|  |
| --- |
| BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI  **CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**  logo  **QUY ĐỊNH**  **VỀ AN TOÀN KHAI THÁC KHU BAY**  **(*Ban hành kèm theo Quyết định số ………./QĐ-CHK***  ***của Cục Hàng không Việt Nam*)**  **Hà nội, tháng …./2017** |

**CHƯƠNG I**

**QUY ĐỊNH CHUNG**

**Điều 1. Mục tiêu, phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng**

1. Mục tiêu

Nhằm đảm bảo an toàn ở mức cao nhất cho hành khách, nhân viên mặt đất, thành viên tổ bay, tàu bay, công trình công cộng, kết cấu hạ tầng, phương tiện, trang thiết bị phục vụ tàu bay dân dụng trong khu bay các cảng hàng không, sân bay của Việt Nam.

2. Phạm vi áp dụng

Quy định này áp dụng trong hoạt động hàng không dân dụng tại các cảng hàng không, sân bay của Việt Nam.

3. Đối tượng áp dụng

Quy định này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân hoạt động trong khu bay các cảng hàng không, sân bay

**Điều 2. Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt**

1.Khu bay (Airfield) là phần sân bay dùng cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và lăn, bao gồm cả khu cất hạ cánh và các sân đỗ tàu bay

2. Sân đỗ tàu bay (Apron) là khu vực được xác định trong sân bay dành cho tàu bay đỗ để phục vụ hành khách lên, xuống; xếp, dỡ hành lý, bưu gửi, hàng hóa; tiếp nhiên liệu; cung ứng suất ăn; phục vụ kỹ thuật hoặc bảo dưỡng tàu bay.

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

4. Khu vực an toàn tại vị trí đỗ tàu bay (Aircraft Safety Area on the Parking) là khu vực hạn chế nằm trong ranh giới có đường kẻ màu đỏ xung quanh vị trí đỗ của tàu bay.

5. Phương tiện hoạt động trên khu bay là các phương tiện có thể tự di chuyển (xe) hay không tự di chuyển (mooc) hoạt động trên khu bay.

6. Phương tiện chuyên dùng trong ngành hàng không hoạt động trên khu bay là phương tiện (bao gồm các loại xe, mooc, thiết bị không có bánh xe di chuyển được, có gắn động cơ hoặc không gắn động cơ), có kết cấu đặc thù hoặc được hoán cải, trang bị những thiết bị để thực hiện việc vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu phẩm, bưu kiện bằng đường hàng không; các thiết bị hàng không phục vụ việc khai thác tàu bay và họat động bảo dưỡng tàu bay.

Các chữ viết tắt:

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

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

IATA (International Air Transport Association): Hiệp hội Vận tải hàng không quốc tế.

**CHƯƠNG II**

**QUY ĐỊNH CHI TIẾT HOẠT ĐỘNG TRONG KHU BAY**

**Điều 3. Yêu cầu đối với người hoạt động trong khu bay**

1. Tuân thủ tuyệt đối các quy định về công tác đảm bảo an ninh, an toàn tại khu bay, đeo thẻ kiểm soát an ninh hàng không do Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không hoặc Cảng hàng không, sân bay cấp còn hiệu lực. Nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu bay phải có giấy phép do Cục Hàng không Việt Nam cấp còn hiệu lực.

2. Mặc áo phản quang hoặc áo có gắn dải phản quang theo quy định tại điểm c khoản 11 Điều 25 Thông tư 17/2016/TT-BGTVT.

3. Trang bị bộ đàm liên lạc hai chiều, đảm bảo giữ liên lạc thường xuyên và tuyệt đối tuân thủ huấn lệnh của đài kiểm soát không lưu và đài kiểm soát mặt đất trên tần số được quy định tại mỗi cảng hàng không theo quy định tại điểm b khoản 11 Điều 25, theo quy định tại điểm d, e khoản 6 Điều 60 Thông tư 17/2016/TT-BGTVT.

4. Khi điều khiển, vận hành phương tiện, thiết bị phải tuân thủ các giới hạn tốc độ theo quy định; làm chủ tốc độ trong mọi tình huống, điều kiện; 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 theo quy định tại điểm b khoản 6 Điều 60 Thông tư 17/2016/TT-BGTVT.

5. Chấp hành hướng di chuyển, phương thức di chuyển tránh va chạm với các phương tiện khác; tuân thủ quy định của người khai thác cảng hàng không, sân bay về tuyến và hành lang, luồng chạy của các phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay theo quy định tại điểm c khoản 6 Điều 60 Thông tư 17/2016/TT-BGTVT.

6. Tuân thủ các quy tắc về an toàn lao động và quy định phòng chống cháy nổ theo quy định; mặc trang phục làm việc đúng quy định của đơn vị theo quy định tại điểm d khoản 6 Điều 60 Thông tư 17/2016/TT-BGTVT.

7. Khi điều khiển phương tiện di chuyển trên đường công vụ, tại các giao điểm giữa đường công vụ và vệt lăn trên sân 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 khi thấy tàu bay di chuyển, chỉ được phép di chuyển khi tàu bay đã lăn qua khỏi điểm giao cắt đảm bảo khoảng an toàn đối với hoạt động của tàu bay.

8. Người điều khiển phương tiện không được dừng, đỗ phương tiện trên đường công vụ (trừ phương tiện đang phục vụ hành khách, hành lý trên đường công vụ tiếp giáp Nhà ga hành khách), hoặc đỗ sai vị trí quy định, gây ách tắc cho các loại phương tiện khác.

9. Người điều khiển phương tiện phải giảm tốc độ đến mức tối đa hoặc phải dừng các phương tiện để không gây mất an toàn trong những trường hợp sau đây: khi có tàu bay đang lăn; khi chạy trên đường công vụ đến đoạn cắt ngang qua đường lăn; khi đi ngang qua khu vực đỗ tàu bay, khu vực xếp dỡ hành lý, khu vực di chuyển của hành khách; khi tầm nhìn hạn chế; khi tránh xe ngược chiều hoặc cho xe sau vượt lên theo quy định tại điểm i khoản 6 Điều 60 Thông tư 17/2016/TT-BGTVT.

10. Người điều khiển phương tiện không điều khiển phương tiện chạy cắt ngang qua khoảng cách giữa: xe dẫn tàu bay và tàu bay đang lăn; tàu bay và nhân viên đánh tín hiệu mặt đất; hệ thống hướng dẫn tàu bay vào điểm đỗ và tàu bay đang lăn vào vị trí đỗ tàu bay theo quy định tại điểm n khoản 6 Điều 60 Thông tư 17/2016/TT-BGTVT.

11. Người điều khiển phương tiện không điều khiển phương tiện di chuyển dưới thân, cánh, động cơ tàu bay, trừ một số phương tiện có chức năng phục vụ phải di chuyển một phần phía dưới tàu bay trong quá trình phục vụ theo quy định tại điểm o khoản 6 Điều 60 Thông tư 17/2016/TT-BGTVT.

12. Người điều khiển phương tiện, thiết bị khi di chuyển trên đường công vụ dưới cầu hành khách phải tuân thủ quy định về giới hạn chiều cao của phương tiện là 3,9m. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải 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. Trường hợp cầu hành khách lắp đặt đồng bộ cùng nhà ga hành khách có chiều cao thực tế khác so với tiêu chuẩn thì áp dụng giới hạn phương tiện, thiết bị di chuyển dưới cầu hành khách theo chiều cao thực tế của cầu hành khách, đồng thời người khai thác cảng phải công bố giới hạn chiều cao thực tế của cầu hành khách và gắn biển giới hạn chiều cao theo quy định.

13. Người điều khiển phương tiện, thiết bị khi di chuyển từ đường công vụ vào đường hầm nhà ga và ngược lại phải tuân thủ quy định về giới hạn chiều cao của phương, thiết bị do người khai thác cảng hàng không, sân bay công bố. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải gắn biển giới hạn chiều cao tại các vị trí yêu cầu giới hạn chiều cao đối với phương tiện, thiết bị tại đường hầm nhà ga.

14. Người điều khiển phương tiện không được rời khỏi vị trí điều khiển khi động cơ đang hoạt động, ngoại trừ xe tra nạp nhiên liệu có hệ thống phanh, liên động (interlock) theo quy định tại điểm o khoản 6 Điều 60 Thông tư 17/2016/TT-BGTVT.

