



Công tác kiểm soát rủi ro va chạm TTB và tàu bay & Kiểm soát FOD



1 **Baggage Loader**
Transports/load single bags to/from the

2 **Town Tractor**
Tows luggage/fright dolies and equipment, and services as general transportation

3 **Equipment Name...**
Acicte magna ipsum dolor, Aperce sit conse

4 **Push Back Tracktor**
Pushes aircraft away from the gate to the taxiway

5 **Carbin Cleaning Truck**
Used to clean passenger cabin and replace blankets, soap etc.

6 **Container Loader**
Used to load/unload freight.

7 **Equipment Name...**
Acicte magna ipsum dolor, Aperce sit conse

8 **Equitement Name...**
Acicte magna ipsum dolor, Aperce sit conse

9 **Equipment Name...**
Acicte magna ipsum dolor, Aperce sit conse

01.

Kiểm soát rủi ro va chạm TTB và tàu bay

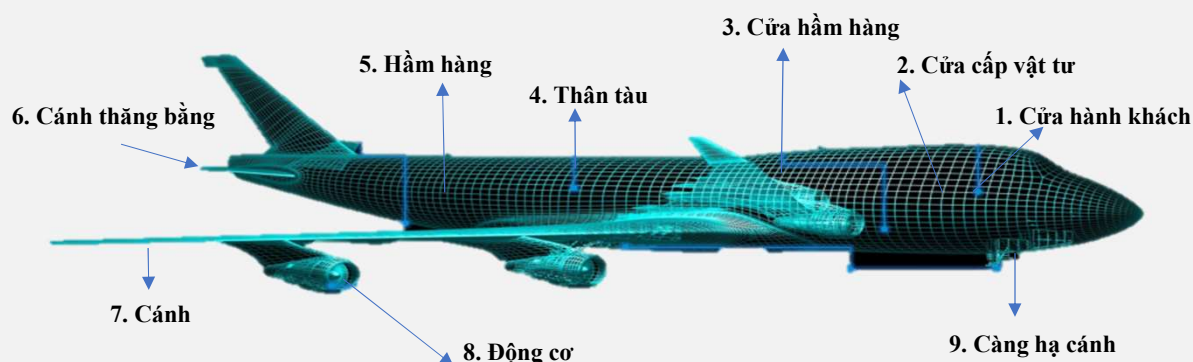


01. Công tác quản lý rủi ro an toàn khai thác mặt đất



- Chương trình quản lý rủi ro an toàn của VIAGS được thiết lập, phù hợp:
 - Định hướng, mục tiêu về an toàn của VNA, VIAGS và yêu cầu của các bên liên quan.
 - Tài liệu, hướng dẫn của ICAO (Annex 19, DOC 9859), IATA (bộ tiêu chuẩn ISAGO, AHM, IGOM).
 - Hướng dẫn thiết lập tài liệu SMS của Cục HKVN theo quyết định số 2177/QĐ-CHK ngày 07 tháng 10 năm 2022.
- Chương trình quản lý rủi ro an toàn của VIAGS bắt đầu từ quá trình chủ động nhận diện tối đa các mối nguy và điều kiện tiềm ẩn có thể gây ra rủi ro an toàn trong quá trình cung ứng dịch vụ đến, sau đó tiến hành phân tích, đánh giá và đưa ra phương pháp kiểm soát, giảm thiểu rủi ro đến mức chấp nhận được.
- Yếu tố **rủi ro va chạm giữa TTB PVMD và tàu bay** được VIAGS ưu tiên kiểm soát.

02. Xác định các vị trí, công đoạn cần kiểm soát và chạm



- VIAGS nhận diện, xác định **09 vị trí trên tàu bay** cần kiểm soát và chạm đối với **17 loại trang thiết bị** phục vụ của VIAGS.
- Trong đó, VIAGS xác định ra **03 loại TTB** (bao gồm **xe thang**, **xe nâng** và **xe kéo đẩy tàu bay**) có rủi ro và chạm cao dựa trên:
 - ✓ Tần suất tiếp cận trang thiết bị
 - ✓ Mức độ hậu quả khi xảy ra sự việc;
 - ✓ Các dữ liệu tai nạn, sự cố trong quá khứ.

