TỔNG CÔNG TY CẢNG HÀNG KHÔNG VIỆT NAM - CTCP

**CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ CÁT BI**

**PHỤ LỤC 1B**

**TÀI LIỆU**

**HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN**

**CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ CÁT BI**

**Tháng ...... năm 2019**

**DANH SÁCH PHÂN PHỐI TÀI LIỆU:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Đơn vị, cá nhân sử dụng tài liệu** | **Số lượng****(quyển)** | **Mã số** |
| 1.
 | Ban chỉ đạo phòng, chống khủng bố và đảm bảo an ninh, an toàn hàng không dân dụng thành phố Hải Phòng | 01 |  |
|  | Cục Hàng không Việt Nam | 01 |  |
|  | Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP | 04 |  |
|  | Cảng vụ hàng không miền Bắc | 01 |  |
|  | Đại diện Cảng vụ hàng không miền Bắc tại Cát Bi | 01 |  |
|  | Ban giám đốc Cảng HKQT Cát Bi | 03 |  |
|  | Phòng An ninh hàng không – Cảng HKQT Cát Bi | 01 |  |
|  | Phòng Phục vụ bay – Cảng HKQT Cát Bi | 01 |  |
|  | Phòng Kỹ thuật – Cảng HKQT Cát Bi | 01 |  |
|  | Văn Phòng Cảng HKQT Cát Bi | 01 |  |
|  | Đài Kiểm soát không lưu Cát Bi | 01 |  |
|  | Tổ thợ máy Vietjet Air tại Cát Bi | 01 |  |
|  | Tổ Kỹ thuật tàu bay VAECO tại Cát Bi | 01 |  |
|  | Chi nhánh Công ty TNHH MTV nhiên liệu HKVN khu vực miền Bắc *(Skypec)* | 01 |  |
|  | Công ty Cổ phần nhiên liệu bay Petrolimex – CN Hải Phòng | 01 |  |
|  | Đại diện hãng Vietnam Airlines tại Cát Bi | 01 |  |
|  | Đại diện hãng Vietjet Air tại Cát Bi | 01 |  |
|  | Đại diện hãng Jetstar Pacific tại Cát Bi | 01 |  |
|  | Công an thành phố Hải Phòng | 02 |  |
|  | Phòng Cảnh sát PCCC & CNCH – Công an TP Hải Phòng | 01 |  |
|  | Công an quận Hải An | 01 |  |
|  | Công an phường Thành Tô | 01 |  |
|  | Bộ chỉ huy quân sự thành phố Hải Phòng | 01 |  |
|  | Ban chỉ huy quân sự quận Hải An | 01 |  |
|  | Tiểu đoàn Đảm bảo kỹ thuật SB Kiến An – Cát Bi | 01 |  |
|  | Công an cửa khẩu sân bay quốc tế Cát Bi | 01 |  |
|  | Đội nghiệp vụ Hải quan sân bay Cát Bi | 01 |  |
|  | Trung tâm kiểm dịch Y tế quốc tế sân bay Cát Bi | 01 |  |
|  | Bệnh viện Đa khoa Việt Tiệp – TP Hải Phòng | 01 |  |
|  | Trung tâm cấp cứu 115 - TP Hải Phòng | 01 |  |
|  | Dự phòng | 04 |  |
|  | **TỔNG CỘNG** | **41** |  |

**MỤC LỤC**

**THUẬT NGỮ VÀ CHỮ VIẾT TẮT**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

| **CHỮ VIẾT TẮT** |
| --- |
| **AT&KSCL** | : An toàn và Kiểm soát chất lượng |
| **ANAT** | : An ninh – An toàn |
| **CHC****Cảng HKQT** | : Cất hạ cánh: Cảng hàng không quốc tế |
| **ĐVHD** | : Động vật hoang dã |
| **FOD** | : Foreign Object Debris(Vật ngoại lai) |
| **HK** | : Hàng không |
| **HKVN** | : Hàng không Việt Nam |
| **HTQLAT****NDMN****ĐGRR** | : Hệ thống quản lý an toàn: Nhận diện mối nguy: Đánh giá rủi ro |
| **ICAO** | : International Civil Aviation Organization(Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế) |
| **IATA** | : International Air Transport Association(Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế) |
| **PCCC** | : Phòng cháy chữa cháy |
| **PCN** | : Pavement Classification Number(Chỉ số phân loại mặt đường) |
| **PT** | : Phương tiện |
| **TCT** | : Tổng công ty |
| **TCTCHKVN** | : Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam |
| **TTB****ĐHSB** | : Trang thiết bị: Điều hành sân bay |

**CHƯƠNG I – TỔNG QUÁT**

1. **Mục đích**
* Tài liệu HTQLAT Cảng HKQT Cát Bi quy định các vấn đề về an toàn hàng không dân dụng đối với Cảng HKQT Cát Bi thuộc Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP;
* Tài liệu này cung cấp các nội dung, các quy trình liên quan của HTQLAT cho tất cả cán bộ, công nhân viên của Cảng HKQT Cát Bi. Tất cả cán bộ, công nhân viên có trách nhiệm tuân thủ các quy trình trong Tài liệu này.
* Tài liệu HTQLAT Cảng HKQT Cát Bi được gửi đến tất cả các cơ quan, đơn vị liên quan để phổ biến về công tác an toàn tại Cảng HKQT Cát Bi.
* Theo quyền hạn và trách nhiệm, các cơ quan chức năng của Cục Hàng không Việt Nam, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP được phép tiến hành kiểm tra các đơn vị, tổ chức, cá nhân trong việc tuân thủ các nội dung Tài liệu HTQLAT Cảng HKQT Cát Bi .
1. **Phạm vi và đối tượng áp dụng**
	1. ***Phạm vi áp dụng***
* Tài liệu HTQLAT Cảng HKQT Cát Bi được áp dụng cho các hoạt động cung cấp dịch vụ khai thác, đảm bảo an toàn trong khu bay, nhà ga hành khách, hàng hóa thuộc Cảng HKQT Cát Bi liên quan trực tiếp hoặc gián tiếp đến hoạt động tàu bay.
	1. ***Đối tượng áp dụng***
* Tất cả các đơn vị, cá nhân trực thuộc Cảng HKQT Cát Bi.
* Các tổ chức, cá nhân hoạt động tại Cảng HKQT Cát Bi có trách nhiệm phối hợp khi thực hiện công vụ, nhiệm vụ trong vùng phạm vi trách nhiệm quản lý an toàn của Cảng HKQT Cát Bi.

**=====o0o=====**

**CHƯƠNG II – MỤC TIÊU VÀ CHÍNH SÁCH AN TOÀN**

1. **Các mục tiêu an toàn**
	1. Mục tiêu an toàn quan hệ mật thiết với chính sách an toàn và văn hóa an toàn của một tổ chức, doanh nghiệp. Mục tiêu an toàn thể hiện những mong muốn về an toàn mà cấp lãnh đạo của tổ chức, doanh nghiệp cần phải xác định với mục đích nâng cao năng lực quản lý an toàn của tổ chức mình. Từ đó, cấp lãnh đạo có thể đưa ra kế hoạch hành động cụ thể để đạt được các mục tiêu đó. Mục tiêu an toàn phải được cấp lãnh đạo đề ra và có thể thay đổi hàng năm tùy theo mong muốn của cấp lãnh đạo và tình hình hoạt động thực tế của tổ chức, doanh nghiệp.
	2. Việc thiết lập các mục tiêu, chỉ số an toàn và đánh giá các kết quả thực hiện trong HTQLAT nhằm xác định hệ thống có hoạt động như mong đợi và để xác định những bộ phận của hệ thống cần tăng cường công tác an toàn để đáp ứng mong đợi của tổ chức, doanh nghiệp.
	3. Việc loại bỏ hoàn toàn các sự cố, tai nạn trong hoạt động hàng không là không thể thực hiện được. An toàn là một khái niệm tương đối, nên mức độ rủi ro nào đó là điều có thể chấp nhận được trong một hệ thống “an toàn”. Mức độ an toàn chấp nhận được (Acceptable Level of Safety - ALoS) thể hiện mục tiêu an toàn (hay sự mong đợi) của tổ chức, doanh nghiệp. Để xác định mức độ an toàn chấp nhận được, các yếu tố như mức rủi ro đã đặt ra, chi phí/ lợi nhuận để cải thiện hệ thống và sự mong đợi của mọi người về an toàn trong hoạt động hàng không cần phải được xem xét.
	4. Trong thực tế, khái niệm mức độ an toàn chấp nhận được được thể hiện thông qua các chỉ số, mục tiêu an toàn và được thực thi thông qua các yêu cầu an toàn khác nhau. Cụ thể:

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

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

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

* 1. Mối quan hệ giữa mức độ an toàn chấp nhận được, các chỉ số an toàn, các mục tiêu an toàn và các yêu cầu an toàn như sau: Mức độ an toàn chấp nhận được là khái niệm bao quát, các chỉ số an toàn là thước đo được sử dụng để xác định liệu mức độ an toàn chấp nhận được có thể đạt được hay không. Các mục tiêu an toàn là các mục tiêu được định lượng có liên quan đến mức độ an toàn chấp nhận được, và các yêu cầu an toàn là các công cụ hay các cách thức cần có để đạt được các mục tiêu an toàn.
	2. Hàng năm, Ban Giám đốc Cảng HKQT Cát Bi sẽ thiết lập các chỉ số an toàn phù hợp với Chương trình an toàn quốc gia, tình hình triển khai công tác đảm bảo an toàn và đề ra các mục tiêu/chỉ tiêu an toàn phù hợp với thực tế hoạt động hàng không và có trách nhiệm tổ chức triển khai, quản lý việc thực hiện các mục tiêu và chỉ tiêu an toàn đã đề ra .

Định kỳ hàng tháng, Cảng HKQT Cát Bi báo cáo Bộ chỉ số an toàn về Ban An ninh An toàn – Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam – CTCP để xem xét. Nội dung báo cáo về bộ chỉ số an toàn theo quy định báo cáo chỉ số an toàn do Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam – CTCP hướng dẫn.

Ban Giám đốc Cảng HKQT Cát Bi có trách nhiệm chính trong công tác phối hợp với nhà chức trách hàng không và người quản lý các cơ quan, đơn vị đang hoạt động và khai thác tại Cảng HKQT Cát Bi để xác định các chỉ số an toàn.

1. **Chính sách an toàn Cảng HKQT Cát Bi**

Chính sách an toàn Cảng HKQT Cát Bi bao gồm các mục tiêu, cam kết về an toàn của Giám đốc Cảng HKQT Cát Bi và phải đảm bảo phù hợp với chính sách của Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP. Trên cơ sở thực tế, Giám đốc Cảng HKQT Cát Bi có nhiệm vụ phổ biến chính sách an toàn đến tất cả cán bộ, công nhân viên để thực hiện nhằm đảm bảo an toàn cho các hoạt động hàng không.

**Chính sách an toàn Cảng hàng không quốc tế Cát Bi**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **CHÍNH SÁCH AN TOÀN**An toàn là ưu tiên hàng đầu trong tất cả các hoạt động hàng không. Cảng HKQT Cát Bi cam kết xây dựng, thực hiện và phát triển các chiến lược, hệ thống và quy trình quản lý để bảo đảm tất cả các hoạt động của Cảng HKQT Cát Bi đạt mức an toàn cao, phù hợp với các tiêu chuẩn quốc gia và quốc tế.**Cảng HKQT Cát Bi cam kết thực hiện:****Hệ thống quản lý an toàn.** Xây dựng, thực thi HTQLAT và bảo đảm rằng việc áp dụng HTQLAT được tích hợp trong tất cả các hoạt động tại các đơn vị thuộc Cảng HKQT Cát Bi. Tạo ra và duy trì môi trường sản xuất, kinh doanh, dịch vụ an toàn;**Trách nhiệm an toàn.** Xác định rõ ràng trách nhiệm và nhiệm vụ giải trình về an toàn của tất cả cán bộ, công nhân viên đối với sự phát triển và thực hiện chiến lược an toàn trong HTQLAT và hoạt động của Cảng HKQT Cát Bi;**Văn hóa an toàn.** Xây dựng và đưa ăn hóa an toàn vào tất cả các hoạt động của Cảng HKQT Cát Bi, qua đó thấy được tầm quan trọng và giá trị của việc quản lý an toàn hiệu quả và thừa nhận rằng an toàn là quan trọng nhất ở mọi lúc mọi nơi;**Đào tạo, huấn luyện.** Bảo đảm rằng tất cả nhân viên được đào tạo, huấn luyện an toàn phù hợp và có đủ năng lực xử lý các vấn đề liên quan đến an toàn, đồng thời được giao nhiệm vụ phù hợp với khả năng của từng người;**Khuyến khích và bảo đảm không xử phạt** đối với nhân viên tự nguyện báo cáo các vấn đề liên quan đến an toàn, trừ khi đó là lỗi do hành vi làm sai quy trình/ quy định hay cố ý;**Quản lý rủi ro.** Nhận diện, đánh giá và giảm thiểu các rủi ro liên quan các hoạt động của tàu bay và các hoạt động trong khu hoạt động bay đến mức thấp nhất có thể;**Tuân thủ** đầy đủ các luật định và thực hiện nghiêm chỉnh các tiêu chuẩn, quy định an toàn liên quan của Cục Hàng không Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải và ICAO;**Giám sát an toàn.** Thực hiện kiểm tra, giám sát an toàn nội bộ và các tổ chức, doanh nghiệp, cá nhân hoạt động trong Cảng HKQT Cát Bi bảo đảm an toàn và hiệu quả.