15. Khi tiếp cận tàu bay, người điều khiển phương tiện phải tuân theo các quy tắc sau đây: chỉ được phép tiếp cận khi tàu bay đã dừng hẳn, đã chèn bánh, động cơ chính đã tắt, đèn nháy cảnh báo đã tắt, trừ trường hợp tàu bay phải có phương tiện hỗ trợ mới tắt được động cơ; tiếp cận tàu bay theo đúng thứ tự quy định; 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; có người hướng dẫn đối với các phương tiện tiếp cận tàu bay theo hình thức lùi, trừ các phương tiện có hệ thống tự động tiếp cận tàu bay theo quy định tại điểm p khoản 6 Điều 60 Thông tư 17/2016/TT-BGTVT.

16. Người điều khiển phương tiện phải nắm rõ sơ đồ mặt bằng, các tín hiệu đèn, biển báo, biển chỉ dẫn, tín hiệu sơn kẻ.

17. Người làm việc trên sân đỗ tàu bay không được đi lại trên đường công vụ dành cho phương tiện; phải chú ý quan sát khi di chuyển ngang qua khu vực băng chuyền phục vụ hành lý, giữ khoảng cách an toàn với khu vực có tàu bay đang hoạt động.

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

19. Người được cấp thẻ kiểm soát an ninh có giá trị sử dụng ngắn hạn khi làm việc tại khu bay phải được người có đủ điều kiện hoạt động tại khu bay chỉ dẫn và giám sát.

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

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

22. Không hút thuốc, đốt lửa, tạo ra nguồn lửa hở trong khu bay.

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

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

25. Nghiêm cấm người, phương tiện không có nhiệm vụ tiếp cận tàu bay, trang thiết bị, phương tiện mặt đất và di chuyển trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay.

**Điều 4. Yêu cầu đối với phương tiện, thiết bị hoạt động trong khu bay**

1. Có giấy phép kiểm soát an ninh hàng không do Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không hoặc Cảng hàng không, sân bay cấp còn hiệu lực.

2. Được kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường định kỳ theo quy định tại khoản 1 Điều 61 Thông tư 17/2016/TT-BGTVT.

3. Không được sử dụng phương tiện, thiết bị trái với tính năng và mục đích sử dụng đã được cấp phép theo quy định tại điểm o khoản 6 Điều 60 Thông tư 17/2016/TT-BGTVT.

4. Phương tiện, thiết bị phải di chuyển đúng luồng tuyến theo quy định.

5. Việc sử dụng xe đạp để di chuyển trong khu bay chỉ được áp dụng khi được Cục Hàng không Việt Nam cho phép đối với lực lượng an ninh hàng không khi làm nhiệm vụ tuần tra, canh gác và nhân viên làm nhiệm vụ thu, nhặt FOD trên sân đỗ tàu bay.

6. Các đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ kỹ thuật mặt đất cho hãng hàng không phải xây dựng quy trình tiếp cận, phục vụ tàu bay cho phương tiện, thiết bị nhằm đảm bảo an toàn khai thác tại khu bay.

7. Trên phương tiện, thiết bị phải được trang bị các thiết bị phòng chống cháy nổ phù hợp, đủ khả năng chữa cháy đối với phương tiện.

8. Các thiết bị, công cụ, dụng cụ được trang bị kèm theo phương tiện, thiết bị phải được kiểm tra đảm bảo chức năng vận hành và đảm bảo an toàn trong quá trình sử dụng.

9. Phải bật đèn chiếu (đèn cốt) và đèn xoay hoặc đèn nháy (đèn cảnh báo), không dùng đèn pha (ngoại trừ xe kéo đẩy tàu bay đang kéo hoặc đẩy tàu bay) khi vận hành các loại phương tiện, thiết bị vào ban đêm hoặc khi trời mù, trời mưa theo quy định tại điểm l khoản 6 Điều 60 Thông tư 17/2016/TT-BGTVT.

10. Phương tiện, thiết bị khi tiếp cận tàu bay phải có người đánh tín hiệu chỉ dẫn đảm bảo an toàn khai thác trong quá trình cung cấp dịch vụ kỹ thuật mặt đất.

11. Phương tiện, thiết bị không có chân chống 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.

12. Khi đang dừng, đậu trong sân đỗ hoặc đang dừng để phục vụ tàu bay phải cài phanh tay, đóng chèn bánh hoặc hạ chân chống thủy lực (đối với thiết bị có trang bị chân chống thủy lực) theo quy định tại điểm h khoản 6 Điều 60 Thông tư 17/2016/TT-BGTVT.

13. Đối với phương tiện hoạt động không thường xuyên trong khu bay phải được phương tiện, người đủ điều kiện hoạt động tại khu bay dẫn đường.

14. Không vận chuyển quá tải trọng, quá số người quy định đối với từng loại phương tiện.

15. Các phương tiện, thiết bị phải được đỗ tập kết trong phạm vi giới hạn khu vực tập kết phương tiện trang thiết bị.

**Điều 5. 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) 30 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 khẩn nguy.

2. Căn cứ điều kiện cụ thể của từng cảng hàng không, sân bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay quy định cụ thể tốc độ của phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay để đảm bảo an toàn khai thác tại khu bay nhưng không vượt quá tốc độ tối đa cho phép theo quy định tại khoản 1 Điều này.

3. Người khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện việc sơn tín hiệu giới hạn tốc độ, hoặc gắn biển giới hạn tốc độ trên đường công vụ, đường phục vụ công tác khẩn nguy.



**30**



**50**

4. Giới hạn tốc độ tối đa theo quy định tại khoản 1 Điều này không áp dụng trong trường hợp ứng phó các tình huống khẩn nguy sân bay.

**Điều 6. Quyền ưu tiên hoạt động trong khu bay**

1. Tất cả các 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.

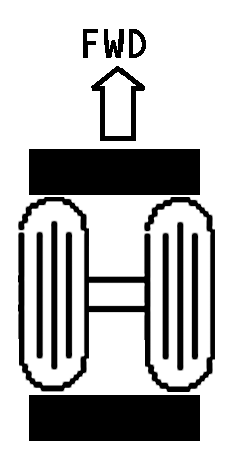
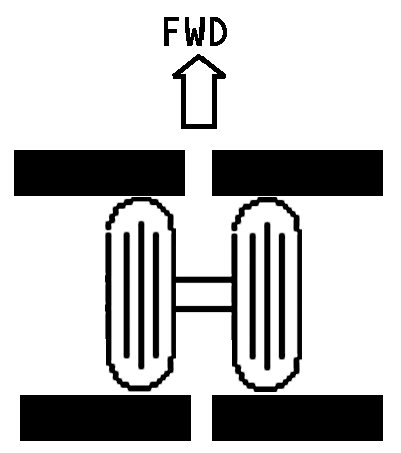
**Điều 7. Quy định an toàn đối với tàu bay**

1. Khi tàu bay hoạt động trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ, tổ lái tuyệt đối tuân theo huấn lệnh của đài kiểm soát không lưu và đài kiểm soát mặt đất.

2. Khi tàu bay khi lăn vào vị trí đỗ phải tuân theo hướng dẫn của hệ thống VDGS hoặc nhân viên đánh tín hiệu mặt đất, lăn đúng vệt lăn và dừng bánh đúng vạch quy định.

3. Tàu bay phải được đóng chèn bánh mũi cả phía trước và phía sau khi tàu bay dừng hẳn tại vị trí đỗ. Chỉ được phép đóng chèn bánh sau của tàu bay khi đèn chống va chạm và động cơ chính của tàu bay đã tắt hẳn; việc rút chèn tàu bay chuẩn bị khởi hành chỉ được thực hiện khi phương tiện, thiết bị phục vụ đã rời khỏi tàu bay và nhân viên thợ máy đã thống nhất với tổ lái. Số lượng và vị trí chèn cụ thể theo sơ đồ sau:

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

 Hoặc: 

**Hai cục chèn Bốn cục chèn**

b) Chèn bánh càng chính:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Loại tàu bay** | **Gió bình thường** | **Gió to** |
| A321  ATR72 | **Untitled-1 copy**  **Càng trái** | 320 Chock Gio lon  **Càng trái Càng phải** |
| A330  A350  B787 | **Untitled-1 330copy**  **Càng trái** | 330 Chock Gio lon  **Càng trái Càng phải** |
| A350 |  |  |
| B787 |  |  |
| B777 | **Untitled-2 c777opy**  **Càng trái** | 777 Chock Gio lon  **Càng trái Càng phải** |

Trong trường hợp có gió to (tốc độ gió > 25 Knots đối với các loại tàu bay ATR72, A321, A330, A350; tốc độ gió > 35 Knots đối với tàu bay B787, B777) trên sân đỗ phải đặt bổ sung thêm chèn bánh cho tàu bay ở tất cả các vị trí.

4. Sau khi tàu bay dừng hẳn, bánh đã được đóng chèn bánh trước và bánh sau, thì người, phương tiện, thiết bị mới được tiếp cận để phục vụ, trừ những trường hợp tàu bay cần có phương tiện hỗ trợ mới tắt được động cơ thì phương tiện hỗ trợ được phép tiếp cận để hỗ trợ tắt động cơ tàu bay. Nếu tàu bay có động cơ cánh quạt thì cánh quạt phải ngừng quay hẳn mới được tiếp cận phục vụ.

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

6. Tàu bay chỉ được bật đèn chống va chạm sau khi hoàn tất phục vụ, sẵn sàng khởi hành và đã có huấn lệnh cho phép tàu bay khởi hành từ đài kiểm soát không lưu. Trường hợp tàu bay không khởi hành được do trục trặc, tổ lái phải thông báo ngay cho đài kiểm soát không lưu và tắt đèn chống va chạm của tàu bay.

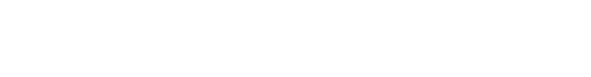
7. Trong thời gian đỗ lại sân bay để khai thác, tàu bay phải được kiểm tra, giám sát bởi lực lượng an ninh hàng không.

8. Khi tàu bay đỗ lại qua đêm, tàu bay phải được đóng hết các cửa, niêm phong và có nhân viên an ninh hàng không canh gác tàu bay.

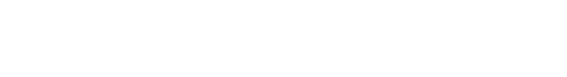
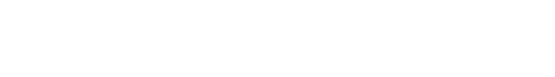
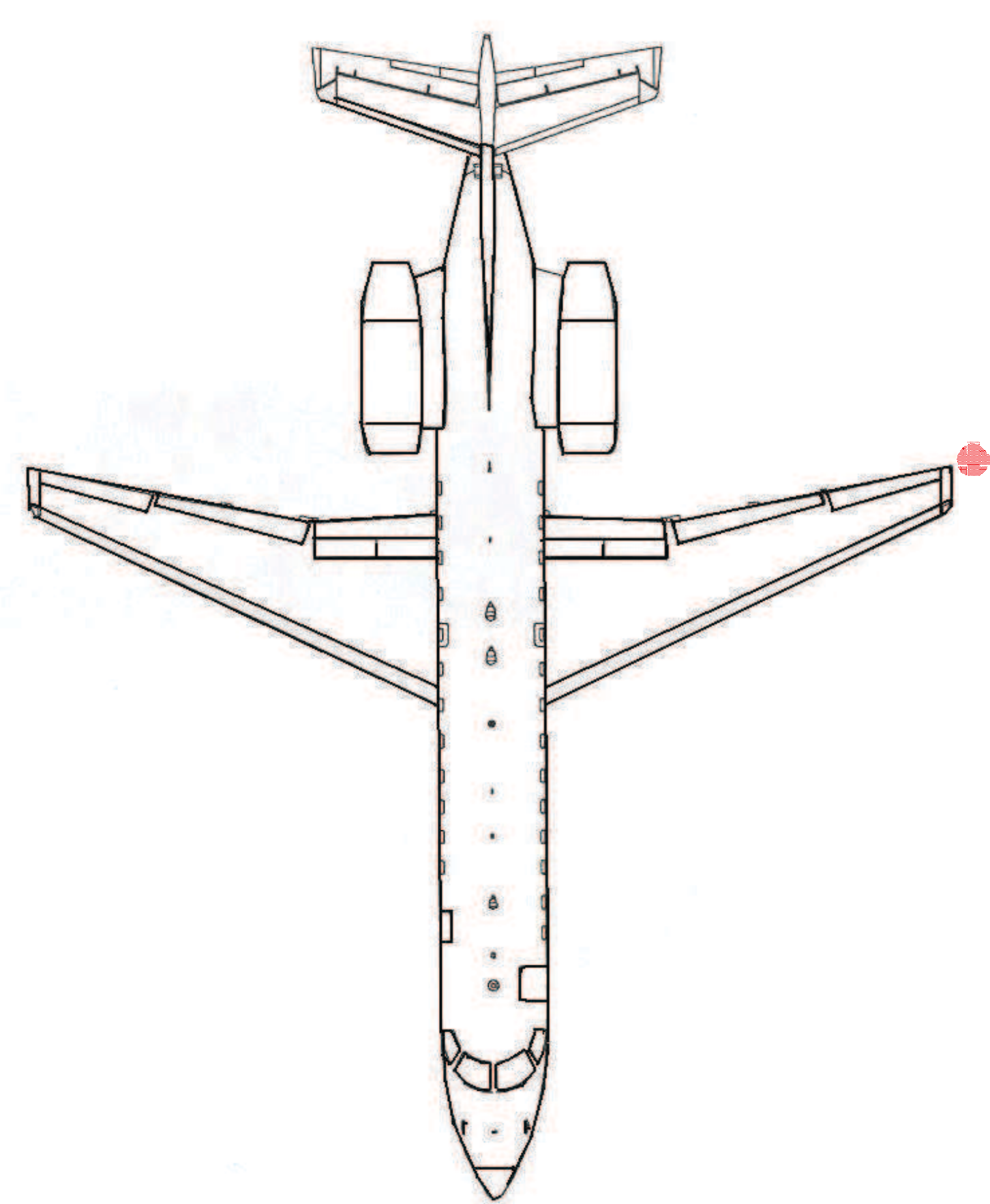
9. Khi tàu bay đóng cửa, không khai thác, người và các phương tiện không có nhiệm vụ không được phép tiếp cận tàu bay.

10. Đối với những tàu bay có sử dụng dịch vụ đặt các vật cảnh báo mặt đất (chóp an toàn - Safety cone), phương tiện chỉ được tiếp cận khi các vật cảnh báo mặt đất đã được đặt vào vị trí.

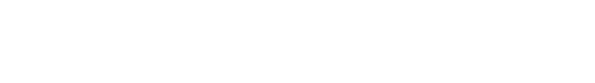
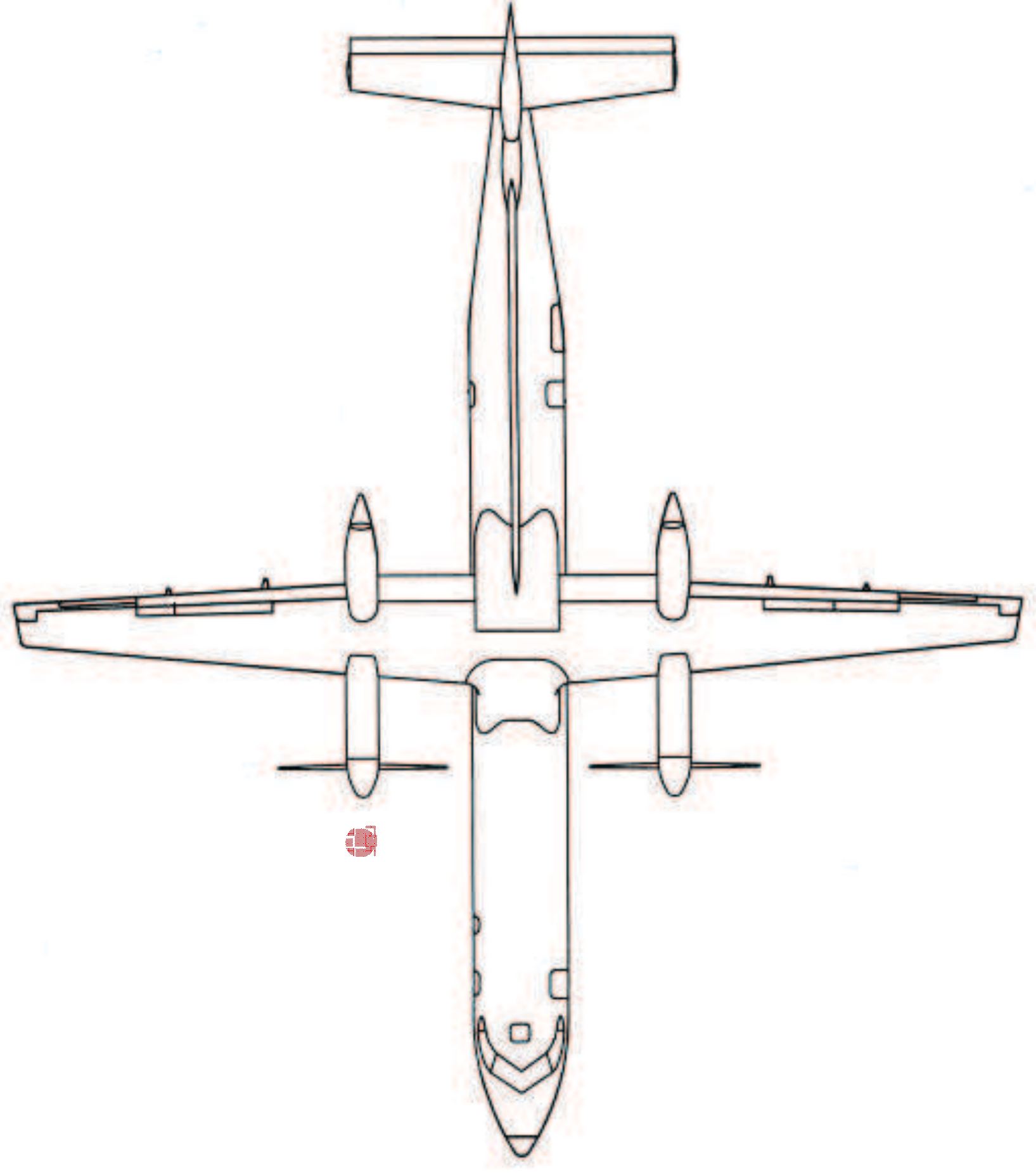
11. Chóp an toàn có dạng hình nón, chiều cao tối thiểu là 750mm (28.5''), có trọng lượng tối thiểu là 4,5 kg (10 lbs), có màu vàng, cam với các sọc phản quang. Chóp an toàn (khi được sử dụng) phải được đặt ngay sau khi đóng chèn và chỉ được thu lại trước khi rút chèn tàu bay. Chóp an toàn được đặt cách các vị trí cần được bảo vệ tối đa 1m và phù hợp với từng loại tàu bay như hình vẽ dưới đây:

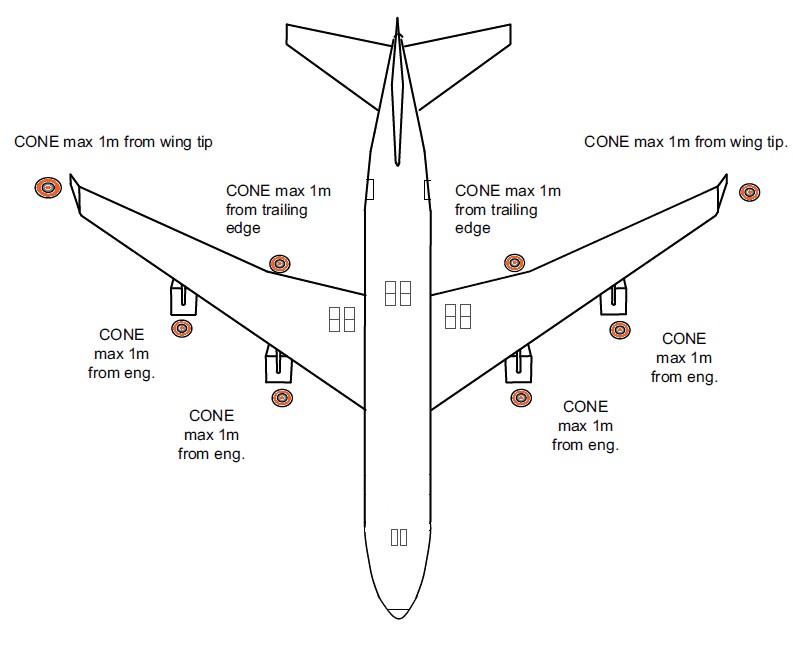


Additional cones to be placed when parked on an open ramp adjacent to a service road.



##### 





**Điều 8. Nổ máy, thử động cơ tàu bay**

1. Không được thử động cơ tàu bay trên sân đỗ tàu bay.

2. Trường hợp tàu bay nổ máy ở chế độ không tải (minimum idle power) phải được chấp thuận của kiểm soát viên không lưu và thông báo cho nhân viên an ninh trực tại vị trí đỗ. Nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay phối hợp với nhân viên an ninh hàng không để cảnh báo cho người, phương tiện không di chuyển vào khu vực có tàu bay nổ máy.

3. Đối với các trường hợp nổ máy khác (lớn hơn chế độ không tải), tàu bay phải được di chuyển vào bãi thử động cơ trên sân đỗ tàu bay của hangar để thực hiện.

4. Tàu bay chỉ được khởi động động cơ khi các phương tiện đã rời khỏi khu vực phục vụ mặt đất và phía trước mũi tàu bay không có vật cản (trừ xe khởi động động cơ tàu bay, nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và nhân viên phòng cháy chữa cháy); tàu bay tại các vị trí liền kề hai bên và phía đuôi tàu bay khởi động động cơ không khai thác hành khách lên/xuống.

**Điều 9. Khoảng cách an toàn đối với tàu bay đang di chuyển**

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

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

3. Khoảng cách an toàn giữa tàu bay và vật thể khác khi tàu bay đang di chuyển:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Mã số tàu bay** | **Sải cánh Ws (m)** | **Khoảng cách an toàn từ tim đường lăn đến vật thể (m)** | **Khoảng cách an toàn từ tim vệt lăn trên sân đỗ tàu bay đến vật thể (m)** |
| A | Ws < 15 | 15,5 | 12 |
| B | 15 ≤ Ws < 24 | 20 | 16,5 |
| C | 24 ≤ Ws < 36 | 26 | 22,5 |
| D | 36 ≤ Ws < 52 | 37 | 33,5 |
| E | 52 ≤ Ws < 65 | 43,5 | 40 |
| F | 65 ≤ Ws < 80 | 51 | 47,5 |

**Điều 10. Khoảng cách an toàn đối với tàu bay đang đỗ**

1. Đối với tàu bay phản lực: phải giữ khoảng cách an toàn tối thiểu là 08m phía trước và 80m phía sau động cơ tàu bay đang hoạt động ở chế độ không tải (idle power).

2. Đối với tàu bay cánh quạt: phải giữ khoảng cách an toàn tối thiểu là 04m phía trước động cơ tàu bay đang hoạt động ở chế độ không tải (idle power).

****

3. Khoảng cách từ múp cánh tàu bay đang đỗ tại vị trí đỗ đến vật thể, công trình, múp cánh tàu bay khác:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Mã số tàu bay** | **Sải cánh Ws (m)** | **Khoảng cách an toàn (m)** |
| A | Ws < 15 | 3 |
| B | 15 ≤ Ws < 24 | 3 |
| C | 24 ≤ Ws < 36 | 4,5 |
| D | 36 ≤ Ws < 52 | 7,5 |
| E | 52 ≤ Ws < 65 | 7,5 |
| F | 65 ≤ Ws < 80 | 7,5 |

**Điều 11. Thứ tự tiếp cận tàu bay của phương tiện đối với tàu bay đến**

Thứ tự tiếp cận của phương tiện khi phục vụ cùng một phía của tàu bay đến được quy định như sau:

1. Các phương tiện, thiết bị phục vụ hành khách gồm: Xe thang hoặc cầu hành khách, xe phục vụ khách cần sự trợ giúp đặc biệt.

2. Các phương tiện phục vụ hàng hóa, hành lý như xe nâng hàng, xe băng chuyền ....

3. Xe nâng vật tư vật phẩm

4. Các phương tiện phục vụ suất ăn, xăng dầu, xe chở khách và xe chở nhân viên trên sân đỗ.

5. Các phương tiện phục vụ kỹ thuật tàu bay: như xe cấp điện, xe khởi động khí, xe điều hòa không khí, xe vệ sinh, xe nước sạch ....

**Điều 12. 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, tuân thủ nguyên tắc tiếp cận sau khi cầu hành khách đã vào vị trí khai thác, 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 di chuyển, đỗ trên hố van tra nạp nhiên liệu ngầm.

**Điều 13. Quy định hoạt động của người, phương tiện khi di chuyển trên đường cất hạ cánh, đường lăn**

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

2. Khi nhận được yêu cầu thoát ly từ đài kiểm soát không lưu, người, phương tiện phải nhanh chóng di chuyển đảm bảo khoảng cách an toàn tối thiểu 90 mét so với tim đường cất hạ cánh, đường lăn.

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

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) Quan sát hoạt động trên đường cất hạ cánh, đường lăn, thoát ly khỏi đường cất hạ cánh, đường lăn đảm bảo khoảng cách an toàn tối thiểu và dừng chờ cho đến khi liên lạc hoặc nhận được chỉ dẫn của đài kiểm soát không lưu bằng tín hiệu đèn theo quy định.

c) Sử dụng điện thoại di động gọi cho trực ban trưởng sân bay và đài kiểm soát không lưu để thông báo việc thoát ly ra khỏi đường cất hạ cánh, đường lăn ngay và phối hợp xử lý.

**Điều 14. Sử dụng bộ đàm trong khu bay**

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

2. Người, phương tiện phải chấp hành huấn lệnh, chỉ dẫn của đài kiểm soát không lưu.

3. Thông báo cho kiểm soát viên không lưu khi phát hiện, phát sinh các tình huống bất thường ảnh hưởng đến an ninh, an toàn hoặc cần sự trợ giúp.

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

**Điều 15. Sử dụng tín hiệu bằng tay**

1. Các loại tín hiệu bằng tay:

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

b) Tín hiệu bằng tay chỉ dẫn tổ bay trong quá trình di chuyển và khởi động động cơ (Marshalling Hand Signals).

c) Tín hiệu bằng tay chỉ dẫn nhân viên mặt đất và tổ bay khi cần trao đổi thông tin dịch vụ/kỹ thuật giữa hai bộ phận (Technical/Servicing Hand Signals).

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

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

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

3. Tín hiệu bằng tay chỉ dẫn tổ bay trong quá trình di chuyển và khởi động động cơ được quy định như sau:

a) Không được thực hiện hướng dẫn cho tàu bay nếu không được cấp phép của nhà chức trách sân bay và đã được đào tạo và giao nhiệm vụ.

b) Ra tín hiệu hướng dẫn từ vị trí phía trước tàu bay trong khi mặt hướng về phía tổ bay và trong tầm nhìn của tổ bay.

c) Sử dụng gậy hoặc găng tay phát quang để tăng khả năng quan sát các tín hiệu bằng tay trong các điều kiện: chiếu sáng sân đỗ không đảm bảo; tầm nhìn hạn chế; ban đêm; khi được yêu cầu hoặc theo qui định của nhà chức trách sân bay.

d) Để tránh nhầm lẫn cho tổ bay, chỉ sử dụng tín hiệu bằng tay cho nhân viên vận hành thiết bị khi các hoạt động hướng dẫn tàu bay đã kết thúc.

đ) Không được phép ra tín hiệu đóng/nhả phanh tay khi sử dụng bảng hoặc đèn chiếu sáng.

***Lưu ý:***

*Các hình tín hiệu dưới đây được minh họa khi sử dụng gậy. Ý nghĩa các tín hiệu vẫn giữ nguyên khi sử dụng bảng, găng hoặc đèn.*

|  |  |
| --- | --- |
| C**hỉ cổng vào (gate)**    - Giơ hai tay thẳng trên đỉnh đầu - Chuyển động từ trước ra sau, từ khép đển mở | **Tiếp tục tiến lên trước**    - Hai tay giang ra, gấp chữ V tại khuỷu tay  - Đánh tay từ thắt lưng lên đỉnh đầu |
| **Chậm lại**    Hai tay giang ra, hai cánh tay nằm ngang  - Hai gậy phát sáng chéo chữ V xuống gót chân.  - Nhịp nhàng đưa tay lên/xuống | **Sang phải (Nhìn từ tàu bay)**    -Tay trái giang ra 90o  -Tay phải đánh nhịp nhàng lên đỉnh đầu.  Nhịp độ đánh chỉ báo tốc độ chuyển động của tàu bay |
| **Sang trái (Nhìn từ tàu bay**)    Tay phải giang ra 90o  Tay trái đánh nhịp nhàng lên đỉnh đầu.  Nhịp độ đánh chỉ báo tốc độ chuyển động của tàu bay | **Stop/Emergency Stop**    Hai tay giang hết cỡ, tạo thành góc 90o  Nhịp nhàng đánh lên đỉnh đầu, hai gậy phát sáng bắt chéo |
| **Giữ nguyên vị trí/ Hãy chờ**    Giang 2 tay ra theo góc 45o  Giữ nguyên cho đến khi chuyển động tiếp theo của tàu bay không còn trướng ngại | **Theo người dẫn kế tiếp hoặc theo lệnh của đài chỉ huy**    Chỉ hai tay lên trên, chuyển động và mở rộng ra hai bên về phía trước. Chỉ về phía người dẫn kế tiếp hoặc khu vực lăn |
| **Kết thúc dẫn đường**    Động tác như giơ tay chào của quân đội, bàn tay phải thẳng góc với trán.  Nhìn thẳng vào tổ lái cho đến khi tàu bay bắt đầu lăn | **Cháy**    - Tay phải chuyển động theo hình số 8 giữa vai và gót chân.  - Tay trái chỉ thẳng vào chỗ cháy |
| **Đóng phanh**    Bàn tay xoè ra, giơ lên ngang vai  - Mắt nhìn vào tổ lái  - Từ từ nắm tay lại.(không chuyển động khi chưa có tín hiệu OK từ tổ bay) | **Nhả phanh**    - Bàn tay nắm, giơ lên ngang vai  - Mắt nhìn vào tổ lái  - Từ từ xoè tay ra.(không chuyển động khi chưa có tín hiệu OK từ tổ bay) |
| **Đóng chèn**    - Giơ hai tay trên đỉnh đầu, tay nắm, lòng bàn tay hướng ra, gậy phát sáng chỉ vào  - Đánh tay vào trong cho hai que chạm nhau | **Rút chèn**    - Giơ hai tay trên đỉnh đầu, tay nắm, lòng bàn tay hướng sau, gậy phát sáng chỉ ra  - Đánh tay ra ngoài |
| **Khởi động động cơ**    - Tay phải giơ lên ngang đầu, xoay đều theo vòng tròn.  - Cùng lúc, Tay trái từ từ đưa lên đỉnh đầu, tới điểm khởi động. | **Tắt khẩn cấp động cơ**    - Khuỳnh cánh tay với que ngang vai phía trước  - Đánh ngang tay, từ vai trái sang vai phải, cắt ngang cổ |

4. Tín hiệu bằng tay chỉ dẫn nhân viên mặt đất và tổ bay khi cần trao đổi thông tin dịch vụ/kỹ thuật giữa hai bộ phận quy định như sau:

a) Chỉ sử dụng tín hiệu bằng tay khi không thể liên lạc bằng lời.

b) Đảm bảo tổ bay đã nhận và hiểu tín hiệu trong mọi tình huống.

c) Các tín hiệu cụ thể:

- Nhân viên mặt đất liên lạc với tổ bay

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Kết nối cần dắt:**    Đưa tay lên trên đầu và bàn tay nắm lấy cánh tay kia. | **Cấp khí (Cấp khí nén khởi động động cơ):**    Vẫy hai tay lên xuống từ đùi đến thắt lưng với bàn tay hướng lên trên | |
| **Nối nguồn điện mặt đất:**    Hai bàn tay xoè ra và giơ hết lên trên đinh đầu. Bàn tay trái úp nằm ngang. Đưa bàn tay phải đi lên, các ngón tay phải chạm với lòng bàn tay trái, tạo thành hình chữ T. Ban đêm, dùng gậy phát sáng cũng kết thành hình chữ T trên đầu | | |
| **Tháo nguồn điện mặt đất:**    Hai bàn tay xòe ra và giơ hết lên trên đinh đầu. Bàn tay trái úp, nằm ngang. các ngón tay phải chạm với lòng bàn tay trái, tạo thành hình chữ T. Sau đó, đưa bàn tay phải ra khỏi lòng bàn tay trái. Không tháo nguồn điện tới khi được phép của tổ bay. Ban đêm, dùng gậy phát sáng cũng tháo hình chữ T trên đầu. | | |
| **Khẳng định thông thoáng**    Giơ tay phải lên ngang đầu. Bàn tay nắm, ngón tay cái (hoặc gậy phát sáng) chỉ lên trời. Tay trái thả xuống thẳng gót chân. | | **Không được**    Giang tay phải ngang vai, gậy phát sáng chỉ xuống. Tay trái thả xuống thẳng gót chân |
| **Lắp tai nghe**    Dang 2 tay ra 90o, và chuyển độn úp bàn tay vào 2 tai. | | |
| **Không chạm vào điều khiển**    Giơ tay phải lên ngang đầu, bàn tay nắm, giữ que theo phương nằm ngang. Tay trái đưa xuống thẳng gót chân | **Đóng/Mở các thang trước/sau**    Tay phải thẳng gót chân, tay trái giơ lên trên đỉnh đầu, chếch 45o. Từ từ đưa tay phải lên tới vai trái. | |

- Tổ bay liên lạc với nhân viên mặt đất.

|  |  |
| --- | --- |
| **Đã đóng phanh:**    Giơ cánh tay và bàn tay, với ngón cái xòe ra, ngang trước mặt. Sau đó nắm chặt bàn tay lại. | **Đã nhả phanh:**    Giơ cánh tay, với bàn tay nắm chặt, ngang trước mặt. Bàn tay sau đó mở ra. |
| **Đặt (đóng) chèn:**    Hai tay đưa ra trước mặt, long bàn tay hướng ra ngoài, sau đó hai tay di chuyển vào trong. | **Tháo (rút) chèn:**    Hai tay bắt chéo trước mặt, lòng bàn tay quay vào trong, sau đó cánh tay chuyển động ra ngoài. |
| **Sẵn sàng khởi động động cơ:**    Giơ một cánh lên với số ngón tay duỗi thẳng tương ứng với số động cơ được khởi động. | **All Clear:**    Xác nhận các hoạt động mặt đất. |

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

|  |  |
| --- | --- |
| **Nhả phanh xe**  Bàn tay nắm vào, giơ lên ngang vai  - Mắt nhìn vào nhân viên điều khiển xe  - Từ từ mở bàn tay ra. | **Kết thúc đẩy tàu bay**  Giơ thẳng cánh tay ra ở góc 90° từ vai và để ngón tay cái hướng lên trên. Điều này thông báo tới người điều khiển xe kéo đẩy rằng tất cả các phương tiện, thiết bị đã rời khỏi tàu bay, đã rút chèn bánh, đã nhả phanh tàu bay và tổ lái đã xác nhận để bắt đầu đẩy tàu bay |
| **Không đảm bảo/Giữ nguyên vị trí**  Giang tay phải ngang vai, ngón tay cái chỉ xuống. Tay trái thả xuống thẳng gót chân, bàn tay nắm chặt. Điều này thông báo tới người điều khiển xe kéo đẩy rằng tàu bay chưa thật sự sẵn sàng để kéo đẩy và phải giữ nguyên vị trí. | **Đóng phanh xe**  Bàn tay xòe ra, giơ lên ngang vai  - Mắt nhìn vào nhân viên điều khiển xe  - Từ từ nắm bàn tay vào. |
| **Chậm lại**  With hand at a 45° angle downward to the side make a “patting” motion | **Thay đổi hướng kéo đẩy**  Giơ tay phải ngang vai, ngón tay chạm mũi, sau đó chỉ tay về hướng mà tàu bay cần chuyển hướng |

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

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

**Điều 16. Tập kết phương tiện, thiết bị khi không hoạt động**

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

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

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

4. Các phương tiện, thiết bị khi không hoạt động phải được chằng néo, cố định chắc chắn để không bị cuốn ra khỏi bãi tập kết.

**CHƯƠNG III**

**QUY ĐỊNH AN TOÀN TỐI THIỂU KHI CUNG CẤP DỊCH VỤ HÀNG KHÔNG TRONG KHU BAY**

**Điều 17. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp dịch vụ xe dẫn tàu bay**

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

2. Người vận hành phương xe dẫn tàu bay phải tuyệt đối chấp hành huấn lệnh của đài kiểm soát không lưu 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 18. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp dịch vụ kéo/đẩy tàu bay**

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

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

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

a) 10km/h khi đang kéo/đẩy.

b) 25km/h khi chạy không tải.

3. Trong quá trình kéo/đẩy không được:

a) Tăng tốc hoặc dừng đột ngột.

b) Để người trên thân, cánh tàu bay.

c) Để người đu, bám bên ngoài buồng lái của xe kéo đẩy.

d) Để chèn bánh hoặc vật khác trên cần kéo/đẩy tàu bay.

đ) Để người đứng, ngồi trên cần kéo/đẩy tàu bay.

e) Cài số lùi để kéo tàu bay.

4. Khi kéo/đẩy tàu bay trong điều kiện ban đêm hoặc sương mù, phải bật đèn đầu cánh của tàu bay; đèn pha, đèn tín hiệu trên nóc xe kéo đẩy phải bật sáng.

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

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

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

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

6. Trước khi kéo/đẩy, nhân viên kéo đẩy kiểm tra, quan sát các phương tiện 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.

7. Trong quá trình kéo/đẩy, nhân viên kéo đẩy phải chấp hành lệnh của người chỉ huy kéo đẩy, người chỉ huy kéo đẩy phải ở trong tầm nhìn thấy của lái xe và nhân viên kỹ thuật tàu bay.

8. Chỉ được phép kéo/đẩy theo đúng tín hiệu sơn kẻ; khi kéo đẩy phải tuân theo góc vòng của từng loại tàu bay không được vượt quá góc giới hạn quy định.

**Điều 19. Quy định an toàn tối thiểu khi vận hành cầu hành khách**

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

2. Khi tốc độ gió vượt quá 96km/h, phải quay cầu hành khách để tránh hướng gió, hạn chế bề mặt tiếp xúc với gió. Cầu hành khách phải được xếp rút và hạ thấp hoàn toàn và phải được chèn bánh. Không được quay đầu với một góc lớn hơn 87.50 độ tính từ đường tâm.

3. Khi tốc độ gió vượt quá 144km/h:

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

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

c) 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.

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

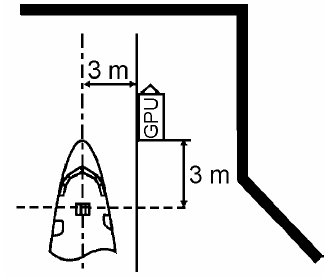
**Điều 20. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp dịch vụ cấp điện cho tàu bay**

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

2. Xe điện phải đỗ ở bên phải mũi tàu bay và được kéo phanh hoặc chèn bánh. Các phần của xe điện phải đảm bảo khoảng cách tối thiểu là:

a) Theo dọc trục giữa tàu bay, ngoài càng trước tàu bay: 3m

b) Theo chiều ngang tàu bay, cách trục giữa tàu bay: 3m



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

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

5. Trong suốt thời gian cấp điện, thiết bị cấp điện phải duy trì được độ ổn định các tham số kỹ thuật của nguồn điện cung cấp và đạt được giới hạn quá tải cho phép trong thời gian quy định.

6. Trong quá trình cấp điện, nhân viên kỹ thuật không được rời khỏi vị trí công tác.

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

6. Việc điều khiển các thiết bị cấp điện cho tàu bay do nhân viên điều khiển, vận hành phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay có giấy phép điều khiển thực hiện phù hợp với tài liệu hướng dẫn sử dụng.

**Điều 21. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp dịch vụ nạp khí cho tàu bay**

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

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

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

4. Không được dùng giẻ lau hoặc dụng cụ có dính dầu mỡ đối với thiết bị cấp 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. Khi tiến hành cấp ô xy cho tàu bay phải bố trí các thiết bị cứu hoả thích hợp đầy đủ và nếu cần chiếu sáng thì phải dùng các đèn chống nổ.

10. Ô xy dùng cho tàu bay áp dụng tiêu chuẩn ISO 2046; ni tơ dùng cho tàu bay áp dụng tiêu chuẩn ISO 2435; và các ISO bổ sung, thay thế tiêu chuẩn ISO 2046 và tiêu chuẩn ISO 2435.

**Điều 22. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp dịch vụ tra nạp nhiên liệu tàu bay**

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

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

3. Không nạp quá đầy làm tràn nhiên liệu ra ngoài; nếu bị tràn ra ngoài ít thì người nạp phải lau sạch ngay; nếu nhiên liệu tràn với diện tích lớn hơn 4m2 phải thông báo cho Đài kiểm soát không lưu và lực lượng cứu hoả sân bay đến làm sạch. Đơn vị cung cấp dịch vụ xăng dầu hàng không phải trả chi phí liên quan đến việc làm sạch khu vực tràn nhiên liệu cho người khai thác cảng hàng không, sân bay theo thoả thuận giữa 02 đơn vị.

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

a) Phải thông báo cho hành khách và nhân viên đang ở trên tàu bay việc nạp nhiên liệu.

b) Hành khách và nhân viên trên tàu bay không được thắt dây an toàn, không được sử dụng bất cứ thiết bị nào có thể bắt lửa.

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

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

a) Tàu bay trực thăng;

b) Tàu bay có dưới 20 ghế hành khách;

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

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

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

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

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

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

7. Không được nạp nhiên liệu cho tàu bay trong các trường hợp: đầu nối với cực ắc quy hoặc dây tiếp mát, ắc quy của xe dầu vặn không chặt; xe nạp dầu và tàu bay không tiếp mát; có dầu loang trên bãi đậu, trên tàu bay, trên xe nạp; hệ thống đường ống dẫn nhiên liệu hoặc các đầu nối bị rò rỉ nhiên liệu; không có lối thoát cho xe nạp nhiên liệu trong trường hợp khẩn cấp.

8. Khi đang nạp nhiên liệu lên tàu bay, các phương tiện hoạt động trên khu bay đỗ trong phạm vi 15m tính từ vị trí tra nạp nhiên liệu trên tàu bay không được khởi động động cơ theo quy định tại điểm q khoản 6 Điều 60 Thông tư 17/2016/TT-BGTVT.

**Điều 23. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp chất lỏng khác lên tàu bay**

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

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

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

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

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

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

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

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

**Điều 24. Quy định an toàn tối thiểu khi bốc dỡ hàng hoá, hành lý lên/xuống tàu bay**

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

2. Hạn chế dùng đòn bẩy khi xếp vật nặng trong khoang hàng hoá; trong trường hợp dùng đòn bẩy phải có vật mềm để kê, tránh tiếp xúc trực tiếp của đòn bẩy với sàn 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. Tấm đệm cao su đầu xe băng chuyền phải được áp sát ngưỡng cửa và thân tàu bay ở vị trí phù hợp với sự thay đổi vị trí theo chiều thẳng đứng (lên xuống) của tàu bay khi thay đổi tải trọng.

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

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

**Điều 25. Quy định an toàn tối thiểu khi cung cấp một số dịch vụ khác tại khu bay**

1. Xe thang, cầu hành khách, xe suất ăn, xe phục vụ hành khách cần trợ giúp đặc biệt tiếp cận tàu bay sao cho tấm cao su đệm đầu trên áp sát vào thân tàu bay mà khi tàu bay thay đổi tải trọng không bị ảnh hưởng.

2. Xe suất ăn khi tiếp cận và rời khỏi tàu bay phải có người chỉ huy; đảm bảo khoảng cách đến tàu bay thật phù hợp; sàn trên của xe suất ăn phải đặt sao cho không ảnh hưởng đến việc mở cửa tàu bay khi tàu bay thay đổi tải trọng; phải có bộ phận bảo vệ ngưỡng cửa tàu bay khi kéo xe chở thức ăn từ xe nâng suất ăn lên tàu bay.

3. Xe vệ sinh, xe cấp nước sạch phải bảo đảm vị trí của sàn làm việc theo quy định của tài liệu Hướng dẫn sử dụng. 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 chuyển động.

4. Xe đầu kéo không được quá 4 đo-ly và tổng chiều dài các đo-ly không được vượt quá 12,2 m (40 feet), không kể chiều dài cần kéo. Trước khi kéo phải đảm bảo thùng đựng hàng đã được đậy nắp, chốt của cần kéo đã được lắp chắc chắn, an toàn; chỉ được tháo các đo-ly ra khỏi đầu kéo khi xe đầu kéo đã dừng lại hẳn; không được vừa chạy vừa xả các đo-ly theo quy định tại điểm k khoản 6 Điều 60 Thông tư 17/2016/TTBGTVT.

**Chương IV**

**QUY ĐỊNH AN TOÀN HOẠT ĐỘNG THI CÔNG**

**Điều 26. Yêu cầu đảm bảo an toàn**

1. Chủ đầu tư dự án xây dựng, cải tạo, nâng cấp công trình hoặc bảo trì, sửa chữa công trình theo quy định tại khoản 1 Điều 18 Nghị định 102/2015/NĐ-CP và Điều 44 Thông tư 17/2016/TT-BGTVT đều phải xây dựng phương án tổ chức thi công, biện pháp đảm bảo an ninh, an toàn, vệ sinh môi trường tại cảng hàng không, sân bay trong quá trình thi công và trình Cục HKVN chấp thuận cùng hồ sơ đề nghị chấp thuận xây dựng, cải tạo, nâng cấp hoặc bao trì sửa chữa công trình.

2. Việc bảo trì, sửa chữa công trình hoặc lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị của cơ sở cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay theo quy định tại khoản 7 Điều 44 Đông tư 17/2016/TT-BGTVT phải thông báo trước cho Cảng vụ hàng không về kế hoạch, phương án thi công, phương án bảo đảm an toàn cho hoạt động tại cảng hàng không, sân bay và hoạt động bay.

3. Đơn vị thi công tổ chức phổ biến, huấn luyện cho cán bộ, công nhân viên quy định về an ninh, an toàn hàng không, phòng chống cháy nổ; hướng dẫn luồng tuyến di chuyển, cách thông tin liên lạc cho người, phương tiện tham gia hoạt động thi công.

4. Tại khu vực thi công phải được trang bị phương tiện chữa cháy phù hợp theo thực tế; việc sử dụng bình khí hoá lỏng, xăng, dầu trong khu vực thi công phải tuân thủ quy định về phòng cháy chữa cháy.

5. Kiểm tra, giám sát, thực hiện quy định đảm bảo an toàn vệ sinh môi trường trong suốt quá trình thi công tại khu vực thi công và luồng tuyến di chuyển.

6. Thiết lập hàng rào, biển báo, sơn kẻ tín hiệu, lắp đặt đèn cảnh báo xung quanh khu vực thi công.

7. Đơn vị giám sát thi công chịu trách nhiệm đảm bảo an ninh, an toàn khu vực 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.

8. Người phụ trách thi công tại khu vực đường cất hạ cánh, đường lăn phải được trang bị bộ đàm để liên lạc với Đài kiểm soát không lưu. Phải tuân thủ huấn lệnh và chịu sự hướng dẫn của kiểm soát viên không lưu khi có tàu bay cất hạ cánh

**Điều 27**. **Thông báo thi công**

1. Kế hoạch thi công được thông báo đến các cơ quan, đơn vị có liên quan phối hợp thực hiện.

2. 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) Phương án tổ chức thi công, biện pháp đảm bảo an ninh, an toàn, PCCC và vệ sinh môi trường trong quá trình thi công.

**CHƯƠNG V**

**QUY ĐỊNH VỀ QUY CÁCH BIỂN SỐ CHO PHƯƠNG TIỆN HOẠT ĐỘNG TẠI KHU BAY**

**Điều 28. Quy cách biển số hoạt động của phương tiện tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay**

1. Phần chữ là mã (code) IATA của cảng hàng không nơi phương tiện hoạt động. Ví dụ tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài, mã chữ là NIA.

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

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

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

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

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

01 là xe thang; 02 là cầu hành khách; 03 là xe phục vụ hành khách cần trợ giúp đặc biệt; 04 là xe chở suất ăn; 05 là xe cấp nước sạch; 06 là xe vệ sinh; 07 là xe chở khách trong sân bay; 08 là xe và trạm điều hoà không khí; 09 là xe và thiết bị nâng hàng; 10 là xe băng chuyền; 11 là xe trung chuyển; 12 là xe đầu kéo hàng hoá, hành lý; 13 là xe xúc, nâng; 14 là xe và thiết bị cấp điện cho tàu bay; 15 là xe và thiết bị khởi động khí; 16 là xe và thiết bị thuỷ lực; 17 là xe và trạm cấp khí nén, khí ôxy, khí nito; 18 là xe kéo đẩy tàu bay; 19 là cẩu và thiết bị nâng; 20 là thiết bị tra nạp nhiên liệu cho tàu bay; 21 là xe cứu hoả; 22 là xe dẫn tàu bay; 23 là thiết bị cắt và thu gom cỏ; 24 thiết bị tẩy vệt cao su; 25 là thiết bị vệ sinh sân đường; 26 là xe phun sơn; 27 là xe cứu thương; 28 là đo-ly; 29 là thiết bị chiếu sáng di động; 30 là xe nâng vật tư hàng hóa rời phục vụ tàu bay; 31 là các xe thông thường khác.

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

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

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

**CHƯƠNG VI**

**XỬ LÝ, BÁO CÁO TAI NẠN, SỰ CỐ, VỤ VIỆC AN TOÀN KHAI THÁC CẢNG TẠI KHU BAY**

**Điều 29. Phân loại tại nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay**

Việc phân loại tại nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay được quy định tại khoản 1 Điều 35 Thông tư 17/2016/TT-BGTVT, cụ thể như sau:

1. Tai nạn (mức A): tai nạn tàu bay xảy ra tại cảng hàng không, sân bay; sự cố gây ra chết người trong quá trình khai thác, cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay.

2. Sự cố nghiêm trọng (mức B): sự cố tàu bay nghiêm trọng xảy ra tại cảng hàng không, sân bay; sự cố mất an toàn nghiêm trọng dẫn đến việc đóng cửa tạm thời đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay hoặc đóng cửa tạm thời cảng hàng không, sân bay; sự cố gây bị thương nặng cho người trong quá trình khai thác, cung cấp dịch vụ hàng không tại 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; gây hư hỏng phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay hoặc gây uy hiếp an toàn 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.

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.

**Điều 30. 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 không lưu, đài kiểm soát mặt đất và nhanh chóng tổ chức kéo phương tiện, thiết bị đến khu vực an toàn. Đài kiểm soát không lưu thông báo ngay cho Trực ban trưởng sân bay biết để phối hợp theo dõi, xử lý.

2. Không được phép sửa chữa phương tiện, thiết bị trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay.

3. Các đơn vị tham gia hoạt động thường xuyên trong khu bay phải xây dựng phương án di dời phương tiện, thiết bị mất khả năng di chuyển để chủ động xử lý không làm ảnh hưởng đến hoạt động bay.

4. Trường hợp đơn vị sử dụng hoặc quản lý không di dời nhanh chóng phương tiện, thiết bị hư hỏng, làm ảnh hưởng đến hoạt động bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay có thể yêu cầu đơn vị khác tổ chức di dời và đơn vị có phương tiện hư hỏng chịu trách nhiệm thanh toán chi phí di dời.

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

a) Nhanh chóng dập tắt đám cháy bằng các phương tiện, trang thiết bị chữa cháy tại chỗ, đồng thời tìm mọi biện pháp để di dời, cách ly với tàu bay và các phương tiện khác.

b) Thông báo ngay cho đài kiểm soát không lưu để điều hành hoạt động của tàu bay, đồng thời thông báo cho lực lượng cứu hoả, chữa cháy chuyên trách của sân bay để xử lý tình huống.

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

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

b) Thông báo cho đài kiểm soát không lưu, lực lượng an ninh hàng không tại vị trí, Cảng vụ hàng không và các cơ quan chức năng để xử lý.

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

a) Trường hợp tra nạp nhiên liệu bị tràn hoặc bị đổ ra ngoài phải lau sạch ngay. Nếu nhiên liệu bị tràn diện tích lan rộng hơn 4m2 phải thông báo ngay cho đài kiểm soát không lưu và lực lượng cứu hoả, chữa cháy chuyên trách của sân bay để xử lý.

b) Trường hợp nhiên liệu tràn ảnh hưởng đến an toàn tàu bay phải di chuyển tàu bay đến vị trí khác. Kiểm soát viên không lưu thông báo cho người và phương tiện không được di chuyển qua khu vực nhiên liệu tràn; các phương tiện đang hoạt động gần khu vực nhiên liệu tràn di chuyển ra xa hoặc tắt động cơ.

**Điều 31. Quy định về báo cáo tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay**

1. Báo cáo tai nạn, sự cố, vụ việc bao gồm:

a) Báo cáo ban đầu;

b) Báo cáo sơ bộ;

c) Báo cáo cuối cùng kèm kết quả giảng bình.

2. Quy trình báo cáo tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay

Các cơ quan đơn vị, người khai thác cảng hàng không, sân bay, Cảng vụ hàng không, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện quy trình báo cáo tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định tại Điều 35 TT 17/2016/TT-BGTVT, Quyết định 399/QĐ-CHK ngày 25/2/3015 của Cục Hàng không Việt Nam ban hành quy chế báo cáo an toàn hang không và các văn bản thay thế, sửa đổi, bổ sung TT 17/2016/TT-BGTVT, Quyết định 399/QĐ-CHK ngày 25/2/3015 nếu có.

**CHƯƠNG VII**

**HOẠT ĐỘNG TRONG ĐIỀU KIỆN THỜI TIẾT XẤU**

**Điều 32. Thông báo hiện tượng thời tiết cực đoan**

Khi xuất hiện các hiện tượng thời tiết cực đoan (bão và áp thấp nhiệt đới, dông, mưa đá, gió mạnh cấp 6 (tốc độ gió từ 17m/s), gió giật hoặc xoáy lốc) tại cảng hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay phải phát bản tin cảnh báo sân bay đến cơ quan, đơn vị hoạt động tại cảng hàng không để chủ động kiểm tra, triển khai phương án phòng, chống đối với người, công trình, phương tiện, trang thiết bị do đơn vị quản lý đảm bảo an toàn cho hoạt động khai thác.

**Điều 33. Khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế**

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

2. Lực lượng an ninh hàng không kiểm soát không cho người, phương tiện hoạt động trong các khu vực hạn chế, nhạy cảm của thiết bị ILS đường cất hạ cánh trong suốt thời gian áp dụng phương thức khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế; thông báo ngay cho kiểm soát viên không lưu khi phát hiện khu vực hạn chế, nhạy cảm bị xâm phạm.

**Điều 34. Trường hợp tốc độ gió vượt quá 20 m/s (75km/h)**

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

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

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

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

c) Ngừng tra nạp nhiên liệu cho tàu bay.

**Điều 35. Hoạt động trong điều kiện thời tiết cực đoan /sấm, chớp, sét**

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

2. Chủ động trú ẩn tại các khu vực an toàn chống sét nếu không có công việc thực sự gấp.

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

4. Dừng ngay việc tra nạp nhiên liệu.

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

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

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

**CHƯƠNG VIII**

**DI DỜI TÀU BAY MẤT KHẢ NĂNG DI CHUYỂN**

**Điều 36. Trách nhiệm di dời**

Tàu bay mất khả năng di chuyển cần phải được di dời để không ảnh hưởng đến hoạt động bình thường. Việc di dời tàu bay mất khả năng di chuyển thuộc trách nhiệm của hãng hàng không. Nếu hãng hàng không không thể di dời tàu bay hoặc làm chậm trễ thì người khai thác cảng hàng không, sân bay sẽ có hành động phù hợp để di dời tàu bay.

**Điều 37. Những điều cần chú ý trong thời gian tổ chức di dời**

1. Xe cứu hỏa và cứu thương phải trực tại địa điểm sẵn sàng làm nhiệm vụ.

2. Phải đảm bảo thông tin liên lạc với kiểm soát viên không lưu và với các cơ quan liên quan để không ảnh hưởng đến hoạt động bay.

3. 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 trong trường hợp tàu bay bị hư hại nhiều không còn khả năng phục hồi sửa chữa.

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

5. Di dời tàu bay đi phải được sự đồng ý và được phép của cơ quan chức năng, hãng hàng không.

6. Phương án di chuyển tàu bay hư hỏng trên khu bay được quy định trong Tài liệu khai thác cảng hàng không, sân bay.