TTB CẦN KIỂM SOÁT RỦI RO VÀ CHẠM

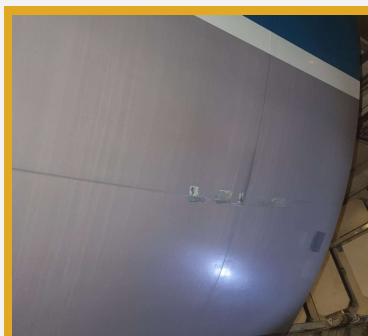
1	Xe thang
2	Xe nâng hàng
3	Xe nâng vật tư
4	Xe băng chuyền
5	Xe khởi động khí
6	Xe trolley
7	Xe đầu kéo
8	Xe nâng phục vụ khách WCHR
9	Xe cấp điện
10	Xe hút xả vệ sinh
11	Xe bus chở nhân viên/tổ bay
12	Xe cấp nước sạch
13	Xe kéo đẩy tàu tàu bay
14	Xe cấp khí
15	ULD(thùng/pallet)
16	Chống đuôi
17	Thang kỹ thuật

03. Nhận diện, đánh giá các mối nguy, rủi ro va chạm

BẢNG PHÂN TÍCH, ĐÁNH GIÁ VÀ KIỂM SOÁT RỦI RO													
Công đoạn cần kiểm soát	Sự kiện hàng đầu/Sự kiện an toàn/Mối nguy mất kiểm soát	Mối đe dọa/Nguồn nhân trực tiếp gây ra sai lỗi	Hậu quả tiềm ẩn	Đánh giá rủi ro ban đầu			Biện pháp kiểm soát hiện tại/Lưu ý bảo vệ an toàn				Đánh giá rủi ro sau khi kiểm soát		
				Khả năng xảy ra	Mức độ hậu quả	Chỉ số RFR	Lưu ý bảo vệ an toàn loại bỏ	Lưu ý bảo vệ an toàn phòng ngừa	Lưu ý bảo vệ an toàn kiểm soát	Lưu ý bảo vệ giảm thiểu	Khả năng xảy ra	Mức độ hậu quả	Chỉ số RFR
Kiểm tra thông thoáng tại khu vực phục vụ	Ổng lằng lảng nằm trong vạch đậu của bãi taxi, nhiên liệu chưa được thu về hết vào vị trí an toàn	- Cơ cấu của ổng lằng hoặc bãi đậu cho ổng lằng được vệ sinh không phù hợp	Va chạm vào ổng lằng khi taxi bay đi chuyển vào bãi đậu	2	B	2B	- Là nghi nhà chức trách cùng hàng không tiến hành khảo sát, đo đạc lại vị trí bãi đậu và yêu cầu nhân viên vận hành cầu ổng lằng tuân thủ quy trình quy trình		- Nhân viên điều phối (PVS) khi quan sát thấy trong quá trình kiểm tra thông thoáng (SOP Chương 13 Quy trình kiểm tra an toàn bãi đậu) phải thông báo ngay cho bên liên quan để xử lý		1	B	B
	Một số bãi đậu không có vạch kẻ để giới hạn TTB (ERA) dẫn đến nhân viên khó xác định vị trí giới hạn cần kiểm tra thông thoáng	Tùy thuộc vào mặt bằng sân đỗ tại sân bay	Va chạm vào ổng lằng/cánh taxi bay cất lên khi taxi bay đi chuyển vào bãi đậu	2	B	2B	- Triển khai Briefing Truyền thông báo cáo xử lý phù hợp đảm bảo nhân viên luôn tập trung và cẩn thận trong quá trình thực hiện công việc				1	B	B
Kiểm tra, chuẩn bị chèn chấp	- Chèn taxi bay bị hư hỏng, lỗi hóa	- Hư hỏng sau thời gian dài phục vụ	Trượt taxi bay/lật chèn, ảnh hưởng đến an toàn chuyến bay	2	C	2C	- Là soát, kiểm tra trước khi phục vụ đảm bảo chèn, chấp đủ tiêu chuẩn phục vụ				1	C	1C

- ✓ Hơn **100 mối nguy, rủi ro** liên quan đến việc va chạm TTB PVMD với taxi bay được VIAGS nhận diện, đánh giá và thực hiện các biện pháp kiểm soát, giảm thiểu.
- ✓ Các mối nguy, rủi ro được đánh giá độc lập, khách quan dựa trên các dữ liệu từ các sự cố, đánh giá an toàn, phản hồi từ khách hàng, thực tế khai thác nhằm đưa ra kết quả mức độ rủi ro phù hợp, làm cơ sở để Ban lãnh đạo VIAGS đưa ra quyết định.