|  |  |
| --- | --- |
|  | *Hải Phòng, ngày tháng năm* **GIÁM ĐỐC****(Đã ký)** |

 |

1. **Văn hóa an toàn**

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

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

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

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

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

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

* *Văn hoá báo cáo tự nguyện (reporting cultures):* Là môi trường văn hoá mà ở đó các cá nhân có thể tin cậy để tự nguyện báo cáo các vấn đề về an toàn mà không ngại bị khiển trách. Người cung cấp thông tin, báo cáo an toàn cần phải được tin rằng thông tin, báo cáo mà họ cung cấp sẽ được tiếp nhận và xử lý một cách thỏa đáng.
* *Văn hoá được thông báo (informed cultures):* Tổ chức sẽ thu thập và phân tích dữ liệu an toàn liên quan và phổ biến một cách tích cực các thông tin an toàn đến các cá nhân trong tổ chức.
* *Văn hoá thích ứng linh hoạt (adaptable cultures):* Các nhân viên khai thác trong tổ chức có khả năng thích nghi, linh hoạt trong mọi tình huống và chủ động trong báo cáo mối nguy hiểm.
* *Văn hoá học hỏi (learning cultures):* Là văn hoá trong đó tổ chức có khả năng học hỏi từ chính những sai lầm của mình và tìm cách điều chỉnh. Các nhân viên được khuyến khích học hỏi, áp dụng các kỹ năng và hiểu biết của mình để nâng cao an toàn cho tổ chức. Nhân viên được phổ biến, cập nhật về các vấn đề an toàn, các hậu quả của sự cố cũng như những bài học kinh nghiệm.
* *Văn hoá không xử phạt (non-punitive cultures) hay văn hoá đúng về an toàn (just cultures):* Là văn hoá an toàn trong đó các lỗi và các hành động không an toàn sẽ không bị xử phạt nếu các lỗi/ hành động đó là bất cẩn, không cố ý và rủi ro là chấp nhận được. Tuy nhiên, những vi phạm cố tình, có chủ ý hay những hành động khinh suất với rủi ro không thể chấp nhận được sẽ bị xử lý kỷ luật.
1. **Trách nhiệm và cam kết của cấp quản lý an toàn**

Trách nhiệm và nhiệm vụ giải trình được liên kết với nhau. Ban Giám đốc Cảng HKQT Cát Bi và Cán bộ phòng các phòng nghiệp vụ có nhiệm vụ giải trình sự thực hiện an toàn của bộ phận thông qua các báo cáo từ cấp dưới. Ban Giám đốc cũng có nhiệm vụ giải trình cho việc bảo đảm rằng các cấp dưới của họ có đủ năng lực, kinh nghiệm và được huấn luyện đầy đủ, v.v… để hoàn thành nhiệm vụ được phân công về an toàn. Mỗi nhân viên phải chịu trách nhiệm cho hành động của mình, đồng thời có nhiệm vụ giải trình cho người quản lý về việc thực hiện an toàn theo chức năng và có thể bị yêu cầu điều chỉnh các hoạt động cho phù hợp.

* 1. ***Giám đốc***
* Là người chịu trách nhiệm cuối cùng về hiệu lực và hiệu quả của HTQLAT tại Cảng HKQT Cát Bi;
* Ban hành chính sách an toàn, chỉ đạo việc xác định các mục tiêu, chỉ tiêu, chỉ số an toàn và chỉ đạo tổ chức thực hiện các mục tiêu của HTQLAT của Cảng HKQT Cát Bi, trong đó phải chỉ đạo tổ chức thiết lập:
* Chính sách, mục tiêu an toàn Cảng HKQT Cát Bi;
* Nhận diện mối nguy hiểm và quản lý rủi ro an toàn;
* Hệ thống báo cáo an toàn;
* Quản lý sự thay đổi;
* Văn hóa an toàn.
* Tổ chức phổ biến và phối hợp với tất cả các đơn vị trong và ngoài ngành hàng không có liên quan thực hiện các yêu cầu trong HTQLAT đã xây dựng;
* Tổ chức hệ thống kiểm tra, giám sát và thực hiện công tác kiểm tra, giám sát để bảo đảm các quy định đã được tuân thủ nghiêm ngặt;
* Phê duyệt và đảm bảo toàn thể cán bộ, người lao động của Cảng thấu hiểu và thực thi chính sách an toàn.
* Xây dựng kế hoạch đảm bảo nguồn lực, giải trình và trình Tổng giám đốc – Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam – CTCP phê duyệt để thực hiện được các mục tiêu, chỉ tiêu và chỉ số an toàn đã được đề ra;
* Là người chịu trách nhiệm chỉ đạo về công tác an toàn vệ sinh, bảo hộ lao động của Cảng HKQT Cát Bi, cụ thể như sau:

+ Bảo đảm việc phân bổ nguồn lực phù hợp với việc xây dựng, thực thi và quản lý hệ thống an toàn.

+ Chỉ đạo công tác thi đua, khen thưởng và kỷ luật.

+ Công tác an ninh và quốc phòng

* 1. ***Phó Giám đốc phụ trách An toàn***
* Là Tổ trưởng Tổ an toàn Cảng HKQT Cát Bi;
* Triển khai chính sách an toàn của Cảng HKQT Cát Bi;
* Chỉ đạo công tác thống kê, thiết lập và báo cáo Giám đốc các chỉ số an toàn hàng năm trong hoạt động của đơn vị;
* Bảo đảm việc đánh giá thường xuyên về hiệu quả của HTQLAT;
* Thiết lập chỉ số an toàn;
* Chỉ đạo thực hiện công tác nhận diện mối nguy hiểm và quản lý rủi ro của đơn vị;
* Chỉ đạo soạn thảo các quy trình, thủ tục, biểu mẫu phục vụ các hoạt động có yếu tố an toàn tại Cảng HKQT Cát Bi và xây dựng Tài liệu HTQLAT cho đơn vị;
* Bảo đảm việc phối hợp, triển khai các chính sách và quy trình quản lý an toàn của các tổ chức ngoài Cảng HKQT Cát Bi phù hợp với HTQLAT của Cảng HKQT Cát Bi;
* Bảo đảm tất cả cán bộ và công nhân viên trong đơn vị đều phải được đào tạo, huấn luyện, đủ khả năng và thành thạo những yêu cầu an toàn bắt buộc;
* Bảo đảm tất cả cán bộ và nhân viên Cảng HKQT Cát Bi ý thức và nắm rõ trách nhiệm của mình trong việc thực hiện an toàn;
* Thiết lập các mối quan hệ về an toàn trong ngành hàng không có liên quan đến nhiệm vụ an toàn của Cảng HKQT Cát Bi;
* Phối hợp chặt chẽ với các cơ quan, đơn vị hoạt động tại Cảng HKQT Cát Bi để hoạt động khai thác hàng không được an toàn và hiệu quả;
* Bảo đảm công tác PCCC, phòng chống lụt bão, quản lý chim và động vật hoang dã, an toàn giao thông.
* Xây dựng hệ thống giám sát an toàn hàng không, công tác tĩnh không của Cảng HKQT Cát Bi.
* Giúp Giám đốc trong công tác xây dựng và duy trì văn hóa an toàn của Cảng HKQT Cát Bi.
	1. ***Phó Giám đốc phụ trách công tác khai thác thương mại***
* Chỉ đạo công tác đảm bảo an toàn trong lĩnh vực phụ trách *(cung cấp dịch vụ chuyên ngành khai thác thương mại mặt đất; công tác đào tạo huấn luyện; công tác bảo hộ lao động; công tác bảo vệ môi trường; công tác xây dựng cơ bản, đảm bảo chất lượng công trình xây dựng; công tác quản lý tiêu chuẩn chất lượng theo tiêu chuẩn ISO)*.
* Giúp Giám đốc trong công tác xây dựng và duy trì văn hóa an toàn của Cảng HKQT Cát Bi.
	1. ***Trưởng Phòng Điều hành sân bay***
* Là Tổ phó thường trực Tổ An toàn.
* Có nhiệm vụ giải trình trước Giám đốc và Tổ trưởng Tổ An toàn về việc xây dựng, thực thi và duy trì HTQLAT;
* Tổ chức xây dựng, duy trì HTQLAT và tu chỉnh Tài liệu HTQLAT của Cảng HKQT Cát Bi;
* Tham mưu, đề xuất các vấn đề về an toàn và các biện pháp ngăn ngừa cần thiết ở các cơ quan, đơn vị;
* Tổ chức xây dựng hệ thống kiểm tra và giám sát an toàn, đặc biệt quan tâm đến các bộ phận/ khu vực có rủi ro cao đối với các hoạt động an toàn tại Cảng HKQT Cát Bi;
* Tổ chức xây dựng các hướng dẫn an toàn cụ thể và phổ biến đến cơ quan, đơn vị, cá nhân liên quan;
* Thực hiện công tác kiểm tra, giám sát an toàn tại Cảng HKQT Cát Bi;
* Xem xét, tổng hợp các báo cáo định kỳ và đột xuất phù hợp với các chính sách, quy trình của HTQLAT;
* Bảo đảm các cán bộ và nhân viên Đội An toàn và Kiểm soát chất lượng - Phòng ĐHSB được đào tạo, huấn luyện có đủ khả năng và trình độ để thực hiện trách nhiệm an toàn của mình;
* Thực hiện công tác phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị trong ngành hàng không về an toàn.
	1. ***Trưởng các phòng nghiệp vụ thuộc Cảng HKQT Cát Bi***
* Có nhiệm vụ giải trình trước Giám đốc về bảo đảm an toàn trong phạm vi trách nhiệm quản lý;
* Tổ chức nhận diện mối nguy và kiểm soát các rủi ro trong hoạt động của cơ quan, đơn vị phù hợp với quy trình trong Sổ tay hướng dẫn HTQLAT Cảng HKQT Cát Bi;
* Tổ chức kiểm tra, giám sát an toàn các hoạt động khai thác hàng ngày trong phạm vi trách nhiệm quản lý;
* Bảo đảm các vấn đề an toàn phải được báo cáo định kỳ trong khoảng thời gian quy định tới Tổ An toàn *(thông qua thư ký của Tổ An toàn*);
* Bảo đảm tất cả cán bộ và nhân viên đều được đào tạo, huấn luyện, đủ khả năng và thành thạo những yêu cầu an toàn bắt buộc;
* Bảo đảm các dịch vụ cung cấp phải được đánh giá an toàn phù hợp với các kế hoạch, chính sách, quy trình của HTQLAT;
* Bảo đảm quản lý các nguồn lực phù hợp với việc khai thác an toàn.
	1. ***Cán bộ, nhân viên Cảng HKQT Cát Bi có trách nhiệm***
* Tuân thủ các quy định và quy trình an toàn có liên quan trong:

+ Tài liệu HTQLAT;

+ Các quy trình hệ thống, quy trình nghiệp vụ;

+ Quy định an toàn Cảng hàng không Cát Bi;

+ Các chỉ thị, quy định, tài liệu, hướng dẫn và thông báo khác.

* Áp dụng các biện pháp an toàn của hệ thống theo yêu cầu của quy trình và hướng dẫn quản lý an toàn.
* Đóng góp ý kiến cho cấp quản lý về các vấn đề an toàn hay không phù hợp trong hệ thống để nhận diện và báo cáo các tình huống có rủi ro cao hay ảnh hưởng an toàn hệ thống qua các phương thức sau:

+ Báo cáo trực tiếp cho người quản lý;

+ Qua các cuộc họp của toàn đơn vị, đội, tổ;

+ Qua báo cáo sự cố, vụ việc hay báo cáo an toàn tự nguyện.

* Phối hợp trong công tác thanh tra, kiểm tra, điều tra an toàn khi được điều động.

**4.7 Các tổ chức, cá nhân hoạt động tại Cản**g **HKQT Cát Bi**

* Có trách nhiệm thực hiện các biện pháp kiểm soát rủi ro do Cảng hàng không đề ra để đảm bảo an toàn trong khu bay, nhà ga hành khách, hàng hóa.
* Phối hợp trong công tác kiểm tra theo kế hoạch của Cảng và điều tra an toàn của người khai thác Cảng.
1. **Tổ chức Hệ thống quản lý an toàn**

HTQLAT của Cảng HKQT Cát Bi được quản lý thông qua Tổ An toàn thuộc Cảng HKQT Cát Bi.

* 1. ***Tổ An toàn***

*5.1.1. Thành phần*

* Tổ trưởng: Phó giám đốc phụ trách An toàn.
* Tổ phó: Trưởng phòng Điều hành sân bay.
* Thư ký Tổ an toàn: Đội trưởng Đội An toàn – Kiểm soát chất lượng
* Thành viên: Cán bộ, chuyên viên của các Phòng nghiệp vụ theo quyết định kiện toàn Tổ an toàn của Giám đốc Cảng HKQT Cát Bi đã ký ban hành.

*5.1.2. Nhiệm vụ*

5.1.2.1. Tổ trưởng Tổ An toàn*:* Ngoài nhiệm vụ của Phó giám đốc phụ trách An toàn đã được nêu tại điểm ***4.2***, còn có các nhiệm vụ cụ thể sau:

* Chịu trách nhiệm trước Giám đốc về hoạt động của HTQLAT
* Tổ chức thực hiện chính sách an toàn và lập mục tiêu, chỉ tiêu an toàn của Cảng HKQT Cát Bi; Tổ chức kiểm tra, giám sát việc thực hiện này;
* Tham mưu cho Giám đốc ra các quyết định phân bổ nguồn lực để bảo đảm việc thực thi các chính sách và mục tiêu an toàn của Cảng HKQT Cát Bi; triển khai các biện pháp kiểm soát rủi ro an toàn
* Bảo đảm HTQLAT được triển khai và đánh giá một cách đều đặn về tính hiệu quả;
* Bảo đảm tất cả cán bộ, công nhân viên ý thức và nắm rõ trách nhiệm của mình trong việc thực hiện an toàn;
* Lập kế hoạch đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ an toàn cho cán bộ, nhân viên trong đơn vị;
* Tổ chức tu chỉnh, bổ sung tài liệu HTQLAT định kỳ hàng năm.

