**MỤC LỤC**

[Chương I 7](#_Toc77327616)

[QUY ĐỊNH CHUNG 7](#_Toc77327617)

[MỤC 1. QUY ĐỊNH CHUNG 7](#_Toc77327618)

[Điều 1. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng 7](#_Toc77327619)

[Điều 2. Giải thích từ ngữ 8](#_Toc77327620)

[Điều 3. Các chữ viết tắt 10](#_Toc77327621)

[MỤC 2. YÊU CẦU CHUNG VỀ XÂY DỰNG VÀ KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY 12](#_Toc77327622)

[Điều 4. Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng sân bay và công trình, hạ tầng kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay 12](#_Toc77327623)

[Điều 5. Yêu cầu đối với công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không 15](#_Toc77327624)

[Điều 6. Yêu cầu đối với hệ thống cấp điện 15](#_Toc77327625)

[Điều 7. Yêu cầu đối với hệ thống chiếu sáng sân đỗ tàu bay 15](#_Toc77327626)

[Điều 8. Yêu cầu đối với hệ thống cấp, thoát nước tại cảng hàng không, sân bay 16](#_Toc77327627)

[Điều 9. Yêu cầu đối với hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường tại cảng hàng không, sân bay 16](#_Toc77327628)

[Điều 10. Yêu cầu đối với nhà ga hành khách, nhà khách phục vụ ngoại giao, khu logistic hàng không, nhà ga hàng hóa, kho hàng hóa kèm khu tập kết hàng hóa 16](#_Toc77327629)

[Điều 11. Yêu cầu đối với hạ tầng cung cấp dịch vụ xăng dầu hàng không 18](#_Toc77327630)

[Điều 12. Yêu cầu đối với hạ tầng phục vụ công tác khẩn nguy sân bay, phòng chống cháy nổ tại cảng hàng không, sân bay 18](#_Toc77327631)

[Điều 13. Yêu cầu đối với hồ sơ bản vẽ tổng mặt bằng 18](#_Toc77327632)

[Điều 14. Yêu cầu về báo cáo đánh giá về môi trường chiến lược đối với quy hoạch cảng hàng không, sân bay 19](#_Toc77327633)

[Điều 15. Yêu cầu đối với việc phòng, chống dịch bệnh tại cảng hàng không, sân bay 20](#_Toc77327634)

[Điều 16. Yêu cầu về quản lý chướng ngại vật hàng không 22](#_Toc77327635)

[MỤC 3. BẢO ĐẢM NĂNG LỰC NHÂN SỰ CHỦ CHỐT CỦA NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY 23](#_Toc77327636)

[Điều 17. Yêu cầu chung 23](#_Toc77327637)

[Điều 18. Quy định về chương trình đào tạo 23](#_Toc77327638)

[Điều 19. Yêu cầu về năng lực tối thiểu đối với nhân sự chủ chốt của người khai thác cảng hàng không, sân bay 24](#_Toc77327639)

[MỤC 4. BẢO ĐẢM NĂNG LỰC GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY VÀ GIÁM SÁT VIÊN CHẤT LƯỢNG DỊCH VỤ HÀNG KHÔNG TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY 24](#_Toc77327640)

[Điều 20. Yêu cầu chung 25](#_Toc77327641)

[Điều 21. Quyền, trách nhiệm của giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay và giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay 27](#_Toc77327642)

[AN TOÀN KHAI THÁC SÂN BAY 28](#_Toc77327643)

[MỤC 1. QUY ĐỊNH CHUNG 28](#_Toc77327644)

[Điều 22. Quy định về chèn bánh tàu bay 28](#_Toc77327645)

[Điều 23. Quy định về đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay 28](#_Toc77327646)

[Điều 24. Nổ máy thử động cơ tàu bay 30](#_Toc77327647)

[Điều 25. Khoảng cách an toàn đối với tàu bay đang di chuyển 31](#_Toc77327648)

[Điều 26. Khoảng cách an toàn đối với tàu bay đang đỗ 31](#_Toc77327649)

[Điều 27. Thứ tự tiếp cận tàu bay của phương tiện đối với tàu bay đến 32](#_Toc77327650)

[Điều 28. Hoạt động trong khu vực an toàn vị trí đỗ tàu bay, cầu hành khách 33](#_Toc77327651)

[MỤC 2. AN TOÀN ĐỐI VỚI NGƯỜI, PHƯƠNG TIỆN HOẠT ĐỘNG TRONG KHU VỰC HẠN CHẾ CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY 33](#_Toc77327652)

[Điều 29. Đối với người hoạt động trong khu bay 33](#_Toc77327653)

[Điều 30. Yêu cầu đối với phương tiện, thiết bị hoạt động trong khu bay 36](#_Toc77327654)

[Điều 31. Tốc độ di chuyển của phương tiện 38](#_Toc77327655)

[Điều 32. Quyền ưu tiên hoạt động trong khu bay 38](#_Toc77327656)

[Điều 33. Quy định hoạt động của người, phương tiện khi di chuyển trên đường cất hạ cánh, đường lăn 39](#_Toc77327657)

[Điều 34. Quy định về đảm bảo an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường đối với phương tiện, thiết bị hoạt động tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay 39](#_Toc77327658)

[Điều 35. Niên hạn sử dụng của các phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay 40](#_Toc77327659)

[Điều 36. Bảo trì thiết bị, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay 41](#_Toc77327660)

[Điều 37. Tài liệu kỹ thuật của phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay 41](#_Toc77327661)

[Điều 38. Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật của phương tiện 41](#_Toc77327662)

[Điều 39. Tài liệu khai thác kỹ thuật của phương tiện 42](#_Toc77327663)

[Điều 40. Lý lịch và hồ sơ cải tạo, thay đổi kiểu loại của phương tiện 43](#_Toc77327664)

[Điều 41. Quy cách biển số hoạt động của phương tiện tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay 44](#_Toc77327665)

[Điều 42. Sử dụng bộ đàm trong khu bay 45](#_Toc77327666)

[Điều 43. Sử dụng tín hiệu bằng tay 45](#_Toc77327667)

[Điều 44. Tập kết phương tiện, thiết bị khi không hoạt động 51](#_Toc77327668)

[MỤC 3. QUY ĐỊNH AN TOÀN TỐI THIỂU KHI CUNG CẤP DỊCH VỤ HÀNG KHÔNG 52](#_Toc77327669)

[Điều 45. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp dịch vụ xe dẫn tàu bay 52](#_Toc77327670)

[Điều 46. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp dịch vụ kéo/đẩy tàu bay 52](#_Toc77327671)

[Điều 48. An toàn tối thiểu khi cung cấp dịch vụ cấp điện cho tàu bay 54](#_Toc77327672)

[Điều 49. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp dịch vụ cấp khí cho tàu bay 55](#_Toc77327673)

[Điều 50. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp dịch vụ tra nạp nhiên liệu tàu bay 55](#_Toc77327674)

[Điều 51. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp chất lỏng khác lên tàu bay 57](#_Toc77327675)

[Điều 52. Quy định an toàn tối thiểu khi bốc dỡ hàng hoá, hành lý lên/xuống tàu bay 57](#_Toc77327676)

[Điều 53. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp một số dịch vụ khác tại khu bay 58](#_Toc77327677)

[Điều 54. Quy định về kiểm soát các thiết bị chiếu sáng ảnh hưởng đến hoạt động bay 58](#_Toc77327678)

[Điều 55. Quy định về thông tin liên lạc bằng vô tuyến điện 59](#_Toc77327679)

[Điều 56. Quy định về các nội dung dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất của các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay 59](#_Toc77327680)

[MỤC 4. AN TOÀN KHAI THÁC KHI CÓ HOẠT ĐỘNG THI CÔNG 60](#_Toc77327681)

[Điều 57. Quy định chung 61](#_Toc77327682)

[Điều 58. Quy định an toàn đối với chủ đầu tư 61](#_Toc77327683)

[Điều 59. Quy định an toàn đối với đơn vị thi công, đơn vị giám sát của chủ đầu tư 61](#_Toc77327684)

[Điều 60. Quy định an toàn đối với người khai thác cảng hàng không, sân bay 62](#_Toc77327685)

[Điều 61. Nội dung chính của phương án đảm bảo an ninh, an toàn và vệ sinh môi trường tại cảng hàng không 63](#_Toc77327686)

[MỤC 5. HOẠT ĐỘNG TRONG ĐIỀU KIỆN THỜI TIẾT NGUY HIỂM 65](#_Toc77327687)

[Điều 62. Khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế 65](#_Toc77327688)

[Điều 63. Trường hợp tốc độ gió vượt quá 20 m/s (75km/h) 65](#_Toc77327689)

[Điều 64. Hoạt động trong điều kiện thời tiết nguy hiểm 65](#_Toc77327690)

[MỤC 6. DI DỜI TÀU BAY MẤT KHẢ NĂNG DI CHUYỂN 66](#_Toc77327691)

[Điều 65. Trách nhiệm di dời 66](#_Toc77327692)

[Điều 66. Yêu cầu về tổ chức di dời 66](#_Toc77327693)

[MỤC 7. ĐẢM BẢO VỆ SINH KHU BAY VÀ KIỂM SOÁT VẬT NGOẠI LAI 67](#_Toc77327694)

[Điều 67. Công tác vệ sinh môi trường khu bay 68](#_Toc77327695)

[Điều 68. Kiểm soát vật ngoại lai 68](#_Toc77327696)

[MỤC 8. HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN 69](#_Toc77327697)

[Điều 69. Quy định chung về hệ thống quản lý an toàn tại cảng hàng không, sân bay 69](#_Toc77327698)

[Điều 70. Cấu trúc của tài liệu hệ thống quản lý an toàn 70](#_Toc77327699)

[Điều 71. Yêu cầu cụ thể về chính sách và mục tiêu an toàn của hệ thống quản lý an toàn 70](#_Toc77327700)

[Điều 72. Yêu cầu cụ thể về quản lý rủi ro an toàn 72](#_Toc77327701)

[Điều 73. Yêu cầu cụ thể về đảm bảo an toàn 72](#_Toc77327702)

[Điều 74. Yêu cầu cụ thể về thúc đẩy an toàn 73](#_Toc77327703)

[Điều 75. Danh mục không đáp ứng 73](#_Toc77327704)

[MỤC 10. BÁO CÁO, ĐIỀU TRA TAI NẠN SỰ CỐ, VỤ VIỆC AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY 73](#_Toc77327705)

[Điều 76. Xử lý ban đầu đối với các sự cố, vụ việc liên quan đến người và phương tiện hoạt động tại khu bay 74](#_Toc77327706)

[Điều 77. Quy định chung về báo cáo tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay 75](#_Toc77327707)

[Điều 78. Phân loại tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay 75](#_Toc77327708)

[Điều 79. Thời hạn gửi báo cáo bắt buộc 76](#_Toc77327709)

[Điều 80. Báo cáo tự nguyện 77](#_Toc77327710)

[MỤC 10. KIỂM SOÁT CHIM VÀ ĐỘNG VẬT HOANG DÃ, VẬT NUÔI 77](#_Toc77327711)

[Điều 81. Yêu cầu về kiểm soát và giảm thiểu tác hại của chim và động vật hoang dã, vật nuôi 77](#_Toc77327712)

[Điều 82. Đánh giá và kiểm soát rủi ro va chạm giữa tàu bay và chim, động vật hoang dã, vật nuôi 80](#_Toc77327713)

[Điều 83. Chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay 82](#_Toc77327714)

[Điều 84. Quy định về báo cáo của người khai thác cảng hàng không, sân bay 82](#_Toc77327715)

[Điều 85. Quy định báo cáo của người khai thác tàu bay 82](#_Toc77327716)

[MỤC 11. NHÂN VIÊN ĐIỀU KHIỂN, VẬN HÀNH THIẾT BỊ HÀNG KHÔNG, PHƯƠNG TIỆN ĐỘNG TẠI KHU VỰC HẠN CHẾ CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY 83](#_Toc77327717)

[Điều 86. Giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay 83](#_Toc77327718)

[MỤC 12. ĐIỀU PHỐI GIỜ CẤT HẠ CÁNH TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY 85](#_Toc77327719)

[Điều 87. Quy định về cảng hàng không, sân bay được điều phối 85](#_Toc77327720)

[Điều 88. Hội đồng điều phối giờ hạ, cất cánh tại các cảng hàng không, sân bay Việt Nam 85](#_Toc77327721)

[Điều 89. Xác định Slot lịch sử 86](#_Toc77327722)

[Điều 90. Quy trình, tiêu chí, thứ tự ưu tiên điều phối giờ hạ, cất cánh 86](#_Toc77327723)

[Điều 91. Chế độ báo cáo 88](#_Toc77327724)

[Điều 92. Công bố thông tin 88](#_Toc77327725)

[Điều 93. Quy định về ứng dụng công nghệ thông tin, xây dựng cơ sở dữ liệu slot 88](#_Toc77327726)

[Điều 94. Cung cấp thông tin để xây dựng cơ sở dữ liệu 89](#_Toc77327727)

[Điều 95. Cơ chế giám sát, quản lý việc sử dụng slot 89](#_Toc77327728)

[Điều 96. Chế tài liên quan đến việc sử dụng slot 90](#_Toc77327729)

[MỤC 13. QUY ĐỊNH VỀ TRIỂN KHAI MÔ HÌNH PHỐI HỢP RA QUYẾT ĐỊNH KHAI THÁC TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY 90](#_Toc77327730)

[Điều 97. Quy định về công tác phối hợp, ra quyết định khai thác tại cảng hàng không, sân bay 90](#_Toc77327731)

[Điều 98. Yêu cầu về trách nhiệm các cơ quan, đơn vị có liên quan 91](#_Toc77327732)

[Chương III 93](#_Toc77327733)

[PHÒNG CHỐNG THIÊN TAI VÀ TÌM KIẾM CỨU NẠN TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY 93](#_Toc77327734)

[Điều 99. Quy định chung 93](#_Toc77327735)

[Điều 100. Phòng chống thiên tai tại cảng hàng không, sân bay 94](#_Toc77327736)

[Điều 101. Công tác khẩn nguy sân bay 94](#_Toc77327737)

[Điều 102. Phòng, chống cháy nổ tại cảng hàng không, sân bay 97](#_Toc77327738)

[Điều 103. Hiệu lực thi hành 98](#_Toc77327739)

[Điều 104. Tổ chức thực hiện 98](#_Toc77327740)

[Phụ lục 1 1](#_Toc77327741)

[CÁC YÊU CẦU VỀ NĂNG LỰC ĐỐI VỚI NHÂN SỰ CHỦ CHỐT CỦA NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY 1](#_Toc77327742)

[1. Bảng A1-1. Ma trận AOPC - Giám đốc điều hành sân bay 1](#_Toc77327743)

[2. Bảng A1-2. Ma trận AOPC - Báo cáo và đánh giá tình trạng đường cất hạ cánh 3](#_Toc77327744)

[3. Bảng A1-3. Ma trận AOPC - Bảo trì kết cấu hạ tầng sân bay 6](#_Toc77327745)

[4. Bảng A1-4: Ma trận AOPC - Kiểm soát chất lượng sân bay 11](#_Toc77327746)

[5. Bảng A1-5. Ma trận AOPC - Quản lý hoạt động xây dựng tại sân bay 15](#_Toc77327747)

[6. Bảng A1-6. Ma trận AOPC – Quản lý vật ngoại lai (FOD) 20](#_Toc77327748)

[7. Bảng A1-7. Ma trận AOPC - An toàn sân đỗ 24](#_Toc77327749)

[8. Bảng A1-8: Ma trận AOPC - An toàn khai thác đường cất hạ cánh 28](#_Toc77327750)

[9. Bảng A1-9: Ma trận AOPC - Quản lý an toàn thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại sân bay 33](#_Toc77327751)

[Phụ lục 2 37](#_Toc77327752)

[CÁC MẪU 37](#_Toc77327753)

[Mẫu số 01. Mẫu báo cáo sự cố chim va chạm với tàu bay 39](#_Toc77327754)

[Mẫu số 02. Mẫu báo cáo sự cố chim va chạm với tàu bay bổ sung thông tin về chi phí khai thác và hư hại động cơ 42](#_Toc77327755)

[Mẫu số 03. Mẫu giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay 44](#_Toc77327756)

[Mẫu số 04. Mẫu về sự cố, vụ việc tại cảng hàng không, sân bay 45](#_Toc77327757)

[Mẫu số 4.1. Mẫu báo cáo sự cố, vụ việc tại cảng hàng không, sân bay 45](#_Toc77327758)

[Mẫu số 4.2. Mẫu phân loại sự cố, vụ việc điển hình tại cảng hàng không, sân bay 47](#_Toc77327759)

[Mẫu số 05. Mẫu báo cáo của người khai thác cảng hàng không, sân bay và Cảng vụ hàng không 60](#_Toc77327760)

[Mẫu số 5.1. Mẫu báo cáo của người khai thác cảng hàng không, sân bay 60](#_Toc77327761)

[Mẫu số 5.1.1. Mẫu báo cáo giới hạn khai thác nhà ga, sân đỗ 60](#_Toc77327762)

[Mẫu số 5.1.2. Mẫu báo cáo giám sát sử dụng slot 61](#_Toc77327763)

[Mẫu số 5.1.3. Mẫu báo cáo kế hoạch trung hạn 5 năm về tăng, giảm giới hạn khai thác nhà ga, sân đỗ 63](#_Toc77327764)

[Mẫu số 5.1.4. Mẫu báo cáo số lượng tàu bay đỗ qua đêm được xác nhận cho hãng hàng không 65](#_Toc77327765)

[Mẫu số 5.2. Mẫu báo cáo của cảng vụ hàng không 67](#_Toc77327766)

[Mẫu số 5.2.1. Báo cáo giám sát sử dụng slot của các hãng hàng không Việt Nam 67](#_Toc77327767)

[Mẫu số 5.2.2. Mẫu báo cáo giám sát sử dụng slot của các hãng hàng không nước ngoài 69](#_Toc77327768)

[Mẫu số 06. Mẫu báo cáo của cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay 71](#_Toc77327769)

[Mẫu số 6.1. Mẫu báo cáo giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay 71](#_Toc77327770)

[Mẫu số 6.2. Mẫu báo cáo kế hoạch trung hạn về tăng, giảm giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay 72](#_Toc77327771)

[Mẫu số 07. Mẫu thẻ giám sát viên 73](#_Toc77327772)

[Mẫu số 7.1: Mẫu thẻ giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay 73](#_Toc77327773)

[Mẫu số 7.2: Mẫu thẻ giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không 74](#_Toc77327774)

|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI -------** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc  ---------------** |
| Số: /2021/TT-BGTVT | *Hà Nội, ngày tháng năm 2021* |

**THÔNG TƯ**

**Quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay**

*Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 6 năm 2006 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 21 tháng 11 năm 2014;*

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

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

*Căn cứ Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06 tháng 5 năm 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;*

*Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;*

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

*Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam;*

*Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.*

# Chương I

# QUY ĐỊNH CHUNG

## MỤC 1. QUY ĐỊNH CHUNG

### Điều 1. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

1. Thông tư này quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay tại Việt Nam.

2. Thông tư này áp dụng đối với các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan đến quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay tại Việt Nam.

### Điều 2. Giải thích từ ngữ

1. Báo cáo tình trạng mặt đường cất hạ cánh (Runway condition report - RCR) là báo cáo được chuẩn hóa toàn diện liên quan đến tình trạng mặt đường cất hạ cánh và ảnh hưởng của nó đến hoạt động cất cánh và hạ cánh của tàu bay.
2. Khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh - RESA (Runway end safety area) là vùng nằm đối xứng ở hai bên đường tim kéo dài của đường cất hạ cánh tiếp giáp với cạnh cuối đường cất hạ cánh nhằm giảm nguy cơ hư hỏng tàu bay khi chạm bánh trước đường cất hạ cánh hoặc chạy vượt ra ngoài đường cất hạ cánh.
3. Công trình phụ trợ của sân bay là toàn bộ các công trình khác trong sân bay mà không phải là công trình thuộc kết cấu hạ tầng sân bay.
4. Chuỗi slot là tập hợp các slot có cùng thời gian và ngày khai thác trong tuần, kéo dài từ 5 tuần liên tục trở lên trong một mùa lịch bay.
5. Chuyến bay vận chuyển hàng không và chuyến bay thực hiện hoạt động hàng không chung là chuyến bay được quy định tương ứng tại khoản 1 Điều 109 và khoản 1 Điều 198 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.
6. Chướng ngại vật (Obstacle) là những vật thể cố định, di động hoặc một phần của chúng nằm trên khu vực dự định cho tàu bay hoạt động hoặc nhô lên khỏi bề mặt giới hạn an toàn bay.
7. Dải bay (Runway strip) là khu vực được xác định bao gồm đường cất hạ cánh và đoạn dừng (nếu có) với mục đích gồm:

a) Giảm hư hỏng tàu bay khi xông ra khỏi đường cất hạ cánh;

b) Bảo đảm an toàn cho tàu bay bay qua phía trên đường cất hạ cánh khi hạ cánh hoặc cất cánh.

1. Dải lăn (Taxiway strip) là khu vực bao gồm đường lăn và phần mở rộng để bảo vệ tàu bay hoạt động trên đường lăn và giảm nguy cơ hư hại khi tàu bay bị lăn ra ngoài đường lăn.
2. Đoạn dừng, còn gọi là dải hãm phanh đầu (Stopway) là một đoạn đường xác định trên mặt đất hình chữ nhật ở cuối chiều dài đoạn đường chạy đà có thể công bố, được chuẩn bị cho tàu bay dừng trong trường hợp cất cánh bỏ dở, còn có thể gọi là dải hãm đầu.
3. Đường cất hạ cánh (Runway) là một khu vực hình chữ nhật được xác định trên mặt đất tại khu bay dùng cho tàu bay cất cánh và hạ cánh.
4. Đường công vụ (Road) là tuyến đường trên mặt đất trong khu hoạt động chỉ được dùng cho phương tiện cơ giới.
5. Đường lăn (Taxiway) là đường lăn xác định trên sân bay mặt đất dùng cho tàu bay lăn/di chuyển từ bộ phận này đến bộ phận khác của sân bay, gồm có:
6. Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay (Aerodrome certificate): là giấy chứng nhận do Cục Hàng không Việt Nam cấp theo quy định của pháp luật, chứng nhận sân bay đủ điều kiện hoạt động theo quy định.
7. Hệ thống quản lý an toàn (Safety management system) là hệ thống quản lý an toàn trên sân bay bao gồm các tổ chức hành chính, các quy định chức năng, chính sách, quy trình.
8. Hội đồng slot là hội đồng điều phối giờ cất cánh và hạ cánh của tàu bay tại các cảng hàng không, sân bay của Việt Nam được thành lập theo Quyết định của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam.
9. Khoảng trống (Clearway) là một khu vực mặt đất hoặc mặt nước hình chữ nhật không có chướng ngại vật được người khai thác sân bay quản lý, lựa chọn hay chuẩn bị tạo thành một khu vực thuận tiện cho tàu bay thực hiện một đoạn cất cánh ban đầu đến độ cao qui định ở phía trên nó.
10. Khu vực an toàn tại vị trí đỗ tàu bay (Aircraft Safety Area on the Parking) là khu vực hạn chế nằm trong ranh giới có đường kẻ màu đỏ xung quanh vị trí đỗ của tàu bay.
11. Khu vực di chuyển (Manoeuvring area) là một phần của sân bay được sử dụng cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và lăn bánh, không bao gồm sân đỗ tàu bay.
12. Khu vực hoạt động (Movement Area) là một phần của sân bay được sử dụng cho tàu bay cất cánh, hạ cánh, lăn bánh, bao gồm khu vực di chuyển và sân đỗ tàu bay.
13. Lề đường (Shoulder) là khu vực tiếp giáp với mép mặt đường được chuẩn bị tốt nhằm chuyển tiếp êm thuận giữa mặt đường và bề mặt tiếp giáp.
14. Mùa lịch bay (Seasons) là mùa Hè bắt đầu từ Chủ Nhật cuối cùng của tháng Ba và mùa Đông bắt đầu từ Chủ Nhật cuối cùng của tháng Mười.
15. Ngày cơ sở tính slot lịch sử (Historic baseline date) là ngày lấy số liệu slot đã được xác nhận, tức là ngày 31 tháng 1 đối với lịch bay mùa Hè và ngày 31 tháng 8 đối với lịch bay mùa Đông.
16. Ngưỡng đường cất hạ cánh (Threshold) là nơi bắt đầu của phần đường cất hạ cánh dùng cho tàu bay hạ cánh.
17. Phương tiện chuyên ngành hàng không là phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế, đường giao thông nội cảng trong sân bay, phục vụ trực tiếp cho hoạt động của cảng hàng không, sân bay; các thiết bị hàng không phục vụ việc khai thác tàu bay và hoạt động bảo dưỡng tàu bay.

Phương tiện có thể tự di chuyển hoặc không tự di chuyển (bao gồm các loại xe, mooc, thiết bị có bánh xe di chuyển được, có gắn động cơ hoặc không gắn động cơ); có thể có kết cấu đặc thù hoặc được cải tiến, trang bị những thiết bị để thực hiện việc vận chuyển người, hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi bằng đường hàng không.

1. Sân đỗ tàu bay (Apron) là khu vực được xác định trong sân bay dành cho tàu bay đỗ để phục vụ hành khách lên, xuống; xếp, dỡ hành lý, bưu gửi, hàng hóa; tiếp nhiên liệu; cung ứng suất ăn; phục vụ kỹ thuật hoặc bảo dưỡng tàu bay.
2. Slot là giờ cất cánh hoặc giờ hạ cánh của tàu bay theo kế hoạch vào ngày, tháng, năm cụ thể để một chuyến bay cụ thể được sử dụng hạ tầng cảng hàng không cần thiết khai thác đi hoặc đến cảng hàng không. Tại Thông tư này, giờ cất cánh là giờ rút chèn, giờ hạ cánh là giờ đóng chèn.
3. Slot lịch sử là chuỗi slot của chuyến bay kéo dài từ đầu mùa đến cuối mùa lịch bay được sử dụng tương ứng cho lịch bay mùa Hè và lịch bay mùa Đông.
4. SNOWTAM: Là loại NOTAM đặc biệt phát hành theo mẫu quy định cung cấp một báo cáo tình trạng bề mặt khu hoạt động (movement area) tại sân bay về sự xuất hiện hoặc ngừng các điều kiện nguy hiểm do tuyết, băng, tuyết tan, sương giá, nước đọng hoặc nước kết hợp với tuyết, tuyết tan, băng hoặc sương giá.
5. Số lần hoạt động của tàu bay trung bình trong giờ cao điểm là giá trị trung bình số học số lần tàu bay hoạt động tại giờ cao điểm hàng ngày trong một năm. Một lần cất cánh hoặc hạ cánh được coi là một lần hoạt động.
6. Sơn tín hiệu (Marking) là một vệt hay một nhóm vệt sơn kẻ trên bề mặt của khu bay nhằm mục đích thông tin, thông báo tin tức hàng không.
7. Tình trạng mặt đường cất hạ cánh (Runway surface condition) là mô tả về tình trạng mặt đường cất hạ cánh được sử dụng trong báo cáo tình trạng mặt đường cất hạ cánh, làm cơ sở cho việc xác định mã tình trạng mặt đường cất hạ cánh.
8. Tham số điều phối slot là chỉ số giới hạn để thực hiện việc điều phối slot, được tính theo số chuyến bay khai thác đi, đến cảng hàng không trong một khung thời gian nhất định và số lượng vị trí đỗ tàu bay.
9. Vị trí đỗ tàu bay (Aircraft stand) là khu vực trên sân đỗ tàu bay dành cho một tàu bay đỗ.

### Điều 3. Các chữ viết tắt

1. ACDM (Airport Collaborative Decision Making): phối hợp ra quyết định tại cảng hàng không.
2. AOPC (Aerodrome opertation personnel competency requirements): các yêu cầu về năng lực nhân viên của người khai thác cảng hàng không, sân bay.
3. ASDA (Accelerate - Stop Distance Available): cự ly có thể dừng khẩn cấp.
4. CTOT (Calculated Take-off Time): Thời gian cất cánh tính toán.
5. ICAO (Interrnational Civil Aviation Organization): Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.
6. IATA (International Air Transport Association): Hiệp hội vận tải hàng không Quốc tế.
7. ILS (Instrument Landing System): hệ thống hạ cánh bằng thiết bị ILS.
8. LDA (Landing Distance Available): cự ly có thể hạ cánh.
9. PANS (Procedures for Air Navigation Services): quy trình dịch vụ dẫn đường hàng không.
10. TODA (Take - Off Distance Available): cự ly có thể cất cánh.
11. TORA (Take - Off Run Available): cự ly chạy đà cất cánh.
12. TSAT (Target Start-up Approval Time): Thời gian lăn bánh dự kiến.
13. VDGS (Visual Docking Guidance Systems): Hệ thống dẫn đỗ tàu bay bằng mắt.
14. VASIS (Visual Approach Slope Indicator System): Hệ thống đèn chỉ độ dốc tiếp cận bằng mắt.
15. WGS (World Geodetic System): hệ thống đo đạc toàn cầu.
16. WHMP (Wildlife Hazard Management Program): chương trình kiểm soát chim và động vật hoang dã, vật nuôi.

## MỤC 2. YÊU CẦU CHUNG VỀ XÂY DỰNG VÀ KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

### Điều 4. Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng sân bay và công trình, hạ tầng kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay

1. Kết cấu hạ tầng sân bay và công trình, hạ tầng kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay được khai thác đồng bộ theo các tiêu chuẩn của ICAO, các tiêu chuẩn, quy chuẩn của Việt Nam và các tài liệu hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam.
2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm chủ trì phối hợp với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay lập phương án vận hành tàu bay trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay; cập nhật vào tài liệu khai thác sân bay, trừ trường hợp áp dụng tạm thời trong giai đoạn cải tạo, nâng cấp, sửa chữa công trình liên quan.
3. Chủ đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay có trách nhiệm xác định các thông số kỹ thuật chính của đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, sơ đồ bố trí vị trí đỗ tàu bay trong quá trình thi công công trình để công bố trên Tập thông báo tin tức hàng không, đảm bảo thời gian công bố tin tức hàng không theo quy định.
4. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm xác định, xác định lại các thông số kỹ thuật chính của đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, sơ đồ bố trí vị trí đỗ tàu bay khi có sự thay đổi để hoàn thiện thủ tục đưa công trình vào khai thác, sửa đổi các tài liệu khai thác có liên quan và để công bố trên Tập thông báo tin tức hàng không, đảm bảo thời gian công bố tin tức hàng không theo quy định.
5. Cục Hàng không Việt Nam công bố trên Tập thông báo tin tức hàng không các thông số kỹ thuật chính của cảng hàng không, sân bay theo quy định của ICAO về thông báo tin tức hàng không.
6. Các thông số kỹ thuật chính của đường cất hạ cánh bao gồm:

a) Ký hiệu đường cất hạ cánh;

b) Chiều dài, chiều rộng đường cất hạ cánh;

c) Chiều dài, chiều rộng lề đường cất hạ cánh;

d) Dải bay, khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh, đoạn dừng và khoảng trống đầu đường cất hạ cánh;

đ) Tọa độ ngưỡng đường cất hạ cánh (theo tọa độ WGS-84);

e) Độ dốc dọc đường cất hạ cánh;

g) Độ dốc ngang đường cất hạ cánh;

h) Sức chịu tải của đường cất hạ cánh (chỉ số PCN);

i) Loại tầng phủ bề mặt đường cất hạ cánh, lề đường cất hạ cánh;

k) Hệ số ma sát;

l) Các cự ly công bố: TORA, TODA, ASDA, LDA.

1. Các thông số kỹ thuật chính của đường lăn bao gồm:

a) Ký hiệu đường lăn;

b) Chiều dài, chiều rộng đường lăn;

c) Chiều dài, chiều rộng lề đường lăn;

d) Độ dốc dọc đường lăn;

đ) Độ dốc ngang đường lăn;

e) Sức chịu tải của đường lăn;

g) Loại tầng phủ bề mặt của đường lăn;

h) Dải lăn.

1. Các thông số kỹ thuật chính của sân đỗ tàu bay bao gồm:

a) Ký hiệu sân đỗ tàu bay;

b) Chiều dài, chiều rộng sân đỗ tàu bay;

c) Chiều dài, chiều rộng lề sân đỗ tàu bay;

d) Độ dốc sân đỗ tàu bay;

đ) Sức chịu tải của sân đỗ tàu bay;

e) Loại tầng phủ bề mặt của sân đỗ tàu bay;

1. Phương án khai thác và sơ đồ bố trí vị trí đỗ tàu bay bao gồm:

a) Phương án vận hành tàu bay trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay;

b) Sơ đồ sơn kẻ bố trí mặt bằng khai thác đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay và vị trí đỗ tàu bay;

c) Tọa độ vị trí đỗ tàu bay, vị trí của các hệ thống chỉ dẫn chuyển động tàu bay trên mặt đất (theo tọa độ WGS-84);

d) Loại tàu bay khai thác đối với từng vị trí đỗ;

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

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải đảm bảo đường lăn, sân đỗ tàu bay có đầy đủ sơn tín hiệu, biển báo hoặc đèn chỉ dẫn cho tàu bay tự vận hành lăn an toàn vào vị trí đỗ theo tiêu chuẩn; cung cấp dịch vụ xe dẫn đường tàu bay (follow-me) theo yêu cầu của người khai thác tàu bay. Đối với cảng hàng không, sân bay chưa đáp ứng đầy đủ tiêu chuẩn cho tàu bay tự di chuyển an toàn vào vị trí đỗ tùa bay hoặc khi kết quả nhận diện mối nguy và đánh giá rủi ro chỉ ra cần tăng cường giải pháp dẫn tàu bay ra vào vị trí đỗ tàu bay để đảm bảo an toàn khai thác, người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm cung cấp miễn phí dịch vụ xe dẫn đường tàu bay để dẫn dắt tàu bay vào vị trí đỗ tàu bay; báo cáo Cục Hàng không Việt Nam kế hoạch khắc phục cơ sở hạ tầng của sân bay.
2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải nhận diện mối nguy và đánh giá rủi ro, xác định các ảnh hưởng đối với an toàn khai thác khi có sự thay đổi các thông số kỹ thuật và phương án khai thác của kết cấu hạ tầng sân bay.
3. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải lập kế hoạch, triển khai kế hoạch và báo cáo kết quả thực hiện khắc phục các nội dung theo kết quả kiểm tra, đánh giá định kỳ việc duy trì điều kiện khai thác cảng hàng không, sân bay của Cục Hàng không Việt Nam.
4. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải xây dựng, lắp đặt hệ thống biển báo, đèn, biển chỉ dẫn, sơn kẻ tín hiệu, biển cấm đối với hạ tầng sân bay nhằm hướng dẫn, bảo đảm an toàn khai thác; thực hiện các biện pháp chống sự xâm nhập uy hiếp an toàn vào đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ; thiết lập các khu vực chờ tại đường ngang giao giữa đường lăn và đường cất hạ cánh, các vị trí chờ dự bị và vị trí chờ trên đường nội bộ; đánh giá rủi ro để bảo đảm khu vực xung quanh đường cất hạ cánh được an toàn trong trường hợp tàu bay chạy quá đà hoặc hạ cánh quá khu vực tiếp đất.
5. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải bố trí tối thiểu 01 vị trí đỗ tàu bay cách ly phục vụ cho các tình huống khẩn nguy sân bay, chống dịch bệnh lây lan hoặc trong các tình huống bảo đảm an ninh hàng không, an ninh quốc phòng. Vị trí đỗ tàu bay cách ly phải bố trí cách xa các vị trí đỗ tàu bay khác, nhà cửa hoặc các công trình công cộng khác, đảm bảo thuận lợi cho công tác an ninh, an toàn, phòng cháy chữa cháy và xử lý nghiệp vụ. Không bố trí vị trí đỗ tàu bay cách ly phía trên các công trình, ngầm như bể chứa nhiên liệu tàu bay, hệ thống đường ống cung cấp nhiên liệu cho tàu bay, tuyến cáp điện lực hoặc cáp thông tin.
6. Khu vực bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay phải được bố trí biệt lập so với nhà ga hành khách, hàng hóa để giảm tối đa ảnh hưởng đến nhà ga hành khách, hàng hóa do tiếng ồn, luồng khí thải, nhiên liệu gây ra phải có biện pháp giảm thiểu khí thải động cơ tàu bay và tiếng ồn trong quá trình thử nghiệm động cơ tàu bay; vận hành có hệ thống thu gom và xử lý nước thải, dầu thải và các chất thải độc hại khác đảm bảo quy chuẩn kỹ thuật môi trường.
7. Việc khai thác tàu bay tại cảng hàng không, sân bay phải phù hợp với sức chịu tải đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay đã được công bố và tuân thủ các yêu cầu tại Thông tư này.
8. Sức chịu tải đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay và hệ số ma sát bề mặt đường cất hạ cánh phải được đo và công bố trong Tập thông báo tin tức hàng không, tài liệu khai thác sân bay. Trừ trường hợp các yêu cầu về đo sức chịu tải, hệ số ma sát đã được xác định trong dự án xây dựng, nâng cấp, cải tạo đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm:

a) Đo sức chịu tải đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay trong trường hợp xây dựng, nâng cấp, cải tạo đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay và đo định kỳ 05 năm/lần;

b) Đo hệ số ma sát bề mặt đường cất hạ cánh trong trường hợp xây mới, nâng cấp; đo định kỳ hệ số ma sát 01 năm/lần đối với đường cất hạ cánh mặt đường bê tông xi măng và 03 năm/lần đối với đường bê tông nhựa;

c) Đo sức chịu tải đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay và hệ số ma sát đường cất hạ cánh khi có yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm kiểm tra thường xuyên tình trạng mặt đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay nhằm loại bỏ các vật ngoại lai; xác định, công bố tình trạng mặt đường cất hạ cánh cho cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay để điều hành an toàn hoạt động bay, khai thác mặt đất theo quy định.
2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện các biện pháp nhằm ngăn ngừa tàu bay di chuyển vào các đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ đang đóng cửa.
3. Cục Hàng không Việt Nam rà soát và thông báo cho ICAO sự khác biệt giữa các quy định của pháp luật Việt Nam về khai thác cảng hàng không, sân bay và tiêu chuẩn của ICAO.

### Điều 5. Yêu cầu đối với công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không

Yêu cầu đối với hạ tầng bảo đảm an ninh hàng không thực hiện theo các quy định của pháp luật về an ninh hàng không.

### Điều 6. Yêu cầu đối với hệ thống cấp điện

1. Các công trình, thiết bị hàng không tại cảng hàng không, sân bay phải được duy trì nguồn cung cấp điện thường xuyên, dự phòng theo đúng tài liệu khai thác công trình, thiết bị.

2. Thời gian chuyển đổi từ hệ thống điện sử dụng thường xuyên sang hệ thống điện dự phòng phải đáp ứng các tiêu chuẩn quy định cho từng hạng mục, từng thiết bị tại cảng hàng không, sân bay.

4. Người khai thác công trình được thiết lập hệ thống cấp điện riêng của công trình; xây dựng, bảo trì hệ thống cấp điện trong phạm vi quản lý, khai thác; đảm bảo việc kết nối đồng bộ vào hệ thống cấp điện toàn cảng theo đúng quy hoạch cảng hàng không, sân bay được duyệt.

### Điều 7. Yêu cầu đối với hệ thống chiếu sáng sân đỗ tàu bay

1. Hệ thống chiếu sáng sân đỗ tàu bay cung cấp đủ ánh sáng nhằm hỗ trợ cho phi công điều khiển tàu bay vào, ra khỏi các vị trí dừng đỗ tàu bay; cung cấp đủ ánh sáng cho việc đón, trả hành khách, chất xếp, dỡ hành lý, hàng hóa ra khỏi tàu bay, tra nạp nhiên liệu và các dịch vụ khác liên quan đến tàu bay;.

2. Đèn, thiết bị chiếu sáng sân đỗ tàu bay không được hướng trực tiếp vào đài kiểm soát tại sân bay, đài kiểm soát mặt đất, hướng tàu bay hạ cánh; trường hợp sân đỗ tàu bay không có thiết bị chiếu sáng cố định thì phải có phương tiện chiếu sáng di động để chiếu sáng phục vụ tàu bay.

### Điều 8. Yêu cầu đối với hệ thống cấp, thoát nước tại cảng hàng không, sân bay

1. Người khai thác công trình tổ chức kiểm tra và đảm bảo chất lượng nước sử dụng được cấp trong phạm vi công trình do mình quản lý đạt tiêu chuẩn theo quy định.

2. Hệ thống thoát nước khu bay phải được kết nối thông suốt với hệ thống thoát nước tổng thể cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận; có phương án thoát nước với lượng mưa cao nhất dự báo có thể xảy ra.

3. Nước thải phải được thu gom và xử lý đạt quy chuẩn kỹ thuật môi trường trước khi xả ra nguồn tiếp nhận” theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

4. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải xây dựng hệ thống bảo vệ và quy trình cụ thể chống đột nhập qua hệ thống thoát nước;

5. Người khai thác công trình phải xây dựng, bảo trì hệ thống cấp, thoát nước trong phạm vi quản lý, khai thác; đảm bảo tiêu chuẩn môi trường trước khi kết nối vào hệ thống cấp, thoát nước chung toàn cảng hàng không, sân bay.