04. Thu thập dữ liệu an toàn



Thay đổi trong hoạt động khai thác	Mô tả mối nguy
Sản lượng tăng đột biến trong các dịp lễ, tết	- Thiếu hụt nhân sự, trang thiết bị phục vụ dẫn đến nhân viên bị áp lực, vội vàng trong quá trình phục vụ. - Kéo dài ca làm việc của nhân viên, không có ngày nghỉ dẫn đến ảnh hưởng về mặt sức khỏe. - Thời tiết mưa/mù tại miền bắc trong dịp tết nguyên đán dẫn đến trễ chuyến, dồn chuyến tại một số thời điểm, dẫn đến không đủ nhân sự phục vụ.



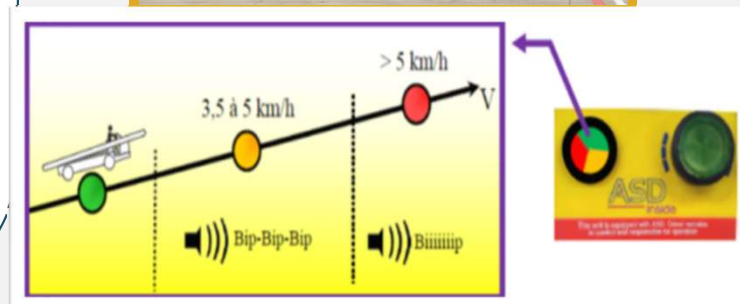
Sau quá trình nhận diện, đánh giá rủi ro, VIAGS tiến hành thu thập các dữ liệu rủi ro an toàn nhằm mục đích đo lường, kiểm soát và điều chỉnh khi cần thiết. Dữ liệu rủi ro an toàn thu thập qua các hình thức:

- **Bị động:** Sự cố, sự vụ mất an toàn trong quá trình khai thác.
- **Chủ động:**
 - Kết quả kiểm tra, nhận diện rủi ro trong quá trình đánh giá an toàn nội bộ và bên ngoài (hãng HK khách hàng, nhà chức trách, IATA).
 - Các thay đổi bên trong, bên ngoài tổ chức ảnh hưởng đến hoạt động khai thác đảm bảo an toàn.

05. Kiểm soát rủi ro va chạm – Trang thiết bị

Hiện nay, hệ thống TTB của VIAGS được trang bị các phương án hỗ trợ tiếp cận và phục vụ an toàn, cụ thể:

- 100% các vị trí trên TTB tiếp xúc trực tiếp với tàu bay được lắp đặt cao su giảm chấn nhằm giảm thiểu hậu quả khi va chạm xảy ra.
- Xe nâng: 100% xe nâng được lắp đặt cảm biến chống va chạm và hệ thống kiểm soát tốc độ khi tiếp cận.
- Xe thang:
 - 27/64 (42%) xe được lắp đặt hệ thống hỗ trợ tiếp cận an toàn ASD.
 - 37/64 (58%) xe có sàn thang di động và hệ thống cảnh báo khoảng cách.
- Xe KĐMB: 100% được lắp đặt hệ thống camera trên cabin để quan sát vị trí kết nối với cầu đẩy, đảm bảo khoảng cách an toàn khi tiếp cận.
- Xử lý triệt tiêu rủi ro va chạm của xe hút chất thải với tàu ATR do hạn chế chiều dài của ống xả.