5.1.2.2. Tổ phó Tổ an toàncó các nhiệm vụ sau*:*

* Giải trình trước Giám đốc và Tổ trưởng Tổ An toàn về việc xây dựng, thực thi và duy trì HTQLAT;
* Tổ chức xây dựng, duy trì HTQLAT và rà soát các thay đổi trong Tài liệu HTQLAT của Cảng HKQT Cát Bi để đề xuất sửa đổi, bổ sung;
* Tham mưu, đề xuất các vấn đề về an toàn và các biện pháp ngăn ngừa cần thiết ở các cơ quan, đơn vị;
* Tổ chức xây dựng hệ thống kiểm tra và giám sát an toàn, đặc biệt quan tâm đến các bộ phận/ khu vực có rủi ro cao đối với các hoạt động an toàn tại Cảng HKQT Cát Bi;
* Tổ chức xây dựng các hướng dẫn an toàn cụ thể và phổ biến đến cơ quan, đơn vị, cá nhân liên quan;
* Thực hiện công tác kiểm tra, giám sát an toàn tại Cảng HKQT Cát Bi;
* Xem xét, tổng hợp các báo cáo định kỳ và đột xuất phù hợp với các chính sách, quy trình của HTQLAT;
* Bảo đảm các cán bộ và nhân viên được giao nhiệm vụ thực hiện HTQLAT được đào tạo, huấn luyện có đủ khả năng và trình độ để thực hiện trách nhiệm an toàn của mình;
* Thực hiện công tác phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị trong ngành hàng không về an toàn.

5.1.2.3. Thư ký Tổ an toàncó các nhiệm vụ sau:

* Chuẩn bị nội dung, chương trình, lập và lưu giữ biên bản cuộc họp. Biên bản cuộc họp sẽ được gửi đến tất cả thành viên của Tổ sau cuộc họp;
* Báo cáo các vấn đề liên quan đến an toàn; tổng hợp các ý kiến trong báo cáo tự nguyện theo chỉ đạo của Tổ trưởng để trình Giám đốc;
* Cập nhật, phân phối các thông tin an toàn cho các cơ quan, đơn vị liên quan;
* Lưu trữ các hồ sơ liên quan đến an toàn.

5.1.2.4. Thành viên Tổ an toàncó các nhiệm vụ sau:

* Chịu trách nhiệm thu thập và thông báo các tin tức về an toàn hàng không tới cán bộ, nhân viên, các khách hàng, các nhà cung cấp;
* Thực hiện và giám sát việc thực hiện công tác an toàn theo chức năng, nhiệm vụ của cơ quan, đơn vị;
* Nhận diện các mối nguy, phân tích, đánh giá các rủi ro trong cơ quan, đơn vị;
* Duy trì hệ thống báo cáo thích hợp để nhận diện mối nguy và quản lý rủi ro ở cơ quan, đơn vị;
* Thực hiện các biện pháp khắc phục các lỗ hổng/ khiếm khuyết, giảm nhẹ rủi ro;
* Cung cấp các báo cáo thường kỳ về công tác thực hiện an toàn cho Tổ trưởng Tổ an toàn;
* Tham gia các lớp huấn luyện, đào tạo về an toàn;
* Lưu trữ các hồ sơ liên quan đến an toàn tại cơ quan, đơn vị mình.

5.1.2.5. Hoạt động

* Tổ chức họp định kỳ 06 tháng một lần theo sự triệu tập của Trưởng Ban Chỉ đạo an toàn hoặc Tổ trưởng. Ngoài ra, Tổ an toàn có thể được triệu tập họp đột xuất khi có yêu cầu khẩn cấp để giải quyết các vấn đề về an toàn của Cảng HKQT Cát Bi.
* Chuẩn bị nội dung, chương trình, lập và lưu giữ biên bản cuộc họp. Biên bản cuộc họp sẽ được gửi đến tất cả các thành viên của Tổ an toàn sớm nhất có thể sau cuộc họp.
	1. ***Sơ đồ tổ chức hệ thống quản lý an toàn Cảng HKQT Cát Bi***

**BAN CHỈ ĐẠO AN TOÀN**

TCT CẢNG HKVN

**HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN**

**Cảng HKQT Cát Bi**

**TỔ AN TOÀN**

**THÀNH VIÊN TỔ AN TOÀN**

**CÁN BỘ, CNV THUỘC**

 **-** P. ĐIỀU HÀNH SÂN BAY

 - P. PHỤC VỤ MẶT ĐẤT

 - PHÒNG KỸ THUẬT

 - VĂN PHÒNG CẢNG

**TỔ PHÓ –**

**THƯ KÝ TỔ AN TOÀN**

TRƯỞNG PHÒNG ĐHSB

**PHÓ GIÁM ĐỐC**

 **PHỤ TRÁCH AN TOÀN**

**KIÊM**

TỔ TRƯỞNG TỔ AN TOÀN

**GIÁM ĐỐC**

**CẢNG HKQT Cát Bi**

**BAN AN NINH - AN TOÀN**

TCT CẢNG HKVN

**CÁC ĐƠN VỊ BÊN NGOÀI
Hoạt động tại cảng**

1. **Kế hoạch khẩn nguy sân bay**
* Kế hoạch khẩn nguy sân bay được xây dựng và triển khai theo Phụ lục 1A của Tài liệu này.
* Tại Cảng Cảng hàng không Cát Bi đã có Kế hoạch khẩn nguy sân bay được Cục HKVN phê duyệt tại Quyết định số ........./QĐ-CHK ngày ...../...../20… và Phương án PCCC cơ sở đã được cảnh sát PCCC phê duyệt tháng 5/2018. Ngoài 02 tài liệu này, các đơn vị phải xây dựng phương án ứng phó với những tình huống khẩn nguy một khi các rủi ro xảy ra thành các sự cố hoặc tai nạn.
1. **Hồ sơ tài liệu an toàn**

***7.1. Tài liệu Hệ thống quản lý an toàn***

***7.2. Chính sách và mục tiêu an toàn***

***7.3. Các quy trình vận hành Hệ thống quản lý an toàn***

***7.4. Hồ sơ tài liệu an toàn (báo cáo an toàn, hồ sơ điều tra an toàn, Hồ sơ nhận diện mối nguy, đánh giá rui ro, quản lý sự thay đổi…).***

***7.5. Quy định an toàn Cảng hàng không quốc tế Cát Bi***

***7.6. Quy định quản lý tài liệu, hồ sơ về an toàn***

*7.6.1. Nguyên tắc lưu trữ*

* Thực hiện theo Quy trình kiểm soát TL/HS hiện đang áp dụng tại Cảng HKQT Cát Bi.

*7.6.2. Chính sách về bảo mật thông tin*

* Cảng HKQT Cát Bi cam kết bảo mật các thông tin cần thiết nhằm bảo vệ các nguồn dữ liệu an toàn;
* Đội AT&KSCL chịu trách nhiệm đối với việc bảo vệ dữ liệu, kiểm tra và quản lý việc truy cập dữ liệu;
* Thông tin, kết quả điều tra an toàn chỉ được phép công bố, tiết lộ cho các bên liên quan khi có sự cho phép của cơ quan có thẩm quyền;
* Thông tin cá nhân liên quan đến báo cáo an toàn tự nguyện sẽ được Cảng HKQT Cát Bi tiếp nhận và xử lý theo quy trình riêng nhằm bảo mật danh tính của người báo cáo trước khi thông tin an toàn được xử lý.

7.6.3. Lưu trữ tài liệu, hồ sơ an toàn

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Loại tài liệu, hồ sơ an toàn** | **Nơi lưu** | **Thời hạn lưu** |
| **1** | Tài liệu HTQLAT | Phòng ĐHSB – Đội AT-KSCL | Không xác định thời hạn |
| **2** | Quy định an toàn Cảng HKQT Cát Bi | Phòng ĐHSB – Đội AT-KSCL | Không xác định thời hạn |
| **3** | Báo cáo an toàn | Phòng ĐHSB – Đội AT-KSCL | Không xác định thời hạn |
| **4** | Hồ sơ khảo sát an toàn | Phòng ĐHSB – Đội AT-KSCL | 05 năm |
| **5** | Hồ sơ điều tra an toàn | Phòng ĐHSB – Đội AT-KSCL | Không xác định thời hạn |
| **6** | Hồ sơ, báo cáo đánh giá an toàn | Phòng ĐHSB – Đội AT-KSCL | 05 năm |
| **7** | Hồ sơ kiểm tra an toàn | Phòng ĐHSB – Đội AT-KSCL | 05 năm |
| **8** | Hồ sơ làm việc của Tổ an toàn | Phòng ĐHSB – Đội AT-KSCL | Theo quy định |
| **9** | Tài liệu hồ sơ huấn luyện - đào tạo về an toàn | Văn phòng Cảng | 05 năm |

**=====o0o=====**

**CHƯƠNG III – QUẢN LÝ RỦI RO AN TOÀN**

1. **Khái quát**

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

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

Quản lý rủi ro phải được thực hiện có hệ thống, rõ ràng và toàn diện với tất cả các cấp độ tại Cảng HKQT Cát Bi và bắt buộc phải thực hiện đối với mỗi hoạt động phục vụ bay. Thành viên Tổ an toàn chịu trách nhiệm thu thập, ghi chép về mối nguy hiểm, rủi ro, sự cố, tai nạn và đề xuất các biện pháp ngăn ngừa, giảm nhẹ và báo cáo về Tổ An toàn. Các thành viên của Tổ An toàn tổng hợp các dữ liệu này, thống nhất biện pháp ngăn ngừa, giảm nhẹ mối nguy hiểm, rủi ro, sự cố, tai nạn và xin ý kiến chỉ đạo của Tổ an toàn. Khi các biện pháp ngăn ngừa, giảm nhẹ được phê duyệt, Tổ An toàn tổ chức kiểm tra tính khả thi và định kỳ xem xét lại hiệu quả của các biện pháp này cũng như khả năng áp dụng thêm phương pháp ngăn ngừa, giảm nhẹ tốt hơn.

Việc quản lý nguy cơ rủi ro của một HTQLAT bao gồm:

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

***2.1. Cách thức nhận dạng các mối nguy hiểm***

Việc nhận dạng mối nguy hiểm theo Quy trình NDMN và ĐGRR an toàn do Cảng HKQT Cát Bi ban hành và có thể thực hiện được:

* Từ việc quan sát, thu thập, phân tích số liệu, dữ kiện từ các hoạt động hàng ngày tại các bộ phận của sân bay;
* Từ các sự cố, tai nạn xảy ra tại Cảng HKQT Cát Bi cũng như từ các cảng hàng không khác và từ các khuyến cáo an toàn của Cục Hàng không Việt Nam, ICAO, IATA;
* Từ những cuộc khảo sát, thanh tra, các cuộc kiểm tra định kỳ hoặc đột xuất, các cuộc họp, các báo cáo về công tác an toàn;
* Từ trong quá trình phục vụ, khai thác.
* Từ các trao đổi thông tin an toàn với các đơn vị liên quan.

***2.2.*** Kết quả của quá trình nhận diện mối nguy hiểm sẽ được lưu trữ trong Thư viện an toàn của Cảng HKQT Cát Bi. Thư viện an toàn là nơi lưu trữ tài liệu không những để bảo quản thông tin an toàn mà còn là nguồn tham khảo trước khi đưa ra các quyết định về an toàn và công tác đào tạo của Cảng hàng không.

* Việc thành lập bộ phận lưu trữ và quản lý thư viện an toàn sẽ do Ban Giám đốc Cảng HKQT Cát Bi căn cứ vào quy mô hoạt động, số lượng tài liệu, hồ sơ để quyết định và biên chế số lượng nhân viên cho phù hợp. (Xem Sơ đồ quản lý dữ liệu an toàn mục dưới).
1. **Đánh giá rủi ro**

***3.1. Quy trình quản lý rủi ro***

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

HTQLAT phải được triển khai để đánh giá và phân tích số liệu nhận được hoặc thu thập được từ các hành động được phác thảo ở trên. Tổ An toàn có nhiệm vụ phân tích rủi ro, đánh giá khả năng và hậu quả của mỗi mối nguy hiểm để từ đó có thể tham mưu cho Ban Giám đốc nhằm đưa ra các biện pháp xử lý thích hợp.

**SƠ ĐỒ QUY TRÌNH QUẢN LÝ RỦI RO**



**QUẢN LÝ DỮ LIỆU AN TOÀN**

**Phương pháp**

**Nhận diện**

**Quản lý**

**Tài liệu**

**Thông tin**

**Phương pháp ứng phó**

* **Báo cáo an toàn**
* **Báo cáo vụ việc bắt buộc**
* **Báo cáo sự cố/ tai nạn**

**Phương pháp tiên phong**

* **Báo cáo an toàn**
* **Báo cáo tự nguyện**
* **Kiểm tra**
* **Khảo sát**

**Phương pháp dự báo**

* **Phân tích dữ liệu hoạt động thực tiễn**
* **Hệ thống theo dõi trực tiếp**

**Đánh giá hậu quả và phân cấp các rủi ro**

**Xây dựng các kế hoạch kiểm soát và giảm nhẹ rủi ro**

**Thông báo đến những người có trách nhiệm thực hiện các kế hoạch**

**Phân công trách nhiệm**

**Thực hiện kế hoạch**

**Đánh giá lại kế hoạch và tiến trình**

**“Thư viện an toàn”**

**Thông tin quản lý**

**an toàn**

**Phân tích xu hướng**

**Bản tin**

**an toàn**

**Phân bổ báo cáo**

**Hội nghị chuyên đề và hội thảo**

**Phản hồi**

**Mối nguy**

**Mối nguy**

***3.2. Tính toán chỉ số rủi ro***

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

**BẢNG 1: KHẢ NĂNG CÓ THỂ XẢY RA RỦI RO**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Tần suất** | **Mô tả** | **Giá trị** |
| Thường xuyên | *- Thưòng xuyên (12 lần trở lên/năm)* | 5 |
| Thỉnh thoảng | *- Thỉnh thoảng (1-11 lần/năm)* | 4 |
| Ít khi | *- Ít khi (1-9 lần/10 năm)* | 3 |
| Hiếm khi | *- Hiếm khi (1-4 lần/50 năm)* | 2 |
| Cực kỳ hiếm | *- Rất hiếm khi (1 lần trên 50 năm)* | 1 |

**BẢNG 2: MỨC ĐỘ NGHIÊM TRỌNG CỦA RỦI RO**

| **Mức độ** | **Mô tả** | **Giá trị** |
| --- | --- | --- |
| **Thảm khốc** | 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 | **A** |
| **Nguy hiểm** | 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 | **B** |
| **Nghiêm trọng** | 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. | **C** |
| **Nhẹ** | 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; | **D** |
| **Không đáng kể** | 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 | **E** |

**BẢNG 3: MA TRẬN ĐÁNH GIÁ NGUY CƠ RỦI RO**

|  |  |
| --- | --- |
| **Khả năng xảy ra sự cố** | **Mức độ nghiêm trọng của sự cố** |
| Thảm khốc**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 4: ĐÁNH GIÁ MỨC ĐỘ RỦI RO**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Chỉ số** **rủi ro** | **Mức độ chấp nhận/** | **Hành động yêu cầu** |
| 5A, 5B, 5C,4A, 4B, 3A | (Rủi ro cao - H) -  | Ngừng hoặc cắt giảm hoạt động kịp thời nếu cần thiết. Ưu tiên thực hiện các biện pháp giảm thiểu rủi ro tăng cường để đảm bảo rằng chỉ số rủi ro an toàn xuống mức trung bình hoặc thấp.. |
| 5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C,1A |  (Rủi ro trung bình - M) | Đưa ra biện pháp đế giảm nhẹ rủi ro xuống mức thấp |
| 3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E | (Rủi ro thấp - L) | Chấp nhận được không cần thực hiện thêm biện pháp kiểm soát rủi ro tăng cường.  |

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

1. **Giảm nhẹ rủi ro**

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

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

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

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

* Thay đổi quy trình vận hành đang sử dụng;
* Liên tục xem xét các hành động hoặc công việc;
* Huấn luyện đào tạo định kỳ;
* Cải tiến việc kiểm tra giám sát;
* Lập kế hoạch để đối phó với những sự bất ngờ.