### Điều 9. Yêu cầu đối với hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường tại cảng hàng không, sân bay

1. Hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường tại cảng hàng không, sân bay phải bảo đảm yêu cầu theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

2. Người khai thác công trình chịu trách nhiệm xây dựng hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường trong phạm vi quản lý, khai thác, đảm bảo đồng bộ với hạ tầng bảo vệ môi trường của cảng hàng không, sân bay.

### Điều 10. Yêu cầu đối với nhà ga hành khách, nhà khách phục vụ ngoại giao, khu logistic hàng không, nhà ga hàng hóa, kho hàng hóa kèm khu tập kết hàng hóa

1. Nhà ga hành khách, nhà khách phục vụ ngoại giao, khu logistic hàng không, nhà ga hàng hóa, kho hàng hóa kèm khu tập kết hàng hóa phải có các khu vực làm thủ tục cần thiết theo quy trình phục vụ hành khách, hàng hóa; khu làm việc của các cơ quan quản lý nhà nước liên quan; khu vực dành cho khách không đủ điều kiện nhập cảnh đối với cảng hàng không quốc tế; khu vực thủ tục hành lý thất lạc; khu vực lưu giữ hành lý thất lạc, hành lý không có người nhận; khu vực chung để giải quyết khiếu nại giữa hành khách với hãng hàng không và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ; quầy hoặc thiết bị hướng dẫn thông tin chung cho hành khách; khu vực trợ giúp y tế, sơ cứu ban đầu đối với hành khách; khu vực cách ly y tế để ứng phó tình huống khẩn nguy y tế; khu vực và thiết bị phục vụ hành khách cần sự trợ giúp đặc biệt.

2. Người khai thác công trình nhà ga hành khách, nhà khách phục vụ ngoại giao, khu logistic hàng không, nhà ga hàng hóa, kho hàng hóa kèm khu tập kết hàng hóa phải duy trì, đảm bảo các điều kiện vệ sinh tối thiểu như sau:

a) Công trình phải được bảo đảm vệ sinh, sạch sẽ, khô ráo, có các biển cảnh báo bảo đảm an toàn;

b) Các khu vệ sinh của nhà ga hành khách phải có bảng ghi tên người trực và dọn vệ sinh, thời gian, nội dung công việc được thực hiện.

3. Hệ thống biển báo trong nhà ga hành khách, nhà khách phục vụ ngoại giao, khu logistic hàng không, nhà ga hàng hóa, kho hàng hóa kèm khu tập kết hàng hóa phải được lắp đặt đầy đủ, rõ ràng ở các vị trí làm thủ tục cho hành khách, hàng hóa, khu vực xử lý hành lý, hàng hóa và các khu vực cần thiết khác theo quy định.

4. Tại các khu vực cải tạo, sửa chữa trong nhà ga hành khách, nhà khách phục vụ ngoại giao, khu logistic hàng không, nhà ga hàng hóa, kho hàng hóa kèm khu tập kết hàng hóa phải có vách ngăn và các biện pháp đảm bảo an toàn, an ninh, vệ sinh môi trường và biển thông báo về việc cải tạo, sửa chữa.

5. Người khai thác công trình nhà ga hành khách, nhà khách phục vụ ngoại giao, khu logistic hàng không, nhà ga hàng hóa, kho hàng hóa kèm khu tập kết hàng hóa phải có phương án phòng chống cháy nổ, tổ chức huấn luyện, diễn tập, kiểm tra định kỳ phòng chống cháy nổ theo quy định của pháp luật.

6. Người khai thác công trình nhà ga hành khách, nhà khách phục vụ ngoại giao, khu logistic hàng không, nhà ga hàng hóa, kho hàng hóa kèm khu tập kết hàng hóa phải có quy trình bảo trì, kế hoạch bảo trì công trình theo quy định của pháp luật.

7. Người khai thác công trình nhà ga hành khách, nhà khách phục vụ ngoại giao, khu logistic hàng không, nhà ga hàng hóa, kho hàng hóa kèm khu tập kết hàng hóa phải ban hành, tổ chức phổ biến và giám sát việc tuân thủ tài liệu khai thác công trình.

8. Người khai thác công trình nhà ga hành khách bố trí vị trí để quảng bá văn hóa đặc sắc của Việt Nam phù hợp với điều kiện cụ thể của từng cảng hàng không và phù hợp với quy định của pháp luật về quảng cáo.

9. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khai thác nhà ga hành khách lựa chọn các doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách bằng taxi được hoạt động tại khu vực đón khách riêng của nhà ga theo nguyên tắc đảm bảo tính cạnh tranh, minh bạch; thông báo công khai trong nhà ga về hãng taxi được hoạt động, giá vận chuyển taxi; đảm bảo năng lực phục vụ taxi đáp ứng nhu cầu thực tế của nhà ga; bảo đảm văn minh, lịch sự, an ninh trật tự đối với hoạt động khai thác taxi; ban hành quy chế kiểm soát khai thác xe taxi, có biện pháp xử lý cụ thể đối với hãng taxi, người điều khiển, vận hành phương tiện, trang thiết bị taxi vi phạm pháp luật hoặc vi phạm quy chế kiểm soát theo thỏa thuận đã được ký kết; tổ chức quầy điều phối và lập phương án khai thác đảm bảo an toàn, trật tự, không gây ùn tắc tại khu vực taxi hoạt động; đảm bảo số lượng xe taxi tối thiểu đáp ứng nhu cầu sản lượng hành khách thông qua theo khung giờ khai thác.

### Điều 11. Yêu cầu đối với hạ tầng cung cấp dịch vụ xăng dầu hàng không

1. Yêu cầu đối với hạ tầng cung cấp nhiên liệu cho tàu bay tại cảng hàng không, sân bay thực hiện theo các quy định của pháp luật về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không và các quy định của pháp luật có liên quan về thiết kế, khai thác kho xăng dầu.

2. Yêu cầu đối với hạ tầng cung cấp nhiên liệu cho các phương tiện, thiết bị hoạt động tại khu vực hạn chế cảng hàng không thực hiện theo quy định về thiết kế, khai thác đối với kho xăng dầu, cửa hàng xăng dầu.

### Điều 12. Yêu cầu đối với hạ tầng phục vụ công tác khẩn nguy sân bay, phòng chống cháy nổ tại cảng hàng không, sân bay

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng sân bay đáp ứng quy định, về công tác phòng chống cháy nổ và khẩn nguy sân bay, cụ thể:

a) Có nhà tập kết xe cứu hỏa, kho tàng, vật tư, dụng cụ, thiết bị, nguyên vật liệu phục vụ công tác khẩn nguy sân bay, phòng chống cháy nổ theo tiêu chuẩn áp dụng; vị trí khu vực tập kết xe cứu hỏa phải được bố trí trong khu vực hạn chế, có đường giao thông thuận lợi bảo đảm tiếp cận nhanh chóng đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ, phù hợp với các phương án khẩn nguy sân bay;

b) Bảo đảm số lượng xe cứu hỏa, dung tích nước, khối lượng chất foam, bột phù hợp với cấp cứu hỏa sân bay được duyệt;

c) Thiết lập trung tâm khẩn nguy sân bay, trạm báo động khẩn nguy đảm bảo đầy đủ nhân lực, các phương tiện, trang thiết bị, hệ thống thông tin liên lạc, hệ thống tài liệu, các phương án xử lý các tình huống khẩn nguy để thực hiện nhiệm vụ trực và ứng phó với mọi tình huống khẩn nguy;

d) Thiết lập hệ thống đường công vụ phục vụ cho công tác khẩn nguy sân bay đảm bảo các phương tiện tham gia công tác khẩn nguy nhanh chóng đến được các vị trí trong khu bay đáp ứng thời gian theo quy định.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay ban hành quy trình kiểm tra các hạng mục của kết cấu hạ tầng, thiết bị; duy trì vật tư, vật liệu, nước dự trữ phục vụ công tác khẩn nguy sân bay, phòng chống cháy nổ tại cảng hàng không, sân bay.

### Điều 13. Yêu cầu đối với hồ sơ bản vẽ tổng mặt bằng

1. Thuyết minh bản vẽ tổng mặt bằng gồm các nội dung chính sau:

a) Giới thiệu chung, gồm các nội dung giới thiệu về dự án, sự cần thiết triển khai dự án; mục tiêu và nhiệm vụ lập bản vẽ tổng mặt bằng; cơ sở pháp lý và cơ sở kỹ thuật để lập bản vẽ tổng mặt bằng;

b) Hiện trạng khu vực lập bản vẽ tổng mặt bằng, gồm các nội dung về vị trí, địa điểm và điều kiện về địa hình, thuỷ văn; hiện trạng khu đất và các công trình trên mặt đất, các công trình ngầm;

c) Xác định các chỉ tiêu kỹ thuật để lập bản vẽ tổng mặt bằng gồm diện tích xây dựng; mật độ, số lượng, cao độ và độ cao công trình xây dựng; hệ số sử dụng đất; hướng tuyến, quy mô, cấp đường và cao độ khống chế các đầu mối; hướng tuyến, quy mô hệ thống cấp nước, thoát nước và cao độ khống chế các đầu mối; hướng tuyến, quy mô hệ thống cấp điện, thông tin;

d) Phương án thiết kế tổng mặt bằng công trình gồm xác định nhu cầu sử dụng của công trình chức năng; tính toán quy mô công trình chức năng phù hợp với nhu cầu, quy mô công trình theo quy hoạch được duyệt và các tiêu chuẩn hiện hành; phương án bố trí các công trình chức năng phù hợp với dây chuyền công nghệ; phương án thiết kế tổng mặt bằng công trình chức năng, hạ tầng kỹ thuật và các mặt cắt điển hình nếu có; phương án kết nối giao thông và hạ tầng kỹ thuật như điện, cấp thoát nước phù hợp với quy hoạch cảng hàng không.

2. Các bản vẽ có liên quan gồm tối thiểu các bản vẽ sau:

a) Bản vẽ sơ đồ vị trí và ranh giới khu đất được định vị trên bản đồ quy hoạch cảng hàng không, sân bay được duyệt;

b) Bản vẽ đo đạc xác định chính xác toạ độ các mốc giới theo ranh giới khu đất;

c) Bản vẽ hiện trạng các công trình trên đất;

d) Bản vẽ mặt bằng san nền;

đ) Bản vẽ tổng mặt bằng công trình đảm bảo thể hiện đầy đủ các chỉ tiêu kỹ thuật theo yêu cầu, bao gồm các bản vẽ gồm tổng mặt bằng các công trình trên đất; tổng mặt bằng sử dụng đất; tổng mặt bằng hệ thống giao thông; tổng mặt bằng hệ thống cấp điện, chiếu sáng, thông tin; tổng mặt bằng hệ thống cấp thoát nước; mặt bằng chỉ giới đường đỏ, chỉ giới xây dựng và hành lang bảo vệ các tuyến hạ tầng kỹ thuật (nếu có).

### Điều 14. Yêu cầu về báo cáo đánh giá về môi trường chiến lược đối với quy hoạch cảng hàng không, sân bay

1. Báo cáo đánh giá về môi trường chiến lược đối với quy hoạch cảng hàng không, sân bay là một phần trong thuyết minh hồ sơ quy hoạch, điều chỉnh quy hoạch cảng hàng không, sân bay

2. Nội dung báo cáo đánh giá môi trường chiến lược gồm:

a)  Đánh giá hiện trạng, xác định các vấn đề môi trường chính tại khu vực lập quy hoạch;

b) Dự báo, đánh giá tác động môi trường của phương án quy hoạch;

c) Đề xuất các biện pháp phòng ngừa và thứ tự ưu tiên thực hiện.

3. Việc thẩm định và phê duyệt báo cáo đánh giá về môi trường chiến lược đối với quy hoạch cảng hàng không, sân bay được thực hiện đồng bộ cùng quá trình thẩm định, phê duyệt quy hoạch, điều chỉnh quy hoạch cảng hàng không, sân bay.

### Điều 15. Yêu cầu đối với việc phòng, chống dịch bệnh tại cảng hàng không, sân bay

1. Phương tiện, cơ quan, tổ chức, cá nhân hoạt động tại cảng hàng không, sân bay phải tuân thủ các quy định của pháp luật về phòng, chống dịch bệnh tại cảng hàng không, sân bay, phòng, chống dịch bệnh lây lan qua đường hàng không, tuân theo các chỉ đạo của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

2. Nhà ga hành khách phải được đảm bảo các điều kiện sau đây:

a) Vệ sinh phòng bệnh thông thường; trong trường hợp có dịch bệnh phải được tăng cường vệ sinh, khử trùng thường xuyên bằng hóa chất diệt khuẩn được phép sử dụng theo quy định của Tổ chức Y tế Thế giới, Bộ Y tế;

b) Bố trí đủ dung dịch sát khuẩn hoặc xà phòng rửa tay tại các khu vệ sinh và một số khu vực thuận tiện trong nhà ga;

c) Bố trí đủ trang thiết bị, bảo hộ, thuốc, hóa chất để thực hiện các biện pháp phòng chống dịch theo chỉ đạo của Bộ Y tế.

3. Trong trường hợp có dịch bệnh lây lan, người khai thác công trình nhà ga hành khách có trách nhiệm triển khai các biện pháp phòng chống dịch bệnh, tuyên truyền đến hành khách đi tàu bay các biện pháp phòng chống dịch bệnh theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền; bố trí địa điểm kiểm tra để hành khách khai báo y tế; địa điểm để giám sát tình trạng sức khỏe, đo thân nhiệt hoặc áp dụng các biện pháp kiểm tra, xử lý y tế khác theo quy định của pháp luật. Địa điểm kiểm tra được quy định như sau:

a) Đối với hành khách đến: trên tàu bay hoặc trước khi vào nhà ga; hoặc trong nhà ga nhưng trước khi làm các thủ tục liên quan khác;

b) Đối với hành khách đi: trong nhà ga trước khi lên tàu bay.

4. Trong trường hợp có dịch bệnh lây lan, tùy mức độ cảnh báo dịch của Bộ Y tế, tàu bay thực hiện chuyến bay quốc tế, chuyến bay nội địa phải được khử trùng bằng hóa chất diệt khuẩn được phép sử dụng theo quy định của Tổ chức Y tế Thế giới, Bộ Y tế và hãng hàng không chịu trách nhiệm xử lý y tế đối với tàu bay của hãng. Việc khử trùng được thực hiện như sau:

a) Tàu bay, người, hàng hóa có dấu hiệu mang dịch truyền nhiễm nhóm A thì tàu bay phải được cách ly, kiểm tra và xử lý y tế trước khi làm thủ tục nhập cảnh, xuất cảnh, quá cảnh;

b) Khi phát hiện hành khách có dấu hiệu mang bệnh truyền nhiễm nhóm A thì phải tiến hành khử trùng tàu bay trước khi cho hành khách ra khỏi tàu bay.

5. Thành lập Ban chỉ đạo phòng chống dịch bệnh dưới sự chủ trì, điều hành của Cảng vụ hàng không với sự tham gia của cơ quan kiểm dịch y tế tại cảng hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không có liên quan, các hãng hàng không và các cơ quan quản lý nhà nước tại cảng hàng không quốc tế. Ban chỉ đạo có trách nhiệm:

a) Triển khai thực hiện các biện pháp cần thiết theo hướng dẫn, chỉ đạo của cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với việc phòng chống dịch bệnh tại cảng hàng không, sân bay, phòng chống dịch bệnh lây lan qua đường hàng không;

b) Thống nhất quy trình với người khai thác cảng hàng không, sân bay và người khai thác nhà ga hành khách, ga hàng hoá để các đơn vị ban hành phương án phòng chống dịch bệnh tại cảng hàng không, sân bay, phòng chống dịch bệnh lây lan qua đường hàng không, quy trình xử lý cụ thể khi phát hiện có người nghi nhiễm dịch bệnh, trên nguyên tắc ưu tiên tuyệt đối cho quy trình xử lý y tế, đơn giản hóa thủ tục hàng không, thủ tục xuất nhập cảnh, hải quan theo quy định;

c) Chỉ đạo, đôn đốc các đơn vị thực hiện công tác tuyên truyền, nâng cao nhận thức cho cán bộ, nhân viên tại cảng hàng không, sân bay về công tác phòng chống dịch bệnh, vì sức khỏe cộng đồng;

d) Tổ chức thực hiện các phương án hỗ trợ: bố trí vị trí đỗ tàu bay phải cách ly; bố trí vị trí đặt thiết bị kiểm tra y tế, bố trí luồng tuyến vào ra cho hành khách tại cảng hàng không, sân bay; bố trí khu vực cách ly cho hành khách bị nghi ngờ hoặc mắc bệnh truyền nhiễm lây lan theo yêu cầu; bảo đảm an ninh, hỗ trợ thực hiện các biện pháp bắt buộc đối với người, phương tiện; hỗ trợ về phục vụ kiểm dịch y tế, sát khử trùng, vệ sinh môi trường, phương tiện vận chuyển; huy động các nguồn lực của các tổ chức, cá nhân hoạt động kinh doanh tại cảng hàng không, sân bay trong việc thực hiện các biện pháp cấp bách phục vụ chống dịch bệnh lây lan.

6. Doanh nghiệp vận chuyển hàng không có trách nhiệm tuyên truyền, yêu cầu và tổ chức kiểm soát hành khách thực hiện việc khai báo y tế một cách đầy đủ, chính xác trước khi lên tàu bay theo quy định của cấp có thẩm quyền, hợp tác với cơ quan, tổ chức có thẩm quyền trong việc phòng chống dịch bệnh lây lan; thông báo ngay cho các cơ quan có trách nhiệm về các chuyến bay xuất phát hoặc có hạ cánh tại các khu vực dịch bệnh truyền nhiễm lây lan; phối hợp với các cơ quan có thẩm quyền trong việc giải quyết hành khách bị nghi ngờ hoặc mắc dịch bệnh truyền nhiễm lây lan.

7. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn, chỉ đạo các đơn vị thuộc ngành hàng không phối hợp với các cơ quan kiểm dịch y tế triển khai thực hiện các biện pháp phòng chống dịch bệnh tại cảng hàng không, sân bay, phòng chống dịch bệnh lây lan qua đường hàng không theo hướng dẫn của Tổ chức Y tế Thế giới, ICAO, quy định của Bộ Y tế.

8. Các cơ quan, đơn vị hoạt động tại cảng hàng không, sân bay căn cứ vào quy định của pháp luật về phòng, chống dịch bệnh tại cảng hàng không, sân bay, phòng, chống dịch bệnh lây lan qua đường hàng không, chỉ đạo của cơ quan nhà nước có thẩm quyền, Ban chỉ đạo phòng chống dịch bệnh tại cảng hàng không để xây dựng và ban hành phương án, quy trình phòng chống dịch bệnh của cơ quan, đơn vị.

### Điều 16. Yêu cầu về quản lý chướng ngại vật hàng không

1. Việc quản lý chướng ngại vật hàng không tại cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay thực hiện theo quy định của pháp luật Việt Nam và tiêu chuẩn của ICAO.

2. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

a) Chỉ đạo việc tổ chức xây dựng bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không trong khu vực sân bay, khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động bình thường của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không; giới hạn chướng ngại vật khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; trình Bộ Tổng tham mưu phê duyệt;

b) Phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan trực thuộc Bộ Tổng tham mưu, các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, ngăn ngừa và xử lý các công trình vi phạm bề mặt giới hạn chướng ngại vật ảnh hưởng đến hoạt động bay dân dụng; tuyên truyền, phổ biến tới các cơ quan, đoàn thể, cộng đồng dân cư nơi có sân bay và khu vực lân cận sân bay để tham gia duy trì, quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật, nhằm đảm bảo an toàn cho mọi hoạt động bay;

c) Công bố công khai bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, bản đồ chướng ngại vật trong khu vực hoạt động bay dân dụng, danh mục chướng ngại vật tự nhiên, nhân tạo có thể ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay.

3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm tổ chức đo đạc, lập sơ đồ, bản đồ chướng ngại vật trong khu vực hoạt động bay dân dụng; thống kê, đánh dấu danh mục chướng ngại vật tự nhiên, nhân tạo có thể ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay, cập nhật thông tin về chướng ngại vật; báo cáo Cục Hàng không Việt Nam.

4. Cảng vụ hàng không có trách nhiệm kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các quy định về quản lý chướng ngại vật hàng không tại cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay.

## MỤC 3. BẢO ĐẢM NĂNG LỰC NHÂN SỰ CHỦ CHỐT CỦA NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

### Điều 17. Yêu cầu chung

1 Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải thiết lập và ban hành quy định cụ thể về khung năng lực tối thiểu của nhân sự chủ chốt trong việc khai thác, duy trì điều kiện khai thác, đảm bảo an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay theo yêu cầu khung năng lực tối thiểu được quy định tại Thông tư này.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải tổ chức đào tạo và đảm bảo nhân sự chủ chốt có đủ năng lực để bảo đảm khai thác sân bay theo đúng tiêu chuẩn áp dụng, bảo đảm an toàn khai thác và duy trì đủ điều kiện cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay.

3. Người khai thác cảng hàng không, sân bay lập kế hoạch đào tạo, tổ chức và hoàn thành việc đào tạo chuyên môn cho nhân sự chủ chốt theo yêu cầu, quy định của Thông tư này chậm nhất là 36 tháng kể từ ngày Thông tư có hiệu lực.

4. Năng lực nhân sự chủ chốt của người khai thác cảng hàng không, sân bay được thể hiện trong tài liệu khai thác sân bay.

5. Tuỳ thuộc vào tổ chức của người khai thác cảng hàng không, sân bay, một nhân sự có thể đảm nhận nhiều vị trí hoặc các vị trí có thể không trùng với tên các vị trí được mô tả tại Phụ lục 1 của Thông tư này, người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm thống kê, chỉ rõ các vị trí tương đương trong tài liệu khai thác sân bay.

### Điều 18. Quy định về chương trình đào tạo

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay xây dựng khung chương trình đào tạo bao gồm:

a) Đào tạo ban đầu, bao gồm đào tạo lý thuyết và thực hành. Nhân sự phải được đánh giá và chứng minh khả năng của họ để hoàn thành các nhiệm vụ theo yêu cầu;

b) Đào tạo định kỳ là việc đào tạo lại sau 03 năm kể từ khi khi hoàn thành chương trình đào tạo ban đầu của nhân sự; hoặc đào tạo để bổ sung sự hiểu biết khi có sự thay đổi quan trọng trong quy định của pháp luật về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay. Việc đào tạo định kỳ được quy định cụ thể đối với từng nhân sự tại Phụ lục 1 của Thông tư này. Trường hợp người khai thác cảng hàng không, sân bay thiết lập và tổ chức kiểm tra, đánh giá năng lực của nhân sự và lưu hồ sơ kết quả nhân sự đạt năng lực thì có thể thay thế cho việc tổ chức đào tạo định kỳ.

c) Đào tạo phục hồi. Khi nhân sự không thực hiện bất kỳ nhiệm vụ nào được giao trong khoảng thời gian là 03 tháng, hoặc có liên quan đến tai nạn, sự cố hoặc sự cố nghiêm trọng mà các vấn đề liên quan đến đào tạo được xác định là một trong các yếu tố góp phần, nhân sự đó phải hoàn thành đào tạo phục hồi các nội dung có liên quan trước khi thực hiện các nhiệm vụ được giao hoặc trước khi được phép đi vào mà không có người giám sát tại khu vực hoạt động tại sân bay và các khu vực khai thác khác của sân bay.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay xây dựng nội dung đào tạo theo khung đào tạo được quy định tại khoản 1 Điều này gồm:

a) Đào tạo lý thuyết;

b) Đào tạo thực hành;

c) Kiểm tra, đánh giá sự hiểu biết;

d) Lập và lưu giữ hồ sơ chứng minh quá trình đào tạo của nhân sự đáp ứng năng lực theo yêu cầu.

3. Mức độ đào tạo bao gồm:

a) Mức độ đào tạo cơ bản nhằm cung cấp kiến thức nền tảng cơ bản và nhận thức chung về những vấn đề liên quan đến nhiệm vụ và quá trình thực hiện nhiệm vụ. Mức độ đào tạo này áp dụng cho các cấp quản lý của một bộ phận cụ thể trở lên;

b) Mức độ đào tạo trung cấp nhằm cung cấp các kỹ năng kỹ thuật và kiến thức làm việc thực tế để hoàn thành công việc một cách thành thạo dưới sự giám sát. Mức độ đào tạo này áp dụng cho người phụ trách các lĩnh vực chủ chốt;

c) Mức độ đào tạo nâng cao nhằm cung cấp kiến thức chuyên sâu và nâng cao để nhân sự đó có thể trở thành người đào tạo hoặc đưa ra ý kiến, lời khuyên với vai trò là chuyên gia. Mức độ đào tạo này áp dụng cho các chuyên gia thông thạo với kinh nghiệm thực hành và các khóa đào tạo chuyên ngành.

### Điều 19. Yêu cầu về năng lực tối thiểu đối với nhân sự chủ chốt của người khai thác cảng hàng không, sân bay

Nhân sự chủ chốt của người khai thác cảng hàng không, sân bay phải được đào tạo để đảm bảo có sự am hiểu về các quy định, yêu cầu của pháp luật Việt Nam và các quy định, hướng dẫn của ICAO liên quan an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay. Nội dung đào tạo tối thiểu được quy định tại Phụ lục 1 của Thông tư này.

## MỤC 4. BẢO ĐẢM NĂNG LỰC GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY VÀ GIÁM SÁT VIÊN CHẤT LƯỢNG DỊCH VỤ HÀNG KHÔNG TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

### Điều 20. Yêu cầu chung

1. Giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay, giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay trực thuộc Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không, được Cục Hàng không Việt Nam cấp thẻ giám sát viên để thực hiện nhiệm vụ.

2. Người được cấp thẻ giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay phải đáp ứng các điều kiện sau đây:

a) Tốt nghiệp đại học trở lên;

b) Có tối thiểu 05 năm làm việc trong lĩnh vực quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay đối với người tốt nghiệp đại học hoặc trên đại học thuộc chuyên ngành kỹ thuật; 07 năm làm việc trong lĩnh vực quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay đối với người tốt nghiệp đại học hoặc trên đại học thuộc chuyên ngành khác;

c) Có khả năng thành thạo tiếng Anh trình độ ngoại ngữ bậc 2 theo khung năng lực ngoại ngữ 6 bậc của Việt Nam hoặc tương đương trở lên theo quy định của pháp luật về giáo dục, đào tạo;

d) Có chứng chỉ, chứng nhận hoặc quyết định công nhận đã hoàn thành các khoá đào tạo cho giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay được cấp bởi Cục Hàng không Việt Nam hoặc cơ sở đào tạo được ICAO, ACI, IATA công nhận.

3. Người được cấp thẻ giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay phải đáp ứng các điều kiện sau đây:

a) Tốt nghiệp đại học trở lên;

b) Có tối thiểu 05 năm làm việc trong lĩnh vực quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay hoặc vận chuyển hàng không;

c) Có khả năng thành thạo tiếng Anh trình độ ngoại ngữ bậc 2 theo khung năng lực ngoại ngữ 6 bậc của Việt Nam hoặc tương đương trở lên theo quy định của pháp luật về giáo dục, đào tạo;

d) Có chứng chỉ, chứng nhận liên quan đến tiêu chuẩn cung cấp dịch vụ hàng không, vận chuyển hàng không, chất lượng dịch vụ được cấp bởi cơ sở đào tạo được ICAO, ACI, IATA công nhận hoặc quyết định công nhận đã hoàn thành các khoá đào tạo cho giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay của Cục Hàng không Việt Nam.

3. Cục Hàng không Việt Nam tính toán và xác định số lượng giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay để đáp ứng nhu cầu giám sát an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay trên toàn bộ hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc, làm cơ sở để triển khai công tác đào tạo cho lực lượng giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay.

4. Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không lập kế hoạch đào tạo, tổ chức đào tạo và hoàn thành việc đào tạo chuyên môn cho lực lượng giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay, giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay đáp ứng yêu cầu, quy định của Thông tư này chậm nhất là 36 tháng kể từ ngày Thông tư có hiệu lực.

5. Cục Hàng không Việt Nam ban hành tài liệu hướng dẫn đào tạo, quy trình, nội dung kiểm tra, giám sát của giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay và giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay.

6. Cục Hàng không Việt Nam chỉ định những người có chứng chỉ hoặc chứng nhận hoàn thành các khoá học tương đương để tham gia quá trình giảng dạy. Trường hợp cần thiết, Cục Hàng không Việt Nam mời các chuyên gia trong và ngoài nước, các cơ sở đào tạo trong và ngoài nước tham gia giảng dạy, đào tạo giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay, giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay.

7. Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không thiết lập hồ sơ và lưu trữ hồ sơ bổ nhiệm giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay, giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay; hồ sơ giám sát, kiểm tra, điều tra, kiểm chứng của giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay và giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay theo quy định của pháp luật về lưu trữ hồ sơ, tài liệu.

8. Thời hạn bổ nhiệm giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay và giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay là 05 năm. Sau thời hạn trên, Cục Hàng không Việt Nam xem xét để bổ nhiệm lại giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay, giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay đối với các trường hợp đủ điều kiện.

9. Cục Hàng không Việt Nam công bố huỷ bỏ thẻ giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay, giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay trong các trường hợp sau:

a) Người được bổ nhiệm giám sát viên không còn làm việc tại Cục Hàng không Việt Nam hoặc Cảng vụ hàng không;

b) Người được bổ nhiệm giám sát viên chuyển đổi vị trí công tác và không còn làm việc trong lĩnh vực giám sát an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay, giám sát chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay.

10. Mẫu thẻ giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay và giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay được quy định tại Phụ lục 2 của Thông tư này.

### Điều 21. Quyền, trách nhiệm của giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay và giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay

1. Giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay có các quyền hạn sau đây:

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

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

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

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

đ) Đình chỉ tạm thời hoạt động của nhân viên hàng không tại cảng hàng không, sân bay nhằm phòng ngừa, ngăn chặn khả năng uy hiếp an toàn hàng không, gây cháy nổ tại cảng hàng không, sân bay, phục vụ điều tra sự cố; lập biên bản về vụ việc, sự cố xảy ra.

2. Trong các trường hợp phát hiện hành vi vi phạm quy định của pháp luật về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay làm ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn khai thác, giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo ngay Cục Hàng không Việt Nam để thực hiện biện pháp khẩn cấp đình chỉ hoạt động khai thác, cung cấp dịch vụ của tổ chức, cá nhân xây dựng, khai thác công trình, cung cấp dịch vụ liên quan tại cảng hàng không, sân bay.

3. Giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay có các quyền hạn sau đây:

a) Giám sát, kiểm tra, kiểm chứng đối với việc thực hiện các quy định, về chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay;

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

c) Yêu cầu tổ chức, cá nhân liên quan cung cấp các tài liệu hoặc vật chứng có liên quan đến việc cung cấp dịch vụ hàng không, vận chuyển hàng không, chất lượng dịch vụ tại cảng hàng không, sân bay hoặc phục vụ xác minh vụ việc vi phạm quy định của Thông tư này;

d) Kiểm tra và sao chép các giấy phép, giấy chứng nhận, chứng chỉ, tài liệu hoặc hồ sơ liên quan đến việc cung cấp dịch vụ hàng không, vận chuyển hàng không, chất lượng dịch vụ tại cảng hàng không, sân bay;

đ) Đình chỉ tạm thời hoạt động của nhân viên hàng không tại cảng hàng không, sân bay trong các trường hợp vi phạm nghiêm trọng các cam kết, tiêu chuẩn cung cấp dịch vụ hàng không và chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay; lập biên bản về vụ việc.

4. Giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay và Giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay phải chịu trách nhiệm về quyết định của mình theo quy định của pháp luật.

**Chương II**

# AN TOÀN KHAI THÁC SÂN BAY

## MỤC 1. QUY ĐỊNH CHUNG

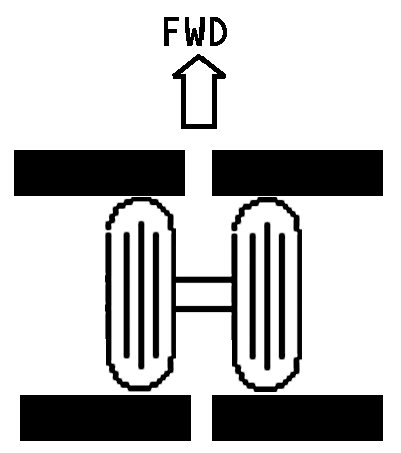
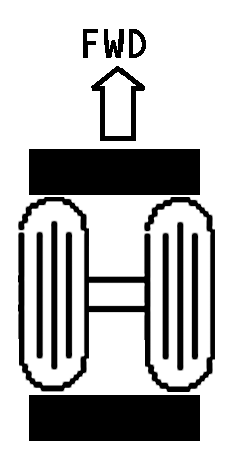
### Điều 22. Quy định về chèn bánh tàu bay

1. Tàu bay được đóng chèn bánh mũi cả phía trước và phía sau khi tàu bay dừng hẳn tại vị trí đỗ theo tài liệu khai thác mặt đất của người khai thác tàu bay. Chỉ cho phép đóng chèn bánh sau của tàu bay khi đèn chống va chạm và động cơ chính của tàu bay đã tắt hẳn; việc rút chèn bánh tàu bay chuẩn bị khởi hành chỉ được thực hiện sau khi phương tiện, thiết bị phục vụ tàu bay đã rời khỏi tàu bay và nhân viên được giao nhiệm vụ thông thoại với tàu bay đã thống nhất với tổ lái.

2. Trường hợp tài liệu khai thác mặt đất của người khai thác tàu bay chưa quy định rõ phương án đóng chèn bánh tàu bay thì áp dụng quy định về số lượng và vị trí chèn cụ thể theo sơ đồ sau:

a) Chèn bánh mũi: Sử dụng 2 hoặc 4 cục chèn, tuỳ thuộc vào chiều dài của chèn, đặt tại vị trí như sau:

Hoặc:



Hai cục chèn Bốn cục chèn

**Hình II.1 Hình vẽ mô tả vị trí chèn bánh tàu bay**

b) Chèn bánh càng chính: Đặt chèn cả phía trước và phía sau của hàng bánh ngoài của càng chính bên trái.

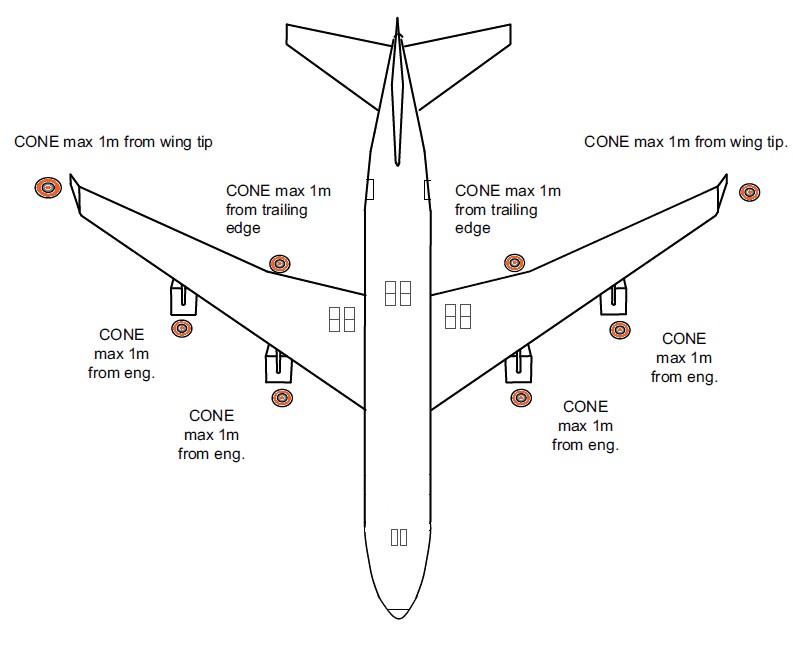
### Điều 23. Quy định về đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

1. Hãng hàng không phối hợp với đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất tổ chức đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay theo tài liệu khai thác của hãng hàng không.

2. Chóp an toàn có dạng hình nón, chiều cao tối thiểu là 750mm, có trọng lượng tối thiểu là 4,5kg, có màu vàng, cam với các sọc phản quang. Chóp an toàn (khi được sử dụng) phải được đặt ngay sau khi đóng chèn và chỉ được thu lại trước khi rút chèn tàu bay.

3. Bắt buộc phải đặt chóp nón phía đuôi tàu bay tại các vị trí đỗ có đường công vụ tiếp giáp với khu vực an toàn vị trí đỗ tàu bay phía sau đuôi tàu bay.

4. Chóp an toàn được đặt cách các vị trí cần được bảo vệ tối đa 01m và phù hợp với từng loại tàu bay như hình vẽ dưới đây:



**Hình II.2 Hình vẽ mô tả vị trí đặt chóp an toàn**

### Điều 24. Nổ máy thử động cơ tàu bay

1. Chỉ được phép nổ máy, thử động cơ trên sân đỗ tàu bay tại các vị trí được xác định. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm xác định vị trí được phép nổ máy, thử động cơ (trừ sân đỗ tàu bay gắn liền với hangar sửa chữa tàu bay của người khai thác công trình cụ thể).

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay xây dựng quy trình phối hợp thực hiện giữa các đơn vị trong trường hợp cho phép tàu bay nổ máy ở chế độ không tải (minimum idle power). Khi tàu bay nổ máy ở chế độ không tảitại vị trí đỗ tàu bay phải được chấp thuận của kiểm soát viên không lưu và thông báo cho người khai thác cảng hàng không, sân bay, đại diện hãng hàng không. Nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay phối hợp với nhân viên trực của người khai thác cảng hàng không, sân bay để cảnh báo cho người, phương tiện không di chuyển vào khu vực có tàu bay nổ máy.

3. Đối với các trường hợp nổ máy khác (lớn hơn chế độ không tải), tàu bay phải được di chuyển vào vị trí thử động cơ được xác định bởi người khai thác cảng hàng không, sân bay để thực hiện.

4. Tàu bay chỉ được khởi động động cơ ở chế độ không tải tại vị trí đỗ tàu bay khi:

a) Các phương tiện, thiết bị đã rời khỏi khu vực phục vụ mặt đất và phía trước mũi tàu bay không có vật cản (trừ phương tiện, thiết bị khởi động động cơ tàu bay, nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và nhân viên cứu hỏa khi có yêu cầu được phép hoạt động trong khu vực vị trí đỗ tàu bay nhưng phải di chuyển ra bên ngoài phạm vi nguy hiểm của động cơ tàu bay hoạt động);

b) Tàu bay tại các vị trí liền kề hai bên và phía đuôi tàu bay khởi động động cơ không khai thác hành khách lên/xuống;

c) Xe kéo/đẩy tàu bay đã liên kết vào tàu bay đối với các vị trí đỗ có yêu cầu xe kéo/đẩy tàu bay để phục vụ việc kéo/đẩy tàu bay sau khi tàu bay khởi động động cơ.

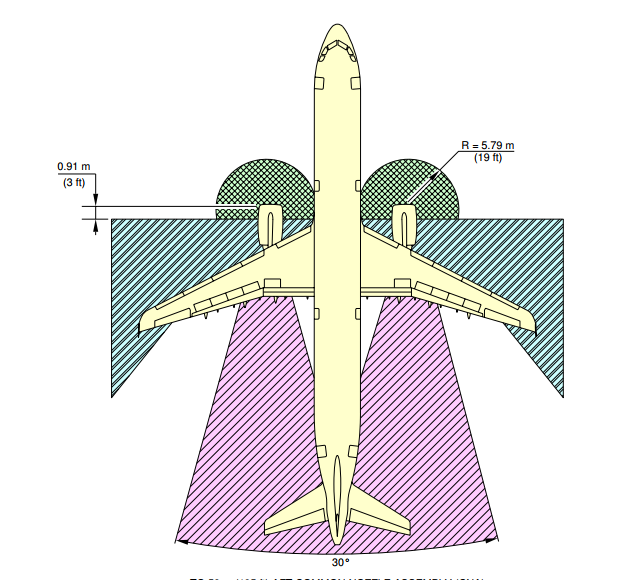
### Điều 25. Khoảng cách an toàn đối với tàu bay đang di chuyển

1. Người, phương tiện, trang thiết bị không được di chuyển cắt ngang đường lăn khi có tàu bay đang lăn, phải giữ khoảng cách an toàn tối thiểu là 125m phía sau và 200m phía trước một tàu bay đang lăn.

2. Khi tàu bay lăn hoặc kéo vào hoặc được đẩy lùi ra khỏi vị trí đỗ, tất cả nhân viên, phương tiện, trang thiết bị mặt đất phải di chuyển ra ngoài vạch giới hạn an toàn vị trí đỗ tàu bay, ngoại trừ nhân viên và phương tiện, thiết bị tham gia phục vụ kéo, đẩy tàu bay vào hoặc ra khỏi vị trí đỗ tàu bay.

### Điều 26. Khoảng cách an toàn đối với tàu bay đang đỗ

1. Đối với tàu bay phản lực code C (tương đương A320, A321): phải giữ khoảng cách an toàn với bán kính tối thiểu là 06m phía trước, 60m phía sau động cơ tàu bay đang hoạt động ở chế độ không tải (idle power).