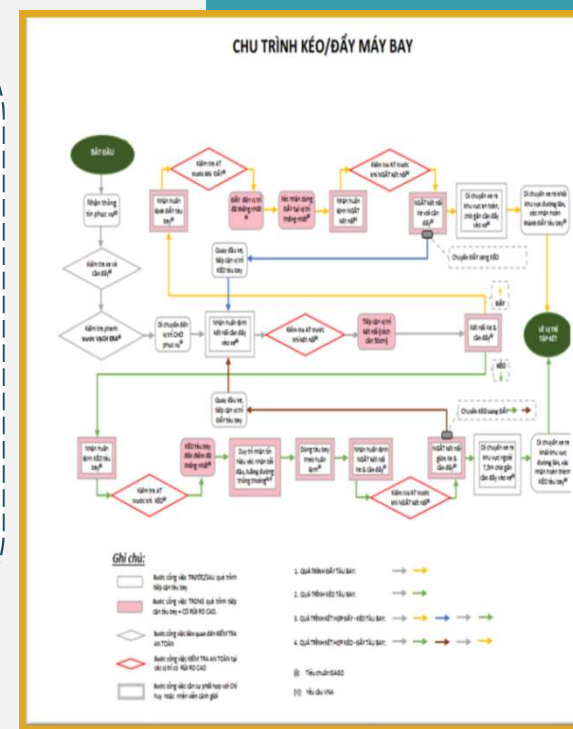
05. Kiểm soát rủi ro va chạm – Con người



Ban hành tiêu chuẩn lựa chọn nhân viên vận hành trang thiết bị tiếp cận, phục vụ trực tiếp tàu bay với những nguyên tắc, yêu cầu cụ thể về trình độ, kỹ năng, nhận thức về an toàn kèm theo các mức đãi ngộ, yêu cầu về đào tạo tương ứng - yếu tố con người.

Chuẩn hóa quy trình thực hiện công việc, tạo thói quen tốt cho nhân viên như:

- ✓ Thao tác kiểm tra cụ thể: thực hiện hành động chỉ tay theo vị trí kiểm tra.
- ✓ Sơ đồ hóa trình tự thực hiện các bước của quy trình, tác nghiệp của nhân viên để ngăn ngừa yếu tố con người do quên, sót,
- ✓ Cơ sở để kiểm tra, giám sát.



05. Kiểm soát rủi ro va chạm – Đánh giá, giám sát

- 100% vị trí trang thiết bị tiếp cận trực tiếp tàu bay có dữ liệu camera giám sát.
- Giao nhiệm vụ kiểm soát chéo quá trình tiếp cận TTB vào tàu bay đối với nhân viên Coor/HDCX tại từng chuyến bay.
- Tổ chức 02 Nhóm đánh giá độc lập về tuân thủ quy trình đảm bảo an toàn (TSN).
- Đánh giá giám sát an toàn (Phòng ATCL): 9 tháng 2024, ghi nhận 57 vi phạm quy trình, quy định về an toàn trong quá trình phục vụ để khắc phục, chấn chỉnh.



05. Kiểm soát rủi ro va chạm – Thúc đẩy, văn hóa an toàn

- ✓ Cải tiến môi trường làm việc, khu vực làm việc tại NBA, DAD, TSN.
- ✓ Tiếp tục triển khai Chương trình "VIAGS thank you" với 03 đợt trong giai đoạn Hè cao điểm nắng nóng.
- ✓ Triển khai, khuyến khích CBNV tham gia tốt chương trình Gamification (nhiều CBNV tham gia nhất, 10 cá nhân đạt giải trong đó có 01 giải nhất).
- ✓ VIAGS đã chủ động phát hiện, báo cáo 11 trường hợp bất thường về tàu bay như xước, móp hầm hàng, hư hỏng tại các vị trí VIAGS phục vụ, kịp thời báo cáo đơn vị liên quan ghi nhận, xử lý.