**=====o0o=====**

**CHƯƠNG IV – BẢO ĐẢM AN TOÀN**

1. **Khái quát**

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

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

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

* Giám sát và đo lường an toàn
* Hệ thống báo cáo an toàn
* Đánh giá công tác an toàn
* Quản lý sự thay đổi
* Cải tiến liên tục HTQLAT
1. **Giám sát và đo lường an toàn**

***2.1. Bộ chỉ số an toàn***

* Cảng HKQT Cát Bi phát triển bộ chỉ số an toàn phù hợp với chính sách, định hướng và mục tiêu an toàn của mình. Bộ các chỉ số an toàn, cùng với giá trị tham chiếu *(chỉ tiêu an toàn, mục tiêu an toàn)* của từng chỉ số an toàn sẽ tạo thành một bộ các chỉ số an toàn hoàn chỉnh của Cảng HKQT Cát Bi.
* Các chỉ số an toàn của Cảng HKQT Cát Bi được xác định bao gồm các chỉ số an toàn theo yêu cầu của Chương trình an toàn quốc gia và có bổ sung thêm các chỉ số an toàn theo chính sách, định hướng và tình hình công tác đảm bảo an toàn của cảng hàng không.
* Chỉ tiêu an toàn, mục tiêu an toàn của từng chỉ số được xác định theo Kế hoạch an toàn hàng năm của Cục Hàng không Việt Nam, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam và tình hình hoạt động thực tế của Cảng HKQT Cát Bi.
* Mỗi năm một lần, giá trị các chỉ số an toàn theo Chương trình an toàn quốc gia được báo cáo Cục Hàng không Việt Nam xem xét phê duyệt. Đối với các Chỉ số an toàn mở rộng thì Cảng HKQT Cát Bi báo cáo Tổng giám đốc Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam phê duyệt.

***2.2. Theo dõi và thực hiện đo lường an toàn***

* Theo dõi, đo lường hiệu lực, hiệu quả của HTQLAT, các biện pháp kiểm soát rủi ro an toàn là quá trình xem xét các chỉ số an toàn của Cảng HKQT Cát Bi so với định hướng và mục tiêu an toàn đề ra. Từng chỉ số an toàn được xem xét, tham khảo đến các giá trị tham chiếu của nó *(mức độ an toàn có thể chấp nhận (ALoS) - mức cảnh báo và mục tiêu thực hiện an toàn - mức mong muốn)* đã được thiết lập và Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt.
* Việc theo dõi, đo lường các chỉ số an toàn được hướng dẫn thực hiện theo Quy trình giám sát và đo lường ban hành tại Cảng HKQT Cát Bi.
1. **Hệ thống báo cáo an toàn**

***3.1. Mục đích***

* Nhằm phát hiện và ứng phó kịp thời trước các mối nguy hiểm về an toàn.
* Tổng hợp dữ liệu từ các sự cố để làm cơ sở nhận dạng các mối nguy hiểm uy hiếp an toàn; vạch ra những kế hoạch ứng phó và đưa ra các phân tích, đánh giá để cải tiến quy trình hoạt động; nâng cao nhận thức cho cán bộ, công nhân viên về việc thực hiện an toàn tại Cảng HKQT Cát Bi .

***3.2. Nguyên tắc thực hiện:*** Công tác báo cáo phải:

* Bảo đảm chính xác, trung thực, kịp thời, rõ ràng, ngắn gọn, chặt chẽ về pháp lý, đúng thể thức và trình tự ban hành văn bản, phù hợp với yêu cầu báo cáo, tránh trùng lặp.
* Bảo đảm nguyên tắc phản hồi và xác nhận thông tin hai chiều khi thực hiện báo cáo; lưu giữ bằng chứng về việc đã chuyển giao thông tin báo cáo.
* Không được làm cản trở, ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất kinh doanh và quy định bảo vệ thông tin hạn chế của đơn vị, của Cảng HKQT Cát Bi;
* Nghiêm cấm các hành vi báo cáo, truyền đạt thông tin không chính thống, không đúng thẩm quyền, không được phép hoặc thông tin chưa được kiểm tra chính xác, vi phạm các quy định của pháp luật.

***3.3. Phân loại báo cáo***

Hệ thống báo cáo an toàn tại Cảng HKQT Cát Bi bao gồm: Báo cáo bắt buộc và báo cáo tự nguyện.

*3.3.1. Hệ thống báo cáo bắt buộc*

Tại Cảng HKQT Cát Bi, tất cả các vấn đề về an toàn, bất kì sự cố, tai nạn nào liên quan đến an toàn đã xảy ra hoặc có thể xảy ra đều phải được báo cáo cho Ban Giám đốc *(thông qua Tổ An toàn)*. Các báo cáo này bao gồm các báo cáo định kỳ hay đột xuất.

* *Báo cáo định kỳ:* Mẫu theo Quyết định v/v ban hành quy định báo cáo an toàn hàng không của Tổng công ty Cảng HKVN - CTCP.

+ Định kỳ 1 lần/ tháng các đơn vị, các bộ phận trực thuộc có trách nhiệm tổng hợp các vấn đề liên quan đến an toàn, tình hình thực hiện HTQLAT tại bộ phận và công tác phối hợp với các cơ bộ phận khác trong công tác bảo đảm an toàn báo cáo về Ban Giám đốc *(thông qua Tổ An toàn)*.

+ Định kỳ 06 tháng/1 lần các đơn vị hoạt động, khai thác tại Cảng HKQT Cát Bi có trách nhiệm báo cáo về Cảng HKQT Cát Bi *(thông qua Tổ An toàn)* về công tác đảm bảo an toàn hàng không tại đơn vị mình. Tổ An toàn có trách nhiệm tổng hợp báo cáo Ban Giám đốc.

+ Báo cáo kết quả kiểm tra, giám sát định kỳ: Sau khi kết thúc kiểm tra an toàn Đoàn kiểm tra có trách nhiệm báo cáo kết quả kiểm tra về Ban Giám đốc Cảng HKQT Cát Bi.

* *Báo cáo đột xuất*: Báo cáo đột xuất bao gồm các loại báo cáo sau:

*+ Báo cáo sự cố, tai nạn:* Là báo cáo giải trình bằng văn bản, làm rõ các vụ việc nghiêm trọng xảy ra liên quan đến công tác đảm bảo an toàn bay, công tác cung cấp dịch vụ hàng không, quản lý hoạt động bay, các sự cố dẫn đến việc cung cấp dịch vụ hàng không không thể thực hiện được hoặc tai nạn tàu bay xảy ra trong phạm vi Cảng HKQT Cát Bi theo Quy định báo cáo an toàn hàng không của Tổng công ty Cảng HKVN - CTCP.

*+ Báo cáo khi có yêu cầu:* Là báo cáo của đơn vị theo yêu cầu, chỉ đạo của Ủy ban Chỉ đạo an toàn Tổng công ty, của các Cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền về kết quả thực hiện công tác bảo đảm an ninh, an toàn, quản lý khai thác cảng hàng không.

*3.3.2. Báo cáo tự nguyện*

* Các nhân viên vận hành, phục vụ, làm việc trực tiếp trong hoạt động khai thác, phục vụ bay có thể gặp những mối nguy hiểm về an toàn trong công việc hàng ngày. Khi phát hiện ra những mối nguy hiểm về an toàn, nhân viên cần có báo cáo tự nguyện gửi trực tiếp cho Ban Giám đốc hoặc hộp thư an toàn Cảng HKQT Cát Bi. Tất cả nhân viên được khuyến khích tự nguyện báo cáo sự cố, nguy cơ tiềm ẩn, và người tiếp nhận các báo cáo tự nguyện phải tuân thủ các nguyên tắc sau:

+ Không dùng thông tin để xử phạt, kỷ luật;

+ Bảo vệ các nguồn thông tin;

+ Có biện pháp tức thời để bảo đảm sự an toàn cho các hoạt động khai thác hàng không và nâng cao hiệu quả của HTQLAT.

* Người báo cáo tự nguyện không cần để lại tên, và nhân thân của người báo cáo sẽ không được cung cấp cho bất cứ cá nhân, tổ chức, cơ quan, đơn vị trong bất cứ trường hợp nào mà không được sự đồng ý của người này.
* Những thông tin từ các báo cáo tự nguyện sẽ được Tổ An toàn chọn lọc để rút ra những thông tin có giá trị giúp cải tiến và nâng cao an toàn.

***3.4. Xử lý báo cáo về an toàn***

Mỗi báo cáo phải được kiểm tra, phân tích và đưa vào các dữ liệu lưu trữ. Tổ an toàn có trách nhiệm phân tích nguyên nhân, hậu quả và dự báo tình huống phải được thực hiện và cung cấp kết quả cho lãnh đạo và nhà chức trách có liên quan. Dựa trên các phân tích này, phải rà soát, đánh giá lại các biện pháp an toàn đang áp dụng.

***3.5. Hồ sơ liên quan đến công tác báo cáo***

Các đơn vị, bộ phận khi gửi báo cáo phải gửi kèm theo toàn bộ hồ sơ có liên quan để chứng minh kết quả thực hiện nhiệm vụ hoặc nội dung báo cáo.

***3.6. Điều tra an toàn nội bộ***

Khi xảy ra các sự vụ ảnh hưởng hoặc gây mất an toàn tại Cảng HKQT Cát Bi có liên quan trách nhiệm đến các dịch vụ do cảng cung cấp, Ban Giám đốc yêu cầu Tổ An toàn tiến hành điều tra an toàn tại (các) đơn vị liên quan thuộc Cảng HKQT Cát Bi.

1. *Kế hoạch điều tra*
* Thành phần đoàn điều tra: Thành viên Tổ An toàn;
* Thời gian điều tra: Sau khi có vụ việc mất an toàn xảy ra;
* Phạm vi điều tra: Đơn vị liên quan đến việc xảy ra mất an toàn hàng không.
* Yêu cầu của việc điều tra: Công tác điều tra phải đảm bảo khách quan, minh bạch.
* Mục đích của việc điều tra: Tìm ra (các) lỗi trong hệ thống để kịp thời chấn chỉnh, rút kinh nghiệm và được đưa vào chương trình huấn luyện để tránh xảy ra các lỗi tương tự.
* Cách thức lập hồ sơ bằng chứng trong quá trình điều tra: Hồ sơ liên quan, tường trình của nhân viên và biên bản kiểm tra phải được thể hiện dưới dạng văn bản và lưu trữ theo quy định.
* Đối với các vụ việc có nguyên nhân thuộc các đơn vị hoạt động tại Cảng HKQT Cát Bi, Cảng xử lý thu thập thông tin, bằng chứng và lập biên bản sơ bộ ban đầu và chuyển cơ quan quản lý Nhà nước tại Cảng xử lý và tham gia quá trình điều tra khi có yêu cầu.
1. *Nội dung điều tra:* Điều tra là một quá trình thu thập, phân tích, đánh giá thông tin, chứng cứ nhằm tìm ra nguyên nhân của một vụ việc. Nguồn thông tin, chứng cứ được thu thập từ**:**
* Vụ việc đã xảy ra;
* Tài liệu liên quan;
* Việc kiểm tra dữ liệu hoạt động khai thác;
* Dữ liệu an toàn;
* Phỏng vấn các đối tượng liên quan.
1. *Báo cáo kết quả điều tra:* Tổ an toàn gửi báo cáo kết quả cho Ban Giám đốc Cảng HKQT Cát Bi sau khi kết thúc quá trình điều tra các vụ việc vi phạm an toàn.
2. **Quản lý sự thay đổi**

***4.1. Khái quát***

Khi xuất hiện sự thay đổi, Cảng HKQT Cát Bi cần đánh giá những thay đổi đó có ảnh hưởng đến hoạt động của tổ chức. Từ đó có thể hạn chế hoặc giảm nhẹ các rủi ro do sự thay đổi gây ra.