**Hình II.3 Hình vẽ vùng ảnh hưởng trước và sau động cơ tàu bay phản lực code C**

2. Đối với tàu bay phản lực code D, E, F (B767, A330, A350, B787 và B747-8, B777-9, A380 hoặc tương đương): phải giữ khoảng cách an toàn với bán kính tối thiểu là 08m phía trước và 80m phía sau động cơ tàu bay đang hoạt động ở chế độ không tải (idle power).

3. Đối với tàu bay cánh quạt và phản lực khu vực (tàu bay tương đương code A, B): phải giữ khoảng cách an toàn với bán kính tối thiểu là 04m phía trước động cơ tàu bay đang hoạt động ở chế độ không tải (idle power) và 40m phía sau động cơ.



**Hình II.4 Hình vẽ vùng ảnh hưởng bởi vòng quay cánh quạt đối với tàu bay cánh quạt**

### Điều 27. Thứ tự tiếp cận tàu bay của phương tiện đối với tàu bay đến

1. Thứ tự tiếp cận của phương tiện khi phục vụ cùng một phía của tàu bay đến thực hiện theo tài liệu khai thác tàu bay của hãng hàng không.

2. Trường hợp tài liệu khai thác tàu bay của hãng hàng không không quy định thì thứ tự tiếp cận của phương tiện khi phục vụ cùng một phía của tàu bay đến thực hiện sau:

a) Các phương tiện, thiết bị phục vụ hành khách như xe thang, cầu hành khách, xe chở khách;

b) Các phương tiện phục vụ hàng hóa, hành lý và xe phục vụ hành khách hạn chế khả năng di chuyển;

c) Các phương tiện phục vụ suất ăn, xăng dầu, và xe chở nhân viên trên sân đỗ;

d) Các phương tiện, thiết bị phục vụ kỹ thuật tàu bay như xe cấp điện, xe khởi động khí, xe điều hòa không khí, xe hút vệ sinh, xe cấp nước sạch.

### Điều 28. Hoạt động trong khu vực an toàn vị trí đỗ tàu bay, cầu hành khách

1. Người, phương tiện, thiết bị không được di chuyển, dừng, đỗ bên trong khu vực an toàn cho tàu bay khi tàu bay đang lăn vào vị trí đỗ, động cơ chính đang hoạt động, đèn chống va chạm chưa tắt.

2. Người, phương tiện không được di chuyển, dừng, đỗ phía dưới cầu hành khách, trường hợp cần thiết phải vào khu vực hoạt động của cầu hành khách (khu vực sơn tín hiệu vạch chéo màu đỏ) phải tuân thủ nguyên tắc tiếp cận sau khi cầu hành khách đã vào vị trí khai thác hoặc đã lùi về vị trí dừng chờ theo quy định, đồng thời người điều khiển phương tiện phải chủ động giữ liên lạc với người vận hành cầu hành khách trong suốt quá trình phục vụ.

3. Phương tiện không được dừng, đỗ trên hố van tra nạp nhiên liệu ngầm, hố van trụ nước cứu hoả ngầm.

## MỤC 2. AN TOÀN ĐỐI VỚI NGƯỜI, PHƯƠNG TIỆN HOẠT ĐỘNG TRONG KHU VỰC HẠN CHẾ CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

### Điều 29. Đối với người hoạt động trong khu bay

1. Tuân thủ tuyệt đối các quy định về công tác đảm bảo an ninh, an toàn tại khu bay, đeo thẻ kiểm soát an ninh hàng không do cơ quan có thẩm quyền cấp còn hiệu lực. Nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu bay phải có giấy phép do Cục Hàng không Việt Nam cấp còn hiệu lực và phải mang Giấy phép theo người khi thực hiện nhiệm vụ tại khu bay.

2. Mặc áo phản quang hoặc áo có gắn dải phản quang.

3. Trang bị bộ đàm liên lạc hai chiều, đảm bảo giữ liên lạc thường xuyên và tuyệt đối tuân thủ huấn lệnh của đài kiểm soát tại sân bay trên tần số được quy định tại mỗi cảng hàng không. Trong trường hợp người hoặc nhóm người không có điều kiện để trang bị bộ đàm, phải có người phụ trách, giám sát mang theo bộ đàm để duy trì liên lạc.

4. Khi điều khiển, vận hành phương tiện, thiết bị phải tuân thủ các giới hạn tốc độ theo quy định; không được tăng tốc hoặc phanh đột ngột khi phương tiện tiếp cận hoặc rời khỏi tàu bay; phải quan sát trước, sau và làm chủ được tốc độ khi cho phương tiện chuyển bánh, lưu thông trên đường công vụ, chuyển hướng tiếp cận tàu bay vòng tránh, lùi sau.

5. Chấp hành hướng di chuyển, phương thức di chuyển tránh va chạm với các phương tiện khác; tuân thủ quy định về tuyến và hành lang, luồng chạy của các phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay.

6. Tuân thủ các quy tắc về an toàn lao động và quy định về phòng chống cháy nổ, vệ sinh môi trường; mặc trang phục làm việc đúng quy định của đơn vị.

7. Khi điều khiển phương tiện di chuyển trên đường công vụ, tại các giao điểm giữa đường công vụ và đường lăn, người điều khiển phương tiện phải quan sát và dừng lại để tàu bay lăn. Khi điều khiển phương tiện di chuyển trên đường công vụ, tại các giao điểm giữa đường công vụ và vệt dẫn từ tim đường lăn đến vị trí đỗ tàu bay, người điều khiển phải giảm tốc độ, quan sát hoạt động của tàu bay, dừng phương tiện tại vị trí theo quy định để đảm bảo khoảng cách an toàn đối với tàu bay khi thấy tàu bay di chuyển, chỉ được phép di chuyển khi tàu bay đã lăn qua khỏi điểm giao cắt đảm bảo khoảng cách an toàn đối với tàu bay.

8. Người điều khiển phương tiện phải giảm tốc độ đến mức tối đa hoặc phải dừng các phương tiện để không gây mất an toàn trong những trường hợp sau đây:

a) Khi có yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền theo quy định tại cảng hàng không, sân bay;

b) Khi có tàu bay đang lăn; khi chạy trên đường công vụ đến đoạn cắt ngang qua đường lăn; khi đi ngang qua khu vực đỗ tàu bay, khu vực có hoạt động phục vụ mặt đất tại bãi đỗ tàu bay, khu vực xếp dỡ hành lý, hàng hóa, khu vực di chuyển của hành khách, khu vực đang thi công.

c) Khi tầm nhìn hạn chế;

d) Khi tránh xe ngược chiều hoặc cho xe sau vượt lên.

9. Người điều khiển phương tiện không được dừng, đỗ phương tiện trên đường công vụ (trừ phương tiện đang phục vụ nhân viên làm việc trong khu bay, hành khách, hành lý, hàng hóa trên đường công vụ tiếp giáp nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa, phương tiện phục vụ công tác khẩn nguy cứu nạn, PCCC đang làm nhiệm vụ và các trường hợp quy định trong khoản 7, 8 của Điều này), hoặc đỗ sai vị trí quy định, gây ách tắc cho các loại phương tiện khác.

10. Người điều khiển phương tiện không điều khiển phương tiện chạy cắt ngang qua khoảng cách giữa:

a) Xe dẫn tàu bay và tàu bay đang lăn;

b) Tàu bay và nhân viên đánh tín hiệu mặt đất;

c) Hệ thống VDGS khi hệ thống này đang hoạt động và tàu bay đang lăn vào vị trí đỗ tàu bay.

11. Người điều khiển phương tiện không điều khiển phương tiện di chuyển dưới thân, cánh, động cơ tàu bay, trừ một số phương tiện có chức năng phục vụ phải di chuyển một phần phía dưới tàu bay trong quá trình phục vụ.

12. Người điều khiển phương tiện, thiết bị khi di chuyển trên đường công vụ dưới cầu hành khách phải tuân thủ biển báo giới hạn chiều cao phương tiện. Người khai thác công trình nhà ga hành khách phải công bố giới hạn chiều cao thực tế của cầu hành khách và gắn biển giới hạn chiều cao tại các vị trí yêu cầu giới hạn chiều cao của phương tiện, thiết bị khi di chuyển dưới cầu hành khách.

13. Người điều khiển phương tiện, thiết bị khi di chuyển từ đường công vụ vào các khu vực có giới hạn chiều cao của phương tiện, thiết bị (như đường hầm nhà ga, đảo hành lý) và ngược lại phải tuân thủ quy định về giới hạn chiều cao của phương tiện, thiết bị do người khai thác công trình công bố. Người khai thác công trình phải gắn biển giới hạn chiều cao tại các vị trí yêu cầu giới hạn chiều cao đối với phương tiện, thiết bị tại các khu vực cần giới hạn chiều cao của phương tiện, thiết bị.

14. Người điều khiển phương tiện không được rời khỏi vị trí điều khiển khi động cơ đang hoạt động, ngoại trừ các trường hợp:

a) Xe tra nạp nhiên liệu khi đã thiết lập hoạt động hệ phanh liên động (interlock);

b) Phương tiện, thiết bị khi đã hạ hệ thống chân chống ở chế độ an toàn;

c) Phương tiện, thiết bị có vị trí vận hành phục vụ khác với vị trí vận hành di chuyển hoặc xe đầu kéo móc nối đo-ly, mooc hàng hóa, xe băng chuyền tự hành trong khu bay.

15. Khi tiếp cận tàu bay, người điều khiển phương tiện phải tuân theo các quy tắc sau đây:

a) Chỉ được phép tiếp cận khi tàu bay đã dừng hẳn, đã chèn bánh, động cơ chính đã tắt, đèn cảnh báo chống va chạm đã tắt, trừ trường hợp tàu bay phải có phương tiện hỗ trợ mới tắt được động cơ và phải có tín hiệu xác nhận đảm bảo từ nhân viên thông thoại với phi công;

b) Tiếp cận tàu bay theo đúng thứ tự quy định;

c) Đỗ đúng vị trí theo sơ đồ phục vụ của từng loại tàu bay và không được ảnh hưởng đến hoạt động của các phương tiện khác hoạt động trên khu bay;

d) Đảm bảo có người hướng dẫn đối với các phương tiện tiếp cận tàu bay, trừ các phương tiện có hệ thống tự động tiếp cận tàu bay.

16. Người điều khiển phương tiện phải nắm rõ sơ đồ mặt bằng vị trí khai thác, các luồng tuyến dành cho phương tiện di chuyển hoạt động, các tín hiệu đèn, biến báo, biển chỉ dẫn, tín hiệu sơn kẻ, quy định vận hành phương tiện, thiết bị trên sân đỗ.

17. Người làm việc trên sân đỗ tàu bay không được đi lại trên đường công vụ dành cho phương tiện, chỉ được phép đi cắt ngang qua đường công vụ tại các vị trí dành cho người đi bộ, trừ người làm nhiệm vụ kiểm tra, vệ sinh sân đường; chú ý quan sát, giữ khoảng cách an toàn khi di chuyển ngang qua khu vực có hoạt động phục vụ, khai thác mặt đất và khi có tàu bay đang hoạt động.

18. Người làm việc trên sân đỗ tàu bay không được ngồi nghỉ, tránh nắng, mưa bên dưới, sát cạnh, xung quanh phương tiện, thiết bị mặt đất đang chờ phục vụ tàu bay.

19. Người được cấp thẻ kiểm soát an ninh có giá trị sử dụng ngắn hạn khi làm việc tại khu bay phải được người có thẻ kiểm soát an ninh phù hợp có giá trị dài hạn chỉ dẫn và giám sát theo quy định về an ninh hàng không.

20. Khi phương tiện đang di chuyển trên đường công vụ trong khu bay, người vận hành phương tiện và người ngồi trên phương tiện phải thắt dây an toàn tại vị trí có trang bị dây an toàn.

21. Không mang chất dễ cháy, chất nổ, chất độc hại, chất ăn mòn hoặc bất kỳ chất nào khác có khả năng gây ảnh hưởng đến công trình, trang thiết bị khi chưa được phép của cơ quan có thẩm quyền.

22. Không hút thuốc, đốt lửa, tạo ra nguồn lửa hở trong khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay.

23. Không vứt rác và chất thải trong khu bay.

24. Không sử dụng điện thoại di động khi đang vận hành, điều khiển các phương tiện, trang thiết bị mặt đất, trừ trường hợp khẩn cấp phải liên lạc hoặc bộ đàm liên lạc hỏng.

25. Nghiêm cấm người, phương tiện không có nhiệm vụ tiếp cận tàu bay, tiếp cận trang thiết bị tại khu bay và di chuyển trên khu vực hoạt động của sân bay.

### Điều 30. Yêu cầu đối với phương tiện, thiết bị hoạt động trong khu bay

1. Việc khai thác phương tiện hoạt động tại khu bay phải tuân thủ quy trình vận hành tiêu chuẩn của người sản xuất, người khai thác phương tiện, nhằm bảo đảm an toàn trong quá trình khai thác.
2. Có giấy phép kiểm soát an ninh hàng không do cơ quan có thẩm quyền cấp còn hiệu lực.
3. Phương tiện, thiết bị hoạt động thường xuyên tại khu bay phải được đánh dấu nhận biết đơn vị quản lý bằng tên đầy đủ của đơn vị hoặc viết tắt (tiếng Anh hoặc tiếng Việt).
4. Không được phép sử dụng xe đạp, xe máy trong khu bay; trừ trường hợp đối với lực lượng an ninh hàng không sử dụng xe đạp để di chuyển trong khu bay khi làm nhiệm vụ tuần tra, canh gác, sử dụng xe đạp, xe máy để tuần tra trên đường vành đai, đường công vụ trong khu bay.
5. Các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không, dịch vụ phục vụ kỹ thuật mặt đất cho các hãng hàng không phải xây dựng quy trình tiếp cận, phục vụ tàu bay cho phương tiện, thiết bị nhằm đảm bảo an toàn khai thác khu bay; đồng thời quy trình phải phù hợp với tài liệu khai thác tàu bay.
6. Các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không, dịch vụ phục vụ kỹ thuật mặt đất phải xây dựng:

a) Phương án di dời phương tiện mất khả năng di chuyển; thống nhất phương án với người khai thác cảng hàng không, sân bay để phù hợp với tài liệu khai thác sân bay và các quy định về an toàn khai thác tại khu vực hạn chế cảng hàng không;

b) Các phương án xử lý tình huống bất thường khác trong phạm vị trách nhiệm dịch vụ do đơn vị cung cấp.

1. Trên phương tiện, thiết bị phải được trang bị các thiết bị phòng chống cháy nổ phù hợp. Các thiết bị chữa cháy phải được kiểm tra định kỳ, còn trong thời hạn sử dụng theo quy định
2. Phương tiện phải được bật đèn chiếu gần (đèn cốt) và đèn xoay hoặc đèn nháy (đèn cảnh báo), không dùng đèn pha (ngoại trừ xe kéo đẩy tàu bay đang kéo hoặc đẩy tàu bay) khi vận hành các phương tiện, thiết bị vào ban đêm hoặc khi trời mù, trời mưa, tầm nhìn hạn chế.
3. Phương tiện, thiết bị không có chân chống (không bao gồm đo-ly, mooc chở hàng hóa, phương tiện tra nạp nhiên liệu cho tàu bay có trang bị hệ thống phanh liên động (interlock)) phải được trang bị vật chèn bánh; vật chèn bánh phải được kiểm tra thường xuyên và để ở vị trí thuận lợi để sử dụng.
4. Khi đang đỗ trong sân đỗ hoặc đang dừng/đỗ để phục vụ tàu bay, phương tiện, thiết bị phải được cài phanh tay, đóng chèn bánh hoặc hạ chân chống thủy lực (đối với thiết bị có trang bị chân chống thủy lực); trừ xe tra nạp nhiên liệu có hệ thống khóa liên động (interlock).
5. Khi người điều khiển phương tiện trong khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay không có giấy phép điều khiển, vận hành phương tiện, thiết bị hoạt động tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay thì phải có phương tiện của người khai thác cảng hàng không, sân bay dẫn đường, trừ trường hợp các phương tiện thi công đã xác định luồng tuyến di chuyển theo phương án được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.
6. Phương tiện không được vận chuyển quá tải trọng, quá số người quy định đối với từng loại phương tiện.
7. Khi không hoạt động, các phương tiện, thiết bị phải được đỗ tập kết trong phạm vi giới hạn khu vực tập kết phương tiện, thiết bị theo quy định.
8. Phương tiện chuyên ngành hàng không, sân bay bị đình chỉ hoạt động trong trường hợp sau:

a) Không được kiểm định hoặc không đáp ứng yêu cầu khai thác theo tài liệu kỹ thuật của phương tiện;

b) Gây sự cố, tai nạn.

1. Phương tiện chuyên ngành hàng không bị đình chỉ hoạt động theo quy định tại khoản 14 Điều này được khai thác trở lại khi:

a) Đã khắc phục các vi phạm quy định tại điểm a khoản 14 của Điều này;

b) Đã xác định nguyên nhân sự cố, tai nạn liên quan đến phương tiện;

c) Được cơ quan có thẩm quyền thông báo huỷ bỏ việc đình chỉ hoạt động của phương tiện chuyên ngành hàng không.

### Điều 31. Tốc độ di chuyển của phương tiện

1. Tốc độ tối đa cho phép:

a) 05km/h trong khu vực an toàn vị trí đỗ tàu bay.

b) 35 km/h trên đường công vụ trên sân đỗ tàu bay (trừ xe kéo đẩy tàu bay).

c) 50 km/h trên đường công vụ ngoài sân đỗ tàu bay, đường phục vụ công tác tuần tra sân bay.

2. Quy định tốc độ tối đa cho phép tại khoản 1 Điều này không áp dụng trong trường hợp có tình huống khẩn nguy tại sân bay. Khi đó các phương tiện thực hiện nhiệm vụ khẩn nguy theo kế hoạch khẩn nguy được duyệt và công bố.

3. Trong điều kiện đặc biệt của từng cảng hàng không, sân bay và để đảm bảo an toàn khai thác tại khu bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay có thể quy định cụ thể tốc độ của phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay trong tài liệu khai thác sân bay, phù hợp với tính năng hoạt động của phương tiện, đồng thời nêu rõ lý do cụ thể và thông báo rộng rãi cho các cơ quan, đơn vị biết, tổ chức thực hiện.

4. Người khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện việc sơn tín hiệu giới hạn tốc độ, hoặc gắn biển giới hạn tốc độ trên đường công vụ, đường vành đai, đường phục vụ công tác tuần tra sân bay.

### Điều 32. Quyền ưu tiên hoạt động trong khu bay

1. Người, phương tiện, thiết bị phải dừng, đỗ, di chuyển về vị trí an toàn theo quy định khi tàu bay đang hạ cánh, cất cánh và di chuyển.

2. Người, phương tiện, thiết bị hoạt động trên khu bay phải ưu tiên, nhường đường cho xe, phương tiện tham gia ứng phó tình huống khẩn nguy sân bay, phục vụ chuyến bay chuyên cơ.

3. Người, phương tiện, thiết bị hoạt động trên khu bay phải ưu tiên nhường đường cho phương tiện, xe kéo đẩy đang kéo, đẩy tàu bay.

### Điều 33. Quy định hoạt động của người, phương tiện khi di chuyển trên đường cất hạ cánh, đường lăn

1. Người và phương tiện khi tham gia hoạt động trên đường cất hạ cánh, đường lăn phải được sự đồng ý của kiểm soát viên không lưu, tuân thủ nghiêm hướng dẫn của kiểm soát viên không lưu; đảm bảo liên lạc được thông suốt và liên tục trong quá trình hoạt động.

2. Khi nhận được yêu cầu thoát ly từ đài kiểm soát tại sân bay, người, phương tiện phải nhanh chóng di chuyển đảm bảo khoảng cách an toàn theo quy định so với tim đường cất hạ cánh, đường lăn.

3. Dừng chờ tại vị trí chờ trên đường lăn trước khi lên đường cất hạ cánh hoặc tại các giao điểm của các đường lăn trừ khi được phép của đài kiểm soát tại sân bay.

4. Trong trường hợp mất liên lạc, người điều khiển phương tiện phải:

a) Tìm mọi cách để thiết lập lại liên lạc với kiểm soát viên không lưu.

b) Chủ động quan sát hoạt động trên đường cất hạ cánh, đường lăn và thực hiện việc thoát ly khỏi đường cất hạ cánh, đường lăn, đảm bảo khoảng cách an toàn tối thiểu và dừng chờ cho đến khi liên lạc hoặc nhận được chỉ dẫn của đài kiểm soát tại sân bay bằng tín hiệu đèn theo quy định.

c) Sử dụng các thiết bị liên lạc cần thiết để liên lạc trực tiếp cho người khai thác cảng hàng không, sân bay và đài kiểm soát tại sân bay để thông báo việc thoát ly ra khỏi đường cất hạ cánh, đường lăn ngay và phối hợp xử lý.

### Điều 34. Quy định về đảm bảo an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường đối với phương tiện, thiết bị hoạt động tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay

1. Các phương tiện, thiết bị hoạt động tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay phải được kiểm định đủ tiêu chuẩn khai thác an toàn, kỹ thuật, môi trường. Việc kiểm định do hội đồng kiểm định an toàn, kỹ thuật, môi trường của đơn vị quản lý khai thác phương tiện, thiết bị hoặc cơ sở kiểm định kỹ thuật phù hợp với loại phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay thực hiện. Chu kỳ kiểm định như sau:

a) Đối với phương tiện chưa qua sử dụng, chu kỳ kiểm định lần đầu là 24 tháng, kể từ ngày được cấp biển số;

b) Đối với phương tiện đã qua sử dụng, chu kỳ kiểm định là 12 tháng, kể từ ngày được cấp biển số hoặc lần kiểm định trước.

2. Đơn vị quản lý khai thác phương tiện, thiết bị hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm lập phương án, quy trình kiểm định và lấy ý kiến thống nhất của Cảng vụ hàng không về phương án, quy trình kiểm định của đơn vị.

3. Hội đồng kiểm định do đơn vị quản lý khai thác phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay thành lập, số lượng tối thiểu là 03 thành viên. Thành viên hội đồng kiểm định là nhân viên của đơn vị hoặc cán bộ, chuyên gia được mời tham gia; phải có tối thiểu 05 năm kinh nghiệm về lĩnh vực quản lý khai thác, bảo trì phương tiện, thiết bị hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay.

4. Biên bản kiểm định đủ tiêu chuẩn khai thác an toàn, kỹ thuật, môi trường phải có chữ ký của giám sát viên Cảng vụ hàng không liên quan.

5. Kết quả kiểm định, đánh giá của hội đồng kiểm định có thể bị từ chối công nhận nếu không đáp ứng được yêu cầu nêu tại các khoản 2, 3 và 4 của Điều này; trong trường hợp có ý kiến khác nhau giữa các thành viên của hội đồng kiểm định dẫn đến hội đồng kiểm định không thống nhất, Cảng vụ hàng không có trách nhiệm xem xét, quyết định.

### Điều 35. Niên hạn sử dụng của các phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay

1. Niên hạn sử dụng đối với xe ô tô chở hàng, xe ô tô chở người hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay được áp dụng theo quy định của pháp luật về niên hạn sử dụng đối với xe ô tô chở hàng và xe ô tô chở người.

2. Niên hạn sử dụng của các phương tiện khác hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay được quy định như sau:

a) Không quá 25 năm đối với phương tiện chở người;

b) Không quá 20 năm đối với phương tiện, thiết bị không chở người;

c) Không quá 17 năm đối với phương tiện, thiết bị chuyển đổi công năng.

3. Niên hạn sử dụng của phương tiện khác hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay tính theo năm, kể từ năm sản xuất và xác định dựa trên các căn cứ theo thứ tự ưu tiên sau đây:

a) Số nhận dạng của phương tiện (số VIN);

b) Số khung của phương tiện;

c) Các tài liệu kỹ thuật của phương tiện như sổ tay thông số kỹ thuật, phần mềm nhận dạng hoặc các thông tin của nhà sản xuất;

d) Thông tin trên nhãn mác của nhà sản xuất được gắn hoặc đóng trên phương tiện, thiết bị;

đ) Các hồ sơ lưu trữ có liên quan như Giấy chứng nhận chất lượng, giấy chứng nhận đủ điều kiện kỹ thuật đối với phương tiện, thiết bị chuyên ngành hàng không được sản xuất, lắp ráp, cải tiến tại Việt Nam, biên bản kiểm tra hoặc nghiệm thu, chứng từ nhập khẩu.

4. Không áp dụng niên hạn sử dụng đối với các phương tiện sau:

a) Phương tiện thuộc danh mục xe máy chuyên dùng theo quy định của Bộ Giao thông vận tải tại Thông tư 89/2015/TT-BGTVT ngày 31/12/2015 quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe máy chuyên dung hoặc khi có Thông tư;

b) Các phương tiện cơ khí gồm đo-ly, rơ mooc, sơ mi rơ mooc, mooc chở hàng hóa.

### Điều 36. Bảo trì thiết bị, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay

Người khai thác thiết bị, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay phải thực hiện việc bảo trì thiết bị, phương tiện theo quy định, của pháp luật liên quan về bảo trì, bảo dưỡng phương tiện và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật của phương tiện nhằm bảo đảm an toàn trong quá trình khai thác.

### Điều 37. Tài liệu kỹ thuật của phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay

Người khai thác phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay phải lập tài liệu kỹ thuật phương tiện. Tài liệu kỹ thuật của phương tiện bao gồm: tài liệu hướng dẫn kỹ thuật; tài liệu khai thác kỹ thuật; lý lịch và hồ sơ cải tạo, thay đổi kiểu loại.

### Điều 38. Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật của phương tiện

1. Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật là tài liệu do người chế tạo hoặc người khai thác phương tiện ban hành để hướng dẫn việc thực hiện các tiêu chuẩn kỹ thuật trong quá trình thiết kế, chế tạo, khai thác, bảo trì phương tiện. Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật bao gồm:

a) Tài liệu hướng dẫn sử dụng;

b) Tài liệu hướng dẫn bảo trì;

c) Tài liệu huấn luyện kỹ thuật.

2. Tài liệu hướng dẫn sử dụng là tài liệu đưa ra những thông tin kỹ thuật cần thiết, những quy định, hướng dẫn cụ thể cho người điều khiển, vận hành và bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay. Tài liệu hướng dẫn sử dụng bao gồm các nội dung chính sau đây:

a) Loại phương tiện;

b) Giới thiệu về công dụng, thành phần các hệ thống, trong đó nêu rõ số liệu kỹ thuật từng hệ thống;

c) Giới thiệu các loại nhiên liệu, dầu mỡ bôi trơn, dầu thủy lực, khí nén, số lượng cần tra nạp mỗi loại;

d) Cấu tạo, nguyên lý làm việc của phương tiện, bao gồm các cụm tổng thành, các cơ cấu điều khiển: động cơ, ly hợp; hộp số, cơ cấu truyền lực, các loại đồng hồ đo, các hệ thống như thủy lực, điện, khí nén, nhiên liệu, bôi trơn, phòng chống cháy;

đ) Sơ đồ nguyên lý làm việc của các cụm và hệ thống;

e) Các sơ đồ lắp ráp, đấu dây các cụm tổng thành, các hệ thống;

g) Hướng dẫn quy trình vận hành và những yêu cầu về an toàn kỹ thuật khi vận hành;

h) Những hỏng hóc thường xảy ra, nguyên nhân và biện pháp khắc phục.

3. Tài liệu hướng dẫn bảo trì phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay là tài liệu đưa ra các thông tin và hướng dẫn cần thiết cho công tác bảo trì phương tiện. Tài liệu hướng dẫn bảo trì bao gồm các nội dung sau đây:

a) Loại phương tiện;

b) Giới thiệu các dạng bảo dưỡng và chu kỳ tiến hành;

c) Nội dung cụ thể của từng dạng bảo dưỡng;

d) Sơ đồ bôi trơn, chu kỳ và số lượng, chủng loại dầu mỡ cần thay mới;

đ) Hướng dẫn phương pháp và trình tự tháo lắp các cụm tổng thành, các hệ thống và các chi tiết và quy định về an toàn kỹ thuật khi tháo lắp;

e) Hướng dẫn quy trình bảo trì các hệ thống, bộ phận có kèm theo sơ đồ, bản vẽ;

g) Nêu các trường hợp hỏng hóc có thể phát sinh hoặc phát hiện được trong quá trình bảo dưỡng, nguyên nhân và biện pháp khắc phục;

h) Nêu các phương pháp điều chỉnh, kiểm tra, thử nghiệm trong quá trình bảo dưỡng, sửa chữa;

i) Nêu các dụng cụ, thiết bị đo và cách sử dụng khi tiến hành bảo dưỡng, sửa chữa.

4. Tài liệu huấn luyện kỹ thuật bao gồm các tài liệu được sử dụng trong giảng dạy, hướng dẫn, chuyển loại cho nhân viên kỹ thuật tại các cơ sở huấn luyện kỹ thuật hoặc các lớp huấn luyện, đào tạo, bồi dưỡng nhân viên hàng không. Tài liệu huấn luyện kỹ thuật có thể do nhà chế tạo, người khai thác phương tiện hoặc các cơ sở huấn luyện biên soạn và phê chuẩn trước khi sử dụng.

### Điều 39. Tài liệu khai thác kỹ thuật của phương tiện

1. Tài liệu khai thác kỹ thuật là tài liệu cần thiết cho quá trình khai thác và quản lý kỹ thuật của phương tiện. Tài liệu khai thác kỹ thuật do nhà quản lý, khai thác phương tiện phê chuẩn gồm:

a) Nhật ký kỹ thuật, biên bản kỹ thuật;

b) Tài liệu thống kê kỹ thuật;

c) Báo cáo kỹ thuật;

d) Báo cáo đột xuất.

2. Nhật ký kỹ thuật ghi lại tình trạng kỹ thuật hàng ngày hoặc từng ca của phương tiện.

3. Biên bản kỹ thuật ghi lại những sự cố về kỹ thuật đối với phương tiện trong quá trình khai thác.

4. Tài liệu thống kê kỹ thuật nhằm tổng hợp, đánh giá tình trạng hoạt động của phương tiện trong những chu kỳ nhất định, bao gồm các số liệu thống kê về: số giờ hoạt động, số lần làm việc, số ki lô mét đã chạy, sự cố kỹ thuật và các chỉ tiêu khác do cơ sở quy định.

5. Báo cáo kỹ thuật là tài liệu tổng hợp báo cáo tình hình hoạt động kỹ thuật của phương tiện bao gồm: báo cáo số lượng phương tiện đạt tiêu chuẩn về an toàn kỹ thuật và môi trường, được cấp giấy phép hoạt động; phương tiện không đạt tiêu chuẩn về an toàn kỹ thuật và môi trường, không được cấp giấy phép hoạt động, chờ thanh lý; phương tiện được đầu tư mới.

6. Báo cáo đột xuất là báo cáo khi phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay gây ra sự cố, hỏng hóc đối với tàu bay. Báo cáo sự cố bao gồm các nội dung sau đây:

a) Tên gọi và ký hiệu phương tiện gây ra sự cố;

b) Ngày, giờ, địa điểm xảy ra sự cố kỹ thuật;

c) Biên bản xác nhận diễn biến và hiện trạng sau khi xảy ra sự cố kỹ thuật;

d) Sơ bộ xác định nguyên nhân có thể gây ra sự cố và mức độ hư hại;

đ) Kiến nghị và biện pháp xử lý.

### Điều 40. Lý lịch và hồ sơ cải tạo, thay đổi kiểu loại của phương tiện

1. Lý lịch kỹ thuật của phương tiện là tài liệu ghi lại nguồn gốc xuất xứ, tên, ký hiệu, chức năng chính, quá trình hoạt động, bảo trì phương tiện.

2. Lý lịch kỹ thuật do người quản lý, khai thác phương tiện xây dựng và bao gồm các nội dung sau đây:

a) Tên và địa chỉ của người khai thác;

b) Tên gọi, ký hiệu, số đăng ký của phương tiện;

c) Công dụng;

d) Nước sản xuất;

đ) Số khung, số máy, số các cụm tổng thành chính;

e) Ngày sản xuất, ngày sử dụng;

g) Ngày bảo dưỡng, sửa chữa.

3. Hồ sơ cải tạo, thay đổi kiểu loại phương tiện do người quản lý, khai thác xây dựng và bao gồm các nội dung sau đây:

a) Tên, ký hiệu kiểu loại phương tiện được cải tiến hoặc thay đổi kiểu loại;

b) Lý do cải tiến hoặc thay đổi;

c) Xác nhận việc cải tiến, thay đổi kiểu loại phương tiện phù hợp với tiêu chuẩn kỹ thuật do cơ quan có thẩm quyền phê duyệt;

d) Ngày cấp;

đ) Người cấp.

### Điều 41. Quy cách biển số hoạt động của phương tiện tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay

1. Phần chữ là mã (code) IATA của cảng hàng không nơi phương tiện hoạt động.

2. Chữ số đầu chỉ đơn vị quản lý khai thác phương tiện, cụ thể:

a) 1 là phương tiện của người khai thác cảng hàng không, sân bay;

b) 2 là phương tiện của các hãng hàng không;

c) 3 là phương tiện của các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không khác.

3. Hai chữ số tiếp theo chỉ loại phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay, cụ thể:

01 là xe thang; 02 là cầu hành khách; 03 là xe phục vụ hành khách hạn chế khả năng di chuyển; 04 là xe suất ăn; 05 là xe cấp nước sạch; 06 là xe hút vệ sinh; 07 là xe chở khách trên khu bay; 08 là xe và trạm điều hoà không khí; 09 là xe và thiết bị nâng hàng; 10 là xe băng chuyền; 11 là xe trung chuyển; 12 là xe đầu kéo hàng hoá, hành lý; 13 là xe xúc, nâng; 14 là xe và thiết bị cấp điện cho tàu bay; 15 là xe và thiết bị khởi động khí; 16 là xe và thiết bị thủy lựcphục vụ công tác kỹ thuật tàu bay; 17 là xe và trạm cấp khí nén, khí ôxy, khí nito; 18 là xe kéo đẩy tàu bay; 19 là cẩu và thiết bị nâng; 20 là xe và thiết bị tra nạp nhiên liệu cho tàu bay; 21 là xe chữa cháy; 22 là xe dẫn tàu bay; 23 là thiết bị cắt và thu gom cỏ; 24 là thiết bị tẩy vệt cao su; 25 là xe và thiết bị vệ sinh sân đường; 26 là xe và thiết bị phun sơn; 27 là xe cứu thương; 28 là đo-ly, mooc hàng hóa rời; 29 là thiết bị chiếu sáng di động; 30 là xe nâng vật tư hàng hóa rời phục vụ tàu bay; 31 là các xe thông thường khác; 32 là xe tra nạp nhiên liệu cho phương tiện hoạt động trên khu bay; 33 là phương tiện 4 bánh có sử dụng động cơ (xe điện).

4. Sau hai chữ số chỉ loại phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay là những chữ số chỉ số thứ tự được cấp phép của từng loại phương tiện, bắt đầu từ 01.

5. Kích thước, màu sắc biển số đăng ký, chữ và số trên biển số đăng ký của phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay tuân thủ theo quy định về kích thước biển số đăng ký xe ô tô của cơ quan Nhà nước.

6. Cục Hàng không Việt Nam quy định bổ sung chữ số của phương tiện trong trường hợp phát sinh mới loại phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay mà không nằm trong danh mục các phương tiện tại khoản 3 Điều này. Cảng vụ hàng không có trách nhiệm báo cáo Cục Hàng không Việt Nam bổ sung quy định chữ số của phương tiện.

### Điều 42. Sử dụng bộ đàm trong khu bay

1. Người sử dụng bộ đàm phải điều chỉnh đúng tần số quy định, duy trì liên lạc hai chiều và không được phép chen ngang, làm gián đoạn liên lạc.

2. Việc trao đổi thông tin trên tần số của kiểm soát viên không lưu phải ngắn gọn, nêu rõ người gọi, người nghe. Nghiêm cấm việc sử dụng bộ đàm vào mục đích riêng.

### Điều 43. Sử dụng tín hiệu bằng tay

1. Các loại tín hiệu bằng tay:

a) Tín hiệu bằng tay chỉ dẫn cho nhân viên vận hành các loại phương tiện, thiết bị mặt đất (Guide Man Hand Signals).

b) Tín hiệu bằng tay chỉ dẫn trong quá trình kết nối, tháo kết nối của xe kéo (có cần dắt hoặc không cần dắt) với tàu bay khi bắt đầu và khi kết thúc kéo đẩy tàu bay (Pushback Hand Signals).

2. Tín hiệu bằng bay chỉ dẫn cho nhân viên vận hành các loại phương tiện, thiết bị mặt đất được quy định như sau:

|  |  |
| --- | --- |
| **BẮT ĐẦU CHỈ HUY**  - Hai tay giơ thẳng đỉnh đầu, lòng bàn tay hướng về phía trước.  **- Ý nghĩa:** Tôi chịu trách nhiệm chỉ huy, Hãy theo lệnh của tôi! | **KẾT THÚC CHỈ HUY**  - Hai tay bắt chéo trước ngực.  **- Ý nghĩa:** Tôi không ra lệnh thêm nữa! |
| **CHUYỂN ĐỘNG TIẾN (Về phía người chỉ huy)**  - Hai tay giơ lên, nhịp nhàng vẫy về phía sau.  - Lòng bàn tay hướng về phía sau. | **CHUYỂN ĐỘNG LÙI**  - Hai tay giang ra, nhịp nhàng vẫy về phía trước.  - Lòng bàn tay hướng về phía trước. |
| **SANG PHẢI**  **(Hàng hoặc thiết bị)**  - Tay trái giang ra, bàn tay duỗi thẳng. Tay phải chuyển động ngang vai.  - Tốc độ chuyển động của tay phải chỉ mức độ cần chuyển dịch. | **SANG TRÁI**  - Tay phải giang ra, bàn tay duỗi thẳng. Tay trái chuyển động ngang vai.  - Tốc độ chuyển động của tay trái chỉ mức độ cần chuyển dịch. |
| **NÂNG LÊN**  - Hai tay hướng về thiết bị. Lòng bàn tay phải quay lên. Tay phải chuyển động lên theo chiều thẳng đứng. | **HẠ XUỐNG**  - Hai tay hướng về thiết bị. Lòng bàn tay phải quay xuống. Tay phải chuyển động xuống theo chiều thẳng đứng. |
| **CÙNG ĐI**  - Đi cùng với thiết bị. Mắt luôn nhìn vào người vận hành.  - Đánh tay đối diện. | **DỪNG LẠI**  - Nhịp nhàng đánh chéo tay trên đầu.  - Dừng ngay lập tức: Hai tay nắm chặt trên đầu, lòng bàn tay hướng về thiết bị. |
| **CHỈ DẪN KHOẢNG CÁCH**  - Khoảng cách nhìn thấy giữa hai bàn tay là giới hạn cho phép cuối cùng. | **TỐT “KHÔNG CÓ VẬT CẢN"**  **Hoặc “Cứ làm theo anh!”**  - Tay phải giơ lên, khuỷu tay vuông góc, bàn tay nắm chặt, ngón tay cái xoè ra. |
| **HÃY ĐÓNG CHÈN**  **hoặc “THẢ CHÂN CHỐNG”**  - Hai tay giang ra, bàn tay nắm lại. Lòng bàn tay hướng ra sau, ngón tay cái xoè ra.  - Đánh tay vào phía trong. | **HÃY RÚT CHÈN**  **hoặc “THU CHÂN CHỐNG"**  - Hai tay giang ra, bàn tay nắm lại. Lòng bàn tay hướng vầ phía trước, ngón tay cái xoè ra.  - Đánh tay ra phía ngoài. |
| **THÁO NGUỒN CUNG CẤP (Điện, nhiên liệu, khí)**  - Tay phải ngang vai, bàn tay úp nằm ngang, nhịp nhàng đưa tay về phía cổ. | **TẮT ĐỘNG CƠ**  - Tay phải ngang ngực, bàn tay úp nằm ngang, đưa tay lên cổ, đánh tay sang phải theo chiều nằm ngang, bàn tay đi qua cổ. |

3. Tín hiệu bằng tay chỉ dẫn của người chỉ huy kéo đẩy đến nhân viên điều khiển xe kéo đẩy tàu bay quy định như sau:

|  |  |
| --- | --- |
| **Nhả phanh xe**  - Bàn tay nắm vào, giơ lên ngang vai  - Mắt nhìn vào nhân viên điều khiển xe  - Từ từ mở bàn tay ra. | **Kết thúc đẩy tàu bay**  Giơ thẳng cánh tay ra ở góc 90° từ vai và để ngón tay cái hướng lên trên. Điều này thông báo tới người điều khiển xe kéo đẩy rằng tất cả các phương tiện, thiết bị đã rời khỏi tàu bay, đã rút chèn bánh, đã nhả phanh tàu bay và tổ lái đã xác nhận để bắt đầu đẩy tàu bay |
| **Không đảm bảo/Giữ nguyên vị trí**  Giang tay phải ngang vai, ngón tay cái chỉ xuống. Tay trái thả xuống thẳng gót chân, bàn tay nắm chặt. Điều này thông báo tới người điều khiển xe kéo đẩy rằng tàu bay chưa thật sự sẵn sàng để kéo đẩy và phải giữ nguyên vị trí. | **Đóng phanh xe**  - Bàn tay xòe ra, giơ lên ngang vai  - Mắt nhìn vào nhân viên điều khiển xe  - Từ từ nắm bàn tay vào. |
| **Chậm lại**  Giơ tay phải xuống dưới ở góc 450, lòng bàn tay hướng về phía sau, sau đó thực hiện vẫy nhẹ tay | **Thay đổi hướng kéo đẩy**  Giơ tay phải ngang vai, ngón tay chạm mũi, sau đó chỉ tay về hướng mà tàu bay cần chuyển hướng |

6. Tín hiệu bằng tay chỉ dẫn của người cảnh giới đến người chỉ huy kéo đẩy và nhân viên điều khiển xe kéo đẩy tàu bay quy định như sau:

|  |  |
| --- | --- |
| **Thông thoáng cho tàu bay chuyển động**  Một tay duỗi thẳng, giơ cao lên đỉnh đầu. Tay kia chỉ xuống đất với góc 45o | **Dừng chuyển động tàu bay**  Hai tay giang hết cỡ. Nhịp nhàng đưa lên bắt chéo trên đỉnh đầu |
| **Giữ nguyên chuyển động tàu bay**  Giang 2 tay ra theo góc 45o. Giữ nguyên cho đến khi chuyển động tiếp theo của tàu bay không còn chướng ngại. | |

### Điều 44. Tập kết phương tiện, thiết bị khi không hoạt động

1. Phương tiện, thiết bị không hoạt động phải được đỗ đúng vị trí tập kết quy định trên sân đỗ tàu bay đã được sơn kẻ đỗ tập kết hoặc khu vực sân tập kết phương tiện, thiết bị theo quy định.