06. Kết quả thực hiện kiểm soát rủi ro va chạm TTB và tàu bay

- Trong 9 tháng năm 2024, VIAGS đã xảy ra 03 trường hợp va chạm giữa TTB PVMĐ và tàu bay (01 trường hợp chuyến VNA và 02 trường hợp chuyến bay OV). Ngay sau các sự vụ, VIAGS đã nghiêm túc triển khai bình giảng và thực hiện các biện pháp khắc phục phòng ngừa trong toàn Công ty, cụ thể:
 - ✓ Bình giảng, rút kinh nghiệm phục vụ đến 100% cán bộ, nhân viên liên quan.
 - ✓ Phân công nhân viên Coor/HDCX thực hiện giám sát, kiểm tra chéo về tiếp cận TTB tại từng chuyến bay.
 - ✓ Ban hành tiêu chuẩn đánh giá, lựa chọn nhân viên lái, vận hành TTB tiếp cận trực tiếp tàu bay (ngày 07/6/2024).
 - ✓ Tổ chức rà soát, đánh giá nhận thức an toàn của 100% nhân viên lái, vận hành TTB (ghi nhận 08 trường hợp phải huấn luyện bổ sung), tháng 6/2024.
 - ✓ Triển khai 02 Nhóm Giám sát ATSD độc lập (TSN).
 - ✓ Khắc phục, giảm thiểu nguy cơ va chạm của mép sàn xe thang (ống cao su giảm chấn) với thân tàu bay và triệt tiêu khả năng rủi ro hành khách té do chênh lệch khoảng cách giữa sàn thang và lưới gà di động đối với 63/63 xe thang.
 - ✓ Hoàn tất xử lý nguy cơ, rủi ro va chạm xe hút chất thải vệ sinh và tàu bay do hạn chế về khoảng cách của ống xả chất thải.
- Rà soát tổng thể đội ngũ TTB, xác định 04 nhóm nội dung cần khắc phục, giảm thiểu rủi ro:
 - Thiết kế không phù hợp: 37 xe.
 - Nguy cơ tiềm ẩn trong khai thác (51 nguy cơ, rủi ro).
 - Chưa có hệ thống hỗ trợ an toàn (23 ASU, 06 ASU, 154 xe đầu kéo, xe thang sử dụng 25 năm không có cơ cấu chống tụt khung thang).
 - Phân nhóm, giao nhân sự kiểm soát kỹ thuật đối với từng TTB.
- VIAGS hoàn tất đánh giá, duy trì chứng nhận ISAGO của IATA cho Công ty và 03 Chi nhánh đạt kết quả tốt.



Công ty TNHH MTV Dịch vụ
mặt đất sân bay Việt Nam



ĐỊNH HƯỚNG CÔNG TÁC ĐẢM BẢO AN TOÀN

- ✓ Duy trì, nâng cao hiệu quả các hoạt động, chương trình đang được triển khai.
- ✓ Ưu tiên kiểm soát rủi ro, triển khai thực hiện các chương trình, hành động đảm bảo an toàn của UBAT triển khai: văn hóa an toàn, theo dõi hành động khắc phục, cải tiến/nâng cao an toàn khai thác.
- ✓ Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát, nâng cao nhận thức về an toàn cho nhân viên đặc biệt đối với rủi ro va chạm TTB với tàu bay.





02. Chương trình kiểm soát vật ngoại lai (FOD)



CHƯƠNG TRÌNH KIỂM SOÁT FOD



Triển khai

VIAGS triển khai chương trình kiểm soát FOD trong toàn hệ thống (tài liệu V.SOP, chương 25 Chương trình kiểm soát FOD) từ ngày 05/01/2024.



Hướng dẫn, quy định

- Thông tư 29/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2022 của Bộ Giao thông vận tải
- TCCS 26:2020/CHK: Tiêu chuẩn cơ sở về Kiểm soát vật thể lạ (FOD) tại CHK, sân bay được ban hành năm 2020.
- Quy định an toàn của Cảng hàng không (NBA, DAD, TSN).
- Chương trình quản lý vật ngoại lai (FOD) Cảng hàng không.



Phạm vi áp dụng

- Phục vụ hành khách.
- Phục vụ hành lý.
- Phục vụ hàng hóa.
- Phục vụ sân đỗ.
- Hướng dẫn chất xếp/điều phối chuyến bay/kiểm soát tải chuyến bay (KST).
- Sửa chữa, bảo dưỡng TTB.



1. Nhận diện các Khu vực/công đoạn tiềm ẩn, gây nguy cơ FOD

Bảng khu vực thường xuất hiện FOD và đơn vị thường hoạt động.

Stt	Khu vực có thể thường xuất hiện FOD	Đơn vị thường hoạt động				
		PVHK	PVHL	PVHH	PVSD	HDCX/COOR/KST
1.	Đường công vụ	✓	✓	✓	✓	✓
2	Phục vụ hành lý đến		✓			
3	Phục vụ hành lý đi.		✓			
4	Phục vụ hàng hóa đến			✓		
5	Phục vụ hàng hóa đi.			✓		
6	Khu vực tập kết TTB, bãi ULD.				✓	
7	Khu vực phục vụ tàu bay	✓			✓	✓



2. Nhận diện mối nguy & kiểm soát

Hoạt động phục vụ hành khách



HÀNH KHÁCH

Khả năng phát sinh FOD: Thẻ hành lý, chai nước, thẻ boarding pass, cốc nhựa, Mũ, nón, dù; bút, viết; Thẻ hành lý xách tay...

Biện pháp kiểm soát:

- Dán/buộc chặt các thẻ hành lý đúng quy trình khi làm thủ tục cho hành khách, hành lý tại quầy thủ tục.
- Các kiện hành lý được quấn chặt, đóng gói chắc chắn.
- Sử dụng mũ (nón) đúng quy định, mũ nón phải có quai và được cài chắc chắn để không rơi rớt/gió thổi bay.
- Kiểm soát số lượng dù đem ra phục vụ tránh để quên sau khi phục vụ. Tối đa không quá (NBA:03; DAD:02; TSN:05) dù phục vụ chuyến bay.
- Dù, bút, viết, biểu mẫu đón khách được giữ chắc chắn trên tay khi sử dụng/ giữ chắc chắn trên người nếu không sử dụng, tránh rơi rớt xuống sân đỗ.
- Không ăn, uống, xả rác xuống sân đỗ/khu vực phục vụ tàu bay.

2. Nhận diện mối nguy & kiểm soát

Hoạt động phục vụ hành lý, hàng hóa

Khả năng phát sinh FOD: Thẻ hành lý, kiện hành lý, Mảnh vỡ từ kiện hành lý, bánh xe từ kiện hành lý, Thẻ ULD hành lý, Mảnh giấy, mảnh nhựa trong ULD, Mảnh nhựa, mảnh giấy, mảnh gỗ từ kiện hàng hóa, Thẻ ULD hàng hóa, Mảnh giấy, mảnh nhựa, giấy chống thấm, nilong trong ULD, Pallet, Lưới, dây chằng và các phụ kiện của lưới phủ hàng hóa.

Biện pháp kiểm soát:

- Trong quá trình phục vụ các kiện hành lý, thu gom và loại bỏ các vật thể rơi ra từ kiện hành lý.
- Thu gom, loại bỏ thẻ ULD hành lý, hàng hóa sau khi phục vụ.
- Bố trí thùng chứa FOD để vị trí thuận tiện.
- Các thùng chứa phải có nắp đậy để ngăn ngừa gió thổi bay các vật thể từ trong thùng chứa FOD ra khu vực trên đỗ/khu vực phục vụ tàu bay.
- Kiểm tra các ULD sau khi dỡ HL,HH, loại bỏ các vật thể trong ULD ngay khi phát hiện.
- Các ULD sau khi phục vụ phải được đóng nắp kín trước khi di chuyển.
- Các ULD sau khi hoàn tất chất hành lý, hàng hóa phải đậy nắp/đóng kín ULD để ngăn ngừa các vật thể rơi rớt xuống sân đỗ/ khu vực phục vụ tàu bay.
- Biểu mẫu, thẻ ULD hàng hóa, giấy chống thấm, nilong, dây buộc được để, lưu đúng vị trí. Tránh rơi rớt, để quên sau khi sử dụng.



**HÀNH LÝ,
HÀNG HÓA**

2. Nhận diện mối nguy & cách thức kiểm soát

Khả năng phát sinh FOD: Chèn, chóp, chốt dolly, linh kiện từ TTB: Bulong, ốc vít, đai ốc, vòng đệm, lò xo,.. Cốc nhựa, thìa nhựa, chai nước, khăn giấy, vỏ hộp đồ ăn, thẻ hành lý, biểu mẫu, mảnh giấy, mảnh nhựa từ kiện hành lý.

Biện pháp kiểm soát:

- Kiểm tra tình trạng kỹ thuật TTB trước khi phục vụ theo checklist, đảm bảo TTB được bảo dưỡng theo kế hoạch, ngăn ngừa các linh kiện trên TTB bị lỏng rơi rớt xuống sân đỗ/khu vực phục vụ tàu bay.
- Kiểm tra và loại bỏ FOD trên TTB để ngăn ngừa các FOD rơi rớt xuống sân đỗ/khu vực phục vụ tàu bay.
- Biểu mẫu, checklist, khăn lau được để hoàn toàn bên trong túi chứa/vật chứa trên TTB.
- Kiểm tra khu vực tập kết TTB, loại bỏ FOD ngay khi phát hiện.
- Kiểm tra an toàn bãi đậu trước khi tàu bay di chuyển vào/trước khi tàu bay khởi hành theo quy trình để ngăn ngừa FOD, đảm bảo an toàn cho tàu bay di chuyển. Vật phẩm như báo, rác phải được đựng trong túi nilon và seal, buộc lại trước khi mang ra khỏi tàu bay và di chuyển về khu vực tập kết của đơn vị.
- Không bỏ rác thu hồi vào thùng đựng FOD bố trí tại khu bay.

Hoạt động phục vụ sân đỗ



2. Nhận diện mối nguy & cách thức kiểm soát

Khả năng phát sinh FOD: Cốc nhựa, thìa nhựa, chai nước, khăn giấy, vỏ hộp đồ ăn, mũ, nón, bút, viết, nút tai, bộ đàm, biểu mẫu, tài liệu.

Biện pháp kiểm soát:

- Sử dụng mũ (nón) đúng quy định, mũ nón, nút tai phải có quai và được cài chắc chắn để không rơi rớt/gió thổi bay.
- Bút, viết, bộ đàm, biểu mẫu, tài liệu được giữ chắc chắn trên tay khi sử dụng/giữ chắc chắn nếu không sử dụng để tránh rơi rớt/gió thổi bay xuống sân đỗ/khu vực phục vụ.
- Không ăn, uống, xả rác trên TTB/xuồng sân đỗ/trong khu vực phục vụ tàu bay.
- Trong quá trình trước/trong/sau khi phục vụ. Cán bộ, nhân viên có trách nhiệm phát hiện, thu gom và loại bỏ FOD đúng nơi quy định

Hoạt động HDCX/COOR/ Kiểm soát tải



2. Nhận diện mối nguy & kiểm soát

Khả năng phát sinh FOD: Bu lông, ốc vít, đai ốc, lốp, vòng đệm, lò xo, giề lau, cale, tuốc vít, chốt dolly.

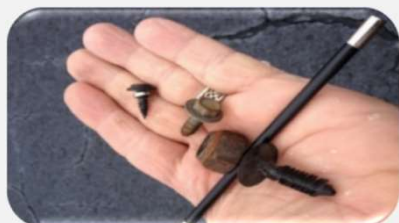
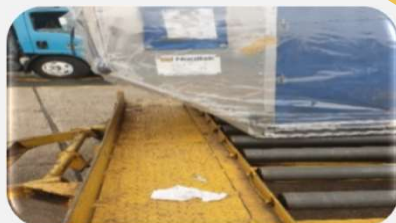
Biện pháp kiểm soát:

- Thực hiện sửa chữa, bảo dưỡng TTB đúng quy trình, quy định.
- Ở các chu kỳ V4/V5 hoặc quá trình sửa chữa, Trung tâm thực hiện các biện pháp tăng cường kiểm tra, siết đúng lực/sử dụng bulông có chi tiết hãm/sử dụng thêm keo khóa ren/thay mới ở: các cụm chi tiết được xác định sẽ ảnh hưởng bởi rung động do quá trình hoạt động và di chuyển; đai bắt, chốt giữ chi tiết hay bị lỏng, nứt gãy; các có nguy cơ thành FOD. Cụ thể như: ốc bắt giá ống thủy lực; ốc bắt chi tiết ở tấm ốp che đèn hậu; ốc bắt ở bậc thang, mái thang; mái băng tải; ốc, bu lông ở cơ cấu di chuyển xe, cơ cấu truyền động, các ốc bắt thân vỏ xe.
- Trước khi TTB ra xưởng, thực hiện công đoạn kiểm tra chéo để loại bỏ nguy cơ gây FOD.
- Bổ sung nội dung kiểm tra, loại bỏ FOD vào checklist sửa chữa, bảo dưỡng định kỳ, hiệu lực từ 01/8/2023.
- Trong quá trình trước/trong/sau khi phục vụ. Cán bộ, nhân viên có trách nhiệm phát hiện, thu gom và loại bỏ FOD đúng nơi quy định.

Sửa chữa bảo dưỡng TTB



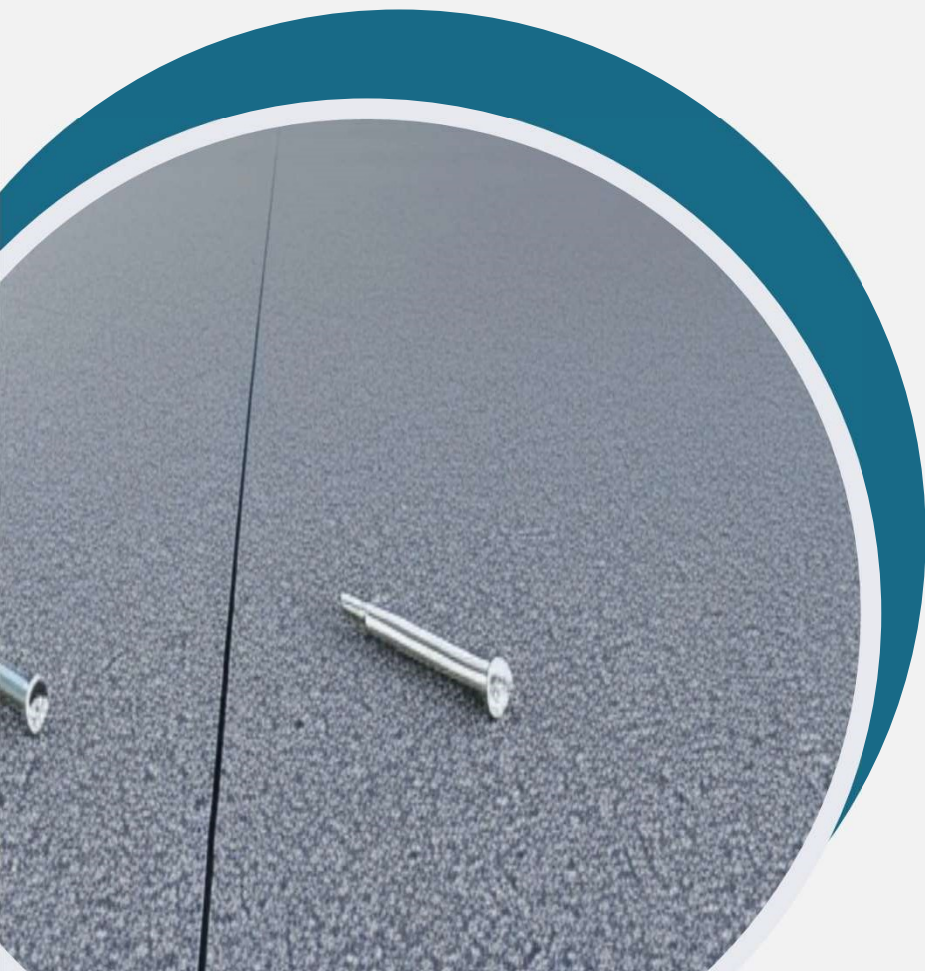
3. Kết quả kiểm soát FOD 9 tháng 2024



Trong 9 tháng 2024, VIAGS ghi nhận và xử lý **80 trường hợp xảy ra FOD** tại vị trí, khu vực phục vụ. Đồng thời, các thông tin về sự việc được báo cáo đầy đủ và chi tiết lên trên hệ thống AQD.

KẾ HOẠCH KIỂM SOÁT FOD GIAI ĐOẠN TIẾP THEO

- Duy trì các chương trình kiểm soát FOD theo từng khu vực, công đoạn phục vụ theo đúng kế hoạch, mục tiêu.
- Tích cực tham gia vào các tổ kiểm soát định kỳ của Cảng HK, thực hiện kiểm tra hàng ngày, trước/sau mỗi chuyến bay tại bãi đỗ tàu bay, các khu vực phục vụ như khu vực phục vụ HL-HH, bãi ULD, khu vực tập kết TTB.





VIAGS

A SUBSIDIARY OF VIETNAM AIRLINES



THANK YOU FOR YOUR ATTENTION