***4.2. Quy trình quản lý sự thay đổi***

4.2.1. Nhận dạng thay đổi

Khi xuất hiện các sự thay đổi sau đây HTQLAT cần phải đánh giá:

a) Sự thay đổi về cơ sở vật chất, hạ tầng Cảng HKQT Cát Bi:

* Sự thay đổi cơ sở hạ tầng sân bay như : nhà ga, đường CHC, đường lăn, sân đỗ…
* Bề mặt đường CHC và đường lăn, sân đỗ;
* Thay đổi loại tàu bay khai thác tại Cảng HKQT Cát Bi;
* Thiết bị đảm bảo hoạt động bay *(Hệ thống ILS, đèn hiệu hàng không, biển báo, đài dẫn đường vô tuyến, Hệ thống Radar, Hệ thống ATIS, các đài thu phát VHF, phương tiện phục vụ mặt đất, khẩn nguy cứu nạn…)*;
* Áp dụng Kỹ thuật, công nghệ mới;

b) Quy định, quy trình, phương án khai thác vận hành trong phạm vi Cảng HKQT Cát Bi;

c) Xuất hiện dự án thi công công trình trong phạm vi Cảng HKQT Cát Bi;

d) Xuất hiện các quy định pháp luật mới của cơ quan quản lý nhà nước.

 Sau khi xác định loại thay đổi (Phương tiện/thiết bị/ phương án/ quy trình/ Luật định) thì thực hiện theo Quy trình quản lý sự thay đổi,

4.2.2. Khi có sự thay đổi diễn ra, cần phải:

* Xác định tính chất cần thiết của sự thay đổi;
* Phân tích những mối nguy hiểm và những rủi ro có thể xảy ra do sự thay đổi;
* Lập kế hoạch quản lý rủi ro do những thay đổi mang lại;
* Quán triệt kế hoạch quản lý rủi ro đến tất cả cán bộ, nhân viên liên quan để góp phần bảo đảm an toàn;
* Tổ chức thực hiện việc thay đổi.

**Có**

**Có**

Sự thay đổi

Phê chuẩn thay đổi:

- Cơ quan có thẩm quyền;

- Lãnh đạo đơn vị

Sự thay đổi có ảnh hưởng

Nhận dạng có sự thay đổi

Bình thường

Bình thường

**Không**

**Không**

Thực hiện thay đổi:

- Thông báo, huấn luyện cho nhân viên;

 - Thực hiện thay đổi.

Đánh giá thay đổi:

- Tiềm ẩn các nguy hiểm;

- Đánh giá rủi ro

1. **Cải tiến liên tục HTQLAT**

***5.1. Khái quát***

Giám đốc Cảng HKQT Cát Bi chịu trách nhiệm triển khai và duy trì các quy trình vận hành trong HTQLAT để xác định những nguyên nhân của việc thực hiện thấp hơn tiêu chuẩn đã đưa ra trong HTQLAT. Từ đó đưa ra các biện pháp sửa đổi nhằm đảm bảo sự cải tiến liên tục của HTQLAT. Việc cải tiến liên tục *(continuous improvement)* HTQLAT được thực hiện thông qua việc:

* Đánh giá hiệu quả của các quy trình, phương tiện, trang thiết bị;
* Đánh giá hiệu lực tổng thể của HTQLAT;
* Đánh giá hiệu quả mối tương tác của các thành phần trong hệ thống đối với việc kiểm soát và làm giảm rủi ro trong an toàn.

***Chu trình cải tiến liên tục***

Bảo đảm an toàn được xây dựng trên các nguyên tắc của chu trình cải tiến liên tục. HTQLAT cung cấp cho cán bộ, nhân viên tại Cảng HKQT Cát Bi quy trình và cách thức giám sát và cải tiến liên tục một cách hệ thống, an toàn và hiệu quả. Quy trình việc cải tiến liên tục bao gồm 4 bước hình thành một chu trình liên tục:

Trong chu trình cải tiến liên tục, giai đoạn kiểm tra, đánh giá là hoạt động cơ bản của sự cải tiến liên tục.

*5.1.1. Lập kế hoạch*

Các cơ quan, đơn vị lập các bản kế hoạch cho từng hoạt động tại Cảng HKQT Cát Bi. Các kế hoạch bao gồm các mục tiêu, tiêu chuẩn, quy trình hoạt động, phương pháp tự đánh giá, kế hoạch làm việc, chương trình đào tạo, các danh mục cần thiết...

*5.1.2. Thực hiện*

Tất cả nhân viên thuộc các đơn vị thực hiện công việc, nhiệm vụ phù hợp kế hoạch đã phân công. Việc thực hiện theo đúng như mô tả trong kế hoạch này bảo đảm các hoạt động tại Cảng HKQT Cát Bi theo cách an toàn nhất.

*5.1.3. Kiểm tra, đánh giá*

* Việc kiểm tra, đánh giá là nhằm để bảo đảm mọi hoạt động đã thực hiện phù hợp với kế hoạch, mục tiêu đã đề ra. Những mục tiêu này đạt được thông qua việc áp dụng các phương pháp như: đánh giá nội bộ, kiểm tra nội bộ và bên ngoài *(internal and external audit)*, kiểm soát tài liệu chặt chẽ và giám sát liên tục công tác quản lý rủi ro.

+ Đánh giá nội bộ: là đánh giá các hoạt động của tổ chức cũng như các chức năng cụ thể của HTQLAT bao gồm đánh giá các chức năng quản lý an toàn, hoạch định chính sách, quản lý rủi ro an toàn, bảo đảm an toàn và tăng cường công tác an toàn.

+ Kiểm tra nội bộ: là một biện pháp quan trọng giúp lãnh đạo đơn vị có được thông tin nhằm đưa ra các quyết sách an toàn và những biện pháp xử lý, khắc phục phù hợp, nhằm để giảm thiểu các rủi ro an toàn đến mức có thể chấp nhận được *(acceptable levels)*. Việc kiểm tra được thực hiện ở các khu vực, bộ phận có tiềm ẩn mối nguy hiểm, khiếm khuyết trong hoạt động khai thác và cung cấp dịch vụ, cũng như các bộ phận có sự phân bổ nguồn lực không phù hợp.

+ Đánh giá bên ngoài: là đánh giá được thực hiện bởi cơ quan quản lý nhà nước, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam – CTCP và các hãng hàng không để cải thiện nâng cao hệ thống đánh giá nội bộ, cái nhìn khách quan hiệu lực của HTQLAT.

* Việc kiểm tra, đánh giá giúp xác định nguyên nhân của việc thực hiện thấp hơn tiêu chuẩn, mục tiêu đã đưa ra và sự liên quan trong hoạt động của HTQLAT.

*5.1.4. Cải tiến*

* Sau khi kiểm tra, đánh giá việc thực hiện các hoạt động thông qua các kết quả kiểm tra và báo cáo. Ngoài ra, việc đánh giá còn thực hiện đối với từng nhân viên, xem xét việc hoàn thành trách nhiệm về an toàn của các nhân viên này.
* Khi một số hoạt động được thực hiện bị sai lệch so với mục tiêu, tiêu chuẩn trong kế hoạch hoặc các hoạt động này có thể được thực hiện tốt hơn nữa thì cần có hành động sửa chữa, ngăn ngừa hoặc cải tiến HTQLAT. Trong một số trường hợp, các hoạt động này có thể sửa chữa mà không cần đến HTQLAT. Tuy nhiên, một số vụ việc xảy ra có tính chất lặp lại cần có cơ chế ghi nhận, đánh giá rủi ro để có thể ưu tiên đối phó, xử lý.

***5.2 Công tác kiểm tra, đánh giá***

*5.2.1. Kiểm tra đảm bảo an toàn khai thác*

*5.2.1.1. Chế độ kiểm tra an toàn*

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

*5.2.1.1.2. Kiểm tra đột xuất*: Là việc kiểm tra được thực hiện không định kỳ trong các trường hợp đặc biệt theo chỉ đạo của Giám đốc Cảng HKQT Cát Bi. Việc kiểm tra đột xuất công tác đảm bảo an toàn tại Cảng HKQT Cát Bi được thực hiện trong các trường hợp sau đây:

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

*5.2.1.2. Yêu cầu đối với việc kiểm tra an toàn*

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

*5.2.1.2.2. Người kiểm tra*: Do thủ trưởng đơn vị/ Tổ trưởng Tổ an toàn phân công:

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

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

*5.2.1.3. Trách nhiệm kiểm tra an toàn*

*5.2.1.3.1. Tổ kiểm tra an toàn có trách nhiệm*

* Thiết lập quy trình kiểm tra, xây dựng cụ thể các biên bản, danh mục kiểm tra;
* Định kỳ kiểm tra công tác đảm bảo an toàn hàng không, ghi nhận và lưu giữ kết quả kiểm tra;
* Lập biên bản vụ việc, chủ trì tổ chức khắc phục kịp thời các hư hỏng, đảm bảo an toàn cho hoạt động bay.
* Kịp thời thông báo, phối hợp với các đơn vị liên quan đảm bảo an toàn cho hoạt động bay và an toàn khai thác.
* Triển khai hoặc tham gia kiểm tra đột xuất khi có yêu cầu.

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

*5.2.1.3.3. Lực lượng PCCC*: Chịu trách nhiệm kiểm tra đảm bảo công tác PCCC và kiểm tra khả năng đảm bảo duy trì cấp độ cứu hỏa cứu nạn của Cảng HKQT Cát Bi.

*5.2.1.4. Khắc phục các điểm không phù hợp*

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

* Thông báo cho Đài KSKL Cát Bi hoặc cán bộ trực điều hành Cảng hoặc Phòng ĐHSB nếu phát hiện nguy cơ gây mất an toàn đối với hoạt động cất, hạ cánh của tàu bay trên đường cất hạ cánh hoặc phát hiện thấy nguy cơ gây mất an toàn cho tàu bay trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ.
* Báo cáo Giám đốc Cảng HKQT Cát Bi , Phó giám đốc trực lãnh đạo để xin ý kiến chỉ đạo nếu vượt quá thẩm quyền.
* Triển khai phương án, biện pháp khắc phục kịp thời những điểm không phù hợp để đảm bảo an toàn cho hoạt động bay.
* Thông báo bằng văn bản đến các đơn vị, doanh nghiệp liên quan về các trường hợp không tuân thủ công tác đảm bảo an toàn tại Cảng HKQT Cát Bi để có biện pháp khắc phục và xử lý kịp thời.

*5.2.1.5 Hồ sơ kiểm tra an toàn*

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

**SƠ ĐỒ QUY TRÌNH KIẾM TRA AN TOÀN**



*5.2.2. Đánh giá nội bộ*

*5.2.2.1. Mục đích, yêu cầu*

*5.2.2.1.1. Mục đích*

Việc thực hiện đánh giá HTQLAT để bảo đảm:

* Cấu trúc của HTQLAT phải phù hợp với hoạt động, chức năng, nhiệm vụ của cơ quan, đơn vị, các quy trình và hướng dẫn đã được phê duyệt, trình độ tay nghề và việc huấn luyện để vận hành các trang thiết bị cũng như khả năng duy trì tay nghề của nhân viên;
* Khả năng sử dụng thiết bị phù hợp với độ an toàn của dịch vụ được cung cấp;
* Khả năng sắp xếp, bố trí các nguồn lực có hiệu quả, giúp thúc đẩy an toàn, giám sát việc bảo đảm an toàn, xử lý các vấn đề có liên quan đến an toàn cũng như để ứng phó với các tình huống khẩn nguy tiềm ẩn.

*5.2.2.1.2 Yêu cầu*

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

*5.2.2.2. Phạm vi, tần suất đánh giá và tiêu chí đánh giá*

*5.2.2.2.1. Phạm vi*: Tất cả các khu vực thuộc nhà ga hành khách, khu hoạt động bay và những khu vực khác mà Cảng HKQT Cát Bi có cung cấp dịch vụ.

*5.2.2.2.2. Thời gian:* Công tác đánh giá an toàn phải được thực hiện định kỳ hàng năm và có thể kết hợp đánh giá các mục tiêu khác trong đợt đánh giá.

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

*5.2.2.3. Quy trình đánh giá an toàn*

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

Nội dung kế hoạch đánh giá phải bao gồm các chi tiết:

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

*5.2.2.3.1. Hoạt động trước khi đánh giá*

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

*5.2.2.3.2. Thực hiện đánh giá*

* Việc đánh giá được tiến hành theo các tiêu chí đã gửi trước cho các đơn vị, thông tin cần thiết phải được thu thập từ các nguồn khác nhau có thể.
* Bắt đầu cuộc họp, người chủ trì đánh giá sẽ nêu nội dung cơ bản, mục đích của cuộc đánh giá và các vấn đề đặc biệt cần quan tâm. Cần đưa ra số lượng nhân viên cần có mặt tham gia phỏng vấn để người quản lý đơn vị chủ động trong việc bố trí nhân sự đảm bảo các hoạt động thường ngày.
* Trong quá trình phỏng vấn và đánh giá thực tế đoàn đánh giá sẽ thu thập các thông tin cần thiết để làm kết quả đánh giá.

*5.2.2.3.3. Đánh giá việc đánh giá*

* Khi hoàn tất các hoạt động đánh giá thì đoàn đánh giá sẽ xem xét tất cả các kết quả, so sánh chúng với các quy định và quy trình có liên quan để xác định biện pháp khắc phục các khiếm khuyết về an toàn.
* Việc đánh giá phải nghiêm túc nhất là đối với các khiếm khuyết về an toàn.
* Ngoài ra, mục tiêu quan trọng của việc đánh giá là nêu lên được những việc thực hiện tốt của cơ quan, đơn vị trong lĩnh vực được đánh giá chứ không chỉ tập trung vào các kết quả không tốt.

*5.2.2.3.4. Họp rút kinh nghiệm*

* Đoàn đánh giá họp rút kinh nghiệm với lãnh đạo của đơn vị được đánh giá sau khi kết thúc công tác đánh giá để tóm tắt lại các kết quả đánh giá cũng như các khuyến cáo sau đó.
* Trước khi buổi họp này diễn ra, đoàn đánh giá sẽ:

 + Thống nhất các kết quả đánh giá;

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

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

* Tại buổi họp, trưởng đoàn đánh giá sẽ thông báo kết quả đánh giá và nghe giải trình của đại diện bộ phận được đánh giá.

*5.2.2.3.5. Kế hoạch khắc phục*

* Khi hoàn tất một cuộc đánh giá, các công tác cần khắc phục sẽ được báo cáo bằng văn bản cho tất cả các cơ quan, đơn vị có liên quan.
* Thủ trưởng các đơn vị thành viên *(là đơn vị được kiểm tra)* có trách nhiệm đưa ra một kế hoạch khắc phục trong đó nêu rõ các biện pháp, thời hạn thực hiện để giải quyết khiếm khuyết có liên quan đến an toàn và báo cáo phải được gửi đến Giám đốc Cảng HKQT Cát Bi *(thông qua Tổ An toàn).*
* Thủ trưởng các đơn vị thành viên được đánh giá chịu trách nhiệm bảo đảm thực thi các hành động khắc phục đúng thời gian.

*5.2.2.3.6. Báo cáo kết quả đánh giá*

Báo cáo kết quả của đợt đánh giá sẽ được gửi về Ban Giám đốc Cảng HKQT Cát Bi và đơn vị liên quan. Khi viết bản báo cáo kết quả đánh giá, cần lưu ý các nguyên tắc sau:

* Tính thống nhất của kết quả đánh giá cũng như các khuyến cáo trong buổi họp rút kinh nghiệm.
* Các kết luận phải đi kèm với căn cứ, tài liệu tham khảo, các tiêu chuẩn để so sánh, đánh giá; các tiêu chuẩn áp dụng bắt buộc hay không bắt buộc cho cơ quan, đơn vị;
* Các kết quả và các khuyến cáo phải được trình bày chính xác, rõ ràng và ngắn gọn;
* Sử dụng các thuật ngữ chuyên ngành hàng không phổ biến, tránh viết tắt và từ gây khó hiểu;
* Tránh phê bình các cá nhân.

*5.2.2.3.7. Đánh giá các biện pháp khắc phục*

* Mục đích đầu tiên của việc tái đánh giá là nhằm bảo đảm các biện pháp khắc phục được thực hiện.
* Việc tái đánh giá này cũng phải bảo đảm các mối nguy hiểm mới với rủi ro cao hơn sẽ không được phép xuất hiện trong hệ thống sau khi đánh giá. Công tác đánh giá các biện pháp khắc phục có liên quan chặt chẽ đến việc quản lý sự thay đổi.

**SƠ ĐỒ MỐI QUAN HỆ**

**GIỮA QUẢN LÝ RỦI RO VÀ ĐẢM BẢO AN TOÀN**

**Thiết kế**

**Hoạt động**

Mô tả hệ thống/ phân tích lỗ hổng

Xác định

mối nguy

Đánh giá

rủi ro an toàn

Giảm nhẹ rủi ro

Hoạt động của

hệ thống

Theo dõi

hoạt động an toàn

Cải tiến liên tục

Hành động

khắc phục

Rủi ro

an toàn

Quản lý

thay đổi

**Mô tả và môi trường**

**Thông tin**

**cụ thể**

**Phân tích**

**Đánh giá**

**Giải quyết vấn đề**

**BẢO ĐẢM AN TOÀN**

**QUẢN LÝ RỦI RO**

**=====o0o=====**

**CHƯƠNG V – THÚC ĐẨY CÔNG TÁC AN TOÀN**

HTQLAT phải được triển khai đồng bộ, sâu rộng tại Cảng HKQT Cát Bi nhằm đảm bảo an toàn cho các hoạt động hàng không. Để việc thực hiện, tuân thủ được chặt chẽ, đầy đủ, có tính tự nguyện cao, công tác an toàn cần được thúc đẩy một cách khoa học, hợp lý. Thúc đẩy công tác an toàn liên tục sẽ đảm bảo nhân viên thu được nhiều điều ích lợi từ các bài học an toàn và tiếp tục nắm bắt một cách hệ thống công tác quản lý an toàn của đơn vị; thúc đẩy an toàn cung cấp kỹ năng cho cán bộ, nhân viên làm công tác an toàn thông qua những bài học từ các hoạt động liên quan; thúc đẩy an toàn khuyến khích tăng cường việc xây dựng và duy trì văn hóa an toàn.

Thúc đẩy an toàn bao gồm các hoạt động chính sau đây:

1. **Huấn luyện và đào tạo**

Giám đốc Cảng HKQT Cát Bi chịu trách nhiệm lập kế hoạch huấn luyện, đào tạo về công tác an toàn nhằm đảm bảo tất cả cán bộ, công nhân viên đều được đào tạo để vận hành tốt HTQLAT.

* 1. ***Mục tiêu huấn luyện***

Tất cả các cán bộ, công nhân viên đều phải được huấn luyện về HTQLAT để có thể thực hiện tốt HTQLAT tại đơn vị. Công tác huấn luyện cũng được tổ chức khi có các yêu cầu quy định mới được đưa ra hoặc khi có thiết bị mới được đưa vào sử dụng *(có ảnh hưởng đến vấn đề an toàn)*.

* 1. ***Đối tượng Nội dung huấn luyện***

*a) Nội dung huấn luyện HTQLAT*

* **SMS – HLĐT – 001**: Ban Giám đốc Cảng

|  |  |
| --- | --- |
| **Số TT** | **Nội dung huấn luyện** |
|
| 1 | Yêu cầu của ICAO, CAAV (Mối liên hệ SSP- SMS), Chương trình an toàn quốc gia |
| 2 | Tổ chức và trách nhiệm triển khai HTQLAT |
| 3 | Chính sách và mục tiêu an toàn |
| 4 | Chính sách và quy chế kỷ luật |

* **SMS – HLĐT – 002**: Giám đốc/phó giám đốc Trung tâm, Trưởng/phó phòng, Trực ban trưởng, Đội trưởng/ Đội phó thuộc cảng hàng không chi nhánh cấp 1; Trưởng/ phó phòng thuộc cảng hàng không chi nhánh cấp 2; Đội trưởng/ Đội phó thuộc cảng hàng không chi nhánh cấp 3

|  |  |
| --- | --- |
| **Số TT** | **Tên các bài trong Chương trình** |
|
| 1 | Giới thiệu HTQLAT cảng hàng không |
| 2 | Tổ chức và trách nhiệm triển khai HTQLAT |
| 3 | Nhận diện mối nguy, Hệ thống báo cáo tự nguyện |
| 4 | Giảm thiểu rủi ro an toàn |
| 5 | Quản lý sự thay đổi  |
| 6 | Chỉ số an toàn |
| 7 | Đánh giá nội bộ |
| 8 | Kiểm tra  |

* **SMS – HLĐT – 003:** Thành viên chịu trách nhiệm triển khai HTQLAT tại các cảng hàng không

| **Số TT** | **Tên các bài trong Chương trình** |
| --- | --- |
|
| 1 | Yêu cầu của ICAO, CAAV (Mối liên hệ SSP- SMS), Chương trình an toàn quốc gia |
| 2 | Khái niệm HTQLAT |
| 3 | Giới thiệu HTQLAT cảng hàng không |
| 4 | Tổ chức và trách nhiệm triển khai HTQLAT |
| 5 | Phân tích lỗ hổng |
| 6 | Kế hoạch thực hiện SMS |
| 7 | Tích hợp SMS-QMS |
| 8 | Sổ tay SMS và hồ sơ lưu trữ |
| 9 | Ban chỉ đạo an toàn, Tổ an toàn |
| 10 | Chính sách và mục tiêu an toàn |
| 11 | Kế hoạch khẩn nguy sân bay |
| 12 | Nhận diện mối nguy, Hệ thống báo cáo tự nguyện |
| 13 | Giảm thiểu rủi ro an toàn |
| 14 | Quản lý sự thay đổi |
| 15 | Hệ thống báo cáo sự cố và điểu tra sự cố |
| 16 | Chính sách xử lý vi phạm, kỷ luật |
| 17 | Phân tích thông tin an toàn |
| 18 | Chỉ số an toàn |
| 19 | Mức an toàn chấp nhận được |
| 20 | Chia sẻ thông tin an toàn |
| 21 | Đánh giá an toàn nội bộ |
| 22 | Kiểm tra |

* **SMS – HLĐT – 004:** Các cán bộ, nhân viên làm việc tại cảng hàng không, không thuộc đối tượng tham dự các Chương trình SMS – HLĐT -001, SMS – HLĐT -002, SMS – HLĐT -003, SMS – HLĐT -004

|  |  |
| --- | --- |
| **Số TT** | **Tên các bài trong Chương trình** |
|
| 1 | Khái niệm HTQLAT |
| 2 | Chính sách và mục tiêu an toàn |
| 3 | Nhận diện mối nguy, Hệ thống báo cáo tự nguyện |
| 4 | Giảm thiểu rủi ro an toàn |

*b) Nội dung huấn luyện khác*

Căn cứ vào tình hình hoạt động thực tế và nhu cầu các cảng hàng không tổ chức các khóa huấn luyện chuyên sâu, nghiệp vụ về công tác đảm bảo an toàn tại các cảng hàng không như: Kiểm soát chim và động vật hoang dã, giám sát an toàn nội bộ, đánh giá an toàn nội bộ…

* 1. ***Quy trình thực hiện công tác huấn luyện và đào tạo***

Thực hiện theo Quy chế Đào tạo của Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP

* 1. ***Đánh giá công tác huấn luyện đào tạo***

Tổ an toàn sẽ đánh giá:

* Hiệu quả của việc huấn luyện, đào tạo được áp dụng vào các hoạt động thực tế của Cảng HKQT Cát Bi.
* Sự phù hợp của nội dung chương trình đào tạo, huấn luyện đối với yêu cầu phục vụ cho HTQLAT của Cảng HKQT Cát Bi.
* Việc đánh giá được thực hiện bằng cách sử dụng các phiếu thăm dò phản hồi về công tác huấn luyện đào tạo. Nội dung của phiếu thăm dò bao gồm các nội dung:

+ Nội dung chương trình có phù hợp với yêu cầu của đơn vị không;

+ Nhân viên hiểu hoạt động của HTQLAT như thế nào;

+ Nhân viên có ý thức về vai trò của mình trong việc thực hiện tốt HTQLAT như thế nào;

+ Có bao nhiêu nhân viên hiểu được mục đích của HTQLAT là để cải thiện vấn đề an toàn.

* 1. ***Hồ sơ về công tác huấn luyện đào tạo***
* Hồ sơ đào tạo phải được lưu trữ bao gồm: Danh sách các học viên, khóa học, ngày tháng thực hiện, chương trình huấn luyện đào tạo, kết quả học tập của các học viên…
* Tổ an toàn sẽ kiểm tra các hồ sơ huấn luyện đào tạo của bất kỳ nhân viên nào được yêu cầu, nếu họ không tham dự huấn luyện ban đầu và huấn luyện lại về an toàn, mời họ tham dự vào các khóa huấn luyện liên quan tiếp theo.
1. **Truyền thông an toàn**
* Giám đốc Cảng HKQT Cát Bi chịu trách nhiệm triển khai và duy trì các phương tiện truyền thông về công tác an toàn để đảm bảo tất cả cán bộ, công nhân viên đều nhận thức hoàn toàn đầy đủ về HTQLAT; truyền tải các thông tin quan trọng về an toàn; giải thích tại sao những hành động đặc biệt được đưa ra; giải thích tại sao các quy trình an toàn được tiến hành hoặc thay đổi.
* Việc truyền thông có thể thực hiện thông qua: Các chính sách và quy trình về an toàn; hệ thống thông tin cơ quan; các bài báo liên quan đến an toàn; những tấm pano quảng cáo về an toàn; những thông cáo nội bộ…
* Tổ an toàn có trách nhiệm thu thập và phân phối thông tin an toàn hàng không đến tất cả nhân viên.
	1. ***Tiếp nhận, xử lý và phổ biến thông tin an toàn***
* Tổ an toàn là đầu mối để thu thập các thông tin liên quan đến an toàn, báo cáo các mối nguy hiểm, phân tích an toàn, báo cáo điều tra, báo cáo kiểm tra, biên bản họp, biên bản hội nghị về an toàn. Tổ an toàn sẽ chọn lọc những điểm quan trọng nhất để phổ biến cho cán bộ, nhân viên trong đơn vị của mình để dễ dàng nắm bắt thông tin về an toàn. Việc phân loại và phổ biến thông tin dựa trên các yếu tố như:

+ Mức độ quan trọng của thông tin;

+ Nội dung liên quan cần phổ biến;

+ Thời gian thích hợp để phổ biến thông tin.

* 1. ***Phương thức phổ biến thông tin***

Thông tin quan trọng, khẩn cấp về an toàn phải được phổ biến bằng các phương tiện sau:

* Thông báo trực tiếp bằng miệng hoặc bằng điện thoại, fax, E-mail tới cán bộ phụ trách có liên quan;
* Thông báo khi giao ban, giao ca;
* Ghi trên bảng thông báo trong cơ quan, đơn vị.
	1. ***Báo cáo Giám đốc***
* Tất cả các thông tin thu thập được liên quan đến an toàn trong các hoạt động tại Cảng HKQT Cát Bi phải được báo cáo Giám đốc. Các thông tin cần được báo cáo là những thông tin có tính cảnh báo về các mối nguy hiểm trong lĩnh vực hoạt động bay, hoạt động phục vụ hàng không…để có cơ sở cho Giám đốc xem xét nhằm đi đến những quyết định hợp lý. Báo cáo phải đầy đủ những nội dung sau:

+ Bản chất sự việc;

+ Khả năng xảy ra;

+ Mức độ ảnh hưởng;

+ Mức độ thiệt hại dự kiến;

+ Biện pháp khắc phục;

+ Chi phí thực hiện;

+ Kết quả có thể đạt được.

* 1. ***Lưu giữ thông tin an toàn***
* Để bảo đảm các tài liệu liên quan đến an toàn được sẵn sàng khi cần dùng đến, các tài liệu đó cần được lưu giữ đầy đủ theo quy định của Cảng HKQT Cát Bi . Các tài liệu này bao gồm báo cáo tai nạn/ sự cố, nghiên cứu an toàn, tạp chí hàng không, biên bản hội nghị và hội nghị chuyên đề, báo cáo của nhà sản xuất, băng ghi hình đào tạo, huấn luyện... Ngoài ra, những thông tin này cần được số hóa để lưu trữ và tìm kiếm dễ dàng.

|  |  |
| --- | --- |
|  | **GIÁM ĐỐC** |

**PHỤ LỤC**

**PHỤ LỤC 01: BIỂU MẪU BÁO CÁO ĐỊNH KỲ AN TOÀN**

*(Mẫu thực hiện theo các Quy định v/v báo cáo an toàn của
Tổng công ty Cảng HKVN – CTCP)*

**BÁO CÁO**

**CÔNG TÁC ĐẢM BẢO AN TOÀN HÀNG KHÔNG THÁNG …**

1. **TÌNH HÌNH PHỤC VỤ BAY**

 Số liệu về tình hình phục vụ bay:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **STT** | **Các chỉ số** | **Số liệu** |
|  | Tổng số hành khách đến và đi | … hành khách |
|  | Tổng số hành lý, hàng hóa | … tấn |
|  | Số lần cất hạ cánh  | … lần chuyến |
|  | Số chuyến bay bị chậm | … lần chuyến |
|  | Số chuyến bay bị hủy | … lần chuyến |
|  | Số chuyến bay ưu tiên | … lần chuyến |
|  | Số chuyến bay chuyên cơ | … lần chuyến |

1. **CÔNG TÁC ĐẢM BẢO AN TOÀN**
2. **Triển khai các công văn an toàn**
* *Hình thức triển khai và tiến độ triển khai các công văn liên quan đến* ***an toàn hàng không*** *của Tổng công ty, của Cục hàng không, Bộ Giao thông vận tải.*
* *Trong tháng đơn vị có xây dựng công văn nào liên quan đến công tác an toàn để gửi cho các đơn vị bên ngoài không? Để triển khai các công việc cho nội bộ không?*
1. **Xây dựng Hệ thống quản lý an toàn**
* *Tình hình triển khai hệ thống quản lý an toàn (các công việc đang và đã thực hiện)*
* *Công tác nhận diện mối nguy, đánh giá rủi ro, quản lý rủi ro (Báo cáo về những mối nguy mới được nhận diện qua sự thay đổi, sự cố, tai nạn và các mối nguy có chỉ số rủi ro cao, trung bình đang kiểm soát theo mẫu).*
* *Các công tác đảm bảo an toàn, thúc đẩy an toàn của SMS*
* *Bộ chỉ số an toàn: trong tháng có Chỉ số an toàn nào* ***báo động*** *hay không? Chi tiết Bộ Chỉ số an toàn theo mẫu tại Phụ lục 2. Đối với việc theo dõi bộ chỉ số an toàn, các cảng hàng không chỉ lấy dữ liệu từ ngày 01 đến ngày 31 của tháng trước.*
1. **Chương trình an toàn đường CHC**
* *Trong tháng có tổ chức họp định kỳ/đột xuất Tổ công tác an toàn đường CHC. Các công việc đã giải quyết trong cuộc họp (nếu có tổ chức họp)*
* *Công tác kiểm tra đường CHC, đường lăn, sân đậu…*
* *Công tác sữa chữa, bảo trì, bảo dưỡng đường CHC, đường lăn, sân đậu..*
* *Hàng rào cảng hàng không, việc lấn chiếm đất đai của cư dân sống xung quanh: tình trạng, các vụ việc vi phạm (nếu có)*
* *Tĩnh không sân bay, tình trạng thả diều, công tác kiểm soát việc chiếu đèn laser vào tàu bay: tình trạng, các vi phạm (nếu có)*
1. **Công tác PCCC, PCTT và diễn tập khẩn nguy**
* *Hoạt động đảm bảo PCCC, PCTT&TKCN tại đơn vị*
* *Trong tháng có tổ chức diễn tập cấp cơ sơ, diễn tập PCCC, PCTT&TKCN không?*
* *Số lần khẩn nguy hoàn toàn? Số lần khẩn nguy chờ tại chỗ?*
* *Thống kê thiệt hại do thiên tai gây ra (nếu có) về người, cơ sở vật chất (ước tính bằng tiền), số lần chậm hủy chuyến, số chuyến bay phải chuyển hướng đến sân bay dự bị*
* *Phương tiện, trang thiết bị PCCC, PCTT&TKCN: trong tháng có sửa chữa hay bổ sung không? Tình trạng hoạt động của các trang thiết bị? Lần kiểm tra gần nhất phương tiện, trang thiết bị PCCC, PCTT&TKCN hoạt động như thế nào?*
1. **Công tác kiểm soát gia súc, chim và động vật hoang dã**
* *Các công việc đã triển khai*
* *Bảng đánh giá công tác kiểm tra và hiệu quả của các biện pháp kiểm soát gia súc, chim và động vật hoang dã*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***STT*** | ***Tần suất kiểm tra/ngày*** | ***Các khu vực kiểm tra*** | ***Kết quả kiểm tra*** | ***Hiệu quả của biện pháp kiểm soát gia súc, C&ĐVHD đang áp dụng*** |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

* *Bảng thống kê gia súc, chim và động vật hoang dã xuất hiện trong tháng: theo mẫu tại* ***Sổ tay kiểm soát chim và động vật hoang dã.***
1. **Hoạt động kiểm tra – giám sát**
* *Thống kê số lượng Đoàn kiểm tra, đánh giá* ***an toàn hàng không, duy trì điều kiện khai thác cảng, PCCC, PCTT&TKCN*** *của cơ quan quản lý nhà nước, các cảng hàng không**trong tháng*
* *Tình hình thực hiện các khuyến cáo khắc phục của Đoàn kiểm tra.*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***STT*** | ***Đoàn kiểm tra*** | ***Nội dung khuyến cáo*** | ***Thời hạn khắc phục*** | ***Tình trạng khắc phục*** |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

1. **Đánh giá sự cố - vụ việc**
* *Thống kê số lượng các tai nạn/sự cố/vụ việc tại cảng hàng không; So sánh số lượng vụ việc tháng này so với số liệu tháng trước.*
* *Phân loại sự cố/vụ việc theo mức độ vụ việc: (tham khảo mức vụ việc tại* *Điều 35. Yêu cầu về báo cáo tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay – Thông tư 17).*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***STT*** | ***Mức vụ việc*** | ***Số lượng*** |
| *1* | *Mức E* |  |
| *2* | *Mức D* |  |
| *3* | *Mức C* |  |
| *4* | *Mức B* |  |
| *5* | *Mức A* |  |

* *Kết quả bình giảng sự cố/vụ việc. Tình hình thực hiện các biện pháp khắc phục phòng ngừa đối với các sự cố xảy ra.*

***Ghi chú:*** *Liệt kê chi tiết các vụ việc ở* ***Phụ lục 1***

1. **Quản lý sự thay đổi**
* *Trong tháng, cảng hàng không sự thay đổi về*
* *Quy trình, quá trình khai thác cảng*
* *Cơ sở hạ tầng,phương tiện, trang thiết bị*
* *Thay đổi về luật định*

*Báo cáo kết quả thực hiện biện pháp kiểm soát đối với các sự thay đổi? Sử dụng biểu mẫu số 1 (BM.01) trong Quy trình Quản lý sự thay đổi*

1. **CÁC CÔNG VIỆC CẦN TRIỂN KHAI TRONG THÁNG TỚI**

 *Các công việc cần triển khai trong tháng tới: Tên công việc, biện pháp thực hiện, thời gian dự kiến hoàn thành.*

**THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ**

**BẢNG 1. CÁC VỤ VIỆC AN TOÀN HÀNG KHÔNG TRONG THÁNG …..**

***(Các đơn vị thực hiện trên file Excel được gửi kèm theo Quyết định này***

***Các đơn vị liệt kê tất cả các vụ việc an toàn xảy ra trong tháng, kể cả các vụ việc không phân loại mức độ)***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Thời gian** | **Khái quát vụ việc** | **Nội dung chi tiết(Chi tiết, hình thức xử lý)** | **Nguyên nhân** | **Hậu qủa** | **Phân loại Bộ Chỉ số an toàn theo SSP** | **Phân loại mức độ**  | **Trách nhiệm liên quan** |
| 1 |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 2 |   |   |   |   |   |   |   |   |
| … |   |   |   |   |   |   |   |   |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **Hướng dẫn xây dựng bảng tổng hợp các vụ việc an toàn**1. Mục **'Thời gian"**: định dạng ngày tháng (Format Cells, tab Number, chọn Custom, định dạng thành dd/mm/yyyy)2. Mục **"Khái quát các vụ việc"**: khái quát nội dung của vụ việc, ví dụ như: FOD, Gia súc, Chim và động vật hoang dã, Hư hỏng phương tiện, trang thiết bị…3. Mục "**Nội dung chi tiết**": liệt kê thời gian, nhân thân người vi phạm, nội dung chi tiết, các biện pháp đã triển khai4. Mục "**Nguyên nhân**": Khái quát nguyên nhân vụ việc, ví dụ như: Do yếu tố con người, Do yếu tố môi trường…5. Mục **"Hậu quả"**: nêu hậu quả mà vụ việc gây ra. Lưu ý, đây là cơ sở để xác định mức độ của vụ việc ở mục sau 6. Mục **"Phân loại Bộ Chỉ số an toàn"**: theo hướng dẫn của công văn số 4856/TCTCHKVN-ANAT ngày 13/11/20177. Mục **"Phân loại mức độ"**: căn cứ Điều 35. Yêu cầu về báo cáo tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay – Thông tư 178. Mục **"Trách nhiệm liên quan"**: liên quan đến ACV, VNA, đơn vị phục vụ mặt đất, hãng hàng không…  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

**BẢNG 2. TỔNG HỢP VIỆC THEO DÕI BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN**

***(Các đơn vị thực hiện trên file Excel được gửi kèm theo Quyết định này)***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN SSP CỦA NĂM TRƯỚC** |  | **THEO DÕI BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN SSP NĂM NAY** |
|  | **AVE** | **SD** | **Ave + 1SD** | **Ave + 2SD** | **Ave + 3SD** | **Mục tiêu an toàn năm** |  | **Giá trị trung bình hiện tại** | **So sánh mục tiêu** | **Mức cảnh báo của chỉ số** |
| **Chỉ số 1** |  |  | 0 | 0 | 0 | 0 |  |  |  |  |
| **Chỉ số 2** |  |  | 0 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |
| **Chỉ số 3** |  |  | 0 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |
| **Chỉ số 4** |  |  | 0 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |
| **Chỉ số 5** |  |  | 0 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |
| **Chỉ số 6** |  |  | 0 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |
| **Chỉ số 7** |  |  | 0 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |
| **Chỉ số 8** |  |  | 0 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |

**PHỤ LỤC 02: MẪU BÁO CÁO SƠ BỘ TAI NẠN, SỰ CỐ HÀNG KHÔNG**

*(Mẫu thực hiện theo các Quy định v/v báo cáo an toàn của Tổng công ty Cảng HKVN – CTCP)*

**BÁO CÁO TAI NẠN/SỰ CỐ/VỤ VIỆC**

 **V/v: …………………………………………………**

**Kính gửi:** Ban An ninh - An toàn

**A. CÁC THÔNG TIN CHUNG**

**1.** Thời gian xảy ra sự cố/vụ việc: ….giờ…..phút, ngày……tháng…….năm

**2.** Địa điểm xảy ra sự cố/vụ việc:

**3.** Người chứng kiến: *Các thông tin liên quan như họ tên, chức vụ, đơn vị…*

**4.** Những người liên quan: *Các thông tin liên quan như Họ tên, Số thẻ KSAN, Đơn vị công tác, Số giấy chứng nhận khai thác (nếu có)…*

**B. CHI TIẾT SỰ CỐ/VỤ VIỆC**

1. **Chi tiết tại nạn/sự cố/vụ việc** (*Nêu rõ việc gì, đã xảy ra như thế nào,ở đâu, khi nào, những hư hỏng và thiệt hại cho con người, tàu bay, phương tiện hàng không và cơ sở vật chất sân bay*)

1. **Nguyên nhân** *(Nêu rõ nguyên nhân theo nhận định và đánh giá ban đầu)*

1. **Hậu quả** *(Nêu những thiệt hại về người, tổn thất cho tàu bay/phương tiện/trang thiết bị/cơ sở vật chất)*

1. **Phân loại**: *tham khảo mức vụ việc tại Điều 35. Yêu cầu về báo cáo tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay – Thông tư 17*

 □ Mức A □ Mức B □ Mức C □ Mức D □ Mức E

1. **Những biện pháp đã thực hiện:**

**C. Ý KIẾN ĐỀ XUẤT**

**THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ**

 (Ký và ghi rõ họ tên)

**PHỤ LỤC 03: BẢNG DANH BẠ ĐIỆN THOẠI**

*(Danh bạ có thể thay đổi và thực hiện theo Quyết định mới nhất của Giám đốc Cảng hàng không quốc tế Cát Bi )*

**BAN GIÁM ĐỐC**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Họ và tên** | **Chức danh** | **Số điện thoại** |
| 1 | Vũ Văn Viên | Giám đốc | 0912 482 242 |
| 2 | Nguyễn Quốc Tuấn | Phó giám đốc | 0913 378 752 |
| 3 | Vũ Duy Mật | Phó giám đốc | 0913 241 202 |

**TỔ AN TOÀN CẢNG HKQT CÁT BI**

*(Quyết định số 01/QĐ – CHKQTCB ngày 22/01/2018 v/v thành lập Tổ An toàn – Hệ thống quản lý an toàn Cảng HKQT Cát Bi)*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Họ và tên** | **Chức danh hành chính** | **Chức danh Tổ an toàn** | **Số điện thoại** |
| 1 | Nguyễn Quốc Tuấn | Phó Giám đốc Cảng HKQT Cát Bi | Tổ trưởng | 0913 378 752 |
| 2 | Đinh Bá Sơn | Nhân viên Điều phối KHB | Tổ phó | 0904 121 838 |
| 3 | Ngô Trần Bảo Trung | Nhân viên Điều phối KHB | Thư ký | 0945 688 579 |
| 4 | Phạm Quang Huy | Chuyên viên kế hoạch | Tổ viên | 0907 133 333 |
| 5 | Mai Xuân Tú | Kỹ sư bảo trì, sửa chữa TTB nhà ga, khu bay | Tổ viên | 0915 625 541 |
| 6 | Lưu Ngọc Du | Nhân viên ANHK | Tổ viên | 0914 637 375 |
| **7** | Lê Văn Lợi | Nhân viên CBTT & HDCX | Tổ viên | 0979 874 128 |

**PHỤ LỤC 04: CÁC MỐI NGUY HIỂM THƯỜNG XẢY RA
TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG**

| **Stt** | **Mối nguy hiểm(*Hazards*)** | **Các yếu tố chính*(Main components*)** | **Hậu quả tiềm ẩn(*Potential consequenses*)** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Hoạt động lăn | * Kiểm soát lưu thông
* Điều kiện thời tiết
* Thông tin liên lạc
* Sơn kẻ tín hiệu
* Hệ thống chiếu sáng…
 | * Làm chậm trễ hoạt động của tàu bay
* Lăn nhầm đường lăn, CHC
* Làm tàu bay và phương tiện va chạm…
 |
| 2 | Vật ngoại lai | Các hoạt động tại khu bay (*xây dựng, bảo dưỡng, khai thác, vệ sinh…)* | * Gây chấn thương cho người; làm hư hỏng tàu bay, TTB, cơ sở hạ tầng
* Bị hút vào động cơ tàu bay đang hoạt động…
 |
| 3 | Luồng khí sau động cơ | Động cơ tàu bay đang hoạt động | * Thổi vào con người,phương tiện, TTB, cơ sở hạ tầng trong sân đỗ…
 |
| 4 | Lưu thông mặt đất trong khu bay | * Kiểm soát lưu thông sân đỗ
* Điều kiện thời tiết
* Thông tin liên lạc
* Bảo dưỡng TTB…
 | * Va chạm của tàu bay; phương tiện; người
* Va chạm của phương tiện, người trong các khu vực chất xếp hành lý, hàng hóa
* Xâm nhập trái phép đường CHC
* Phương tiện, TTB hỏng hóc trên sân đỗ làm ảnh hưởng hoạt động bay…
 |
| 5 | Điều kiện thời tiết/ môi trường bất lợi | * Công tác chuẩn bị
* Thông tin liên lạc
* Tầm nhìn và chiếu
* sáng
* Tình trạng sân đường
* Các quy trình, TTB phục vụ trong điều kiện thời tiết xấu
* Huấn luyện đào tạo…
 | * Làm hư hỏng các thiết bị điện tử phù trợ hiển thị
* Tàu bay và PT-TTB va chạm
* Tàu bay và phương tiện va chạm người
* Tàu bay trượt ra khỏi đường CHC, đường lăn.
* Giảm khả năng ứng phó khẩn nguy
* Gây chậm trễ việc triển khai các biện pháp an toàn
* Làm giảm độ ma sát đường CHC…
* Gián đoạn trong công tác phối hợp
 |
| 6 | Phòng cháy chữa cháy và khẩn nguy sân bay (PCCC, KNSB) | * Kế hoạch PCCC, KNSB
* Cơ sở vật chất, TTB, phương tiện thông tin liên lạc và thiết bị bảo hộ không phù hợp
* Nhận thức khẩn nguy kém
* Thiếu đường tiếp cận hiện trường…
 | * Gây chậm trễ/ hạn chế khả năng PCCC
* Gây hạn chế khả năng ứng phó khẩn nguy
 |
| 7 | Thi công trong khu hoạt động bay | Ảnh hưởng của các hoạt động trong quá trình thi công (*độ cao công trình xây dựng, công tác phối hợp, biển báo, chỉ dẫn thi công, đường cho xe thi công, FOD, huấn luyện ANAT cho nhân viên thi công…*) | * Hư hỏng TTB thi công
* Dòng khí sau động cơ tàu bay ảnh hưởng khu vực thi công
* Xâm nhập trái phép đường CHC
* Hư hại hệ thống phù trợ dẫn đường (NAVAIDS)
* Hư hỏng tàu bay
* Cản trở tầm nhìn của kiểm soát viên không lưu
* Hệ thống đèn, biển báo cảnh báo đường CHC, đường lăn đóng cửa không phù hợp ảnh hưởng hoạt động bay…
 |
| 8 | Chim & ĐVHD | * Các biện pháp kiểm soát Chim & ĐVHD (*hàng rào, thiết bị xua đuổi, quy trình kiểm soát, huấn luyện…).*
* Công tác kiểm tra và giám sát khu bay không đạt yêu cầu
* Sử dụng không đúng các thiết bị xua đuổi
* Hàng rào hư hỏng…
 | * Chim va vào tàu bay gây hư hỏng hoặc gây tai nạn
* Tàu bay và phương tiện va vào động vật hoang dã…
 |
| 9 | An ninhhàng không | Kiểm soát cổng, cửa… | * Xâm nhập trái phép khu bay
* Phá hoại
* Khủng bố…
 |
| 10 | Hệ thống phù trợ hiển thị và phù trợ không hiển thị trong tiếp cận và hạ cánh | * Không đầy đủ và không đáng tin cậy
* Bị can nhiễu
* Khu vực tiếp cận, hạ cánh không đảm bảo…
 | * Tàu bay tiếp cận và hạ cánh không chính xác
* Tàu bay va chạm với chướng ngại vật
* Tàu bay hạ cánh thô và xông ra ngoài đường CHC…
 |
| 11 | Hoạt động kiểm tra và giám sát | * Tần suất kiểm tra
* Năng lực người kiểm tra (Không sử dụng đúng phương thức liên lạc…)
* Điều kiện kỹ thuật của phương tiện và TTB…
 | * Không kịp thời phát hiện các mối nguy trên khu hoạt động bay
* Xâm nhập trái phép đường CHC
* Phương tiện hư hỏng trên đường CHC, đường lăn làm ách tắc lưu thông…
 |
| 12 | Các đài, trạm dẫn đường | * Công tác bảo vệ
* Báo cáo tình trạng kỹ thuật
* Bảo dưỡng…
 | * Các đài, trạm bị xâm phạm ảnh hưởng hoạt động điều hành bay
* TTB bị hư hỏng hoặc không hoạt động được
* Các đài bị nhiễu do các công trình xây dựng xung quanh
* Gây va chạm giữa các tàu bay…
 |
| 13 | Chướng ngại vật | * Biển báo
* Kiểm tra, giám sát
* Nhận thức của phi công và nhân viên kiểm soát mặt đất
* Vị trí và độ cao không chính xác của chướng ngại vật
* Chướng ngại vật chưa được phát hiện
* Sự thay đổi điều kiện của chướng ngại vật…
 | * Tàu bay va chạm với chướng ngại vật
* Phương tiện va chạm với chướng ngại vật…
 |
| 14 | Tra nạpnhiên liệu | * Quy trình kiểm soát dầu tràn
* Quy trình khai thác
* Thiếu nguồn lực
* Vi phạm các quy định
* Kiểm tra, giám sát
* Huấn luyện, đào tạo
* Sự tương thích của TTB
* Kho chứa nhiên liệu…
 | * Tràn dầu
* Hỏa hoạn
* Nhiên liệu nhiễm bẩn
* Hư hỏng mặt đường
* Ô nhiễm môi trường
* Ngộ độc nhiên liệu…
 |
| 15 | Vận chuyển hàng hóa nguy hiểm | * Quy trình kiểm soát rò rỉ
* Quy trình phục vụ
* Vi phạm quy định
* Kiểm tra, giám sát,
* Kho chứa
* Huấn luyện, đào tạo…
 | * Rò rỉ
* Ô nhiễm môi trường
* Hư hỏng TTB
* Gây nguy hại cho người
* Đóng cửa sân bay…
 |
| 16 | Phục vụ hành khách | * Quy trình phục vụ
* Kiểm soát hành khách
* Khai thác cầu ống hành khách
* Sử dụng không đúng các luồng tuyến an toàn
* Chạy quá tốc độ
* Khai thác xe chở khách
* Nhân viên không nhận thức được hết các mối nguy
* Phương thức sơ tán hành khách…
 | * Tàu bay chậm khởi hành, ảnh hưởng đến hoạt động bay
* Va chạm trang thiết bị, con người, tàu bay, trang thiết bị
* Gây tử vong
 |
| 17 | Thông tinliên lạc | * Quy trình thông tin liên lạc
* Bảo dưỡng TTB
* Sử dụng không đúng thuật ngữ
* Huấn luyện đào tạo
* Liên lạc không đúng cách…
 | * Gây ảnh hưởng hoạt động khai thác và công tác khẩn nguy
* Hỏng hóc TTB
* Làm gián đoạn thông tin gây mất kiểm soát và phối hợp
* Gây xáo trộn trong hoạt động điều hành bay
* Gây nhầm lẫn giữa các đơn vị hiệp đồng
* Mất khả năng khai thác sân bay…
 |
| 18 | Thông báo tin tức hàng không (AIP, NOTAM…) | * Trách nhiệm thông báo
* Cập nhật thông tin…
 | * Chậm trễ trong hoạt động khai thác
* Điều kiện khai thác phải thay đổi
* Xâm nhập trái phép đường CHC
* Hạ cánh nhầm đường CHC
* Lăn nhầm đường lăn đang đóng cửa
* Va chạm giữa tàu bay với phương tiện, TTB…
 |
| 19 | Quản lý sân đỗ | * Sắp xếp nhầm lẫn bến đỗ tàu bay
* TTB phục vụ khẩn nguy không sẵn sàng
* Cầu ống hành khách (PBB) thu thả sai vị trí
* Sự phối hợp không hiệu quả với đài kiểm soát không lưu, nhà thầu và các nhà cung cấp dịch vụ
* Sơn kẻ tín hiệu không đúng và gây nhầm lẫn
* Quản lý thiếu đồng bộ và tập trung
* Không cải thiện quy định và quy trình chuẩn
* Kiểm soát cổng cửa
* Quá tải sân đỗ
* Thời gian phục vụ chuyến bay
* Hệ thống chiếu sáng không phù hợp
* Cơ sở hạ tầng kém
* Bảo dưỡng…
 | * Chậm trễ trong hoạt động khai thác
* Khả năng ứng cứu chậm, hoặc không có khả năng ứng cứu
* Va chạm giữa tàu bay với tàu bay và tàu bay với phương tiện
* Giảm năng suất khai thác bến đỗ
* Gây hư hỏng cho tàu bay
* Hư hỏng phương tiện, TTB…
 |
| 20 | Các hoạt động khai thác mặt đất (đánh tín hiệu, suất ăn, kéo đẩy, phục vụ hành lý, PBB…) | * Các quy định của sân bay
* Phục vụ tàu bay khi động cơ chưa dừng hẳn
* Vị trí tập kết TTB
* Khu vực khuất tầm nhìn phi công
* Quy trình khai thác chuẩn
* Vận hành PBB sai quy trình
* Đánh tín hiệu sai
* Giám sát
* Huấn luyện, đào tạo…
 | * Cánh quạt tàu bay chém người và TTB
* Động cơ hút người và các vật thể
* Dòng khí sau động cơ thổi vào người, tài liệu, TTB
* Phi công không thể thấy người và TTB nên gây va chạm
* Phương tiện va chạm với tàu bay/ con người
* Tàu bay đỗ sai vị trí quy định
* Hư hỏng phương tiện kéo đẩy tàu bay
* Gây ách tắc cho hoạt động lăn của tàu bay…
 |
| 21 | Cơ sở hạ tầng, mặt đường, sơn kẻ tín hiệu, biển báo, hệ thống chiếu sáng, tĩnh không… | * Độ cao chướng ngại vật vượt ngưỡng cho phép
* Quản lý mặt đường trong khu bay (Hư hỏng mặt đường, FOD, PCN không đảm bảo, Chất lượng mặt đường CHC, đường lăn, sân đỗ kém)
* Sơn kẻ tín hiệu, biển báo (thiếu, không rõ, xuống cấp)
* Hệ thống chiếu sáng (không đủ quang độ, hư hỏng)…
 | * Tàu bay va chạm với chướng ngại vật (trên không, mặt đất)
* Tàu bay/ phương tiện bị lún
* Tàu bay/ phương tiện bị hư hỏng
* Lăn nhầm…
* Va chạm giữa tàu bay, phương tiện, người phục vụ trên sân đỗ
 |
| 22 | Điều kiện và công tác bảo dưỡng TTB | * TTB phục vụ mặt đất
* Các phù trợ hiển thị
* Kiểm soát và hướng dẫn di chuyển trên mặt đất…
 | * Gián đoạn các hoạt động khai thác
* Tàu bay hạ cánh thô và xông ra ngoài đường CHC
* Xâm nhập trái phép đường CHC
* Va chạm giữa tàu bay và phương tiện
* Tàu bay và phương tiện va chạm với người…
 |
| 23 | Làm việc theo ca | * Sức khỏe
* Sự phối hợp
* Giờ giấc…
 | * Gây mệt mỏi
* Thiếu tập trung
* Gây các sai sót do lỗi con người
* Không hoàn thành nhiệm vụ…
 |
| 24 | Sự thay đổi | * Phương tiện, TTB
* Tàu bay
* Nhân viên
* Quy định
* Quy trình…
 | * Phục vụ không kịp thời, tiếp cận không đúng cách làm hư hỏng tàu bay
* Gây va chạm giữa phương tiện với phương tiện; giữa phương tiện với tàu bay
* Không hoàn thành nhiệm vụ
* Không tuân thủ quy định, quy trình mới gây mất an toàn…
 |
| 25 | Các hoạt động trong khu vực nhà ga hành khách | * Thiết bị nhà ga
* Băng chuyền hành khách
* Thang cuốn
* Thang máy
* Hoạt động bảo dưỡng
* Nhà ga bị dột…
 | * Bị kẹt thang cuốn, thang máy
* Gây chấn thương cho người khi các thiết bị dừng đột ngột
* Chậm trễ chuyến bay
* Chập hệ thống điện
* Trượt ngã trên cầu thang, băng chuyền, sàn ướt…
 |

\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*