáp ứng các tiêu chuẩn về an toàn;
 - f) Nguồn nhân lực: Đảm bảo rằng nguồn nhân lực được đào tạo đầy đủ và có kỹ năng thành thạo để thực thi chính sách an toàn và tiếp tục nâng cao việc thực hiện công tác an toàn của chúng tôi.
 - g) Giám sát an toàn: Kiểm soát các hoạt động bên trong cũng như kiểm tra các hoạt động bên ngoài về công tác an toàn và tiến hành xem xét lại việc quản lý an toàn nhằm đảm bảo mọi hoạt động liên quan đều được kiểm soát.
2. Nguyên tắc của hệ thống an toàn tại Cảng hàng không.....: Nguyên tắc sau được áp dụng đối với tất cả các hoạt động kinh doanh tại Cảng hàng không.....:
 - a) Việc bảo đảm môi trường khai thác an toàn là yếu tố thành công then chốt tại cảng hàng không;
 - b) Trong hoạt động khai thác hàng ngày, nguyên tắc “ An toàn là trên hết” phải được áp dụng.
 - c) Người đứng đầu bộ phận an toàn có trách nhiệm hỗ trợ, giám sát và thực hiện các kế hoạch hoạt động về công tác an toàn đã đưa ra đồng thời có trách nhiệm trong việc phát triển hệ thống quản lý an toàn trong tương lai.
 - d) Thông qua huấn luyện đào tạo và việc hợp tác giữa các nhân viên trong đơn vị giúp cho các nhân viên ngày càng nâng cao trách nhiệm về công tác an toàn trong công việc hàng ngày của họ.
 - e) Xây dựng văn hóa an toàn và phổ biến đến tất cả cán bộ, công nhân viên để mọi người nhận thức được đầy đủ, thực hiện và rút kinh nghiệm từ thực tế hoạt động.

Giám đốc điều hành
(ký tên và đóng dấu)

4. Trách nhiệm và cam kết của những người quản lý tại cảng hàng không, sân bay

Nêu rõ trách nhiệm của người đứng đầu và các nhân sự chủ chốt phụ trách, bộ phận có liên quan đến an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay.

5. Tổ chức hệ thống quản lý an toàn

- Đối với tổ chức có quy mô lớn: Tổ chức hệ thống quản lý an toàn bao gồm: Ban chỉ đạo, tổ an toàn thực hiện các nhiệm vụ về công tác an toàn. Nêu rõ thành phần, nhiệm vụ và cơ chế hoạt động của ban chỉ đạo và tổ an toàn.

- Đối với tổ chức quy mô nhỏ: Tổ chức hệ thống quản lý an toàn sẽ bao gồm: Giám đốc cảng hàng không, phụ trách các bộ phận hoạt động tại cảng hàng không.

- Tổ chức hệ thống quản lý an toàn phải được thể hiện qua sơ đồ cụ thể.

6. Hồ sơ tài liệu.

Hồ sơ tài liệu của hệ thống quản lý an toàn bao gồm các phần sau:

- Quy định an toàn tại cảng hàng không, sân bay.
- Tài liệu hệ thống quản lý an toàn.
- Sổ sách ghi chép hệ thống quản lý an toàn.
- Quy định về quản lý, lưu trữ hồ sơ về hệ thống quản lý an toàn.

CHƯƠNG III QUẢN LÝ RỦI RO AN TOÀN

1. Khái quát

An toàn là trạng thái mà các rủi ro gây tổn thương cho người và thiệt hại cho tài sản được giảm thiểu và duy trì ở mức có thể chấp nhận được hoặc thấp hơn mức đó.

Rủi ro trong các hoạt động hàng không có nhiều cấp độ khác nhau. Trong đó, một số rủi ro có thể chấp nhận được và một số khác không thể chấp nhận được. Hiểu rõ bản chất của các rủi ro thì sẽ đánh giá được rủi ro có “chấp nhận” được hay không. Quy trình quản lý rủi ro giúp xác định những rủi ro nào cần có những biện pháp, hành động giảm nhẹ tới mức chấp nhận được và phân bổ nguồn lực hợp lý.

Quản lý rủi ro phải được thực hiện có hệ thống, rõ ràng và toàn diện với tất cả các cấp độ và bắt buộc phải thực hiện đối với mỗi hoạt động phục vụ bay. Thành viên Tổ an toàn của các phòng trực thuộc chịu trách nhiệm thu thập, ghi chép về mỗi nguy hiểm hiểm, rủi ro, sự cố, tai nạn và đề xuất các biện pháp ngăn ngừa, giảm nhẹ và báo cáo về Tổ An toàn. Các giám sát viên của Tổ An toàn tổng hợp các dữ liệu này, thống nhất biện pháp ngăn ngừa, giảm nhẹ mỗi nguy hiểm, rủi ro, sự cố, tai nạn và xin ý kiến chỉ đạo của Ban Chỉ đạo an toàn.

Khi các biện pháp ngăn ngừa, giảm nhẹ được phê duyệt, Tổ An toàn tổ chức kiểm tra tính khả thi và định kỳ xem xét lại hiệu quả của các biện pháp này cũng như khả năng áp dụng thêm phương pháp ngăn ngừa, giảm nhẹ tốt hơn.

Việc quản lý nguy cơ rủi ro của một hệ thống quản lý an toàn bao gồm:

- Nhận diện mối nguy hiểm;
- Đánh giá rủi ro;
- Giảm nhẹ rủi ro.

2. Nhận diện mối nguy hiểm

Mối nguy hiểm là bất kỳ một tình huống hay một điều kiện nào đó có khả năng gây ra sự cố, tai nạn nghiêm trọng. Nhận dạng được các mối nguy hiểm là rất quan trọng, từ đó có thể đưa ra các biện pháp hữu hiệu để giảm thiểu các nguy cơ rủi ro gây ra, góp phần đảm bảo an toàn cho các hoạt động hàng không.

2.1 Cách thức nhận dạng các mối nguy hiểm

- Từ việc quan sát, thu thập, phân tích số liệu, dữ kiện từ các hoạt động hàng ngày tại các bộ phận của sân bay như: An ninh – an toàn (an ninh soi chiếu, an ninh kiểm soát, đảm bảo an toàn hoạt động bay...), quản lý khai thác cảng, phục vụ bay, kỹ thuật, kinh doanh dịch vụ...

- Từ tai nạn, sự cố, vụ việc xảy ra tại cảng hàng không, sân bay cũng như từ các cảng hàng không, sân bay khác và từ các khuyến cáo an toàn của Cục Hàng không Việt Nam, ICAO, IATA;

- Từ những cuộc khảo sát, thanh tra, các cuộc kiểm tra định kỳ hoặc đột xuất, các cuộc họp, các báo cáo về công tác an toàn;

- Từ trong quá trình phục vụ, khai thác.

2.2 Kết quả của quá trình nhận diện mối nguy hiểm sẽ được lưu trữ theo quy định tại thư viện an toàn. Thư viện an toàn là nơi lưu trữ tài liệu không những để bảo quản thông tin an toàn mà còn là nguồn tham khảo trước khi đưa ra các quyết định về an toàn và công tác đào tạo của cảng hàng không, sân bay.

Người khai thác cảng hàng không, sân bay thành lập bộ phận lưu trữ và quản lý thư viện an toàn.

2.3 Các mối nguy hiểm thường xảy ra tại cảng hàng không:

Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải xác định các mối nguy hiểm thường xảy ra tại cảng hàng không, sân bay: Tham khảo các nội dung tại bảng dưới đây:

STT	Mối nguy hiểm (Hazards)	Các yếu tố chính (Main components)	Hậu quả tiềm ẩn (Potential consequences)
I	Hoạt động lăn	<ul style="list-style-type: none"> • Kiểm soát lưu thông • Điều kiện thời tiết 	<ul style="list-style-type: none"> • Làm chậm trễ hoạt động của tàu bay • Lăn nhầm đường lăn, CHC

		<ul style="list-style-type: none"> • Thông tin liên lạc • Sơn kẻ tín hiệu • Hệ thống chiếu sáng... 	<ul style="list-style-type: none"> • Làm tàu bay và phương tiện va chạm...
2	Vật ngoại lai	Các hoạt động tại khu bay (xây dựng, bảo dưỡng, khai thác, vệ sinh...)	<ul style="list-style-type: none"> • Gây chấn thương cho người; làm hư hỏng tàu bay, TTB, cơ sở hạ tầng • Bị hút vào động cơ tàu bay đang hoạt động...
3	Luồng khí sau động cơ	Động cơ tàu bay đang hoạt động	<ul style="list-style-type: none"> • Thổi vào con người, phương tiện, TTB, cơ sở hạ tầng trong sân đỗ...
4	Lưu thông mặt đất trong khu bay	<ul style="list-style-type: none"> • Kiểm soát lưu thông sân đỗ • Điều kiện thời tiết • Thông tin liên lạc • Bảo dưỡng TTB... 	<ul style="list-style-type: none"> • Va chạm của tàu bay; phương tiện; người • Va chạm của phương tiện, người trong các khu vực chất xếp hành lý, hàng hóa • Xâm nhập trái phép đường CHC • Phương tiện, TTB hỏng hóc trên sân đỗ làm ảnh hưởng hoạt động bay...
5	Điều kiện thời tiết/ môi trường bất lợi	<ul style="list-style-type: none"> • Công tác chuẩn bị • Thông tin liên lạc • Tầm nhìn và chiếu sáng • Tình trạng sân đường • Các quy trình, TTB phục vụ trong điều kiện thời tiết xấu • Huấn luyện đào tạo... 	<ul style="list-style-type: none"> • Làm hư hỏng các thiết bị điện tử phụ trợ hiển thị • Tàu bay và PT-TTB va chạm • Tàu bay và phương tiện va chạm người • Tàu bay trượt ra khỏi đường CHC, đường lăn. • Giảm khả năng ứng phó khẩn nguy • Gây chậm trễ việc triển khai các biện pháp an toàn • Làm giảm độ ma sát đường CHC... • Giảm đoạn trong công tác phối hợp
6	Phòng cháy chữa cháy và khẩn nguy sân bay (PCCC, KNSB)	<ul style="list-style-type: none"> • Kế hoạch PCCC, KNSB • Cơ sở vật chất, TTB, phương tiện thông tin liên lạc và thiết bị bảo hộ không phù hợp • Nhận thức khẩn nguy kém • Thiếu đường tiếp cận hiện trường... 	<ul style="list-style-type: none"> • Gây chậm trễ/ hạn chế khả năng PCCC • Gây hạn chế khả năng ứng phó khẩn nguy
7	Thi công trong khu hoạt động bay	Ảnh hưởng của các hoạt động trong quá trình thi công (độ cao công trình xây dựng,	<ul style="list-style-type: none"> • Hư hỏng TTB thi công • Dòng khí sau động cơ tàu bay ảnh hưởng khu vực thi công

		<i>công tác phối hợp, biển báo, chỉ dẫn thi công, đường cho xe thi công, FOD, huấn luyện ANAT cho nhân viên thi công...</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Xâm nhập trái phép đường CHC • Hư hại hệ thống phù trợ dẫn đường (NAVAIDS) • Hư hỏng tàu bay • Cản trở tầm nhìn của kiểm soát viên không lưu • Hệ thống đèn, biển báo cảnh báo đường CHC, đường lăn đóng cửa không phù hợp ảnh hưởng hoạt động bay...
8	Chim & ĐVHD	<ul style="list-style-type: none"> • Các biện pháp kiểm soát Chim & ĐVHD (<i>hàng rào, thiết bị xua đuổi, quy trình kiểm soát, huấn luyện...</i>) • Công tác kiểm tra và giám sát khu bay không đạt yêu cầu • Sử dụng không đúng các thiết bị xua đuổi • Hàng rào hư hỏng, hoặc không có... 	<ul style="list-style-type: none"> • Chim va vào tàu bay gây hư hỏng hoặc gây tai nạn • Tàu bay va phương tiện va vào động vật hoang dã...
9	An ninh hàng không	Kiểm soát công, cửa...	<ul style="list-style-type: none"> • Xâm nhập trái phép khu bay • Phá hoại • Khủng bố...
10	Hệ thống phù trợ hiển thị và phù trợ không hiển thị trong tiếp cận và hạ cánh	<ul style="list-style-type: none"> • Không đầy đủ và không đáng tin cậy • Bị can nhiễu • Khu vực tiếp cận, hạ cánh không đảm bảo... 	<ul style="list-style-type: none"> • Tàu bay tiếp cận và hạ cánh không chính xác • Tàu bay va chạm với chướng ngại vật • Tàu bay hạ cánh thô và xông ra ngoài đường CHC...
11	Hoạt động kiểm tra và giám sát	<ul style="list-style-type: none"> • Tần suất kiểm tra • Năng lực người kiểm tra (<i>Không sử dụng đúng phương thức liên lạc...</i>) • Điều kiện kỹ thuật của phương tiện và TTB... 	<ul style="list-style-type: none"> • Không kịp thời phát hiện các mối nguy trên khu hoạt động bay • Xâm nhập trái phép đường CHC • Phương tiện hư hỏng trên đường CHC, đường lăn làm ách tắc lưu thông...
12	Các đài, trạm dẫn đường	<ul style="list-style-type: none"> • Công tác bảo vệ • Báo cáo tình trạng kỹ thuật • Bảo dưỡng... 	<ul style="list-style-type: none"> • Các đài, trạm bị xâm phạm ảnh hưởng hoạt động điều hành bay • TTB bị hư hỏng hoặc không hoạt động được • Các đài bị nhiễu do các công trình xây dựng xung quanh • Gây va chạm giữa các tàu bay...

13	Chướng ngại vật	<ul style="list-style-type: none"> • Biển báo • Kiểm tra, giám sát • Nhận thức của phi công và nhân viên kiểm soát mặt đất • Vị trí và độ cao không chính xác của chướng ngại vật • Chướng ngại vật chưa được phát hiện • Sự thay đổi điều kiện của chướng ngại vật... 	<ul style="list-style-type: none"> • Tàu bay va chạm với chướng ngại vật • Phương tiện va chạm với chướng ngại vật...
14	Tra nạp nhiên liệu	<ul style="list-style-type: none"> • Quy trình kiểm soát đầu tràn • Quy trình khai thác • Thiếu nguồn lực • Vi phạm các quy định • Kiểm tra, giám sát • Huấn luyện, đào tạo • Sự tương thích của TTB • Kho chứa nhiên liệu... 	<ul style="list-style-type: none"> • Tràn dầu • Hòa hoãn • Nhiên liệu nhiễm bẩn • Hư hỏng mặt đường • Ô nhiễm môi trường • Ngộ độc nhiên liệu...
15	Vận chuyển hàng hóa nguy hiểm	<ul style="list-style-type: none"> • Quy trình kiểm soát rò rỉ • Quy trình phục vụ • Vi phạm quy định • Kiểm tra, giám sát, • Kho chứa • Huấn luyện, đào tạo... 	<ul style="list-style-type: none"> • Rò rỉ • Ô nhiễm môi trường • Hư hỏng TTB • Gây nguy hại cho người • Đóng cửa sân bay...
16	Phục vụ hành khách	<ul style="list-style-type: none"> • Quy trình phục vụ • Kiểm soát hành khách • Khai thác cầu ống hành khách • Sử dụng không đúng các luồng tuyến an toàn • Chạy quá tốc độ • Khai thác xe chờ khách • Nhân viên không nhận thức được hết các mối 	



		<ul style="list-style-type: none"> nguy • Phương thức sơ tán hành khách... 	
17	Thông tin liên lạc	<ul style="list-style-type: none"> • Quy trình thông tin liên lạc • Bảo dưỡng TTB • Sử dụng không đúng thuật ngữ • Huấn luyện đào tạo • Liên lạc không đúng cách... 	<ul style="list-style-type: none"> • Gây ảnh hưởng hoạt động khai thác và công tác khẩn nguy • Hông học TTB • Làm gián đoạn thông tin gây mất kiểm soát và phối hợp • Gây xáo trộn trong hoạt động điều hành bay • Gây nhầm lẫn giữa các đơn vị hiệp đồng • Mất khả năng khai thác sân bay...
18	Thông báo tin tức hàng không (AIP, NOTAM...)	<ul style="list-style-type: none"> • Trách nhiệm thông báo • Cập nhật thông tin... 	<ul style="list-style-type: none"> • Chậm trễ trong hoạt động khai thác • Điều kiện khai thác phải thay đổi • Xâm nhập trái phép đường CHC • Hạ cánh nhầm đường CHC • Lăn nhầm đường lăn đang đóng cửa • Va chạm giữa tàu bay với phương tiện, TTB...
19	Quản lý sân đỗ	<ul style="list-style-type: none"> • Sắp xếp nhầm lẫn bến đỗ tàu bay • TTB phục vụ khẩn nguy không sẵn sàng • Cầu ống hành khách (PBB) thu thả sai vị trí • Sự phối hợp không hiệu quả với đài kiểm soát không lưu, nhà thầu và các nhà cung cấp dịch vụ • Sơn kẻ tín hiệu không đúng và gây nhầm lẫn • Quản lý thiếu đồng bộ và tập trung • Không cải thiện quy định và quy trình chuẩn • Kiểm soát cổng cửa • Quá tải sân đỗ • Thời gian phục vụ chuyến bay • Hệ thống chiếu sáng không phù hợp 	<ul style="list-style-type: none"> • Chậm trễ trong hoạt động khai thác • Khả năng ứng cứu chậm, hoặc không có khả năng ứng cứu • Va chạm giữa tàu bay với tàu bay và tàu bay với phương tiện • Giảm năng suất khai thác bến đỗ • Gây hư hỏng cho tàu bay

		<ul style="list-style-type: none"> • Cơ sở hạ tầng kém • Bảo dưỡng... 	<ul style="list-style-type: none"> • Hư hỏng phương tiện, TTB...
20	Các hoạt động khai thác mặt đất (đánh tín hiệu, suất ăn, kéo đẩy, phục vụ hành lý, PBB...)	<ul style="list-style-type: none"> • Các quy định của sân bay • Phục vụ tàu bay khi động cơ chưa dừng hẳn • Vị trí tập kết TTB • Khu vực khuất tầm nhìn phi công • Quy trình khai thác chuẩn • Vận hành PBB sai quy trình • Đánh tín hiệu sai • Giám sát • Huấn luyện, đào tạo... 	<ul style="list-style-type: none"> • Cánh quạt tàu bay chém người và TTB • Động cơ hút người và các vật thể • Dòng khí sau động cơ thổi vào người, tài liệu, TTB • Phi công không thể thấy người và TTB nên gây va chạm • Phương tiện va chạm với tàu bay/ con người • Tàu bay đỗ sai vị trí quy định • Hư hỏng phương tiện kéo đẩy tàu bay • Gây ách tắc cho hoạt động lăn của tàu bay...
21	Cơ sở hạ tầng, mặt đường, sơn kẻ tín hiệu, biển báo, hệ thống chiếu sáng, tĩnh không...	<ul style="list-style-type: none"> • Độ cao chướng ngại vật vượt ngưỡng cho phép • Quản lý mặt đường trong khu bay (Hư hỏng mặt đường, FOD, PCN không đảm bảo, Chất lượng mặt đường CHC, đường lăn, sân đỗ kém) • Sơn kẻ tín hiệu, biển báo (thiếu, không rõ, xuống cấp) • Hệ thống chiếu sáng (không đủ quang độ, hư hỏng)... 	<ul style="list-style-type: none"> • Tàu bay va chạm với chướng ngại vật (trên không, mặt đất) • Tàu bay/ phương tiện bị lún • Tàu bay/ phương tiện bị hư hỏng • Lăn nhảm... • Va chạm giữa tàu bay, phương tiện, người phục vụ trên sân đỗ
22	Điều kiện và công tác bảo dưỡng TTB	<ul style="list-style-type: none"> • TTB phục vụ mặt đất • Các phụ trợ hiển thị • Kiểm soát và hướng dẫn di chuyển trên mặt đất... 	<ul style="list-style-type: none"> • Giám đoạn các hoạt động khai thác • Tàu bay hạ cánh thô và xông ra ngoài đường CHC • Xâm nhập trái phép đường CHC • Va chạm giữa tàu bay và phương tiện • Tàu bay và phương tiện va chạm với người...
23	Làm việc theo ca	<ul style="list-style-type: none"> • Sức khỏe • Sự phối hợp • Giờ giấc... 	<ul style="list-style-type: none"> • Gây mệt mỏi • Thiếu tập trung • Gây các sai sót do lỗi con người • Không hoàn thành nhiệm vụ...

24	Sự thay đổi	<ul style="list-style-type: none"> • Phương tiện, TTB • Tàu bay • Nhân viên • Quy định • Quy trình... 	<ul style="list-style-type: none"> • Phục vụ không kịp thời, tiếp cận không đúng cách làm hư hỏng tàu bay • Gây va chạm giữa phương tiện với phương tiện; giữa phương tiện với tàu bay • Không hoàn thành nhiệm vụ • Không tuân thủ quy định, quy trình mới gây mất an toàn...
25	Các hoạt động trong khu vực nhà ga hành khách	<ul style="list-style-type: none"> • Thiết bị nhà ga • Băng chuyền hành khách • Thang cuốn • Thang máy • Hoạt động bảo dưỡng • Nhà ga bị đột ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Bị kẹt thang cuốn, thang máy • Gây chấn thương cho người khi các thiết bị dừng đột ngột • Chậm trễ chuyến bay • Chập hệ thống điện • Trượt ngã trên cầu thang, băng chuyền, sàn ướt...
25	Các hoạt động trong khu vực nhà ga hành khách	<ul style="list-style-type: none"> • Thiết bị nhà ga • Băng chuyền hành khách • Thang cuốn • Thang máy • Hoạt động bảo dưỡng • Nhà ga bị đột ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Bị kẹt thang cuốn, thang máy • Gây chấn thương cho người khi các thiết bị dừng đột ngột • Chậm trễ chuyến bay • Chập hệ thống điện • Trượt ngã trên cầu thang, băng chuyền, sàn ướt...

3. Đánh giá rủi ro

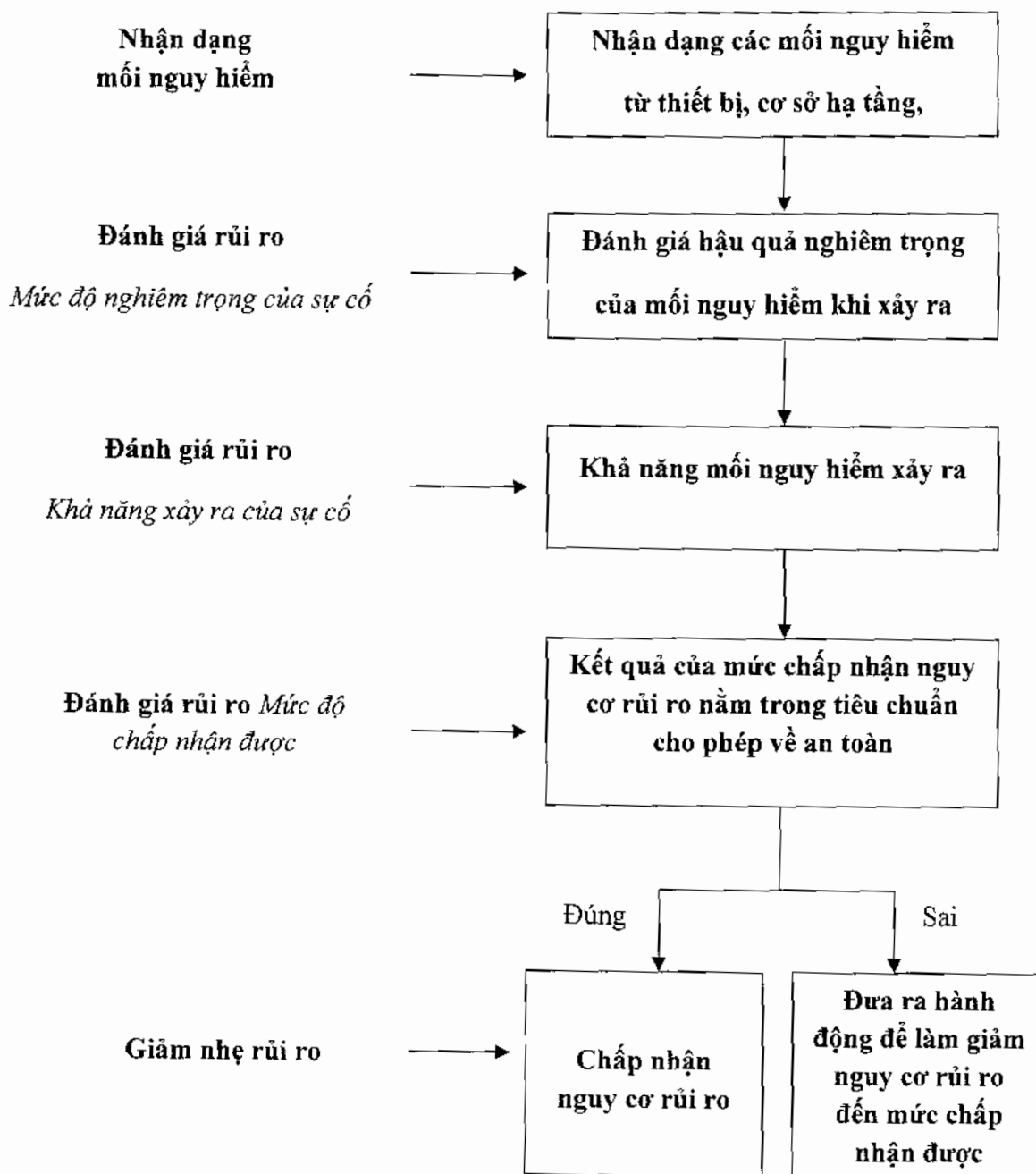
3.1 Quy trình quản lý rủi ro

Sau khi nhận dạng mỗi nguy hiểm, phải tiến hành phân tích, đánh giá khả năng hư hỏng, thiệt hại nếu mỗi nguy hiểm đó có khả năng xảy ra và đưa ra các biện pháp để loại bỏ hoặc làm giảm rủi ro tới một mức có thể chấp nhận được.

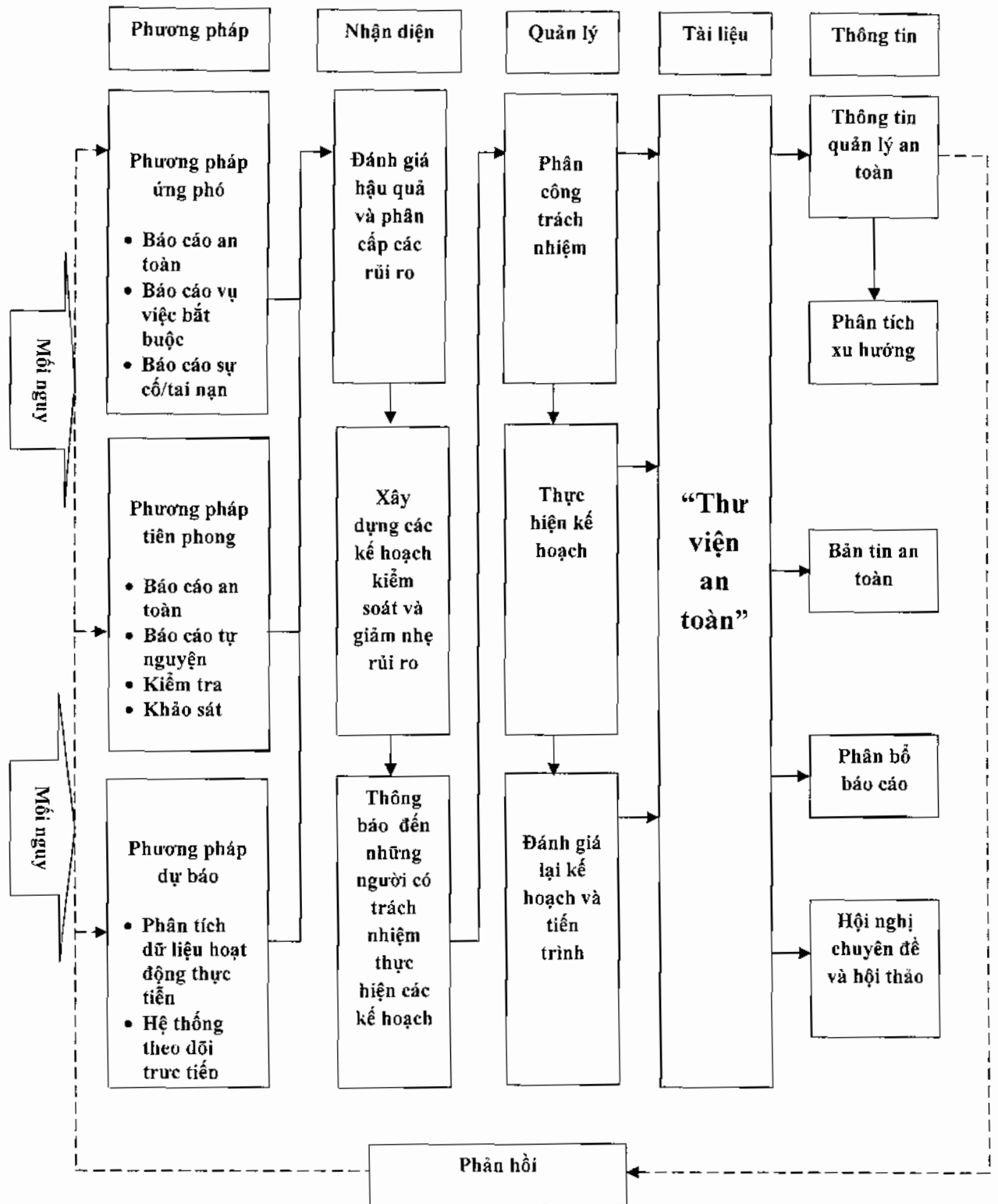
Hệ thống quản lý an toàn phải được triển khai để đánh giá và phân tích số liệu nhận được hoặc thu thập được từ các hành động được phác thảo ở trên. Tổ An toàn có nhiệm vụ phân tích rủi ro, đánh giá khả năng và hậu quả của mỗi mối nguy hiểm để từ đó có thể tham mưu cho người khai thác cảng hàng không, sân bay nhằm đưa ra các biện pháp xử lý thích hợp.

