VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**
Số: 29/2021/TT-BGTVT	*Hà Nội, ngày 30 tháng 11 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 số 66/2006/QH11 ngày 29 tháng 6 năm 2006 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 61/2014/QH13 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 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 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
PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH, ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG

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 có hoạt động hàng không dân dụng tại Việt Nam.

2. Thông tư này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân có hoạt động quản lý, khai thác tại cảng hàng không, sân bay của Việt Nam và không áp dụng đối với hoạt động quản lý, khai thác sân bay chuyên dùng.

Điều 2. Giải thích từ ngữ

Trong Thông tư này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

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. Chuỗi slot là tập hợp các slot kéo dài từ 05 tuần liên tiếp trở lên có cùng thời gian và ngày khai thác trong tuần.

3. Dải bay (runway strip) là khu vực được xác định bao gồm đường cất hạ cánh và đoạn dừng (nếu có) với mục đích giảm hư hỏng tàu bay khi vượt ra khỏi đường cất hạ cánh và bảo đảm an toàn cho tàu bay bay qua phía trên đường cất hạ cánh khi hạ cánh hoặc cất cánh.

4. 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.

5. Đoạn dừng (stopway) là một đoạn đường được 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.

6. Đô-ly là moóc chuyên dùng trong ngành hàng không dùng để vận chuyển các mâm hoặc thùng hàng hàng không chứa hành lý, hàng hóa hoạt động trên khu bay.

7. Đường cất hạ cánh (runway) là khu vực hình chữ nhật được xác định trên mặt đất tại khu bay dùng cho tàu bay cất cánh và hạ cánh.

8. Đường công vụ (road) là tuyến đường nằm trong khu vực hoạt động để dùng cho phương tiện cơ giới.

9. Đường lăn (taxiway) là khu vực được xác định trong khu bay dùng cho tàu bay lăn, di chuyển từ bộ phận này đến bộ phận khác của khu bay.

10. Điểm đen (hot spot) là một vị trí trên khu vực hoạt động của sân bay đã từng hoặc tiềm ẩn nguy cơ xảy ra va chạm hoặc xâm nhập đường cất hạ cánh, là nơi tổ lái và người điều khiển phương tiện cần tăng cường chú ý, quan sát.

11. 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.

12. Khoảng trống (clearway) là khu vực mặt đất hoặc mặt nước hình chữ nhật không có chướng ngại vật được người khai thác cảng hàng không, sân bay lựa chọn hoặc chuẩn bị, tạo thành khu vực thuận tiện cho tàu bay thực hiện đoạn cất cánh ban đầu đến độ cao quy định.

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

14. 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.

15. 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.

16. 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.

17. 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 01 đối với lịch bay mùa hè và ngày 31 tháng 8 đối với lịch bay mùa đông.

18. Ngưỡng đường cất hạ cánh (threshold) là nơi bắt đầu của phần đường cất hạ cánh dùng cho tàu bay hạ cánh.

19. 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.

20. 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; chất xếp, bốc dỡ hành lý, bưu gửi, hàng hóa; tiếp nhiên liệu; cung cấp suất ăn; phục vụ kỹ thuật hoặc bảo dưỡng tàu bay.

21. Slot là giờ bắt đầu chuyến bay (giờ rút chèn - chock off) hoặc giờ kết thúc chuyến bay (giờ đóng chèn - chock on) 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 khai thác đi hoặc đến cảng hàng không.

22. 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.

23. 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.

24. Tham số điều phối slot là chỉ số để thực hiện việc điều phối slot, được tính theo số chuyến bay tối đa khai thác đi, đến cảng hàng không trong một khung thời gian nhất định và số lượng vị trí đỗ tàu bay.

25. Hướng dẫn về khung năng lực nhân sự của người khai thác cảng hàng không, sân bay của ICAO là tài liệu Asia/Pacific regional guidance on aerodrome operations personnel competency requirement framework.

26. 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

Trong Thông tư này, các chữ viết tắt dưới đây được hiểu như sau:

1. A-CDM (Airport Collaborative Decision Making): phối hợp ra quyết định tại cảng hàng không.

2. ACI (Airports Council International): Hội đồng cảng hàng không quốc tế.

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. FIR (Flight Information Region): vùng thông báo bay.

6. ICAO (Interrnational Civil Aviation Organization): Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

7. IATA (International Air Transport Association): Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế.

8. IGOM (IATA Ground Operations Manual): hướng dẫn khai thác mặt đất của IATA.

9. ILS (Instrument Landing System): hệ thống hạ cánh bằng thiết bị.

10. LDA (Landing Distance Available): cự ly có thể hạ cánh.

11. PANS (Procedures for Air Navigation Services): quy trình dịch vụ dẫn đường hàng không.

12. RESA (Runway End Safety Area): khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh.

13. TODA (Take-Off Distance Available): cự ly có thể cất cánh.

14. TOBT (Target Off-block Time): thời gian rút chèn mục tiêu.

15. TORA (Take-Off Run Available): cự ly chạy đà cất cánh.

16. TSAT (Target Start-up Approval Time): thời gian khởi động động cơ mục tiêu.

17. VDGS (Visual Docking Guidance Systems): hệ thống dẫn đỗ tàu bay.

18. WGS (World Geodetic System): hệ thống đo đạc toàn cầu.

Mục 2
YÊU CẦU CHUNG VỀ QUẢN LÝ, KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Điều 4. 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 xây dựng, lắp đặt và khai thác đồng bộ theo các tiêu chuẩn của ICAO, các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng.

2. Chủ đầu tư hoặc đơn vị được chủ đầu tư giao quản lý dự án 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 và các thông số cần thiết khác trong dự án để Cục Hàng không Việt Nam tổ chức công bố trên Tập thông báo tin tức hàng không, đảm bảo thời gian công bố tin tức hàng không theo quy định.

3. Thông số kỹ thuật chính, phương án khai thác và sơ đồ bố trí vị trí đỗ tàu bay của cảng hàng không, sân bay được quy định tại khoản 4, 5, 6, 7 Điều này. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức công bố trên Tập thông báo tin tức hàng không các thông số kỹ thuật chính, phương án khai thác và sơ đồ bố trí vị trí đỗ tàu bay của cảng hàng không, sân bay theo quy định của ICAO về thông báo tin tức hàng không.

4. 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 phân cấp mặt đường PCN, PCR);

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.

5. 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.

6. 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.

7. 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 (nếu có).

8. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải cung cấp dịch vụ xe dẫn 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 tàu bay hoặc khi kết quả nhận dạng 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 tàu bay để dẫn dắt tàu bay vào vị trí đỗ tàu bay; lập kế hoạch khắc phục cơ sở hạ tầng của sân bay.

9. Khu vực sân đỗ tàu bay để phục vụ 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. Người quản lý, khai thác sân đỗ tàu bay phục vụ bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay phải kiểm tra, bảo đảm điều kiện khai thác; phải có biện pháp giảm thiểu khí thải động cơ tàu bay và tiếng ồn trong quá trình thử 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 tuân thủ các quy định về bảo vệ môi trường tại cảng hàng không, sân bay.

10. 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.

11. 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.

12. 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; đo định kỳ 05 năm một lần trong quá trình khai thác;

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 một lần đối với đường cất hạ cánh có mặt đường bê tông xi măng và đo định kỳ 03 năm một lần đối với đường cất hạ cánh có mặt đường bê tông nhựa trong quá trình khai thác;

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

13. 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.

14. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm:

a) 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;

b) Cung cấp 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, phương án vận hành tàu bay trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay khi có sự thay đổi để Cục Hàng không Việt Nam tổ chức công bố trên Tập thông báo tin tức hàng không;

c) Xây dựng, lắp đặt, bảo trì hệ thống biển báo, đèn, biển chỉ dẫn, sơn kẻ tín hiệu, biển cấm đối với hạ tầng sân bay để 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 trung gian trên các đường lăn; 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;

d) Bố trí tối thiểu 01 vị trí đỗ tàu bay biệt lập 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 biệt lập phải được 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 biệt lập phía trên các công trình ngầm: 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;

đ) 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;

e) 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;

g) Nhận dạng 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;

h) 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.

Điều 5. Hạ tầng phục vụ bảo đảm an ninh hàng không

Hạ tầng bảo đảm an ninh hàng không thực hiện theo quy định của pháp luật về an ninh hàng không, chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không, công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia.

Điều 6. 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, nguồn điện dự phòng theo đúng tài liệu khai thác công trình, tài liệu khai thác sân bay.

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, thiết bị tại cảng hàng không, sân bay.

3. Người khai thác công trình được thiết lập hệ thống cấp điện riêng; xây dựng, vận hành, bảo trì hệ thống cấp điện trong phạm vi quản lý, khai thác; đảm bảo kết nối đồng bộ vào hệ thống cấp điện toàn cảng hàng không, sân bay.

Điều 7. Hệ thống chiếu sáng sân đỗ tàu bay

1. Hệ thống chiếu sáng sân đỗ tàu bay phải cung cấp đủ ánh sáng đảm bảo cho tổ lái điều khiển tàu bay vào, ra khỏi các vị trí đỗ tàu bay; đảm bảo cho việc đón, trả hành khách, chất xếp, bốc 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 tại một số vị trí, khu vực sân đỗ tàu bay không có thiết bị chiếu sáng cố định hoặc không đảm bảo chiếu sáng thì phải có phương tiện chiếu sáng di động để chiếu sáng phục vụ tàu bay trong điều kiện khai thác ban đêm hoặc khi tầm nhìn hạn chế.

Điều 8. Hệ thống cấp, thoát nước tại cảng hàng không, sân bay

1. 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 cảng hàng không, sân bay.

2. 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.

3. Người khai thác công trình phải xây dựng, bảo trì hệ thống cấp, thoát nước trong phạm vi quản lý, khai thác; 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 về nước sinh hoạt.

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.

Điều 9. 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 về bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng.

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 tiêu chuẩn môi trường trước khi kết nối vào hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường chung và đảm bảo đồng bộ với hạ tầng bảo vệ môi trường của cảng hàng không, sân bay.

Điều 10. 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 theo quy trình phục vụ hành khách, hàng hóa; khu làm việc của các cơ quan quản lý nhà nước liên quan.

2. Nhà ga hành khách phải có khu vực dành cho hành 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.

3. Khu logistic hàng không, nhà ga hàng hóa, kho hàng hóa kèm khu tập kết hàng hóa phải có khu lưu trữ hàng hóa thất lạc, hàng hóa không có người nhận, khu vực chung để giải quyết khiếu nại giữa khách hàng với hãng vận chuyển và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ.

4. 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 đảm bảo vệ sinh, sạch sẽ, khô ráo, có các biển cảnh báo bảo đảm an toàn.

5. 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 nhận hành lý, hàng hóa và các khu vực cần thiết khác theo quy định.

6. 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.

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 đảm bảo các yêu cầu sau:

a) Có phương án phòng cháy, chữa cháy, tổ chức huấn luyện, diễn tập, kiểm tra định kỳ phòng cháy, chữa cháy;

b) Có quy trình bảo trì, kế hoạch bảo trì công trình;

c) Có tài liệu khai thác công trình, tổ chức phổ biến và giám sát việc tuân thủ tài liệu khai thác công trình.

8. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khai thác nhà ga hành khách lựa chọn các doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô 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 doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô được hoạt động, giá vận chuyển; bảo đảm văn minh, lịch sự, an ninh trật tự đối với hoạt động khai thác vận tải hành khách; ban hành quy chế kiểm soát khai thác, kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô, trong đó có biện pháp xử lý cụ thể đối với doanh nghiệp vận chuyển hành khách, người điều khiển phương tiện 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 hoạt động; đảm bảo số lượng phương tiện tối thiểu đáp ứng nhu cầu sản lượng hành khách thông qua theo giới hạn năng lực khai thác.

Điều 11. Hạ tầng cung cấp nhiên liệu hàng không

Hạ tầng cung cấp nhiên liệu cho tàu bay tại cảng hàng không, sân bay thực hiện theo quy định pháp luật về việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không.

Điều 12. Công tác cứu nạn, chữa cháy, khẩn nguy sân bay

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải đảm bảo:

a) Bố trí đủ số lượng nhân viên cứu nạn, chữa cháy phù hợp với cấp sân bay tương ứng; bố trí đầy đủ trang bị, thiết bị, dụng cụ, quần áo phòng cháy, chữa cháy cho nhân viên cứu nạn, chữa cháy theo phương án phòng cháy, chữa cháy của cảng hàng không, sân bay; bố trí các xe cứu nạn và chữa cháy trực đúng nơi quy định của phương án khẩn nguy sân bay; bố trí các trạm chữa cháy trung gian (trạm chữa cháy vệ tinh) để đáp ứng được thời gian phản ứng theo quy định;

b) Trang bị hệ thống thông tin liên lạc trực tiếp giữa một trạm chữa cháy với đài kiểm soát tại sân bay, với các trạm chữa cháy khác trên sân bay, các xe cứu nạn, chữa cháy; hệ thống báo động cho nhân viên cứu nạn, chữa cháy;

c) Trang bị phương tiện, thiết bị chữa cháy, dung tích nước, khối lượng chất tạo bọt (foam), bột phù hợp với cấp cứu hỏa sân bay; phương tiện, thiết bị phục vụ khẩn nguy sân bay phù hợp với quy mô cảng hàng không, tần suất hoạt động của tàu bay, điều kiện địa hình cảng hàng không và khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay. Đối với cảng hàng không, sân bay ở vùng có địa hình, môi trường phức tạp, người khai thác cảng hàng không, sân bay phải trang bị các phương tiện, thiết bị chữa cháy, khẩn nguy phù hợp;

d) Xác định cấp cứu hỏa sân bay theo tiêu chuẩn của ICAO và thể hiện trong tài liệu khai thác sân bay. Khi hệ thống xe chữa cháy, trang thiết bị chữa cháy gặp sự cố làm thay đổi về cấp cứu hỏa sân bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam, thông báo cho các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và thực hiện quy trình thông báo tin tức hàng

không để thông báo cho tàu bay đi, đến cảng hàng không, sân bay. Khi khắc phục xong sự cố, người khai thác cảng hàng không, sân bay phải thông báo lại các thông tin về cấp cứu hỏa sân bay;

đ) Có nhà để xe chữa cháy, kho tàng, vật tư, dụng cụ, thiết bị, nguyên vật liệu phục vụ công tác khẩn nguy sân bay, phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ theo tiêu chuẩn áp dụng; vị trí nhà để xe chữa cháy 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;

e) 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 tình huống khẩn nguy để thực hiện nhiệm vụ trực và ứng phó với mọi tình huống khẩn nguy;

g) 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 và đáp ứng thời gian theo quy định tại khoản 2 Điều này;

h) Có hệ thống cấp nước chữa cháy, đường giao thông phục vụ chữa cháy theo quy định của tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về phòng cháy, chữa cháy.

2. Thời gian phản ứng là thời gian giữa thời điểm báo động đầu tiên đến thời điểm khi xe chữa cháy đầu tiên đến vị trí tàu bay lâm nạn xả bọt với tốc độ tối thiểu là 50% tốc độ xả. Thời gian phản ứng của xe chữa cháy phải bảo đảm các quy định sau:

a) Không quá 02 phút để đi đến bất cứ điểm nào của các đường cất hạ cánh đang hoạt động trong điều kiện tầm nhìn tốt và mặt đường sạch, không bị mưa;

b) Không quá 03 phút đi đến bất cứ bộ phận nào của khu bay trong điều kiện tầm nhìn tốt và mặt đường sạch, không bị mưa.

3. Người khai thác cảng hàng không, sân bay, các tổ chức hoạt động tại 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 thuật, chiến thuật chữa cháy, thoát nạn phù hợp với từng giai đoạn và từng tình huống cháy;

c) Kế hoạch hiệp 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.

4. 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; 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 cháy, chữa cháy.

5. 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 cháy, chữa cháy tại cảng hàng không, sân bay.

6. Nội dung huấn luyện phòng cháy, chữa cháy phải phù hợp với tính chất nguy hiểm cháy đặc thù của cơ sở. Đối với lực lượng phòng cháy và chữa cháy chuyên ngành tại các sân bay; ngoài các nội dung huấn luyện chữa cháy khẩn nguy trên sân bay, chữa cháy cứu nạn tàu bay, phải được huấn luyện các chiến thuật chữa cháy tại các khu vực trong nhà ga, kho, đài trạm, công trình bảo đảm hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay.

7. Việc 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.

8. Việc sử dụng các thiết bị ga, thiết bị điện để chế biến thực phẩm trong khu vực nhà ga phải phù hợp với các quy định về an toàn khai thác trong tài liệu khai thác công trình và tuân thủ các quy định về an toàn phòng cháy, chữa cháy.

9. Không được hút thuốc trong cảng hàng không, sân bay trừ những khu vực dành riêng để hút thuốc.

10. Xưởng sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay phải có hệ thống thiết bị phòng cháy, chữa cháy tự động, hệ thống phòng cháy, chữa cháy đối với tàu bay.

11. Các cơ quan, đơn vị hoạt động tại cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm gửi phương án phòng cháy, chữa cháy của đơn vị và cập nhật khi có sự thay đổi cho người khai thác cảng hàng không, sân bay để phối hợp triển khai xử lý khi phát sinh tình huống.

Điều 13. Thuyết minh bản vẽ tổng mặt bằng dự án đầu tư xây dựng công trình tại cảng hàng không, sân bay

1. Thuyết minh bản vẽ tổng mặt bằng gồm các nội dung chính sau: cơ sở pháp lý và các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng (nếu có) để lập bản vẽ tổng mặt bằng; mô tả vị trí, ranh giới khu vực lập tổng mặt bằng; tóm tắt quy mô xây dựng, tính chất chức năng công trình; xác định các thông số về cao độ và độ cao công trình xây dựng; nhu cầu sử dụng đất và nhu cầu sử dụng cơ sở hạ tầng kỹ thuật; hướng tuyến, quy mô, cấp đường và cao độ khống chế các đầu mối; hướng tuyến, quy mô hệ thống cấp nước, thoát nước; hệ thống cấp điện, thông tin (nếu có).

2. Các bản vẽ có liên quan gồm 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; bản vẽ tổng mặt bằng công trình thể hiện trên bản vẽ đo đạc địa hình hiện trạng, thể hiện các nội dung về ranh giới khu đất, mặt bằng các công trình trên đất, mặt bằng giao thông, vị trí đấu nối hệ thống hạ tầng kỹ thuật, chỉ giới đường đỏ và chỉ giới xây dựng kèm hành lang bảo vệ các tuyến hạ tầng kỹ thuật (nếu có).

Điều 14. 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 Luật Phòng, chống bệnh truyền nhiễm và tuân theo các chỉ đạo của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền trong việc phòng, chống dịch bệnh tại cảng hàng không, sân bay, dịch bệnh lây lan qua đường hàng không.

2. Nhà ga hành khách phải được đảm bảo các yêu cầu 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;

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 bệnh theo quy định của pháp luật về phòng, chống bệnh truyền nhiễm.

3. Trường hợp có dịch bệnh truyền nhiễm, người khai thác cảng hàng không, sân bay chủ trì phối hợp với người khai thác công trình nhà ga hành khách 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 quản lý 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.

4. Trường hợp có dịch bệnh truyền nhiễm, tùy mức độ cảnh báo dịch, 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 pháp luật về phòng, chống dịch bệnh truyền nhiễm 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) Người, hàng hóa có dấu hiệu mang dịch bệnh truyền nhiễm nhóm A phải được kiểm tra và xử lý y tế trước khi làm thủ tục nhập cảnh, xuất cảnh, quá cảnh;

b) Tàu bay có dấu hiệu mang dịch bệnh truyền nhiễm nhóm A phải được đỗ tại vị trí đỗ cách ly, tiến hành khử trùng tàu bay theo quy định.

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

6. Cục Hàng không Việt Nam 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 quy định của pháp luật về phòng, chống bệnh truyền nhiễm và Tổ chức Y tế Thế giới, ICAO.

7. Các cơ quan, đơn vị hoạt động tại cảng hàng không, sân bay căn cứ vào quy định của Luật Phòng, chống bệnh truyền nhiễm và các chỉ đạo của cơ quan có thẩm quyền để ban hành phương án, quy trình phòng, chống dịch bệnh.

Điều 15. 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 tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 05 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 Việt Nam; 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; gửi Bộ Tổng tham mưu thống nhất thiết lập các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không;

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 cảng hàng không, 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.

Điều 16. Sân bay căn cứ của hãng hàng không trong nước

1. Sân bay được xác định là sân bay căn cứ của hãng hàng không trong nước khi:

a) Có cơ sở bảo dưỡng tàu bay được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn cho hãng hàng không hoặc có hợp đồng bảo dưỡng với cơ sở bảo dưỡng tàu bay đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn;

b) Đảm bảo bố trí tàu bay qua đêm cho hãng hàng không.

2. Các hãng hàng không trong nước làm việc với người khai thác cảng hàng không, sân bay nhằm xác định năng lực khai thác sân đỗ tàu bay phù hợp với nhu cầu lựa chọn sân bay căn cứ và nhu cầu bố trí vị trí đỗ tàu bay qua đêm của hãng hàng không.

3. Cục Hàng không Việt Nam xác định sân bay căn cứ của hãng hàng không trong nước trong quá trình xem xét cấp mới hoặc sửa đổi, bổ sung giấy chứng nhận người khai thác tàu bay và tiến hành công bố sân bay căn cứ.

Điều 17. Năng lực nhân sự chủ chốt của người khai thác cảng hàng không, sân bay

1. Năng lực đối với nhân sự chủ chốt của người khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định tại khoản 1 Điều 6 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay phải đáp ứng yêu cầu sau:

a) Tốt nghiệp đại học trở lên;

b) Có ít nhất 05 năm công tác liên tục đối với cảng hàng không quốc tế và 03 năm công tác liên tục đối với cảng hàng không nội địa trong các lĩnh vực quản lý hoạt động bay, quản lý khai thác cảng hàng không, sân bay hoặc an toàn hàng không;

c) Được đào tạo, huấn luyện về thiết kế và khai thác sân bay, quy trình cung cấp dịch vụ mặt đất phục vụ tàu bay.

2. Chậm nhất sau 24 tháng kể từ ngày Thông tư này có hiệu lực, nhân sự chủ chốt của người khai thác cảng hàng không, sân bay quy định tại điểm b khoản 1 Điều 6 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay phải đáp ứng các yêu cầu theo quy định tại khoản 1 Điều này.

3. Chậm nhất sau 36 tháng kể từ ngày Thông tư này có hiệu lực, nhân sự chủ chốt của người khai thác cảng hàng không, sân bay quy định tại khoản 1 Điều 6 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay phải đáp ứng các yêu cầu về năng lực theo hướng dẫn về khung năng lực nhân sự người khai thác cảng hàng không, sân bay của ICAO.

4. Thông tin về nhân sự chủ chốt của người khai thác cảng hàng không, sân bay được cập nhật trong tài liệu khai thác sân bay.

5. Tùy thuộc vào tổ chức của người khai thác cảng hàng không, sân bay, một nhân sự chủ chốt có thể đảm nhiệm nhiều vị trí hoặc các vị trí có thể không trùng với tên các vị trí được mô tả trong hướng dẫn về khung năng lực nhân sự của người khai thác cảng hàng không, sân bay của ICAO.

Điều 18. Đảm bảo điều kiện hoạt động của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay

Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay phải ký hợp đồng giao kết với doanh nghiệp cảng hàng không nhằm đảm bảo an ninh, an toàn, chất lượng dịch vụ, môi trường và phù hợp với điều kiện khai thác cảng hàng không, sân bay theo tài liệu khai thác sân bay. Hợp đồng giao kết thể hiện đầy đủ quyền và trách nhiệm của mỗi bên, giá nhượng quyền khai thác dịch vụ, thời hạn hiệu lực của hợp đồng.

Điều 19. Các nội dung dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất của các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay

Dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất bao gồm toàn bộ hoặc một trong các dịch vụ sau:

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 hàng không.

2. Phục vụ hành khách bao gồm các quy trình hỗ trợ đối với hành khách đến, đi, quá cảnh hoặc nối chuyến, 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 hoặc bốc dỡ hành lý lên hoặc 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 các quy trình bảo đảm an ninh hàng không 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 các quy trình bảo đảm an ninh hàng không do các bên thỏa thuận hoặc theo yêu cầu của pháp luật.

5. Phục vụ tàu bay

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 điều khiển, vận hành thiết bị, phương tiện 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 điều khiển, vận hành thiết bị, phương tiện phù hợp để việc vận chuyển hành lý, hàng hóa, bưu gửi giữa tàu bay và nhà ga;

d) Cung cấp và điều khiển, vận hành thiết bị, phương tiện phù hợp để khởi động động cơ hoặc di chuyển tàu bay trên sân đỗ tàu bay;

đ) Vận chuyển, đưa đồ ăn, đồ uống lên và xuống tàu bay;

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

g) Cấp nước sạch và cấp nước cho buồng vệ sinh;

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

6. Vận chuyển mặt đất

a) Tổ chức và thực hiện vận chuyển tổ bay, hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi giữa các nhà ga trong cùng một cảng hàng không (không bao gồm việc vận chuyển giữa tàu bay và bất kỳ điểm nào khác trong phạm vi cùng một sân bay);

b) Tổ chức và thực hiện vận chuyển nhân viên làm việc trong khu bay giữa các điểm trong sân bay;

c) Vận chuyển đặc biệt theo yêu cầu của hãng hàng không.

Mục 3
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 bổ nhiệm và cấp thẻ giám sát viên để thực hiện nhiệm vụ kiểm tra, giám sát theo quy định của Thông tư này.

2. Người được bổ nhiệm và cấp thẻ giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay phải đáp ứng các yêu cầu 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 trở lên thuộc ngành, chuyên ngành có liên quan đến kỹ thuật; 07 năm làm việc trong lĩnh vực quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay đối với người tốt nghiệp đại học trở lên thuộc ngành, chuyên ngành khác;

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

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

3. Người được bổ nhiệm và cấp thẻ giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay phải đáp ứng các yêu cầu 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 dùng cho 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 lĩnh vực quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay hoặc vận chuyển hàng không được cấp bởi cơ sở đào tạo được ICAO, ACI, IATA công nhận hoặc quyết định công nhận đã hoàn thành các khóa đào tạo cho giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay của Cục Hàng không Việt Nam.

4. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

a) 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;

b) Lập kế hoạch đào tạo, tổ chức đào tạo cho lực lượng giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay, giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay đáp ứng yêu cầu quy định tại khoản 2, 3 Điều này;

c) Hướng dẫn công tác 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;

d) Chỉ định người có chứng chỉ hoặc chứng nhận hoàn thành các khóa học tương đương tham gia quá trình giảng dạy hoặc mời các chuyên gia trong và ngoài nước, các cơ sở đào tạo trong và ngoài nước tham gia giảng dạy, đào tạo giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay, giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay.

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

6. Cục Hàng không Việt Nam công bố hủy 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 chuyển vị trí công tác và 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 trong Cục Hàng không Việt Nam hoặc Cảng vụ hàng không nhưng 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.

7. Mẫu thẻ giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay được quy định tại Mẫu số 01 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

8. Mẫu thẻ giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay được quy định tại Mẫu số 02 của Phụ lục I ban hành kèm theo 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 và trách nhiệm sau đây:

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

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

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

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

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

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

2. Giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay có các quyền hạn, trách nhiệm 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 pháp luật;

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) Yêu cầu tổ chức, cá nhân dừng hoạt động có hành vi 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, sự cố xảy ra;

e) 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.

3. 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, giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay, giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không báo cáo cơ quan có thẩm quyền để xử lý vi phạm hành chính theo quy định; báo cáo 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.

Chương II
QUY ĐỊNH VỀ AN TOÀN KHAI THÁC SÂN BAY

Mục 1
AN TOÀN ĐỐI VỚI TÀU BAY

Điều 22. Chèn bánh tàu bay

1. Tàu bay phải được đóng chèn bánh mũi khi tàu bay dừng hẳn tại vị trí đỗ theo tài liệu khai thác mặt đất của người khai thác tàu bay. 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, việc chèn bánh tàu bay được thực hiện theo tài liệu IGOM của IATA.

2. Nhân viên chỉ được 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.

Điều 23. Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

1. Người khai thác tàu bay 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 mặt đất của người khai thác tàu bay. Trường hợp tài liệu khai thác mặt đất của người khai thác tàu bay chưa quy định rõ phương án, chóp an toàn được đặt theo tài liệu IGOM của IATA.

2. Chóp an toàn có dạng hình nón, chiều cao tối thiểu là 750 mm, có trọng lượng tối thiểu là 4,5 kg, 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. Trường hợp cần đánh dấu vệt dừng bánh mũi, chóp an toàn được đặt trên vị trí vạch dừng bánh mũi tàu bay về hai phía, cách tâm vệt lăn vào vị trí đỗ từ 02 m đến 03 m trước khi tàu bay lăn vào vị trí đỗ.

Điều 24. Nổ máy thử động cơ tàu bay

1. Chỉ được phép nổ máy, thử động cơ tàu bay tại các vị trí được quy định. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm quy định vị trí được phép nổ máy, thử động cơ (trừ sân đỗ tàu bay gắn liền với cơ sở bảo dưỡng tàu bay của người khai thác công trình cụ thể). Người khai thác tàu bay có trách nhiệm tổ chức di chuyển tàu vào vị trí thử động cơ theo quy định của người khai thác cảng hàng không, sân bay.

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. Khi tàu bay nổ máy ở chế độ không tải tại 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. 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 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) 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 125 m phía sau và 200 m 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 đánh tín hiệu và nhân viên, 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 (A320, A321 hoặc tương đương): người, phương tiện, thiết bị phải giữ khoảng cách an toàn với bán kính tối thiểu là 06 m phía trước và 60 m phía sau động cơ tàu bay đang hoạt động ở chế độ không tải.

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

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

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 như 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 cho tàu bay, xe cấp khí khởi động tàu bay, xe điều hòa không khí, xe hút vệ sinh, xe cấp nước sạch, thiết bị phụ trợ gắn với cầu hành khách.

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 hỏa ngầm.

Mục 2
AN TOÀN ĐỐI VỚI NGƯỜI, PHƯƠNG TIỆN, THIẾT BỊ HOẠT ĐỘNG TẠI KHU BAY

Điều 29. Người hoạt động trong khu bay

1. Tuân thủ 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.

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

3. Trang bị bộ đàm hoặc thiết bị phù hợp 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, sân bay. Trong trường hợp không có điều kiện để trang bị bộ đàm hoặc thiết bị phù hợp, phải có người phụ trách, giám sát mang theo bộ đàm hoặc thiết bị phù hợp để duy trì liên lạc.

4. Khi điều khiển phương tiện, vận hành 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 quy trình vận hành tiêu chuẩn của nhà sản xuất, người khai thác phương tiện; các quy tắc về an toàn lao động và quy định về phòng cháy, chữa cháy, 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 quan sát, giảm tốc độ hoặc dừng phương tiện để không gây mất an toàn trong những trường hợp sau đây:

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

b) Khi có tàu bay đang lăn; khi đi ngang qua khu vực đỗ tàu bay, khu vực có hoạt động phục vụ mặt đất tại sân đỗ tàu bay, khu vực chất xếp, bốc 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;

đ) Khi đến điểm đen trên đường công vụ;

e) Khi vào góc cua trên đường công vụ.

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, phòng cháy, chữa cháy 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;

d) Luồng hành khách đang đi bộ từ tàu bay ra xe chở khách, nhà ga hành khách và ngược lại.

11. Người điều khiển phương tiện không điều khiển phương tiện di chuyển dưới thân, cánh, động cơ tàu bay, trừ các 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, vận hành 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, vận hành thiết bị khi di chuyển từ đường công vụ vào các khu vực có giới hạn chiều cao của phương tiện, thiết bị 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 thống khóa liên động;

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 đô-ly, moóc hàng hóa, xe băng chuyền tự hành và không tự hành khi hệ thống phanh tay của phương tiện, thiết bị đã được kích hoạt hoàn toàn và phương tiện, thiết bị đã được chèn bánh.

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 tổ lái;

b) Tiếp cận tàu bay theo đúng thứ tự quy định trong tài liệu khai thác tàu bay;

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, biển 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. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm xác định vị trí cho phép người làm việc trên sân đỗ tàu bay được cắt ngang đường công vụ trong khu bay.

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

19. 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.

20. 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.

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

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

23. 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.

24. Khi không có nhiệm vụ, người, phương tiện không được phép 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. Sử dụng phương tiện, thiết bị hoạt động trong khu bay

1. Việc sử dụng phương tiện, thiết bị hoạt động trong khu bay phải có giấy phép kiểm soát an ninh hàng không theo quy định do cơ quan có thẩm quyền cấp còn hiệu lực.

2. 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).

3. Không được phép sử dụng xe đạp, xe máy trong khu bay, trừ các trường hợp sau:

a) 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 công vụ trong khu bay theo các quy định về an ninh hàng không và trong tài liệu khai thác sân bay có quy định cụ thể về tuyến đường di chuyển, phương án đảm bảo an toàn khai thác trong điều kiện thời tiết nguy hiểm hoặc tầm nhìn hạn chế;

b) Nhân viên sử dụng xe máy di chuyển trên đường công vụ để đảm bảo kỹ thuật cho các hệ thống cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát trong khu bay, khảo sát sửa chữa các hạng mục công trình, thiết bị trong khu bay; xua đuổi động vật hoang dã hoặc ngăn chặn các trường hợp xâm nhập trái phép vào khu bay và trong tài liệu khai thác sân bay có quy định cụ thể về tuyến đường di chuyển, phương án đảm bảo an toàn khai thác trong điều kiện thời tiết nguy hiểm hoặc tầm nhìn hạn chế;

c) Nhân viên đánh tín hiệu tại sân bay sử dụng xe đạp trong khu bay để thực hiện nhiệm vụ đánh tín hiệu tại sân bay và trong tài liệu khai thác sân bay có quy định cụ thể về tuyến đường di chuyển, vị trí hoặc khu vực đỗ xe đạp để cung cấp dịch vụ đánh tín hiệu, phương án đảm bảo an toàn khai thác trong điều kiện thời tiết nguy hiểm hoặc tầm nhìn hạn chế;

d) Nhân viên làm nhiệm vụ vệ sinh, kiểm soát sân đỗ tàu bay sử dụng xe đạp lưu thông trên đường công vụ đến các vị trí đỗ tàu bay để thực hiện nhiệm vụ thu gom vật ngoại lai, phối hợp xử lý sự cố tràn dầu và trong tài liệu khai thác sân bay có

quy định cụ thể về tuyến di chuyển, vị trí hoặc khu vực đỗ xe đạp, phương án đảm bảo an toàn khai thác trong điều kiện thời tiết nguy hiểm hoặc tầm nhìn hạn chế.

4. Các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không, dịch vụ phục vụ kỹ thuật mặt đất phải xây dựng:

a) Quy trình tiếp cận, phục vụ tàu bay cho phương tiện, thiết bị nhằm đảm bảo an toàn khai thác khu bay, đảm bảo phù hợp với tài liệu khai thác tàu bay;

b) 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, sân bay;

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

5. Trên phương tiện, thiết bị phải được trang bị các thiết bị phòng cháy, chữa cháy phù hợp. Các thiết bị chữa cháy phải được kiểm tra định kỳ, còn trong thời hạn sử dụng theo quy định.

6. Phương tiện phải được bật đèn chiếu gần (đèn cốt), đèn xoay hoặc đèn nháy (đèn cảnh báo) và không dùng đèn pha (đèn chiếu xa) khi vận hành các phương tiện, thiết bị vào ban đêm hoặc khi trời mù, trời mưa, tầm nhìn hạn chế, ngoại trừ xe kéo đẩy tàu bay đang kéo, đẩy tàu bay.

7. Phương tiện, thiết bị không có chân chống (không bao gồm đô-ly, moóc chở hàng hóa, phương tiện tra nạp nhiên liệu cho tàu bay có trang bị hệ thống khóa liên động, cần đẩy tàu bay, thiết bị chống đuôi tàu bay) 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.

8. Khi đang đỗ trong sân đỗ hoặc đang dừng, đỗ để phục vụ tàu bay, phương tiện, thiết bị phải được cài phanh tay hoặc 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.

9. Khi người điều khiển phương tiện tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay không có giấy phép điều khiển, vận hành phương tiện, thiết bị hoạt động tại khu vực hạn chế của 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.

10. Phương tiện không được vận chuyển quá tải trọng, quá số người quy định đối với từng loại phương tiện.

11. Khi không hoạt động hoặc khi kết thúc phục vụ chuyến bay, 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.

12. Phương tiện chuyên ngành hàng không bị dừng hoạt động trong các trường hợp sau:

a) Không được kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường hoặc không đáp ứng yêu cầu khai thác theo tài liệu kỹ thuật của phương tiện;

b) Gây sự cố, tai nạn.

13. Phương tiện chuyên ngành hàng không quy định tại khoản 12 Điều này được hoạt động trở lại trong các trường hợp sau:

a) Đã khắc phục các vi phạm quy định tại điểm a khoản 12 Điều này;

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

Điều 31. Tốc độ di chuyển của phương tiện

1. Tốc độ tối đa cho phép:

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

b) 35 km/h trên đường công vụ trên sân đỗ 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. Tốc độ tối đa cho phép quy định tại khoản 1 Điều này không áp dụng trong trường hợp có tình huống khẩn nguy tại sân bay. Trong trường hợp này, 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 nhưng không được vượt quá tốc độ tối đa cho phép quy định tại khoản 1 Điều này, 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 trong khu 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. 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 và 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 di chuyển ra khỏi đường cất hạ cánh, đường lăn 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. Người và phương tiện đang di chuyển trên đường lăn phải 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 di dời khỏi đường cất hạ cánh, đường lăn, đảm bảo khoảng cách an toàn

đối với tim đường cất hạ cánh, đường lăn 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 với người khai thác cảng hàng không, sân bay và đài kiểm soát tại sân bay để thông báo việc di chuyển ra khỏi đường cất hạ cánh, đường lăn và phối hợp xử lý.

Điều 34. Đảm bảo chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện

1. Các phương tiện hoạt động trong khu vực hạn chế tại cảng hàng không, sân bay thuộc danh mục được quy định tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này phải được kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về kiểm định chất lượng an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường đối với xe ô tô, xe máy chuyên dùng, xe chở người bốn bánh có gắn động cơ; chất lượng an toàn kỹ thuật đối với thiết bị xếp dỡ, nồi hơi, thiết bị áp lực sử dụng trong giao thông vận tải.

2. Các phương tiện hoạt động trong khu vực hạn chế tại cảng hàng không, sân bay đang khai thác, sử dụng ổn định nhưng không có một trong các giấy tờ theo quy định về kiểm định chất lượng an toàn kỹ thuật, an toàn lao động, bảo vệ môi trường, người sở hữu hoặc người khai thác, sử dụng phương tiện hoạt động trong khu vực hạn chế tại cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm xác định và chịu trách nhiệm về nguồn gốc phương tiện và thay thế giấy tờ chứng minh nguồn gốc phương tiện theo quy định về kiểm định chất lượng an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường.

Điều 35. Bảo dưỡng phương tiện, thiết bị

Người khai thác phương tiện, thiết bị phải thực hiện việc bảo dưỡng thiết bị, phương tiện theo quy định của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật của phương tiện nhằm bảo đảm an toàn trong quá trình khai thác.

Điều 36. Tài liệu kỹ thuật của phương tiện

Người khai thác phương tiện phải lập tài liệu kỹ thuật của phương tiện hoạt động trong khu vực hạn chế tại cảng hàng không, sân bay. 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 37. 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 dưỡng 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, hướng dẫn cụ thể cho người điều khiển, vận hành và bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện.

3. Tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng phương tiện là tài liệu đưa ra các thông tin và hướng dẫn cần thiết cho công tác bảo dưỡng phương tiện.

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 38. 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 số liệu khác do cơ sở quyết 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 gây ra sự cố, hỏng hóc đối với tàu bay. Báo cáo 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 39. Lý lịch kỹ thuật 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 dưỡng 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 40. Quy cách biển số hoạt động của phương tiện chuyên ngành hàng không

1. Phần chữ mô tả ký hiệu 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:

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 do Cục Hàng không Việt Nam công bố.

4. Sau hai chữ số chỉ loại phương tiện là những chữ số chỉ số thứ tự được cấp phép của từng loại phương tiện, bắt đầu từ 01.

5. Chất liệu của biển số: biển số xe được sản xuất bằng kim loại, có màng phản quang, nền màu xanh, chữ và số màu trắng.

6. Tùy thuộc thiết kế của phương tiện chuyên dùng, đơn vị quản lý, khai thác phương tiện chuyên dùng đề xuất sử dụng loại biển phù hợp như sau:

a) Biển số ngắn, kích thước: chiều cao 165 mm, chiều dài 330 mm;

b) Biển số dài, kích thước: chiều cao 110 mm, chiều dài 520 mm;

c) Biển số kích thước trung bình: chiều cao 140 mm, chiều dài 190 mm.

7. Kích thước chữ và số trên biển số

a) Chiều cao của chữ và số: 63 mm;

b) Chiều rộng của chữ và số: 38 mm;

c) Nét đậm của chữ và số: 10 mm;

d) Kích thước gạch ngang (-): chiều dài 14 mm; chiều rộng 10 mm.

Điều 41. 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 với đài kiểm soát tại sân bay phải ngắn gọn, nêu rõ người gọi, người nghe. Không được phép việc sử dụng bộ đàm vào mục đích riêng.

Điều 42. Sử dụng tín hiệu bằng tay

1. Các loại tín hiệu bằng tay để chỉ dẫn cho nhân viên vận hành các loại phương tiện, thiết bị mặt đất, người chỉ huy kéo đẩy đến nhân viên điều khiển xe kéo đẩy tàu bay, người cảnh giới đến người chỉ huy kéo đẩy và nhân viên điều khiển xe kéo đẩy tàu bay.

2. Việc sử dụng tín hiệu bằng tay được thực hiện theo tài liệu IGOM của IATA.

3. Các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay phải có hướng dẫn về sử dụng tín hiệu bằng tay cho nhân viên làm việc tại khu bay.

Điều 43. 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 tín hiệu hoặc khu vực sân tập kết phương tiện, thiết bị.

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.

Điều 44. 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.

2. Đơn vị quản lý, khai thác phương tiện, thiết bị hoạt động trong khu bay phải tổ chức di dời phương tiện, thiết bị gặp sự cố về kỹ thuật hoặc hư hỏng đến khu vực an toàn theo yêu cầu của người khai thác cảng hàng không, sân bay; không được phép sửa chữa phương tiện, thiết bị trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay.

3. Trường hợp đơn vị quản lý, khai thác phương tiện, thiết bị không có khả năng di dời hoặc triển khai chậm phương án di dời phương tiện, thiết bị, làm ảnh hưởng đến hoạt động bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay tổ chức di dời phương tiện, thiết bị đang gặp sự cố hoặc hư hỏng. Đơn vị quản lý, khai thác phương tiện, thiết bị có trách nhiệm hiệp đồng, thỏa thuận với người khai thác cảng hàng không, sân bay để tổ chức di dời phương tiện, thiết bị đang gặp sự cố hoặc hư hỏng.

4. Người làm việc tại khu bay khi thấy sự cố, vụ việc cháy nổ phải:

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 cách ly đám cháy 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.

5. Người làm việc tại khu bay khi thấy sự cố, vụ việc va chạm phải:

a) Giữ nguyên hiện trường đến khi cơ quan chức năng có mặt;

b) Thông báo cho đài kiểm soát tại sân bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay, Cảng vụ hàng không và các cơ quan chức năng để xử lý.

6. Người làm việc tại khu bay khi thấy sự cố, vụ việc tràn nhiên liệu phải:

a) Lau sạch ngay nhiên liệu bị tràn hoặc bị đổ ra ngoài;

b) Thông báo ngay cho đài kiểm soát tại sân bay và người khai thác cảng hàng không, sân bay để xử lý trong trường hợp nhiên liệu bị tràn diện tích lan rộng hơn 04 m^2.

7. Đài kiểm soát tại sân bay và người khai thác cảng hàng không, sân bay phối hợp thông báo cho người và phương tiện không được di chuyển qua khu vực nhiên liệu tràn; yêu cầu các phương tiện đang hoạt động gần khu vực nhiên liệu tràn phải di chuyển ra xa hoặc tắt động cơ.

Mục 3
AN TOÀN TỐI THIỂU KHI CUNG CẤP DỊCH VỤ HÀNG KHÔNG

Điều 45. Cung cấp dịch vụ xe dẫn tàu bay

1. Khi dẫn tàu bay, xe dẫn tàu bay và tàu bay phải bảo đảm khoảng cách từ khoảng 150 m đến 200 m.

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. Cung cấp dịch vụ kéo, đẩy tàu bay

1. Khi cung cấp dịch vụ kéo, đẩy tàu bay, phải sử dụng xe kéo đẩy và cần kéo đẩy phù hợp với từng loại tàu bay.

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

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

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

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

4. Trong quá trình kéo, đẩy tàu bay không được:

a) Tăng tốc hoặc dừng đột ngột;

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

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 đèn 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 nhân viên cảnh giới trong quá trình kéo, đẩy tàu bay trong các trường hợp sau:

a) Tàu bay không thể bật đèn chống va chạm, đèn đầu mút cánh tàu bay, phải có nhân viên 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) Điều kiện thời tiết làm hạn chế tầm nhìn khi hoạt động;

d) Tàu bay khi được đẩy ra hoặc kéo vào; lăn ra hoặc lăn vào vị trí đỗ mà bên cạnh có tàu bay, phương tiện, thiết bị khác khác đỗ thì phải có người cảnh giới ở hai bên đầu mút cánh tàu bay.

7. Trước khi kéo, đẩy tàu bay, nhân viên điều khiển xe kéo đẩy tàu bay 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 tàu bay từ vệt lăn trên sân đỗ vào vị trí đỗ tàu bay và ngược lại, nhân viên điều khiển xe kéo đẩy tàu bay phải chấp hành lệnh của người chỉ huy kéo đẩy, người chỉ huy kéo đẩy phải ở trong tầm nhìn thấy của nhân viên điều khiển xe kéo đẩy tàu bay và nhân viên kỹ thuật tàu bay, đồng thời giữ khoảng cách di chuyển an toàn tối thiểu là 03 m so với xe kéo đẩy tàu bay, cần kéo đẩy và mũi tàu bay; nhân viên cảnh giới phải quan sát hai bên mút cánh tàu bay và phía sau tàu bay để đảm bảo an toàn trong quá trình kéo đẩy.

9. Chỉ được phép kéo, đẩy tàu bay 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. Vận hành cầu hành khách

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

2. Khi tốc độ gió dự báo vượt quá 96 km/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, hạ thấp hoàn toàn và phải được chèn bánh. Không được quay đầu với một góc lớn hơn $87,5^0$ 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 dự báo vượt quá 144 km/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 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 khách trên đường công vụ, dưới cầu hành khách khi cần thiết tăng cường giải pháp an toàn khai thác. Đối với các loại cầu hành khách không thiết kế hệ thống neo chống bão thì phải thu các nhánh cầu hành khách về vị trí không khai thác; hạ thấp độ cao cầu ở mức thấp nhất, chèn bánh và xoay cabin cầu về vị trí ngược với hướng gió.

6. Nhân viên vận hành cầu hành khách không được rời khỏi vị trí cầu hành khách cho đến khi hành khách đã xuống hết tàu bay hoặc lên hết tàu bay, trừ trường hợp nhân viên chỉ vận hành các tính năng cung cấp dịch vụ phụ trợ khác của cầu hành khách như cấp điện, khí lạnh, nước sạch nhưng phải đảm bảo bàn điều khiển cầu hành khách đã được khóa vận hành và không thể tác động vào hệ thống điều khiển.

7. Cầu hành khách được sử dụng cùng các dịch vụ kỹ thuật đồng bộ kèm theo tại cầu hành khách. Trong trường hợp có sự cố kỹ thuật đối với cầu hành khách, việc sử dụng dịch vụ kỹ thuật được thực hiện theo thỏa thuận giữa người sử dụng và đơn vị được phép cung ứng dịch vụ tại sân bay.

Điều 48. 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 03 m, được kéo phanh và chèn bánh.

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, nhân viên vận hành hệ thống cấp điện tại cầu hành khách 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. Cung cấp dịch vụ cấp khí cho tàu bay

1. Nhân viên vận hành thiết bị cấp khí phải 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 hết hạn sử dụng lên tàu bay.

3. Không được sử dụng các bình tích áp đã hết niên hạn sử dụng theo quy 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 hỏa thích hợp đầy đủ và nếu cần chiếu sáng thì phải dùng các đèn chống nổ.

Điều 50. Cung cấp dịch vụ tra nạp nhiên liệu tàu bay

1. Việc tra nạp nhiên liệu lên tàu bay phải đảm bảo tuân thủ các quy định của pháp luật về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không và các quy định tại Điều này.

2. Trừ trường hợp không được phép nạp nhiên liệu cho tàu bay theo quy định của pháp luật về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không, khi nạp nhiên liệu có thể cho hành khách lên, xuống hoặc ở trên tàu bay trong trường hợp đáp ứng các yêu cầu sau:

a) Có sự thống nhất với người khai thác cảng hàng không, sân bay để đảm bảo phù hợp với năng lực cứu nạn, chữa cháy của 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 phải trực sẵn ở các cửa tàu bay để hành khách và nhân viên có thể thoát ra ngoài khi có sự cố;

đ) Xe chữa cháy sẵn sàng tại vị trí nhà trực.

Điều 51. Cung cấp chất lỏng khác lên tàu bay

1. Đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không phải sử dụng phương tiện chuyên dùng khi nạp các chất lỏng khác nhau. Việc nối nạp các chất lỏng với các hệ thống tàu bay phải 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.

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 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 tài liệu 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 hóa phải đặc biệt chú ý trong quá trình nạp, không được làm đổ chất lỏng ra ngoài, khi 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. Chất xếp hoặc bốc dỡ hàng hóa, hành lý lên hoặc xuống tàu bay

1. Nhân viên điều khiển phương tiện chất xếp hoặc bốc dỡ hàng phải bảo đảm khoảng cách từ phương tiện chất xếp hoặc bốc dỡ hàng đến buồng hàng hóa luôn phù hợp trong quá trình chất xếp hoặc bốc dỡ hàng hóa, hành lý; đóng, mở buồng hàng phải thận trọng.

2. Việc sử dụng đòn bẩy khoang hàng hóa 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 chất xếp hoặc bốc dỡ hàng hóa, hành lý các nhân viên phục vụ không được đi lại trên mặt băng tải của xe băng chuyền đang hoạt động.

10. Nhân viên 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. 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 không ảnh hưởng đến việc mở cửa tàu bay; phải có bộ phận bảo vệ ngưỡng cửa tàu bay khi kéo xe suất ăn từ thiết bị thùng nâng xe 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 đô-ly và tổng chiều dài các đô-ly không được vượt quá 12,2 m, 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 đô-ly ra khỏi đầu kéo khi xe đầu kéo đã dừng lại hẳn; không được vừa chạy vừa xả các đô-ly.

Điều 54. Kiểm soát các thiết bị chiếu sáng ảnh hưởng đến hoạt động bay

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay chủ trì, phối hợp với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tại cảng hàng không để 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 để phối hợp kiểm soát.

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

Điều 55. 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. Sau khi được các cơ quan có thẩm quyền cấp phép sử dụng các thiết bị vô tuyến điện tại cảng hàng không, sân bay, tổ chức, cá nhân sử dụng các thiết bị vô tuyến điện có trách nhiệm phối hợp với Cảng vụ hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay để đảm bảo an toàn trong hoạt động khai thác, tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát hiện nhanh chóng, chính xác nguồn nhiễu và phối hợp xử lý nhiễu có hiệu quả.

Mục 4
AN TOÀN KHAI THÁC KHI CÓ HOẠT ĐỘNG THI CÔNG

Điều 56. 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, sửa chữa hệ thống chiếu sáng, bảo dưỡng, sửa chữa trang thiết bị văn phòng, sửa chữa công trình, hạng mục công trình kỹ thuật, lắp đặt quảng cáo mà không ảnh hưởng đến an ninh, an toàn khai thác tại khu bay, 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 tổ chức thực hiện, đảm bảo không làm ảnh hưởng đến an ninh, an toàn khai thác theo quy định.

Điều 57. Trách nhiệm của 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 thống nhất với người khai thác cảng hàng không, sân bay trước khi trình cấp có thẩm quyền xem xét, chấp thuận theo quy định.

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 của cảng hàng không, sân bay.

3. Bố trí người phụ trách trong suốt quá trình thi công tại cảng hàng không, sân bay để phối hợp với các cơ quan, đơn vị tại cảng hàng không, sân bay 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 để giải quyết ngay các vấn đề phát sinh ảnh hưởng đến an toàn khai thác của cảng hàng không, sân bay trong quá trình thi công.

Điều 58. Trách nhiệm của 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 cháy, chữa cháy; 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, sân bay và phương án đảm bảo an ninh, an toàn và vệ sinh môi trường tại cảng hàng không, sân bay 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, sân bay trong quá trình thi công.

3. Thực hiện quy định đảm bảo an toàn, an ninh, vệ sinh môi trường, phòng cháy, chữa cháy, luồng tuyến di chuyển trong suốt quá trình thi công; có biện pháp để kiểm soát người, phương tiện của đơn vị xâm nhập các khu vực khác ngoài khu vực thi công của đơn vị thi công.

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

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, đảm bảo không để phát sinh vật ngoại lai làm ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay.

6. Đơn vị giám sát thi công có trách nhiệm tổ chức giám sát các hoạt động thi công theo đúng phương án đảm bảo an ninh, an toàn và vệ sinh môi trường tại cảng hàng không, sân bay được duyệt trong quá trình thi công; 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 hoặc thiết bị phù hợp để liên lạc với đài kiểm soát tại sân bay; tuân thủ các huấn lệnh và chịu sự hướng dẫn của kiểm soát viên không lưu.

8. Đơn vị thi công, đơn vị giám sát của chủ đầu tư 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 59. Trách nhiệm của 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 mà làm ảnh hưởng đến hoạt động khai thác tại 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 dạng 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 của cảng hàng không, sân bay. 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; không để vật ngoại lai phát sinh từ khu vực thi công xuất hiện trên khu vực hoạt động của sân 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 tại cảng hàng không, sân bay đảm bảo an ninh, 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 ninh, an toàn; xử lý kịp thời các vấn đề về phát sinh ảnh hưởng đến an ninh, 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 60. Nội dung chính của phương án đảm bảo an ninh, an toàn tại cảng hàng không, sân bay

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, sân bay; hướng tuyến giao thông của người, phương tiện trong quá trình thi công, vị trí tập kết vật liệu, bãi vật liệu thải tạm thời (nếu có), 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, phạm vi các 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, sân bay.

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

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, sân bay;

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 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) Phương án đảm bảo người tham gia thi công được tập huấn về quy định kiểm soát người, phương tiện, an ninh an toàn, vệ sinh môi trường, phòng cháy, chữa cháy khi tham gia thi công tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay;

d) Đảm bảo thông tin liên lạc, vệ sinh môi trường; kiểm soát vật liệu dễ cháy nổ và công tác phòng cháy, chữa cháy; kiểm soát phát sinh vật ngoại lai sang khu vực đang khai thác của cảng hàng không, sân bay;

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, sân bay;

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 61. 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 khi có hoạt động bay, 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, khu vực 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 62. Khai thác trong trường hợp tốc độ gió vượt quá 20 m/s (75 km/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 hoặc vào vị trí đỗ;

c) Ngừng tra nạp nhiên liệu cho tàu bay.

Điều 63. Khai thác trong điều kiện thời tiết nguy hiểm

1. Các đơn vị khi nhận được thông tin về thời tiết nguy hiểm 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 trú ẩn 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 chất xếp tải hoặc bốc 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 (như không gian mở, dưới cây cao; các vật có cấu trúc kim loại như 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, sân bay; có trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị về điều kiện thời tiết nguy hiểm tại cảng hàng không, sân bay.

Mục 6
DI DỜI TÀU BAY MẤT KHẢ NĂNG DI CHUYỂN

Điều 64. 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 của cảng hàng không, sân bay. Việc di dời tàu bay mất khả năng di chuyển thuộc trách nhiệm của người khai thác tàu bay.

Điều 65. Yêu cầu về tổ chức di dời

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải xây dựng phương án di dời 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 dời 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 phải được di dời 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 của người khai thác cảng hàng không, sân bay.

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 đơn vị 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;

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 và trên 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.

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

a) Xe chữa cháy và xe 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 trong toàn bộ thời gian tổ chức di dời để không ảnh hưởng đến hoạt động bay của các đường cất hạ cánh khác của sân bay;

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, sân bay 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, sân bay.

Mục 7
ĐẢM BẢO VỆ SINH KHU BAY VÀ KIỂM SOÁT VẬT NGOẠI LAI

Điều 66. Công tác vệ sinh môi trường khu bay

1. Các cơ quan, đơn vị, nhân viên hoạt đông tại khu bay không được 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.

4. Các cơ quan, đơn vị hoạt động tại khu bay có trách nhiệm kiểm soát không để phát sinh vật ngoại lai tại khu vực tập kết do đơn vị quản lý, khai thác.

Điều 67. 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 trong 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 đài kiểm soát tại sân bay và người khai thác cảng hàng không, sân bay.

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

1. Hệ thống quản lý an toàn bao gồm các chính sách, mục tiêu an toàn, quản lý rủi ro an toàn, đảm bảo an toàn và thúc đẩy an toàn đối với các tổ chức tham gia vào hoạt động hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay của Việt Nam.

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

a) Người khai thác cảng hàng không, sân bay;

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

3. 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.

4. Người khai thác cảng hàng không, sân bay ban hành quy định an toàn tại cảng hàng không, sân bay, bao gồm các nội dung cụ thể về an toàn khai thác theo chức năng nhiệm vụ được giao và các trình tự thực hiện, phối hợp giữa các đơn vị hoạt động thường xuyên tại sân bay trong việc thực hiện các yêu cầu về an toàn khai thác tại cảng hàng không, sân bay.

5. 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 cho Cảng vụ hàng không xử lý theo quy định của pháp luật.

6. 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.

7. Nhân sự quản lý an toàn của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không phải có hồ sơ chứng minh đã tham gia các khóa đào tạo, huấn luyện về hệ thống quản lý an toàn.

8. Tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không khác phải xây dựng, thiết lập, đảm bảo kế hoạch ứng phó khẩn nguy được triển khai phù hợp với kế hoạch ứng phó khẩn nguy của người khai thác cảng hàng không, sân bay và các tổ chức liên kết khác nếu có trong quá trình cung cấp dịch vụ.

Điều 69. Cấu trúc của tài liệu hệ thống quản lý an toàn

1. Khung cấu trúc hệ thống quản lý an toàn tối thiểu 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 sau:

a) Cam kết của người đứng đầu tổ chức;

b) Trách nhiệm an toàn 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 sau:

a) Nhận dạng mối nguy;

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

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

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 sau:

a) Huấn luyện đào tạo;

b) Phổ biến an toàn.

Điều 70. Yêu cầu cụ thể về chính sách và mục tiêu an toàn của hệ thống quản lý an toàn

1. Tổ chức phải xây dựng chính sách an toàn gồm các cam kết về quản lý an toàn, đáp ứng các yêu cầu sau:

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

b) Việc cung cấp nguồn lực để thực hiện chính sách an toàn;

c) Các quy trình báo cáo an toàn;

d) Các loại hành vi liên quan tới các hoạt động hàng không của tổ chức 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 hàng năm hoặc trong trường hợp cần thiết để đảm bảo chính sách an toàn luôn phù hợp và thích hợp đối với tổ chức.

2. Tổ chức phải xây dựng mục tiêu an toàn làm cơ sở để giám sát, đo lường việc thực hiện an 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.

3. Tổ chức phải xác định trách nhiệm thực hiện và giải trình về bảo đảm 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 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, các nhân viên liên quan tới thực hiện an toàn;

d) Văn bản, tài liệu và phổ biến các trách nhiệm thực hiện an toàn, trách nhiệm giải trình và thẩm quyền trong toàn tổ chức;

đ) Các cấp độ quản lý có thẩm quyền quyết định mức độ rủi ro an toàn chấp nhận được.

4. Người quản lý an toàn của người khai thác cảng hàng không, sân bay có 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.

5. Người quản lý an toàn của tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không khác được quy định tại điểm b khoản 2 Điều 68 phải đảm bảo 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;

c) Có chứng chỉ đã tham gia các khóa đào tạo, huấn luyện về hệ thống quản lý an toàn.

6. Tài liệu hệ thống quản lý an toàn

a) Tổ chức 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 tổ chức, 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 phải xây dựng và duy trì tài liệu hệ thống quản lý an toàn cập nhật với các hoạt động thực tế.

Điều 71. Yêu cầu cụ thể về quản lý rủi ro an toàn

1. Nhận dạng mối nguy

a) Tổ chức phải xây dựng và duy trì cách thức, quá trình để nhận dạng các mối nguy liên quan tới sản phẩm hoặc dịch vụ hàng không của mình;

b) Nhận dạng mối nguy 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 quy trình và duy trì quá trình đảm bảo phân tích, đánh giá và kiểm soát các rủi ro an toàn liên quan tới các mối nguy được nhận dạng.

Điều 72. 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 các biện pháp kiểm soát 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 quy trình để nhận dạng những 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 để nhận dạng và quản lý các rủi ro an toàn có thể phát sinh từ những sự thay đổi đó.

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

Tổ chức phải giám sát 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 73. 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. 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 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 được thực hiện để nâng cao an toàn;

d) Giải thích việc xây dựng và sửa đổi các quy trình an toàn.

Điều 74. 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 tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng, liên quan đến:

a) Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng sân bay và công trình, hạ tầng kỹ thuật bảo đảm hoạt động 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 dạng 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 9
BÁO CÁO, ĐIỀU TRA TAI NẠN, SỰ CỐ, VỤ VIỆC AN TOÀN KHAI THÁC VÀ KHẮC PHỤC CÁC HƯ HỎNG DO TAI NẠN, SỰ CỐ TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Điều 75. Quy định chung về báo cáo, điều tra 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 dạng mối nguy, rủi ro uy hiếp an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay để 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 hóa; dịch vụ cung cấp xăng dầu hàng không; dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất; dịch vụ cung cấp suất ăn hàng không; dịch vụ sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện, trang thiết bị hàng không.

3. Các tổ chức, cá nhân hoạt động tại cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm:

a) 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) Thông 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.

4. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức điều tra, xác minh, giảng bình tai nạn mức A, sự cố mức B, mức C, trừ trường hợp tai nạn, sự cố liên quan đến tàu bay được điều tra theo quy định của pháp luật về điều tra tại nạn, sự cố tàu bay; 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 tai nạn mức A, sự cố mức B bao gồm báo cáo ban đầu, báo cáo cuối cùng.

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

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

7. Tổ chức hoạt động tại cảng hàng không, sân bay có liên quan đến tai nạn, sự cố an toàn phải tự điều tra, xác minh, giảng bình tai nạn, sự cố trong phạm vi của tổ chức; thực hiện các biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn tai nạn, sự cố.

Điều 76. 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 chết người trong quá trình sử dụng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay, trừ các trường hợp bất khả kháng do thiên tai, dịch bệnh, đột tử.

2. Sự cố nghiêm trọng (mức B): sự cố gây 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. Căn cứ vào phân loại tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định tại Thông tư này, người khai thác cảng hàng không, sân bay thống kê, thiết lập danh mục tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng

hàng không, sân bay điển hình tại cảng hàng không, sân bay theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam để phục vụ cho việc quản lý an toàn tại cảng hàng không, sân bay.

Điều 77. Báo cáo tự nguyện

1. 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.

2. 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.

3. 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 quản lý 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.

Điều 78. Khắc phục các hư hỏng do sự cố, tai nạn tại cảng hàng không, sân bay gây ra

1. Trường hợp cần xây dựng công trình hoặc lắp đặt thiết bị để sửa chữa, khắc phục các hư hỏng đột xuất do sự cố, tai nạn tại cảng hàng không, sân bay gây ra, uy hiếp trực tiếp đến an toàn, an ninh hàng không và cần thực hiện ngay, người khai thác cảng hàng không, sân bay chủ trì phối hợp với các đơn vị có liên quan triển khai phương án xây dựng công trình, lắp đặt công trình trong khu vực do người khai thác cảng hàng không, sân bay đang quản lý, sử dụng; tuân thủ các quy định về 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 tại Điều 50 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay;

thông báo cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ thông báo tin tức hàng không để thực hiện quy trình thông báo tin tức hàng không theo quy định trong trường hợp ảnh hưởng đến hoạt động khai thác sân bay.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với các đơn vị có liên quan thực hiện việc tháo dỡ, di dời công trình ngay khi khắc phục xong các hư hỏng do sự cố, tai nạn tại cảng hàng không, sân bay gây ra hoặc khi được Cục Hàng không Việt Nam yêu cầu.

Mục 10
KIỂM SOÁT CHIM, ĐỘNG VẬT HOANG DÃ, VẬT NUÔI

Điều 79. Yêu cầu về kiểm soát và giảm thiểu tác hại của chim, 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.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm:

a) Xây dựng, 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. 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) 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;

c) Tổng hợp, báo cáo 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;

d) 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. 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 tổ lái khi phát hiện chim, động vật hoang dã, vật nuôi trong khu vực cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay;

b) Tiếp nhận thông tin phản ánh từ tổ lái về việc phát hiện chim, động vật hoang dã, vật nuôi trong khu vực cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; 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.

4. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm báo cáo 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.

5. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

a) Triển khai kế hoạch kiểm tra, giám sát 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, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay trong bước quy hoạch vị trí, quy mô cảng hàng không, sân bay theo quy định của pháp luật về quy hoạch cảng hàng không, sân bay.

6. Cảng vụ hàng không có trách nhiệm:

a) 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, 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, động vật hoang dã, vật nuôi không phù hợp với quy định về an toàn khai thác tại cảng hàng không, sân bay; 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 điều chỉnh kịp thời.

Điều 80. Chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay

Chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay tối thiểu gồm các nội dung sau:

1. Mô tả về cơ cấu tổ chức của bộ phận được giao triển khai chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

2. Mô tả về vai trò và nhiệm vụ của nhân sự liên quan đến chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

3. Mô tả hoạt động của sân bay.

4. Các quy trình để thực hiện thu thập, báo cáo và ghi lại dữ liệu về các vụ va chạm với chim, động vật hoang dã, vật nuôi và động vật hoang dã quan sát được.

5. Phương pháp và quy trình đánh giá rủi ro về an toàn đối với chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

6. Các quy trình, biện pháp và nhân sự để quản lý môi trường sống đối với chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

7. Các quy trình, biện pháp và nhân sự để xua đuổi, ngăn chặn và loại bỏ chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

8. Quy trình phối hợp với các bên liên quan trong và ngoài đơn vị.

9. Các quy trình, biện pháp và quy định để đào tạo nhân sự.

10. Các quy trình giám sát các biện pháp giảm thiểu được áp dụng và đánh giá hiệu quả của các biện pháp đã áp dụng cũng như hiệu quả của chính chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

Điều 81. Quy định báo cáo của người khai thác tàu bay

Người khai thác tàu bay thực hiện báo cáo cho Cục Hàng không Việt Nam và người khai thác cảng hàng không, sân bay khi có sự cố va chạm chim, động vật hoang dã, vật nuôi với tàu bay theo mẫu báo cáo sự cố va chạm chim, động vật hoang dã, vật nuôi với tàu bay và báo cáo bổ sung thông tin về chi phí khai thác và hư hại động cơ do sự cố chim, động vật hoang dã, vật nuôi va chạm với tàu bay được quy định tại Mẫu số 03 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

Mục 11
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

Điều 82. 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;

b) Cơ quan cấp giấy phép;

c) Tên giấy phép;

d) Số giấy phép;

đ) Ngày cấp, ngày hết hạn của giấy phép;

e) Họ tên, ngày sinh, giới tính của người được cấp giấy phép;

g) Cơ quan công tác;

h) Phạm vi hoạt động;

i) Ngày cấp năng định;

k) Năng định;

l) Quy định về sử dụng giấy phép;

m) Chữ ký và dấu của cơ quan cấp giấy phép hoặc mã QR trong trường hợp sử dụng mã QR;

n) 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 04 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm triển khai và áp dụng 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 theo quy định của Thông tư này chậm nhất là 12 tháng kể từ ngày Thông tư này có hiệu lực.

3. Quy cách 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:

a) Kích thước: chiều rộng bằng 85,60 mm, chiều cao bằng 53,98 mm, chiều dày bằng 0,76 mm;

b) Ảnh của người được cấp giấy phép được in trực tiếp trên 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;

c) Phôi được làm bằng vật liệu nhựa.

4. Mã năng định của 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 Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này. Trong quá trình khai thác, trường hợp phát sinh mã năng định khác, Cục Hàng không Việt Nam báo cáo Bộ Giao thông vận tải để bổ sung danh mục mã năng định của 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.

Mục 12
ĐIỀU PHỐI GIỜ HẠ, CẤT CÁNH TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Điều 83. Hội đồng slot

1. Cục Hàng không Việt Nam thành lập Hội đồng slot để tham mưu, giúp việc trong công tác điều phối slot, gồm có đại diện 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 và các cơ quan thuộc Cục Hàng không Việt Nam.

2. Hội đồng slot có trách nhiệm xem xét, có ý kiến về tham số điều phối, thay đổi tham số điều phối; kiến nghị các giải pháp tăng năng lực khai thác tại các cảng hàng không, sân bay Việt Nam; xem xét và có ý kiến về chỉ số thời gian sử dụng đúng slot và các yêu cầu đột xuất trong công tác điều phối slot của Cục Hàng không Việt Nam.

3. Cục Hàng không Việt Nam ban hành quy chế hoạt động của Hội đồng slot.

Điều 84. Xác định tham số điều phối

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm xây dựng chỉ số giới hạn năng lực khai thác nhà ga, sân đỗ tàu bay.

2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đảm bảo hoạt động bay có trách nhiệm xây dựng chỉ số giới hạn năng lực khai thác đường cất, hạ cánh và dịch vụ điều hành bay.

3. Trên cơ sở chỉ số giới hạn được quy định tại khoản 1 và 2 của Điều này, Hội đồng slot có trách nhiệm xem xét, có ý kiến về tham số điều phối, thay đổi tham số điều phối slot.

4. Cục Hàng không Việt Nam, trên cơ sở ý kiến của Hội đồng slot, quyết định tham số điều phối theo các nguyên tắc sau:

a) Tham số điều phối liên quan đến đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay không được vượt quá 80% chỉ số giới hạn quy định tại khoản 2 Điều này;

b) Trong giai đoạn cao điểm (Tết Nguyên đán từ ngày 01 tháng 01 đến 28 tháng 02; cao điểm hè từ 01 tháng 6 đến 02 tháng 9; giai đoạn nghỉ Lễ theo quy định và các dịp cao điểm khác theo yêu cầu của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải), Cục Hàng không Việt Nam xem xét, quyết định tăng tham số điều phối vượt quá 80% chỉ số giới hạn quy định tại khoản 2 Điều này.

Điều 85. Xác định slot lịch sử

1. Slot lịch sử của một mùa lịch bay là chuỗi slot được sử dụng đúng với tỷ lệ ít nhất 80% của mỗi chuỗi slot được xác nhận vào ngày cơ sở tính slot lịch sử của mùa lịch bay tương ứng liền kề trước đó, ngày 31 tháng 01 đối với lịch bay mùa hè và ngày 31 tháng 8 đối với lịch bay mùa đông. Cục Hàng không Việt Nam xem xét, quyết định thay đổi tỷ lệ sử dụng đúng của mỗi chuỗi slot được xác nhận trong trường hợp thiên tai, dịch bệnh hoặc các trường hợp bất khả kháng khác phù hợp với đề nghị của IATA.

2. Slot sử dụng đúng

a) Đối với slot cất cánh là slot phải được khai thác thực tế không sớm hơn hoặc muộn hơn slot được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế, 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa;

b) Đối với slot hạ cánh là slot phải được khai thác thực tế.

3. Tỷ lệ sử dụng đúng là thương số của tổng số slot sử dụng đúng trên tổng số slot được xác nhận (đối với lịch bay mùa hè: từ đầu mùa đến ngày 20 tháng 8; đối với lịch bay mùa đông: từ đầu mùa đến cuối mùa).

4. Trong quá trình điều phối slot, Cục Hàng không Việt Nam quyết định điều chỉnh các chỉ số quy định tại khoản 2 Điều này trên cơ sở tham khảo ý kiến của Hội đồng slot, công bố chỉ số này 01 tuần trước khi bắt đầu mùa lịch bay (nếu có thay đổi so với lịch bay trước đó).

Điều 86. Tiêu chí, thứ tự ưu tiên điều phối giờ hạ, cất cánh

1. Cục Hàng không Việt Nam xem xét, điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo thứ tự ưu tiên như sau:

a) 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 (chỉ ưu tiên xác nhận 06 slot/ngày);

đ) Slot đề nghị mới của hãng hàng không đang khai thác.

2. Cục Hàng không Việt Nam sử dụng các tiêu chí ưu tiên bổ sung để điều phối các slot chưa được xác nhận theo các thứ tự ưu tiên tại khoản 1 Điều này và các slot đề nghị mới của hãng hàng không đang khai thác theo thứ tự như sau:

a) Giai đoạn hiệu lực của chuỗi slot kéo dài từ đầu mùa đến cuối mùa;

b) Giai đoạn hiệu lực của chuỗi slot dài hơn được ưu tiên hơn;

c) Chuyến bay đến, đi từ quốc gia mới;

d) Slot của các đường bay phục vụ kinh tế, xã hội;

đ) Chuyến bay của hãng hàng không có tỷ lệ chuyến bay đúng giờ cao;

e) Chuyến bay quốc tế đường dài;

g) Chuyến bay đến, đi từ cảng hàng không mới;

h) Chuyến bay sử dụng tàu bay thân rộng có cấu hình thương mại lớn.

Điều 87. Quy trình 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) tại lịch điều phối slot của IATA.

2. 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 yêu cầu xác nhận chuỗi slot gửi điện văn 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 xem xét và gửi đến hãng hàng không thông tin 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) theo lịch điều phối slot của IATA.

3. Cục Hàng không Việt Nam xem xét, điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo tiêu chí và thứ tự ưu tiên quy định tại Điều 86.

4. Trường hợp hãng hàng không gửi yêu cầu xác nhận chuỗi slot sau thời hạn đề nghị đầu mùa lịch bay, Cục Hàng không Việt Nam quyết định theo các nguyên tắc sau:

a) Các chuỗi slot này chỉ được xem xét sau thời hạn xác nhận đầu mùa lịch bay (SAL Deadline);

b) Đề nghị slot gửi trước được xem xét trước;

c) 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).

5. Đối với các yêu cầu xác nhận slot không phải chuỗi, hãng hàng không phải gửi tối thiểu 03 ngày trước thời hạn dự kiến sử dụng. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm quyết định 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. 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).

6. Trong trường hợp tăng hoặc giảm tham số điều phối đột xuất tại 01 cảng hàng không, Cục Hàng không Việt Nam điều chỉnh tăng hoặc giảm tương ứng số slot đang sử dụng của các hãng hàng không theo tỷ trọng slot nắm giữ của hãng hàng không tại cảng hàng không đó.

7. Hãng hàng không có trách nhiệm trả lại slot đã xác nhận nhưng không sử dụng, trường hợp hãng hàng không không trả lại slot đúng thời hạn sẽ ảnh hưởng đến việc tính slot lịch sử hoặc cơ hội được xác nhận slot bổ sung cụ thể như sau:

a) 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;

b) Hãng hàng không trả slot đã được xác nhận tối thiểu trước 10 ngày dự kiến khai thác thì thời gian tương ứng với slot được trả lại sẽ được trừ đi khi xác định tỷ lệ sử dụng slot trên slot xác nhận của tháng gần nhất để làm cơ sở xác nhận slot bổ sung.

Điều 88. Công bố thông tin

1. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm tổng hợp các thông tin sau:

a) Tham số điều phối của cảng hàng không, sân bay;

b) Kế hoạch tăng hoặc giảm slot trung hạn 05 năm;

c) Kết quả xác nhận slot cập nhật đến ngày bắt đầu mùa lịch bay;

d) Kết quả thống kê tỷ lệ sử dụng slot trên slot xác nhận, tỷ lệ sử dụng đúng slot trên số slot được xác nhận hàng tháng.

2. Các thông tin tại khoản 1 Điều này được công bố công khai trên trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 89. 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 90 của Thông tư này 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 và Cảng vụ hàng không.

Điều 90. Chế độ báo cáo và cung cấp thông tin để xây dựng cơ sở dữ liệu

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo và cung cấp thông tin sau:

a) Báo cáo giới hạn năng lực khai thác nhà ga, sân đỗ định kỳ hai lần 01 năm, khi có thay đổi hoặc theo yêu cầu, theo Mẫu số 5.1.1 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Báo cáo sử dụng slot chuyến bay nội địa và chuyến bay quốc tế hàng tháng theo Mẫu số 5.1.2 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này vào ngày 05 của tháng kế tiếp;

c) Báo cáo kế hoạch trung hạn 05 năm về tăng, giảm giới hạn khai thác nhà ga, sân đỗ theo Mẫu số 5.1.3 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này trước ngày 15 tháng 12 của năm báo cáo đối với số liệu của năm kế tiếp cho đến năm thứ 5;

d) Báo cáo số lượng tàu bay đỗ qua đêm được xác nhận cho hãng hàng không theo Mẫu số 5.1.4 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này trước ngày 15 tháng 4 hàng năm báo cáo đối với số liệu của lịch bay mùa đông kế tiếp và trước ngày 15 tháng 9 hàng năm báo cáo đối với số liệu của lịch bay mùa hè kế tiếp;

đ) Báo cáo sử dụng slot theo số hiệu chuyến bay hàng tuần và tổng hợp theo mùa lịch bay theo Mẫu số 5.1.5 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này; báo cáo gửi về Cục Hàng không Việt Nam thứ Ba hàng tuần đối với số liệu của tuần trước đó và trước 10 ngày trả slot lịch sử theo lịch điều phối slot của IATA đối với số liệu tổng hợp theo lịch bay mùa. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm cung cấp lịch điều phối slot của IATA cho người khai thác cảng hàng không.

2. Cảng vụ hàng không báo cáo và cung cấp thông tin:

a) Báo cáo giám sát sử dụng slot chuyến bay nội địa theo Mẫu số 5.2.1 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này vào ngày 07 của tháng kế tiếp;

b) Báo cáo giám sát sử dụng slot chuyến bay quốc tế theo Mẫu số 5.2.2 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này vào ngày 07 của tháng kế tiếp.

3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay báo cáo và cung cấp thông tin sau:

a) Báo cáo chỉ số giới hạn năng lực khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay định kỳ hai lần 01 năm; hoặc khi có thay đổi; hoặc theo yêu cầu theo Mẫu 6.1 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Báo cáo kế hoạch trung hạn 05 năm về tăng, giảm giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay theo Mẫu số 6.2 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này trước ngày 15 tháng 12 của năm báo cáo.

Điều 91. Cơ chế giám sát, quản lý việc sử dụng slot

1. Giám sát thực hiện slot

a) Cảng vụ hàng không có trách nhiệm chủ trì việc giám sát thực hiện slot tại cảng hàng không thuộc phạm vi quản lý; báo cáo Cục Hàng không Việt Nam việc sử dụng slot theo Mẫu số 5.2.1 và 5.2.2 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này;

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 để tiếp nhận, xử lý dữ liệu thực hiện slot của các hãng hàng không, báo cáo Cục Hàng không Việt Nam theo các Mẫu số 5.1.1, 5.1.3, 5.1.4, 5.1.5 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này và báo cáo Cảng vụ hàng không tình hình thực hiện slot theo Mẫu số 5.1.2 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này;

c) Các tổ chức trực tiếp thực hiện việc đóng chèn, rút chèn có trách nhiệm cung cấp dữ liệu về thời gian đóng chèn, rút chèn 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.

2. Sau ngày cơ sở tính slot lịch sử, các chuỗi slot được xác nhận không được thay đổi bất cứ yếu tố nào ngoài việc thay đổi loại tàu bay, trừ trường hợp hãng hàng không đã sử dụng đúng, đủ 80% của cả chuỗi được xác nhận, nếu hãng hàng không có nhu cầu thay đổi, Cục hàng không Việt Nam sẽ xem xét, cho phép thay đổi một lần của một chuỗi.

3. Các hãng hàng không có slot bị thu hồi sẽ không được tính slot lịch sử cho các slot bị thu hồi.

4. Các hãng hàng không mở bán khi chưa có slot lịch sử hoặc slot chưa được xác nhận sẽ không được xem xét xác nhận thêm slot trên đường bay dự kiến khai thác.

5. Cục Hàng không Việt Nam chỉ xác nhận slot bổ sung hàng tuần (nếu có) khi hãng hàng không có tỷ lệ sử dụng slot trên slot xác nhận của tháng gần nhất đạt từ 85% trở lên và tỷ lệ sử dụng đúng slot trên số slot được xác nhận đạt từ 80% trở lên theo khung giờ ban ngày (từ 07h00 đến 19h00 giờ địa phương) và khung giờ ban đêm (từ 20h00 đến 06h00 giờ địa phương của ngày kế tiếp) theo giờ xác nhận và đề nghị tương ứng.

6. Các slot được loại trừ khi tính toán tỷ lệ thực hiện đúng slot trên số slot được xác nhận bao gồm:

a) 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;

b) Các slot do hãng hàng không chủ động trả lại trước thời hạn được quy định tại khoản 7 Điều 87 của Thông tư này;

c) 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 kháng 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, các trường hợp bất khả kháng do quy định của nhà chức trách hàng không nước ngoài).

7. Quản lý tàu bay đỗ qua đêm

a) Người khai thác cảng hàng không, sân bay 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 hàng không theo quy định tại điểm d, khoản 1 Điều 90 của Thông tư này;

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 điểm a khoản 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.

8. 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 so sánh, đối chiếu, xử lý số liệu để báo cáo theo quy định tại điểm a khoản 7 Điều này.

Điều 92. Các trường hợp thu hồi slot

1. Hãng hàng không không bắt đầu khai thác trong thời gian tương ứng 20% của chuỗi slot được xác nhận nhưng không được quá 05 tuần.

2. Hãng hàng không ngừng khai thác liên tục trong khoảng thời gian tương ứng 30% của chuỗi slot được xác nhận nhưng không được quá 05 tuần.

3. Hãng hàng không sử dụng không đúng slot liên tục trong khoảng thời gian tương ứng 40% của chuỗi slot được xác nhận nhưng không được quá 07 tuần.

Điều 93. Hoán đổi chuỗi slot

1. Các hãng hàng không được phép hoán đổi slot trên cơ sở 1:1 trong cùng một cảng hàng không với các điều kiện:

a) Phải được hoán đổi toàn bộ chuỗi slot;

b) Chỉ được hoán đổi chuỗi slot một lần trong một mùa lịch bay.

2. Các hãng hàng không đề nghị hoán đổi slot gửi điện văn đến Cục Hàng không Việt Nam chậm nhất trước 01 tuần trước khi bắt đầu mùa lịch bay theo các nội dung sau:

a) Tên của các hãng hàng không đề nghị hoán đổi slot;

b) Giờ đề nghị hoán đổi;

c) Giai đoạn hoán đổi (giai đoạn khai thác, mùa lịch bay, dài hạn hoặc tạm thời).

Mục 13
QUY ĐỊNH VỀ A-CDM

Điều 94. Quy định về thiết lập, triển khai A-CDM

1. 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.

2. Các cảng hàng không có tần suất bay từ 100.000 lượt chuyến trong 01 năm phải xây dựng và thiết lập A-CDM.

3. Tùy 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 có tối thiểu 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 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.

4. 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. Các thành viên của A-CDM phải đảm bảo nguồn lực, cơ sở vật chất kỹ thuật để đáp ứng các phương thức chia sẻ thông tin trên cơ sở hệ thống A-CDM mà người khai thác cảng hàng không, sân bay xây dựng. Các bên chịu trách nhiệm đối với hành động ra quyết định của mình.

Điều 95. Trách nhiệm các cơ quan, đơn vị có liên quan

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm:

a) Thiết lập, triển khai A-CDM; điều phối chung về quá trình triển khai và vận hành hệ thống A-CDM;

b) Phối hợp cung cấp kế hoạch, phương án liên quan đến hoạt động khai thác tại cảng hàng không, sân bay, thông tin liên quan đến thay đổi năng lực khai thác cảng hàng không, sân bay;

c) Phân bổ việc sử dụng hạ tầng tại cảng hàng không, sân bay như vị trí đỗ tàu bay, cửa ra tàu bay, cửa soi chiếu an ninh, vị trí làm thủ tục;

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 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 TOBT 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 TOBT và TSAT theo quy trình; 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;

đ) Đảm bảo đơn vị cung cấp dịch vụ mặt đất được ủy quyền có trách nhiệm cung cấp thông tin liên quan của người khai thác tàu bay theo yêu cầu.

3. Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay 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 TSAT.

4. Trung tâm 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 CTOT vào hệ thống A-CDM;

d) Cung cấp các thông tin liên quan đến hạn chế luồng không lưu.

5. Cảng vụ hàng không có trách nhiệm:

a) Kiểm tra, giám sát việc thiết lập và triển khai A-CDM;

b) Báo cáo Cục Hàng không Việt Nam kết quả kiểm tra, giám sát khi có yêu cầu hoặc khi có trường hợp không phối hợp, không tuân thủ thực hiện A-CDM của các tổ chức, đơn vị liên quan.

6. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

a) Yêu cầu người khai thác cảng hàng không, sân bay thiết lập và triển khai A-CDM tại các cảng hàng không theo quy định tại Thông tư này;

b) 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.

7. Các đơn vị có liên quan theo quy định khoản 3 Điều 94 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 KHẨN NGUY SÂN BAY TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Điều 96. Quy định chung

1. Công tác phòng, chống thiên tai và khẩn nguy sân bay 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 khẩn nguy sân bay tại cảng hàng không, sân bay được thực hiện theo quy định về phòng, chống thiên tai, khẩn nguy sân bay tại Thông tư này, tiêu chuẩn áp dụng và hướng dẫn của ICAO.

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, sân bay.

4. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm thiết lập trung tâm khẩn nguy sân bay và quy định cụ thể, phân định rõ trách nhiệm của trung tâm hiệp đồng khẩn nguy sân bay trong từng lĩnh vực phòng, chống thiên tai và khẩn nguy sân bay tại cảng hàng không, sân bay.

5. Người khai thác cảng hàng không, sân bay bảo đảm các thiết bị, phương tiện tối thiểu phục vụ công tác phòng, chống thiên tai và khẩn nguy sân bay 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.

6. 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 và khẩn nguy sân bay; công tác diễn tập, ký kết văn bản hiệp đồng liên quan đến công tác phòng, chống thiên tai và khẩn nguy sân bay tại cảng hàng không, sân bay.

Điều 97. 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 tại 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, sân bay 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, sân bay và việc kết nối giữa hệ thống thoát nước nội bộ cảng hàng không, sân bay 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, sân bay với hệ thống thoát nước bên ngoài của địa phương.

Điều 98. 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 trường hợp 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 cảng hàng không, sân bay phức tạp, gần biển;

đ) Khẩn nguy đối với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng theo quy định của pháp luật về an ninh hàng không.

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 theo 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 các 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 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, sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; 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 sân bay;

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 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 02 năm một lần;

b) Diễn tập khẩn nguy sân bay cơ sở được thực hiện với tần suất một lần 01 năm, 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.

Chương IV
ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 99. Điều khoản chuyển tiếp

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 đã được cấp trước ngày Thông tư này có hiệu lực tiếp tục có giá trị đến khi giấy phép hết hiệu lực.

Điều 100. Hiệu lực thi hành

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 15 tháng 01 năm 2022.

2. Bãi bỏ Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải 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 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.

3. Các văn bản quy phạm pháp luật, tài liệu của ICAO được dẫn chiếu trong Thông tư này khi được sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế thì áp dụng theo văn bản được sửa đổi, bổ sung, thay thế đó.

4. Khoản 1 Điều 34 của Thông tư này được áp dụng chậm nhất sau 12 tháng kể từ ngày Thông tư này có hiệu lực.

5. Khoản 1 Điều 85 của Thông tư này được áp dụng từ ngày 26 tháng 3 năm 2023 để bắt đầu xác định slot lịch sử cho mùa hè năm 2024 và các mùa lịch bay kế tiếp.

6. Mẫu số 4.2 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này được áp dụng chậm nhất sau 36 tháng kể từ ngày Thông tư này có hiệu lực.

Điều 101. 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./.

KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG

Lê Anh Tuấn

(Xem tiếp Công báo số 1061 + 1062)

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Địa chỉ:	Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại liên hệ:	
- Nội dung:	080.44417; Fax: 080.44517
- Phát hành:	080.48543
Email:	congbao@chinhphu.vn
Website:	http://congbao.chinhphu.vn
In tại:	Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng