

Số: 1215/QĐ-CHK

Hà Nội, ngày 31 tháng 7 năm 2025

QUYẾT ĐỊNH

Ban hành Sổ tay hướng dẫn người khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện chương trình giám sát nội bộ an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay
(Ban hành lần 1)

CỤC TRƯỞNG CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 66/2006/QH11 ngày 29/6/2006; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 61/2014/QH13 ngày 21/11/2014;

Căn cứ Nghị định số 33/2025/NĐ-CP ngày 25/02/2025 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Xây dựng;

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

Căn cứ Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay; Nghị định số 64/2022/NĐ-CP ngày 15/9/2022 của Chính phủ sửa đổi một số điều của các nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng; Nghị định số 20/2024/NĐ-CP ngày 23/02/2024 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 05/2021/NĐ-CP và Nghị định số 64/2022/NĐ-CP;

Căn cứ Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay; Thông tư số 52/2023/TT-BGTVT ngày 31/12/2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT;

Căn cứ Quyết định số 09/QĐ-BXD ngày 01/3/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng không Việt Nam;

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

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này “Sổ tay hướng dẫn người khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện chương trình giám sát nội bộ an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay” (*được ban hành lần 1 theo hướng dẫn của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế - ICAO*). Sổ tay hướng dẫn được đăng tải trên Trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam tại mục “Văn bản”.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký.

Điều 3. Các ông/bà: Giám đốc Cảng vụ hàng không miền Bắc, miền Trung, miền Nam; Trưởng phòng Quản lý cảng hàng không, sân bay; Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- Cục trưởng (để b/c);
- ACV, CHKQT Văn Đồn;
- Lưu: VT, QLC (Phg 9b).

**KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG**

Hồ Minh Tấn

BỘ XÂY DỰNG
CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM



**SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG
HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG
TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC
CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY
(GM 25)**

*(Ban hành kèm theo Quyết định số 1215/QĐ-CHK ngày 31/07/2025 của
Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)*

Ban hành lần thứ 1

Hà Nội, tháng 07/2025

	SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
---	--	---

TRANG GHI NHẬN CÁC TU CHÍNH

Lần	Ngày hiệu lực	Nội dung	Số Quyết định, cơ quan ban hành
1	31/7/2025	1. Cập nhật theo tài liệu hướng dẫn của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO)	Quyết định số 1215/QĐ-CHK ngày 31/7/2025 của Cục trưởng Cục HKVN

 CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
---	--	---

DANH SÁCH PHÂN PHỐI TÀI LIỆU

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

 CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
---	---	---

MỤC LỤC

CHƯƠNG 1. QUY ĐỊNH CHUNG	3
1.1. MỤC ĐÍCH, PHẠM VI ÁP DỤNG, THUẬT NGỮ VÀ CHỮ VIẾT TẮT .	3
1.2. TÌNH HÌNH	4
CHƯƠNG 2. KỸ THUẬT KIỂM TRA.....	7
CHƯƠNG 3. KIẾN THỨC VÀ THIẾT BỊ PHỤC VỤ TỰ KIỂM TRA.....	8
CHƯƠNG 4. CÁC THÀNH PHẦN CỦA CHƯƠNG TRÌNH TỰ KIỂM TRA AN TOÀN	10
CHƯƠNG 5. KIỂM TRA THEO CHU KỲ CỐ ĐỊNH.....	11
CHƯƠNG 6. KIỂM TRA GIÁM SÁT LIÊN TỤC	19
CHƯƠNG 7. KIỂM TRA TÌNH TRẠNG ĐỊNH KỲ.....	22
CHƯƠNG 8. KIỂM TRA ĐỘT XUẤT.....	25
CHƯƠNG 9. BÁO CÁO TÌNH TRẠNG	27
CHƯƠNG 10. PHÂN LOẠI THIẾU SÓT/TÒN TẠI VÀ HÀNH ĐỘNG KHẮC PHỤC.....	29
PHỤ LỤC 1. DANH MỤC KIỂM TRA TỰ KIỂM TRA AN TOÀN SÂN BAY ĐƯỢC ĐỀ XUẤT	30
PHỤ LỤC 2-A. DANH MỤC KIỂM TRA TỰ KIỂM TRA AN TOÀN SÂN BAY.....	31
PHỤ LỤC 2-B. DANH MỤC KIỂM TRA GIÁM SÁT LIÊN TỤC	33
PHỤ LỤC 2-C. DANH SÁCH KIỂM TRA TÌNH TRẠNG ĐỊNH KỲ	35
PHỤ LỤC 2-D. DANH SÁCH KIỂM TRA ĐỘT XUẤT.....	36
PHỤ LỤC 2-E. KIỂM TRA HÀNG QUÝ - TRA NẠP NHIÊN LIỆU DI ĐỘNG	37
PHỤ LỤC 2-F. KIỂM TRA HÀNG QUÝ - KHU VỰC LƯU TRỮ NHIÊN LIỆU	39

 CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
--	--	---

LỜI NÓI ĐẦU

Tài liệu này hướng dẫn công tác giám sát chung về an toàn của người khai thác cảng hàng không, sân bay. Tài liệu bao gồm các quy trình được xác định là cần thiết trong việc hỗ trợ an toàn khai thác tại các cảng hàng không, sân bay ở Việt Nam. Tài liệu này được ban hành dưới sự phê duyệt của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam.

Tài liệu được lưu giữ tại cơ quan chủ trì:

Phòng Quản lý cảng hàng không, sân bay - Cục Hàng không Việt Nam
Địa chỉ: 119 Nguyễn Sơn, Phường Bồ Đề, Hà Nội.

Tài liệu này sẽ được sửa đổi khi cần thiết và phải được sự chấp thuận, phê duyệt của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam.

Trưởng phòng Quản lý cảng hàng không, sân bay được đề cập trong tài liệu hướng dẫn này mô tả là người đứng đầu cơ quan chịu trách nhiệm cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay và thực hiện các chức năng giám sát an toàn khai thác tại cảng hàng không, sân bay. Người đứng đầu có trách nhiệm báo cáo trực tiếp quá trình thực hiện nhiệm vụ cho Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam.

Ý kiến của các chuyên viên phụ trách an toàn, người khai thác cảng hàng không, sân bay, các bên liên quan trong ngành hàng không về nội dung của Tài liệu này vui lòng được chuyển đến:

Trưởng phòng Quản lý cảng hàng không, sân bay
Cục Hàng không Việt Nam
Địa chỉ: 119 Nguyễn Sơn, Phường Bồ Đề, Hà Nội

 CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
--	--	---

CHƯƠNG 1. QUY ĐỊNH CHUNG

1.1 MỤC ĐÍCH, PHẠM VI ÁP DỤNG, THUẬT NGỮ VÀ CHỮ VIẾT TẮT

1.1.1 Mục đích

Mục đích của tài liệu này là để đảm bảo an toàn khai thác của các cơ sở hạ tầng hiện có, duy trì hồ sơ một cách có hệ thống cũng như quy trình thông báo cho các Trung tâm/phòng ban/bộ phận có liên quan để khắc phục những thiếu sót/tồn tại không tuân thủ các quy chuẩn, tiêu chuẩn và các quy định, quy trình đảm bảo an toàn khai thác tại các cảng hàng không, sân bay.

1.1.2 Phạm vi áp dụng

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

Giám sát viên nội bộ an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay được người khai thác cảng hàng không, sân bay bổ nhiệm phải chịu trách nhiệm về nhiệm vụ được giao để đảm bảo rằng nội dung của sổ tay hướng dẫn này đang được thực hiện có hiệu quả nhằm đáp ứng các mục tiêu sau đây:

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

1.1.3 Thuật ngữ và chữ viết tắt

- CAP (Corrective Action Plan): Kế hoạch hành động khắc phục.
- Cục HKVN: Cục Hàng không Việt Nam.

- FOD (Foreign object damage): Vật ngoại lai.
- Giám sát viên nội bộ: Giám sát viên nội bộ an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay của người khai thác cảng hàng không, sân bay.
- ICAO (International Civil Aviation Organization): Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.
- Khu vực an toàn (Safety Areas): bao gồm dải bay, khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh và dải lăn.
- NAVAID (Navigational Aid): Thiết bị hỗ trợ dẫn đường.
- RFF (Rescue and Fire-Fighting): Cứu nạn và chữa cháy.

1.2 TÌNH HÌNH

- 1.2.1. Trong khi một số mối nguy có thể nhận diện ngay thì một số khác lại khó nhận diện. Điều quan trọng là người khai thác cảng hàng không, sân bay phải có những chương trình tự kiểm tra giám sát an toàn để thực hiện giám sát các điều kiện cụ thể của sân bay, từ đó xác định các điều kiện không đạt yêu cầu để có hành động khắc phục kịp thời. Các chương trình này khác nhau về phạm vi và tính hiệu quả, từ hướng dẫn bằng lời nói, kiểm tra đột xuất không cần biên bản đến các chương trình kiểm tra rất toàn diện với lịch trình hàng ngày và trách nhiệm được phân bổ rõ ràng.
- 1.2.2. Chương trình tự kiểm tra là một phần quan trọng của quá trình cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không sân bay.
- 1.2.3. Người khai thác cảng hàng không, sân bay đã được cấp chứng nhận phải tiến hành kiểm tra giám sát liên tục, kiểm tra định kỳ và đột xuất, đồng thời tự kiểm tra an toàn hàng ngày để đảm bảo thực hiện hành động khắc phục kịp thời nhằm loại bỏ các tình trạng không an toàn trên sân bay. Hướng dẫn này đề xuất các thành phần, trách nhiệm và các hạng mục để giám sát thường xuyên, liên tục, tình trạng định kỳ và kiểm tra đột xuất cũng như danh sách kiểm tra để sử dụng trong bất kỳ cuộc kiểm tra an toàn sân bay nào. Hướng dẫn này có thể được sửa đổi khi cần thiết để đáp ứng các tình huống cụ thể của từng cảng hàng không, sân bay.
- 1.2.4. Trách nhiệm
 - a) **Tự kiểm tra an toàn.** Tự kiểm tra là trách nhiệm chính của người khai thác cảng hàng không, sân bay. Cần chú ý chủ yếu đến các khu vực khai thác như khu vực sân đường, khu vực an toàn, sơn kẻ, biển báo, đèn tín hiệu, cứu hộ và chữa cháy tàu bay, hoạt động tiếp nhiên liệu, thiết bị thông tin dẫn đường, phương tiện mặt đất, chướng ngại vật, bảo vệ khu vực công

cộng, quản lý chim, động vật hoang dã, vật nuôi và hoạt động xây dựng. Việc tự kiểm tra các khu vực đã được cấp cho các hãng hàng không riêng lẻ, nhà khai thác cơ sở cố định hoặc người thuê khác có thể là trách nhiệm của bên khác. Tuy nhiên, người khai thác cảng hàng không, sân bay vẫn phải chịu trách nhiệm cuối cùng về việc vận hành, khai thác cảng hàng không, sân bay một cách an toàn.

b) Tần suất kiểm tra được đề xuất

1) Kiểm tra theo chu kỳ cố định. Cảng hàng không, sân bay phải được kiểm tra hàng ngày, tốt nhất là vào khung giờ hoạt động thấp điểm để giảm thiểu tác động đến hoạt động của sân bay. Một phần của việc kiểm tra này phải được thực hiện trong thời gian ban đêm tại các sân bay có hoạt động khai thác ban đêm (khai thác sau 18h hàng ngày). Theo Mục 2.9.3 Sổ tay hướng dẫn việc thực hiện quy định khuyến cáo thực hành của ICAO về thiết kế, khai thác sân bay (MAS 1), khu vực hoạt động phải được kiểm tra ít nhất một lần mỗi ngày khi mã sân bay là 1 hoặc 2 và ít nhất hai lần mỗi ngày khi mã sân bay là 3 hoặc 4. Liên quan đến PANS-Aerodromes (GM8), Phần II, Chương 3, Mục 3.3.1, tần suất và chi tiết kiểm tra có thể tăng lên từ mức tối thiểu được quy định trong MAS 1, tùy thuộc vào lưu lượng vận chuyển dự kiến và loại hình kiểm tra đang được thực hiện.

2) Kiểm tra giám sát liên tục. Những khu vực được xác định là cần giám sát liên tục phải được kiểm tra bất cứ khi nào nhân viên có mặt trong khu vực hoạt động. Tình trạng nguy hiểm có thể xảy ra bất cứ lúc nào và trong một khoảng thời gian ngắn.

3) Kiểm tra tình trạng định kỳ. Việc kiểm tra tình trạng định kỳ của các khu vực có thể được tiến hành theo lịch trình thường xuyên. Khoảng thời gian có thể là hàng tuần, hàng tháng hoặc hàng quý, tùy thuộc vào tình hình khai thác.

4) Kiểm tra đột xuất. Việc kiểm tra đột xuất các khu vực phải được tiến hành sau khi nhận được khiếu nại hoặc khi xảy ra tình trạng bất thường hoặc sự kiện bất thường tại cảng hàng không, sân bay, chẳng hạn như sự kiện khí tượng quan trọng hoặc một vụ tai nạn, sự cố. Các cuộc kiểm tra đột xuất phải được lưu hồ sơ trên các phần thích hợp của danh mục kiểm tra theo chu kỳ cố định.

5) Hồ sơ kiểm tra. Một chương trình tự kiểm tra an toàn hiệu quả bao gồm các thủ tục báo cáo và khắc phục những thiếu sót. Điều này có nghĩa

là người khai thác cảng hàng không, sân bay phải có sẵn hệ thống yêu cầu công việc để có thể khắc phục những thiếu sót một cách nhanh chóng.

- i) Người khai thác cảng hàng không, sân bay nên đưa ra NOTAM nếu thích hợp, thông qua Bộ phận AIS, để thông báo các điều kiện thiếu sót/tồn tại có thể có tác động nghiêm trọng và ngay lập tức đến sự an toàn của hoạt động khai thác tàu bay. Khi các hành động khắc phục đã được thực hiện, NOTAM sẽ bị hủy bỏ.
 - ii) Đối với ngay cả sân bay có mật độ khai thác thấp, nên sử dụng danh mục kiểm tra tự kiểm tra an toàn để tạo thành hồ sơ bằng văn bản về các điều kiện được ghi nhận và đóng vai trò kiểm tra các hành động tiếp theo được thực hiện. Việc sử dụng danh mục kiểm tra có ghi ngày tháng theo kế hoạch sẽ đảm bảo tính thường xuyên và kỷ lưỡng của việc kiểm tra và theo dõi an toàn. Danh mục kiểm tra có thể là một công cụ hành chính quan trọng cho việc quản lý an toàn khai thác sân bay. Nó có thể cung cấp một cái nhìn tổng quan về tình trạng của sân bay, chỉ ra các xu hướng, xác định các khu vực có vấn đề, chỉ ra các hệ thống đang bắt đầu xuống cấp và giúp xác định các yêu cầu về ngân sách. Tốt nhất nên sử dụng một mẫu (**Phụ lục 1**), trong đó, mỗi khu vực được kiểm tra của sân bay. Giữ lại danh mục kiểm tra cho đến khi hoàn thành các khuyến cáo khắc phục. Tuy nhiên, danh mục kiểm tra kiểm tra theo chu kỳ cố định phải là tài liệu cơ bản chứng minh trách nhiệm giám sát an toàn đang được thực hiện đáp ứng yêu cầu theo quy định.
 - iii) Hồ sơ kiểm tra phải được lưu giữ tối thiểu 05 năm, bằng hình thức bản giấy hoặc tập tin điện tử.
- c) **Theo dõi.** Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải theo dõi các tồn tại hoặc yêu cầu hành động khắc phục của tất cả các hạng mục/khu vực còn thiết sót/tồn tại được ghi nhận trong quá trình kiểm tra hàng ngày. Người khai thác cảng hàng không, sân bay cần xác định những thiếu sót/tồn tại nào cần được quan tâm ngay lập tức và xử lý những thiếu sót/tồn tại có mức độ ưu tiên cao nhất, bao gồm cả việc thông báo NOTAM thích hợp.

 CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
---	--	---

CHƯƠNG 2. KỸ THUẬT KIỂM TRA

- 2.1 Việc sử dụng các mô hình kiểm tra cố định có thể không cung cấp nội dung kiểm tra đầy đủ, cũng như có thể dẫn đến sự tự mãn và có khả năng bỏ sót các hạng mục cần khắc phục. Ngoài các hình thức kiểm tra cố định, giám sát viên nội bộ nên linh hoạt thay đổi hình thức kiểm tra, giám sát trong khi thực hiện nhiệm vụ.
- 2.2 Khi tiến hành kiểm tra trên đường cất hạ cánh và khi chỉ có thời gian để kiểm tra về 01 hướng của đường cất hạ cánh, giám sát viên nội bộ bất cứ khi nào có thể nên lái xe về hướng tàu bay hạ cánh có lắp đặt đèn tín hiệu và đèn chớp cường độ cao vào ban ngày và ban đêm. Việc này sẽ cho phép giám sát viên nội bộ nhìn thấy tàu bay đang đến gần và cải thiện khả năng nhìn thấy của phương tiện cho phi công. Tuy nhiên, nên thực hiện kiểm tra đường cất hạ cánh theo cả hai hướng. Giám sát viên nội bộ cũng nên kiểm tra các đường lăn nối giữa đường cất hạ cánh và đường lăn song song vì những khu vực này thường bị bỏ qua.

 CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
---	--	---

CHƯƠNG 3. KIẾN THỨC VÀ THIẾT BỊ PHỤC VỤ TỰ KIỂM TRA

Lưu ý: Tham khảo tại Sổ tay hướng dẫn nhằm đáp ứng các yêu cầu về năng lực nhân sự của người khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam.

3.1 Nhân viên sân bay thực hiện giám sát nội bộ an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay (sau đây gọi là giám sát viên nội bộ) phải được đào tạo đáp ứng yêu cầu về năng lực nhân sự của người khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện công tác kiểm tra giám sát theo quy định, tối thiểu về các lĩnh vực sau:

- 1) Kết cấu hạ tầng sân bay, bao gồm các biển báo, dấu hiệu và ánh sáng sân bay;
- 2) ICAO Phụ lục 14 Tập 1, MAS 1 do Cục HKVN ban hành.
- 3) GM 8 do Cục HKVN ban hành;
- 4) Điện thoại vô tuyến;
- 5) Bề mặt giới hạn chướng ngại vật;
- 6) Thiết kế mặt đường, hệ thống thoát nước;
- 7) Tài liệu khai thác sân bay (bao gồm Hệ thống Quản lý an toàn, Kế hoạch khẩn nguy sân bay và Chương trình quản lý chim và động vật hoang dã, vật nuôi);
- 8) Thủ tục thông báo thông báo tin tức hàng không (NOTAM/SNOWTAM);
- 9) Quy định an toàn sân bay;
- 10) Quy trình, kỹ thuật kiểm tra sân bay;
- 11) Quy trình thông báo sự khác biệt.

3.2 Giám sát viên nội bộ phải biết vị trí và loại trang thiết bị của sân bay, các quy tắc và quy định an toàn và các nội dung của Tài liệu khai thác sân bay.

3.3 Giám sát viên nội bộ phải có xe được trang bị:

- 1) Bộ đàm hai chiều có khả năng liên lạc với Đài kiểm soát tại sân bay;

- 2) Đèn nháy để nhận biết phương tiện khi kiểm tra vào ban đêm (hoặc điều kiện thời tiết nguy hiểm);
 - 3) Đèn nháy nhận biết phương tiện và/hoặc còi ca-rô để kiểm tra ban ngày.
- 3.4 Giám sát viên nội bộ phải biết và sử dụng chính xác cụm từ, thuật ngữ trong quá trình trao đổi với Đài kiểm soát tại sân bay.
- 3.5 Giám sát viên nội bộ phải được cung cấp danh mục kiểm tra bao gồm các lĩnh vực kiểm tra khác nhau (mẫu danh mục kiểm tra an toàn sân bay có trong Phụ lục 1). Mặc dù hình thức của danh mục kiểm tra có khác nhau nhưng điều quan trọng là phải xây dựng một danh mục kiểm tra hữu ích cho sân bay và hoạt động của sân bay. Nếu một số giám sát viên nội bộ nhất định chỉ chịu trách nhiệm về một số hạng mục nhất định thì có thể xây dựng các danh mục kiểm tra riêng biệt phù hợp với các lĩnh vực đó. Khu vực được kiểm tra phải đi kèm với danh mục kiểm tra để có thể đánh dấu vị trí của vấn đề để dễ dàng xác định.
- 3.6 Giám sát viên nội bộ nên xem lại danh mục kiểm tra được hoàn thành gần đây nhất từ chu kỳ kiểm tra trước đó trước khi bắt đầu kiểm tra để xác định bất kỳ mục nào không đạt yêu cầu nhằm định hướng khu vực cần kiểm tra kỹ hơn.
- 3.7 Nếu sân bay đang có công trình trong quá trình thi công xây dựng, giám sát viên nội bộ cần nắm rõ các quy định an toàn trong quá trình thi công công trình.
- 3.8 Giám sát viên nội bộ phải nắm rõ các yêu cầu trong Sổ tay hướng dẫn cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay (GM 20).

 CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
---	---	---

CHƯƠNG 4. CÁC THÀNH PHẦN CỦA CHƯƠNG TRÌNH TỰ KIỂM TRA AN TOÀN

Một chương trình tự kiểm tra an toàn thành công có bốn thành phần:

- a) Kiểm tra cơ sở vật chất theo chu kỳ cố định (phải được tiến hành một hoặc hai lần mỗi ngày tại các sân bay được cấp giấy chứng nhận theo quy định và có tham khảo Mục 1.2.4 của tài liệu này). Nếu sân bay có hoạt động ban đêm thì phải kiểm tra hệ thống đèn tín hiệu vào ban đêm;
- b) Kiểm tra giám sát liên tục các hoạt động nhất định của sân bay, chẳng hạn như hoạt động tiếp nhiên liệu, xây dựng, bảo trì sân bay, quá trình tàu bay khai thác liên tục (turn-around)...;
- c) Chương trình kiểm tra tình trạng định kỳ cho những việc như khảo sát độ dốc tiếp cận, chướng ngại vật...;
- d) Kiểm tra đột xuất trong các điều kiện hoặc tình huống bất thường, chẳng hạn như thời tiết thay đổi hoặc những ngày có số lượng hoạt động bay cao bất thường.

 CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
---	--	---

CHƯƠNG 5. KIỂM TRA THEO CHU KỲ CỐ ĐỊNH

Việc kiểm tra thường xuyên theo chu kỳ cố định bao gồm các quan sát cụ thể về cơ sở vật chất của sân bay ít nhất một hoặc hai lần mỗi ngày, như quy định tại Mục 1.2.4. Việc kiểm tra này nên tập trung vào các lĩnh vực được mô tả trong phần này, cũng được nêu trong **Phụ lục 2-A**. Nếu có thiếu sót/tồn tại, giám sát viên nội bộ phải chỉ ra hạng mục còn thiếu và xác định vị trí của nó trên sơ đồ sân bay, cung cấp kích thước và độ sâu nếu cần thiết. Nếu thích hợp, giám sát viên nội bộ nên chụp ảnh để ghi lại tình trạng.

5.1. Bề mặt sân đường. Tình trạng của bề mặt sân đường là một phần quan trọng của an toàn sân bay. Việc kiểm tra mặt sân đường phải được tiến hành hàng ngày trước khi hoạt động bay bắt đầu để đảm bảo bề mặt sân đường sạch sẽ. Tối thiểu, việc kiểm tra hàng ngày phải được thực hiện đối với tất cả các khu vực trải nhựa thuộc trách nhiệm của người khai thác cảng hàng không, sân bay. Trong quá trình kiểm tra mặt sân đường, giám sát viên nội bộ phải:

- 1) Kiểm tra mép đường - khu vực giữa mặt đường có cường độ tối đa và các lề đường hoặc lề đường được trải nhựa và các khu vực an toàn - để đảm bảo rằng chúng không lớn hơn mức cần thiết để cho phép nước thoát ra khỏi mặt đường. Chiều cao mép đường không lớn hơn 3,2 cm thường là đủ để cho phép thoát nước thích hợp.
- 2) Xác định xem có vết nứt nào đủ rộng có thể gây ảnh hưởng đến việc điều khiển của tàu bay hay không. Báo cáo và theo dõi các vết nứt này.
- 3) Xác định xem có lỗ hổng nào có thể gây ảnh hưởng đến việc kiểm soát hướng của tàu bay hay không (bất kỳ lỗ nào không thể được bao phủ bởi vòng tròn 12,7 cm và độ dốc cạnh tại bất kỳ điểm nào trong lỗ có chiều sâu vượt quá 7,62 cm và có góc 45 độ trở lên, đều là sự không phù hợp. Nếu lỗ đó không thể được bao phủ bởi một vòng tròn 12,7 cm nhưng độ dốc cạnh tại bất kỳ điểm nào trong lỗ có độ sâu vượt quá 7,62 cm hoặc nhỏ hơn 45 độ, nó có thể là sự không phù hợp nếu được xác định là sự thay đổi của bề mặt có thể làm suy giảm khả năng kiểm soát hướng của tàu bay).
- 4) Kiểm tra tình trạng của các khu vực mặt đường xem có vết nứt, bong bật, lún... và các mảnh vụn có thể gây hư hỏng cho tàu bay.

- 5) Kiểm tra sự phát triển của cây, cỏ dọc theo mép đường cất hạ cánh và đường lăn có thể cản trở việc thoát nước từ bề mặt đường.
- 6) Kiểm tra sự phát triển của cây, cỏ trong các vết nứt.
- 7) Báo cáo và giám sát bất kỳ vết nứt, lỗ hổng, sự thay đổi của bề mặt và cây cỏ nào có thể gây mất khả năng kiểm soát hướng của tàu bay hoặc có thể gây hư hỏng mặt đường, bao gồm cả hư hỏng do va đập hoặc đọng nước.

5.2. Khu vực an toàn (bao gồm dải bay, khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh và dải lăn). Giám sát viên nội bộ phải biết kích thước khu vực an toàn của đường cất hạ cánh, dải bay, dải lăn tại sân bay. Kích thước của khu vực an toàn được ghi lại trong Tài liệu khai thác sân bay. Trong quá trình kiểm tra khu vực an toàn, giám sát viên nội bộ nên:

- 1) Xác định xem có bất kỳ vết lõm, lún, gồ ghề hoặc sự thay đổi nguy hiểm nào so với bề mặt nhẵn thông thường hay không.
- 2) Kiểm tra để đảm bảo không có vật thể nào nằm trong khu vực an toàn, ngoại trừ các vật thể phải nằm trong khu vực an toàn vì chức năng của chúng (chẳng hạn như đèn, biển báo hoặc thiết bị dẫn đường). Những vật thể này phải được xây dựng trên các cấu trúc dễ gãy, có chiều cao lắp đặt thấp nhất có thể. Điểm dễ gãy không được cao hơn 7,62 cm so với bề mặt ngang.
- 3) Xác định xem đế của bất kỳ thiết bị nào trong khu vực an toàn có cùng bề mặt ngang đường, và có được gắn trên các khớp nối dễ gãy hay không.
- 4) Kiểm tra để đảm bảo rằng nắp cống và nắp hố ga ở mức ngang bằng mặt đường và có thể đỡ được các phương tiện và tàu bay. Kiểm tra để đảm bảo rằng giá đỡ hệ thống đèn được lắp trên cùng bề mặt đường.
- 5) Kiểm tra sự biến đổi bề mặt và các hư hỏng khác do loài gặm nhấm hoặc động vật khác gây ra.
- 6) Báo cáo bất kỳ vật thể nào không dễ gãy hoặc lắp nổi trên bề mặt. Đồng thời báo cáo các thiết bị và vật thể bên ngoài như thiết bị xây dựng và các thay đổi trên bề mặt sân đường có thể gây hư hỏng cho tàu bay hoặc cản trở các phương tiện ứng phó khẩn cấp.

5.3. Sơn tín hiệu. Sơn tín hiệu tại sân bay cung cấp thông tin quan trọng cho phi công trong quá trình cất cánh, hạ cánh và lăn. Để tránh nhầm lẫn và mất phương hướng, các vạch sơn sân bay phải tuân theo quy định tại MAS 1 và Thông tư số 34/2014/TT-BGTVT ngày 11/8/2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về sơn tín hiệu trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay

(gọi tắt là Thông tư 34/2014/TT-BGTVT). Giám sát viên nội bộ phải biết các vạch sơn thích hợp được yêu cầu tại sân bay. Trong quá trình kiểm tra sơn tín hiệu, giám sát viên nội bộ nên:

- 1) Kiểm tra các vạch sơn để biết màu sắc chính xác, bong tróc, phồng rộp, sứt mẻ, phai màu và mờ do tích tụ cao su.
- 2) Kiểm tra xem liệu tất cả các vạch sơn vị trí chờ lên đường cất hạ cánh có được nhìn thấy rõ ràng hay không.
- 3) Trong và sau khi thực hiện các dự án xây dựng, hãy kiểm tra các vạch sơn mới xem có tuân thủ các tiêu chuẩn sơn tín hiệu quy định tại MAS 1 và Thông tư 34/2014/TT-BGTVT hay không.
- 4) Nếu các điểm sơn kẻ có hạt phản quang, hãy kiểm tra vạch sơn trong thời gian tối để xác định xem độ phản xạ của hạt phản quang có đủ vào ban đêm hay không.
- 5) Báo cáo và giám sát mọi vạch sơn không đạt tiêu chuẩn hoặc vạch sơn bị che khuất, mờ nhạt hoặc xuống cấp.

5.4. Biển báo. Các biển báo cung cấp thông tin quan trọng cho phi công lẫn. Để tránh sự nhầm lẫn và mất phương hướng của phi công, các biển báo tại sân bay phải phù hợp với quy định tại MAS 1. Giám sát viên nội bộ phải biết các tiêu chuẩn và thông số kỹ thuật biển báo phù hợp tại sân bay và:

- 1) Kiểm tra các biển báo để đảm bảo chúng dễ đọc, phù hợp với tiêu chuẩn màu sắc, phản chiếu ánh sáng và tất cả các biển báo được chiếu sáng đều hoạt động và không bị che khuất bởi cây cỏ, bụi bẩn...
- 2) Kiểm tra các biển báo để đảm bảo chúng được gắn dễ dàng và nền bê tông được bảo trì đúng cách ở độ cao phù hợp.
- 3) Kiểm tra để đảm bảo rằng các bảng biển báo không bị thiếu hoặc hư hỏng, có ký tự và hướng mũi tên chính xác cũng như không bị nứt hoặc vỡ.
- 4) Trong và sau khi thực hiện các dự án xây dựng, hãy kiểm tra các biển báo mới xem có tuân thủ quy định tại MAS 1 không.
- 5) Trong thời gian trời tối, hãy kiểm tra các biển báo để đảm bảo chúng được chiếu sáng đúng cách. Đảm bảo các biển chỉ dẫn bắt buộc được chiếu sáng cùng với hệ thống đèn đường cất hạ cánh liên quan. Kiểm tra tính hoạt động chính xác của các biển báo; theo đó biển báo được cấp điện đúng mạch, không nhấp nháy và tuân theo cài đặt cường độ của đèn trên đường cất hạ cánh hoặc đường lăn.

6) Báo cáo và giám sát mọi biển báo không đạt tiêu chuẩn hoặc biển báo không hoạt động, bị mờ hoặc hư hỏng.

5.5. Đèn tín hiệu. Vào ban đêm và trong thời gian tầm nhìn hạn chế, hệ thống đèn tín hiệu rất quan trọng để đảm bảo hoạt động an toàn tại sân bay. Việc kiểm tra hệ thống đèn tín hiệu được thực hiện tốt nhất trong thời gian trời tối để đánh giá hệ thống đèn tín hiệu khi chúng cung cấp hỗ trợ trực quan chính cho phi công. Việc kiểm tra cần tập trung vào hệ thống đèn tín hiệu của người khai thác cảng hàng không, sân bay. Tuy nhiên, giám sát viên nội bộ phải quan sát mọi hệ thống đèn tín hiệu do người khác sở hữu hoặc vận hành và báo cáo ngay mọi vấn đề quan sát được cho chủ sở hữu có trách nhiệm thích hợp. Trong quá trình kiểm tra đèn tín hiệu, nhân viên nên:

- 1) Kiểm tra để đảm bảo rằng các thiết bị sau đây có thể hoạt động được nếu được lắp đặt và cây cỏ hoặc vật thể lạ không che khuất thiết bị đèn tín hiệu.
 - Đèn lẻ đường cất hạ cánh, đường lăn;
 - Đèn lẻ sân đỗ;
 - Đèn tim đường cất hạ cánh và đèn vùng chạm bánh;
 - Đèn tim đường lăn hoặc đèn phản quang tim đường lăn;
 - Đèn ngưỡng/cuối đường cất hạ cánh;
 - Đèn bảo vệ đường cất hạ cánh (cả lắp nổi và lắp chìm, nếu có).
- 2) Kiểm tra xem các đèn sau có thể hoạt động được không nếu đã được lắp đặt:
 - Đèn chiếu sáng và đèn pha được sử dụng trong xây dựng để đảm bảo chúng được che chắn đúng cách;
 - Đèn cảnh báo chướng ngại vật; và
 - Hệ thống chiếu sáng khu vực chứa nhiên liệu.
- 3) Báo cáo tất cả các thành phần của đèn tín hiệu bị thiếu và đèn không hoạt động hoặc mờ.
- 4) Báo cáo bất kỳ thấu kính đèn chiếu sáng nào bị thiếu hoặc bị hỏng.
- 5) Đảm bảo rằng đèn đường cất hạ cánh, đường lăn và đèn ngưỡng đường cất hạ cánh có màu sắc phù hợp và được định hướng chính xác.
- 6) Kiểm tra xem đèn có hoạt động bình thường thông qua các tính năng điều khiển bằng tay hoặc vô tuyến và các bộ điều khiển đèn có hoạt động bình thường không.

- 7) Kiểm tra đèn để căn chỉnh, hướng và điều chỉnh các thay đổi về cường độ sáng, độ cao chính xác, kiểm tra độ mòn xung quanh chân đế và độ cao điểm dễ gãy.

5.6. Thiết bị hỗ trợ dẫn đường (NAVAIDs). Việc kiểm tra NAVAIDs cần tập trung vào các thiết bị hỗ trợ dẫn đường bằng mắt do người khai thác cảng hàng không, sân bay sở hữu. Trong quá trình kiểm tra NAVAIDs, giám sát viên nội bộ nên:

- 1) Xác định xem vòng tròn đánh dấu ống gió có cây cỏ hay không và có thể dễ dàng nhìn thấy nó từ trên không hay không.
- 2) Xác định xem đèn pha xoay của sân bay có được nhìn thấy và hoạt động bình thường hay không.
- 3) Kiểm tra các ống gió để đảm bảo độ xoay tự do, vải không bị phai màu hoặc sòn, và nếu chiếu sáng thì tất cả các đèn đều đang hoạt động.
- 4) Xác định xem đèn cuối đường cất hạ cánh có sáng thích hợp và được gắn trên các khớp nối dễ gãy hay không.
- 5) Kiểm tra các đèn chỉ thị độ dốc hạ cánh (VASI, PLASI hoặc PAPI) để đảm bảo rằng đèn đang hoạt động và được lắp trên các khớp nối dễ gãy.
- 6) Xác định xem hệ thống đèn tiếp cận có hoạt động tốt hay không.
- 7) Báo cáo và giám sát bất kỳ NAVAIDs nào bị trục trặc, không thể hoạt động hoặc bị sai lệch, hư hỏng hoặc thiếu.

5.7. Chướng ngại vật. Việc kiểm tra các chướng ngại vật cần tập trung vào việc kiểm tra trực quan công trình đang được tiến hành tại khu vực cảng hàng không, sân bay có thể ảnh hưởng đến hoạt động của tàu bay. Điều này cũng bao gồm việc kiểm tra xem có cây cỏ nào không, đặc biệt là những cây có thể vượt qua các bề mặt giới hạn chướng ngại vật. Trong quá trình kiểm tra chướng ngại vật, giám sát viên nội bộ phải:

- 1) Kiểm tra để đảm bảo các thiết bị thi công, đặc biệt là cần cẩu cao đang được sử dụng tại công trường không gây trở ngại. Nếu phát hiện thấy công trình xây dựng và được cho là tạo ra chướng ngại vật, người khai thác cảng hàng không, sân bay phải xem xét thông báo phù hợp cho Cục HKVN hoặc xem xét sơ đồ chướng ngại vật sân bay đã đánh dấu chưa.
- 2) Xác định xem chướng ngại vật có được đánh dấu và chiếu sáng đúng cách hay không.

- 3) Báo cáo ngay về Cảng vụ hàng không để phối hợp chính quyền địa phương kiểm tra, xử lý về đơn vị thi công xây dựng tại khu vực công cộng gần sân bay hoặc phát hiện có vi phạm bề mặt giới hạn chướng ngại vật.
- 4) Báo cáo Cảng vụ hàng không và giám sát bất kỳ đèn cảnh báo chướng ngại vật nào bị thiếu, không hoạt động hoặc bị hư hỏng và bất kỳ vật thể nào có vẻ là chướng ngại vật nhưng không được đánh dấu hoặc chiếu sáng đúng cách.

5.8. Hoạt động tiếp nhiên liệu. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phối hợp với đơn vị cung cấp xăng dầu hàng không kiểm tra các khu vực lưu trữ nhiên liệu và phương tiện tiếp nhiên liệu di động tại cảng hàng không, sân bay. Việc kiểm tra hàng ngày về hoạt động tiếp nhiên liệu của tàu bay nên tập trung vào việc kiểm tra nhanh các vấn đề phổ biến nhất liên quan đến việc tuân thủ các quy định an toàn phòng cháy, chữa cháy của sân bay tại các khu vực lưu trữ nhiên liệu và với các phương tiện tiếp nhiên liệu di động. Việc kiểm tra cũng phải bao gồm an ninh, phòng cháy, chữa cháy, vệ sinh chung, cơ sở vật chất và quy trình phân phối nhiên liệu. Việc kiểm tra hoạt động tiếp nhiên liệu chi tiết hơn nên được lên lịch hàng quý (xem hoạt động tiếp nhiên liệu hàng quý trong phần Kiểm tra tình trạng định kỳ). Trong quá trình kiểm tra hàng ngày hoạt động tiếp nhiên liệu cho tàu bay, giám sát viên nội bộ phải:

- 1) Xác định xem người điều hành tiếp nhiên liệu có cho phép thực hiện bất kỳ hành vi tiếp nhiên liệu không an toàn nào hay vi phạm quy tắc phòng cháy, chữa cháy của cảng hàng không, sân bay hay không, chẳng hạn như không liên kết tàu bay với thiết bị tiếp nhiên liệu di động trong quá trình tiếp nhiên liệu hoặc nhân viên tiếp nhiên liệu hút thuốc trong khi tiếp nhiên liệu cho tàu bay.
- 2) Kiểm tra để đảm bảo rằng các biển báo thích hợp cho trạm cấp nhiên liệu đã được lắp đặt và tất cả các cổng đều được khóa trừ khi trạm được người dùng có thẩm quyền sử dụng.
- 3) Báo cáo và giám sát mọi hành vi sử dụng nhiên liệu không an toàn và vi phạm các quy định về phòng cháy, chữa cháy của cảng hàng không, sân bay.

5.9. Thi công xây dựng. Giám sát viên nội bộ phải nắm rõ các quy trình và hướng dẫn an toàn xây dựng trong quá trình xây dựng tại cảng hàng không, sân bay. Trong quá trình kiểm tra xây dựng, giám sát viên nội bộ phải:

- 1) Xác định xem vật liệu tập kết và vật liệu xây dựng có được bảo quản đúng cách để giữ cho chúng không bị di chuyển bởi gió, luồng phản lực, hoặc hoạt động tẩy rửa và không bị bỏ lại trong khu vực an toàn hoặc khu vực hoạt động hay không.
 - 2) Kiểm tra tất cả các công trình xây dựng liền kề với các khu vực hoạt động để đảm bảo các khu vực được xác định bằng hệ thống cảnh báo và chiếu sáng dễ thấy.
 - 3) Xác định xem các thiết bị xây dựng (chẳng hạn như máy ủi, cần cẩu...) có được cảnh báo, chiếu sáng và đỗ xa khu vực an toàn hay không.
 - 4) Đảm bảo các rào chắn xây dựng được đặt đúng vị trí, kiểm tra đảm bảo tính chắc chắn và độ kín của hàng rào để xác định giới hạn của khu vực xây dựng và nguy hiểm, đồng thời, nếu các rào chắn được chiếu sáng, hãy kiểm tra để đảm bảo đèn hoạt động bình thường và được đặt đúng vị trí.
 - 5) Kiểm tra để đảm bảo rằng các mảnh vụn và vật thể lạ liên tục được thu thập xung quanh khu vực xây dựng.
 - 6) Kiểm tra các khe rãnh trong khu vực an toàn hoặc liền kề với khu vực hoạt động.
 - 7) Hàng ngày kiểm tra hoạt động của hệ thống chiếu sáng ở các khu vực lân cận công trình trước khi đội thi công dời đi trong ngày. Đặc biệt, đảm bảo rằng các biển báo chỉ dẫn bắt buộc vẫn được chiếu sáng, bao gồm cả đèn đường cát hạ cánh liên quan, ngay cả trên các đường lăn đã đóng cửa để thi công.
 - 8) Kiểm tra NOTAM hàng ngày trong các dự án xây dựng để đảm bảo chúng phản ánh chính xác các điều kiện trên sân bay.
 - 9) Xác minh rằng đường lăn hoặc đường cát hạ cánh đóng cửa được sơn kẻ tín hiệu và chiếu sáng đúng cách.
 - 10) Báo cáo và giám sát mọi tình trạng nguy hiểm do hoạt động xây dựng tạo ra, bao gồm hư hỏng các biển báo, đèn chiếu sáng, sơn tín hiệu và NAVAIDs hoặc thiết bị và vật tư còn sót lại trong khu vực hoạt động và khu vực an toàn.
- 5.10. Cứu nạn và chữa cháy.** Trong quá trình kiểm tra năng lực cứu nạn và chữa cháy (RFF), giám sát viên nội bộ nên:
- 1) Kiểm tra trạng thái phản hồi của RFF, bao gồm tính sẵn sàng của thiết bị, nhân viên cứu hỏa và chất chữa cháy. Đảm bảo rằng năng lực RFF đã được

phê duyệt và cấp cứu hỏa của sân bay vẫn phù hợp với các tàu bay vận tải hàng không được phục vụ.

- 2) Đảm bảo hệ thống liên lạc báo động và thông báo khẩn cấp có thể hoạt động được.
- 3) Xác định sự phù hợp của các chất chữa cháy có sẵn.
- 4) Kiểm tra hoạt động xây dựng hoặc bảo trì trên khu vực hoạt động có thể ảnh hưởng đến các tuyến đường ứng phó RFF. Đảm bảo rằng Đội RFF đã được thông báo nếu hoạt động xây dựng hoặc bảo trì có thể ảnh hưởng đến các tuyến ứng phó khẩn cấp.
- 5) Báo cáo và giám sát mọi phương tiện, thiết bị hoặc chất chữa cháy RFF không có sẵn hoặc không hoạt động; bất kỳ nhân viên RFF nào không có mặt; và bất kỳ thay đổi nào đối với tàu bay có thể yêu cầu thay đổi khả năng của RFF. Thông báo cho người khai thác cảng hàng không, sân bay và Cục HKVN nếu phương tiện RFF không hoạt động và không thể thay thế ngay lập tức, như được quy định tại Tài liệu khai thác sân bay.
- 6) Hướng dẫn và yêu cầu người khai thác cảng hàng không, sân bay đề nghị phát NOTAM về việc không có sẵn bất kỳ khả năng cứu hộ và chữa cháy nào, như được quy định trong Tài liệu khai thác sân bay.

5.11. Quản lý mối nguy từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi. Trong quá trình kiểm tra mối nguy từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi, giám sát viên nội bộ phải kiểm tra bằng chứng về chim, động vật hoang dã, vật nuôi trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ hoặc các dấu hiệu khác cho thấy các vấn đề về chim, động vật hoang dã, vật nuôi có thể đã phát triển - chẳng hạn như các đàn chim lớn tại hoặc gần sân bay. Các mối nguy từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi được phát hiện trong quá trình tự kiểm tra hàng ngày phải được lưu hồ sơ đúng cách. Tất cả chim, động vật hoang dã, vật nuôi chết được tìm thấy và tất cả các vụ va chạm chim với tàu bay phải được báo cáo Cục HKVN theo mẫu quy định tại Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay. Ngoài ra, giám sát viên nội bộ nên kiểm tra hàng rào và công để ngăn ngừa động vật hoang dã, vật nuôi và phải đảm bảo rằng thiết bị kiểm soát, xua đuổi chim, động vật hoang dã, vật nuôi luôn sẵn sàng hoạt động.

 CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	SỞ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
---	--	---

CHƯƠNG 6. KIỂM TRA GIÁM SÁT LIÊN TỤC

Kiểm tra giám sát liên tục bao gồm việc quan sát chung các hoạt động về việc tuân thủ các quy định, thủ tục... cũng như những bất thường có thể dễ dàng thấy rõ ở cơ sở vật chất. Việc này được thực hiện khi giám sát viên nội bộ có mặt tại khu vực hoạt động. Việc giám sát liên tục cơ sở vật chất và hoạt động của sân bay ít nhất phải bao gồm các khu vực được mô tả trong phần này và cũng được nêu trong **Phụ lục 2-B**.

6.1. Phương tiện mặt đất. Trong quá trình kiểm tra giám sát liên tục các phương tiện mặt đất, giám sát viên nội bộ nên:

- 1) Xác định xem người điều khiển phương tiện có tuân thủ các quy trình và sự sắp xếp của sân bay đối với hoạt động có trật tự của các phương tiện mặt đất hay không (bao gồm cả máy cắt cỏ hoặc các phương tiện bảo trì khác trong khu vực an toàn). Cần chú ý thêm đến hoạt động của phương tiện mặt đất trong quá trình thi công và các sự kiện đặc biệt khác.
- 2) Đảm bảo người lái xe và phương tiện có giấy phép hợp lệ tuân thủ các tiêu chuẩn và tình trạng bắt buộc của xe khi hoạt động tại khu bay.
- 3) Báo cáo và giám sát bất kỳ người khai thác phương tiện nào không tuân thủ các quy trình và sắp xếp phương tiện của sân bay.
- 4) Báo cáo bất kỳ tai nạn phương tiện mặt đất nào được quan sát và bất kỳ phương tiện mặt đất nào bị hư hỏng, thiếu hoặc bị che khuất cảnh báo (sơn tín hiệu cảnh báo, đèn nháy).

6.2. Hoạt động tiếp nhiên liệu. Giám sát viên nội bộ nên:

- 1) Nhấn mạnh các nguy cơ cháy nổ vốn có khi tiếp nhiên liệu cho tàu bay.
- 2) Đảm bảo việc nối đất tĩnh điện được thực hiện đúng quy cách, các thiết bị điều khiển an toàn không bị khoá, quy định cấm hút thuốc được tuân thủ, và không tiếp nhiên liệu cho tàu bay bên trong nhà chứa.
- 3) Báo cáo và giám sát bất kỳ điều kiện tiếp nhiên liệu không an toàn nào được nêu ở trên và các hành vi vi phạm rõ ràng khác về quy định phòng cháy, chữa cháy tại sân bay và các quy trình an toàn phòng cháy nhiên liệu tại sân bay.

6.3. Thi công xây dựng. Giám sát viên nội bộ nên kiểm tra các dự án xây dựng để đảm bảo rằng nhà thầu thi công tuân thủ kế hoạch an toàn xây dựng, tuân thủ phương án đảm bảo an ninh, an toàn trong quá trình thi công đã được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận. Trong quá trình kiểm tra giám sát liên tục hoạt động thi công, giám sát viên nội bộ phải kiểm tra và báo cáo bất kỳ điều kiện nào sau đây:

- 1) Nhân viên và thiết bị thi công xâm nhập trái phép đường cất hạ cánh, đường lăn và sân đỗ.
- 2) Các điều kiện có thể dẫn tới việc xâm nhập vào đường cất hạ cánh và các hiện tượng bất thường khác. Điều này bao gồm việc đảm bảo rằng các khu vực thi công được khoanh vùng phù hợp bằng rào chắn, chóp nón, vạch sơn kẻ...
- 3) Thiết bị thi công không được vận hành trong các khu vực quan trọng của NAVAIDs trừ khi đã hoàn thành việc phối hợp với bộ phận quản lý của NAVAIDs tại sân bay.
- 4) Các cổng vành đai được để mở và không có người giám sát, không khóa hoặc các phương tiện thi công và nhân viên không tuân theo các quy trình ra vào và hộ tống.
- 5) Các phương tiện thi công không được đánh dấu đúng cách hoặc thiếu cờ và/hoặc đèn cảnh báo thích hợp.
- 6) Các mảnh vụn của vật thể lạ trên đường vận chuyển liên kề với khu vực hoạt động mà có thể được lăn theo trên đường lăn, sân đỗ và khu vực bãi đỗ.
- 7) Các biển báo, vạch sơn hoặc đèn chiếu sáng gây nhầm lẫn hoặc có khả năng gây nhầm lẫn hoặc đánh lừa phi công.
- 8) Rào chắn và đèn chiếu sáng đã được lắp đặt và hoạt động.

6.4. Bảo vệ khu vực công cộng. Cần đặc biệt lưu ý đến việc bảo vệ khu vực công cộng trong quá trình xây dựng và trong các sự kiện đặc biệt. Trong quá trình kiểm tra giám sát thường xuyên về các biện pháp bảo vệ khu vực công cộng, giám sát viên nội bộ cần kiểm tra và báo cáo bất kỳ tình trạng nào sau đây:

- 1) Nhân viên, phương tiện và động vật không được cho phép, đặc biệt là ở những khu vực có hành khách trên sân đỗ tàu bay và các khu vực hoạt động (ví dụ vị trí đỗ tàu bay xa).

 CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
--	--	---

- 2) Cổng không hoạt động hoặc bị chặn, đặc biệt là những cổng cản trở thiết bị cứu nạn và chữa cháy tàu bay.
- 3) Cổng mở hoặc không khóa và biển báo bị mất hoặc hư hỏng được đặt để ngăn chặn việc tiếp cận trái phép vào sân bay.
- 4) Hàng rào chống nổ phản lực bị hư hỏng hoặc mất.

6.5. Quản lý mối nguy từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi. Trong quá trình thực hiện giám sát liên tục các mối nguy từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi, giám sát viên nội bộ phải kiểm tra và báo cáo bất kỳ tình trạng nào sau đây:

- 1) Chim hoặc động vật, chẳng hạn như chó, bò... trên hoặc gần đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay để xác định xem có tiềm ẩn vấn đề mối nguy từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi hay không.
- 2) Mối nguy tiềm ẩn do chim gây ra trên hoặc gần sân bay.
- 3) Các cuộc va chạm của chim và xác động vật hoang dã được tìm thấy trên đường cất hạ cánh. Báo cáo những điều này cho theo mẫu quy định tại Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.

6.6. Vật thể lạ (FOD). Nhân viên phải liên tục kiểm tra và loại bỏ bất kỳ FOD nào trong các khu vực hoạt động, khu vực đỗ tàu bay và bất kỳ khu vực lân cận nào.

 CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
---	--	---

CHƯƠNG 7. KIỂM TRA TÌNH TRẠNG ĐỊNH KỲ

Kiểm tra tình trạng định kỳ bao gồm kiểm tra cụ thể cơ sở vật chất theo chu kỳ cố định (nhưng chu kỳ lớn hơn hàng ngày). Việc kiểm tra có thể yêu cầu sử dụng thiết bị (ví dụ: thiết bị đo độ dốc để đo độ dốc hạ cánh của đèn VASI hoặc khảo sát độ dốc tiếp cận hoặc thiết bị đo ma sát liên tục) hoặc kiểm tra các tính năng cụ thể của cơ sở vật chất. Việc kiểm tra định kỳ cơ sở vật chất và hoạt động của sân bay ít nhất phải bao gồm các lĩnh vực được mô tả trong phần này và cũng được nêu trong **Phụ lục. 2-C**.

7.1. Khu vực bề mặt sân đường. Giám sát viên nội bộ nên kiểm tra bề mặt sân đường xem có cao su tích tụ, trơn trượt hoặc các vật dụng khác ảnh hưởng đến ma sát hay không.

7.2. Sơn tín hiệu. Giám sát viên nội bộ nên:

- 1) Kiểm tra các vạch sơn trên mặt đường để đảm bảo chúng chính xác và dễ nhìn thấy. Các vạch sơn trên bê tông và nhựa đường nên được bổ sung đường viền màu đen.
- 2) Xác định xem các vạch sơn có nhìn thấy được vào ban đêm hay không; đặc biệt là kiểm tra sự tích tụ cao su ở khu vực chạm bánh.

7.3. Biển báo. Giám sát viên nội bộ nên kiểm tra các bề mặt biển báo xem có bị bong tróc hay phai màu không.

7.4. Kiểm tra nhiên liệu hàng quý. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phối hợp với đơn vị cung cấp xăng dầu hàng không kiểm tra các khu vực lưu trữ nhiên liệu và phương tiện tiếp nhiên liệu di động tại cảng hàng không, sân bay. Danh sách kiểm tra mẫu hàng quý đối với khu vực lưu trữ nhiên liệu và thiết bị cung cấp nhiên liệu di động được nêu trong Phụ lục 2-E & 2-F. Các tiêu chuẩn an toàn về phòng cháy, chữa cháy điển hình cần kiểm tra hàng quý được liệt kê dưới đây. Các cảng hàng không, sân bay phải lưu giữ hồ sơ về cuộc kiểm tra này trong ít nhất 12 tháng.

1) Khu vực lưu trữ nhiên liệu và trạm bốc/dỡ hàng. Giám sát viên nội bộ nên:

- Kiểm tra hàng rào và biện pháp an ninh phù hợp tại các khu vực lưu trữ nhiên liệu để ngăn chặn xâm nhập trái phép hoặc giả mạo.
- Kiểm tra các biển báo “Cấm hút thuốc” có thể nhìn thấy rõ ràng.

- Kiểm tra các khu vực lưu trữ nhiên liệu để tìm các vật liệu như rác hoặc cây cỏ có thể góp phần làm cháy lan. Đồng thời kiểm tra các thiết bị, chức năng hoặc hoạt động có thể là nguồn gây cháy.
- Lưu ý xem thiết bị tiếp nhiên liệu có ở tình trạng hoạt động tốt và không bị rò rỉ nhiên liệu hay không.
- Kiểm tra đường ống để có biện pháp bảo vệ hợp lý khỏi bị hư hỏng do phương tiện gây ra nếu đường ống nằm nổi trên mặt đất.
- Kiểm tra liệu tại các khu vực lưu trữ nhiên liệu có ít nhất hai bình chữa cháy có thể tiếp cận và sử dụng được không.
- Kiểm tra thiết bị chống cháy nổ, công tắc và hệ thống dây điện được bảo vệ hợp lý khỏi nhiệt, mài mòn hoặc va đập có thể gây ra nguồn đánh lửa.
- Kiểm tra xem đường ống, bộ lọc, bể chứa và máy bơm có được nối đẳng thế với nhau và nối với một thanh tiếp địa thích hợp hay không.
- Kiểm tra tính năng khoá an toàn tại các trạm nạp.
- Kiểm tra van khoá khẩn cấp có khả năng khoá tất cả dòng nhiên liệu chỉ bằng một thao tác có được đánh dấu rõ ràng không. Cơ cấu van khoá khẩn cấp phải được đặt bên ngoài khu vực có thể xảy ra tràn nhiên liệu, gần tuyến đường thường được sử dụng để rời khỏi khu vực tràn nhiên liệu hoặc đến các bình chữa cháy.

2) Phương tiện tiếp nhiên liệu di động. Ít nhất mỗi 03 tháng một lần, phải kiểm tra tất cả các xe chở nhiên liệu để đảm bảo chúng đáp ứng các tiêu chuẩn an toàn về cháy nổ. Giám sát viên nội bộ nên:

- Kiểm tra xem các bình nhiên liệu di động có đang ở tình trạng hoạt động tốt và không bị rò rỉ nhiên liệu hay không.
- Kiểm tra các phương tiện cấp nhiên liệu di động xem có đỗ tại vị trí cách tòa nhà ít nhất 15 m và cách nhau ít nhất 3 m.
- Kiểm tra nhãn cảnh báo dễ cháy ở tất cả các mặt. Chữ phải cao ít nhất 7,62 cm. Đồng thời kiểm tra các biển báo về vật liệu nguy hiểm ở tất cả các mặt.
- Kiểm tra khoang lái xem có biển báo “Cấm hút thuốc” và có thiết bị hút thuốc hay không. Gạt tàn và bật lửa không được xuất hiện trong khoang lái.

- Kiểm tra xem có hai bình chữa cháy có thể tiếp cận được từ mỗi bên của phương tiện tiếp nhiên liệu di động không. Bình chữa cháy phải được kiểm tra, niêm phong và gắn thẻ ghi chú lần kiểm tra bình chữa cháy cuối cùng.
- Kiểm tra van khoá nhiên liệu khẩn cấp để đảm bảo chúng được đánh dấu rõ ràng và có thể hoạt động được. Cần phải có một van khoá nhiên liệu khẩn cấp có thể tiếp cận được từ mỗi bên.
- Kiểm tra thiết bị điện, công tắc, dây điện và vỏ thấu kính đèn hậu xem có cấu trúc chống cháy nổ và khả năng bảo vệ hợp lý khỏi nhiệt, mài mòn hoặc va đập có thể là nguồn gây cháy.
- Kiểm tra các dây và kẹp có thể sử dụng được.
- Kiểm tra vòi phun để biết tính năng khoá an toàn .
- Kiểm tra hệ thống ống xả của xe xem có bị rò rỉ khí thải không và có được che chắn đầy đủ nếu nó kéo dài dưới phần bình xăng của xe.

7.5. Thiết bị hỗ trợ dẫn đường. Kiểm tra định kỳ góc ngả của đèn cuối đường cất hạ cánh và hệ thống đèn chỉ báo độ dốc hạ cánh.

7.6. Đèn tín hiệu. Giám sát viên nội bộ nên:

- 1) Xác định rằng máy phát điện và việc kiểm tra điện trở dẫn điện của mạch điện đã được thực hiện.
- 2) Đảm bảo đèn có hệ thống quang học có thể điều chỉnh được kiểm tra để có góc ngả thích hợp.

7.7. Chương ngại vật. Giám sát viên nội bộ nên:

- 1) Kiểm tra để đảm bảo không có đường dây điện trên cao trong khu vực sân đỗ tàu bay.
- 2) Hàng năm khảo sát cây cối và các công trình khác gần sân bay có thể ảnh hưởng đến góc tiếp cận, đèn tiếp cận vi phạm bề mặt giới hạn chương ngại vật.

7.8. Cứu nạn và chữa cháy. Giám sát viên nội bộ nên:

- 1) Định kỳ xác định xem Đội cứu nạn, chữa cháy tại sân bay có đủ khả năng đáp ứng thời gian phản ứng hay không.
- 2) Đảm bảo rằng việc huấn luyện định kỳ và các diễn tập thực tế được tiến hành.
- 3) Kiểm tra để đảm bảo có sẵn các phương tiện, thiết bị đầy đủ.

 CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
--	--	---

CHƯƠNG 8. KIỂM TRA ĐỘT XUẤT

Việc kiểm tra đột xuất diễn ra sau khi nhận được khiếu nại hoặc do một tình trạng hoặc sự kiện bất thường xảy ra. Một cuộc kiểm tra đột xuất nên được tiến hành sau một tai nạn hoặc sự cố. Tùy theo hoàn cảnh, việc kiểm tra đột xuất có thể bao gồm việc kiểm tra bất kỳ cơ sở hoặc hoạt động cụ thể nào thuộc ba thành phần còn lại. Việc kiểm tra đột xuất cơ sở vật chất và hoạt động của sân bay ít nhất phải bao gồm các lĩnh vực được mô tả trong phần này và cũng được nêu trong **Phụ lục 2-D**.

8.1. Sân đường. Sau cơn mưa hoặc giông bão, giám sát viên nội bộ phải kiểm tra các khu vực mặt đường xem có bị đọng nước và hư hỏng không.

8.2. Sơn tín hiệu và biển báo. Giám sát viên nội bộ nên:

- 1) Xác định xem các sơn tín hiệu có nhìn thấy được vào ban đêm hay không, đặc biệt là khi mặt đường ướt sau mưa.
- 2) Sau khi thi công hoặc bảo trì, hãy đảm bảo rằng các vạch kẻ trên mặt đường là chính xác.

8.3. Khu vực an toàn. Giám sát viên nội bộ nên:

- 1) Đảm bảo rằng hệ thống thoát nước mưa được kiểm tra để xác minh rằng các cửa thoát không bị tắc và các kênh thoát nước không có rác thải. Lưu ý bất kỳ trường hợp nước đọng nào.
- 2) Đảm bảo tất cả các nắp cửa thu nước đều được lắp đúng vị trí và các nắp công ngang bằng với mặt đất.
- 3) Tiến hành kiểm tra đột xuất trước khi mở lại đường cất hạ cánh hoặc đường lăn sau bất kỳ hoạt động xây dựng hoặc bảo trì nào đã được thực hiện trong hoặc xung quanh khu vực an toàn đó.
- 4) Bất cứ khi nào tàu bay rời khỏi mặt đường và đi vào khu vực an toàn, hãy kiểm tra để đảm bảo rằng không có rãnh lún hoặc hố nào do lớp tàu bay hoặc do nhân viên và thiết bị tạo ra.
- 5) Kiểm tra các hoạt động xây dựng và bảo trì để đảm bảo rằng không có điều kiện nguy hiểm nào được tạo ra.
- 6) Lái xe hoặc đi bộ trong khu vực an toàn để kiểm tra xem có bất kỳ sự khác thường nào không.

 CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
--	--	---

8.4. Thi công xây dựng. Giám sát viên nội bộ nên:

- 1) Đảm bảo rằng các khu vực xây dựng được rào chắn và chiếu sáng hợp lý.
- 2) Kiểm tra các thiết bị thi công để đảm bảo chúng được đỗ trong khu vực đã sắp xếp trước.
- 3) Tiến hành kiểm tra vào ban đêm để đảm bảo rằng các rào chắn, đèn cảnh báo và dải phản quang đủ nhận biết để tàu bay tránh xa khu vực thi công.
- 4) Kiểm tra vị trí tập kết vật liệu xây dựng, kho bãi đảm bảo nằm ngoài khu vực an toàn và không che khuất bất kỳ biển báo nào.
- 5) Kiểm tra bất kỳ khu vực hoạt động nào gần khu vực xây dựng hoặc khu vực hoạt động mà các phương tiện thi công đi qua để đảm bảo không có FOD.
- 6) Kiểm tra các khu vực hoạt động xung quanh địa điểm xây dựng để tìm các vạch sơn kẻ, đèn và biển báo có thể gây nhầm lẫn cho phi công hoặc dẫn đến việc xâm nhập vào đường cất hạ cánh.

8.5. Hệ thống kiểm soát và hướng dẫn di chuyển mặt đất (SMGCS).

Theo hướng dẫn việc thực hiện quy định, khuyến cáo thực hiện của ICAO (Doc 9476) về hệ thống kiểm soát và hướng dẫn di chuyển tại sân bay.

CHƯƠNG 9. BÁO CÁO TÌNH TRẠNG

Cảnh báo với người khai thác cảng hàng không, sân bay về bất kỳ điều kiện không an toàn nào tồn tại và có thể ảnh hưởng đến hoạt động của sân bay. Đảm bảo các NOTAM thích hợp được ban hành cho các tình trạng không an toàn được xác định trong quá trình kiểm tra nhưng không thể khắc phục ngay lập tức. Sau khi thông báo NOTAM cho AIS, hãy theo dõi để đảm bảo rằng NOTAM đã được xử lý và truyền đi.

Khi nhận được báo cáo kiểm tra, bộ phận liên quan phải nộp Kế hoạch hành động khắc phục (CAP) trong khoảng thời gian đã thỏa thuận. CAP là văn bản xác nhận của bộ phận liên quan nêu chi tiết các biện pháp mà họ dự định thực hiện để giải quyết tất cả các phát hiện về hành vi không tuân thủ.

CAP phải kết hợp các hành động ít nhất sẽ khắc phục được sự thiếu hụt trong thời gian ngắn và ngăn ngừa sự tái diễn trong tương lai.

Bảng 9-1 Ma trận đánh giá rủi ro an toàn (Chỉ số rủi ro)

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

Bảng 9-2 Ma trận khả năng chấp nhận rủi ro an toàn

Tiêu chuẩn được đề xuất	Chỉ số đánh giá mức độ rủi ro	Tiêu chí đề xuất [Khả năng chấp nhận/ Cần hành động]
Không thể chấp nhận được Có thể chấp nhận được Chấp nhận được	5A, 5B, 5C 4A, 4B, 3A	Không thể chấp nhận được trong hoàn cảnh hiện tại. Không cho phép bất kỳ hoạt động nào cho đến khi các biện pháp kiểm soát đầy đủ đã được thực hiện để giảm thiểu rủi ro đối với chấp nhận mức.
	5D, 5E 4C, 4D, 4E 3B, 3C, 3D 2A, 2B, 2C	Có thể chấp nhận được dựa trên việc giảm thiểu rủi ro. Yêu cầu cần có quyết định từ người quản lý.
	3E, 2D, 2E 1A, 1B, 1C, 1D, 1E	Chấp nhận.

 CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
---	--	---

CHƯƠNG 10. PHÂN LOẠI THIẾU SÓT/TÒN TẠI VÀ HÀNH ĐỘNG KHẮC PHỤC

Vì mục đích cuối cùng của việc kiểm tra/giám sát là xác định các mối nguy về an toàn; đánh giá rủi ro an toàn và khắc phục các thiếu sót theo yêu cầu, ở đây thực tế là sử dụng bảng xác suất rủi ro an toàn và bảng mức độ nghiêm trọng của rủi ro an toàn trong Hệ thống quản lý an toàn của sân bay để tìm ra mức độ xác suất và mức độ nghiêm trọng của rủi ro liên quan đến thiếu sót. Sau đó, rủi ro phát sinh từ sự thiếu sót/tồn tại sẽ được đánh giá bằng cách sử dụng ma trận đánh giá rủi ro an toàn (chỉ số rủi ro) Bảng 9-1 ở trên. Sau khi nhận được chỉ số rủi ro, nó được kiểm tra dựa trên ma trận khả năng chấp nhận rủi ro an toàn Bảng 9-2 ở trên và kết quả sẽ được chuyển đến cơ quan đánh giá an toàn của sân bay. Nếu nó nằm trong vùng không thể chấp nhận được thì vấn đề đó sẽ ngay lập tức được đưa ra làm ưu tiên hàng đầu để hành động ngay lập tức. Nếu nằm trong vùng có thể chấp nhận được và có thể khắc phục được trong phạm vi chuyên môn và ngân sách của cảng hàng không, sân bay thì sẽ khắc phục trong vòng 03 đến 06 tháng, tùy theo tính chất của thiếu sót/tồn tại. Tuy nhiên, nếu không nằm trong khả năng, cảng hàng không, sân bay sẽ phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan để khắc phục vấn đề tương tự trong vòng một hoặc hai năm tài chính, tùy từng trường hợp.

 CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
---	---	---

PHỤ LỤC 1. DANH MỤC KIỂM TRA TỰ KIỂM TRA AN TOÀN SÂN BAY ĐƯỢC ĐỀ XUẤT

Căn cứ vào tình hình thực tế, cơ cấu tổ chức, người khai thác cảng hàng không, sân bay xây dựng danh mục kiểm tra với các nội dung kiểm tra phù hợp, đảm bảo tuân thủ tối thiểu các danh mục tự kiểm tra an toàn khai thác sân bay được đề xuất.

Danh mục kiểm tra tự kiểm tra an toàn sân bay phải bao gồm tình trạng của cơ sở vật chất và thiết bị trên sân bay để nó trở thành một phần của chương trình kiểm tra an toàn tốt. Danh mục kiểm tra cần được xây dựng sao cho hữu ích cho sân bay và hoạt động của sân bay. Nên có bản vẽ sơ đồ sân bay để dễ dàng xác định vị trí của các vấn đề được phát hiện trong quá trình kiểm tra hàng ngày .

Danh mục kiểm tra được đề xuất bao gồm danh mục kiểm tra cơ sở vật chất, thiết bị và một loạt các điều kiện được kiểm tra.

Các ô trống biểu thị các điều kiện cần được đánh giá cho từng cơ sở. Việc đánh dấu (✓) vào một trong các ô này sẽ cho biết rằng điều kiện của cơ sở vật chất và thiết bị được cho là đạt yêu cầu. Mặt khác, dấu “X” ở một trong các ô vuông này sẽ cho biết tình trạng của cơ sở vật chất và thiết bị được cho là không đạt yêu cầu.

Khi phát hiện điều kiện không thỏa mãn:

1. Phải nhập “X” cho mỗi ô vuông thích hợp;
2. Một ghi chú được cung cấp trong phần nhận xét/hành động đã thực hiện;
3. Vị trí của tình trạng đó phải được xác định trong bản vẽ sơ đồ sân bay;
4. Cần bắt đầu hành động tiếp theo phù hợp bao gồm các NOTAM. Hành động khắc phục phải được ghi lại trong danh mục kiểm tra để tự kiểm tra hoặc trên hệ thống theo dõi riêng của sân bay.

 CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
---	--	---

PHỤ LỤC 2-A. DANH MỤC KIỂM TRA TỰ KIỂM TRA AN TOÀN SÂN BAY

Ngày/tháng/năm:

Đạt yêu cầu: ✓

Không đạt yêu cầu: X

Kiểm tra ban ngày/ Thời gian:

Kiểm tra ban đêm/ Thời gian:

CƠ SỞ	ĐIỀU KIỆN	Ban ngày	Ban đêm	NHẬN XÉT	GIẢI QUYẾT BỞI (Ngày/Tên viết tắt)
Mặt đường	Mép đường trên 7,62 cm				
	Lỗ đường kính 12,7 cm, sâu 7,62 cm				
	Vết nứt/gò ghề				
	FOD: sỏi/mảnh vụn/cát				
	Vết cao su				
	Ngập nước/vỡ cạnh, rìa				
Khu vực an toàn	Vết lún/gò ghề/xói mòn				
	Thoát nước/xây dựng				
	Thiết bị hỗ trợ/tàu bay				
	Chân đế dễ gãy				
	Đối tượng trái phép				
Sơn tín hiệu	Rõ ràng/tiêu chuẩn				
	Sơn tín hiệu đường CHC				
	Sơn tín hiệu đường lăn				
	Vị trí dừng chờ lên đường CHC				
	Sơn phản quang				
Biển báo	Tiêu chuẩn/đáp ứng mặt bằng bố trí biển báo				
	Bị che khuất/ hoạt động				
	Hư hỏng/loá				
Đèn tín hiệu	Bị che khuất/bắn/có thể hoạt động được				
	Hư hỏng/lỗi				
	Lỗi góc ngả				
	Đèn đường cắt hạ cánh				
	Đèn đường lăn				

 CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
---	--	---

CƠ SỞ	ĐIỀU KIỆN	Ban ngày	Ban đêm	NHẬN XÉT	GIẢI QUYẾT BỞI (Ngày/Tên viết tắt)
	Không gây nhầm lẫn cho phi công				
Thiết bị hỗ trợ dẫn đường	Đèn pha xoay có thể hoạt động				
	Ống gió				
	Hệ thống đèn cuối đường CHC/ đèn chỉ báo độ dốc tiếp cận				
Chương ngại vật	Đèn cảnh báo chướng ngại vật có thể hoạt động				
	Cần cầu/cây				
Hoạt động tiếp nhiên liệu	Hàng rào/cổng/biển báo				
	Đánh dấu/nhãn nhiên liệu				
	Bình chữa cháy				
	Dây bị sờn				
	Rò rỉ nhiên liệu/cây cỏ				
Thi công xây dựng	Rào chắn/đèn				
	Bãi đậu xe thiết bị				
	Kho vật tư				
	Dấu hiệu/dấu hiệu nhầm lẫn				
Cứu nạn và chữa cháy	Sự sẵn có của thiết bị/đội ngũ				
	Thông tin liên lạc/báo động				
	Các tuyến đường phản ứng bị ảnh hưởng				
An ninh	Hàng rào/cổng/biển báo				
	Các vấn đề về vụ nổ tàu bay phản lực				

CƠ SỞ	ĐIỀU KIỆN	Ban ngày	Ban đêm	NHẬN XÉT	GIẢI QUYẾT BỞI (Ngày/Tên viết tắt)
Mối nguy từ động vật hoang dã	Hiện tại/địa điểm của động vật hoang dã				
	Tuân thủ WHMP - Chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi				
	Xác chim, động vật hoang dã, vật nuôi				

Nhận xét:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Bản đồ sân bay ở mặt sau



SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG
HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH
GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC
CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Ký hiệu: GM 25
Lần ban hành: 01
Ngày hiệu lực:
31/7/2025

PHỤ LỤC 2-B. DANH MỤC KIỂM TRA GIÁM SÁT LIÊN TỤC

Ngày/tháng/năm:

Đạt yêu cầu: ☒

Không đạt yêu cầu: ☐ X

Kiểm tra ban ngày/ Thời gian:

Kiểm tra ban đêm/ Thời gian:

Giám sát viên nội bộ:

CƠ SỞ	ĐIỀU KIỆN	ĐÁNH GIÁ	NHẬN XÉT/HÀNH ĐỘNG ĐƯỢC THỰC HIỆN
Phương tiện mặt đất	Quy tắc/Thủ tục tuân theo		
Hoạt động tiếp nhiên liệu	Nguy cơ cháy/nổ		
	Cảnh báo không hút thuốc		
Thi công xây dựng	Kế hoạch an toàn		
	Xâm nhập đường cất hạ cánh		
	Sử dụng đường CHC & đường lăn		
	FOD		
Bảo vệ công cộng	Người trái phép		
	Xe trái phép		
	Cổng thông suốt		
Mối nguy từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi	Chim, động vật hoang dã, vật nuôi		
Nội dung khác	Người đi bộ trong khu vực hoạt động		
	Tải/dỡ hành khách		
	FOD trong khu vực hoạt động		
Nhận xét bổ sung:			

Bản đồ sân bay ở mặt sau

PHỤ LỤC 2-C. DANH SÁCH KIỂM TRA TÌNH TRẠNG ĐỊNH KỲ

Ngày/tháng/năm:
Đạt yêu cầu: ☒
Không đạt yêu cầu: ☐
Kiểm tra ban ngày/ Thời gian:
Kiểm tra ban đêm/ Thời gian:
Giám sát viên nội bộ:

CƠ SỞ	ĐIỀU KIỆN	ĐÁNH GIÁ	NHẬN XÉT/HÀNH ĐỘNG ĐƯỢC THỰC HIỆN
Mặt đường	Vết cao su		
	Tron trượt		
Sơn tín hiệu/Biển báo	Dễ thấy		
	Tiêu chuẩn		
Hoạt động tiếp nhiên liệu	Cơ sở vật chất		
	Nhiên liệu di động		
	Bình chữa cháy		
	Đánh dấu/Ghi nhãn Nhiên liệu		
	Dây điện bị sờn		
Thiết bị hỗ trợ dẫn đường	Mục tiêu RENL/VGSI		
Đèn tín hiệu	Kiểm tra máy phát điện		
	Kiểm tra điện trở mạch		
	Mục tiêu/Điều chỉnh		
Chướng ngại vật	Cây/Công trình được khảo sát		
	Đường dây điện cao thế		
Cứu nạn và chữa cháy	Thời gian đáp ứng		
	Diễn tập chữa cháy trực tiếp		
	Đào tạo		
Nhận xét bổ sung:			

Bản đồ sân bay ở mặt sau

**SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG
HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH
GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC
CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY**

 CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Ký hiệu: GM 25 Lần ban hành: 01 Ngày hiệu lực: 31/7/2025
--	--	---

PHỤ LỤC 2-E. KIỂM TRA HÀNG QUÝ - TRA NẠP NHIÊN LIỆU DI ĐỘNG

Người kiểm tra:

Trạm nhiên liệu:

Ngày:

S – Đạt yêu cầu U – Không đạt yêu cầu R – Nhận xét bên dưới	Nhiên liệu JET A			Nhiên liệu 100LL			Nhiên liệu khác		
	S	U	R	S	U	R	S	U	R
Biển cấm hút thuốc trong khoang lái									
Biển báo dễ cháy/ Biển báo nguy hiểm ở tất cả các bên									
Cáp và kẹp liên kết									
Khoá an toàn cho tất cả các vòi phun									
Có 2 bình chữa cháy - Đúng loại/Đã kiểm định									
Tất cả khẩn cấp có thể hoạt động và được đánh dấu									
Không rò rỉ nhiên liệu - Ống/Vòng đệm/Van									
Hệ thống xả xe - Được che chắn/Không rò rỉ									
Không có bằng chứng hút thuốc - Không có gạt tàn trong khoang lái									
Bãi đậu xe - cách các tòa nhà 10'/50'.									
Kính đèn/chụp đèn chống nổ còn nguyên vẹn còn nguyên vẹn									
Nguồn đánh lửa (Quần áo, Giày dép, Diêm)									
							Số lượng phương tiện nhiên liệu di động		



SỔ TAY HƯỚNG DẪN NGƯỜI KHAI THÁC CẢNG
HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH
GIÁM SÁT NỘI BỘ AN TOÀN KHAI THÁC
CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Ký hiệu: GM 25
Lần ban hành: 01
Ngày hiệu lực:
31/7/2025

S – Đạt yêu cầu U – Không đạt yêu cầu R – Nhận xét bên dưới	Nhiên liệu JET A			Nhiên liệu 100LL			Nhiên liệu khác		
	S	U	R	S	U	R	S	U	R
Quy trình tiếp nhiên liệu thích hợp được quan sát							Tàu bay phản lực A		
Nhân viên tiếp nhiên liệu đáp ứng yêu cầu đào tạo							_____		
Hồ sơ đào tạo nhân sự tiếp nhiên liệu được duy trì							100 LL		

							Khác		

Nhận xét:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

PHỤ LỤC 2-F. KIỂM TRA HÀNG QUÝ - KHU VỰC LƯU TRỮ NHIÊN LIỆU

Giám sát viên nội bộ:

Trạm nhiên liệu:

Ngày:

S – Đạt yêu cầu U – Không đạt yêu cầu R – Nhận xét bên dưới	Nhiên liệu JET A			Nhiên liệu 100LL			Khác		
	S	U	R	S	U	R	S	U	R
Bảo vệ/Khóa/Biển báo									
Đường ống được bảo vệ khỏi phương tiện di chuyển									
Biển báo cấm hút thuốc được dán trong khoang lái									
Khoá an toàn tại trạm nạp									
Có 2 bình chữa cháy - Đã kiểm tra/Có thể tiếp cận									
Van khoá khẩn cấp được đánh dấu rõ ràng - Vị trí									
Không rò rỉ nhiên liệu									
Dây/kẹp liên kết tại trạm nạp/có thể vận hành									
Đường ống/máy bơm được nối đẳng thế và nối đất									
Không có cây cỏ hoặc vật liệu gây cháy lan									
Không có bằng chứng về việc hút thuốc									
Vòi trong tình trạng tốt									
Thiết bị điện chống cháy nổ									

Nhận xét:

.....

.....

.....

.....