2. Khi đỗ tại vị trí tập kết, phương tiện phải được kéo phanh tay, chèn bánh hoặc hạ chân chống.

3. Phương tiện, thiết bị phải sắp xếp có trật tự, đảm bảo dễ dàng thoát ly và không gây cản trở cho các phương tiện, trang thiết bị khác.

4. Trong trường hợp có gió lớn, các phương tiện, thiết bị khi không hoạt động phải được chằng néo, cố định chắc chắn để không bị cuốn ra khỏi khu vực tập kết.

## MỤC 3. QUY ĐỊNH AN TOÀN TỐI THIỂU KHI CUNG CẤP DỊCH VỤ HÀNG KHÔNG

### Điều 45. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp dịch vụ xe dẫn tàu bay

1. Bảo đảm khoảng cách giữa xe dẫn tàu bay và tàu bay trong khoảng 150m đến 200m khi dẫn tàu bay.

2. Người vận hành xe dẫn tàu bay phải tuyệt đối chấp hành huấn lệnh của đài kiểm soát tại sân bay trong quá trình dẫn tàu bay.

3. Dịch vụ xe dẫn được cung cấp cho tàu bay đi/đến hoặc cho các phương tiện hoạt động không thường xuyên trong khu bay khi có yêu cầu.

### Điều 46. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp dịch vụ kéo/đẩy tàu bay

1. Phải sử dụng xe kéo/đẩy và cần kéo/đẩy phù hợp với từng loại tàu bay;

2. Người điều khiển xe kéo/đẩy phải thực hiện đúng quy trình vận hành khai thác.

3. Khi vận hành xe kéo/đẩy tàu bay, người điều khiển tuân thủ các giới hạn về tốc độ như sau:

a) Không vượt quá 10km/h khi đang kéo/đẩy;

b) Không vượt quá 25km/h khi chạy không tải;

4. Trong quá trình kéo/đẩy không được;

a) Tăng tốc hoặc dừng đột ngột;

b) Để người đu, bám bên ngoài buồng lái của xe kéo đẩy;

c) Để chèn bánh hoặc vật khác trên cần kéo/đẩy tàu bay;

d) Để người đứng, ngồi trên cần kéo/đẩy tàu bay;

đ) Cài số lùi để kéo tàu bay.

5. Khi kéo/đẩy tàu bay trong điều kiện ban đêm hoặc sương mù, phải đảm bảo chống va chạm, đèn đầu mút cánh tàu bay đã được bật sáng và đèn pha, đèn tín hiệu trên nóc xe kéo đẩy phải bật sáng.

6. Phải có người cảnh giới trong quá trình kéo/đẩy tàu bay trong các trường hợp sau:

a) Trường hợp tàu bay không thể bật đèn chống va chạm, đèn đầu mút cánh tàu bay, phải có người cảnh giới ở hai bên đầu mút cánh tàu bay.

b) Có hoạt động xây dựng, sửa chữa trên đường lăn hoặc lân cận vị trí đỗ làm hạn chế khoảng cách an toàn đối với tàu bay.

c) Sân đỗ không đủ điều kiện chiếu sáng, hoặc hệ thống chiếu sáng hư hỏng, hoặc điều kiện thời tiết làm hạn chế tầm nhìn khi hoạt động.

d) Tàu bay khi được đẩy ra/kéo vào và lăn ra/vào vị trí đỗ có nguy cơ dễ va chạm với các tàu bay, phương tiện, thiết bị khác trên sân đỗ.

7. Trước khi kéo/đẩy tàu bay, nhân viên điều khiển xe kéo/đẩy và người chỉ huy kéo đẩy tàu bay phải kiểm tra, quan sát các phương tiện, thiết bị khác đảm bảo đã rút ra khỏi khu vực an toàn tại vị trí đỗ tàu bay; tiến hành việc kéo/đẩy tàu bay theo huấn lệnh của người chỉ huy kéo đẩy và phải giữ liên lạc hai chiều với kiểm soát viên không lưu.

8. Trong quá trình kéo/đẩy, nhân viên điều khiển xe kéo/đẩy phải chấp hành lệnh của người chỉ huy kéo đẩy, người chỉ huy kéo đẩy phải ở trong tầm nhìn thấy của điều khiển xe kéo/đẩy và nhân viên kỹ thuật tàu bay, đồng thời giữ khoảng cách di chuyển an toàn tối thiểu là 3m so với xe kéo đẩy, cần đẩy và mũi tàu bay.

9. Chỉ được phép kéo/ đẩy theo đúng các vệt lăn, vệt dẫn lăn quy định. Khi kéo/ đẩy tàu bay không được vượt quá góc giới hạn quy định được đánh dấu tại vị trí càng bánh mũi.

**Điều 47. Quy định an toàn tối thiểu khi vận hành cầu hành khách**

1. Trong trường hợp tốc độ gió vượt quá 48km/h, cầu hành khách sau khi cập vào tàu bay phải được chèn bánh.

2. Khi tốc độ gió vượt quá 96km/h, phải quay cầu hành khách để tránh hướng gió, hạn chế bề mặt tiếp xúc với gió. Cầu hành khách phải được xếp rút và hạ thấp hoàn toàn và phải được chèn bánh. Không được quay đầu với một góc lớn hơn 87,50 tính từ đường tâm trừ trường hợp thông số kỹ thuật của nhà sản xuất cầu hành khách cho phép.

3. Khi tốc độ gió vượt quá 144km/h:

a) Phải thu các nhánh cầu hành khách về vị trí không khai thác; đỗ cầu hành khách sao cho tâm của cầu được định vị trên các điểm chằng néo trên bề mặt sân đỗ. Cầu hành khách được định vị để các đai dây chằng vuông góc với đường tâm của cầu khi được thu lại hoàn toàn;

b) Các gờ mấu dây chằng được đặt sát với đầu cuối của cabin cầu hành khách, được hàn vào thanh dầm chữ I để nâng chống cho buồng điều khiển;

c) Trường hợp cơ sở hạ tầng không thiết kế có các vị trí để chằng néo cầu hành khách trên mặt sân đỗ tàu bay như yêu cầu tại điểm a, b khoản 3 Điều này, cầu hành khách phải được chèn chặt bánh và thực hiện các quy trình như khi tốc độ gió vượt quá 96 km/h;

d) Dừng khai thác cầu hành khách.

4. Trong trường hợp khi vận hành cầu hành khách gặp khó khăn hay không thể điều khiển được hoặc mất cân bằng trọng tâm, nhân viên vận hành cầu hành khách phải giữ nguyên trạng, ngừng khai thác và báo cáo ngay cho bộ phận kỹ thuật đến sửa chữa.

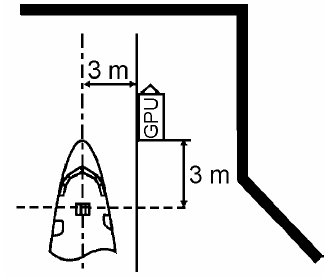
5. Trên các cầu hành khách phải có biển báo ghi rõ độ cao giới hạn đối với phương tiện, thiết bị vận hành dưới cầu hành khách; sơn kẻ bổ sung độ cao giới hạn đối với phương tiện, thiết bị vận hành dưới cầu hành khác trên đường công vụ dưới cầu hành khách khi cần thiết tăng cường giải pháp an toàn khai thác.

6. Nhân viên vận hành cầu hành khách phải có mặt tại buồng điều khiển cho đến khi hành khách đã xuống hết tàu bay hoặc lên hết tàu bay.

### Điều 48. An toàn tối thiểu khi cung cấp dịch vụ cấp điện cho tàu bay

1. Chỉ thực hiện tiếp cận và nối cáp điện sau khi đã đặt chèn bánh mũi tàu bay.

2. Xe cấp điện phải đỗ ở vị trí tương ứng với vị trí cấp điện cho tàu bay theo tài liệu của nhà chế tạo tàu bay công bố và cách các lỗ thông hơi nhiên liệu tàu bay, phương tiện tra nạp tối thiểu 3m, được kéo phanh và chèn bánh.



**Hình II.5 Hình vẽ mô tả vị trí đỗ xe điện bên phải mũi tàu bay**

3. Nhân viên vận hành xe cấp điện phải kiểm tra các tham số trên bảng điều khiển của xe, đảm bảo phù hợp với nguồn điện của tàu bay theo quy định của nhà chế tạo trước khi cấp điện.

4. Nhân viên vận hành xe cấp điện phải kiểm tra các cáp điện bảo đảm độ cách điện, không bị mòn, rách lớp vỏ bọc. Các đầu cắm điện với tàu bay phải sạch, khô, không hỏng và bảo đảm tiếp xúc tốt với ổ cắm điện trên tàu bay.

5. Trong suốt thời gian cấp điện, thiết bị cấp điện phải duy trì được độ ổn định các tham số kỹ thuật của nguồn điện cung cấp.

6. Trong quá trình cấp điện, nhân viên kỹ thuật không được rời khỏi vị trí công tác, phối hợp với nhân viên thợ máy và nhân viên thông thoại trong quá trình cấp điện cho tàu bay để đảm bảo an toàn trong quá trình cung cấp dịch vụ.

7. Không được sửa chữa, lau chùi các bộ phận của thiết bị trong quá trình cấp điện.

### Điều 49. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp dịch vụ cấp khí cho tàu bay

1. Phải được tiến hành theo quy trình kỹ thuật và hướng dẫn sử dụng của nhà sản xuất thiết bị cho từng loại thiết bị cấp khí.

2. Các chất khí qua các thiết bị cấp khí lên tàu bay phải bảo đảm các tiêu chuẩn kỹ thuật, y tế theo quy định trong tài liệu "Hướng dẫn sử dụng" của từng loại thiết bị cấp khí; không được nạp những chất khí không đủ tiêu chuẩn kỹ thuật, y tế hoặc quá hạn lên tàu bay.

3. Không được sử dụng các bình tích áp đã hết niên hạn kiểm định.

4. Không được dùng giẻ lau hoặc dụng cụ có dính dầu mỡ đối với thiết bị cấp khí ô xy.

5. Khi làm việc với các thiết bị cấp khí, nhân viên kỹ thuật cần phải biết chắc chắn biểu đồ quan hệ giữa nhiệt độ và áp suất các chất khí có trong các tài liệu "Hướng dẫn sử dụng" để bảo đảm an toàn khi vận hành.

6. Không được mở van cấp khí một cách đột ngột khi cấp khí cho tàu bay.

7. Không được tháo, lắp các đầu nối ống dẫn khí khi trong hệ thống chưa xả hết áp suất dư.

8. Phải xả hết áp suất dư trong hệ thống đường ống khi chưa cấp khí; các đầu nối ống dẫn khí cần đậy nắp cẩn thận và giữ gìn sạch sẽ, khô ráo khi chưa cấp khí.

9. Khí ô xy cấp cho tàu bay phải đảm bảo đúng tiêu chuẩn. Khi tiến hành cấp khí ô xy cho tàu bay phải bố trí các thiết bị cứu hoả thích hợp đầy đủ và nếu cần chiếu sáng thì phải dùng các đèn chống nổ.

### Điều 50. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp dịch vụ tra nạp nhiên liệu tàu bay

1. Các loại nhiên liệu nạp lên tàu bay phải đúng chủng loại, đủ chất lượng và phải có hồ sơ xác định chất lượng nhiên liệu đúng quy định và còn hiệu lực.

2. Xe tra nạp nhiên liệu phải đỗ đúng theo vị trí quy định, phải bảo đảm xe di chuyển nhanh khỏi tàu bay và các phương tiện phục vụ khác khi có sự cố xẩy ra.

3. Không nạp quá đầy làm tràn nhiên liệu ra ngoài; nếu bị tràn ra ngoài ít thì người nạp phải lau sạch ngay; nếu nhiên liệu tràn với diện tích lớn hơn 04m2 phải thông báo cho đài kiểm soát tại sân bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay đến làm sạch. Đơn vị cung cấp dịch vụ xăng dầu hàng không phải trả chi phí liên quan đến việc làm sạch khu vực tràn nhiên liệu cho người khai thác cảng hàng không, sân bay theo thoả thuận giữa đơn vị cung cấp dịch vụ xăng dầu và người khai thác cảng.

4. Khi nạp nhiên liệu có thể cho hành khách lên, xuống hoặc ở trên tàu bay, trừ trường hợp quy định tại khoản 5 của Điều này, với các yêu cầu sau:

a) Phải thông báo cho người khai thác cảng hàng không, sân bay;

b) Đại diện hãng hàng không hoặc đơn vị phục vụ mặt đất được hãng hàng không ủy quyền phải thông báo cho hành khách và nhân viên đang ở trên tàu bay việc nạp nhiên liệu;

c) Hành khách và nhân viên trên tàu bay không được sử dụng bất cứ thiết bị nào có thể phát lửa;

d) Đối với chuyến bay không sử dụng cầu hành khách, các xe thang túc trực sẵn ở các cửa tàu bay để khi có sự cố khách có thể thoát ra ngoài; xe cứu hỏa sẵn sàng tại vị trí nhà trực.

5. Khi trên tàu bay có hành khách thì không được phép nạp nhiên liệu cho các loại tàu bay sau đây:

a) Tàu bay trực thăng;

b) Tàu bay có dưới 20 ghế hành khách;

c) Tàu bay dùng nhiên liệu JP4 hoặc trộn lẫn nhiên liệu JP4.

6. Khi đang nạp nhiên liệu lên tàu bay, không được thực hiện các hành vi sau:

a) Bật, tắt nguồn điện tàu bay hoặc sử dụng những thiết bị có khả năng sinh ra tia lửa điện;

b) Thông điện để kiểm tra các thiết bị và hệ thống của tàu bay;

c) Sưởi ấm động cơ, điều hoà không khí trong buồng khách và buồng lái tàu bay;

d) Dùng nguồn sáng hở để kiểm tra quá trình nạp nhiên liệu.

7. Không được nạp nhiên liệu cho tàu bay trong các trường hợp:

a) Đầu nối với cực ắc quy hoặc dây tiếp mát, ắc quy của xe dầu vặn không chặt;

b) Xe nạp dầu và tàu bay không tiếp mát;

c) Có dầu loang trên sân đỗ tàu bay, trên tàu bay, trên xe nạp;

d) Hệ thống đường ống dẫn nhiên liệu hoặc các đầu nối bị rò rỉ nhiên liệu;

đ) Không có lối thoát cho xe nạp nhiên liệu trong trường hợp khẩn cấp;

e) Khi có thông báo về điều kiện thời tiết nguy hiểm;

g) Các trường hợp khác theo văn bản quy phạm pháp luật về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không.

8. Khi đang nạp nhiên liệu lên tàu bay, các phương tiện hoạt động trên khu bay đỗ trong phạm vi 15m tính từ vị trí tra nạp nhiên liệu trên tàu bay không được khởi động động cơ.

### Điều 51. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp chất lỏng khác lên tàu bay

1. Thực hiện bằng các phương tiện chuyên dùng khi nạp các chất lỏng khác nhau; việc nối nạp các chất lỏng với các hệ thống tàu bay được thực hiện bằng đầu nối phù hợp.

2. Các chất lỏng nạp lên tàu bay phải phù hợp về chủng loại với chất lỏng trên tàu bay và bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật; không được nạp cho tàu bay những chất lỏng không đủ tiêu chuẩn kỹ thuật như đã quy định.

3. Các thiết bị nạp chất lỏng được kiểm tra thường xuyên về độ sạch của các hệ thống ống dẫn; sau khi sử dụng, đầu các ống dẫn phải được đậy kín để chống cát bụi, hơi nước và nước lọt vào.

4. Khi nạp chất lỏng với yêu cầu có áp suất lên tàu bay phải bảo đảm chắc chắn là đã xả hết áp suất dư trong hệ thống thủy lực của thiết bị; chất lỏng cho hệ thống thủy lực đã đầy đủ mới bật bơm thủy lực để cấp chất lỏng cho tàu bay.

5. Không được tháo, lắp các đầu nối ống dẫn chất lỏng khi trong hệ thống thủy lực chưa xả hết áp suất dư.

6. Một số chất lỏng như dầu thủy lực của hệ thống thủy lực tàu bay có tính độc hại đối với con người và môi trường; khi làm việc với những chất lỏng này phải nghiêm chỉnh chấp hành những quy định ghi trong "Hướng dẫn sử dụng".

7. Những chất lỏng có ảnh hưởng đến bề mặt sơn phủ, tính dính kết, độ kín hay hạn chế việc chống ô xy hoá phải đặc biệt chú ý trong quá trình nạp, không được làm đổ chất lỏng ra ngoài. Nếu chất lỏng bị đổ thì phải làm sạch ngay.

8. Việc điều khiển các thiết bị cấp chất lỏng cho tàu bay do nhân viên kỹ thuật có giấy phép điều khiển thực hiện phù hợp với tài liệu "Hướng dẫn sử dụng".

### Điều 52. Quy định an toàn tối thiểu khi bốc dỡ hàng hoá, hành lý lên/xuống tàu bay

1. Phải bảo đảm khoảng cách từ phương tiện bốc dỡ hàng đến buồng hàng hoá luôn phù hợp trong quá trình xếp dỡ hàng hoá, hành lý; đóng, mở buồng hàng phải thận trọng.

2. Việc sử dụng đòn bẩy khoang hàng hoá của tàu bay phải tuân thủ tài liệu khai thác tàu bay và có sự đồng ý của người khai thác tàu bay.

3. Phải kiểm soát chặt chẽ việc điều khiển, kiểm tra khi công-ten-nơ và pa-let được kéo đẩy bằng tay.

4. Không chất hàng quá quy định vào công-ten-nơ và mâm hàng; không kéo quá mạnh tránh cho mâm hàng khỏi cong, vênh khi kéo lưới mâm hàng.

5. Phải chú ý đến các chốt và thanh chắn cạnh khi đẩy pa-let và công-ten-nơ trên các phương tiện có con lăn hoặc bánh xe; không được đi lại trên các con lăn và bánh xe.

7. Người phục vụ không được đứng trên sàn xe nâng khi xe đang di chuyển; thanh dẫn phải đặt đúng vị trí khi xếp dỡ hàng.

8. Khi tiếp cận tàu bay, phải giữ khoảng cách giữa cao su giảm chấn đầu băng tải của xe băng chuyền, xe nâng hàng, xe suất ăn, xe thang với cửa tàu bay phù hợp với sự thay đổi vị trí của tàu bay theo phương thẳng đứng do tải trọng thay đổi.

9. Xe băng chuyền chỉ được hoạt động khi xe đã tiếp cận đúng vị trí; trong khi xếp dỡ hàng hoá các nhân viên phục vụ không được đi lại trên mặt băng tải của xe băng chuyền đang hoạt động.

10. Nhân viên kỹ thuật chỉ được bước từ cửa buồng hàng tàu bay sang phương tiện hoặc ngược lại khi phương tiện đã dừng hẳn và ở trạng thái ổn định.

### Điều 53. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp một số dịch vụ khác tại khu bay

1. Xe thang, cầu hành khách, xe suất ăn, xe phục vụ hành khách hạn chế khả năng di chuyển khi tiếp cận tàu bay cần đảm bảo tấm cao su đệm đầu trên đạt khoảng cách an toàn với thân tàu bay theo khuyến cáo của IATA hoặc các tài liệu khai thác của hãng hàng không.

2. Xe suất ăn khi tiếp cận và rời khỏi tàu bay phải đảm bảo sàn trên của xe suất ăn đặt tại vị trí sao cho không ảnh hưởng đến việc mở cửa tàu bay; phải có bộ phận bảo vệ ngưỡng cửa tàu bay khi kéo xe chở suất ăn từ xe nâng suất ăn lên tàu bay.

3. Xe vệ sinh, xe cấp nước sạch phải bảo đảm vị trí của sàn làm việc theo quy định của tài liệu hướng dẫn vận hành. Nhân viên vận hành không được làm việc trên sàn khi xe còn đang chuyển động; các ống hút, cấp dẫn phải được thu gọn trước khi xe di chuyển.

4. Xe đầu kéo không được quá 4 đo-ly và tổng chiều dài các đo-ly không được vượt quá 12,2 m (40 feet), không kể chiều dài cần kéo. Trước khi kéo phải đảm bảo thùng đựng hàng đã được đậy nắp, chốt của cần kéo đã được lắp chắc chắn, an toàn; chỉ được tháo các đo-ly ra khỏi đầu kéo khi xe đầu kéo đã dừng lại hẳn; không được vừa chạy vừa xả các đo-ly.

### Điều 54. Quy định về kiểm soát các thiết bị chiếu sáng ảnh hưởng đến hoạt động bay

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải thiết lập sơ đồ các vùng ảnh hưởng đến hoạt động bay của đèn laze, đèn công suất lớn trong tài liệu khai thác sân bay; gửi sơ đồ các vùng ảnh hưởng đến các cơ quan, đơn vị hoạt động tại cảng hàng không, sân bay và chính quyền địa phương có liên quan để phối hợp kiểm soát.

2. Việc kiểm soát và giảm thiểu các mối nguy hiểm từ đèn laze, đèn công suất lớn mà không phải là đèn dẫn đường hàng không được thực hiện theo quy định của Thông tư này và các quy định khác có liên quan của pháp luật Việt Nam.

3. Cảng vụ hàng không chủ trì làm việc với người khai thác cảng hàng không, sân bay để phối hợp với chính quyền địa phương thực hiện tuyên truyền phổ biến các quy định về việc sử dụng đèn laze, đèn công suất lớn tại khu vực lân cận cảng hàng không; phối hợp xử lý, kiểm soát sử dụng đèn laze, đèn công suất lớn tại khu vực lân cận cảng hàng không theo các phương án được chính quyền địa phương ban hành, áp dụng.

### Điều 55. Quy định về thông tin liên lạc bằng vô tuyến điện

1. Việc thông tin liên lạc bằng các thiết bị vô tuyến điện tại cảng hàng không, sân bay phải tuân thủ các quy định của pháp luật về quản lý tần số vô tuyến điện, pháp luật về hàng không dân dụng.

2. Tổ chức, cá nhân sử dụng các thiết bị vô tuyến điện tại cảng hàng không, sân bay sau khi được các cơ quan có thẩm quyền cấp phép phải thông báo việc sử dụng với Cảng vụ hàng không.

### Điều 56. Quy định về các nội dung dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất của các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay

1. Quản lý và giám sát hoạt động phục vụ chuyến bay

a) Hoạt động thay mặt hãng hàng không làm việc với nhà chức trách địa phương hoặc các tổ chức khác; thay mặt hãng hàng không để thanh toán và cung cấp địa điểm cho đại diện của hãng hàng không;

b) Kiểm soát trọng tải, điện văn và thông tin liên lạc;

c) Sử dụng, lưu giữ và quản lý các thiết bị chất xếp (ULD);

d) Giám sát các dịch vụ khác trước, trong hoặc sau chuyến bay và thực hiện các nhiệm vụ khác theo yêu cầu của hãng HK.

2. Phục vụ hành khách bao gồm các quy trìnhhỗ trợ đối với hành khách đến, đi, quá cảnh hoặc nối chuyến, bao gồm làm thủ tục cho hành khách, hành lý và vận chuyển hành lý đến khu vực phân loại.

3. Phục vụ hành lý

a) Tập kết hành lý tại khu vực phân loại, phân loại hành lý, chuẩn bị hành lý để cho chuyến bay khởi hành;

b) Chất xếp hành lý và bốc dỡ hành lý lên/xuống thiết bị chuyên dụng;

c) Vận chuyển hành lý từ khu vực phân loại hành lý tới khu vực trả hành lý.

4. Phục vụ hàng hóa và bưu gửi

a) Phục vụ hàng hóa bao gồm các hoạt động lưu kho hàng hóa, xử lý hàng xuất, hàng chuyển tiếp và hàng nhập; xử lý các tài liệu liên quan đến hàng hóa, các thủ tục hải quan và thực hiện bất kỳ quy trình bảo đảm an ninh hàng không nào do các bên thỏa thuận hoặc theo yêu cầu của pháp luật;

b) Phục vụ bưu gửi bao gồm xử lý bưu gửi xuất, bưu gửi nhập; xử lý các tài liệu liên quan đến bưu gửi và thực hiện bất kỳ quy trình bảo đảm an ninh hàng không nào do các bên thỏa thuận hoặc theo yêu cầu của pháp luật.

5. Phục vụ tàu bay trên sân đỗ

a) Hỗ trợ tàu bay tại vị trí đỗ và cung cấp các phương tiện, thiết bị cần thiết;

b) Kết nối thông tin giữa tàu bay và các bên cung cấp dịch vụ trên khu bay;

c) Chất xếp và bốc dỡ tải tàu bay, bao gồm cung cấp và vận hành các phương tiện, thiết bị phù hợp để vận chuyển hành khách, tổ bay và hành khách hạn chế khả năng di chuyển giữa tàu bay và nhà ga, địa điểm làm thủ tục cho tổ bay; cung cấp và vận hành các phương tiện, thiết bị phù hợp để việc vận chuyển hành lý, hàng hoá, bưu gửi giữa tàu bay và nhà ga;

d) Cung cấp và vận hành các phương tiện, thiết bị phù hợp để khởi động động cơ;

đ) Cung cấp và vận hành các phương tiện, thiết bị phù hợp để di chuyển tàu bay trên sân đỗ tàu bay;

e) Vận chuyển, đưa đồ ăn/uống lên và xuống tàu bay.

6. Dịch vụ phục vụ tàu bay

a) Vệ sinh bên trong và bên ngoài tàu bay;

b) Cấp nước sach và cấp nước cho buồng vệ sinh;

c) Cấp khí lạnh và khí nóng cho tàu bay.

## MỤC 4. AN TOÀN KHAI THÁC KHI CÓ HOẠT ĐỘNG THI CÔNG

### Điều 57. Quy định chung

1. Hoạt động thi công xây dựng và lắp đặt thiết bị đối với công trình xây dựng mới, sửa chữa, cải tạo; phá dỡ công trình; bảo hành, bảo trì công trình xây dựng, đưa công trình vào khai thác tại cảng hàng không, sân bay phải tuân thủ các quy định an toàn khai thác tại cảng hàng không, sân bay; phương án đảm bảo an ninh, an toàn trong quá trình thi công được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận; biện pháp tổ chức thi công đã được chủ đầu tư phê duyệt và các quy định khác có liên quan.

2. Hoạt động sửa chữa thường xuyên, đột xuất như sửa chữa nhà cửa, phòng làm việc của các cơ quan đơn vị tại cảng hàng không, sửa chữa hệ thống cấp thoát nước, bảo dưỡng, sửa chữa trang thiết bị văn phòng, sửa chữa công trình, hạng mục công trình kỹ thuật mà không ảnh hưởng đến an ninh, an toàn khai thác tại cảng hàng không, không làm gián đoạn hoạt động khai thác của cảng hàng không, không làm thay đổi mặt bằng công trình trong tài liệu khai thác có liên quan, người khai thác cảng hàng không, sân bay, người khai thác công trình thông báo kế hoạch thực hiện cho Cảng vụ hàng không. Nội dung thông báo theo quy định khoản 4 Điều 60 Thông tư này.

### Điều 58. Quy định an toàn đối với chủ đầu tư

1. Chủ trì phối hợp với đơn vị thi công lập phương án đảm bảo an ninh, an toàn và vệ sinh môi trường tại cảng hàng không, sân bay trong quá trình thi công kèm phương án điều chỉnh khai thác đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa, phương án điều chỉnh khai thác hệ thống thiết bị đảm bảo hoạt động bay (nếu có) để thoả thuận với người khai thác cảng hàng không, sân bay.

2. Phối hợp với người khai thác cảng hàng không, sân bay để tổ chức phổ biến các quy định về an ninh, an toàn, thông tin liên lạc trong quá trình thi công tại khu vực hạn chế cảng hàng không.

3. Bố trí người phụ trách của chủ đầu tư trong suốt quá trình thi công tại cảng hàng không để phối hợp với các cơ quan, đơn vị tại cảng hàng không trong quá trình thi công.

4. Yêu cầu đơn vị thi công, đơn vị giám sát thi công của chủ đầu tư phối hợp với người khai thác cảng hàng không, sân bay, các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền tại cảng hàng không sân bay trong suốt quá trình thi công giải quyết ngay các vấn đề phát sinh ảnh hưởng đến an toàn khai thác của cảng hàng không trong quá trình thi công.

### Điều 59. Quy định an toàn đối với đơn vị thi công, đơn vị giám sát của chủ đầu tư

1. Tổ chức phổ biến, huấn luyện cho cán bộ, công nhân viên quy định về an ninh, an toàn hàng không, phòng chống cháy nổ; hướng dẫn luồng tuyến di chuyển, cách thông tin liên lạc cho người, phương tiện tham gia hoạt động thi công theo quy định về an ninh, an toàn khai thác tại cảng hàng không và phương án đảm bảo an ninh, an toàn và vệ sinh môi trường tại cảng hàng không đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

2. Bố trí người phụ trách, đầu mối liên hệ để phối hợp với các cơ quan, đơn vị tại cảng hàng không trong quá trình thi công

3. Thực hiện quy định đảm bảo an toàn, an ninh, vệ sinh môi trường, phòng chống cháy nổ, luồng tuyến di chuyển trong suốt quá trình thi công.Đảm bảo rằng không có người, phương tiện của đơn vị xâm nhập các khu vực khác ngoài khu vực thi công đã được xác định.

4. Đơn vị thi công phải trang bị phương tiện chữa cháy phù hợp tại khu vực thi công; việc sử dụng bình khí hoá lỏng, xăng, dầu trong khu vực thi công phải tuân thủ quy định về phòng chống cháy nổ.

5. Đơn vị thi công phải thiết lập hàng rào, biển báo, sơn kẻ tín hiệu, lắp đặt đèn cảnh báo xung quanh khu vực thi công theo phương án đảm bảo an ninh, an toàn và vệ sinh môi trường tại cảng hàng không, sân bay được duyệt; bố trí lực lượng vệ sinh khu vực thi công, đảm bảo không để phát sinh vật ngoại lai ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay.

6. Đơn vị giám sát thi công chịu tổ chức giám sát các hoạt động thi công theo phương án đảm bảo an ninh, an toàn và vệ sinh môi trường tại cảng hàng không, sân bay trong quá trình thi công được duyệt; thường xuyên giám sát việc quản lý, sử dụng công cụ, dụng cụ thi công và các vật phẩm nguy hiểm của đơn vị thi công.

7. Người phụ trách thi công của đơn vị thi công và người phụ trách giám sát thi công của đơn vị giám sát tại khu bay phải được trang bị bộ đàm để liên lạc với đài kiểm soát tại sân bay. Phải tuân thủ các huấn lệnh và chịu sự hướng dẫn của kiểm soát viên không lưu.

8. Chịu sự kiểm tra, giám sát của người khai thác cảng hàng không, sân bay, cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền tại cảng hàng không sân bay trong suốt quá trình thi công.

### Điều 60. Quy định an toàn đối với người khai thác cảng hàng không, sân bay

1. Chủ trì phối hợp với các đơn vị có liên quan để thống nhất phương án đảm bảo an ninh, an toàn đối với hoạt động xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị trong khu vực cảng hàng không, sân bay trước khi trình cấp có thẩm quyền xem xét, phê duyệt.

2. Phối hợp với chủ đầu tư, đơn vị thi công hoàn tất việc đánh giá sự thay đổi, nhận diện các mối nguy ảnh hưởng đến an toàn khai thác trong quá trình thi công, đưa ra giải pháp giảm thiểu mối nguy theo quy định của tài liệu Hệ thống quản lý an toàn.

3. Phổ biến các quy định về an ninh, an toàn khai thác và thông tin liên lạc cho đơn vị thi công, chủ đầu tư, tư vấn giám sát khi thi công tại khu vực hạn chế cảng hàng không. Bố trí lực lượng thường xuyên kiểm tra, giám sát hoạt động thi công, yêu cầu chủ đầu tư và đơn vị thi công tuân thủ nghiêm phương án đảm bảo an ninh, an toàn đã được phê duyệt; tuyệt đối không để vật ngoại lai phát sinh từ khu vực thi công xuất hiện trên đường lăn, sân đỗ tàu bay.

4. Thông báo các nội dung liên quan đến hoạt động thi công tại khu bay đến các cơ quan đơn vị có liên quan tại cảng hàng không, sân bay để phối hợp điều hành hoạt động khai thác cảng hàng không đảm bảo an toàn, hiệu quả. Nội dung thông báo gồm:

a) Nội dung công việc;

b) Đơn vị thi công;

c) Đơn vị giám sát;

d) Thời gian bắt đầu, thời gian kết thúc;

đ) Địa điểm, phạm vi công trình;

e) Bản vẽ mặt bằng vị trí thi công;

g) Tổng số người và các loại phương tiện, trang thiết bị tham gia;

h) Phương tiện liên lạc;

i) Các lưu ý, cảnh báo trong quá trình thi công (nếu có).

5. Phối hợp chặt chẽ với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay trong quá trình cung cấp dịch vụ điều hành bay đảm bảo tuyệt đối an toàn hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay.

6. Tổ chức các cuộc họp an toàn định kỳ hoặc đột xuất với chủ đầu tư, đơn vị thi công để xem xét, thảo luận các vấn đề an toàn; xử lý kịp thời các vấn đề về phát sinh ảnh hưởng đến an toàn khai thác; đề xuất cấp có thẩm quyền kịp thời sửa đổi, bổ sung phương án đảm bảo an ninh, an toàn đã được duyệt và tổ chức điều phối các hoạt động khai thác an toàn, hiệu quả trong quá trình thi công.

### Điều 61. Nội dung chính của phương án đảm bảo an ninh, an toàn và vệ sinh môi trường tại cảng hàng không

1. Xác định phạm vi công việc, ranh giới khu vực thi công thể hiện chi tiết bằng hàng rào ranh giới giữa khu vực thi công và khu vực khai thác của cảng hàng không; hướng tuyến giao thông của người, phương tiện trong quá trình thi công; vị trí tập kết vật liệu, bãi đỗ phương tiện, thiết bị thi công và khu vực lán trại tạm cho người tham gia thi công.

2. Xác định thời gian bắt đầu thi công, thời gian kết thúc thi công. Thời gian thi công phải đảm bảo đủ thời gian thực hiện thủ tục thông báo tin tức hàng không đối với các trường hợp phải thông báo tin tức hàng không theo quy định.

3. Xác định các khu vực, công trình nổi và ngầm, các công trình và thiết bị dẫn đường hàng không bị ảnh hưởng bởi hoạt động thi công; các ảnh hưởng chiều cao của phương tiện, thiết bị, vật liệu tập kết và các vấn đề an toàn khai thác có thể xảy ra trong quá trình thi công.

4. Xác định quy trình xử lý, phương án khắc phục các ảnh hưởng của quá trình thi công đến hoạt động khai thác thường ngày và an toàn khai thác tại cảng hàng không.

5. Xác định phương án thi công trong điều kiện tầm nhìn hạn chế, đặc biệt là thi công tại khu vực hạn chế của cảng hàng không và gần các hệ thống công trình cấp điện, công trình ngầm.

6. Xác định các thông số kỹ thuật chính của công trình, thiết bị dự kiến đưa vào khai thác để thực hiện thủ tục thông báo tin tức hàng không đối với các trường hợp phải thông báo tin tức hàng không theo quy định.

7. Kết quả làm việc với người khai thác cảng hàng không, sân bay và các cơ quan, đơn vị có liên quan trong việc lập phương án điều chỉnh khai thác đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa, phương án điều chỉnh khai thác hệ thống thiết bị đảm bảo hoạt động bay (nếu có);

8. Đảm bảo sự tuân thủ của người, phương tiện, thiết bị tham gia quá trình thi công tại cảng hàng không

a) Phương án nhận dạng và kiểm soát người, phương tiện tham gia thi công ra vào khu vực hạn chế của cảng hàng không;

b) Cơ chế liên hệ, phối hợp giữa chủ đầu tư, đơn vị thi công với đài kiểm soát tại sân bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay, người khai thác công trình trong quá trình thi công để phối hợp trong quá trình vừa khai thác, vừa thi công và xử lý các vấn đề phát sinh, đặc biệt là quy trình xác định vị trí và bảo vệ các công trình ngầm trong khu vực thi công;

c) Các yêu cầu và phương án đảm bảo người tham gia thi công được tập huấn, đào tạo về quy định kiểm soát người, phương tiện, an ninh an toàn, môi trường, phòng chống cháy nổ khi tham gia thi công tại khu vực hạn chế của cảng hàng không;

d) Đảm bảo thông tin liên lạc, vệ sinh môi trường; kiểm soát vật liệu dễ cháy nổ và công tác phòng chống cháy nổ; kiểm soát các nguồn cung cấp thức ăn cho chim và động vật hoang dã; kiểm soát phát sinh vật ngoại lai sang khu vực đang khai thác của cảng hàng không;

đ) Quy trình kiểm soát nội bộ của chủ đầu tư, tư vấn giám sát và nhà thầu thi công; bao gồm cả phương án xử lý của chủ đầu tư đối với người, phương tiện thi công vi phạm các quy định về an ninh, an toàn tại cảng hàng không;

e) Phương án di dời phương tiện thi công bị hư hỏng để đảm bảo an toàn hoạt động bay; phương án phòng chống giông, bão.

## MỤC 5. HOẠT ĐỘNG TRONG ĐIỀU KIỆN THỜI TIẾT NGUY HIỂM

### Điều 62. Khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế

1. Người, phương tiện không được di chuyển vào khu vực hạn chế, khu vực nhạy cảm của thiết bị ILS, chỉ được chờ tại những vị trí dừng chờ theo quy định.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phối hợp với đài kiểm soát tại sân bay kiểm soát không cho người, phương tiện hoạt động trong các khu vực hạn chế, nhạy cảm của thiết bị ILS đường cất hạ cánh trong suốt thời gian áp dụng phương thức khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế.

### Điều 63. Trường hợp tốc độ gió vượt quá 20 m/s (75km/h)

1. Tàu bay phải được chèn bánh, cài phanh, chằng néo theo phương án chống bão của người khai thác tàu bay.

2. Đối với phương tiện, trang thiết bị mặt đất:

a) Phải được di chuyển về vị trí đỗ quy định;

b) Hạn chế việc kéo đẩy tàu bay ra/ vào vị trí đỗ;

c) Ngừng tra nạp nhiên liệu cho tàu bay.

### Điều 64. Hoạt động trong điều kiện thời tiết nguy hiểm

1. Các đơn vị khi nhận được thông tin về thời tiết cực đoan và/ hoặc quan sát thấy hiện tượng sấm, chớp, sét phải thông báo ngay cho nhân viên hoạt động trên khu bay.

2. Nhân viên làm việc tại khu bay không được tránh trú bên dưới bất cứ bộ phận nào của thân, cánh tàu bay khi nhận thấy có hiện tượng sấm, chớp, sét; chủ động di chuyển đến các công trình có mái che an toàn chống sét để trú ẩn nếu không có công việc thực sự cấp thiết.

3. Tạm dừng các công việc đang làm trên cao.

4. Dừng ngay việc tra nạp nhiên liệu.

5. Không được sử dụng tai nghe để liên lạc giữa nhân viên dưới mặt đất với nhân viên bên trên tàu bay.

6. Không xếp tải hoặc dỡ tải là vật liệu dễ nổ hoặc dễ cháy.

7. Hạn chế hoạt động tại các khu vực không an toàn, có nguy cơ bị sét đánh (không gian mở, dưới cây cao; các vật có cấu trúc kim loại: hàng rào kim loại, đường ray, đường ống, cột đèn…).

8. Người khai thác cảng hàng không, sân bay thống nhất bằng văn bản hiệp đồng hoặc quy chế phối hợp với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay để phối hợp cung cấp và trao đổi thông tin về hiện tượng thời tiết nguy hiểm đối với hoạt động khai thác tại cảng hàng không; trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị về điều kiện thời tiết nguy hiểm tại sân bay.

## MỤC 6. DI DỜI TÀU BAY MẤT KHẢ NĂNG DI CHUYỂN

### Điều 65. Trách nhiệm di dời

Tàu bay mất khả năng di chuyển cần phải được di dời để không ảnh hưởng đến hoạt động bình thường. Việc di dời tàu bay mất khả năng di chuyển thuộc trách nhiệm của người khai thác tàu bay.

### Điều 66. Yêu cầu về tổ chức di dời

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải xây dựng phương án di chuyển tàu bay mất khả năng tự di chuyển, trong đó xác định và thông báo số điện thoại và số Fax của cơ quan được giao xử lý các tình huống di chuyển tàu bay hỏng trên khu bay hoặc khu vực lân cận. Phương án di chuyển tàu bay mất khả năng di chuyển phải được quy định trong tài liệu khai thác sân bay.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay thông báo phạm vi, khả năng di dời tàu bay mất khả năng di chuyển trên khu bay hoặc khu vực lân cận của người khai thác cảng hàng không, sân bay cho người khai thác tàu bay.

3. Tàu bay bị hỏng hóc, mất khả năng di chuyển nằm trong khu vực có hoạt động bay cần phải được di dời đi nơi khác để không ảnh hưởng đến hoạt động hàng không bình thường. Người khai thác tàu bay phải tổ chức di dời tàu bay bị sự cố theo yêu cầu và chỉ đạo của người khai thác cảng hàng không, sân bay. Trong trường hợp người khai thác tàu bay không đủ khả năng để tổ chức di dời, người khai thác tàu bay phải hiệp đồng với người khai thác cảng hàng không, sân bay để người khai thác cảng hàng không, sân bay tổ chức di dời với chi phí di dời do người khai thác tàu bay chịu trách nhiệm thanh toán.

4. Tổ chức di dời tàu bay mất khả năng di chuyển tại sân bay cần theo thứ tự như sau:

a) Xác định điều kiện mức độ hư hại của tàu bay vào thời điểm sớm nhất để thông báo yêu cầu tới công ty cung cấp dịch vụ di dời nhanh chóng có mặt phục vụ theo hợp đồng đã được thỏa thuận và dự kiến trước các phương án để phối hợp thực hiện di dời; thông báo cho cơ quan điều tra, công ty bảo hiểm có mặt tại hiện trường;

b) Thiết lập đường để cho các loại xe đặc chủng ra, vào phục vụ việc di dời tàu bay;

c) Tháo nguồn ắc quy hoặc tháo dây tiếp mát, tháo nguồn ra khỏi thanh dẫn điện; tổ chức thông gió phần bên trong tàu bay, kiểm tra dập tắt lửa những chỗ còn cháy khói, tẩy rửa các chất lỏng, nhiện liệu cả bên trong khoang tàu bay vàtrên mặt đất trước khi di dời tàu bay đi. Tiến hành giảm trọng lượng tàu bay nếu cần thiết như rút dầu, giải tỏa hàng hóa hoặc tháo bớt những bộ phận có thể tháo của tàu bay để giảm trọng lượng, tạo điều kiện cho việc nâng nhấc tàu bay;

d) Vận chuyển chuyên gia và các thiết bị phục vụ di dời của công ty dịch vụ đã thuê ra hiện trường; chuẩn bị sẵn sàng các lực lượng, phương tiện cùng phối hợp với công ty dịch vụ thực hiện các bước di dời;

đ) Tổ chức nâng nhấc, sửa chữa phục hồi theo phương án đã được phê duyệt trong Tài liệu khai thác sân bay;

e) Sau khi đã di dời tàu bay mất khả năng di chuyển ra khỏi khu vực, tổ chức san gạt, thu dọn mặt bằng và kiểm tra tổng hợp; nếu đảm bảo đủ điều kiện an toàn, đưa đường cất hạ cánh, vào khai thác theo quy định.

5. Các yêu cầu trong thời gian tổ chức di dời:

a) Xe cứu hỏa và cứu thương phải trực tại địa điểm sẵn sàng làm nhiệm vụ;

b) Phải đảm bảo thông tin liên lạc với đài kiểm soát tại sân bay và với các cơ quan liên quan để không ảnh hưởng đến hoạt động bay của đường cất hạ cánh còn lại;

c) Tổ chức di dời không làm tàu bay hư hỏng thêm trừ trường hợp có ý kiến của chủ tàu bay hay người khai thác tàu bay trong trường hợp tàu bay bị hư hại nhiều không còn khả năng phục hồi sửa chữa;

d) Chọn địa điểm di dời tàu bay đến nơi thuận lợi và có khả năng phải lưu lại một thời gian dài;

đ) Không hút thuốc trong quá trình thực hiện việc di dời;

e) Tuân thủ các yêu cầu của cơ quan điều tra tai nạn, sự cố.

6. Người khai thác tàu bay hiệp đồng với người khai thác cảng hàng không, sân bay để canh giữ, bảo vệ tàu bay sau khi được di dời đến vị trí đỗ tàu bay được xác định trong phương án di chuyển tàu bay hư hỏng để phục vụ công tác điều tra theo quy định.

7. Trong kế hoạch hiệp đồng sẵn sàng xử lý khi có tình trạng tàu bay mất khả năng di chuyển xảy ra tại cảng hàng không cần phải nêu rõ địa điểm của ban chỉ huy hiện trường, các số điện thoại quan trọng và chỉ dẫn các đường ra, vào của các phương tiện phục vụ di dời tàu bay.

8. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải thực hiện đầy đủ các quy trình liên quan đến thông báo tin tức hàng không trong trường hợp ảnh hưởng đến hoạt động khai thác cảng hàng không sân bay theo quy định.

9. Trường hợp tàu bay mất khả năng di chuyển nằm trong khu vực có hoạt động bay nhưng không xác định được người khai thác tàu bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm di dời tàu bay đến vị trí không ảnh hưởng đến hoạt động hàng không bình thường của cảng hàng không.

## MỤC 7. ĐẢM BẢO VỆ SINH KHU BAY VÀ KIỂM SOÁT VẬT NGOẠI LAI

### Điều 67. Công tác vệ sinh môi trường khu bay

1. Nghiêm cấm hành vi đổ xăng, dầu, xả rác, chất thải trên khu bay.

2. Rác thải, chất thải phát sinh trong khu bay phải được thu gom, vận chuyển và xử lý đúng quy trình.

3. Phương tiện, thiết bị mặt đất phải đảm bảo vệ sinh sạch sẽ, nhằm ngăn ngừa phát sinh vật ngoại lai và đảm bảo vệ sinh môi trường.

### Điều 68. Kiểm soát vật ngoại lai

1. Phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay phải được kiểm tra, bảo dưỡng định kỳ, đột xuất nhằm bảo đảm các chi tiết gắn trên phương tiện, trang thiết bị không bị rơi ra khu bay trong quá trình hoạt động.

2. Phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay phải được kiểm tra, bảo đảm các đồ vật, dụng cụ mang theo không được rơi, văng ra ngoài; phải có ký hiệu nhận diện của đơn vị quản lý sử dụng.

3. Các đơn vị có nhân viên làm việc thường xuyên trong khu bay khi sử dụng công cụ, dụng cụ làm việc trong khu bay phải có quy trình quản lý công cụ, dụng cụ, không để quên, thất lạc công cụ, dụng cụ trên khu bay.

4. Các đơn vị hoạt động, khai thác thường xuyên trong khu bay phải có quy trình kiểm soát, phối hợp với người khai thác cảng hàng không, sân bay kiểm soát việc phát sinh vật ngoại lai tại khu vực tập kết phương tiện, trang thiết bị do đơn vị quản lý và các khu vực hoạt động khác trong khu bay.

5. Nhân viên trực tiếp phục vụ tàu bay trước và sau khi phục vụ có trách nhiệm kiểm tra vị trí đỗ tàu bay, thu dọn vật ngoại lai phát sinh trong quá trình phục vụ tàu bay tại vị trí đỗ tàu bay.

6. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải bố trí các vị trí đặt thùng đựng vật ngoại lai trong khu bay. Thùng đựng vật ngoại lại phải được đặt những nơi dễ thấy, phải luôn được đậy nắp, đảm bảo chắc chắn không bị dịch chuyển khi có mưa bão và thường xuyên được dọn sạch để ngăn ngừa rác, vật ngoại lai bị tràn hoặc đổ ra ngoài. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm thông báo các vị trí đặt thùng đựng vật ngoại lai trong khu bay cho các cơ quan, đơn vị hoạt động tại khu bay.

7. Người làm việc trên khu bay nếu phát hiện vật ngoại lai phải thu gom và để đúng nơi quy định, trong trường hợp không có điều kiện để thu gom vật ngoại lai, phải thông báo cho kiểm soát viên không lưu, trực ban trưởng.

8. Các cơ quan, đơn vị hoạt động tại khu bay có trách nhiệm tuyên truyền, thông báo cho người của cơ quan, đơn vị làm việc trên khu bay thu gom và để vật ngoại lai vào thùng đựng vật ngoại lai theo đúng quy định; không bỏ rác sinh hoạt thu gom từ văn phòng làm việc, trên tàu bay, vật tư còn lại sau khi phục vụ tàu bay vào các thùng đựng vật ngoại lai bố trí tại khu bay.

## 

## MỤC 8. HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN

### Điều 69. Quy định chung về hệ thống quản lý an toàn tại cảng hàng không, sân bay

1. Hệ thống quản lý an toàn quy định về các chính sách, mục tiêu an toàn, quản lý rủi ro an toàn, đảm bảo an toàn và thúc đẩy an toàn đối với các tổ chức tham gia vào hoạt động hàng không dân dụng tại cảng hàng không của Việt Nam.
2. Các tổ chức có trách nhiệm xây dựng hệ thống quản lý an toàn theo quy định và phù hợp với quy mô của doanh nghiệp và mức độ phức tạp của dịch vụ hàng không mà doanh nghiệp cung cấp, bao gồm:
3. Người khai thác cảng hàng không, sân bay;
4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không gồm dịch vụ khai thác nhà ga hành khách; dịch vụ khai thác nhà ga, kho hàng hoá; dịch vụ cung cấp xăng dầu hàng không; dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất; dịch vụ suất ăn hàng không; dịch vụ sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện, trang thiết bị hàng không.
5. Các tổ chức, cá nhân quy định tại khoản 2 của Điều này phải xây dựng tài liệu hệ thống quản lý an toàn là một phần của hệ thống tài liệu khai thác và thiết lập hệ thống quản lý an toàn theo tài liệu hệ thống quản lý an toàn.
6. Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không xây dựng tài liệu hệ thống quản lý an toàn đảm bảo phù hợp với tài liệu hệ thống quản lý an toàn của người khai thác cảng hàng không, sân bay.
7. Người khai thác cảng hàng không, sân bay ban hành quy định an toàn tại sân bay để quy định cụ thể các nội dung về an toàn khai thác theo chức năng nhiệm vụ được giao và quy định cụ thể các trình tự thực hiện, phối hợp giữa các đơn vị hoạt động thường xuyên tại sân bay trong việc thực hiện các quy định về an toàn khai thác tại cảng hàng không, sân bay; đảm bảo các nội dung trong quy định an toàn khai thác của người khai thác cảng hàng không, sân bay phù hợp với các quy định của pháp luật có liên quan.
8. Người khai thác cảng hàng không, sân bay giám sát việc tuân thủ các quy định về bảo đảm an toàn hàng không tại sân bay; phát hiện các vụ việc vi phạm và chuyển giao cho Cảng vụ hàng không xử lý theo quy định.
9. Cảng vụ hàng không phối hợp, làm việc với người khai thác cảng hàng không, sân bay để thống nhất quy trình chuyển giao, tài liệu chuyển giao các vụ việc vi phạm cho Cảng vụ hàng không xử lý theo quy định.
10. Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không kiểm tra, giám sát việc tổ chức thực hiện hệ thống quản lý an toàn sân bay.
11. Nhân sự quản lý an toàn của người khai thác cảng hàng không, sân bay phải đảm bảo năng lực theo quy định của Thông tư này; nhân sự quản lý an toàn của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không phải có tài liệu chứng minh đã tham gia các khoá đào tạo, huấn luyện về hệ thống quản lý an toàn.

### Điều 70. Cấu trúc của tài liệu hệ thống quản lý an toàn

1. Khung cấu trúc hệ thống quản lý an toàn bao gồm các nội dung sau:

a) Chính sách và mục tiêu an toàn;

b) Quản lý rủi ro an toàn;

c) Đảm bảo an toàn;

d) Thúc đẩy an toàn;

2. Chính sách và mục tiêu an toàn bao gồm các nội dung:

a) Cam kết của người đứng đầu tổ chức;

b) Trách nhiệm và trách nhiệm giải trình an toàn;

c) Bổ nhiệm nhân sự an toàn chủ chốt;

d) Phối hợp lập kế hoạch khẩn nguy;

đ) Tài liệu hệ thống quản lý an toàn.

3. Quản lý rủi ro an toàn bao gồm các nội dung:

a) Nhận dạng mối nguy hiểm;

b) Đánh giá và giảm thiểu rủi ro an toàn.

4. Đảm bảo an toàn bao gồm tối thiểu các nội dung;

a) Giám sát và đo lường thực hiện an toàn;

b) Quản lý sự thay đổi;

c) Cải tiến liên tục hệ thống quản lý an toàn.

5. Thúc đẩy an toàn bao gồm các nội dung;

a) Huấn luyện đào tạo;

b) Phổ biến an toàn.

### Điều 71. Yêu cầu cụ thể về chính sách và mục tiêu an toàn của hệ thống quản lý an toàn

1. Xây dựng chính sách an toàn: tổ chức phải xây dựng chính sách an toàn đáp ứng các yêu cầu sau:

a) Phản ánh cam kết của tổ chức đối với an toàn;

b) Tuyên bố rõ ràng về việc cung cấp nguồn lực cần thiết để thực hiện chính sách an toàn;

c) Nêu rõ các quy trình báo cáo an toàn;

d) Quy định cụ thể các loại hành vi liên quan tới các hoạt động hàng không của tổ chức cung cấp dịch vụ không được chấp thuận và các trường hợp không áp dụng hình thức kỷ luật;

đ) Được ký bởi người đứng đầu tổ chức;

e) Được phổ biến trong toàn bộ tổ chức;

g) Được xem xét định kỳ để đảm bảo chính sách an toàn luôn phù hợp và thích hợp đối với tổ chức cung cấp dịch vụ.

2. Xây dựng mục tiêu an toàn: tổ chức phải xây dựng mục tiêu an toàn làm cơ sở để giám sát và đo lường việc thực hiện an toàn toàn và đáp ứng các yêu cầu sau:

a) Phản ánh cam kết của tổ chức trong việc duy trì hoặc cải tiến liên tục hiệu lực của hệ thống quản lý an toàn;

b) Được phổ biến trong toàn bộ tổ chức;

c) Được xem xét định kỳ để bảo đảm mục tiêu an toàn luôn phù hợp và thích hợp đối với tổ chức cung cấp dịch vụ.

2. Trách nhiệm an toàn: tổ chức cung cấp dịch vụ phải xác định trách nhiệm và trách nhiệm giải trình về an toàn theo các yêu cầu sau:

a) Xác định người đứng đầu có trách nhiệm cao nhất, thay mặt cho tổ chức để thực hiện và duy trì hệ thống quản lý an toàn của tổ chức;

b) Xác định rõ ràng phạm vi trách nhiệm về an toàn trong toàn bộ tổ chức, bao gồm cả trách nhiệm giải trình trực tiếp về an toàn của người đứng đầu tổ chức;

c) Xác định trách nhiệm của từng cá nhân trong bộ phận quản lý, cũng như các nhân viên liên quan tới thực thi an toàn của hệ thống quản lý an toàn;

d) Lập và cung cấp tài liệu, phổi biến các trách nhiệm thực hiện an toàn, trách nhiệm giải trình và thẩm quyền trong toàn tổ chức;

đ) Xác định rõ các cấp độ quản lý có thẩm quyền quyết định liên quan tới mức độ rủi ro an toàn chấp nhận được.

3. Người khai thác cảng hàng không, sân bay bổ nhiệm 01 người quản lý an toàn chịu trách nhiệm thực hiện và duy trì hiệu quả của hệ thống quản lý an toàn đáp ứng các yêu cầu được quy định đối với nhân sự chủ chốt của người khai thác cảng hàng không, sân bay.

4. Tổ chức cung cấp dịch vụ khác bổ nhiệm 01 người quản lý an toàn chịu trách nhiệm thực hiện và duy trì hiệu quả của hệ thống quản lý an toànđáp ứng các yêu cầu sau:

a) Có đầy đủ kiến thức về hệ thống quản lý an toàn;

b) Có tối thiểu 05 năm kinh nghiệm quản lý trong lĩnh vực chuyên môn được phê chuẩn của tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không.

5. Phối hợp lập kế hoạch ứng phó khẩn nguy: tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng, thiết lập và đảm bảo thực hiện kế hoạch ứng phó khẩn nguy được phối hợp một cách phù hợp với các kế hoạch ứng phó khẩn nguy của các tổ chức mà phải họ phải giao kết trong quá trình cung cấp dịch vụ.

6. Tài liệu hệ thống quản lý an toàn

a) Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì các hồ sơ, tài liệu về an toàn như là một phần của tài liệu hệ thống quản lý an toàn của mình, trong đó chỉ rõ sự tiếp cận của tổ chức đối với quản lý an toàn bằng cách thức phù hợp với các mục tiêu an toàn của tổ chức;

b) Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì tài liệu hệ thống quản lý an toàn cập nhật với các hoạt động thực tế.

### Điều 72. Yêu cầu cụ thể về quản lý rủi ro an toàn

1. Nhận dạng mối nguy hiểm

a) Tổ chức cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì cách thức, quá trình để nhận dạng các mối nguy hiểm liên quan tới sản phẩm hoặc dịch vụ hàng không của mình;

b) Nhận dạng mối nguy hiểm phải dựa trên việc sử dụng kết hợp nhiều phương pháp và dự đoán từ việc thu thập dữ liệu an toàn.

2. Đánh giá và giảm thiểu rủi ro an toàn: tổ chức phải xây dựng và duy trì cách thức, quá trình đảm bảo phân tích, đánh giá và kiểm soát các rủi ro an toàn liên quan tới các mối nguy hiểm được nhận dạng.

### Điều 73. Yêu cầu cụ thể về đảm bảo an toàn

1. Giám sát và đo lường thực hiện an toàn

a) Tổ chức phải xây dựng và duy trì các biện pháp kiểm tra, xác nhận việc thực hiện an toàn của tổ chức và để xác nhận hiệu quả của việc quản lý rủi ro an toàn;

b) Tổ chức phải kiểm tra, xác nhận việc thực hiện an toàn của tổ chức bằng việc đối chiếu với các chỉ số an toàn và chỉ tiêu an toàn của hệ thống quản lý an toàn nhằm hỗ trợ đạt được mục tiêu an toàn của tổ chức.

2. Quản lý sự thay đổi

Tổ chức phải xây dựng và duy trì cách thức để nhận dạng sự thay đổi có thể ảnh hưởng tới mức độ rủi ro an toàn liên quan tới các sản phẩm và dịch vụ hàng không của mình, cũng như để nhận dạng và quản lý các rủi ro an toàn có thể xuất phát từ những sự thay đổi đó

3. Cải tiến liên tục hệ thống quản lý an toàn:

Tổ chức phải theo dõi và đánh giá hiệu quả các quá trình của hệ thống quản lý an toàn nhằm duy trì và cải tiến liên tục tính hiệu lực của hệ thống quản lý an toàn.

### Điều 74. Yêu cầu cụ thể về thúc đẩy an toàn

1. Huấn luyện và đào tạo

a) Tổ chức phải xây dựng và duy trì chương trình huấn luyện an toàn để đảm bảo toàn thể nhân viên được huấn luyện và có đủ năng lực để thực hiện nhiệm vụ quản lý an toàn;

b) Phạm vi của chương trình huấn luyện an toàn phải phù hợp với từng cá nhân tham gia vào hệ thống quản lý an toàn.

2. Phổ biến an toàn: tổ chức phải xây dựng và duy trì phương thức tuyên truyền, phổ biến an toàn để:

a) Đảm bảo toàn bộ nhân viên nhận thức được hệ thống quản lý an toàn với mức độ tương ứng với vị trí công việc của họ;

b) Truyền tải thông tin an toàn quan trọng;

c) Giải thích về những hành động an toàn đặc thù được thực hiện;

d) Giải thích lý do về việc thực hiện những hành động cụ thể để cải tiến an toàn.

### Điều 75. Danh mục không đáp ứng

1. Danh mục không đáp ứng bao gồm các công trình, các thiết bị được xây dựng, lắp đặt tại cảng hàng không, sân bay nhưng không đáp ứng các quy định tại Thông tư này và các quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng, liên quan đến:

a) Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng sân bay;

b) Yêu cầu về quản lý chướng ngại vật hàng không.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải xác định danh mục không đáp ứng, nhận diện mối nguy, đánh giá rủi ro theo hệ thống quản lý an toàn đối với các công trình, các thiết bị trong danh mục không đáp ứng, xây dựng kế hoạch khắc phục các tồn tại trong danh mục không đáp ứng.

3. Danh mục không đáp ứng được thể hiện chi tiết trong Tài liệu khai thác sân bay. Trong quá trình hoạt động, nếu phát hiện hoặc khi được khuyến cáo về các hạng mục công trình không đáp ứng theo tiêu chuẩn khai thác, người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm rà soát, đánh giá, cập nhật vào tài liệu khai thác sân bay và báo cáo Cục Hàng không Việt Nam để công bố theo quy định.

4. Cục Hàng không Việt Nam theo dõi, đôn đốc và yêu cầu người khai thác cảng hàng không, sân bay khắc phục các tồn tại trong danh mục không đáp ứng trong tài liệu khai thác sân bay.

## MỤC 10. BÁO CÁO, ĐIỀU TRA TAI NẠN SỰ CỐ, VỤ VIỆC AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

### Điều 76. Xử lý ban đầu đối với các sự cố, vụ việc liên quan đến người và phương tiện hoạt động tại khu bay

1. Phương tiện, thiết bị khi hoạt động trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay gặp sự cố hoặc hư hỏng, người điều khiển phương tiện, thiết bị phải thông báo ngay cho đài kiểm soát tại sân bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay và nhanh chóng tổ chức kéo phương tiện, thiết bị đến khu vực an toàn.

2. Không được phép sửa chữa phương tiện, thiết bị trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay.

3. Tổ chức triển khai phương án di dời phương tiện, thiết bị mất khả năng di chuyển theo quy định để chủ động xử lý không làm ảnh hưởng đến hoạt động bay.

4. Trường hợp đơn vị sử dụng hoặc quản lý không di dời nhanh chóng phương tiện, thiết bị hư hỏng, làm ảnh hưởng đến hoạt động bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay có thể yêu cầu đơn vị khác tổ chức di dời và đơn vị có phương tiện hư hỏng chịu trách nhiệm thanh toán chi phí di dời.

5. Người làm việc tại khu bay khi thấy sự cố, vụ việc cháy nổ cần:

a) Nhanh chóng dập tắt đám cháy bằng các phương tiện, trang thiết bị chữa cháy tại chỗ, đồng thời tìm mọi biện pháp để di dời, cách ly với tàu bay và các phương tiện khác.

b) Thông báo ngay cho đài kiểm soát tại sân bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay để điều hành hoạt động của tàu bay, đồng thời thông báo cho người khai thác cảng hàng không, sân bay để xử lý tình huống.

6. Người làm việc tại khu bay khi thấy sự cố, vụ việc va chạm cần :

a) Giữ nguyên hiện trường đến khi cơ quan chức năng có mặt.

b) Thông báo cho đài kiểm soát tại sân bay, lực lượng an ninh hàng không, Cảng vụ hàng không và các cơ quan chức năng để xử lý.

7. Người làm việc tại khu bay khi thấy sự cố, vụ việc tràn nhiên liệu cần:

a) Trường hợp tra nạp nhiên liệu bị tràn hoặc bị đổ ra ngoài phải lau sạch ngay. Nếu nhiên liệu bị tràn diện tích lan rộng hơn 04m2 phải thông báo ngay cho đài kiểm soát tại sân bay và người khai thác cảng hàng không, sân bay để xử lý.

b) Trường hợp nhiên liệu tràn ra ảnh hưởng đến an toàn tàu bay phải di chuyển tàu bay đến vị trí khác. Kiểm soát viên không lưu thông báo cho người và phương tiện không được di chuyển qua khu vực nhiên liệu tràn; các phương tiện đang hoạt động gần khu vực nhiên liệu tràn phải di chuyển ra xa hoặc tắt động cơ.

### Điều 77. Quy định chung về báo cáo tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay

1. Mục đích của các yêu cầu báo cáo là thu thập, tổng hợp và phân tích số liệu để đánh giá mức độ an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay, nhận biết được mối nguy hiểm, rủi ro uy hiếp an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay và từ đó đưa ra các khuyến cáo và giải pháp thích hợp nhằm ngăn ngừa tai nạn, sự cố an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay.

2. Các tổ chức phải thực hiện quy trình báo cáo tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay gồm:

a) Người khai thác cảng hàng không, sân bay;

b) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không gồm: dịch vụ khai thác nhà ga hành khách; dịch vụ khai thác nhà ga, kho hàng hoá; dịch vụ cung cấp xăng dầu hàng không; dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất; dịch vụ suất ăn hàng không; dịch vụ sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện, trang thiết bị hàng không.

3. Các tổ chức, cá nhân hoạt động tại cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm:

a) Thực hiện việc báo cáo bắt buộc các sự cố, vụ việc liên quan đến lĩnh vực khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định của Thông tư này**;**

b)Thực hiện việcthông báo, cung cấp đầy đủ các thông tin các sự cố, vụ việc liên quan đến an toàn khai thác cho người khai thác cảng hàng không, sân bay và các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền;

c) Thực hiện việc điều tra, xác minh, giảng bình sự cố, vụ việc theo hệ thống quản lý an toàn của tổ chức và quy định của Thông tư này.

4. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm tổ chức điều tra, xác minh, giảng bình sự cố mức B, mức C; chỉ đạo xử lý, khắc phục tai nạn, sự cố; ban hành khuyến cáo phòng ngừa, ngăn chặn tai nạn, sự cố; báo cáo Bộ Giao thông vận tải về sự cố mức B bao gồm báo cáo ban đầu, báo cáo cuối cùng; báo cáo Bộ Giao thông vận tải về tai nạn mức A.

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

6. Cơ quan đơn vị liên quan đến nguyên nhân dẫn đến vụ việc có trách nhiệm tổ chức giảng bình vụ việc mức E; thực hiện các biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn tai nạn, sự cố.

### Điều 78. Phân loại tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay

1. Tai nạn (mức A): tai nạn gây ra chết người trong quá trình khai thác, cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay, trừ các trường hợp tai nạn lao động, các trường hợp bất khả kháng do thiên tai, dịch bệnh.

2. Sự cố nghiêm trọng (mức B): sự cố mất an toàn nghiêm trọng dẫn đến việc đóng cửa tạm thời đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay hoặc đóng cửa tạm thời cảng hàng không, sân bay.

3. Sự cố uy hiếp an toàn cao (mức C): sự cố gây hư hỏng kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; sự cố gây hư hỏng nặng tàu bay, phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay dẫn đến tàu bay, phương tiện, trang thiết bị không thể hoạt động để cung cấp dịch vụ theo kế hoạch ban đầu; sự cố gây thương tích nặng cho người hoặc uy hiếp an toàn cao cho người, phương tiện hoạt động trên khu bay, ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn khai thác tàu bay.

4. Sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn (mức D): sự cố phương tiện va chạm với phương tiện, trang thiết bị hoặc với người; sự cố làm ảnh hưởng đến an toàn khai thác kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; sự cố gây thương tích cho người trong quá trình khai thác, cung cấp dịch vụ hàng không.

5. Vụ việc (mức E): các vụ việc không uy hiếp trực tiếp đến an toàn hàng không nhưng có ảnh hưởng đến quá trình cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay.

6. Báo cáo tai nạn, sự cố bao gồm: báo cáo ban đầu; báo cáo sơ bộ; báo cáo cuối cùng kèm kết quả giảng bình được quy định tại Mẫu số 04 Phụ lục 2 của Thông tư này. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn cụ thể nội dung báo cáo tai nạn mức A, sự cố các mức B, C và D, vụ việc mức E.

7. Phân loại tai nạn, sự cố, vụ việc điển hình được quy định tại Mẫu số 04 Phụ lục 2 của Thông tư này. Trong quá trình khai thác, trường hợp phát sinh các loại sự cố, vụ việc điển hình khác cần phân loại để đánh giá và có giải pháp khắc phục, đảm bảo an toàn khai thác, Cục Hàng không Việt Nam lập bổ sung các loại tại nạn, sự cố, vụ việc điển hình trên cơ sở báo cáo của người khai thác cảng hàng không, sân bay để phục vụ công tác quản lý an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay.

### Điều 79. Thời hạn gửi báo cáo bắt buộc

Báo cáo bắt buộc về tai nạn, sự cố và vụ việc an toàn hàng không tùy thuộc vào mức độ phân loại phải được gửi đến Cục Hàng không Việt Nam theo thời hạn được quy định như sau:

1. Báo cáo tai nạn (mức A): Các tổ chức, cá nhân báo cáo ngay Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam bằng các hình thức nhanh nhất có thể và hoàn thiện báo cáo chính thức trong vòng 24 giờ kể từ khi xảy ra tai nạn.

2. Báo cáo sự cố nghiêm trọng (mức B): Các tổ chức, cá nhân báo cáo ngay Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam bằng các hình thức nhanh nhất có thể và hoàn thiện báo cáo chính thức trong vòng 48 giờ kể từ khi xảy ra sự cố nghiêm trọng.

3. Báo cáo sự cố uy hiếp an toàn cáo (mức C), sự cố uy hiếp an toàn (mức D) và vụ việc an toàn hàng không trong vòng 72 giờ kể từ khi xảy ra sự cố, vụ việc.

### Điều 80. Báo cáo tự nguyện

* 1. Các tổ chức, cá nhân được khuyến khích và tạo điều kiện thực hiện báo cáo tự nguyện trong các hoạt động khai thác cảng hàng không, sân bay vì mục đích an toàn.
  2. Không có sự phân biệt lớn về cách thức tổ chức và quy trình xử lý, lưu giữ của Cục Hàng không Việt Nam giữa các báo cáo tự nguyện và báo cáo bắt buộc.
  3. Báo cáo tự nguyện là báo cáo được thực hiện do tổ chức hoặc cá nhân không yêu cầu phải thực hiện báo cáo bắt buộc theo quy định của Thông tư này.
  4. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

a) Đảm bảo báo cáo tự nguyện và các phân tích tiếp theo được sử dụng dưới dạng hạn chế và không tiết lộ hoặc thể hiện thông tin liên quan đến người, tổ chức báo cáo trừ khi có yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc tổ chức, cá nhân báo cáo đồng ý tiết lộ;

b) Bảo mật các báo cáo tự nguyện, thông tin sử dụng từ các báo cáo tự nguyện không làm ảnh hưởng đến người, tổ chức báo cáo;

c) Thực hiện các biện pháp xử lý, kiểm tra, giám sát an toàn cần thiết xuất phát từ báo cáo tự nguyện.

## MỤC 10. KIỂM SOÁT CHIM VÀ ĐỘNG VẬT HOANG DÃ, VẬT NUÔI

### Điều 81. Yêu cầu về kiểm soát và giảm thiểu tác hại của chim và động vật hoang dã, vật nuôi

1. Việc kiểm soát và giảm thiểu tác hại của chim, động vật hoang dã, vật nuôi được thực hiện theo quy định của pháp luật Việt Nam, tiêu chuẩn và hướng dẫn của ICAO tại Annex 14 và hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm:

a) Xây dựng, thực hiện và chứng minh chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi hiệu quả cho từng cảng hàng không, sân bay. Chương trình này phải thích ứng và phù hợp với quy mô, cấp độ, mức độ phức tạp của từng cảng hàng không, sân bay; có tính đến mức độ rủi ro của từng loài với các điều kiện từng khu vực; tần suất hoạt động bay;

b) Thành lập bộ phận kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không; tổ chức đào tạo, huấn luyện theo yêu cầu đối với nhân viên thuộc bộ phận kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không và chỉ định người phụ trách bộ phận kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không. Người phụ trách an toàn có thể đồng thời là người phụ trách bộ phận kiểm soát kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không tuỳ thuộc vào cơ cấu tổ chức của người khai thác cảng hàng không, sân bay.

c) Tổ chức thực hiện chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi hiệu quả tại cảng hàng không, sân bay. Quyết định và chịu trách nhiệm về cách thức, phương pháp xua đuổi, kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay. Trường hợp sử dụng các loại súng và đạn nổ phải được cơ quan có thẩm quyền cấp phép;

d) Báo cáo định kỳ theo quy định về báo cáo an toàn hoặc báo cáo đột xuất trong trường hợp được Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không yêu cầu;

đ) Thông báo tin tức cho cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay khi hoạt động di chuyển của chim, động vật hoang dã, vật nuôi ảnh hưởng đến an toàn bay để thực hiện phát hành thông báo tin tức hàng không theo quy định.

3. Người khai thác cảng hàng không, sân bay quy định nhiệm vụ của bộ phận kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không bao gồm tổi thiểu:

a) Duy trì giám sát hoạt động của chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay;

b) Thực hiện các biện pháp và can thiệp chủ động kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi phù hợp với chương trình kiểm soát chim và động vật hoang dã, vật nuôi để chống lại bất kỳ mối nguy hiểm nào được phát hiện từ chúng. Trường hợp tiến hành bắn tiêu diệt trực tiếp chim hay bắn đạn nổ, đạn khói, đạn réo phải có sự thống nhất của đơn vị quân sự dùng chung tại cảng hàng không, sân bay; thông báo cho Cảng vụ hàng không và đơn vị quân sự để cử người giám sát và phối hợp thực hiện;

c) Cung cấp chi tiết về các mối nguy tiềm ẩn từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi cho cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo quy chế, quy trình phối hợp được người khai thác cảng hàng không, sân bay và cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay thống nhất;

d) Thống kê chim, động vật hoang dã, vật nuôi quan sát được; xác định các khu vực có nhiều hoạt động của chúng tại cảng hàng không, sân bay. Trong điều kiện quan sát được khu vực lân cận cảng hàng không, đặc biệt là khu vực tiếp cận hạ cánh, cất cánh thì cần thống kê đầy đủ theo kết quả quan sát được;

đ) Thống kê hoạt động kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi và hiệu quả của các hoạt động kiểm soát;

e) Thống kê các vụ va chạm với chim, động vật hoang dã, vật nuôi trong thực tế, các sự vụ tiềm ẩn nguy cơ va chạm;

g) Tổng hợp, báo cáo và đề xuất cải tiến chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi;

h) Phối hợp với chính quyền địa phương để giám sát và thực hiện các biện pháp kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại khu vực lân cận.

4. Đài kiểm soát tại sân bay có trách nhiệm:

a) Cung cấp thông tin kịp thời cho người khai thác cảng hàng không, sân bay và tàu bay khi phát hiện chim, động vật hoang dã, vật nuôi trong khu vực sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không ;

b) Tiếp nhận thông tin phản ánh từ phi công về việc phát hiện chim, động vật hoang dã, vật nuôi trong khu vực sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không và cung cấp cho người khai thác cảng hàng không, sân bay;

c) Tham gia chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay của người khai thác cảng hàng không, sân bay.

5. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm báo cáo tất cả các vụ tàu bay va chạm với chim, động vật hoang dã, vật nuôi hoặc các mối nguy hiểm từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi mà người khai thác tàu bay quan sát được cả trên không và trên mặt đất cho người khai thác cảng hàng không, sân bay và Cục hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không theo quy định về báo cáo an toàn hàng không.

6. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

a) Triển khai kế hoạch kiểm tra, giám sát duy trì điều kiện khai thác cảng đối với người khai thác cảng hàng không, sân bay và các cơ quan, đơn vị có liên quan để đảm bảo chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi được xây dựng và thực hiện như một phần của hệ thống quản lý an toàn;

b) Tổng hợp và thông báo cho ICAO số liệu các sự vụ tàu bay va chạm với chim, động vật hoang dã, vật nuôi theo yêu cầu của ICAO;

c) Đánh giá và xây dựng giải pháp kiểm soát môi trường để giảm các mối nguy từ chim và động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay trong bước quy hoạch vị trí, quy mô cảng hàng không theo quy định của pháp luật về quy hoạch cảng hàng không, sân bay.

7. Cảng vụ hàng không có trách nhiệm:

a) Cảng vụ hàng không khu vực có tránh nhiệm tham gia phối hợp với người khai thác cảng hàng không, sân bay và các đơn vị có liên quan trong việc xây dựng và phối hợp thực hiện chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại mỗi cảng hàng không, sân bay ;

b) Chủ trì cùng người khai thác cảng hàng không, sân bay làm việc với chính quyền địa phương trong công tác kiểm soát mối nguy về chim và động vật hoang dã, vật nuôi khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay khi có đề nghị của người khai thác cảng hàng không, sân bay hoặc của chính quyền địa phương;

c) Kiểm tra, giám sát, có ý kiến kịp thời với người khai thác cảng hàng không, sân bay khi thấy các biện pháp xua đuổi, tiêu diệt chim và động vật hoang dã, vật nuôi không phù hợp với quy định về an toàn khai thác tại cảng hàng không, quy định về môi trường và các quy định pháp luật về bảo tồn chim và động vật hoang dã quý hiếm để người khai thác cảng hàng không, sân bay có những điều chỉnh kịp thời.

### Điều 82. Đánh giá và kiểm soát rủi ro va chạm giữa tàu bay và chim, động vật hoang dã, vật nuôi

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện đánh giá rủi ro va chạm giữa tàu bay và chim, động vật hoang dã, vật nuôi theo quá trình nhận diện mối nguy, đánh giá rủi ro của hệ thống quản lý an toàn.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay xác định các thông số để hỗ trợ cho việc đánh giá rủi ro và lựa chọn các biện pháp kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không gồm:

a) Tần suất va chạm giữa chim, động vật hoang dã, vật nuôi với tàu bay; trường hợp xác định được các loài cụ thể thì xác định tần suất va chạm với tàu bay theo từng loài cụ thể ;

b) Mức thiệt hại của tàu bay và thương vong của con người.

3. Tần suất các vụ va chạm tại cảng hàng không, sân bay được xác định bằng số lần va chạm (bởi các loài) trên 10.000 chuyến bay như được xác định trong bảng dưới đây:

**Bảng II.1 Xác định tần suất các vụ va chạm**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Tần suất** | **Ý nghĩa** | **Mô tả** |
| Thường xuyên | 5 vụ va chạm/10.000 chuyến bay | Có khả năng xảy ra nhiều lần |
| Thỉnh thoảng | 4 vụ va chạm/10.000 chuyến bay | Có khả năng xảy ra một vài lần |
| Ít khi | 3 vụ va chạm/10.000 chuyến bay | Ít có khả năng song cũng có thể xảy ra |
| Hiếm khi | 2 vụ va chạm/10.000 chuyến bay | Rất ít khả năng xảy ra |
| Cực kỳ hiếm | 1 vụ va chạm/10.000 chuyến bay | Hầu như không có sự kiện nào xảy ra |

4. Mức thiệt hại của tàu bay và thương vong của con người được xác định như sau:

**Bảng II.2 Xác định mức độ nghiêm trọng sự vụ va chạm**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Định nghĩa** | **Ý nghĩa** | **Sự vụ điển hình** |
| Thảm khốc | - Thiết bị bị phá hủy  - Nhiều người chết | - Va chạm giữa tàu bay và/hoặc với chim và động vật hoang dã, vật nuôi khi cất cánh hoặc hạ cánh  - Tai nạn tàu bay, bị thương vong nghiêm trọng số lượng lớn, tàu bay bị phá hủy |
| Nguy hiểm | - Giới hạn an toàn bị giảm rất nhiều, tình trạng kiệt sức hoặc quá tải làm cho người vận hành không thể tập trung thực hiện nhiệm vụ của họ một cách chính xác và hoàn hảo  - Số người bị thương nặng hoặc chết  - Thiết bị chính bị hư hỏng | - Chim và động vật hoang dã, vật nuôi xâm nhập khu bay, tăng nguy cơ đáng kể cho một vụ va chạm, có hành động kịp thời để tránh va chạm  - Tai nạn tàu bay với người bị thương nghiêm trọng hoặc tử vong, thiết bị chính của tàu bay bị phá hủy |
| Lớn | - Giới hạn an toàn bị giảm đáng kể, người vận hành bị giảm khả năng xử lý công việc do khối lượng công việc tăng hoặc do suy giảm năng suất trong điều kiện làm việc bất lợi  - Sự cố nghiêm trọng  - Có người bị thương | Phát hiện vụ va chạm mạnh tàu bay với chim và động vật hoang dã, vật nuôi gây thiệt hại tàu bay lớn tại sân đỗ tàu bay |
| Nhỏ | - Có gây cản trở trong hoạt động  - Sự hạn chế trong khai thác  - Áp dụng quy trình khẩn nguy  - Sự cố nhỏ | Phát hiện vụ va chạm tàu bay với chim và động vật hoang dã, vật nuôi gây thiệt hại tàu bay nhẹ |
| Không đáng kể | - Hậu quả nhỏ | Phát hiện vụ va chạm tàu bay với chim và động vật hoang dã, vật nuôi gây thiệt hại tàu bay gần như bỏ qua |

### Điều 83. Chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay lập, điều chỉnh, cập nhật bổ sung chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay và thông báo cho các cơ quan, đơn vị có liên quan để phối hợp thực hiện.

2. Chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay bao gồm tối thiểu các nội dung sau:

a) Báo cáo, thu thập và lưu trữ dữ liệu về va chạm với chim, động vật hoang dã, vật nuôi;

b) Phân tích dữ liệu và đánh giá mối nguy, đánh giá rủi ro từ chim và động vật hoang dã, vật nuôi để xây dựng các biện pháp giảm thiểu, chủ động đối phó;

c) Quản lý khu vực cư trú và môi trường sống tại cảng hàng không và phối hợp với chính quyền địa phương quản lý môi trường sống khu vực lân cận nhằm giảm sự thu hút của khu vực đối với chim, động vật hoang dã, vật nuôi;

d) Xua đuổi và loại bỏ mối nguy từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi;

đ) Liên lạc, nhận hoặc gửi thông tin với các cơ quan có liên quan;

e) Tổ chức họp thường lệ với các bên liên quan của bộ phận kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

g) Tổng hợp, báo cáo.

### Điều 84. Quy định về báo cáo của người khai thác cảng hàng không, sân bay

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không định kỳ theo quy định về báo cáo an toàn. Nội dung báo cáo gồm:

a) Kết quả thực hiện chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi;

b) Các khó khăn, vướng mắc;

c) Các đề xuất, kiến nghị nếu có.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện báo cáo đột xuất tình hình thực hiện công tác kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi khi có yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không.

### Điều 85. Quy định báo cáo của người khai thác tàu bay

1. Người khai thác tàu bay thực hiện báo cáo sự cố va chạm chim, động vật hoang dã, vật nuôi với tàu bay theo mẫu báo cáo được quy định tại Thông tư này.

2. Mẫu báo cáo sự cố va chạm chim, động vật hoang dã, vật nuôi với tàu bay được quy định cụ thể tại Mẫu số 01 Phụ lục 2 Thông tư này.

3. Mẫu báo cáo bổ sung thông tin về chi phí khai thác và hư hại động cơ do sự cố được quy định cụ thể tại Mẫu số 02 Phụ lục 2 Thông tư này.

## MỤC 11. NHÂN VIÊN ĐIỀU KHIỂN, VẬN HÀNH THIẾT BỊ HÀNG KHÔNG, PHƯƠNG TIỆN ĐỘNG TẠI KHU VỰC HẠN CHẾ CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

### Điều 86. Giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay

1. Nội dung giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay bao gồm.

a) Quốc hiệu nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

b) Cơ quan cấp giấy phép;

c) Tên giấy phép;

d) Số giấy phép;

đ) Ngày cấp, thời hạn của giấy phép;

e) Họ tên, ngày sinh của người được cấp giấy phép;

g) Năng định;

h) Mã vạch (QR code)

i) Chữ ký và dấu của cơ quan cấp giấy phép;

k) Ảnh của người được cấp giấy phép.

2. Mẫu giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay được quy định tại Mẫu số 03 Phụ lục 2 Thông tư này.

3. Năng định của nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện tại khu vực hạn chế của cảng hàng không sân bay tại bảng sau:

**Bảng II. 3 Mã năng định của nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện tại khu vực hạn chế của cảng hàng không sân bay**

| **STT** | **Mã năng định** | **Năng định nhân viên hàng không nhóm điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay** |
| --- | --- | --- |
| 1 | QLC1 | Điều khiển xe/moóc băng chuyền. |
| 2 | QLC2 | Điều khiển xe ô tô thông thường (xe tải, xe bán tải, xe chở khách trên khu bay từ 4 đến dưới 30 chỗ, xe cứu thương, xe dẫn tàu bay). |
| 3 | QLC3 | Điều khiển xe chở khách trên khu bay từ 30 chỗ trở lên. |
| 4 | QLC4 | Điều khiển xe suất ăn. |
| 5 | QLC5 | Điều khiển xe cấp nước sạch. |
| 6 | QLC6 | Điều khiển xe chữa cháy. |
| 7 | QLC7 | Điều khiển xe đầu kéo. |
| 8 | QLC8 | Điều khiển xe kéo đẩy tàu bay. |
| 9 | QLC9 | Điều khiển xe nâng hàng. |
| 10 | QLC10 | Điều khiển xe xúc nâng. |
| 11 | QLC11 | Điều khiển xe phục vụ hành khách hạn chế khả năng di chuyển. |
| 12 | QLC12 | Điều khiển xe/moóc phun sơn. |
| 13 | QLC13 | Điều khiển xe thang. |
| 14 | QLC14 | Điều khiển xe trung chuyển thùng hàng. |
| 15 | QLC15 | Điều khiển xe hút vệ sinh. |
| 16 | QLC16 | Điều khiển xe tra nạp nhiên liệu cho các phương tiện hoạt động trên khu bay. |
| 17 | QLC17 | Điều khiển xe tra nạp nhiên liệu tàu bay. |
| 18 | QLC18 | Điều khiển xe truyền tiếp nhiên liệu. |
| 19 | QLC19 | Điều khiển xe cần cẩu. |
| 20 | QLC20 | Điều khiển xe cắt cỏ. |
| 21 | QLC21 | Điều khiển xe tẩy vệt cao su. |
| 22 | QLC22 | Điều khiển xe/moóc nâng phục vụ kỹ thuật tàu bay. |
| 23 | QLC23 | Điều khiển xe nâng vật tư, hàng hóa rời |
| 24 | QLC24 | Điều khiển xe vệ sinh sân đường, khu bay (xe ép rác, xe quét đường, xe hút bồn, xe rửa đường, xe phun nước) |
| 25 | QLC25 | Điều khiển máy xúc đào |
| 26 | QLC26 | Điều khiển phương tiện phục vụ khai thác khu bay (Xe trám khe Mastic, xe đo ma sát) |
| 27 | QLC27 | Điều khiển các loại cẩu và thiết bị nâng |
| 28 | QLC28 | Điều khiển xe nâng tự hành, thang nâng người |
| 29 | QLC29 | Điều khiển xe bán tải kéo rơ mooc |
| 30 | QLC30 | Điều khiển xe cấp điện cho tàu bay |
| 31 | QLC31 | Điều khiển xe cấp khí khởi động tàu bay |
| 32 | QLC32 | Điều khiển xe điều hòa không khí |
| 33 | QLC33 | Vận hành thiết bị thùng nâng xe suất ăn. |
| 34 | QLC34 | Vận hành thang kéo đẩy tay. |
| 35 | QLC35 | Vận hành cầu hành khách. |
| 36 | QLC36 | Vận hành thiết bị cấp điện. |
| 37 | QLC37 | Vận hành thiết bị cấp khí khởi động tàu bay. |
| 38 | QLC38 | Vận hành thiết bị tra nạp nhiên liệu. |
| 39 | QLC39 | Vận hành thiết bị thủy lực phục vụ công tác kỹ thuật tàu bay. |
| 40 | QLC40 | Vận hành thiết bị điều hòa không khí. |
| 41 | QLC41 | Vận hành thiết bị chiếu sáng di động. |
| 42 | QLC42 | Vận hành thiết bị cấp khí nén, khí ô xy, khí ni tơ. |
| 43 | QLC43 | Vận hành băng chuyền kéo đẩy tay |
| 44 | QLC44 | Vận hành thiết bị cấp nước sạch |
| 45 | QLC45 | Vận hành thiết bị hút vệ sinh |
| 46 | QLC46 | Vận hành thiết bị nâng người |

## MỤC 12. ĐIỀU PHỐI GIỜ CẤT HẠ CÁNH TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

### Điều 87. Quy định về cảng hàng không, sân bay được điều phối

1. Cảng hàng không, sân bay được điều phối là cảng hàng không, sân bay mà nhu cầu slot khai thác trong một khung thời gian nhất định vượt quá năng lực thông qua của cảng hàng không, sân bay.
2. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm ban hành danh sách các cảng hàng không, sân bay được điều phối ở Việt Nam.

### Điều 88. Hội đồng điều phối giờ hạ, cất cánh tại các cảng hàng không, sân bay Việt Nam

1. Cục Hàng không Việt Nam thành lập Hội đồng điều phối giờ hạ, cất cánh tại các cảng hàng không, sân bay Việt Nam, bao gồm đại diện của Bộ Giao thông vận tải, các hãng hàng không Việt Nam, người khai thác cảng hàng không, sân bay và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

2. Hội đồng điều phối giờ hạ, cất cánh tại các cảng hàng không, sân bay Việt Nam có trách nhiệm thông qua tham số điều phối hoặc thay đổi tham số điều phối trước khi Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam ban hành quyết định, công bố theo Điều 64 Nghị định 05/2021/NĐ-CP ngày 25 tháng 01 năm 2021; thông qua các giải pháp tăng năng lực khai thác tại các cảng hàng không, sân bay Việt Nam và xem xét xử lý các yêu cầu đột xuất trong công tác điều phối slot của Cục Hàng không Việt Nam.

3. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm ban hành quy chế hoạt động của Hội đồng điều phối giờ hạ, cất cánh tại các cảng hàng không, sân bay Việt Nam.

### Điều 89. Xác định Slot lịch sử

1. Slot lịch sử được xác định cho các slot được sử dụng đúng với tỷ lệ ít nhất 80% của mỗi chuỗi slot được xác nhận, tính đến hết mùa lịch bay đối với lịch bay mùa Đông và tính đến ngày 31/8 đối với lịch bay mùa Hè.

2. Slot được sử dụng đúng là slot được khai thác thực tế không sớm hơn hoặc muộn hơn slot được xác nhận một khoảng thời gian được xác định. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam quyết định các chỉ số này trên cơ sở báo cáo của người khai thác cảng hàng không, sân bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

### Điều 90. Quy trình, tiêu chí, thứ tự ưu tiên điều phối giờ hạ, cất cánh

1. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo đến các hãng hàng không danh sách slot lịch sử trước mỗi mùa lịch bay theo thời hạn thông báo slot lịch sử (SHL Deadline) được quy định cập nhật tại Lịch điều phối slot của IATA.
2. Điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay

Theo thời hạn gửi đề nghị đầu mùa lịch bay (Initial Submission Deadline) được cập nhật tại Lịch điều phối slot của IATA, hãng hàng không muốn được xác nhận chuỗi slot gửi đề nghị đến địa chỉ thư điện tử được công bố trên trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi đến hãng hàng không kết quả điều phối (xác nhận-code K, đề nghị điều chỉnh-code O hoặc từ chối-code U) chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo thời hạn phân bổ slot đầu mùa lịch bay (SAL Deadline) được quy định cập nhật tại Lịch điều phối slot của IATA và điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo thứ tự ưu tiên như sau:

1. Slot lịch sử và các thay đổi slot lịch sử không tác động đến các tham số điều phối;

b) Thay đổi slot lịch sử tác động đến các tham số điều phối;

c) Các slot kéo dài của mùa khai thác liền kề trước đó;

d) Slot của hãng hàng không lần đầu tiên khai thác đến cảng hàng không.

3**.** Điều phối chuỗi slot gửi sau thời hạn gửi đề nghị đầu mùa lịch bay

Trường hợp hãng hàng không gửi đề nghị xác nhận chuỗi slot sau thời hạn đề nghị chuỗi slot đầu mùa lịch bay, Cục Hàng không Việt Nam xem xét xác nhận, cụ thể:

a) Các chuỗi slot này chỉ được xem xét sau thời hạn xác nhận chuỗi slot đầu mùa lịch bay (SAL Deadline);

b) Đề nghị slot gửi trước được xem xét trước, ưu tiên quy định các slot tại điểm d khoản 2 Điều này. Nếu còn slot sẽ được xác nhận (code K) hoặc đề nghị điều chỉnh sang thời gian khác (code O) hoặc từ chối (code U);

c) Trường hợp hãng hàng không gửi đề nghị trước thời hạn tại điểm a khoản 3 Điều này, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét trong 10 ngày làm việc kể từ thời hạn xác nhận chuỗi slot đầu mùa lịch bay;

d) Trường hợp hãng hàng không gửi đề nghị sau thời hạn tại điểm a khoản 3 Điều này, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét trong 10 ngày làm việc kể từ ngày nhận được đề nghị.

4. Điều phối slot không phải chuỗi

Đối với các đề nghị xác nhận slot không phải chuỗi, hãng hàng không có trách nhiệm gửi tối thiểu 3 ngày trước thời hạn dự kiến sử dụng. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét xác nhận slot theo các nguyên tắc sau:

a) Chỉ xem xét sau ngày 31 tháng 01 đối với lịch bay mùa Hè và ngày 31 tháng 8 đối với lịch bay mùa Đông;

b) Đề nghị slot gửi trước được xem xét trước, ưu tiên quy định các slot tại điểm d khoản 2 Điều này. Nếu còn slot sẽ được xác nhận (code K) hoặc đề nghị điều chỉnh sang thời gian khác (code O) hoặc từ chối (code U);

c) Trường hợp hãng hàng không gửi đề nghị trước thời hạn tại điểm a Khoản 4 Điều này, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét trong 05 ngày làm việc kể từ thời hạn tại điểm a khoản 3 Điều này;

d) Trường hợp hãng hàng không gửi đề nghị sau thời hạn tại điểm a khoản 4 Điều này, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét trong 03 ngày làm việc kể từ ngày nhận được đề nghị.

5. Trả lại các chuỗi slot đã được xác nhận nhưng không sử dụng

a) Hãng hàng không có trách nhiệm trả lại slot đã xác nhận nhưng không sử dụng;

b) Hãng hàng không trả lại slot đến ngày 15 tháng 01 đối với lịch bay mùa Hè và ngày 15 tháng 8 đối với lịch bay mùa Đông thì thời gian tương ứng với số slot trả lại sẽ được trừ đi khi tính slot lịch sử.

6. Cục Hàng không Việt Nam điều phối giờ hạ, cất cánh đối với các slot chưa được xác nhận theo các tiêu chí ưu tiên tại khoản 2 Điều này và các slot đề nghị mới của hãng hàng không đang khai thác theo thứ tự như sau:

a) Chuyến bay của hãng hàng không có tỷ lệ chuyến bay đúng giờ cao;

b) Chuyến bay đến, đi từ quốc gia mới;

c) Chuyến bay quốc tế đường dài;

d) Slot của hãng hàng không khai thác các đường bay phục vụ kinh tế, xã hội;

đ) Chuyến bay đến, đi từ cảng hàng không mới;

e) Chuyến bay sử dụng tàu bay thân rộng có cấu hình thương mại lớn.

### Điều 91. Chế độ báo cáo

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo chỉ số giới hạn khai thác nhà ga, sân đỗ theo Mẫu Cảng HK.01 Mẫu số 5 Phụ lục 2 Thông tư này.
2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay báo cáo chỉ số giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay theo Mẫu QLB.01 Mẫu số 6 Phụ lục 2 Thông tư này.

### Điều 92. Công bố thông tin

1. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thu thập, tổng hợp các thông tin sau:

a)Tham số điều phối của cảng hàng không trên cơ sở các yếu tố theo quy định tại khoản 1 Điều 64 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25/01/2021 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay ;

b) Kế hoạch tăng hoặc giảm slot trung hạn 5 năm;

c) Tổng hợp kết quả xác nhận slot cập nhật đến ngày bắt đầu mùa lịch bay;

d) Kết quả thống kê tỷ lệ sử dụng slot/slot xác nhận, tỷ lệ sử dụng đúng slot /số slot được xác nhận hàng tuần.

1. Các thông tin tại khoản 1 Điều này được công bố trên trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam.

### Điều 93. Quy định về ứng dụng công nghệ thông tin, xây dựng cơ sở dữ liệu slot

1. Cơ sở dữ liệu phục vụ công tác điều phối slot

a) Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xây dựng cơ sở dữ liệu để điều phối slot. Các thông số chính của cơ sở dữ liệu gồm tham số điều phối, điện văn trao đổi slot, số liệu về slot lịch sử theo mùa của các hãng hàng không, số liệu slot được xác nhận cập nhật, quỹ slot còn lại cập nhật và các thông số cần thiết khác do Cục Hàng không Việt Nam quyết định;

b) Người khai thác cảng hàng không, sân bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và các tổ chức liên quan khác tham gia hoạt động vận chuyển, khai thác tại các cảng hàng không được điều phối có trách nhiệm cung cấp dữ liệu định kỳ quy định tại Điều 94 hoặc đột xuất theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

2. Cục Hàng không Việt Nam cấp quyền truy cập hệ thống phần mềm quản lý slot cho các hãng hàng không Việt Nam, người khai thác cảng hàng không, sân bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

### Điều 94. Cung cấp thông tin để xây dựng cơ sở dữ liệu

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay cung cấp thông tin:

a) Giám sát sử dụng slot theo Mẫu Cảng HK.02 Mẫu số 5 Phụ lục 2 Thông tư này.

b) Kế hoạch trung hạn 5 năm về tăng, giảm giới hạn khai thác nhà ga, sân đỗ theo Mẫu Cảng HK.03 Mẫu số 5 Phụ lục 2 Thông tư này.

c) Số lượng tàu bay đỗ qua đêm được xác nhận cho hãng hàng không theo Mẫu Cảng HK.04 Mẫu số 5 Phụ lục 2 Thông tư này.

2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay báo cáo kế hoạch trung hạn 5 năm về tăng, giảm giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay theo Mẫu QLB.02 Mẫu số 6 Phụ lục 2 Thông tư này.

### Điều 95. Cơ chế giám sát, quản lý việc sử dụng slot

1. Giám sát thực hiện slot

a) Cảng vụ hàng không khu vực có trách nhiệm chủ trì việc giám sát thực hiện slot tại cảng hàng không thuộc phạm vi quản lý.

b) Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm xây dựng cơ sở dữ liệu, đầu tư hệ thống công nghệ thông tin chuyên dụng để tiếp nhận, xử lý dữ liệu thực hiện slot của các hãng hàng không và báo cáo Cảng vụ hàng không tình hình thực hiện slot theo Mẫu số 5 Phụ lục 2 Thông tư này.

c) Các tổ chức trực tiếp thực hiện việc đóng chèn, rút chèn có trách nhiệm cung cấp dữ liệu liên quan cho người khai thác cảng hàng không, sân bay để thực hiện các nội dung được quy định tại điểm b khoản 1 Điều này.

d) Các Cảng vụ hàng không có trách nhiệm tổng hợp, báo cáo Cục Hàng không Việt Nam việc sử dụng slot theo Mẫu số 5 Phụ lục 2 Thông tư này.

2. Các slot được loại trừ khi tính toán tỷ lệ thực hiện đúng slot/số slot được xác bao gồm:

a) Slot được xác nhận trong giai đoạn Tết Nguyên đán từ ngày 15 Tháng Chạp đến ngày 15 Tháng Giêng;

b) Slot phải điều chỉnh do thực hiện chuyến bay chuyên cơ; thực hiện các nhiệm vụ an ninh quốc phòng, sự kiện chính trị, văn hóa, xã hội lớn của đất nước theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với hãng hàng không Việt Nam;

c) Các slot do hãng hàng không chủ động trả lại trước thời hạn được quy định tại khoản 5 Điều 90 của Thông tư này.

d) Các slot đã được xác nhận nhưng không thực hiện đúng vì các lý do ngoài khả năng kiểm soát của hãng hàng không (do quản lý bay, trang thiết bị tại cảng hàng không, thời tiết và các trường hợp bất khả khảng dẫn đến việc làm gián đoạn hoạt động kinh doanh của các hãng hàng không, phòng chống dịch bệnh, đóng cửa sân bay hoặc FIR).

3. Quản lý tàu bay đỗ qua đêm

a) Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm xác nhận số lượng tàu bay đỗ qua đêm cho từng hãng hàng không theo đăng ký của các hãng hàng không phù hợp với năng lực khai thác của cảng và hài hòa lợi ích chung của các hãng hàng không; báo cáo Cục Hàng không Việt Nam trước ngày 01 tháng 10 đối với lịch bay mùa Hè và ngày 01 tháng 5 đối với lịch bay mùa Đông;

b) Hãng hàng không Việt Nam có trách nhiệm xây dựng kế hoạch khai thác phù hợp với số lượng tàu bay đỗ qua đêm nêu tại khoản 1 Điều này;

c) Hãng hàng không đã được xác nhận số tàu bay đỗ qua đêm trong một mùa lịch bay thì sẽ được tiếp tục duy trì số lượng vị trí tàu bay đỗ qua đêm này trong mùa lịch bay kế tiếp;

d) Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm cung cấp cho người khai thác cảng hàng không, sân bay dữ liệu về Slot đã được xác nhận ngay sau khi gửi cho các hãng hàng không để người khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện việc giám sát quy định tại khoản điểm a khoản 3 Điều này.

### Điều 96. Chế tài liên quan đến việc sử dụng slot

1. Cục Hàng không Việt Nam sẽ thu hồi toàn bộ chuỗi slot đã được xác nhận cho hãng hàng không trong trường hợp không bắt đầu khai thác trong 5 tuần hoặc ngừng khai thác 5 tuần liên tục mà không thông báo trước. Các slot bị thu hồi sẽ không được tính slot lịch sử.

2. Hãng hàng không trả slot đã được xác nhận tối thiểu trước 10 ngày dự kiến khai thác. Các slot trả sau 10 ngày sẽ không được tính khi xác định tỷ lệ sử dụng slot/slot xác nhận của tuần gần nhất. Cục Hàng không Việt Nam xác nhận slot bổ sung hàng tuần khi hãng hàng không có tỷ lệ sử dụng slot/slot xác nhận của tuần gần nhất đạt từ 85% trở lên và tỷ lệ sử dụng đúng slot/số slot được xác nhận đạt từ 80% trở lên.

3. Nghiêm cấm các hãng hàng không cố tình không thực hiệnviệc trả slot không thực hiện theo đúng thời hạn quy định tại khoản 2 của Điều này; cố tình xây dựng lịch bay, mở bán, điều hành khai thác sai slot được xác nhận. Trường hợp phát hiện vi phạm, Cục Hàng không Việt Nam sẽ thu hồi toàn bộ chuỗi slot lịch sử trên đường bay vi phạm.

## MỤC 13. QUY ĐỊNH VỀ TRIỂN KHAI MÔ HÌNH PHỐI HỢP RA QUYẾT ĐỊNH KHAI THÁC TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

### Điều 97. Quy định về công tác phối hợp, ra quyết định khai thác tại cảng hàng không, sân bay

1. Các cảng hàng không có tần suất bay từ 100.000 lượt chuyến/năm phải xây dựng và thiết lập A-CDM.
2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay thiết lập, triển khai A-CDM nhằm phối hợp, trao đổi thông tin về khai thác với người khai thác tàu bay, đài kiểm soát tại sân bay, đơn vị cung cấp dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất, tổ bay, cơ quan quản lý luồng không lưu để quản lý hoạt động khai thác tại sân bay một cách hiệu quả.
3. A-CDM bao gồm các quy tắc và quy trình cho các bên liên quan hoạt động tại sân bay để chia sẻ thông tin và phối hợp ra quyết định với mục tiêu tối ưu hóa việc sử dụng nguồn lực tại sân bay để:

a) Tăng khả năng dự báo trong khai thác;

b) Tăng khả năng thực hiện chuyến bay đúng giờ;

c) Giảm chi phí hoạt động trên khu bay;

d) Tối ưu hóa việc khai thác hạ tầng và giảm ùn tắc;

đ) Giảm thiểu lãng phí sử dụng slot và quản lý luồng không lưu;

e) Linh hoạt trong việc lập kế hoạch trước chuyến bay;

g) Giảm thiểu ùn tắc trên sân đỗ và đường lăn.

1. Các cơ quan, đơn vị có liên quan chia sẻ thông tin, thực hiện các quy trình, quá trình đã được thống nhất trong A-CDM.
2. A-CDM tạo ra nhận thức chung nhằm tạo thuận lợi cho việc ra quyết định chung. Tuy nhiên A-CDM không làm giảm hoặc loại trừ trách nhiệm đối với đến việc ra quyết định. Các thành viên của A-CDM vẫn duy trì trách nhiệm đối với hành động ra quyết định của mình. Các quyết định là mục tiêu và cũng là kết quả của việc hiểu các quy định, quy trình và phối hợp thực hiện các quy định, quy trình khai thác.
3. Tuỳ vào đặc điểm, tính chất, quy mô các cảng hàng không, thành phần các cơ quan, đơn vị tham gia vào quá trình phối hợp ra quyết định tại cảng hàng không có thể thay đổi, tuy nhiên phải tối thiểu bao gồm các thành phần như sau:

a) Người khai thác cảng hàng không, sân bay;

b) Người khai thác tàu bay;

c) Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay/đài kiểm soát tại sân bay;

d) Cơ sở quản lý luồng không lưu;

đ) Đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất.

### Điều 98. Yêu cầu về trách nhiệm các cơ quan, đơn vị có liên quan

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm:

a) Phối hợp cung cấp các thông tin về các chuyến bay và các thay đổi liên quan;

b) Phân bổ việc sử dụng hạ tầng tại tại cảng hàng không như vị trí đỗ tàu bay cửa ra tàu bay, cửa soi chiếu an ninh, quầy thủ tục.

c) Chịu trách nhiệm điều phối chung về quá trình thực hiện và vận hành hệ thống A-CDM;

d) Báo cáo Cục Hàng không Việt Nam kết quả triển khai A-CDM khi có yêu cầu hoặc khi có trường hợp không phối hợp, tuân thủ quy định pháp luật, quy trình A-CDM đã ban hành của các các tổ chức, đơn vị liên quan.

2. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm:

a) Cung cấp kế hoạch bay, thông tin liên quan đến chuyến bay, thời gian quay đầu dự kiến và thực tế, các thay đổi nếu có;

b) Quản lý và tự cung cấp thời gian rút chèn mục tiêu hoặc thông qua các công ty cung cấp dịch vụ được ủy quyền;

c) Bảo đảm các thành viên tổ bay nhận được thông tin về thời gian rút chèn mục tiêu và thời gian chấp thuận nổ máy mục tiêu theo quy trình;

d) Bảo đảm tổ bay tuân thủ các quy trình khởi động động cơ và kéo đẩy tàu bay;

d) Cập nhật các thay đổi thông tin chuyến bay vào hệ thống A-CDM.

3. Đơn vị cung cấp dịch vụ mặt đất có trách nhiệm cung cấp thông tin liên quan của người khai thác tàu bay khi được ủy quyền.

4. Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay/đài kiểm soát tại sân bay có trách nhiệm:

a) Cung cấp các thông tin về việc sử dụng đường cất hạ cánh và kế hoạch sử dụng đường cất hạ cánh;

b) Cung cấp các thông tin về năng lực khai thác của đường cất hạ cánh và phân cách tối thiểu của tàu bay đi và đến;

c) Bảo đảm thời gian cấp huấn lệnh khởi động động cơ phù hợp với thời gian lăn bánh dự kiến (TSAT).

5. Cơ sở quản lý luồng không lưu có trách nhiệm:

a) Bảo đảm cân đối giữa các chuyến bay đi và đến;

b) Phối hợp xử lý dữ liệu về A-CDM nhận được từ người khai thác cảng hàng không, sân bay;

c) Cung cấp và cập nhật thời gian tính toán cất cánh (CTOT) vào hệ thống A-CDM;

d) Cung cấp các thông tin liên quan đến hạn chế luồng không lưu.

6. Cảng vụ hàng không có trách nhiệm:

a) Thực hiện việc kiểm tra, giám sát quá trình thiết lập và triển khai A-CDM theo quy định;

b) Báo cáo Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra, giám sát tình hình triển khai A-CDM tại các cảng hàng không khi có yêu cầu hoặc khi có trường hợp không phối hợp, tuân thủ quy định pháp luật, quy trình A-CDM đã ban hành của các các tổ chức, đơn vị liên quan.

7. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

a) Chỉ đạo, yêu cầu người khai thác cảng hàng không, sân bay trong việc thiết lập và triển khai A-CDM tại các cảng hàng không theo quy định tại Thông tư này;

b) Chỉ đạo, yêu cầu các cơ quan, đơn vị có liên quan phối hợp với người khai thác cảng hàng không, sân bay để thiết lập và triển khai A-CDM tại các cảng hàng không;

c) Tổ chức kiểm tra, đánh giá kết quả triển khai A-CDM theo quy định của nhà chức trách hàng không.

8. Các đơn vị có liên quan theo quy định khoản 6 Điều 97 của Thông tư này có trách nhiệm cử nhân sự tham gia trực điều phối khai thác theo A-CDM tại cảng hàng không.

# Chương III

# PHÒNG CHỐNG THIÊN TAI VÀ TÌM KIẾM CỨU NẠN TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

### Điều 99. Quy định chung

1. Công tác phòng chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn tại cảng hàng không, sân bay bao gồm:

a) Công tác phòng chống thiên tai;

b) Công tác khẩn nguy sân bay.

2. Công tác phòng chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn tại cảng hàng không, sân bay được thực hiện theo quy định về phòng, chống thiên tai, tìm kiếm cứu nạn hàng không, tiêu chuẩn của ICAO, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia Việt Nam ban hành hoặc công nhận áp dụng.

3. Người khai thác cảng hàng không, sân bay chủ trì, phối hợp các doanh nghiệp hoạt động trên địa bàn cảng hàng không, sân bay trong công tác phòng chống thiên tai tại cảng hàng không.

4. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải bảo đảm các thiết bị, phương tiện tối thiểu phục vụ công tác phòng chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn theo tiêu chuẩn áp dụng; người khai thác cảng hàng không, sân bay được phép huy động thiết bị, phương tiện của các doanh nghiệp hoạt động trên địa bàn cảng hàng không, sân bay.

5. Cục Hàng không Việt Nam chỉ đạo người khai thác cảng hàng không, sân bay và các doanh nghiệp khác hoạt động tại cảng hàng không, sân bay thiết lập hệ thống cơ sở, lực lượng phòng chống thiên tai, tìm kiếm cứu nạn; công tác diễn tập, ký kết văn bản hiệp đồng liên quan đến công tác phòng chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn tại cảng hàng không, sân bay.

### Điều 100. Phòng chống thiên tai tại cảng hàng không, sân bay

1. Trách nhiệm của người khai thác cảng hàng không, sân bay:

a) Ban hành và tổ chức thực hiện phương án, kế hoạch phòng chống thiên tai của cảng hàng không, sân bay theo quy định;

b) Xây dựng, ký kết các văn bản hiệp đồng về công tác phòng chống thiên tai với các cơ quan, đơn vị trên địa bàn cảng hàng không và với chính quyền địa phương theo quy định;

c) Kiểm tra, rà soát, bổ sung, bảo dưỡng phương tiện, thiết bị phòng chống thiên tai;

d) Kiểm tra, bảo dưỡng hệ thống chằng néo, neo đỗ tàu bay tại các sân đỗ tàu bay; kiểm tra, tổ chức gia cố các cơ sở, công trình, nhà xưởng, đài trạm;

đ) Kiểm tra thường xuyên, định kỳ hệ thống thoát nước tại cảng hàng không và việc kết nối giữa hệ thống thoát nước nội bộ cảng hàng không với hệ thống thoát nước bên ngoài đảm bảo không bị úng ngập trong mùa mưa bão;

e) Kiểm tra hệ thống chống sét tại các công trình, nhà ga, đài, trạm tại khu vực cảng hàng không, sân bay.

2. Trách nhiệm của các doanh nghiệp khác hoạt động tại cảng hàng không, sân bay:

a) Xây dựng phương án, kế hoạch phòng chống thiên tai cụ thể của đơn vị;

b) Kiểm tra, rà soát, bổ sung, bảo dưỡng hệ thống thiết bị phục vụ công tác phòng chống thiên tai, các cơ sở, công trình, đài, trạm của đơn vị;

c) Phối hợp với người khai thác cảng hàng không, sân bay trong phòng chống thiên tai và khắc phục hậu quả.

3. Trách nhiệm của cảng vụ hàng không:

Chủ trì, phối hợp người khai thác cảng hàng không, sân bay làm việc với chính quyền địa phương và các cơ quan, đơn vị có liên quan trong công tác đảm bảo việc thoát nước từ hệ thống thoát nước hiện trạng của cảng hàng không với hệ thống thoát nước bên ngoài của địa phương.

### Điều 101. Công tác khẩn nguy sân bay

1. Công tác khẩn nguy sân bay bao gồm các tình huống sau:

a) Ứng phó tình huống tàu bay lâm nạn ngoài cảng hàng không, sân bay;

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

c) 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, khẩn nguy y tế (bao gồm cả sự cố tai nạn tàu bay chở khách về từ vùng có dịch bệnh);

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

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

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay xây dựng kế hoạch khẩn nguy sân bay; xây dựng lực lượng khẩn nguy cảng hàng không, sân bay chuyên nghiệp theo đúng quy định của ICAO; hợp đồng phối hợp chặt chẽ với chính quyền địa phương và các cơ quan, đơn vị liên quan trong công tác khẩn nguy sân bay.

3. Các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không trên địa bàn cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm đảm bảo đầy đủ lực lượng, phương tiện theo kế hoạch khẩn nguy sân bay của người khai thác cảng hàng không, sân bay.

4. Kế hoạch khẩn nguy sân bay bao gồm các nội dung sau:

a) Quy định chung: mục đích, đối tượng áp dụng, phạm vi trách nhiệm, căn cứ pháp lý để xây dựng, phân loại tình huống khẩn nguy và quy trình sửa đổi, bổ sung tài liệu;

b) Tổ chức công tác khẩn nguy gồm: trung tâm khẩn nguy cảng hàng không, sân bay, trạm báo động khẩn nguy, ban chỉ huy hiện trường; thiết lập các khu vực, sơ đồ luồng tuyến, cổng cửa ra vào cho lực lượng, phương tiện tham gia vào công tác ứng phó khẩn nguy;

c) Phân định trách nhiệm cho các đơn vị trong việc tổ chức, phối hợp và thực hiện công tác khẩn nguy;

d) Hệ thống thông tin liên lạc phục vụ trong công tác khẩn nguy;

đ) Lực lượng, phương tiện, trang thiết bị sử dụng trong công tác khẩn nguy;

e) Điều tra và khôi phục: trách nhiệm của các đơn vị trong công tác điều tra và khôi phục sự cố, tai nạn;

g) Chế độ trực khẩn nguy và công tác huấn luyện, kiểm tra, diễn tập;

h) Quy chế báo cáo;

i) Quy chế phối hợp với ban chỉ huy khẩn nguy địa phương;

k) Các phụ lục gồm: 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 theo quy định của pháp luật về an ninh hàng không; sơ đồ chỉ huy, chỉ đạo khi có tình huống khẩn nguy; sơ đồ thông tin liên lạc, tần số quy định cho công tác khẩn nguy; danh bạ điện thoại của các cá nhân, tổ chức có liên quan trong công tác khẩn nguy; sơ đồ kẻ lưới ô vuông cảng hàng không và khu vực lân cận cảng hàng không; sơ đồ cổng, cửa, luồng tuyến ra vào của lực lượng, phương tiện tham gia ứng phó với tình huống khẩn nguy; các tình huống khẩn nguy giả định.

5. Kế hoạch khẩn nguy sân bay bao gồm khẩn nguy tại chỗ, khẩn nguy hoàn toàn và được chia thành các giai đoạn:

a) Giai đoạn thu thập thông tin và đánh giá tình huống;

b) Giai đoạn báo động;

c) Giai đoạn khẩn nguy.

6. Người khai thác cảng hàng không, sân bay chỉ huy, điều hành các lực lượng hàng không để ứng phó ban đầu với các tình huống khẩn nguy sân bay, ứng phó tai nạn tàu bay trong khu vực thuộc phạm vi trách nhiệm được giao.

7. Người khai thác cảng hàng không, sân bay triển khai thực hiện kế hoạch khẩn nguy trong cảng hàng không, sân bay, cụ thể:

a) Triển khai các lực lượng khẩn nguy cứu nạn sẵn sàng ứng phó, tiếp cận khu vực sự cố, tai nạn;

b) Kích hoạt trung tâm khẩn nguy cảng hàng không;

c) Thông báo cho các đơn vị hiệp đồng liên quan;

d) Dịch vụ y tế và cứu thương sẵn sàng ứng phó, tiếp cận khu vực sự cố, tai nạn;

đ) Thông báo cho người khai thác tàu bay lâm nguy, lâm nạn; thu thập thông tin liên quan đến các hàng hóa nguy hiểm trên tàu bay, thông báo cho những đơn vị liên quan;

e) Báo cáo Cảng vụ hàng không; thiết lập liên lạc với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay liên quan đến việc đóng cửa cảng hàng không, sân bay, chỉ định hành lang bay khẩn nguy, phát hành NOTAM;

g) Thông báo cho các cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay theo quy định;

h) Thông báo cho bộ phận khí tượng để đưa ra thông báo khí tượng đặc biệt;

i) Bố trí để thực hiện khảo sát và chụp ảnh ngay lập tức đường cất hạ cánh bị ảnh hưởng để có các giải pháp xử lý kịp thời;

k) Thông báo cho bộ phận khám nghiệm tử thi trong trường hợp có tử vong và thiết lập cơ sở nhà xác tạm thời.

8. Diễn tập khẩn nguy sân bay phải được tổ chức định kỳ tại từng cảng hàng không, sân bay theo các cấp độ như sau:

a) Tổng diễn tập khẩn nguy sân bay được thực hiện với tần suất không quá 2 năm/lần;

b) Diễn tập khẩn nguy sân bay cơ sở được thực hiện với tần suất 01 năm/lần khi tổng diễn tập khẩn nguy không được tổ chức định kỳ hoặc khi có những thiếu sót được phát hiện cần người khai thác cảng hàng không, sân bay khắc phục sớm hoặc khi có yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

### Điều 102. Phòng, chống cháy nổ tại cảng hàng không, sân bay

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay, các tổ chức hoạt động trên địa bàn cảng hàng không, sân bay phải xây dựng nội quy phòng, chống cháy nổ, phương án phòng cháy chữa cháy theo quy định của pháp luật về phòng cháy chữa cháy, trong đó có các nội dung sau:

a) Tình huống cháy lớn phức tạp và tình huống cháy đặc trưng khác, dự báo khả năng phát triển của đám cháy;

b) Kế hoạch huy động lực lượng, phương tiện, tổ chức chỉ huy, áp dụng các biện pháp kỹ, chiến thuật chữa cháy, thoát nạn phù hợp với từng giai đoạn và từng tình huống cháy;

c) Kế hoạch hợp đồng phối hợp với các cơ quan phòng cháy và chữa cháy, quân đội, công an và các đơn vị liên quan khác trên địa bàn khi có tình huống xảy ra cháy nổ tại cảng hàng không, sân bay.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phối hợp với các doanh nghiệp hoạt động trên địa bàn cảng hàng không, sân bay trong việc phòng, chống cháy nổ tại cảng hàng không, sân bay; tổ chức thành lập đội chữa cháy chuyên ngành, thường xuyên duy trì chế độ huấn luyện phương pháp chữa cháy, cách sử dụng các phương tiện chữa cháy được trang bị; bố trí nhân viên kiểm tra công tác đảm bảo an toàn phòng cháy chữa cháy thường xuyên; phối hợp chặt chẽ với chính quyền địa phương và các cơ quan, đơn vị liên quan trong việc thực hiện phòng chống cháy nổ.

3. Nội dung huấn luyện phòng chống cháy nổ phải phù hợp với tính chất nguy hiểm cháy đặc thù của cơ sở. Đối với lực lượng chữa cháy chuyên nghiệp tại các sân bay, ngoài các nội dung huấn luyện chữa cháy khẩn nguy trên sân bay phải được huấn luyện các chiến thuật chữa cháy tại các khu vực trong nhà ga.

4. Thiết kế, xây dựng, sửa chữa, cải tạo, khai thác nhà ga phải tuân thủ các quy định về phòng cháy chữa cháy hiện hành.

5. Việc sử dụng các thiết bị gas, thiết bị điện để chế biến thực phẩm trong khu vực nhà ga phải được phép của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ nhà ga và tuân thủ các quy định về an toàn phòng cháy, chữa cháy.

6. Không được phép hút thuốc lá trong cảng hàng không, sân bay trừ những khu vực dành riêng để hút thuốc.

7. Xưởng sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay phải có hệ thống thiết bị phòng cháy, chữa cháy tự động, hệ thống phòng chống cháy nổ đối với tàu bay.

8. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ xăng dầu hàng không phải có hệ thống kho, bồn chứa, phương tiện vận chuyển, tra nạp và cơ sở hóa nghiệm xăng dầu đáp ứng tiêu chuẩn quy định, được cơ quan chuyên môn có thẩm quyền kiểm định và cấp phép; có phương án phòng chống cháy nổ được cơ quan chuyên môn có thẩm quyền phê duyệt.

9. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ xăng dầu hàng không phải có phương án đối phó trong trường hợp có sự cố thiên tai, tràn dầu ảnh hưởng đến môi trường, phương án và hệ thống thu gom, xử lý dầu thải, dầu tràn; có văn bản hiệp đồng với các cơ quan, đơn vị đóng trên địa bàn đối với việc xử lý sự cố cháy nổ, tràn dầu.

**Chương VI**

**ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH**

### Điều 103. Hiệu lực thi hành

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày …… tháng ….. năm 2021.
2. Bãi bỏThông tư số 17/2016/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2016 quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay và Thông tư số 30/2020/TT-BGTVT ngày 18 tháng 11 năm 2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải.

### Điều 104. Tổ chức thực hiện

Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***  - Như trên;  - Văn phòng Chính phủ;  - Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc TW;  - Cục Kiểm tra văn bản (Bộ Tư pháp);  - Công báo;  - Cổng TTĐT Chính phủ;  - Cổng TTĐT Bộ GTVT;  - Báo Giao thông, Tạp chí GTVT;  - Lưu: VT, KCHT (10) | **BỘ TRƯỞNG**  **Nguyễn Văn Thể** |

# 

# Phụ lục 1

# CÁC YÊU CẦU VỀ NĂNG LỰC ĐỐI VỚI NHÂN SỰ CHỦ CHỐT CỦA NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

## Bảng A1-1. Ma trận AOPC - Giám đốc điều hành sân bay

*Lưu ý: Bằng cách đáp ứng các yêu cầu trong bảng A1-1, Giám đốc điều hành sân bay có thể được coi là đã đáp ứng các yêu cầu về năng lực đối với các khu vực chức năng hoạt động của sân bay.*

| **Nhân sự** | **Năng lực (kiến thức, kỹ năng và thái độ)** | **Mức độ yêu cầu năng lực (Cơ bản/Trung cấp/Nâng cao)** | **Lĩnh vực Đào tạo** | **Yêu cầu loại hình đào tạo (Ban đầu, tại chỗ, định kỳ, phục hồi, nâng cao)** | **Yêu cầu kiểm tra năng lực** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Giám đốc/giám đốc điều hành sân bay | Các quy định, yêu cầu của pháp luật Việt Nam, bao gồm nội dung về giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay | Cơ bản | a) Quy định của pháp luật Việt Nam về khai thác sân bay; b) Các yêu cầu của ICAO Phụ ước 14 về cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay và các yêu cầu của Phụ ước 19 về hệ thống quản lý an toàn | a) Đào tạo ban đầu  b) Đào tạo định kỳ (khi có sửa đổi quan trọng/các thay đổi được áp dụng) | Không |
| Hệ thống quản lý an toàn và khai thác sân bay | Cơ bản | Tài liệu khai thác Sân bay/Hệ thống quản lý an toàn | Đào tạo ban đầu | Không |

## Bảng A1-2. Ma trận AOPC - Báo cáo và đánh giá tình trạng đường cất hạ cánh

| **Nhân sự** | **Năng lực (kiến thức, kỹ năng và thái độ)** | | **Mức độ yêu cầu năng lực (Cơ bản/Trung cấp/Nâng cao)** | **Lĩnh vực Đào tạo** | **Yêu cầu loại hình đào tạo (Ban đầu, tại chỗ, định kỳ, phục hồi, nâng cao)** | **Yêu cầu kiểm tra năng lực** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Người đứng đầu phụ trách khai thác sân bay | Các quy định, yêu cầu của pháp luật Việt Nam, bao gồm quy trình về giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay | | Cơ bản | Quy định của pháp luật Việt Nam về khai thác sân bay | a) Đào tạo ban đầu  b) Đào tạo định kỳ (khi có sửa đổi quan trọng/các thay đổi được áp dụng) | Không |
| Hệ thống quản lý an toàn và khai thác sân bay | | Cơ bản | a) Các lĩnh vực liên quan của sân bay/Hướng dẫn hệ thống quản lý an toàn  b) Khai thác và an toàn khai thác khu bay | a) Đào tạo ban đầu  b) Đào tạo định kỳ | Không |
| Sơ đồ sân bay | | Trung cấp | Sơ đồ sân bay (Dựa trên bản vẽ Sơ đồ sân bay và thực tế tại hiện trường) | a) Đào tạo ban đầu  b) Đào tạo định kỳ  c) Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Không |
| Các quy định liên quan đến:  a) Đặc điểm mặt đường cất hạ cánh với tình trạng khác nhau của mặt đường cất hạ cánh;  b) Đánh giá ma sát đường cất hạ cánh;  c) Đánh giá tình trạng mặt đường cất hạ cánh. | | Cơ bản | Báo cáo tình trạng mặt đường cất hạ cánh | a) Đào tạo ban đầu  b) Đào tạo định kỳ  c) Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Không |
| Người phụ trách/quản lý | | a) Các quy định, yêu cầu của pháp luật Việt Nam, bao gồm quy trình về giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay;  b) NOTAM/SNOWTAM và AIP. | Cơ bản | a) Các quy định, yêu cầu của pháp luật Việt Nam  b) NOTAM/SNOWTAM và AIP | a) Đào tạo ban đầu  b) Đào tạo định kỳ  c) Đào tạo nâng cao | Có |
| Hệ thống quản lý an toàn và khai thác sân bay, bao gồm:  a) Nhận diện các mối nguy an toàn;  b) Đánh giá và giảm thiểu rủi ro;  c) Điều tra tai nạn/sự cố  d) Kiểm tra, đánh giá an toàn. | Trung cấp | Các lĩnh vực liên quan đến sân bay/hệ thống quản lý an toàn | a) Đào tạo ban đầu b) Đào tạo định kỳ c) Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
| Sơ đồ sân bay | Trung cấp | Sơ đồ sân bay (Dựa trên bản vẽ Sơ đồ sân bay và thực tế tại hiện trường) | a) Đào tạo ban đầu b) Đào tạo định kỳ c) Đào tạo phục hồi theo yêu cầucầu | Có |
| Các yêu cầu liên quan đến công việc: a) Đặc điểm mặt đường, thông số đường cất hạ cánh.  b) Đánh giá tình trạng mặt đường và xác định tình trạng mặt đường  c) Sử dụng thiết bị theo yêu cầu để đo ma sát và các đánh giá khác  d) Đánh giá hệ số ma sát, phương pháp đánh giá và quy định báo cáo  đ) Quy trình báo cáo tình trạng mặt đường cất hạ cánh  e) Sử dụng Điện thoại/thiết bị thông tin liên lạc  g) Ngăn chặn sự xâm nhập vào khu vực đường cất hạ cánh;  h) Quản lý vật ngoại lai. | Nâng cao | a) Bảo dưỡng mặt đường sân bay  b) Đào tạo về đo ma sát bởi nhà sản xuất thiết bị  c) Báo cáo điều kiện đường cất hạ cánh  d) An toàn và khai thác khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay  đ) Xâm nhập đường cất hạ cánh: Nhận thức và phòng ngừa  fe Thuật ngữ điện thoại vô tuyến | a) Đào tạo ban đầu b) Đào tạo định kỳ  c) Đào tạo phục hồi theo yêu cầu d) Đào tạo nâng cao theo yêu cầu | Có |

## Bảng A1-3. Ma trận AOPC - Bảo trì kết cấu hạ tầng sân bay

| **Nhân sự** | **Năng lực (kiến thức, kỹ năng và thái độ)** | | **Mức độ yêu cầu năng lực (Cơ bản/Trung cấp/Nâng cao)** | **Lĩnh vực Đào tạo** | **Yêu cầu Loại hình đào tạo (Ban đầu, tại chỗ, định kỳ, phục hồi, nâng cao)** | **Yêu cầu kiểm tra năng lực** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Người đứng đầu phụ trách bảo trì kết cấu hạ tầng sân bay (Các dịch vụ kỹ thuật) | Luật và các quy định/yêu cầu của quốc gia, bao gồm quy trình cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay | | Cơ bản | Các quy định về sân bay của quốc gia | Đào tạo ban đầu  Đào tạo định kỳ (khi có sửa đổi quan trọng/các thay đổi được áp dụng) | Không |
| Hệ thống quản lý an toàn và vận hành sân bay | | Cơ bản | Các bộ phận liên quan của sân bay/Hướng dẫn hệ thống quản lý an toàn  An toàn và khai thác khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ | Không |
| Sơ đồ sân bay | | Trung cấp | Sơ đồ sân bay (Dựa trên bản vẽ Sơ đồ sân bay và thực tế tại hiện trường) | Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Không |
| Các yêu cầu liên quan đến công việc: Các yêu cầu quốc gia và quốc tế và thực hành tốt nhất về: a) Hệ thống quản lý mặt đường sân bay  b) Đánh giá tình trạng mặt đường cất hạ cánh  c) Bề mặt giới hạn chướng ngại vật  d) Quản lý bảo dưỡng  đ) Thiết bị hỗ trợ trực quan sân bay | | Cơ bản | Tìm hiểu Phụ ước 14 và Quy trình dịch vụ dẫn đường hàng không (PANS) - Sân bay | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Không |
| Người phụ trách/quản lý | | a) Luật và các quy định/yêu cầu của quốc gia, bao gồm quy trình cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay  b) NOTAM/SNOWTAM và AIP | Cơ bản | Các quy định quốc gia về sân bay;  NOTAM/SNOWTAM và AIP | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu Đào tạo nâng cao | Có |
| Hệ thống vận hành sân bay và quản lý an toàn, bao gồm:  a) Nhận diện các mối nguy an toàn  b) Đánh giá và giảm thiểu rủi ro  c) Điều tra tai nạn/sự cố  d) Kiểm tra an toàn/kiểm tra tổng thể  đ) Sức khỏe và an toàn lao động | Trung cấp | Các hướng dẫn về các bộ phận liên quan của sân bay/hệ thống quản lý an toàn | Đào tạo ban đầu  Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
| Sơ đồ sân bay | Trung cấp | Sơ đồ sân bay (Dựa trên bản vẽ Sơ đồ sân bay và thực tế tại hiện trường) | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
| Các yêu cầu liên quan đến công việc: a) Xây dựng các quy trình hoạt động tiêu chuẩn  b) Bảo dưỡng dự phòng các thiết bị hỗ trợ trực quan và khu bay được lát đường và không lát đường  c) Sự xâm nhập đường cất hạ cánh  d) Điện thoại vô tuyến  đ) Quản lý bảo dưỡng  e) Loại bỏ các chất gây hại cho đường cất hạ cánh (như tuyết, tuyết đang tan, bang, cao su, nhiên liệu…)  h) Quản lý vật ngoại lai | Nâng cao | a) Tìm hiểu Phụ ước 14 và Quy trình dịch vụ dẫn đường hàng không (PANS) - Sân bay  b) Bảo dưỡng mặt đường sân bay  c) Hệ thống chiếu sáng khu bay bao gồm bảo dưỡng PAPI/VASIS  d) Bảo dưỡng sơn tín hiệu, biển báo và điểm đánh dấu đ) Loại bỏ vật gây hại từ mặt đường sân bay  e) Sự xâm nhập đường cất hạ cánh: Nhận thức và phòng ngừa  g) Thuật ngữ điện thoại vô tuyến  h) Bảo trì các bề mặt không được lát đường | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu Đào tạo nâng caotheo yêu cầu | Có |

*Lưu ý: - Người phụ trách/quản lý thực hiện việc bảo trì khu bay hàng ngày có thể có nền tảng là kỹ thuật điện hoặc kỹ thuật dân dụng tùy thuộc vào lĩnh vực bảo trì.*

## Bảng A1-4: Ma trận AOPC - Kiểm soát chất lượng sân bay

| **Nhân sự** | **Năng lực (kiến thức, kỹ năng và thái độ)** | | **Mức độ yêu cầu năng lực (Cơ bản/Trung cấp/Nâng cao)** | **Lĩnh vực Đào tạo** | **Yêu cầu Loại hình đào tạo (Ban đầu, tại chỗ, định kỳ, phục hồi, nâng cao)** | **Yêu cầu kiểm tra năng lực** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Người đứng đầu phụ trách khai thác sân bay | Luật và các quy định/yêu cầu của quốc gia, bao gồm quy trình cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay | | Cơ bản | Các quy định về sân bay của quốc gia | Đào tạo ban đầu  Đào tạo định kỳ (khi có sửa đổi quan trọng/các thay đổi được áp dụng) | Không |
| Hệ thống quản lý an toàn và vận hành sân bay | | Cơ bản | Các bộ phận liên quan của sân bay/Hướng dẫn hệ thống quản lý an toàn | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ | Không |
| Sơ đồ sân bay | | Trung cấp | Sơ đồ sân bay (Dựa trên bản vẽ Sơ đồ sân bay và thực tế tại hiện trường) | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Không |
| Các yêu cầu liên quan đến công việc: Các yêu cầu quốc gia và quốc tế và thực hành tốt nhất về: a) Quản lý kiểm soát chim và động vật hoang dã, vật nuôi  b) Bề mặt giới hạn chướng ngại vật  c) Kiểm tra khu bay  d) Thiết bị hỗ trợ trực quan  đ) Khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế, nếu có  e) Khai thác trong điều kiện thời tiết bất lợi  g) Quản lý vật ngoại lai (FOD) | | Cơ bản | a) Bảo vệ sân bay  b) Kiểm tra sân bay  c) An toàn và khai thác khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay (bao gồm Quản lý kiểm soát chim và động vật hoang dã, vật nuôi, thời tiết bất lợi, khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế) | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Không |
| Người phụ trách/quản lý | | Các yêu cầu của quốc tế và quốc gia:  a) Luật và các quy định/yêu cầu của quốc gia, bao gồm quy trình cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay  b) NOTAM/SNOWTAM và AIP | Cơ bản | a) Các quy định quốc gia về sân bay;  b) NOTAM/SNOWTAM và AIP | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
| Hệ thống vận hành sân bay và quản lý an toàn, bao gồm:  a) Nhận diện các mối nguy an toàn  b) Đánh giá và giảm thiểu rủi ro  c) Điều tra tai nạn/sự cố  d) Kiểm tra an toàn/kiểm tra tổng thể | Trung cấp | Các hướng dẫn về các bộ phận liên quan của sân bay/hệ thống quản lý an toàn | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
| Sơ đồ sân bay | Trung cấp | Sơ đồ sân bay (Dựa trên bản vẽ Sơ đồ sân bay và thực tế tại hiện trường) | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
| Các yêu cầu liên quan đến công việc: a) Xây dựng các quy trình hoạt động tiêu chuẩn liên quan đến kiểm tra khu bay  b) Điện thoại vô tuyến  c) Sự xâm nhập đường cất hạ cánh  d) Hiểu biết về Quản lý kiểm soát chim và động vật hoang dã, vật nuôi  đ) Bề mặt giới hạn chướng ngại vật  e) Kiểm tra khu bay  g) Khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế, nếu có  h) Khai thác trong điều kiện thời tiết bất lợi  i) Cung cấp các khóa đào tạo kiểm tra  k) Quản lý vật ngoại lai (FOD) | Nâng cao | a) Tìm hiểu Phụ ước 14 và Quy trình dịch vụ dẫn đường hàng không (PANS) - Sân bay  b) Kiểm tra sân bay  c) Bảo vệ sân bay  d) An toàn và khai thác khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay (bao gồm Quản lý kiểm soát chim và động vật hoang dã, vật nuôi, thời tiết bất lợi, khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế) đ) Thuật ngữ điện thoại vô tuyến  e) Sự xâm nhập đường cất hạ cánh: Nhận thức và phòng ngừa | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu Đào tạo nâng cao theo yêu cầu | Yes  Có |

## Bảng A1-5. Ma trận AOPC - Quản lý hoạt động xây dựng tại sân bay

| **Nhân sự** | **Năng lực (kiến thức, kỹ năng và thái độ)** | | **Mức độ yêu cầu năng lực (Cơ bản/Trung cấp/Nâng cao)** | **Lĩnh vực Đào tạo** | **Yêu cầu Loại hình đào tạo (Ban đầu, tại chỗ, định kỳ, phục hồi, nâng cao)** | **Yêu cầu kiểm tra năng lực** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Người đứng đầu phụ trách bảo trì kết cấu hạ tầng sân bay (Các dịch vụ kỹ thuật) | Luật và các quy định/yêu cầu của quốc gia, bao gồm quy trình cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay | | Cơ bản | Các quy định về sân bay của quốc gia | Đào tạo ban đầu  Đào tạo định kỳ (khi có sửa đổi quan trọng/các thay đổi được áp dụng) | Không |
| Hệ thống quản lý an toàn và vận hành sân bay | | Cơ bản | Các bộ phận liên quan của sân bay/Hướng dẫn hệ thống quản lý an toàn | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ | Không |
| Sơ đồ sân bay | | Trung cấp | Sơ đồ sân bay (Dựa trên bản vẽ Sơ đồ sân bay và thực tế tại hiện trường) | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ  Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Không |
| Các yêu cầu liên quan đến công việc: Các yêu cầu quốc gia và quốc tế và thực hành tốt nhất về:  a) Tuân thủ kế hoạch và quy trình an toàn công trình sân bay bao gồm bề mặt giới hạn chướng ngại vật  b) Kế hoạch khẩn nguy sân bay  c) Xây dựng chương trình đào tạo nhằm giảm thiểu các nguy cơ tiềm ẩn về an toàn do các công trình đang thi công gây ra  d) Thủ tục cấp phép công trình  đ) Nâng cao nhận thức về an toàn  e) Điều tra tai nạn và sự cố  g) Nhận dạng mối nguy và quản lý rủi ro  h) Tiến hành đánh giá an toàn nội bộ  Thực hiện các biện pháp giảm nhẹ đã đề xuất  i) Phối hợp với kiểm soát không lưu và các bên/cơ quan liên quan, khi được yêu cầu | | Cơ bản | a) Tìm hiểu Phụ ước 14 và Quy trình dịch vụ dẫn đường hàng không (PANS) - Sân bay  b) Hệ thống quản lý an toàn sân bay  c) Điều tra tai nạn/sự cố  d) Sự xâm nhập đường cất hạ cánh: Nhận thức và phòng ngừa đ) Kiểm tra sân bay  e) Quản lý các công trình đang thi công | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Không |
| Người phụ trách/quản lý | | a) Luật và các quy định/yêu cầu của quốc gia, bao gồm quy trình cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay  b) NOTAM/SNOWTAM và AIP | Cơ bản | Các quy định quốc gia về sân bay;  NOTAM/SNOWTAM và AIP | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
| Hệ thống vận hành sân bay và quản lý an toàn, bao gồm:  a) Nhận diện các mối nguy an toàn  b) Đánh giá và giảm thiểu rủi ro  c) Điều tra tai nạn/sự cố  d) Kiểm tra an toàn/kiểm tra tổng thể | Trung cấp | Các hướng dẫn về các bộ phận liên quan của sân bay/hệ thống quản lý an toàn | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
| Sơ đồ sân bay | Trung cấp | Sơ đồ sân bay (Dựa trên bản vẽ Sơ đồ sân bay và thực tế tại hiện trường) | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
| Các yêu cầu liên quan đến công việc: a) Xây dựng kế hoạch an toàn lao động và quy trình kiểm soát công việc  b) Kế hoạch khẩn nguy sân bay  c) Cung cấp chương trình đào tạo về an toàn lao động  d) Nâng cao nhận thức về an toàn lao động  đ) Đánh giá và kiểm soát nhà thầu  e) Chuẩn bị danh sách kiểm tra  g) Thực hiện kiểm tra an toàn  h) Giảm chiều dài đường cất hạ cánh  i) Quản lý vật ngoại lai (FOD) | Nâng cao | a) Tìm hiểu Phụ ước 14 và Quy trình dịch vụ dẫn đường hàng không (PANS) - Sân bay  b) Quản lý hoạt động trong suốt quá trình xây dựng  c) Sự xâm nhập đường cất hạ cánh: Nhận thức và phòng ngừa bao gồm kiểm soát vật ngoại lai (FOD) d) Lập kế hoạch và ứng phó khẩn nguy  đ) An toàn và khai thác khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay  e) Hệ thống quản lý an toàn sân bay | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu Đào tạo nâng caotheo yêu cầu | Có |

## Bảng A1-6. Ma trận AOPC – Quản lý vật ngoại lai (FOD)

| **Nhân sự** | **Năng lực (kiến thức, kỹ năng và thái độ)** | | **Mức độ yêu cầu năng lực (Cơ bản/Trung cấp/Nâng cao)** | **Lĩnh vực Đào tạo** | **Yêu cầu Loại hình đào tạo (Ban đầu, tại chỗ, định kỳ, phục hồi, nâng cao)** | **Yêu cầu kiểm tra năng lực** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Người đứng đầu phụ trách khai thác sân bay | Luật và các quy định/yêu cầu của quốc gia, bao gồm quy trình cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay | | Cơ bản | Các quy định về sân bay của quốc gia | Đào tạo ban đầu  Đào tạo định kỳ (khi có sửa đổi quan trọng/các thay đổi được áp dụng) | Không |
| Hệ thống quản lý an toàn và vận hành sân bay | | Cơ bản | Các bộ phận liên quan của sân bay/Hướng dẫn hệ thống quản lý an toàn | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ | Không |
| Sơ đồ sân bay | | Trung cấp | Sơ đồ sân bay (Dựa trên bản vẽ Sơ đồ sân bay và thực tế tại hiện trường) | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Không |
| Các yêu cầu liên quan đến công việc: a) Tài liệu và báo cáo  b) Phân tích và đánh giá  c) Giảm bớt vật ngoại lai (FOD) | | Basic  Cơ bản | Quản lý vật ngoại lai (FOD) (Tham khảo tại Quy trình dịch vụ dẫn đường hàng không (PANS) - Sân bay) | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Không |
| Người phụ trách/quản lý | | Luật và các quy định/yêu cầu của quốc gia, bao gồm quy trình cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay | Cơ bản | Các quy định quốc gia về sân bay; | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
| Hệ thống vận hành sân bay và quản lý an toàn, bao gồm:  a) Nhận diện các mối nguy an toàn  b) Đánh giá và giảm thiểu rủi ro  c) Điều tra tai nạn/sự cố  d) Kiểm tra an toàn/kiểm tra tổng thể | Trung cấp | Các hướng dẫn về các bộ phận liên quan của sân bay/hệ thống quản lý an toàn | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
| Sơ đồ sân bay | Trung cấp | Sơ đồ sân bay (Dựa trên bản vẽ Sơ đồ sân bay và thực tế tại hiện trường) | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
|  | | Các yêu cầu liên quan đến công việc: a) Quản lý vật ngoại lai (FOD)  b) Phát hiện và đánh giá sự xuất hiện của vật ngoại lai (FOD)  c) Người điều khiển, vận hành phương tiện, trang thiết bị trong khu bay  d) Vận hành thiết bị cụ thể  đ) Điện thoại vô tuyến  e) Sơn sơn tín hiệu, biển báo và điểm đánh dấusân bay  g) Làm quen với các thao tác đối với các trường hợp khẩn cấp  Tham khảo:  ▪ICAO Phụ ước 14 và 19  ▪Quy trình dịch vụ dẫn đường hàng không (PANS) - Sân bay (Tài liệu 9981)  ▪Các phần liên quan của Tài liệu 9137  ▪Sổ tay Quản lý hoạt động trong suốt quá trình xây dựng của ACI ▪Tài liệu hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam | Nâng cao | a) Quản lý vật ngoại lai (FOD) (Tham khảo Quy trình dịch vụ dẫn đường hàng không (PANS) - Sân bay)  b) Người điều khiển, vận hành phương tiện, trang thiết bị tại khu bay (Thảm khảo Quy trình dịch vụ dẫn đường hàng không (PANS) - Sân bay)  c) Thuật ngữ điện thoại vô tuyến  d) Sơn tín hiệu, biển báo và điểm đánh dấusân bay  đ) Thiết bị phát hiện vật ngoại lai (FOD) (nếu áp dụng, cung cấp bởi nhà sản xuất) | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu Đào tạo nâng caotheo yêu cầu | Có |

## Bảng A1-7. Ma trận AOPC - An toàn sân đỗ

| **Nhân sự** | **Năng lực (kiến thức, kỹ năng và thái độ)** | | **Mức độ yêu cầu năng lực (Cơ bản/Trung cấp/Nâng cao)** | **Lĩnh vực Đào tạo** | **Yêu cầu Loại hình đào tạo (Ban đầu, tại chỗ, định kỳ, phục hồi, nâng cao)** | **Yêu cầu kiểm tra năng lực** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Người đứng đầu phụ trách khai thác sân bay | Luật và các quy định/yêu cầu của quốc gia, bao gồm quy trình cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay | | Cơ bản | Các quy định về sân bay của quốc gia | Đào tạo ban đầu  Đào tạo định kỳ (khi có sửa đổi quan trọng/các thay đổi được áp dụng) | Không |
| Hệ thống quản lý an toàn và vận hành sân bay | | Cơ bản | Các bộ phận liên quan của sân bay/Hướng dẫn hệ thống quản lý an toàn | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ | Không |
| Sơ đồ sân bay | | Trung cấp | Sơ đồ sân bay (Dựa trên bản vẽ Sơ đồ sân bay và thực tế tại hiện trường) | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Không |
| Các yêu cầu liên quan đến công việc: Các yêu cầu của quốc tế, quốc gia và thực hành tốt nhất về:  a) Quy trình quay vòng tàu bay  b) Vai trò trong Kế hoạch khẩn nguy sân bay  Tham khảo:  ▪ICAO Phụ ước 14 và 19 (các phần liên quan)  ▪Quy trình dịch vụ dẫn đường hàng không (PANS) - Sân bay (Tài liệu 9981)  ▪Hướng dẫn quản lý an toàn (Tài liệu 9859)  ▪Sổ tay An toàn sân đỗ của ACI | | Cơ bản | a) Tìm hiểu Phụ ước 14 và Quy trình dịch vụ dẫn đường hàng không (PANS) - Sân bay  b) Hệ thống quản lý an toàn sân bay  c) An toàn và khai thác khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay  d) Lập kế hoạch và ứng phó khẩn nguy | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ  Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Không |
| Người phụ trách/quản lý | | Luật và các quy định/yêu cầu của quốc gia, bao gồm quy trình cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay | Cơ bản | Các quy định quốc gia về sân bay; | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
| Hệ thống vận hành sân bay, bao gồm:  a) Quản lý vật ngoại lai (FOD)  b) Quản lý an toàn trong quá trình xây dựng và bảo trì công trình  c) Hiểu biết về quy trình khẩn nguy sân bay  d) Các quy trình của xe “Follow-me”  Hệ thống quản lý an toàn | Trung cấp | Các hướng dẫn về các bộ phận liên quan của sân bay/hệ thống quản lý an toàn | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
| Sơ đồ sân bay | Trung cấp | Sơ đồ sân bay (Dựa trên bản vẽ Sơ đồ sân bay và thực tế tại hiện trường) | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
|  | | Các yêu cầu liên quan đến công việc: a) Các quy định người điều khiển, vận hành phương tiện, trang thiết bị khu bay  b) Quy trình quay vòng tàu bay (ví dụ: hoạt động của cầu hành khách, an toàn của hành khách trên sân đỗ, an toàn tiếp nhiên liệu cho tàu bay, phục vụ chuyến bay an toàn…)  c) Nguy cơ nổ tàu bay phản lực  d) Xếp lượt tuần tự  đ) Sơn kẻ tín hiệu và biển báo sân đỗ  e) Hoạt động dưới thời tiết bất lợi  g) Xử lý nhiên liệu và dầu bị tràn  h) Kiểm tra và làm sạch sân đỗ (vật ngoại lai FOD, mặt đường, sơn tín hiệu, biển báo, đảm bảo thiết bị hỗ trợ mặt đất GSE đúng chỗ…)  i) Sử dụng thiết bị bảo vệ cá nhân (nút tai, áo phản quang…)  k) Vai trò trong Kế hoạch khẩn nguy sân bay  l) Thuật ngữ điện thoại vô tuyến  m) Tuân thủ các quy tắc an toàn trong suốt quá trình xây dựng và bảo trì công trình | Nâng cao | a) Tìm hiểu Phụ ước 14 và Quy trình dịch vụ dẫn đường hàng không (PANS) - Sân bay  b) Quản lý các công trình đang thi công  c) Lập kế hoạch và ứng phó khẩn nguy  d) An toàn và khai thác khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay  đ) Hệ thống quản lý an toàn sân bay  e) Đào tạo về vật ngoại lai FOD | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu Đào tạo nâng caotheo yêu cầu | Có |

## Bảng A1-8: Ma trận AOPC - An toàn khai thác đường cất hạ cánh

| **Nhân sự** | **Năng lực (kiến thức, kỹ năng và thái độ)** | | **Mức độ yêu cầu năng lực (Cơ bản/Trung cấp/Nâng cao)** | **Lĩnh vực Đào tạo** | **Yêu cầu Loại hình đào tạo (Ban đầu, tại chỗ, định kỳ, phục hồi, nâng cao)** | **Yêu cầu kiểm tra năng lực** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Người đứng đầu phụ trách khai thác sân bay | Luật và các quy định/yêu cầu của quốc gia, bao gồm quy trình cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay | | Cơ bản | Các quy định về sân bay của quốc gia | Đào tạo ban đầu  Đào tạo định kỳ (khi có sửa đổi quan trọng/các thay đổi được áp dụng) | Không |
| Hệ thống quản lý an toàn và vận hành sân bay | | Cơ bản | Các bộ phận liên quan của sân bay/Hướng dẫn hệ thống quản lý an toàn | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ | Không |
| Sơ đồ sân bay | | Trung cấp | Sơ đồ sân bay (Dựa trên bản vẽ Sơ đồ sân bay và thực tế tại hiện trường) | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Không |
| Các yêu cầu liên quan đến công việc: Các yêu cầu của quốc tế, quốc gia và thực hành tốt nhất về:  a) Lập kế hoạch và ứng phó khẩn nguy  b) Vận hành và bảo dưỡng sân bay nói chung  c) Điều tra tai nạn và sự cố  d) Chương trình an toàn đường cất hạ cánh và đội an toàn đường cất hạ cánh | | Cơ bản | a) Lập kế hoạch và ứng phó khẩn nguy  d) An toàn và khai thác khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay  đ) Điều tra tai nạn và sự cố sân bay  e) Quốc gia và chương trình an toàn đường cất hạ cánh | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ  Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Không |
| Người phụ trách/quản lý | | Luật và các quy định/yêu cầu của quốc gia, bao gồm quy trình cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay | Cơ bản | Các quy định quốc gia về sân bay; | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
| Hệ thống vận hành sân bay, bao gồm:  a) Quản lý vật ngoại lai (FOD)  b) Quản lý an toàn trong quá trình xây dựng và bảo trì công trình  c) Hiểu biết về quy trình khẩn nguy sân bay  d) Các quy trình của xe “Follow-me”  Hệ thống quản lý an toàn | Trung cấp | Các hướng dẫn về các bộ phận liên quan của sân bay/hệ thống quản lý an toàn | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
| Sơ đồ sân bay | Trung cấp | Sơ đồ sân bay (Dựa trên bản vẽ Sơ đồ sân bay và thực tế tại hiện trường) | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
|  | | Các yêu cầu liên quan đến công việc: Tất cả các yêu cầu năng lực đối với cán bộ tuyến đầu, nhưng ở trình độ nâng cao, cộng với:  a) Hiểu biết về kế hoạch di chuyển tàu bay mất khả năng di chuyển  b) Khai báo lại khoảng cách đường cất hạ cánh  c) Các nguyên tắc hệ thống quản lý an toàn bao gồm quản lý rủi ro gây mất an toàn  d) Điều tra sơ bộ các tai nạn và sự cố  đ) An toàn trong suốt quá trình xây dựng và bảo trì công trình  e) Chương trình an toàn đường cất hạ cánh và đội an toàn đường cất hạ cánh | Nâng cao | a) Lập kế hoạch và ứng phó khẩn nguy  b) Tìm hiểu Phụ ước 14 và Quy trình dịch vụ dẫn đường hàng không (PANS) - Sân bay  c) Hệ thống quản lý an toàn sân bay  d) Điều tra tai nạn/sự cố tại sân bay  đ) Quản lý các công trình đang thi công  e) An toàn và khai thác khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay  g) Sự xâm nhập đường cất hạ cánh: Nhận thức và phòng ngừa  h) Quản lý an toàn đường cất hạ cánh  i) Quản lý kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi  k) Quốc gia và chương trình an toàn đường cất hạ cánh | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu Đào tạo nâng cao theo yêu cầu | Có |

## Bảng A1-9: Ma trận AOPC - Quản lý an toàn thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại sân bay

| **Nhân sự** | **Năng lực (kiến thức, kỹ năng và thái độ)** | | **Mức độ yêu cầu năng lực (Cơ bản/Trung cấp/Nâng cao)** | **Lĩnh vực Đào tạo** | **Yêu cầu Loại hình đào tạo (Ban đầu, tại chỗ, định kỳ, phục hồi, nâng cao)** | **Yêu cầu kiểm tra năng lực** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Người đứng đầu phụ trách khai thác sân bay | Luật và các quy định/yêu cầu của quốc gia, bao gồm quy trình cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay | | Cơ bản | Các quy định về sân bay của quốc gia | Đào tạo ban đầu  Đào tạo định kỳ (khi có sửa đổi quan trọng/các thay đổi được áp dụng) | Không |
| Hệ thống quản lý an toàn và vận hành sân bay | | Cơ bản | Các bộ phận liên quan của sân bay/Hướng dẫn hệ thống quản lý an toàn | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ | Không |
| Sơ đồ sân bay | | Trung cấp | Sơ đồ sân bay (Dựa trên bản vẽ Sơ đồ sân bay và thực tế tại hiện trường) | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Không |
| Các yêu cầu liên quan đến công việc: a) Các quy trình khẩn cấp cho việc người điều khiển, vận hành phương tiện, trang thiết bị trên sân bay  b) Các yêu cầu về an toàn đối với phương tiện, thiết bị  c) Chương trình đào tạo người điều khiển, vận hành phương tiện, trang thiết bị sân bay  d) Hệ thống hồ sơ giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành phương tiện, thiết bị hàng không hoạt động thường xuyên tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay | | Basic  Cơ bản | Người điều khiển, vận hành phương tiện, trang thiết bị khu bay (Tham khảo Quy trình dịch vụ dẫn đường hàng không (PANS) - Sân bay) | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ  Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Không |
| Người phụ trách/quản lý | | Luật và các quy định/yêu cầu của quốc gia, bao gồm quy trình cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay | Cơ bản | Các quy định quốc gia về sân bay; | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
| Hệ thống vận hành sân bay và quản lý an toàn, bao gồm:  a) Nhận diện các mối nguy an toàn  b) Đánh giá và giảm thiểu rủi ro  c) Điều tra tai nạn/sự cố  d) Kiểm tra an toàn/kiểm tra tổng thể | Trung cấp | Các hướng dẫn về các bộ phận liên quan của sân bay/hệ thống quản lý an toàn | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
| Sơ đồ sân bay | Trung cấp | Sơ đồ sân bay (Dựa trên bản vẽ Sơ đồ sân bay và thực tế tại hiện trường) | Đào tạo ban đầu Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu | Có |
|  | | Các yêu cầu liên quan đến công việc: a) Xây dựng quy trình và quy tắc giao thông tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay  b) Đào tạo cho nhân viên người điều khiển, vận hành phương tiện, trang thiết bị an toàn tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay  c) Nâng cao nhận thức về an toàn cho nhân viên người điều khiển, vận hành phương tiện, trang thiết bị tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay  d) Cung cấp đào tạo về điện thoại vô tuyến  đ) Làm quen với các yêu cầu an toàn về phương tiện, thiết bị  e) Tiến hành kiểm tra phương tiện, thiết bị  g) Lưu hồ sơ và dữ liệu giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành phương tiện, thiết bị hàng không và giấy phép phương tiện/thiết bị | Nâng cao | Người điều khiển, vận hành phương tiện, trang thiết bị khu bay (Tham khảo Quy trình dịch vụ dẫn đường hàng không (PANS) - Sân bay) | Đào tạo ban đầu Recurrent training  Đào tạo định kỳ Đào tạo phục hồi theo yêu cầu Đào tạo nâng caotheo yêu cầu | Có |

# Phụ lục 2

# CÁC MẪU

|  |  |
| --- | --- |
| **STT** | **Tên các mẫu** |
| Mẫu số 01 | Mẫu báo cáo sự cố chim va chạm với tàu bay |
| Mẫu số 02 | Mẫu báo cáo sự cố chim va chạm với tàu bay bổ sung thông tin về chi phí khai thác và hư hại động cơ |
| Mẫu số 03 | Mẫu Giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay |
| Mẫu số 04 | Mẫu về sự cố, vụ việc tại cảng hàng không, sân bay |
| Mẫu số 4.1 | Mẫu báo cáo sự cố, vụ việc tại cảng hàng không, sân bay |
| Mẫu số 4.2 | Mẫu phân loại sự cố, vụ việc tại cảng hàng không, sân bay |
| Mẫu số 05 | Mẫu báo cáo của người khai thác cảng hàng không, sân bay; Cảng vụ hàng không |
| Mẫu số 5.1 | Mẫu báo cáo cho người khai thác cảng hàng không, sân bay |
| Mẫu số 5.1.1 | Mẫu báo cáo giới hạn khai thác nhà ga, sân đỗ |
| Mẫu số 5.1.2 | Mẫu báo cáo giám sát sử dụng slot |
| Mẫu số 5.1.3 | Mẫu báo cáo kế hoạch trung hạn 5 năm về tăng, giảm giới hạn khai thác nhà ga, sân đỗ |
| Mẫu số 5.1.4 | Mẫu báo cáo số lượng tàu bay đỗ qua đêm được xác nhận cho hãng hàng không |
| Mẫu số 5.2 | Mẫu báo cáo cho cảng vụ hàng không |
| Mẫu số 5.2.1 | Mẫu báo cáo giám sát sử dụng slot của các hãng hàng không Việt Nam |
| Mẫu số 5.2.1 | Mẫu báo cáo giám sát sử dụng slot của các hãng hàng không nước ngoài |
| Mẫu số 06 | Mẫu báo cáo của cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay |
| Mẫu số 6.1 | Mẫu báo cáo giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay |
| Mẫu số 6.2 | Mẫu báo cáo kế hoạch trung hạn về tăng, giảm giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay |
| Mẫu số 7 | Mẫu thẻ giám sát viên |
| Mẫu số 7.1 | Mẫu thẻ giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay |
| Mẫu số 7.2 | Mẫu thẻ giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không |

## 

## Mẫu số 01. Mẫu báo cáo sự cố chim va chạm với tàu bay

|  |  |
| --- | --- |
| Send to:  *Gửi tới:* |  |
| Operator 01/02  *Người khai thác tàu bay*  Aircraft Make/Model 03/04  *Nhà sản xuất tàu bay/Mẫu mã*  Engine Make/Model 05/06  *Nhà sản xuất động cơ/Mẫu mã*  Aircraft Registration 07  *Số đăng ký tàu bay*  Flight number  *Số hiệu chuyến bay*  Date day ….. month …. year 08  *Ngày ……. tháng ………… năm*  Route to  *Điểm đến*  Local time 09  *Giờ địa phương*  dawn □A day □B dusk □C night □D 10  *bình minh □ A ban ngày □ B chạng vạng □ C đêm □ D*  Aerodrome Name 11/12  *Tên sân bay*  Runway used 13  *Đường CHC sử dụng*  Location if Enroute 14  *Vị trí trên đường bay*  Height AGL 15  *Độ cao (AGL)*  Speed IAS 16  *Tốc độ (IAS)*  Phase of Flight 17  *Giai đoạn của chuyến bay*  Parked □ A En route □ E  *đỗ trên đường bay*  Taxi □ B Descent □ F  *lăn hạ độ cao*  Take-off run □ C Approach □ G  *chạy đà cất cánh tiếp cận*  Climb □ D Landing roll □ H  *lấy độ cao xả đà hạ cánh*  Part(s) of Aircraft  *Phần (các phần) của tàu bay*  Struck Damaged  *Va chạm Hư hại*  Radome □ 18 □  *Chóp rađa*  Windshield □ 19 □  *Kính chắn gió*  Nose (excluding above) □ 20 □  *Mũi (ngoại trừ phần trên)*  Engine no.1 □ 21 □  *Động cơ số*  2 □ 22 □  3 □ 23 □  4 □ 24 □  Propeller □ 25 □  *Cánh quạt*  Wing/rotor □ 26 □  *Cánh tàu bay/cánh quay trực thăng*  Fuselage □ 27 □  *Thân*  Landing gear □ 28 □  *Càng*  Tail □ 29 □  *Đuôi*  Lights □ 30 □  *Đèn*  Other (specify) □ 31 □  *Khác (nêu rõ)* | Effect on Flight:  *Ảnh hưởng tới chuyến bay*  None □ 32  *Không*  Aborted take - off □ 33  *Hủy cất cánh*  Precautionary landing □ 34  *Hạ cánh phòng bất trắc*  Engines shut down □ 35  *Động cơ bị tắt*  Other (specify) □ 36  *Khác (nêu rõ)*  Sky Condition 37  *Điều kiện bầu trời*  No cloud □ A  *Không mây*  Some cloud □ B  *Có mây*  Overcast □ C  *U ám*  Precipitation  *Lượng giáng thủy*  Fog □38  *Sương mù*  Rain □ 39  *Mưa*  Snow □ 40  *Tuyết*  Bird Species\* 41  *Loài chim*  Number of Birds  *Số lượng chim*  *Seen 42 Struck 43*  *Nhìn thấy Va chạm*  1 □ A □ A  2-10 □ B □ B  11-100 □ C □ C  More □ D □ D  *Nhiều hơn*  Size of Bird 44  *Kích thước của chim*  Small □ S  *Nhỏ*  Medium □ M  *Trung bình*  Large □ L  *To*  Pilot Warned of Birds 45  *Phi công có được cảnh báo về chim*  Yes □ y No □ x  *Có Không*  Remarks (describe damage, injuries and other pertinent information) 46/47  *Bình luận (mô tả mức độ hư hại, mức độ tổn thương và các thông tin thích hợp)* |
| Reported by  *Báo cáo bởi*  (Name, Signature)  *(Tên, Chữ ký)* | \* Send the pictures of the birdstrike  *\* Gửi ảnh của sự cố chim va chạm vào tàu bay* |

## Mẫu số 02. Mẫu báo cáo sự cố chim va chạm với tàu bay bổ sung thông tin về chi phí khai thác và hư hại động cơ

**A. BASIC DATA**

***A. THÔNG TIN CƠ BẢN***

Operator 01/02

*Người khai thác*

Aircraft Make/Model 03/04

*Nhà sản xuất tàu bay/Mẫu mã*

Engine Make/Model: 05/06

*Nhà sản xuất động cơ/Mẫu mã*

Aircraft Registration: 07

*Số đăng ký tàu bay*

Date of strike: day month year 08

*Ngày xảy ra sự cố va chạm: ngày tháng năm*

Aerodrome/ Location if known 11/12/14

*Sân bay/ Vị trí nếu biết*

**B. COST INFORMATION:**

***B. THÔNG TIN CHI PHÍ:***

Aircraft time out of service: hours 52

*Thời gian tàu bay không phục vụ bay giờ*

Estimated cost of repairs or replacement U.S. $ 53

*Chi phí ước tính cho việc sửa chữa hoặc thay thế:*

Estimated other costs U.S. $ 54

*Chi phí ước tính khác:*

***C. CÁC THÔNG TIN ĐẶC BIỆT VỀ HƯ HẠI ĐỘNG CƠ DO SỰ CỐ VA CHẠM***

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Engine position number  *Vị trí của động cơ* |  | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Reason for failure/ shutdown  *Lý do hỏng/tắt máy* |  | 55 | 56 | 57 | 58 |
|  | Uncontained failure  *Bị văng ra không kiểm soát* | □ A | □ A | □ A | □ A |
|  | Fire  *Cháy* | □ B | □ B | □ B | □ B |
|  | Shutdown - Vibration  *Tắt - Rung* | □ C | □ C | □ C | □ C |
|  | Shutdown - Temperature  *Tắt - Nhiệt độ* | □ D | □ D | □ D | □ D |
|  | Shutdown - Fire warning  *Tắt - Cảnh báo cháy* | □ E | □ E | □ E | □ E |
|  | Shutdown - Other (specify)  *Tắt - Khác (nêu rõ)*  …………………………….. | □ Y | □ Y | □ Y | □ Y |
|  | Shutdown - unknown  *Tắt - không biết* | □ Z | □ Z | □ Z | □ Z |
| Estimated percentage of thrust loss\*  *Phần trăm ước tính giảm lực đẩy* |  | \_\_\_59 | \_\_\_60 | \_\_\_61 | \_\_\_62 |
| Estimated number of birds ingested  *Số lượng chim ước tính bị cuốn vào động cơ* |  | \_\_\_63 | \_\_\_64 | \_\_\_65 | \_\_\_66 |

Bird species 41

*Loài chim*

\*These may be difficult to determine but even estimates are useful.

*\* Việc nhận diện được các loài chim có thể khó nhưng cần thiết ngay cả khi chỉ là số ước lượng.*

Send the pictures of the birdstrike

Gửi ảnh của sự cố chim va chạm vào tàu bay

Reported by

*Được báo cáo bởi*

(Name, Signature)

*(Tên, Chữ ký)*

## Mẫu số 03. Mẫu giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay

|  |  |
| --- | --- |
| **CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM** | **GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN ĐIỀU KHIỂN, VẬN HÀNH THIẾT BỊ HÀNG KHÔNG, PHƯƠNG TIỆN HOẠT ĐỘNG TẠI KHU VỰC HẠN CHẾ CỦA CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY** |
| **CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIETNAM** |
| ***\* \* \**** | **GROUND SUPPORT EQUIPMENTS OPERATION LICENSE** |
| ***Số giấy phép*** | ***Ngày cấp:***  ***Ngày hết hạn:*** |
| Ảnh | **HỌ VÀ TÊN** |
| *Ngày sinh:*  *Giới tính:* |
| **Cơ quan công tác:** |
| **Phạm vi hoạt động: Cảng hàng không tại Việt Nam** |
|

|  |  |
| --- | --- |
| QR Code | 1. Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép này căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.  2. Người được cấp giấy phép có quyền thực hiện các chức năng chuyên môn đã được phê chuẩn ghi trong giấy phép. 3. Giấy phép này có thể bị tạm giữ hoặc thu hồi nếu người được cấp vi phạm quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và quy định khác của Bộ Giao thông vận tải và Cục Hàng không Việt Nam. |
|
|
|
|
|
| Năng định | |
|  | |
|  | |
|  | |
|  | |

## Mẫu số 04. Mẫu về sự cố, vụ việc tại cảng hàng không, sân bay

## Mẫu số 4.1. Mẫu báo cáo sự cố, vụ việc tại cảng hàng không, sân bay

|  |  |
| --- | --- |
| **TÊN TỔ CHỨC BÁO CÁO** | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**  *Địa điểm, ngày ….. tháng …. năm …..* |

**BÁO CÁO SỰ CỐ, VỤ VIỆC TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY**

**Kính gửi: Tên cơ quan nhận báo cáo**

**1. Tổ chức tiến hành điều tra sự cố, vụ việc:**

- Loại báo cáo:

🞏 Báo cáo ban đầu

🞏 Báo cáo sơ bộ

🞏 Báo cáo cuối cùng

- Tên tổ chức:

- Phạm vi điều tra:

|  |  |
| --- | --- |
| 🞏 Điều tra toàn bộ  🞏 Được ủy quyền | 🞏 Không điều tra  🞏 Khác |

**2. Phân loại:**

**2.1. Loại xảy ra:**

|  |  |
| --- | --- |
| 🞏 Sân bay  🞏 Va chạm mặt đất  🞏 Cháy/Khói  🞏 Phục vụ thương mại kỹ thuật mặt đất (Sân đỗ tàu bay) | 🞏 Xâm nhập đường cất hạ cánh  🞏 Chim, động vật hoang dã và vật nuôi  🞏 Liên quan đến nhiên liệu  🞏 Chưa rõ hoặc không xác định |

**2.2. Mức độ:**

🞏 Mức A 🞏 Mức B 🞏 Mức C 🞏 Mức D 🞏Mức E

**3. Mô tả chi tiết:**

- Thời gian xảy ra sự cố: Giờ, ngày…. tháng …. năm (Giờ địa phương hoặc giờ UTC)

- Địa điểm xảy ra sự cố:

- Tại cảng hàng không, sân bay:

- Điều kiện thời tiết:

- Điều kiện ánh sáng:

- Tường thuật sự việc:

**4. Hậu quả:**

4.1. Hành khách, người bị thương:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Mức độ bị thương** | **Số lượng hành khách bị thương** | **Số lượng người bị thương khác** |
| 🞏 Tử vong  🞏 Nghiêm trọng  🞏 Không đáng kể  🞏 Không bị thương  🞏 Chưa rõ hoặc không xác định |  |  |

4.2. Thiệt hại khác:

**5. Phân tích:**

**6. Kết luận:**

- Liệt kê các phát hiện.

- Nguyên nhân.

**7. Khuyến nghị an toàn:** Khuyến nghị đưa ra nhằm mục đích ngăn ngừa tai nạn và mọi biện pháp khắc phục hậu quả.

**8. Phụ lục:** Các tài liệu chứng minh đi kèm.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***  - Như trên;  - …  - Lưu … | **TÊN TỔ CHỨC BÁO CÁO**  *(ký, đóng dấu)* |

## Mẫu số 4.2. Mẫu phân loại sự cố, vụ việc điển hình tại cảng hàng không, sân bay

*Ký hiệu:*

*AL: Người khai thác tàu bay*

*AN: Tổ chức cung cấp dịch vụ đảm bảo hoạt động bay*

*AD: Người khai thác cảng hàng không, sân bay*

*AU: Cảng vụ hàng không*

*GH: Tổ chức cung cấp dịch vụ mặt đất*

| **STT** | **Sự cố - vụ việc điển hình tại  cảng hàng không, sân bay** | **Mức độ uy hiếp  an toàn** | | | | | **Diễn giải mức độ  uy hiếp an toàn** | **Trách nhiệm báo cáo** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **A** | **B** | **C** | **D** | **E** | **AL** | **AN** | **AD** | **AU** | **GH** |
| 1 | Hủy việc thực hiện cất cánh tại điểm tận cùng của đường cất hạ cánh | X | X | X | X |  | A: Tai nạn chết người, hư hỏng nghiêm trọng tàu bay  B: Không phải tai nạn, nhưng phải đóng cửa tạm thời đường CHC  C: Gây hư hỏng kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; gây hư hỏng phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay (như hệ thống đèn, biển báo)  D: không ảnh hưởng đến phương tiên, trang thiết bị, tàu bay vẫn tiếp tục tự lăn vào sân đỗ tàu bay | X | X | X | X |  |
| 2 | Hạ cánh tại cuối đường cất hạ cánh hoặc bên ngoài đường hạ cánh | X | X | X |  |  | A: Tai nạn chết người, hư hỏng nghiêm trọng tàu bay  B: Không phải tai nạn, nhưng phải đóng cửa tạm thời đường CHC  C: Gây hư hỏng kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; gây hư hỏng phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay (như hệ thống đèn, biển báo) | X | X | X | X |  |
| 3 | Hạ cánh tiếp đất quá sớm hoặc tàu bay xông ra ngoài đường CHC | X | X | X | X |  | A: Tai nạn chết người, hư hỏng nghiêm trọng tàu bay  B: Không phải tai nạn, nhưng phải đóng cửa tạm thời đường CHC  C: Gây hư hỏng kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; gây hư hỏng phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay (như hệ thống đèn, biển báo)  D: không ảnh hưởng đến phương tiên, trang thiết bị, tàu bay vẫn tiếp tục tự lăn vào sân đỗ tàu bay | X | X | X | X |  |
| 4 | Nguy cơ tàu bay va chạm với tàu bay, phương tiện, người, động vật trên đường CHC |  |  |  | X | X | D: Tàu bay phải bay lại, hủy cất cách E: Tàu phải dừng chờ để di dời tàu bay, phương tiện, người, động vật, FOD | X | X | X | X |  |
| 5 | Tàu bay cất, hạ cánh trên đường CHC đang đóng cửa, đường CHC chưa được phép khai thác, hoặc cất, hạ cánh nhầm đường CHC |  | X |  |  |  |  | X | X | X | X |  |
| 6 | Va chạm giữa tàu bay với tàu bay khác;  Va chạm giữa tàu bay với người, phương tiện, cơ sở hạ tầng và vật thể khác trên đường CHC | X | X | X |  |  | A: Tai nạn chết người, hư hỏng nghiêm trọng tàu bay  B: Không phải tai nạn, nhưng phải đóng cửa tạm thời đường CHC  C: Gây hư hỏng kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; gây hư hỏng phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay (như hệ thống đèn, biển báo) | X | X | X | X |  |
| 7 | Tàu bay đang bay có nguy cơ cao va chạm vào chướng ngại vật ở mặt đất (công trình, cây cối….) hoặc khoảng cách với chướng ngại vật nhỏ hơn khoảng cách an toàn tối thiểu. |  |  |  |  |  |  | X | X |  | X |  |
| 8 | Tàu bay, phương tiện, con người vi phạm khoảng cách an toàn hoặc xâm nhập đường CHC khi không được phép |  |  |  | X | X | D: Gây ảnh hưởng đến tàu bay (tàu bay dừng chờ, bay lại…) E: không ảnh hưởng đến tàu bay | X | X | X | X |  |
| 9 | Sự ô nhiễm, làm bẩn nghiêm trọng kết cấu khung sườn, các hệ thống hoặc thiết bị của tàu bay trong quá trình vận chuyển hành lý hoặc hàng hoá. |  |  |  |  | X | E: Tàu bay tạm dừng khai thác để kiểm tra, sửa chữa | X |  |  | X |  |
| 10 | Việc sắp xếp tải (hành khách, hành lý hoặc hàng hoá) sai có ảnh hưởng quan trọng đến trọng tâm, trọng tải của tàu bay. |  |  |  |  | X | E: Tàu bay phải tạm dừng khai thác, dẫn tới chậm chuyến để sắp xếp lại hành lý | X |  | X | X | X |
| 11 | Việc sắp xếp sai hành lý hoặc hàng hoá (kể cả hành lý xách tay) có thể gây mất an toàn cho tàu bay, thiết bị tàu bay, hành khách và thành viên tổ bay hoặc cản trở việc thoát hiểm trong trường hợp khẩn cấp. |  |  |  |  | X | E: Tàu bay phải tạm dừng khai thác, dẫn tới chậm chuyến để sắp xếp lại hành lý | X |  | X | X | X |
| 12 | Sắp xếp các công-ten-nơ hàng hoá hoặc các hàng hoá lớn, cồng kềnh không đúng quy định. |  |  |  |  | X | E: Tàu bay phải tạm dừng khai thác, dẫn tới chậm chuyến để sắp xếp lại hành lý | X |  | X | X | X |
| 13 | Tàu bay lăn nhầm đường lăn, vị trí đỗ |  |  |  | X |  |  | X | X | X | X |  |
| 14 | Tàu bay lăn lệch tim, lăn lố vạch dừng hoặc bị trôi ngược |  |  |  |  | X | E: Tàu bay phải sử dụng xe kéo đẩy để kéo về đúng vị trí khai thác | X | X | X | X |  |
| 15 | Phương tiện di chuyển vi phạm khoảng cách an toàn đối với tàu bay tại khu vực đường lăn, sân đỗ (di chuyển cắt ngang trước mặt hoặc phía sau tàu bay, hoặc giữa tàu bay và nhân viên đánh tín hiệu) |  |  |  |  | X | E: Tàu bay phải dừng chờ | X | X | X | X | X |
| 16 | Va chạm giữa tàu bay với phương tiện, cơ sở hạ tầng và vật thể khác trên sân đỗ. |  |  | X | X |  | C: Hư hỏng nghiêm trọng, gây biến dạng tàu bay  D: Hư hỏng nhẹ tàu bay (trầy xước thân) hoặc hư hỏng phương tiện, cơ sở hạ tầng | X |  | X | X | X |
| 17 | Tàu bay bị chim va đập và gây ra hỏng hóc cho tàu bay, mất hoặc hoạt động sai chức năng của các hệ thống, thiết bị chính |  |  |  | X | X | D: Phát hiện dấu vết của chim (Lông chim, vết máu…), tàu bay ngừng khai thác, phải kéo về xưởng bảo dưỡng (hoặc nằm tại sân đỗ) để kiểm tra.  E: Phát hiện dấu vết của chim (Lông chim, vết máu…), tuy nhiên tàu bay sau khi kiểm tra được xác định vẫn tiếp tục khai thác. | X |  | X | X |  |
| 18 | Tàu bay gặp sự cố về lốp |  |  |  | X | X | D: Tàu bay phải dừng thay lốp mới tiếp tục khai thác  E: Thợ máy xác định vết cắt lốp trong giới hạn cho phép, có thể tiếp tục khai thác | X |  | X | X |  |
| 19 | Tàu bay bị hư hỏng hoặc mất các linh kiện như: cánh tà, đèn, ăng-ten, cánh quạt |  |  |  | X | X | D: Tàu bay sau khi kiểm tra phải dừng bay để sữa chữa  E: Tàu bay sau khi kiểm tra, thay thế linh kiện tại chỗ và được tiếp tục khai thác | X |  | X | X |  |
| 20 | Tàu bay gặp sự cố về động cơ, cánh quạt của động cơ |  |  |  | X | X | D: Tàu bay sau khi kiểm tra phải dừng bay để sữa chữa  E: Tàu bay sau khi kiểm tra, thay thế linh kiện tại chỗ và được tiếp tục khai thác | X |  | X | X |  |
| 21 | Tàu bay bị bung phao trượt (do hành khách hoặc do kỹ thuật) |  |  |  |  | X |  | X |  | X | X |  |
| 22 | Tàu bay trào quá nhiều dầu đốt (nhiên liệu) trong quá trình nạp dầu. |  |  |  | X | X | E: Diện tích tràn dầu từ 04 m2 trở xuống, việc khắc phục dầu tràn không ảnh hưởng đến hoạt động khai thác  D: Diện tích tràn dầu trên 04 m2 phải điều động xe cứu hỏa để rửa vết dầu tràn | X |  | X | X |  |
| 23 | Tàu bay bị chiếu đèn lazer, đèn công suất lớn |  |  |  |  | X |  | X | X | X | X |  |
| 24 | Tàu bay phát hiện thấy vật thể bay (bóng bay, đèn trời, flycam, drone…) |  |  |  | X | X | E: Không ảnh hưởng đến tàu bay  D: Xảy ra va chạm với tàu bay | X | X | X | X |  |
| 25 | Tàu bay bị sự cố kỹ thuật do nguyên nhân FOD |  |  |  | X | X | D: Tàu bay sau khi kiểm tra phải dừng bay để sữa chữa  E: Tàu bay sau khi kiểm tra, thay thế linh kiện tại chỗ và được tiếp tục khai thác | X |  | X | X |  |
| 26 | Tàu bay không chấp hành huấn lệnh, chỉ dẫn của cơ sở điều hành bay. |  |  |  | X |  |  | X | X | X | X |  |
| 27 | Phát hiện FOD là kim loại, vật thể cứng, linh kiện tàu bay, linh kiện của phương tiện trên đường CHC. |  |  |  | X | X | D: Ảnh hưởng đến hoạt động bay (tàu bay dừng chờ, bay lại…)  E: Không ảnh hưởng đến hoạt động bay |  |  | X | X |  |
| 28 | Phát hiện FOD là kim loại, vật thể cứng, linh kiện tàu bay, linh kiện của phương tiện ở các khu vực khác |  |  |  |  | X |  |  |  | X | X |  |
| 29 | Cung cấp thông tin không chính xác, không đầy đủ hoặc có nhầm lẫn về (cung cấp sai số hiệu chuyến bay, sai vị trí đỗ tàu bay) |  |  |  | X | X | D: Ảnh hưởng đến hoạt động bay, nguy cơ xảy ra va chạm giữa tàu bay và tàu bay/phương tiện, trang thiết bị (tàu bay di chuyển vào vị trí đỗ đã có tàu bay, tàu bay di chuyển vào đường lăn đang có tàu bay di chuyển)  E: Việc cung cấp sai thông tin được phát hiện kịp thời, chưa gây hậu quả cho tàu bay cũng như hoạt động khai thác. |  | X | X | X |  |
| 30 | Cung cấp số liệu khí áp tham chiếu không chính xác (như đặt độ cao khí áp). |  |  |  | X | X | D: Ảnh hưởng đến hoạt động bay E: Việc cung cấp sai thông tin được phát hiện kịp thời, chưa gây hậu quả cho tàu bay cũng như hoạt động khai thác. |  | X |  | X |  |
| 31 | Gián đoạn liên lạc giữa tổ lái và cơ sở điều hành bay ảnh hưởng đến công tác điều hành bay, hoạt động bay. |  |  |  | X | X | D: Việc can nhiễu ảnh hưởng đến hoạt động bay (tàu bay phải dừng chờ, bay vòng, bay lại …)  E: Việc can nhiễu không ảnh hưởng đến hoạt động bay, tuy nhiên hệ thống không được khắc phục trong thời gian quy định. | X | X |  | X |  |
| 32 | Can nhiễu tần số vô tuyến điện hàng không ảnh hưởng đến công tác điều hành bay, hoạt động bay. |  |  |  | X | X | D: Việc can nhiễu ảnh hưởng đến hoạt động bay (tàu bay phải dừng chờ, bay vòng, bay lại …)  E: Việc can nhiễu không ảnh hưởng đến hoạt động bay, tuy nhiên hệ thống không được khắc phục trong thời gian quy định. | X | X |  | X |  |
| 33 | Sự cố kỹ thuật của hệ thống thiết bị thông tindẫn đườnggiám sát, khí tượng, thông báo tin tức hoạt động bay dẫn đến dịch vụ đảm bảo hoạt động bay bị gián đoạn (Hệ thống đèn tín hiệu, Hệ thống dẫn đường ILS/DME…) |  |  |  | X | X | D: Việc hư hỏng ảnh hưởng đến hoạt động bay (tàu bay phải dừng chờ, bay vòng, bay lại …)  E: Việc hư hỏng không ảnh hưởng đến hoạt động bay, tuy nhiên hệ thống không được khắc phục trong thời gian quy định. | X | X | X | X |  |
| 34 | Hư hỏng hoặc hoạt động sai chức năng của các hệ thống: hệ thống chiếu sáng sân đỗ, hệ thống điện nhà ga, hệ thống VDGS |  |  |  | X | X | D: Ảnh hưởng đến hoạt động bay (tàu bay phải dừng chờ…)  E: Không ảnh hưởng đến hoạt động bay, tuy nhiên hệ thống không được khắc phục trong thời gian quy định. |  | X |  | X |  |
| 35 | Hành khách bị thương mà nguyên nhân là có thể do lỗi của cảng hàng không hoặc đơn vị phục vụ mặt đất như:   * Hành khách ngã thang xuống tàu bay * Hành khách ngã thang cuốn * Hành khách ngã khi di chuyển lên xuống xe bus * Hành khách ngã do sàn nhà ga trơn trượt |  |  | X | X | X | E: Hành khách bị thương nhẹ hoặc không bị thương, có thể tiếp tục hành trình, không cần nhập viện.  D: Hành khách bị thương (chấn thương ở vùng đầu, gãy tay, chân…), phải chuyển đi bệnh viện cấp cứu  C: Hành khách tử vong | X |  | X | X | X |
| 36 | Nhân viên bị thương trong quá trình làm việc  *[Nhân viên của đơn vị nào thì đơn vị đó có trách nhiệm báo cáo, cảng hàng không thực hiện báo cáo chung đối với tất cả sự cố]* |  |  | X | X | X | C: Nhân viên tử vong  D: Nhân viên bị chấn thương nặng, không tiếp tục thực hiện nhiệm vụ, phải nhập viện cấp cứu  E: Nhân viên bị thương nhẹ, sau khi sơ cứu vẫn tiếp tục thực hiện nhiệm vụ | X | X | X | X | X |
| 37 | Khu vực đường lăn, đường cất hạ cánh bị tắc nghẽn do thời tiết, bão, lụt, cháy nổ có thể gây tình trạng mất an toàn. |  |  |  |  | X |  | X |  |  | X |  |
| 38 | Sự cố cháy, nổ, khói (làm ảnh hưởng đến hoạt động bay) xảy ra tại các cơ sở hạ tầng cảng hàng không, sân bay gây ảnh hưởng đến quá trình cung cấp dịch vụ hàng không; gây hư hỏng cho cơ sở hạ tầng; gây thương tích hoặc chết người | X | X | X | X |  | A: Gây chết người  B: Gây hư hỏng nghiêm trọng tàu bay (cháy toàn bộ hoặc phần lớn tàu bay), gây hư hỏng nghiêm trọng nhà ga (cháy toàn bộ hoặc phần lớn nhà ga).  C: Gây hư hỏng cho tàu bay và nhà ga, nhưng chưa đến mức B  D: Làm tàu bay phải bay lại, dừng chờ… | X |  | X | X |  |
| 39 | Hư hỏng hệ thống sân đường |  |  |  |  | X | E: Việc khắc phục ảnh hưởng đến hoạt động khai thác như: tàu bay phải thay đổi lộ trình, tàu bay dừng chờ... |  |  | X | X |  |
| 40 | Phương tiện va trạm với phương tiện, với cơ sở hạ tầng. |  |  |  | X |  |  | X |  | X | X | X |
| 41 | Phương tiện bị hư hỏng (không nổ được máy, chảy dầu, mất khả năng di chuyển…) trong quá trình cung cấp dịch vụ dịch vụ hàng không. |  |  |  |  | X | E: Việc khắc phục ảnh hưởng đến hoạt động khai thác như: điều động phương tiện khác thay thế, phải điều động xe cứu hỏa, làm chậm trễ chuyến bay... |  |  |  |  |  |

## 

## Mẫu số 05. Mẫu báo cáo của người khai thác cảng hàng không, sân bay và Cảng vụ hàng không

## Mẫu số 5.1. Mẫu báo cáo của người khai thác cảng hàng không, sân bay

Mẫu số 5.1.1. Mẫu báo cáo giới hạn khai thác nhà ga, sân đỗ

Đơn vị báo cáo1:

Kỳ báo cáo2:

Ngày báo cáo3:

Cơ quan nhận báo cáo4:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **GIỚI HẠN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG … MÙA LỊCH BAY…** | | |
| 1. **Nhà ga đi:** | | |
| Chỉ tiêu | Quốc tế | Nội địa |
| Chuyến bay/giờ |  |  |
|  | | |
| 1. **Nhà ga đến:** | | |
| Chỉ tiêu | Quốc tế | Nội địa |
| Chuyến bay/giờ |  |  |
|  | | |
| 1. **Số lượng vị trí đỗ tàu bay:** | | |
| Loại tàu bay | Số lượng | |
| Tàu bay code F (B747-800 hoặc tương đương) |  | |
| Tàu bay code E (B777, B747-400 hoặc tương đương) |  | |
| Tàu bay code C (A320, A321, AT7 hoặc tương đương) |  | |
| Ghi chú: | | |

***Ghi chú:***

1: Tên cảng hàng không.

2: 2 lần/năm (Mùa).

3: Ngày 15/04 đối với lịch bay mùa Đông, ngày 15/09 đối với lịch bay mùa Hè.

4: Cục Hàng không Việt Nam.

### Mẫu số 5.1.2. Mẫu báo cáo giám sát sử dụng slot

Đơn vị báo cáo1:

Giai đoạn báo cáo2:

Kỳ báo cáo3:

Ngày báo cáo4:

Cơ quan nhận báo cáo5:

Cảng hàng không6:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **SỐ HIỆU CHUYẾN BAY** | **HÃNG KHAI THÁC** | **ĐƯỜNG BAY** | **CHUYẾN CẤT/ CHUYẾN HẠ** | **QUỐC TẾ/ NỘI ĐỊA** | **NGÀY KHAI THÁC** | **GIỜ KẾ HOẠCH** | **GIỜ KHAI THÁC** | **CHÊNH LỆCH THỜI GIAN** | **TÌNH TRẠNG** | **LÝ DO LOẠI TRỪ** |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10)= (9)-(8) | (11) | (12) |
| 1 | AB123 | AB |  | DEP | NĐ |  |  |  |  | Đúng Slot |  |
| 2 | AB456 | AB |  | ARR | NĐ |  |  |  |  | Sai Slot |  |
| 3 | … |  |  |  |  |  |  |  |  | …. |  |
| 4 | … |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

***Ghi chú***:

|  |
| --- |
| Chênh lệch thời gian ít hơn 30 phút đối chuyến bay nội địa và ít hơn 60 phút chuyến bay quốc tế được coi là đúng giờ. |
| Thời gian tính theo giờ địa phương |
| DEP: Chuyến cất |
| ARR: Chuyến hạ |
| Giờ kế hoạch là slot được cấp trong phép bay |
| Giờ khai thác là giờ đóng chèn/rút chèn tại cảng |
| Cảng hàng không: Cảng hàng không thực hiện giám sát slot |
| Lý do loại trừ: Nêu rõ các lý do được quy định trong Thông tư. Các slot được loài trừ được coi là slot thực hiện đúng. |

1: Tên cảng hàng không.

2: Lịch bay mùa Hè (từ ngày Chủ Nhật cuối cùng của Tháng 3 đến hết Thứ Bảy cuối cùng của Tháng 10).

3: 4 Tuần/lần báo cáo.

4: Thứ Năm của tuần kế tiếp kỳ báo cáo.

5: Cục Hàng không Việt Nam.

6: Tại cảng hàng không.

### Mẫu số 5.1.3. Mẫu báo cáo kế hoạch trung hạn 5 năm về tăng, giảm giới hạn khai thác nhà ga, sân đỗ

Đơn vị báo cáo1:

Kỳ báo cáo2:

Ngày báo cáo3:

Cơ quan nhận báo cáo4:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **KẾ HOẠCH TRUNG HẠN VỀ TĂNG, GIẢM GIỚI HẠN KHAI THÁC NHÀ GA, SÂN ĐỖ** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **1. Nhà ga đi:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Chỉ tiêu | Quốc tế | | | | | | | | | Nội địa | | | | | | | | | |
|  | 2021 | 2022 | | 2023 | | 2024 | | | 2025 | 2021 | | 2022 | | | | 2023 | 2024 | | 2025 |
| Chuyến bay/giờ |  |  | |  | |  | | |  |  | |  | | | |  |  | |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **2. Nhà ga đến:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Chỉ tiêu | Quốc tế | | | | | | | | | Nội địa | | | | | | | | | |
|  | 2021 | 2022 | | 2023 | 2024 | | | 2025 | | 2021 | | | 2022 | | 2023 | | 2024 | | 2025 |
| Chuyến bay/giờ |  |  | |  |  | | |  | |  | | |  | |  | |  | |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **3. Vị trí đỗ tàu bay:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Loại tàu bay | | | Số lượng | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2021 | | | | 2022 | | | | 2023 | | | 2024 | | | | 2025 | |
| Tàu bay code F (B747-800 hoặc tương đương) | | |  | | | |  | | | |  | | | …. | | | |  | |
| Tàu bay code E (B777, B747-400 hoặc tương đương) | | |  | | | |  | | | |  | | | …. | | | |  | |
| Tàu bay code C (A320, A321, AT7 hoặc tương đương) | | |  | | | |  | | | |  | | | …. | | | | ` | |
| Ghi chú: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

***Ghi chú:***

1: Tên cảng hàng không.

2: 1 lần/năm.

3: Ngày 15/12 trước kế hoạch trung hạn.

4: Cục Hàng không Việt Nam

### 

### Mẫu số 5.1.4. Mẫu báo cáo số lượng tàu bay đỗ qua đêm được xác nhận cho hãng hàng không

Đơn vị báo cáo:

Ngày báo cáo:

Kỳ báo cáo:

Cơ quan nhận báo cáo:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **BÁO CÁO SỐ LƯỢNG TÀU BAY ĐỖ QUA ĐÊM** | | | | | | | | | |
| Hãng HK/Loại tàu bay | B787 | A350 | A321 | A320 | AT7 | … | … | … | TỔNG |
| Vietnam Airlines | 3 | 3 |  |  | 4 | … | … | … | 35 |
| Vietjet Air | … | … | 10 | 12 | … | … | … | … | 25 |
| Jetstar Pacific | … | … | … | 10 | … | … | … | … | 10 |
| Vasco | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Bamboo Airways | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| …. | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| **Tổng** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

***Ghi chú:***

* Thời gian đỗ qua đêm: đỗ quá 03 tiếng trong khoảng thời gian từ 16:00 đến 22:55 giờ UTC.
* Định dạng báo cáo: Gửi dưới dạngexcel về hộp thư điện tử vthk@caa.gov.vn.

1: Tên cảng hàng không.

2: 2 lần/năm (Mùa).

3: Ngày 15/04 đối với mùa Đông, ngày 15/09 đối với mùa Hè.

4: Cục Hàng không Việt Nam

## Mẫu số 5.2. Mẫu báo cáo của cảng vụ hàng không

### Mẫu số 5.2.1. Báo cáo giám sát sử dụng slot của các hãng hàng không Việt Nam

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Đơn vị báo cáo:  Giai đoạn báo cáo: Ngày báo cáo:  Kỳ báo cáo:  Ngày báo cáo:  Cơ quan nhận báo cáo: Ngày báo cáo:  Cảng hàng không: | | | | | | | | | | | | |
| **I.** | | **Chuyến cất cánh** | | | | |  | | |
| **STT** | **Hãng hàng không** | | **Tổng** | **Đúng slot** | **Tỷ lệ đúng slot (%)** | **Sai Slot** | | **Tỷ lệ sai slot (%)** | **Không  sử dụng** | | **Tỷ lệ không dùng (%)** |
| (1) | (2) | | (3) | (4) | (5)= (4)/(3) | (6) | | (7)= (6)/(3) | (8) | | (9)= (8)/(3) |
| 1 | VN | |  |  |  |  | |  |  | |  |
| 2 | VJ | |  |  |  |  | |  |  | |  |
| 3 | QH | |  |  |  |  | |  |  | |  |
| 4 | BL | |  |  |  |  | |  |  | |  |
| 5 | 0V | |  |  |  |  | |  |  | |  |
| 6 | VU | |  |  |  |  | |  |  | |  |
|  | **Tổng** | |  |  |  |  | |  |  | |  |
| **II.** | **Chuyến hạ cánh** | |  |  |  |  | |  |  | |  |
| **STT** | **Hãng hàng không** | | **Tổng** | **Đúng slot** | **Tỷ lệ đúng slot (%)** | **Sai Slot** | | **Tỷ lệ sai slot (%)** | **Không  sử dụng** | | **Tỷ lệ không dùng (%)** |
| (1) | (2) | | (3) | (4) | (5)= (4)/(3) | (6) | | (7)= (6)/(3) | (8) | | (9)= (8)/(3) |
| 1 | VN | |  |  |  |  | |  |  | |  |
| 2 | VJ | |  |  |  |  | |  |  | |  |
| 3 | QH | |  |  |  |  | |  |  | |  |
| 4 | BL | |  |  |  |  | |  |  | |  |
| 5 | 0V | |  |  |  |  | |  |  | |  |
| 6 | VU | |  |  |  |  | |  |  | |  |
|  | **Tổng** | |  |  |  |  | |  |  | |  |

|  |
| --- |
| ***Ghi chú:***  Đơn vị báo cáo: Cảng vụ thực hiện báo cáo |
| Cơ quan nhận báo cáo: Cục HKVN |
| Giai đoạn báo cáo: VD từ thứ 2 ngày 10/5/2021 đến Chủ nhật ngày 16/5/2021 |
| Kỳ báo cáo: Hàng tuần, từ thứ 2 đến Chủ nhật của tuần báo cáo |
| Ngày báo cáo: Thứ Ba của tuần kế tiếp kỳ báo cáo |
| Cảng hàng không: Cảng hàng không thực hiện giám sát slot |
| Tổng: Là số slot được xác nhận |
| Đúng slot: là các slot có chênh lệch thời gian ít hơn 30 phút đối chuyến bay nội địa và ít hơn 60 phút chuyến bay quốc tế  Số liệu trên đã loại bỏ các slot thuộc phạm vi được loại trừ quy định trong Thông tư. Các slot được loài trừ được coi là slot thực hiện đúng |

### Mẫu số 5.2.2. Mẫu báo cáo giám sát sử dụng slot của các hãng hàng không nước ngoài

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Đơn vị báo cáo:  Giai đoạn báo cáo: Ngày báo cáo:  Kỳ báo cáo:  Ngày báo cáo:  Cơ quan nhận báo cáo: Ngày báo cáo:  Cảng hàng không: | | | | | | | | | |
| **I.** | **Chuyến cất cánh** |  |  |  |  |  |  |  |
| **STT** | **Hãng hàng không** | **Tổng** | **Đúng slot** | **Tỷ lệ đúng slot (%)** | **Sai Slot** | **Tỷ lệ sai slot (%)** | **Không  sử dụng** | **Tỷ lệ không dùng (%)** |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5)= (4)/(3) | (6) | (7)= (6)/(3) | (8) | (9)= (8)/(3) |
| 1 | KE |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 | OZ |  |  |  |  |  |  |  |
| 3 | CI |  |  |  |  |  |  |  |
| 4 | BR |  |  |  |  |  |  |  |
| 5 | JL |  |  |  |  |  |  |  |
| 6 | TK |  |  |  |  |  |  |  |
|  | …. |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **Tổng** |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **II** | **Chuyến hạ cánh** |  |  |  |  |  |  |  |
| **STT** | **Hãng hàng không** | **Tổng** | **Đúng slot** | **Tỷ lệ đúng slot (%)** | **Sai Slot** | **Tỷ lệ sai slot (%)** | **Không  sử dụng** | **Tỷ lệ không dùng (%)** |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5)= (4)/(3) | (6) | (7)= (6)/(3) | (8) | (9)= (8)/(3) |
| 1 | KE |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 | OZ |  |  |  |  |  |  |  |
| 3 | CI |  |  |  |  |  |  |  |
| 4 | BR |  |  |  |  |  |  |  |
| 5 | JL |  |  |  |  |  |  |  |
| 6 | TK |  |  |  |  |  |  |  |
|  | … |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **Tổng** | **0** | **0** |  | **0** |  | **0** |  |

***Ghi chú:***

|  |
| --- |
| Đơn vị báo cáo: Cảng vụ thực hiện báo cáo |
| Cơ quan nhận báo cáo: Cục HKVN |
| Giai đoạn báo cáo: VD từ thứ 2 ngày 10/5/2021 đến Chủ nhật ngày 16/5/2021 |
| Kỳ báo cáo: Hàng tuần, từ thứ 2 đến Chủ nhật của tuần báo cáo |
| Ngày báo cáo: Thứ Ba của tuần kế tiếp kỳ báo cáo |
| Cảng hàng không: Cảng hàng không thực hiện giám sát slot |
| Tổng: Là số slot được xác nhận |
| Đúng slot: là các slot có chênh lệch thời gian ít hơn 30 phút đối chuyến bay nội địa và ít hơn 60 phút chuyến bay quốc tế |
| Số liệu trên đã loại bỏ các slot thuộc phạm vi được loại trừ quy định trong Thông tư. Các slot được loài trừ được coi là slot thực hiện đúng |

## Mẫu số 06. Mẫu báo cáo của cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay

### Mẫu số 6.1. Mẫu báo cáo giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay

Đơn vị báo cáo1:

Cảng hàng không2:

Kỳ báo cáo3:

Ngày báo cáo4:

Cơ quan nhận báo cáo5:

|  |
| --- |
| **Giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay**  Mùa lịch bay: Mùa Đông…/Mùa Hè… |
| 1. **Đường cất hạ cánh** (Số chuyến bay cất cánh và hạ cánh trong 60 phút bất kỳ) |
| 1. **Dịch vụ điều hành bay** (Số chuyến bay cất cánh và hạ cánh trong 60 phút bất kỳ) |

**Ghi chú:**

1: Tên cảng hàng không.

2: Tại cảng hàng không.

3: 2 lần/năm (Mùa).

4: Ngày 15/04 đối với mùa Đông, ngày 15/09 đối với mùa Hè.

5: Cục Hàng không Việt Nam.

### Mẫu số 6.2. Mẫu báo cáo kế hoạch trung hạn về tăng, giảm giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay

Đơn vị báo cáo1:

Cảng hàng không2:

Kỳ báo cáo3:

Ngày báo cáo4:

Cơ quan nhận báo cáo5:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay**  Giai đoạn từ… đến…. | | | | | |
| **Chỉ tiêu** | Năm 2021 | Năm 2022 | Năm 2023 | Năm 2024 | Năm 2025 |
| **Đường cất hạ cánh (**Số chuyến bay cất cánh và hạ cánh trong 60 phút bất kỳ) |  |  |  |  |  |
| **Dịch vụ điều hành bay (**Số chuyến bay cất cánh và hạ cánh trong 60 phút bất kỳ) |  |  |  | ` |  |

**Ghi chú:**

1: Tên cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

2: Tại cảng hàng không.

3: 1 lần/năm.

4: Ngày 15/12 trước kế hoạch trung hạn.

5: Cục Hàng không Việt Nam.

# 

## Mẫu số 07. Mẫu thẻ giám sát viên

# Mẫu số 7.1: Mẫu thẻ giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay

|  |  |
| --- | --- |
| **CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM** | **THẺ GIÁM SÁT VIÊN CẢNG HÀNG KHÔNG** |
| **CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIETNAM** | **AERODROME SAFETY INSPECTOR CARD** |
|  |  |
| Ảnh thẻ | **Họ/Surname Tên/Given name** |
|  |
| **Giới tính/Sex Quốc tịch/Nationality**  **Ngày sinh/Date of Birth** |
|  |
| **Đơn vị/Employed by** |
|  |
| Chữ ký của người được cấp thẻ  Signature of holder | **Số/Doc No. Ngày hết hạn/Date of Expiry** |
|  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM**  **Authority and Powers**  Người mang thẻ này được thực hiện những nhiệm vụ và quyền hạn của giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay được quy định tại Khoản …., Điều ….., Thông tư ….. quy định chi tiết về quản lý khai thác cảng hàng không, sân bay.  The bearer of this card is authorized to have powers of aerodrome safety inspector stipulated in clause ….., article ….. of Circular …. on Airport operation and management. | |
| **NƠI CẤP/ISSUED AT**  **HANOI/VIETNAM** | **CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**  **CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIETNAM**  **CỤC TRƯỞNG**  *(ký, đóng dấu)* |

# Mẫu số 7.2: Mẫu thẻ giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không

|  |  |
| --- | --- |
| **CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM** | **THẺ GIÁM SÁT VIÊN CẢNG HÀNG KHÔNG** |
| **CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIETNAM** | **AIRPORT SERVICE QUALITY INSPECTOR CARD** |
|  |  |
| Ảnh thẻ | **Họ/Surname Tên/Given name** |
|  |
| **Giới tính/Sex Quốc tịch/Nationality**  **Ngày sinh/Date of Birth** |
|  |
| **Đơn vị/Employed by** |
|  |
| Chữ ký của người được cấp thẻ  Signature of holder | **Số/Doc No. Ngày hết hạn/Date of Expiry** |
|  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM**  **Authority and Powers**  Người mang thẻ này được thực hiện những nhiệm vụ và quyền hạn của giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không được quy định tại Khoản …., Điều ….., Thông tư ….. quy định chi tiết về quản lý khai thác cảng hàng không, sân bay.  The bearer of this card is authorized to have powers of airport service quality inspector stipulated in clause ….., article ….. of Circular …. on Airport operation and management. | |
| **NƠI CẤP/ISSUED AT**  **HANOI/VIETNAM** | **CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**  **CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIETNAM**  **CỤC TRƯỞNG**  *(ký, đóng dấu)* |

# 