Tham khảo sơ đồ quy trình quản lý rủi ro dưới đây:

SƠ ĐỒ QUY TRÌNH QUẢN LÝ RỦI RO



SƠ ĐỒ QUẢN LÝ DỮ LIỆU AN TOÀN



3.2 Tính toán chỉ số rủi ro

Mỗi một mối nguy hiểm được nhận dạng, chỉ số nguy cơ rủi ro sẽ được tính toán dựa trên mức độ nghiêm trọng và tần suất xảy ra theo các bảng sau:

Bảng 1: Khả năng có thể xảy ra rủi ro

Tần suất	Mô tả	Giá trị
Thường xuyên (10 lần/năm)	Có khả năng xảy ra nhiều lần	5
Thỉnh thoảng (2 lần/năm)	Có khả năng xảy ra một vài lần	4
Ít khi (1lần/20 năm)	Ít có khả năng, song cũng có thể xảy ra	3
Hiếm khi (1lần /50 năm)	Rất ít khả năng xảy ra	2
Cực kỳ hiếm (1lần/100 năm)	Hầu như không có sự kiện nào xảy ra	1

Chú ý: Bảng này chỉ mang tính chất tham khảo và không được áp dụng khi chưa có những thống kê cụ thể từ thực tế.

Bảng 2: Mức độ nghiêm trọng của rủi ro

Mức độ	Mô tả	Giá trị
Thảm khốc	<ul style="list-style-type: none">- Nhiều người chết- Thiết bị bị phá hủy	A
Nguy hiểm	<ul style="list-style-type: none">- Giới hạn an toàn bị giảm rất nhiều, tình trạng kiệt sức hoặc quá tải trong công việc làm cho người vận hành không thể tập trung thực hiện nhiệm vụ của họ một cách chính xác hay hoàn hảo.- Có người bị thương nặng hoặc chết.- Thiết bị chính yếu bị hư hỏng.	B
Nghiêm trọng	<ul style="list-style-type: none">- Giới hạn an toàn bị giảm đáng kể, người vận hành giảm khả năng xử lý công việc do khối lượng công việc tăng hoặc do sự suy giảm năng suất trong điều kiện làm việc bất lợi.- Sự cố nghiêm trọng.- Có người bị thương.	C
Nhẹ	<ul style="list-style-type: none">- Có gây cản trở trong hoạt động.- Sự hạn chế trong khai thác.- Áp dụng quy trình khẩn nguy.- Sự cố nhỏ.	D
Không đáng kể	<ul style="list-style-type: none">- Các hậu quả nhỏ.	E

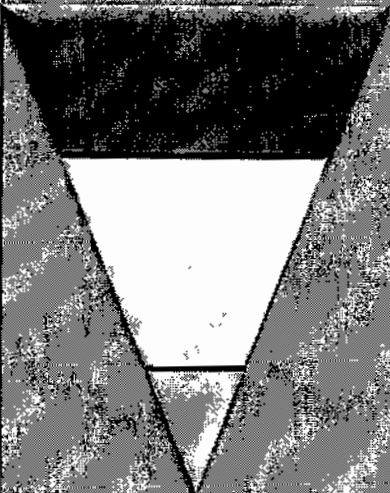
Bảng 3: Ma trận đánh giá nguy cơ rủi ro

Khả năng xảy ra sự cố	Mức độ nghiêm trọng của sự cố				
	Thảm khốc	Nguy hiểm	Nghiêm trọng	Nhẹ	Không đáng kể
	A	B	C	D	E
Thường xuyên 5	5A	5B	5C	5D	5E
Thỉnh thoảng 4	4A	4B	4C	4D	4E
Ít khi 3	3A	3B	3C	3D	3E
Hiếm khi 2	2A	2B	2C	2D	2E
Rất hiếm khi 1	1A	1B	1C	1D	1E

Bảng 4: Đánh giá mức độ rủi ro

Chỉ số đánh giá mức độ rủi ro	Sự chấp thuận/Hành động yêu cầu
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Không thể chấp nhận trong điều kiện hiện tại (High)
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	Yêu cầu đưa ra biện pháp để giảm nhẹ rủi ro (Medium)
3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	Chấp nhận được (Low)

Bảng 5: Chỉ số/khả năng dung nạp rủi ro an toàn

Quản lý rủi ro an toàn	Chỉ số đánh giá rủi ro an toàn	Tiêu chí gợi ý
	5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Không thể chấp nhận được trong hợp này
	5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C	Chấp nhận được với hành động giảm thiểu. Có thể yêu cầu quyết định của cấp quản lý.
	3E, 2D, 2E, 1A, 1B, 1C, 1D, 1E	Chấp nhận được

Sử dụng ma trận đánh giá nguy cơ rủi ro giúp cho việc nhận dạng các rủi ro và tính nghiêm trọng của sự thiệt hại do nguy cơ rủi ro đưa đến. Sử dụng ma trận để nhận biết được các trạng thái của nguy cơ rủi ro đang ở trong dạng bình thường hoặc tình huống khẩn cấp.

4. Giảm nhẹ rủi ro

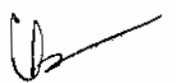
Các mối nguy hiểm khi được nhận dạng, đánh giá xong cần phải có biện pháp thích hợp để hạn chế, giảm nhẹ những rủi ro có ảnh hưởng đến an toàn trong hoạt động hàng không. Phương thức giảm nhẹ rủi ro có thể thực hiện được bằng cách:

- Loại trừ hoàn toàn mối nguy hiểm;
- Giảm bớt mức rủi ro bằng cách thay đổi các quy trình thực hiện;
- Chấp nhận các rủi ro ở mức thấp mà không cần bất kỳ một hành động nào;
- Thông báo đến cá nhân, tập thể liên quan về các rủi ro có thể xảy ra.

Mục tiêu là giảm bớt hoặc loại bỏ khả năng các mối nguy hiểm xảy ra, hoặc giảm bớt tính khốc liệt nếu xảy ra. Tổ An toàn có trách nhiệm chỉ ra dạng ưu tiên liên quan đến mỗi một rủi ro mới và gửi chi tiết mỗi một rủi ro này đến Ban Giám đốc để xử lý.

Nếu rủi ro được khắc phục, các hành động hoặc công việc có thể được tiếp tục. Nếu không, cần phải cải tiến các hàng rào bảo vệ hoặc các biện pháp để loại bỏ hoặc tránh mối nguy hiểm. Các giải pháp có thể thực hiện là:

- Thay đổi quy trình vận hành đang sử dụng;



- Liên tục xem xét các hành động hoặc công việc;
- Huấn luyện đào tạo định kỳ;
- Cải tiến việc kiểm tra giám sát;
- Lập kế hoạch đề đối phó với những sự bất ngờ.

5. Công tác kiểm tra, đánh giá an toàn nội bộ

5.1 Kiểm tra đảm bảo an toàn khai thác

5.1.1 Chế độ kiểm tra an toàn

5.1.1.1 Kiểm tra định kỳ: kiểm tra định kỳ được tiến hành hàng ngày hoặc theo một chu kỳ nhất định. Đối với cơ sở hạ tầng, trang thiết bị đảm bảo an toàn khai thác phải được kiểm tra tối thiểu 02 lần/ ngày. Đối với phương tiện và các điều kiện đảm bảo an toàn phòng cháy chữa cháy phải được kiểm tra tối thiểu 1 lần/ tháng.

5.1.1.2 Kiểm tra đột xuất: kiểm tra đột xuất được tiến hành không định kỳ trong các trường hợp đặc biệt theo chỉ đạo của Giám đốc/Trực ban giám đốc. Việc kiểm tra đột xuất công tác đảm bảo an toàn tại cảng hàng không, sân bay được thực hiện trong các trường hợp sau đây:

- Sau khi có sự cố, tai nạn xảy ra tại cảng hàng không;
- Trước, trong và sau khi có hiện tượng thời tiết phức tạp (mưa, giông, bão, lốc, tầm nhìn hạn chế...) ảnh hưởng đến hoạt động bay và hoạt động khai thác tại cảng hàng không;
- Trước và sau khi đưa thiết bị, công trình tại nhà ga, khu bay, các trang thiết bị đảm bảo hoạt động bay vào khai thác;
- Sau khi nhận được phản ánh của tổ lái hoặc hãng hàng không liên quan đến đảm bảo an toàn khai thác;
- Theo yêu cầu của Giám đốc và cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

5.1.2 Yêu cầu đối với việc kiểm tra an toàn

5.1.2.1 Thời điểm kiểm tra: Việc kiểm tra an toàn định kỳ phải được thực hiện vào thời điểm phù hợp nhất để không làm ảnh hưởng đến việc cung cấp dịch vụ hàng không và hoạt động bay. Trong trường hợp Cảng hàng không phục vụ hoạt động bay vào ban đêm, phải thực hiện một số nội dung kiểm tra an toàn theo quy định.

5.1.2.2 Người kiểm tra: Do thủ trưởng đơn vị/ thành viên Tổ an toàn phân công:

- Người kiểm tra phải đáp ứng đầy đủ các yêu cầu về đạo đức, năng lực nhận thức, năng lực chuyên môn về lĩnh vực được phân công kiểm tra và được tham gia huấn luyện nghiệp vụ an toàn hàng không.
- Trong quá trình kiểm tra người kiểm tra phải tuân thủ các quy định đảm bảo an toàn hoạt động tại khu vực kiểm tra.

5.1.2.3 *Phương tiện kiểm tra*: Người kiểm tra phải được trang bị đầy đủ phương tiện, trang thiết bị cần thiết để tiến hành kiểm tra.

5.1.3 Trách nhiệm kiểm tra an toàn

5.1.3.1 *Tổ kiểm tra an toàn có trách nhiệm*

- Thiết lập quy trình kiểm tra, xây dựng cụ thể các biên bản, danh mục kiểm tra;

- Định kỳ kiểm tra công tác đảm bảo an toàn hàng không, ghi nhận và lưu giữ kết quả kiểm tra;

- Lập biên bản vụ việc, chủ trì tổ chức khắc phục kịp thời các hư hỏng, đảm bảo an toàn cho hoạt động bay;

- Kịp thời thông báo, phối hợp với các đơn vị liên quan đảm bảo an toàn cho hoạt động bay và an toàn khai thác;

- Triển khai hoặc tham gia kiểm tra đột xuất khi có yêu cầu.

5.1.3.2 *Công tác phối hợp*: Tổ An toàn chịu trách nhiệm phối hợp với đơn vị liên quan thực hiện việc kiểm tra đột xuất công tác đảm bảo an toàn hàng không; lập biên bản hiện trạng, báo cáo Giám đốc nếu phát hiện các yếu tố không đảm bảo hoặc gây mất an toàn cho hoạt động khai thác tại cảng hàng không.

5.1.3.3 *Lực lượng PCCC*: Chịu trách nhiệm kiểm tra đảm bảo công tác phòng cháy chữa cháy và kiểm tra khả năng đảm bảo duy trì cấp độ cứu hỏa cứu nạn của sân bay.

5.1.4 Khắc phục các điểm không phù hợp

Trong quá trình thực hiện việc kiểm tra an toàn tại cảng hàng không nếu phát hiện thấy những điểm không phù hợp, có nguy cơ gây mất an toàn đối với hoạt động bay, người kiểm tra phải:

- Thông báo ngay cho Đài kiểm soát tại sân/ Bộ phận kiểm soát mặt đất nếu phát hiện nguy cơ gây mất an toàn đối với hoạt động của tàu bay trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ;

- Báo cáo Giám đốc (Trưởng Ban chỉ đạo an toàn/tổ trưởng tổ an toàn), Phó giám đốc trực điều hành để xin ý kiến chỉ đạo nếu vượt quá thẩm quyền;

- Thông báo cho Cảng vụ hàng không để phối hợp xử lý;

- Triển khai phương án, biện pháp khắc phục kịp thời những điểm không phù hợp để đảm bảo an toàn cho hoạt động bay;

- Thông báo bằng văn bản đến các đơn vị, doanh nghiệp liên quan về các trường hợp không tuân thủ công tác đảm bảo an toàn tại cảng hàng không để có biện pháp khắc phục và xử lý kịp thời.

5.1.5 Hồ sơ kiểm tra an toàn

Tổ kiểm tra chịu trách nhiệm lưu giữ các hồ sơ có liên quan để chứng minh kết quả thực hiện công tác kiểm tra đảm bảo an toàn khai thác.

5.2 Kiểm tra, đánh giá hệ thống quản lý an toàn

5.2.1 Mục đích, yêu cầu

5.2.1.1 Mục đích

Việc thực hiện kiểm tra, đánh giá hệ thống quản lý an toàn để bảo đảm:

- Cấu trúc của SMS phải phù hợp với hoạt động, chức năng, nhiệm vụ của cơ quan, đơn vị, các quy trình và hướng dẫn đã được phê duyệt, trình độ tay nghề và việc huấn luyện để vận hành các trang thiết bị cũng như khả năng duy trì tay nghề của nhân viên;

- Khả năng sử dụng thiết bị phù hợp với độ an toàn của dịch vụ được cung cấp;

- Khả năng sắp xếp, bố trí các nguồn lực có hiệu quả, giúp thúc đẩy an toàn, giám sát việc bảo đảm an toàn, xử lý các vấn đề có liên quan đến an toàn cũng như đề ứng phó với các tình huống khẩn nguy tiềm ẩn.

5.2.1.2 Yêu cầu

Bảo đảm mỗi hoạt động đều được kiểm tra và là một phần kế hoạch của cảng hàng không, sân bay để có thể đánh giá an toàn tổng thể. Công tác kiểm tra an toàn phải xem xét chi tiết và định kỳ về việc các bộ phận có thực hiện bảo đảm an toàn, quy trình cũng như việc thực hiện an toàn theo đúng với chức trách, nhiệm vụ được giao không. Các công tác kiểm tra an toàn không chỉ dừng lại ở mức độ kiểm tra xem có phù hợp các yêu cầu đã đặt ra hay không mà còn phải phù hợp với các tiêu chuẩn của ngành và có tiềm ẩn các mối nguy hiểm đe dọa đến an toàn hay không.

5.2.2 Phạm vi, tần suất kiểm tra và tiêu chí đánh giá

5.2.2.1 *Phạm vi*: Tất cả các khu vực thuộc khu bay và các công trình của người khai thác cảng hàng không, sân bay.

5.2.2.2 *Thời gian*: Công tác kiểm tra an toàn phải được thực hiện định kỳ 06 tháng/lần.

5.2.2.3 *Tiêu chí đánh giá*: Được xác định trước khi tiến hành kiểm tra; nội dung kiểm tra sẽ được xem xét để bảo đảm bao quát hết tất cả các nhiệm vụ, chức năng, quy mô và hoạt động của bộ phận được kiểm tra.

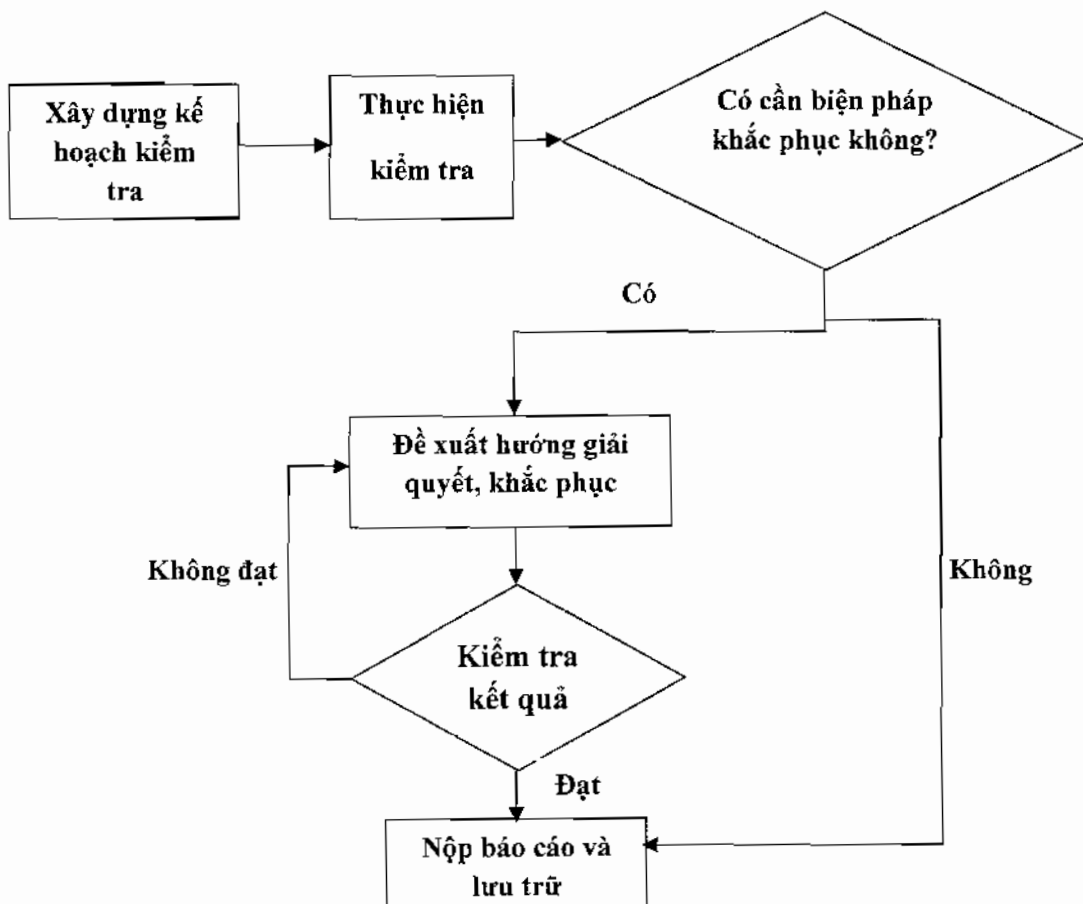
5.2.3 Quy trình kiểm tra an toàn

Trước khi tiến hành kiểm tra, đoàn kiểm tra phải gửi thông báo và kế hoạch kiểm tra tới cơ quan, đơn vị được kiểm tra đủ sớm để bộ phận được kiểm tra có thời gian chuẩn bị trước các nội dung cần báo cáo. Các đơn vị có thể được yêu cầu gửi trước các nội dung được kiểm tra để cơ quan chuyên môn nghiên cứu như: Bảng đĩa, bản câu hỏi đã trả lời và tài liệu hướng dẫn khai thác.

Nội dung kế hoạch kiểm tra phải bao gồm các chi tiết:

- Mục đích của kế hoạch kiểm tra;
- Phương pháp kiểm tra;
- Đối tượng được kiểm tra;
- Thành phần đoàn kiểm tra;
- Thời gian kiểm tra;
- Phạm vi và các nội dung cần kiểm tra.

SƠ ĐỒ QUY TRÌNH KIỂM TRA AN TOÀN



5.2.3.1 Hoạt động trước khi kiểm tra

- Trước khi tiến hành việc kiểm tra, đoàn kiểm tra phải xem xét, lựa chọn thời gian kiểm tra phù hợp, các tiêu chí đánh giá và danh mục kiểm tra được sử dụng trong quá trình kiểm tra.
- Danh mục kiểm tra bao gồm một loạt các câu hỏi dễ hiểu được nhóm theo từng đề mục, bảo đảm không sót bất cứ nội dung nào.

5.2.3.2 Thực hiện kiểm tra

- Việc kiểm tra được tiến hành theo các tiêu chí đã gửi trước cho các đơn vị, thông tin cần thiết phải được thu thập từ các nguồn khác nhau có thể.

- Bắt đầu cuộc họp, người chủ trì kiểm tra sẽ nêu nội dung cơ bản, mục đích của cuộc kiểm tra và các vấn đề đặc biệt cần quan tâm. Cần đưa ra số lượng nhân viên cần có mặt tham gia phỏng vấn để người quản lý đơn vị chủ động trong việc bố trí nhân sự đảm bảo các hoạt động thường ngày.

- Trong quá trình phỏng vấn và kiểm tra thực tế đoàn kiểm tra sẽ thu thập các thông tin cần thiết để làm kết quả kiểm tra.

5.2.3.3 Đánh giá việc kiểm tra

- Khi hoàn tất các hoạt động kiểm tra thì đoàn kiểm tra sẽ xem xét tất cả các kết quả, so sánh chúng với các quy định và quy trình có liên quan để xác định biện pháp khắc phục các khiếm khuyết về an toàn.

- Việc đánh giá phải nghiêm túc nhất là đối với các khiếm khuyết về an toàn.

- Ngoài ra, mục tiêu quan trọng của việc kiểm tra là nêu lên được những việc thực hiện tốt của cơ quan, đơn vị trong lĩnh vực được kiểm tra chứ không chỉ tập trung vào các kết quả không tốt.

5.2.3.4 Họp rút kinh nghiệm

- Đoàn kiểm tra họp rút kinh nghiệm với lãnh đạo của đơn vị được kiểm tra sau khi kết thúc công tác kiểm tra để tóm tắt lại các kết quả kiểm tra cũng như các khuyến cáo sau đó.

- Trước khi buổi họp này diễn ra, đoàn kiểm tra sẽ:

+ Thống nhất các kết quả kiểm tra;

+ Chuẩn bị các khuyến cáo chẳng hạn như các biện pháp, hành động khắc phục phù hợp;

+ Thảo luận xem có hay không các hành động tiếp theo.

+ Tại buổi họp, trưởng đoàn kiểm tra sẽ thông báo kết quả kiểm tra và nghe giải trình của đại diện bộ phận được kiểm tra.

5.2.3.5 Kế hoạch khắc phục

- Khi hoàn tất một cuộc kiểm tra, các công tác cần khắc phục sẽ được báo cáo bằng văn bản cho tất cả các cơ quan, đơn vị có liên quan.

- Thủ trưởng các đơn vị thành viên (là đơn vị được kiểm tra) có trách nhiệm đưa ra một kế hoạch khắc phục trong đó nêu rõ các biện pháp, thời hạn thực hiện để giải quyết khiếm khuyết có liên quan đến an toàn và phải được gửi báo cáo Giám đốc cảng hàng không, sân bay (thông qua Tổ An toàn).

- Thủ trưởng các đơn vị thành viên được kiểm tra chịu trách nhiệm bảo đảm thực thi các hành động khắc phục đúng thời gian.

5.2.3.6 Báo cáo kết quả kiểm tra

Báo cáo kết quả của đợt kiểm tra gửi về Ban Giám đốc và đơn vị liên quan. Khi viết bản báo cáo kết quả kiểm tra, cần lưu ý các nguyên tắc sau:

- Tính thống nhất của kết quả kiểm tra cũng như các khuyến cáo trong buổi họp rút kinh nghiệm.

- Các kết luận phải đi kèm với căn cứ, tài liệu tham khảo, các tiêu chuẩn để so sánh, đánh giá; các tiêu chuẩn áp dụng bắt buộc hay không bắt buộc cho cơ quan, đơn vị;

- Các kết quả và các khuyến cáo phải được trình bày chính xác, rõ ràng và ngắn gọn;

- Sử dụng các thuật ngữ chuyên ngành hàng không phổ biến, tránh viết tắt và từ gây khó hiểu;

- Tránh phê bình các cá nhân.

5.2.3.7 Kiểm tra các biện pháp khắc phục

- Mục đích đầu tiên của việc tái kiểm tra là nhằm bảo đảm các biện pháp khắc phục được thực hiện.

- Việc tái kiểm tra này cũng phải bảo đảm các mối nguy hiểm mới với rủi ro cao hơn sẽ không được phép xuất hiện trong hệ thống sau khi kiểm tra.

- Công tác kiểm tra các biện pháp khắc phục có liên quan chặt chẽ đến việc quản lý sự thay đổi.

CHƯƠNG IV BẢO ĐẢM AN TOÀN

1. Khái quát

Khi các biện pháp kiểm soát rủi ro an toàn được xây dựng và thực hiện xong, các biện pháp kiểm soát rủi ro phải được tiếp tục duy trì một cách hiệu quả và phù hợp. Để thực hiện được điều này, người khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện việc theo dõi quá trình hoạt động và môi trường hoạt động của cảng hàng không, sân bay một cách liên tục để bảo đảm phát hiện kịp thời các mối nguy mới do những thay đổi tạo ra.

Những mối nguy này có thể làm giảm đi sự phù hợp và hiệu quả của các biện pháp kiểm soát rủi ro an toàn đang được áp dụng. Công tác bảo đảm an toàn là quá trình kiểm tra, phân tích, đánh giá liên tục các biện pháp kiểm soát rủi ro an toàn thông qua các hoạt động hàng ngày của SMS.

Công tác bảo đảm an toàn bao gồm các nội dung:

- Giám sát và đánh giá công tác an toàn;

- Quản lý sự thay đổi;

- Cải tiến liên tục Hệ thống quản lý an toàn.

2. Giám sát việc thực hiện công tác an toàn

Người khai thác cảng hàng không, sân bay chịu trách nhiệm triển khai giám sát việc tuân thủ các quy định về an toàn của các cơ quan, đơn vị trong và ngoài ngành hàng không đang tham gia hoạt động tại cảng hàng không, sân bay; tổ chức so sánh với mục tiêu và chính sách an toàn đã được phê chuẩn để nâng cao tính hiệu quả của việc kiểm soát rủi ro an toàn.

Để đạt được điều này, cần tăng cường công tác kiểm tra an toàn từ đó đánh giá lại xem hệ thống quản lý an toàn có đáp ứng đầy đủ các yếu tố sau đây hay không:

- Mức độ đáp ứng của nhân viên;
- Sự tuân thủ các chỉ dẫn và quy trình đã được phê chuẩn;
- Khả năng khai thác thiết bị và phương tiện của nhân viên.

Phương pháp, cách thức thực hiện việc giám sát an toàn có thể sử dụng như: Danh mục kiểm tra (Checklists), bảng câu hỏi (Questionnaires), phỏng vấn trực tiếp (Interview).

3. Hệ thống báo cáo an toàn

Người khai thác cảng hàng không, sân bay xây dựng quy trình thực hiện báo cáo an toàn của người khai thác cảng hàng không, sân bay; thực hiện báo cáo an toàn đối với cơ quan quản lý nhà nước theo quy định.

4. Quản lý sự thay đổi.

Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải triển khai và duy trì quy trình quản lý sự thay đổi có ảnh hưởng đến hoạt động của tổ chức từ đó có thể hạn chế hoặc giảm nhẹ các rủi ro do sự thay đổi gây ra. Quy mô của các tổ chức hàng không thường hay thay đổi vì sự mở rộng, sự đầu tư trang thiết bị mới. Các thay đổi có thể đưa ra các mối nguy hiểm mới do vậy cần phải quản lý sự thay đổi đó. Để có thể quản lý được sự thay đổi cần phải:

- Nhận dạng những thay đổi bên trong tổ chức mà có ảnh hưởng đến việc thiết lập các quy trình và dịch vụ.
- Khi có sự thay đổi xuất hiện trong môi trường làm việc, nhóm nhân viên liên quan đến thay đổi sẽ được hỏi ý kiến để đánh giá trong tình huống mới có ảnh hưởng đến vấn đề an toàn ở nơi làm việc không.
- Bất kỳ sự thay đổi nào phải được xem xét và sắp xếp theo các mục tiêu của tổ chức.

Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải thiết lập một quy trình mô tả sự thay đổi sẽ được quản lý như thế nào khi các hành động liên quan tới hoạt động được thay đổi có ảnh hưởng đến chính sách, mục đích, vai trò hoặc trách nhiệm của việc quản lý an toàn.

5. Cải tiến liên tục hệ thống quản lý an toàn.

Người khai thác cảng hàng không, sân bay triển khai và duy trì các quy trình vận hành trong hệ thống SMS để xác định những nguyên nhân của việc thực hiện thấp hơn tiêu chuẩn đã đưa ra trong hệ thống SMS, từ đó đưa ra các hành động sửa đổi các trạng thái thấp hơn tiêu chuẩn nhằm đảm bảo sự cải tiến liên tục của hệ thống SMS. Việc cải tiến liên tục hệ thống an toàn đạt được thông qua:

- Đánh giá việc thực hiện của các phương tiện, thiết bị và các quy trình thông qua việc thanh tra và kiểm tra.
- Đánh giá việc thực hiện của các cá nhân tiến hành đơn lẻ, xác minh sự hoàn thành các trách nhiệm về an toàn của họ.
- Đánh giá việc tác động trở lại để kiểm tra hiệu lực của hệ thống đối với việc kiểm soát và làm giảm các nguy cơ rủi ro.

Trên cơ sở kết quả đánh giá, người khai thác cảng hàng không, sân bay phải xây dựng quy trình cải tiến liên tục của SMS và lập sơ đồ mối quan hệ giữa quản lý rủi ro và đảm bảo an toàn.

CHƯƠNG V

TĂNG CƯỜNG, THỨC ĐẨY CÔNG TÁC AN TOÀN

1. Huấn luyện và đào tạo.

Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải triển khai và duy trì chương trình huấn luyện đào tạo an toàn nhằm đảm bảo tất cả cán bộ, công nhân viên đều được đào tạo để vận hành tốt hệ thống SMS.

1.1 Mục tiêu huấn luyện:

Tất cả các cán bộ, công nhân viên đều phải được huấn luyện về hệ thống quản lý an toàn để có thể triển khai tốt hệ thống quản lý an toàn tại đơn vị. Huấn luyện cho các nhân viên khi có các yêu cầu quy định mới được đưa ra hoặc khi có thiết bị mới được đưa vào sử dụng (có ảnh hưởng đến vấn đề an toàn).

1.2 Nội dung huấn luyện:

a) Các khoá học cơ bản về an toàn được cung cấp cho nhân viên chưa biết về hệ thống quản lý an toàn bao gồm các nội dung:

- Tổng quan về Hệ thống quản lý an toàn của người khai thác cảng hàng không, sân bay: Chính sách an toàn, Quản lý nguy cơ rủi ro an toàn, Bảo đảm an toàn, Tăng cường công tác an toàn;
- Nguyên tắc và quy trình báo cáo mỗi nguy hiểm, báo cáo sự cố và tai nạn;
- Trách nhiệm của các cán bộ, công nhân viên tham gia hệ thống quản

lý an toàn.

- Quy trình khai thác, quy định kỹ thuật mới;
- Công tác kiểm tra, giám sát an toàn;
- Phương thức giảm thiểu môi nguy hiểm - tiến tới việc lựa chọn biện pháp kiểm soát rủi ro;
- Cấp cứu và phương pháp ứng phó với các tình huống khẩn nguy;
- Các ảnh hưởng của công việc nặng nhọc, rượu cồn và các loại thuốc khác;
- Sự ô nhiễm môi trường và tác hại kèm theo;
- Nhận biết hàng hóa nguy hiểm vận chuyển bằng đường hàng không;
- Huấn luyện các thao tác vận hành thiết bị;
- Sử dụng thiết bị thông tin để thông tin liên lạc trong khu bay;
- Nạp nhiên liệu cho các loại phương tiện, thiết bị;
- Sử dụng và xử lý bình chữa cháy;
- Sử dụng và xử lý các loại súng cầm tay;
- Quản lý chim, động vật hoang dã, vật nuôi;
- Nhận dạng các vật thể lạ trên khu vực di chuyển tàu bay.

b) Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải tự xây dựng chương trình, kế hoạch và tổ chức thực hiện đào tạo, đào tạo lại về an toàn.

1.3 Đánh giá việc huấn luyện đào tạo:

Người phụ trách an toàn/Tổ an toàn sẽ đánh giá hiệu quả của chương trình huấn luyện đào tạo của công ty bằng việc sử dụng các phiếu thăm dò phản hồi về công tác huấn luyện đào tạo, nội dung của phiếu thăm dò bao gồm các thông tin:

- Nhân viên hiểu hoạt động của hệ thống quản lý an toàn như thế nào;
- Nhân viên có ý thức về vai trò của mình trong việc thực hiện tốt hệ thống quản lý an toàn như thế nào;
- Có bao nhiêu nhân viên hiểu được mục đích của hệ thống quản lý an toàn là để cải thiện vấn đề an toàn.

1.4 Hồ sơ về công tác huấn luyện đào tạo:

Sau khi kết thúc khoá huấn luyện, Người phụ trách an toàn/Tổ an toàn có trách nhiệm lưu trữ các hồ sơ liên quan đến khóa huấn luyện bao gồm: Danh sách các học viên, khoá học, ngày tháng thực hiện, chương trình huấn luyện đào tạo .v.v....

Người phụ trách an toàn/Tổ an toàn sẽ kiểm tra các hồ sơ huấn luyện đào tạo của bất kỳ nhân viên nào được yêu cầu, nếu họ không tham dự huấn luyện ban đầu và huấn luyện lại về an toàn

2. Truyền thông về an toàn

Người khai thác cảng hàng không, các nhà cung cấp dịch vụ phải triển khai và duy trì các phương tiện truyền thông về công tác an toàn để đảm bảo tất cả cán bộ, công nhân viên đều nhận thức hoàn toàn đầy đủ về hệ thống SMS; truyền tải các thông tin quan trọng về an toàn; giải thích tại sao những hành động đặc biệt được đưa ra; giải thích tại sao các quy trình an toàn được tiến hành hoặc thay đổi.

Các biện pháp để truyền thông có thể bao gồm: Các chính sách và quy trình về an toàn; Hệ thống thư tín cơ quan; Các bài báo liên quan đến an toàn; Những tấm pano quảng cáo về an toàn; Những thông cáo .v.v...

Chuyên viên an toàn có trách nhiệm thu thập và phân phối thông tin an toàn hàng không đến tất cả nhân viên.

Cho dù triển khai bằng phương pháp nào, các thông tin cần phải rõ ràng không mập mờ, cụ thể, dễ dàng chuyển giao và sao chép bằng các phương tiện. Một bước quan trọng trong quá trình truyền thông này phải bao gồm sự phản hồi trở lại.

Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải mô tả các phương pháp truyền thông về công tác an toàn tại cảng hàng không, sân bay; xác định các phương pháp truyền thông chính thức của cảng hàng không, sân bay.

PHỤ LỤC 2
HƯỚNG DẪN

VIỆC LẬP TÀI LIỆU KHAI THÁC CÔNG TRÌNH THUỘC KẾT CẤU HẠ TẦNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY
(KHÔNG BAO GỒM CÔNG TRÌNH THUỘC KẾT CẤU HẠ TẦNG SÂN BAY VÀ CÔNG TRÌNH CUNG CẤP DỊCH VỤ BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY)

(Ban hành kèm theo Quyết định số 1272/QĐ-CHK ngày 09/06/2017 của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)

I. Yêu cầu đối với Tài liệu khai thác công trình

Nội dung của Tài liệu khai thác công trình phải đảm bảo các yêu cầu sau đây:

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

2. Đánh giá số lượng, năng lực, tính năng kỹ thuật, khai thác, chất lượng của các hệ thống công trình, trang thiết bị, phương tiện, quy trình được mô tả trong Tài liệu khai thác công trình.

3. Đánh giá tính khả thi của hệ thống quản lý an ninh, an toàn của người khai thác công trình.

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

5. Được trình bày theo kiểu chữ Times New Roman, cỡ chữ 14 trên khổ giấy A4, các bản vẽ gập theo khổ A4, đóng thành cặp tài liệu theo từng phần riêng biệt, dễ kiểm tra, theo dõi, cập nhật, được đại diện người khai thác ký và đóng dấu.

II. Bố cục và nội dung Tài liệu khai thác công trình bao gồm các phần như sau:

TRANG MỤC LỤC

Nêu các đầu mục cơ bản của nội dung Tài liệu khai thác công trình.

DANH SÁCH PHÂN PHỐI TÀI LIỆU

TT	Đơn vị, cá nhân sử dụng tài liệu	Số lượng (quyển)	Mã số

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

- Cục Hàng không Việt Nam: Mã số 01, số lượng 05 quyền.
- Cảng vụ hàng không: Mã số 02, số lượng 02 quyền.
- Chủ đầu tư/Người sở hữu/Doanh nghiệp khai thác: Mã số 03, số lượng theo nhu cầu thực tế.
- Cảng hàng không, sân bay (nơi xây dựng nhà ga hành khách): Mã số 04, số lượng 01 quyền.
- Công ty Quản lý bay khu vực: Mã số 05, số lượng 01 quyền.
- Văn phòng đại diện VNA, VJ, JPA, VASCO khu vực: Mã số 06, số lượng 01 quyền/đơn vị.
- Các đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất: Mã số 07, số lượng 01 quyền/đơn vị.
- Dự phòng: Mã số 08, số lượng theo nhu cầu thực tế của người khai thác nhà ga hành khách.

TRANG GHI NHẬN CÁC TU CHÍNH

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

TRANG DANH MỤC CÁC NỘI DUNG KIỂM TRA ĐÃ THỰC HIỆN

Ngày kiểm tra	Nội dung kiểm tra	Kết quả kiểm tra	Tên người (tổ chức) kiểm tra	Đại diện Người khai thác nhà ga

GIẢI THÍCH THUẬT NGỮ VÀ CÁC CHỮ VIẾT TẮT

1. Thuật ngữ



Giải thích cụ thể các thuật ngữ được sử dụng trong tài liệu khai thác công trình.

2. Chữ viết tắt

Giải thích cụ thể các chữ viết tắt được sử dụng trong tài liệu khai thác nhà ga hành khách.

CHƯƠNG I QUY ĐỊNH CHUNG

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

1.1 Mục đích:

Tài liệu khai thác công trình là căn cứ cơ bản để Cục Hàng không Việt Nam thực hiện quy trình thẩm định cấp phép đưa công trình vào khai thác theo quy định tại Điều 45 Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT ngày 30/6/2016 của Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.

1.2 Yêu cầu :

- Tài liệu khai thác công trình phải 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.

- Chủ sở hữu/người khai thác công trình/doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không phải tuân thủ các nội dung của Tài liệu để đảm bảo an toàn và hiệu quả của các hoạt động khai thác, cung cấp dịch vụ.

1.3 Phạm vi áp dụng

Áp dụng cho Cục HKVN, Cảng vụ hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay, người khai thác công trình và các đơn vị cung cấp dịch vụ có liên quan.

2. Căn cứ pháp lý và tài liệu viện dẫn

2.1 Căn cứ pháp lý

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

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

- Pháp lệnh về phòng chống lụt bão năm 1993 và Pháp lệnh số 27/2000/PL-UBTVQH ngày 24 tháng 8 năm 2000 của Ủy ban thường vụ Quốc hội sửa đổi, bổ sung một số điều của Pháp lệnh phòng chống lụt bão.

- Nghị định số 08/2006/NĐ-CP của Thủ tướng Chính phủ quy định chi tiết một số điều của pháp lệnh phòng, chống lụt, bão đã được sửa đổi, bổ sung ngày 24 tháng 8 năm 2000;

- Nghị định số 130/2006/NĐ-CP ngày 08 tháng 11 năm 2006 quy định chế độ bảo hiểm cháy, nổ bắt buộc;

- Nghị định 75/2007/NĐ-CP ngày 09/05/2007 của Chính phủ về điều tra tai nạn, sự cố tàu bay.

- Nghị định số 79/2014/NĐ-CP ngày 31/7/2014 quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật phòng cháy và chữa cháy và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật phòng cháy và chữa cháy;

- Nghị định số 46/2015/NĐ-CP ngày 12/05/2015 của Chính phủ về quản lý chất lượng và bảo trì công trình xây dựng;

- Nghị định 102/2015/NĐ-CP ngày 20/10/2015 của Chính phủ về Quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.

- Quyết định số 16/2017/QĐ-TTg ngày 16/05/2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Phương án khẩn nguy tổng thể đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng;

- Thông tư số 53/2012/TT-BGTVT ngày 25/12/2012 của Bộ Giao thông vận tải quy định về bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng.

- Thông tư số 48/2016/TT-BGTVT ngày 30/12/2016 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về bảo trì công trình hàng không dân dụng.

- Thông tư số 36/2014/TT-BGTVT ngày 29/8/2014 của Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy định chất lượng dịch vụ hành khách tại cảng hàng không.

- Văn bản số 06a/VBHN-BGTVT ngày 05/10/2015 của Bộ Giao thông vận tải Quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyển bay chuyên cơ;

- Thông tư số 01/2016/TT-BGTVT ngày 01/02/2016 của Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Chương trình An ninh hàng không dân dụng Việt Nam và kiểm soát chất lượng An ninh hàng không dân dụng.

- Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT ngày 30/06/2016 của Bộ Giao thông vận tải Quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.

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

- Quyết định số 1272 /QĐ-CHK ngày 09 tháng 06 năm 2017 của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam về việc Hướng dẫn lập Tài liệu khai thác sân bay và Tài liệu khai thác công trình.

2.2 Tài liệu viện dẫn: Các tài liệu của tổ chức quốc tế, tiêu chuẩn, quy chuẩn của Việt Nam liên quan đến thiết kế, khai thác nhà ga hành khách.

3. Quy trình sửa đổi, bổ sung tài liệu

3.1 Người khai thác công trình có trách nhiệm quản lý, theo dõi cập nhật các nội dung liên quan đến thay đổi của tài liệu.

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

3.2 Quy trình bổ sung, tu chỉnh tài liệu.

- Trường hợp có sự thay đổi liên quan đến nội dung của Tài liệu khai thác công trình, người khai thác công trình có trách nhiệm cập nhật đầy đủ các thông tin thay đổi trong Trang ghi nhận các đợt tu chỉnh, bổ sung các văn bản chấp thuận các nội dung thay đổi của cơ quan có thẩm quyền vào Phụ lục của tài liệu và thông báo đến các cơ quan, đơn vị có sử dụng tài liệu

- Việc tu chỉnh toàn bộ tài liệu khai thác công trình được thực hiện 01 lần/năm vào Quý IV hàng năm. Người khai thác công trình có trách nhiệm rà soát các thay đổi bổ sung để báo cáo Cục HKVN theo quy định.

4. Các điều kiện chung để khai thác công trình

4.1 Về tính chất khai thác

Nêu rõ tính chất khai thác công trình phù hợp với dịch vụ hàng không được cung cấp tại cảng hàng không, sân bay.

4.2 Về giờ hoạt động, tên, địa chỉ, số điện thoại liên lạc của Người khai thác công trình và các cơ quan quản lý nhà nước trong trường hợp các cơ quan quản lý nhà nước được bố trí hoạt động thường xuyên tại công trình.

5. Hệ thống thống kê và báo cáo số liệu của người khai thác công trình

Nêu rõ đơn vị, bộ phận có chức năng thống kê tổng hợp các số liệu có liên quan đến hành khách, hàng hóa, sản lượng cung cấp dịch vụ hàng không của người khai thác công trình.

6. Chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn, cơ cấu tổ chức của người khai thác công trình

Người khai thác công trình phải ghi cụ thể các nhiệm vụ, quyền hạn, cơ cấu tổ chức của mình theo quy định của pháp luật có liên quan đến an ninh, an toàn và các hoạt động khai thác tại công trình (trình bày chi tiết các nhiệm vụ, quyền hạn, cơ cấu tổ chức liên quan của Người khai thác công trình).

CHƯƠNG II

THÔNG TIN CHUNG VỀ CÔNG TRÌNH

1. Tên công trình

- Tên tiếng Việt;
- Tên tiếng Anh.

2. Vị trí của công trình

Nêu rõ vị trí, sơ đồ vị trí của công trình trong mặt bằng tổng thể của cảng hàng không, sân bay.

3. Quy mô, công suất thiết kế công trình

Nêu rõ quy mô, diện tích xây dựng, diện tích chiếm đất, công suất thiết kế của công trình.

4. Giấy phép đưa công trình vào khai thác do cơ quan có thẩm quyền cấp

Nêu rõ Quyết định đưa công trình vào khai thác (trích dẫn đầy đủ số Quyết định phê duyệt đưa công trình vào khai thác).

CHƯƠNG III

HỆ THỐNG CƠ SỞ HẠ TẦNG, TRANG THIẾT BỊ CỦA CÔNG TRÌNH

1. Hệ thống cơ sở hạ tầng:

1.1 Mặt bằng bố trí các khu vực:

Nêu rõ mặt bằng bố trí, diện tích, tính chất sử dụng từng khu vực của công trình trong dây chuyền cung cấp dịch vụ.

1.2 Hệ thống giao thông kết nối:

Nêu rõ hệ thống giao thông kết nối giữa công trình và hệ thống giao thông công cộng.

2. Hệ thống trang thiết bị kỹ thuật:

Nêu rõ hệ thống trang thiết bị kỹ thuật phục vụ đây chuyên cung cấp dịch vụ.

3. Quy trình khai thác

3.1 Quy trình cung cấp dịch vụ

Nêu rõ các quy trình liên quan đến cung cấp dịch vụ.

3.2 Quy trình khai thác hệ thống thiết bị công trình

Nêu rõ các quy trình liên quan đến vận hành, khai thác, bảo trì hệ thống thiết bị của công trình.

4. Công tác đảm bảo môi trường

4.1 Hạ tầng đảm bảo môi trường

Nêu rõ quy mô, công suất, vị trí của hệ thống bảo vệ môi trường (hệ thống thu gom, phân loại, xử lý nước thải, chất thải rắn, chất thải nguy hại, chất thải lỏng)

4.2 Trách nhiệm đảm bảo môi trường của người khai thác công trình

Người khai thác công trình thực hiện theo Đề án bảo vệ môi trường/Báo cáo đánh giá tác động môi trường/Kế hoạch bảo vệ môi trường được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt (trích dẫn đầy đủ số Quyết định phê duyệt hoặc văn bản xác nhận).

5. Phương án phòng cháy, chữa cháy

Người khai thác công trình thực hiện theo phương án phòng cháy, chữa cháy được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt (trích dẫn đầy đủ số Quyết định phê duyệt hoặc văn bản xác nhận).

6. Các thông tin đặc biệt cần lưu ý

Các thông tin đặc biệt (nếu có) của của công trình

7. Bản vẽ

- Sơ đồ tổng thể công trình;
- Sơ đồ chi tiết bố trí từng khu vực;
- Sơ đồ bố trí hệ thống thiết bị kỹ thuật;
- Các sơ đồ khác có liên quan.

CHƯƠNG IV

CÔNG TÁC ĐẢM BẢO AN NINH AN TOÀN

1. Phối hợp trong công tác đảm bảo an ninh

Người khai thác công trình thực hiện theo Quy chế an ninh được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt (trích dẫn đầy đủ số Quyết định phê duyệt hoặc văn bản xác nhận).

2. Phối hợp trong công tác đảm bảo an toàn

Người khai thác công trình phải cam kết thực hiện theo các quy định về an toàn của người khai thác cảng hàng không, sân bay (theo Khoản 3 Điều 41 Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT).

3. Phối hợp trong công tác khẩn nguy sân bay

Người khai thác công trình nêu đầy đủ số lượng, phương tiện phục vụ cho công tác khẩn nguy theo Kế hoạch khẩn nguy của người khai thác cảng hàng không, sân bay (theo Khoản 3 Điều 64 Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT).