

Phụ lục I

(Ban hành kèm theo Thông tư số 48/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026
của Bộ trưởng Bộ Xây dựng)

STT	Mã báo cáo	Tên mẫu
1	Mẫu HK-1	Báo cáo sản xuất, kinh doanh về vận tải hàng không
2	Mẫu HK-2	Báo cáo số liệu chuyến bay đúng giờ, chậm chuyến, hủy chuyến của các hãng hàng không Việt Nam tại cảng hàng không Việt Nam
3	Mẫu CV-1	Báo cáo số liệu vận tải hàng không thương mại theo từng chuyến bay tại cảng hàng không Việt Nam
4	Mẫu CV-2	Báo cáo số liệu thông qua các cảng hàng không Việt Nam
5	Mẫu CV-3	Báo cáo tổng hợp số liệu chuyến bay đúng giờ, chậm chuyến, hủy chuyến của các hãng hàng không Việt Nam tại cảng hàng không Việt Nam
6	Mẫu CV-4	Báo cáo giám sát việc thực hiện nghĩa vụ bồi thường ứng trước không hoàn lại của các hãng hàng không
7	Mẫu HHK-1	Báo cáo số liệu vận tải hàng không thương mại
8	Mẫu HHK-2	Báo cáo ước số liệu vận tải hàng không thương mại
9	Mẫu HHK-3	Báo cáo số liệu vận tải hàng không thương mại theo từng chuyến bay tại cảng hàng không Việt Nam
10	Mẫu HHK-4	Báo cáo số liệu chuyến bay chậm chuyến, hủy chuyến của hãng hàng không Việt Nam tại cảng hàng không Việt Nam
11	Mẫu HHK-5	Báo cáo thực hiện nghĩa vụ bồi thường ứng trước không hoàn lại đối với hành khách bị từ chối vận chuyển, chuyến bay bị hủy, chuyến bay bị chậm kéo dài
12	Mẫu CHK-1	Báo cáo tổng hợp số liệu chuyến bay đúng giờ, chậm chuyến, hủy chuyến của các hãng hàng không Việt Nam tại cảng hàng không Việt Nam
13	Mẫu CHK-2	Báo cáo số liệu thông qua các cảng hàng không Việt Nam
14	Mẫu QLB-1	Báo cáo số liệu hoạt động hàng không chung, hàng không chuyên dùng theo từng chuyến bay

Hãng hàng không..								
Hãng hàng không ...								
Hãng hàng không...								
.....								
Tổng số								

Cách thức lập báo cáo Mẫu HK-1

a) Nội dung, yêu cầu báo cáo:

- Báo cáo sản xuất, kinh doanh về vận tải hàng không theo các mục vận tải hành khách và vận tải hàng hóa (nội địa và quốc tế) của các hãng hàng không Việt Nam kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ.

- Các đơn vị báo cáo chịu trách nhiệm về tính chính xác của số liệu.

- Định dạng báo cáo: báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin.

- Thông tin sử dụng trong báo cáo:

(1). Hành khách-kilomet thực hiện (Passenger kilometres performed): tổng khối lượng sản phẩm tính được bằng cách nhân số hành khách chuyên chở trên từng chặng bay với quãng đường của chặng bay đó. Kết quả thu được tương ứng với số kilomet mà tất cả các hành khách đã đi.

(2). Tấn-kilomet thực hiện (Tone-kilometres performed): được xác định bằng tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển nhân với độ dài đường bay.

b) Đơn vị thực hiện báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

c) Cơ quan nhận báo cáo: Bộ Xây dựng.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: báo cáo qua thư điện tử hoặc hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo: báo cáo trước ngày 15 của tháng kế tiếp.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo 01 lần/tháng.

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo (kỳ báo cáo): số liệu từ ngày 01 đến ngày cuối của tháng.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

KHAI THÁC											
SỐ CHUYẾN BAY ĐẾN ĐÚNG GIỜ (OTP)											
CHUYẾN BAY ĐẾN BỊ CHẬM											

Cách thức lập báo cáo Mẫu HK-2

a) Nội dung, yêu cầu báo cáo:

- Số liệu báo cáo là tổng hợp số liệu chuyến bay đúng giờ, chậm chuyến, hủy chuyến của các hãng hàng không Việt Nam tại các cảng hàng không Việt Nam, diễn ra trong một tháng dương lịch.

- Các đơn vị báo cáo chịu trách nhiệm về tính chính xác của số liệu.

- Định dạng báo cáo: báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin.

b) Đơn vị thực hiện báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

c) Cơ quan nhận báo cáo: Bộ Xây dựng.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: báo cáo qua thư điện tử hoặc hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo: báo cáo trước ngày 15 của tháng kế tiếp.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo 01 lần/tháng.

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo (kỳ báo cáo): từ 00 giờ 00 ngày 01 đến hết 23 giờ 59 phút ngày cuối cùng của tháng báo cáo theo giờ Hà Nội.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

Mẫu CV-1. Báo cáo số liệu vận tải hàng không thương mại theo từng chuyến bay tại cảng hàng không Việt Nam

Đơn vị báo cáo:.....

Cơ quan nhận báo cáo:

Ngày gửi báo cáo:

Kỳ báo cáo:

Tên cảng hàng không:

Ngày bay (Date of Operation)	Ngày trong tuần (Day of Week)	Số hiệu chuyến bay (Flight Number)	Code của hãng/nhà khai thác (Airline Code)	Tên hãng (Airline Name)	Đường bay quốc tế/Nội địa (INT/DOM)	Cát cánh/hạ cánh (DEP/ARR)	Chặng bay (Sector)	Đường bay (Route)	Đăng ký tàu bay (Aircraft Registration Mark)	Loại tàu bay (Aircraft Type)	Trọng tải cung ứng (Available Tons)	Ghế cung ứng (Configuration)	Hành khách (Passenger)	Hàng hóa (Cargo)	Bưu gửi (Mail)	Loại hình chuyến bay (Type of services)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
20-May-23	3	UA123	UA	United Airlines	INT	ARR	LAX- SGN	LAX- HKG- SGN- HKG- LAX	AAA123	A320			100	1.000	5	J
20-May-23	3	UA123	UA	United Airlines	INT	ARR	HKG- SGN	LAX- HKG- SGN- HKG- LAX	AAA123	A320			50	100	10	J
20-May-23	3	UA124	UA	United Airlines	INT	DEP	SGN- HKG	LAX- HKG- SGN- HKG- LAX	AAA123	A320			50	100	10	J
20-May-23	3	UA124	UA	United Airlines	INT	DEP	SGN- LAX	LAX- HKG- SGN- HKG- LAX	AAA123	A320			50	100	10	J
21-May-23	4	CI123	CI	China Airlines	INT	ARR	TPE-SGN	TPE- SGN- TPE	AAA123	A320			150	1.000	3	C
21-May-23	4	CI124	CI	China Airlines	INT	DEP	SGN-TPE	TPE- SGN- TPE	AAA123	A320			150	2.000	3	C

22-May-23	4	CV7855	CV	Cargolux Airlines	INT	ARR	LUX-SGN	LUX-SGN-HKG-GYD-LUX	AAA123	B747							F
22-May-23	4	CV7855	CV	Cargolux Airlines	INT	DEP	SGN-HKG	LUX-SGN-HKG-GYD-LUX	AAA123	B747							F
22-May-23	5	CV7855	CV	Cargolux Airlines	INT	DEP	SGN-GYD	LUX-SGN-HKG-GYD-LUX	AAA123	B747							F
22-May-23	5	CV7855	CV	Cargolux Airlines	INT	DEP	SGN-LUX	LUX-SGN-HKG-GYD-LUX	AAA123	B747							F
23-May-23	6	VN123	VN	Vietnam Airlines	DOM	DEP	HAN-SGN	HAN-SGN-HAN	VNA123	A320	60.000	180	155	300	50.000	J	
23-May-23	6	VN124	VN	Vietnam Airlines	DOM	ARR	SGN-HAN	HAN-SGN-HAN	VNA123	A320	60.000	180	200	200	40.000	J	

Cách thức lập báo cáo Mẫu CV-1

a) Nội dung, yêu cầu báo cáo:

- Yêu cầu:

Thống kê sản lượng vận tải hàng không thương mại theo từng chuyến bay từ 00 giờ 00 ngày đầu tiên đến hết 23 giờ 59 ngày cuối cùng trong tháng của kỳ báo cáo của từng cảng hàng không Việt Nam thuộc khu vực quản lý.

Đối với các đường bay có nhiều chặng bay, chỉ thống kê sản lượng hành khách, hàng hóa và bưu gửi đối với các chặng bay có điểm đi hoặc điểm đến là cảng hàng không Việt Nam, cụ thể:

- + Sản lượng vận chuyển xuất phát từ điểm đầu hoặc điểm giữa đến cảng hàng không Việt Nam;
- + Sản lượng vận chuyển xuất phát từ cảng hàng không Việt Nam đến điểm giữa hoặc điểm cuối;
- + Việc kê khai được thực hiện theo từng chặng bay tương ứng. Không thống kê sản lượng hành khách, hàng hóa và bưu gửi đối với các chặng bay mà cả điểm đi và điểm đến đều không phải là cảng hàng không Việt Nam.

- Thông tin sử dụng trong báo cáo:

(1). Ngày bay (Date of Operation): ngày đến/đi cảng hàng không của chặng bay tính theo giờ Hà Nội. Ví dụ: 20Mar06.

- (2). Ngày trong tuần (Day of Week): tương ứng với các DAY 1 (Thứ Hai), DAY 2 (Thứ Ba), DAY 3 (Thứ Tư), DAY 4 (Thứ Năm), DAY 5 (Thứ Sáu), DAY 6 (Thứ Bảy), DAY 7 (Chủ nhật).
- (3). Số hiệu chuyến bay (Flight Number): số hiệu chuyến bay gắn với hành trình bay được phê chuẩn. Ví dụ: UA869.
- (4). Code của hãng/nhà khai thác: là ký hiệu bằng mã IATA hoặc mã ICAO của các hãng hàng không. Ví dụ: VN, VJ, KE...
- (5). Tên hãng: tên thương mại của hãng hàng không.
- (6). Đường bay quốc tế/Nội địa (INT/DOM): nếu đường bay nội địa điền là DOM, quốc tế điền INT.
- (7). Cát cánh/hạ cánh (DEP/ARR): chuyến bay đi điền DEP, chuyến bay đến điền ARR.
- (8). Chặng bay (Sector): chặng bay đến/đi cảng hàng không theo hành trình đi của khách, do vậy một số hiệu chuyến bay có thể phải báo cáo theo nhiều chặng bay. Ví dụ: UA869 sẽ phải báo cáo sản lượng hành khách, hàng hóa, bưu gửi cho các chặng: SGN- HKG và SFO-SGN.
- (9). Đường bay (Route): điền toàn bộ đường bay hãng dự kiến khai thác của chuyến đó, bao gồm cảng hàng không xuất phát đầu tiên trong đường bay và các cảng hàng không (điểm giữa) tiếp theo và cảng hàng không tại điểm cuối (Ví dụ: LUX-DWC-SGN-HKG-GYD-BUD-LUX).
- (10). Đăng ký tàu bay (A/C Registration Mark): số hiệu đăng ký tàu bay ghi trên AOC hoặc FAOC.
- (11). Loại tàu bay (Aircraft Type): mã 3 hoặc 4 ký tự chỉ loại tàu bay sử dụng. Ví dụ: 744 hoặc B747/B744 (B747-400); 320 hoặc A320 (A320); 777 hoặc B777/B772 (B777-200); AT7 hoặc AT72 (ATR-72).
- (12). Trọng tải cung ứng (Available Tons- AT): trọng tải thương mại tối đa của tàu bay cho phép chuyên chở các đối tượng vận chuyển (hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi) đối với chuyến bay đó, được tính theo đơn vị tấn. $AT = \text{Total Traffic Load} + \text{Underload Before LMC}$ (tổng trọng tải thương mại đã được đưa lên tàu bay + trọng tải thương mại chưa sử dụng có thể chuyên chở thêm của chuyến bay).
- (13). Ghế cung ứng (Configuration): số ghế thương mại bố trí của chuyến bay.
- (14). Hành khách (Passenger): người sử dụng dịch vụ vận chuyển của hãng hàng không nhằm mục đích đi lại giữa các chặng bay của chuyến bay, bao gồm khách có thu nhập, khách giảm giá dịch vụ vận chuyển đặc biệt và khách miễn giá dịch vụ vận chuyển.
- (15). Hàng hóa (Cargo): là hàng hóa được chuyên chở bằng tàu bay chở hàng chuyên dụng hoặc trong khoang hàng của tàu bay chở khách được vận chuyển theo chuyến bay (tính theo đơn vị tấn).
- (16). Bưu gửi (Mail): thư từ, túi thư ngoại giao, bưu kiện và các bưu phẩm được vận chuyển theo chuyến bay (tính theo đơn vị tấn).
- (17). Loại hình chuyến bay (Type of services): điền loại hình chuyến bay sử dụng code dịch vụ theo bảng như sau:

Mã loại dịch vụ	Áp dụng cho chuyến bay	Loại hình khai thác	Mô tả loại dịch vụ
J	Khai thác thường lệ	Hành khách	Dịch vụ thông thường
S	Khai thác thường lệ	Hành khách	Cần dịch vụ tàu/xe trung chuyển
U	Khai thác thường lệ	Hành khách	Cần dịch vụ khai thác bằng phương tiện mặt đất
F	Khai thác thường lệ	Hàng hóa/Buru kiện	Hàng rời hoặc thiết bị hàng hóa chất sẵn
V	Khai thác thường lệ	Hàng hóa/Buru kiện	Cần dịch vụ khai thác bằng phương tiện mặt đất
M	Khai thác thường lệ	Hàng hóa/Buru kiện	Chỉ thư tín
Q	Khai thác thường lệ	Hành khách/Hàng hóa	Hành khách/Hàng hóa trong khoang cabin (tàu bay cấu hình hỗn hợp)
G	Chuyến bay bổ sung	Hành khách	Dịch vụ thông thường
B	Chuyến bay bổ sung	Hành khách	Cần dịch vụ tàu/xe trung chuyển
A	Chuyến bay bổ sung	Hàng hóa/Buru kiện	Hàng hóa/Buru kiện
R	Chuyến bay bổ sung	Hành khách/Hàng hóa	Hành khách/Hàng hóa trong khoang cabin (tàu bay cấu hình hỗn hợp)
C	Thuê chuyến	Hành khách	Chỉ chở hành khách
O	Thuê chuyến	Xử lý đặc biệt	Thuê chuyến cần yêu cầu xử lý đặc biệt (ví dụ: chuyến bay chở người nhập cư/người hành hương)
H	Thuê chuyến	Hàng hóa/Buru kiện	Hàng hóa và/hoặc thư tín
L	Thuê chuyến	Hành khách/Hàng hóa/Buru kiện	Hành khách và hàng hóa và/hoặc thư tín
P	Khác	Không xác định	Chuyến bay phi doanh thu (ferry/định vị/demo)
T	Khác	Không xác định	Bay kiểm tra kỹ thuật
K	Khác	Không xác định	Bay huấn luyện (kiểm tra tổ lái)
D	Khác	Không xác định	Hàng không chung
E	Khác	Không xác định	Chuyến bay đặc biệt (FAA/Chính phủ)
W	Khác	Không xác định	Quân sự
X	Khác	Không xác định	Hạ cánh kỹ thuật (Technical stop)

- Định dạng báo cáo: báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin.

- Các đơn vị báo cáo chịu trách nhiệm về tính chính xác của số liệu.

b) Đơn vị thực hiện báo cáo: Cảng vụ hàng không.

c) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: qua địa chỉ hộp thư điện tử vthk@caa.gov.vn hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo: trước 12 giờ 00 ngày 05 tháng kế tiếp.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo 01 lần/tháng.

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo (kỳ báo cáo): từ 00 giờ 00 ngày 01 đến hết 23 giờ 59 phút ngày cuối cùng của tháng báo cáo theo giờ Hà Nội.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

Mẫu CV-2. Báo cáo số liệu thông qua các cảng hàng không Việt Nam

Đơn vị báo cáo:.....

Cơ quan nhận báo cáo:

Ngày gửi báo cáo:

Kỳ báo cáo:

Tên cảng hàng không:

Chỉ tiêu	Số lần cất, hạ cánh			Hành khách				Hàng hóa (tấn)				Bưu gửi (tấn)		
	Đi	Đến	Tổng	Đi	Đến	Tổng	Quá cảnh trực tiếp	Đi	Đến	Tổng	Quá cảnh trực tiếp	Đi	Đến	Tổng
(1)	(2)	(3)	(4)= (3)+(2)	5	6	(7)=5+6	8	9	10	(11)= (9)+(10)	(12)	(13)	(14)	(15)= (13)+(14)
A. Vận chuyển thương mại														
1. Thường lệ quốc tế														
2. Không thường lệ quốc tế														
3. Tổng quốc tế														
4. Nội địa thường lệ và không thường lệ														
5. Tổng vận chuyển thương mại														
6. Các chuyến bay chờ hàng														
B. Tổng các hoạt động bay khác														

Cách thức lập báo cáo Mẫu CV-2

a) Nội dung, yêu cầu báo cáo:

- Yêu cầu: báo cáo số liệu thông qua các cảng hàng không Việt Nam hàng tháng.
- Thông tin sử dụng trong báo cáo:

+ Các chỉ tiêu

- Thường lệ quốc tế: các chuyến bay theo lịch quốc tế và được thể hiện trên lịch bay công bố hoặc được mở rộng rãi cho mọi người đặt chỗ, các chuyến bay tăng chuyến cho các chuyến thường lệ quá tải.

- Không thường lệ quốc tế: các chuyến bay thuê chuyến hoặc các chuyến bay đặc biệt khác ngoài các chuyến bay thương mại thường lệ.

- Nội địa: các chuyến bay nội địa bao gồm cả thường lệ và không thường lệ.

- Chuyến bay chở hàng: áp dụng cho các chuyến bay chuyên chở hàng hóa, thư tín, không chở khách.

- Tổng vận chuyển thương mại: số cộng dồn của quốc tế và nội địa.

- Tổng các hoạt động bay khác: bao gồm các hoạt động bay thương mại khác như với các loại bay chụp ảnh, khí tượng, khảo sát địa chất, trồng rừng, phục vụ dầu khí...

+ Số lần cất, hạ cánh: tổng số lần tàu bay cất, hạ cánh trong tháng báo cáo, số lần tàu bay cất cánh và số lần tàu bay hạ cánh được tính riêng rẽ. Ví dụ: một lần tàu bay cất hạ cánh được tính làm hai lần hoạt động.

+ Hành khách:

- Hành khách đi: khách (bao gồm khách có thu và khách không có thu) có hành trình bắt đầu từ cảng hàng không báo cáo hoặc là khách xuống từ một chuyến bay và tiếp tục hành trình trên một chuyến bay khác ngoại trừ khách quá cảnh trực tiếp.

- Hành khách đến: khách (bao gồm khách có thu và khách không có thu) có hành trình kết thúc tại cảng hàng không báo cáo hoặc là khách xuống và tiếp tục hành trình trên một chuyến bay khác ngoại trừ khách quá cảnh trực tiếp.

- Tổng: tổng cộng hành khách đi và hành khách đến.

- Khách quá cảnh trực tiếp: hành khách tiếp tục hành trình trên chuyến bay có chung số hiệu với chuyến bay mà đã đến cảng hàng không báo cáo. Khách quá cảnh trực tiếp chỉ tính một lần; các khách quá cảnh khác được tính làm hai lần, một lần đi và một lần đến.

- Hàng hóa và bưu gửi (bao gồm cả hàng phát chuyển nhanh và túi thư ngoại giao, không tính hành lý).

- Hàng hóa đi và đến: cách tính tương tự như đối với hành khách đi và đến (tính theo đơn vị tấn).

- Hàng hóa quá cảnh trực tiếp: cách tính tương tự như đối với hành khách quá cảnh trực tiếp (tính theo đơn vị tấn).

- Không tính các chuyến bay theo thương quyền 5.

- Định dạng báo cáo: báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin.

- Cảng hàng không: tên cảng hàng không thực hiện việc báo cáo số liệu theo mẫu.

- Các đơn vị báo cáo chịu trách nhiệm về tính chính xác của số liệu.

b) Đơn vị thực hiện báo cáo: Cảng vụ hàng không.

c) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: qua địa chỉ hộp thư điện tử vthk@caa.gov.vn hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo: trước 10 giờ 00 ngày 05 tháng kế tiếp.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo 01 lần/tháng.

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo (kỳ báo cáo): từ 00 giờ 00 ngày 01 đến hết 23 giờ 59 phút ngày cuối cùng của tháng báo cáo theo giờ Hà Nội.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

HỦY										
1. Thời tiết										
2. Kỹ thuật										
3. Thương mại										
4. Khai thác										
5. Lý do khác										

2. Chuyến bay đến

Chỉ tiêu	Hãng hàng không A		Hãng hàng không B		Hãng hàng không C		Hãng hàng không D		Tổng	
	Số chuyến	Tỷ lệ	Số chuyến	Tỷ lệ	Số chuyến	Tỷ lệ	Số chuyến	Tỷ lệ	Số chuyến	Tỷ lệ
CHUYẾN BAY KHAI THÁC										
SỐ CHUYẾN BAY ĐẾN ĐÚNG GIỜ (OTP)										
CHUYẾN BAY ĐẾN BỊ CHẬM										

Cách thức lập báo cáo Mẫu CV-3

a) Nội dung, yêu cầu báo cáo:

- Yêu cầu: số liệu báo cáo là tổng hợp số liệu chuyến bay đúng giờ, chậm chuyến, hủy chuyến của các hãng hàng không Việt Nam tại cảng hàng không Việt Nam, diễn ra trong một ngày dương lịch.

- Tên cảng hàng không: tên cảng hàng không thực hiện việc thống kê số liệu đúng giờ, chậm, hủy của các hãng hàng không Việt Nam.

- Định dạng báo cáo: báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin.

- Các đơn vị báo cáo chịu trách nhiệm về tính chính xác của số liệu.

- Thông tin sử dụng trong báo cáo:

(1). Chuyến bay bị chậm:

+ Chuyến bay đi bị chậm: Chuyến bay đi bị chậm là chuyến bay có thời gian đi thực tế (AOBT) muộn hơn 15 phút so với thời gian đi (SOBT) theo lịch bay căn cứ.

+ Chuyến bay đến bị chậm: Chuyến bay đến bị chậm là chuyến bay có thời gian đến thực tế (AIBT) muộn hơn 15 phút so với thời gian đến (SIBT) theo lịch bay căn cứ.

(2). Tỷ trọng chuyến bay đi bị chậm, chuyến bay bị hủy theo từng nguyên nhân:

* Tỷ trọng chuyến bay đi bị chậm theo từng nguyên nhân: là thương số giữa tổng số chuyến bay bị chậm theo từng nguyên nhân trên tổng số chuyến bay bị chậm.

* Tỷ trọng chuyến bay bị hủy theo từng nguyên nhân: là thương số giữa tổng số chuyến

bay bị hủy theo từng nguyên nhân trên tổng số chuyến bay bị hủy.

(3). Nguyên nhân chậm chuyến của chuyến bay đi: tổng hợp từ các nguyên nhân chi tiết với nội dung và các mã (mã chữ, mã số) cụ thể như sau:

Nguyên nhân	Mã	
1. Nguyên nhân chủ quan		
1.1. Trang thiết bị và dịch vụ tại cảng hàng không		
1.1.1. Trang thiết bị và dịch vụ của các đơn vị khác tại cảng hàng không		
- Kiểm tra an ninh	AS	85
- Xuất nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch y tế	AG	86
1.1.2. Trang thiết bị và dịch vụ của Người khai thác cảng hàng không		
- Các giới hạn về trang thiết bị, hệ thống tại cảng hàng không, hạ tầng sân đỗ, đèn hiệu, các tòa nhà cao tầng, cửa ra tàu bay,...	AF	87
- Hạn chế tại cảng hàng không đến do hoạt động khai thác: cảng hàng không hoặc đường hạ cất cánh đóng cửa do chướng ngại vật hoặc thời tiết, sửa chữa cải tạo, khủng bố, vật thể lạ xâm nhập, bất ổn chính trị, hạn chế về nhân viên, phải giảm tiếng ồn, chuyến bay đặc biệt, phục vụ chuyên cơ, hạn chế bay đêm...	AD	88
- Hạn chế tại cảng hàng không đi do hoạt động khai thác: cảng hàng không hoặc đường hạ cất cánh đóng cửa do chướng ngại vật hoặc thời tiết, sửa chữa cải tạo, khủng bố, vật thể lạ xâm nhập, bất ổn chính trị, hạn chế về nhân viên, phải giảm tiếng ồn, chuyến bay đặc biệt, phục vụ chuyên cơ, hạn chế bay đêm...	AM	89
- Hạ tầng phục vụ công tác làm thủ tục hành khách, hành lý hồng	ED	55
- Hạ tầng phục vụ công tác làm thủ tục hàng hóa hồng	EC	56
- Hạ tầng phục vụ công tác làm thủ tục bay hồng	EF	57
- Các hệ thống hạ tầng khác tại cảng hàng không hồng	EO	58
1.2. Quản lý bay		
- Tắc nghẽn luồng không lưu trong điều kiện tiêu chuẩn của nhu cầu và khả năng đáp ứng của đường hàng không khi điều hành bay đường dài	AT	81
- Tắc nghẽn luồng không lưu trong điều kiện bất thường về nhu cầu và khả năng đáp ứng của đường hàng không khi điều hành bay đường dài	AX	82
- Hạn chế trong điều hành bay do nhân viên/thiết bị quản lý không lưu	AE	83
- Hạn chế trong điều hành bay do thời tiết	AW	84
- Ùn tắc tại sân đỗ tàu bay do công tác điều hành bay, tàu bay nhận huấn lệnh nổ máy, kéo/đẩy muện...	AW	85
1.3. Hãng hàng không		
1.3.1. Kỹ thuật		
- Tàu bay bị hỏng	TD	41
- Bảo dưỡng định kỳ nhưng bị kết thúc muộn so với kế hoạch	TM	42
- Bảo dưỡng đột xuất; các việc kiểm tra phát sinh sau bảo dưỡng định kỳ	TN	43
- Thiết bị phụ tùng, bảo dưỡng bị thiếu, hỏng	TS	44
- Phụ tùng thay thế cho tàu bay hỏng phải chờ mang tới từ địa điểm khác	TA	45
- Thay thế tàu bay vì lý do kỹ thuật	TC	46

- Tàu bay dự phòng không đưa được vào theo kế hoạch vì lý do kỹ thuật	TL	47
- Thay đổi chủng loại, tải trọng (số ghế) tàu bay so với kế hoạch	TV	48
- Lý do kỹ thuật khác	TV	49
<i>1.3.2. Chờ chuyển khách, hàng hóa, hành lý từ các chuyến bay khác</i>	<i>RL</i>	<i>91</i>
<i>1.3.3. Tổ bay, khai thác bay</i>		
- Kế hoạch bay (tài liệu chuyến bay, các thay đổi chuyến bay) hoàn thành muộn	FP	61
- Các thay đổi về khai thác như lượng nhiên liệu, tải trọng	FF	62
- Tổ bay đến muộn hoặc quá trình chuẩn bị khởi hành bị muộn không vì nguyên nhân tổ bay nối chuyến hoặc chuyển sân	FT, FL	63, 66
- Các hạn chế đối với tổ bay như gặp các vấn đề về y tế đột xuất, chờ tổ bay dự bị, các giới hạn về thời gian bay, các giấy tờ về y tế, thị thực của tổ bay	FS, FC	64, 67
- Các yêu cầu đặc biệt đối với tổ bay chuyển sân không liên quan đến các yêu cầu về khai thác	FR, FA	65, 68
- Các yêu cầu của cơ trường đối với việc kiểm tra an ninh không liên quan đến các yêu cầu về khai thác	FB	69
<i>1.3.4. Phục vụ mặt đất</i>		
- Tổng hợp tài liệu chuyến bay (bảng cân bằng trọng tải, bản kê hành khách...) bị chậm, không chính xác	GD	31
- Ảnh hưởng của việc bốc/dỡ hành lý đặc biệt, quá khổ; thiếu nhân viên	GL	32
- Thiết bị bốc/dỡ bị thiếu, hỏng; thiếu nhân viên	GE	33
- Thiết bị phục vụ hành khách bị thiếu, hỏng; thiếu nhân viên	GS	34
- Dọn vệ sinh tàu bay bị chậm	GC	35
- Việc tra, nạp xăng dầu bị chậm	GF	36
- Cung cấp suất ăn bị chậm	GB	37
- Mâm hàng (ULD) bị thiếu hoặc đang bảo trì	GU	38
- Trang thiết bị kỹ thuật bị thiếu, hỏng; thiếu nhân viên	GT	39
<i>1.3.5. Sắp xếp lịch bay</i>		
- Chưa được sắp xếp cửa ra tàu bay theo kế hoạch do ảnh hưởng của chuyến bay khác đang sử dụng	OA	6
- Thời gian quay đầu tàu bay ít hơn so với thời gian quay đầu tối thiểu đã thể hiện	SG	9
<i>1.3.6. Hành khách và hành lý, hàng hóa, bưu gửi</i>		
- Kết số chuyến bay muộn so với thời gian đóng quầy dự kiến để giải quyết khách số chờ	PD	11
- Kết số chuyến bay muộn so với thời gian đóng quầy dự kiến do ùn tắc, quá tải tại khu vực làm thủ tục	PL	12
- Hệ thống phần mềm hoặc nhân viên có lỗi khi làm thủ tục đối với hành khách, hành lý	PE	13
- Chuyến bay bán quá lượng tải cung ứng; lỗi hệ thống đặt chỗ	PO, CO	14, 25
- Phục vụ khách VIP, báo chí; thất lạc hành lý cá nhân	PS	16
- Đặt suất ăn bị chậm hoặc đặt không đúng tới nhà cung cấp	PC	17
- Quy trình xử lý, phân loại hành lý	PB	18

- Hệ thống phần mềm hoặc nhân viên có lỗi khi làm tài liệu hàng hóa, bưu gửi	CD, CE	21, 27
- Tập kết hàng hóa, bưu gửi đến vị trí muôn	CP, CL	22, 28
- Chậm trong việc chấp nhận vận chuyển hàng hóa, bưu gửi	CC, CA	23, 29
- Quy cách đóng gói không phù hợp	CI	24
- Chuẩn bị, thu xếp kho hàng muôn	CU	26
<i>1.3.7. Lý do khác liên quan đến hoạt động của hãng hàng không</i>	MI	97
2. Nguyên nhân khách quan		
2.1. Thời tiết		
- Thời tiết tại điểm xuất phát	WO	71
- Thời tiết tại điểm đến	WT	72
- Thời tiết trên đường bay hoặc tại cảng hàng không dự bị	WR	73
- Dọn tuyết/băng trên thân tàu bay	WI	75
- Dọn tuyết/băng/cát/nước... tại cảng hàng không	WS	76
- Dịch vụ mặt đất bị ảnh hưởng vì thời tiết	WG	77
2.2. Lý do khác		
- Tìm khách, khách đến cửa ra tàu bay muôn; dỡ hành lý của khách bị từ chối vận chuyển; khách từ chối tiếp tục hành trình...	PH	15
- Phục vụ người tàn tật khi lên/xuống tàu bay	PW	19
- Tàu bay hư hại trong quá trình thực hiện chuyến bay (va phải với chim, sét đánh, nhiễu động, hạ cánh quá tải, va chạm khi đang lăn)	DF	51
- Tàu bay hư hại khi đang trên mặt đất (không trong giai đoạn lăn) do va chạm, hư hại khi chất xếp/dỡ tải, kéo tàu bay, ngập nước, điều kiện thời tiết khắc nghiệt	DG	52
- Các lý do khách quan khác	MO, MX	98, 99
3. Tàu bay về muôn		
3.1. Tàu bay về muôn vì lý do chủ quan		
<i>3.1.1. Do trang thiết bị, dịch vụ tại cảng hàng không xuất phát của chuyến bay trước</i>	RA	93
<i>3.1.2. Do hạn chế về điều hành bay tại cảng hàng không xuất phát của chuyến bay trước</i>	RA	94
<i>3.1.3. Do hoạt động khai thác của hãng hàng không tại cảng hàng không xuất phát của chuyến bay trước</i>		
- Có lỗi trong hệ thống làm thủ tục thẳng cho hành khách, hành lý nối chuyến	RT	92
- Chờ tổ bay tới từ chuyến bay khác	RS, RC	94, 95
- Do hoạt động điều hành khai thác của hãng trong việc đổi hành trình, chuyển hướng, ghép chuyến bay, thay đổi tàu bay không vì lý do kỹ thuật	RO	96
3.1.4. Lý do chủ quan khác	RA	95
3.2. Tàu bay về muôn vì lý do khách quan		
- Do ảnh hưởng thời tiết chặng bay trước	WO, WT, WR, WI, WS, WG	71, 72, 73, 75, 76, 77
- Tìm khách, khách đến cửa ra tàu bay muôn; dỡ hành lý của khách bị từ chối vận chuyển; khách từ chối tiếp tục hành trình... của chặng bay trước	PH	15

- Phục vụ người khuyết tật khi lên/xuống tàu bay của chặng bay trước	PW	19
- Tàu bay hư hại trong quá trình thực hiện chuyến bay của chặng trước (va phải chim, sét đánh, nhiễu động, hạ cánh quá tải, va chạm khi đang lăn)	DF	51
- Tàu bay hư hại khi đang trên mặt đất (không trong giai đoạn lăn) do va chạm, hư hại khi chất xếp/dỡ tải, kéo tàu bay, ngập nước, điều kiện thời tiết khắc nghiệt của chặng trước	DG	52
- Chặng bay trước bị chậm vì tàu bay về muộn (chậm dây chuyền)	RA	96
- Lý do khách quan khác	MX	100

b) Đơn vị thực hiện báo cáo: Cảng vụ hàng không.

c) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: qua địa chỉ hộp thư điện tử vthk@caa.gov.vn hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo: trước 10 giờ 00 ngày 05 tháng kế tiếp.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo 01 lần/tháng.

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo (kỳ báo cáo): từ 00 giờ 00 ngày 01 đến hết 23 giờ 59 phút ngày cuối cùng của tháng báo cáo theo giờ Hà Nội.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

Mẫu CV-4. Báo cáo giám sát việc thực hiện nghĩa vụ bồi thường ứng trước không hoàn lại của các hãng hàng không

Đơn vị báo cáo:.....

Cơ quan nhận báo cáo:

Ngày gửi báo cáo:

Kỳ báo cáo:

Tên cảng hàng không:

Số hiệu chuyến bay	Đường bay	Ngày khai thác	Số hành khách bị ảnh hưởng	Số hành khách đã nhận bồi thường		Số hành khách không đề nghị
				Tiền mặt và chuyển khoản	Phương thức khác	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
A. Chuyến bay có hành khách bị từ chối vận chuyển						
1. Quốc tế						
VN123	HAN-BKK	11/01/2026	5	5	0	0
2. Nội địa						
VN123	HAN-SGN	11/01/2026				
B. Chuyến bay bị hủy						
1. Quốc tế						
VN125	HAN-BKK	11/01/2026	150	40	80	10
2. Nội địa						
VN126	HAN-SGN	11/01/2026				
C. Chuyến bay bị chậm kéo dài						
1. Quốc tế						
VN127	HAN-BKK	11/01/2026	150	40	80	10
2. Nội địa						
VN128	HAN-SGN	11/01/2026				
D. Ghi chú						
1. Giải trình về số hành khách chưa được bồi thường trong kỳ báo cáo, nêu rõ lý do trong từng trường hợp.						
2. Giải trình về số hành khách chưa được bồi thường cộng dồn đến thời điểm báo cáo, nêu rõ lý do trong từng trường hợp.						

Cách thức lập báo cáo Mẫu số CV-4

a) Nội dung, yêu cầu báo cáo:

- Số liệu báo cáo là số liệu về việc hoàn thành thực hiện nghĩa vụ bồi thường ứng trước không hoàn lại của các hãng hàng không đến thời điểm báo cáo.

- Định dạng báo cáo: báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin.

- Thông tin sử dụng trong báo cáo:

(1). Số hiệu chuyến bay: chuyến bay có hành khách bị từ chối vận chuyển hoặc chuyến bay bị hủy hoặc chuyến bay bị chậm kéo dài.

(2). Đường bay: đường bay của chuyến bay có hành khách bị từ chối vận chuyển hoặc chuyến bay bị hủy hoặc chuyến bay bị chậm kéo dài.

(3). Ngày khai thác: ngày dự kiến đi đối với chuyến bay bị hủy hoặc chuyến bay có hành khách bị từ chối vận chuyển; ngày đi thực tế đối với chuyến bay bị chậm.

(4). Tổng số hành khách bị ảnh hưởng: số lượng hành khách được hưởng bồi thường theo quy định.

(5). Số lượng hành khách đã nhận bồi thường bằng tiền mặt và chuyển khoản.

(6). Số lượng hành khách bồi thường bằng phương thức khác:

* Thông qua các dịch vụ trung gian thanh toán phù hợp;

* Điểm thưởng theo chương trình khách hàng thường xuyên (nếu có), vé miễn cước, phiếu thanh toán (voucher) hoặc chứng từ bồi hoàn để sử dụng tiếp dịch vụ của người vận chuyển;

* Các dịch vụ khác theo thỏa thuận giữa người vận chuyển và hành khách.

(7). Số lượng hành khách bồi thường không đề nghị.

b) Đơn vị thực hiện báo cáo: Cảng vụ hàng không.

c) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: gửi vào địa chỉ thư điện tử vthk@caa.gov.vn hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo: báo cáo trước ngày 15 của tháng đầu tiên của Quý báo cáo (Quý N).

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo 01 lần/quý.

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo: số liệu từ ngày 01 đến ngày cuối cùng của Quý N-2. Ví dụ: trước ngày 15/10/2026 phải nộp báo cáo cho kỳ báo cáo từ ngày 01/04/2026-30/6/2026.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

Mẫu HHK-1. Báo cáo số liệu vận tải hàng không thương mại

Đơn vị báo cáo:.....

Cơ quan nhận báo cáo:

Ngày gửi báo cáo:

Kỳ báo cáo:

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Tổng hợp các loại chuyến bay Hành khách, hàng hóa, bưu gửi (Belly Cargo)		Các chuyến bay chở hàng (All-Cargo)	
			Quốc tế	Nội địa	Quốc tế	Nội địa
(1)	(2)	(3)	(4)	(4)	(5)	(6)
CÁC CHUYẾN BAY THƯƠNG MẠI THƯỜNG LỆ						
1	Tàu bay-km	nghìn				
2	Số lần tàu bay cất cánh	lần chuyến				
3	Số giờ bay	giờ				
4	Hành khách chuyên chở	khách				
5	Hàng hóa chuyên chở	tấn				
6	Hành khách-km thực hiện	nghìn				
7	Ghế-km cung ứng	nghìn				
8	Hệ số sử dụng ghế	%				
9	Tấn-km thực hiện					
	a) Khách (gồm hành lý)	nghìn				
	b) Hàng (thư tín)	nghìn				
	c) Bưu gửi	nghìn				
	d) Tổng (9a - 9c)	nghìn				
10	Tấn-km cung ứng	nghìn				
11	Hệ số sử dụng tải	%				
CÁC CHUYẾN BAY THƯƠNG MẠI KHÔNG THƯỜNG LỆ						
12	Tàu bay-km	nghìn				
13	Số lần tàu bay cất cánh	lần				
14	Số giờ bay	giờ				
15	Hành khách chuyên chở	khách				
16	Hàng hóa chuyên chở	tấn				
17	Hành khách-km thực hiện	nghìn				
18	Ghế-km cung ứng	nghìn				
19	Tấn-km thực hiện	nghìn				
20	Tấn-km cung ứng	nghìn				
CHUYẾN BAY TAXI						

21	Số lần tàu bay cất cánh	lần chuyến				
22	Số giờ bay	giờ				
CHUYỂN BAY PHI THƯƠNG MẠI						
23	Số giờ bay	giờ				

Cách thức lập báo cáo Mẫu HHK-1

a) Nội dung, yêu cầu báo cáo:

- Yêu cầu: số liệu báo cáo là tổng hợp tình hình hoạt động vận chuyển diễn ra trong một tháng dương lịch trên toàn mạng bay.

- Thông tin sử dụng trong báo cáo:

(1). Chuyến bay thương mại: chuyến bay có thu tiền.

(2). Chuyến bay thương mại thường lệ: các chuyến bay thương mại thực hiện theo lịch bay và các chuyến bay tăng chuyến của các chuyến bay theo lịch đó.

(3). Chuyến bay thương mại không thường lệ: các chuyến bay thương mại không phải là các chuyến bay thương mại thường lệ nêu trên.

(4). Chuyến bay phi thương mại: chuyến bay không thu tiền như chuyến bay thử, chuyến bay huấn luyện v.v.

(5). Chuyến bay taxi: chuyến bay thuê chuyến vận chuyển hành khách, hàng hóa, bưu gửi bằng tàu bay nhỏ có số ghế cung ứng tối đa 30 ghế và trọng tải thương mại không quá 3400 kg.

(6). Tàu bay-kilomet (Aircraft-kilometres): tổng khối lượng sản phẩm tính bằng cách nhân các chuyến bay thực hiện trên từng chặng bay với chiều dài của đường bay đó.

(7). Số lần tàu bay cất cánh (Aircraft departures): tổng số lần tàu bay cất cánh hoặc tổng số chặng bay.

(8). Giờ bay (Aircraft hours): tổng số giờ bay thực hiện tính từ khi tháo chèn và đóng chèn (chock-off, chock-on).

(9). Hành khách chuyên chở (Passenger carried): tổng số hành khách vận chuyển (bao gồm khách có thu và khách không có thu), mỗi hành khách đi trên một chuyến bay (với cùng một số hiệu chuyến bay) chỉ được tính một lần và không được tính riêng cho từng chặng bay của chuyến bay đó, trừ trường hợp hành khách đó đi trên chuyến bay quốc tế kết hợp nội địa với cùng một số hiệu thì được tính cho cả chặng quốc tế và chặng nội địa. Không tính hành khách không có thu.

* Khách có thu: bao gồm khách vận chuyển theo hình thức khuyến mại (ví dụ: mua hai tặng một), các chương trình giảm giá đặc biệt (ví dụ: khách theo chương trình khách hàng thường xuyên-FFP), khách của các chương trình hợp tác giảm giá, khách đi giá ưu đãi (thuyền viên, quân đội, thanh niên, sinh viên...).

* Khách không có thu: khách đi vé miễn cước, khách đi giá vé khuyến mại áp dụng cho nhân viên của hãng hàng không hoặc đại lý của hãng đó hoặc người khác nhưng đi phục vụ công việc của hãng, khách đi với trẻ sơ sinh không chiếm chỗ.

(10). Hàng hóa (Freight tone carried): tổng khối lượng hàng hóa (tấn) tính bằng cách cộng dồn tổng tấn hàng hóa trên từng chuyến bay và mỗi tấn hàng chỉ tính một lần cho dù chuyến bay đó gồm nhiều chặng. Đối với trường hợp lượng hàng đó được vận chuyển trên chuyến bay quốc tế kết hợp nội địa với cùng một số hiệu có thể tính riêng cho cả chặng quốc tế và chặng nội địa.

(11). Hành khách-kilomet thực hiện (Passenger kilometres performed): tổng khối lượng

sản phẩm tính được bằng cách nhân số hành khách chuyên chở trên từng chặng bay với quãng đường của chặng bay đó. Kết quả thu được tương ứng với số kilomet mà tất cả các hành khách đã đi.

(12). Ghế-kilomet cung ứng (Seat-kilometres available): tổng khối lượng sản phẩm tính được bằng cách nhân số ghế hành khách cung ứng trên từng chặng với quãng đường của chặng đó (số ghế không thực sự cung ứng cho khách để dành tăng thêm khối lượng nhiên liệu hoặc tải trọng khác sẽ không được dùng để tính).

(13). Hệ số sử dụng ghế (Passenger load factor): được tính bằng tỷ lệ % giữa hành khách-km thực hiện và ghế-km cung ứng lấy đến 02 số sau dấu phẩy.

(14). Tấn-kilomet thực hiện (Tone-kilometres performed): được xác định bằng tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển nhân với độ dài đường bay

Các số liệu sau đây cần được báo cáo riêng rẽ:

* Hành khách (bao gồm cả hành lý): tính cả hành lý miễn cước và hành lý quá cước, lấy mức trọng lượng chung cho mỗi hành khách là 90 kg.

*Hàng hóa: là hàng hóa được chuyên chở bằng tàu bay chở hàng chuyên dụng hoặc trong khoang hàng của tàu bay chở khách.

*Bưu gửi: thư từ, túi thư ngoại giao, bưu kiện và các bưu phẩm được vận chuyển theo chuyến bay.

(15). Tấn-kilomet cung ứng (Tone-kilometres available): tổng khối lượng sản phẩm tính được bằng cách nhân số tấn có thể cung ứng (về hành khách, hàng hóa, bưu gửi) trên từng chặng với quãng đường của chặng đó.

(16). Hệ số sử dụng tải (weight load factor): chỉ số phần trăm giữa tấn hàng hóa thực hiện và tấn-kilomet cung ứng. Chỉ số báo cáo lấy đến 02 số sau dấu phẩy.

- Định dạng báo cáo: báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin.

- Các đơn vị báo cáo chịu trách nhiệm về tính chính xác của số liệu.

b) Đơn vị thực hiện báo cáo: doanh nghiệp Việt Nam kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ.

c) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: qua địa chỉ hộp thư điện tử vthk@caa.gov.vn hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo: báo cáo trước 10 giờ 00 ngày 05 tháng kế tiếp.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo 01 lần/tháng.

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo (kỳ báo cáo): từ 00 giờ 00 ngày 01 đến hết 23 giờ 59 phút ngày cuối cùng của tháng báo cáo theo giờ Hà Nội.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

Mẫu HHK-2. Báo cáo ước số liệu vận tải hàng không thương mại

Đơn vị báo cáo:.....

Cơ quan nhận báo cáo:

Ngày gửi báo cáo:

Kỳ báo cáo:

Chi tiêu	Kế hoạch năm.....			
	Hành khách		Hàng Hóa	
	Hành khách	Hành khách-km	Tấn	Tấn-km
I-Vận chuyển nội địa				
Hãng hàng không A				
II-Vận chuyển quốc tế				
Hãng hàng không A				

Cách thức lập báo cáo Mẫu HHK-2

a) Nội dung, yêu cầu báo cáo:

- Báo cáo về ước kế hoạch vận tải hàng không thương mại theo các mục vận tải hành khách và vận tải hàng hóa (nội địa và quốc tế) trong năm báo cáo.
- Các đơn vị báo cáo chịu trách nhiệm về tính chính xác của số liệu.
- Định dạng báo cáo: báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin.
- Thông tin sử dụng trong báo cáo:

(1). Hành khách-kilomet (Passenger kilometres): tổng khối lượng sản phẩm tính được bằng cách nhân số hành khách chuyên chở trên từng chặng bay với độ dài của đường bay đó.

(2). Tấn-kilomet (Tone-kilometres): được xác định bằng tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển nhân trên từng chặng bay với độ dài đường bay đó.

b) Đơn vị thực hiện báo cáo: doanh nghiệp Việt Nam kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ.

c) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: qua địa chỉ hộp thư điện tử vthk@caa.gov.vn hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo: báo cáo trước ngày 10 tháng 01 của năm báo cáo.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo 01 lần/năm.

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo (kỳ báo cáo): số liệu từ tháng 01 đến tháng 12 của năm báo cáo.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

Mẫu HHK-3. Báo cáo số liệu vận tải hàng không thương mại theo từng chuyến bay tại cảng hàng không Việt Nam

Đơn vị báo cáo:.....

Cơ quan nhận báo cáo:

Ngày gửi báo cáo:

Kỳ báo cáo:

Tên cảng hàng không:

Ngày bay (Date of Operation)	Ngày trong tuần (Day of Week)	Số hiệu chuyến bay (Flight Number)	Code của hãng/nhà khai thác (Airline Code)	Tên hãng (Airline Name)	Đường bay quốc tế/Nội địa (INT/DOM)	Cát cánh/hạ cánh (DEP/ARR)	Chặng bay (Sector)	Đường bay (Route)	Đăng ký tàu bay (Aircraft Registration Mark)	Loại tàu bay (Aircraft Type)	Trọng tải cung ứng (Available Tons)	Ghế cung ứng (Configuration)	Hành khách (Passenger)	Hàng hóa (Cargo)	Bưu gửi (Mail)	Loại hình chuyến bay (Type of services)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
20-May-23	3	UA123	UA	United Airlines	INT	ARR	LAX-SGN	LAX-HKG-SGN-HKG-LAX	AAA123	A320			100	1.000	5	J
20-May-23	3	UA123	UA	United Airlines	INT	ARR	HKG-SGN	LAX-HKG-SGN-HKG-LAX	AAA123	A320			50	100	10	J
20-May-23	3	UA124	UA	United Airlines	INT	DEP	SGN-HKG	LAX-HKG-SGN-HKG-LAX	AAA123	A320			50	100	10	J
20-May-23	3	UA124	UA	United Airlines	INT	DEP	SGN-LAX	LAX-HKG-SGN-HKG-LAX	AAA123	A320			50	100	10	J
21-May-23	4	CI123	CI	China Airlines	INT	ARR	TPE-SGN	TPE-SGN-TPE	AAA123	A320			150	1.000	3	C
21-May-23	4	CI124	CI	China Airlines	INT	DEP	SGN-TPE	TPE-SGN-TPE	AAA123	A320			150	2.000	3	C
22-May-23	4	CV7855	CV	Cargolux Airlines	INT	ARR	LUX-SGN	LUX-SGN-	AAA123	B747						F

								HKG- GYD- LUX										
22-May-23	4	CV7855	CV	Cargolux Airlines	INT	DEP	SGN- HKG	LUX- SGN- HKG- GYD- LUX	AAA123	B747								F
22-May-23	5	CV7855	CV	Cargolux Airlines	INT	DEP	SGN- GYD	LUX- SGN- HKG- GYD- LUX	AAA123	B747								F
22-May-23	5	CV7855	CV	Cargolux Airlines	INT	DEP	SGN- LUX	LUX- SGN- HKG- GYD- LUX	AAA123	B747								F
23-May-23	6	VN123	VN	Vietnam Airlines	DOM	DEP	HAN- SGN	HAN- SGN- HAN	VNA123	A320	60.000	180	155	300	50.000			J
23-May-23	6	VN124	VN	Vietnam Airlines	DOM	ARR	SGN- HAN	HAN- SGN- HAN	VNA123	A320	60.000	180	200	200	40.000			J

Cách thức lập báo cáo Mẫu HHK-3

a) Nội dung, yêu cầu báo cáo:

- Yêu cầu:

Thống kê sản lượng vận tải hàng không thương mại theo từng chuyến bay từ 00 giờ 00 ngày đầu tiên đến hết 23 giờ 59 ngày cuối cùng trong tháng của kỳ báo cáo của từng cảng hàng không Việt Nam thuộc khu vực quản lý.

Đối với các đường bay có nhiều chặng bay, chỉ thống kê sản lượng hành khách, hàng hóa và bưu gửi đối với các chặng bay có điểm đi hoặc điểm đến là cảng hàng không Việt Nam, cụ thể:

- + Sản lượng vận chuyển xuất phát từ điểm đầu hoặc điểm giữa đến cảng hàng không Việt Nam;
- + Sản lượng vận chuyển xuất phát từ cảng hàng không Việt Nam đến điểm giữa hoặc điểm cuối;
- + Việc kê khai được thực hiện theo từng chặng bay tương ứng. Không thống kê sản lượng hành khách, hàng hóa và bưu gửi đối với các chặng bay mà cả điểm đi và điểm đến đều không phải là cảng hàng không Việt Nam.

- Thông tin sử dụng trong báo cáo:

(1). Ngày bay (Date of Operation): ngày đến/đi cảng hàng không của chặng bay tính theo giờ Hà Nội. Ví dụ: 20Mar06.

(2). Ngày trong tuần (Day of Week): tương ứng với các DAY 1 (Thứ Hai), DAY 2 (Thứ Ba), DAY 3 (Thứ Tư), DAY 4 (Thứ Năm),

DAY 5 (Thứ Sáu), DAY 6 (Thứ Bảy), DAY 7 (Chủ nhật).

- (3). Số hiệu chuyến bay (Flight Number): số hiệu chuyến bay gắn với hành trình bay được phê chuẩn. Ví dụ: UA869.
- (4). Code của hãng/nhà khai thác: là ký hiệu bằng mã IATA hoặc mã ICAO của các hãng hàng không. Ví dụ: VN, VJ, KE...
- (5). Tên hãng: tên thương mại của hãng hàng không
- (6). Đường bay quốc tế/Nội địa (INT/DOM): nếu đường bay nội địa điền là DOM, quốc tế điền INT.
- (7). Cát cánh/hạ cánh (DEP/ARR): chuyến bay đi điền DEP, chuyến bay đến điền ARR
- (8). Chặng bay (Sector): chặng bay đến/đi cảng hàng không theo hành trình đi của khách, do vậy một số hiệu chuyến bay có thể phải báo cáo theo nhiều chặng bay. Ví dụ: UA869 sẽ phải báo cáo sản lượng hành khách, hàng hóa, bưu gửi cho các chặng: SGN- HKG và SFO-SGN.
- (9). Đường bay (Route): điền toàn bộ đường bay hãng dự kiến khai thác của chuyến đó, bao gồm cảng hàng không xuất phát đầu tiên trong đường bay và các cảng hàng không (điểm giữa) tiếp theo và cảng hàng không tại điểm cuối (Ví dụ: LUX-DWC-SGN-HKG-GYD-BUD-LUX)
- (10). Đăng ký tàu bay (A/C Registration Mark): số hiệu đăng ký tàu bay ghi trên AOC hoặc FAOC.
- (11). Loại tàu bay (Aircraft Type): mã 3 hoặc 4 ký tự chỉ loại tàu bay sử dụng. Ví dụ: 744 hoặc B747/B744 (B747-400); 320 hoặc A320 (A320); 777 hoặc B777/B772 (B777-200); AT7 hoặc AT72 (ATR-72).
- (12). Trọng tải cung ứng (Available Tons- AT): trọng tải thương mại tối đa của tàu bay cho phép chuyên chở các đối tượng vận chuyển (hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi) đối với chuyến bay đó, được tính theo đơn vị tấn. $AT = \text{Total Traffic Load} + \text{Underload Before LMC}$ (tổng trọng tải thương mại đã được đưa lên tàu bay + trọng tải thương mại chưa sử dụng có thể chuyên chở thêm của chuyến bay).
- (13). Ghế cung ứng (Configuration): số ghế thương mại bố trí của chuyến bay.
- (14). Hành khách (Passenger): người sử dụng dịch vụ vận chuyển của hãng hàng không nhằm mục đích đi lại giữa các chặng bay của chuyến bay, bao gồm khách có thu nhập, khách giảm giá dịch vụ vận chuyển đặc biệt và khách miễn giá dịch vụ vận chuyển.
- (15). Hàng hóa (Cargo): là hàng hóa được chuyên chở bằng tàu bay chở hàng chuyên dụng hoặc trong khoang hàng của tàu bay chở khách được vận chuyển theo chuyến bay (tính theo đơn vị tấn).
- (16). Bưu gửi (Mail): thư từ, túi thư ngoại giao, bưu kiện và các bưu phẩm được vận chuyển theo chuyến bay (tính theo đơn vị tấn).
- (17). Loại hình chuyến bay (Type of services): điền loại hình chuyến bay sử dụng code dịch vụ theo bảng như sau:

Mã loại dịch vụ	Áp dụng cho chuyến bay	Loại hình khai thác	Mô tả loại dịch vụ
J	Khai thác thường lệ	Hành khách	Dịch vụ thông thường
S	Khai thác thường lệ	Hành khách	Cần dịch vụ tàu/xe trung chuyển
U	Khai thác thường lệ	Hành khách	Cần dịch vụ khai thác bằng phương tiện mặt đất
F	Khai thác thường lệ	Hàng hóa/Bưu kiện	Hàng rời hoặc thiết bị hàng hóa chất sẵn
V	Khai thác thường lệ	Hàng hóa/Bưu kiện	Cần dịch vụ khai thác bằng phương tiện mặt đất
M	Khai thác thường lệ	Hàng hóa/Bưu kiện	Chỉ thư tín
Q	Khai thác thường lệ	Hành khách/Hàng hóa	Hành khách/Hàng hóa trong khoang cabin (tàu bay cấu hình hỗn hợp)
G	Chuyến bay bổ sung	Hành khách	Dịch vụ thông thường
B	Chuyến bay bổ sung	Hành khách	Cần dịch vụ tàu/xe trung chuyển
A	Chuyến bay bổ sung	Hàng hóa/Bưu kiện	Hàng hóa/Bưu kiện
R	Chuyến bay bổ sung	Hành khách/Hàng hóa	Hành khách/Hàng hóa trong khoang cabin (tàu bay cấu hình hỗn hợp)
C	Thuê chuyến	Hành khách	Chỉ chở hành khách
O	Thuê chuyến	Xử lý đặc biệt	Thuê chuyến cần yêu cầu xử lý đặc biệt (ví dụ: chuyến bay chở người nhập cư/người hành hương)
H	Thuê chuyến	Hàng hóa/Bưu kiện	Hàng hóa và/hoặc thư tín
L	Thuê chuyến	Hành khách/Hàng hóa/Bưu kiện	Hành khách và hàng hóa và/hoặc thư tín
P	Khác	Không xác định	Chuyến bay phi doanh thu (ferry/định vị/demo)
T	Khác	Không xác định	Bay kiểm tra kỹ thuật
K	Khác	Không xác định	Bay huấn luyện (kiểm tra tổ lái)
D	Khác	Không xác định	Hàng không chung
E	Khác	Không xác định	Chuyến bay đặc biệt (FAA/Chính phủ)
W	Khác	Không xác định	Quân sự
X	Khác	Không xác định	Hạ cánh kỹ thuật (Technical stop)

- Định dạng báo cáo: báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin.

- Các đơn vị báo cáo chịu trách nhiệm về tính chính xác của số liệu.

b) Đơn vị thực hiện báo cáo: hãng hàng không Việt Nam và hãng hàng không nước ngoài hoạt động tại Việt Nam có hoạt động vận tải hàng không thương mại thường lệ và không thường lệ hoặc tổ chức, cá nhân được hãng hàng không đó ủy quyền.

c) Cơ quan nhận báo cáo: Cảng vụ hàng không.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: qua địa chỉ hộp thư điện tử của Cảng vụ hàng không (các Cảng vụ hàng không thông báo địa chỉ thư điện tử để gửi báo cáo) hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo: trước 12 giờ 00 ngày 03 tháng kế tiếp.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo 01 lần/tháng.

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo (kỳ báo cáo): từ 00 giờ 00 ngày 01 đến hết 23 giờ 59 phút ngày cuối cùng của tháng báo cáo theo giờ Hà Nội.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

Mẫu HHK-4. Báo cáo số liệu chuyến bay chậm chuyến, hủy chuyến của hãng hàng không Việt Nam tại cảng hàng không Việt Nam

Đơn vị thực hiện báo cáo:.....

Cơ quan nhận báo cáo:

Ngày gửi báo cáo:

Kỳ báo cáo:

Cảng hàng không/Toàn mạng cảng hàng không Việt Nam:.....

I. THÔNG KÊ CHUYẾN BAY ĐI BỊ CHẬM, HỦY

1. Tổng hợp chuyến bay đi bị chậm

Số chuyến bay đi trong ngày:

Nguyên nhân	Mã		Số chuyến bay bị chậm				Tổng thời gian chậm
			trên 15'- 2 giờ	trên 2 giờ - 3 giờ	trên 3 giờ - 4 giờ	Tổng số chuyến bị chậm	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1. Nguyên nhân chủ quan							
1.1. Trang thiết bị và dịch vụ tại cảng hàng không							
1.1.1. Trang thiết bị và dịch vụ của các đơn vị khác tại cảng hàng không							
- Kiểm tra an ninh	AS	85					
- Xuất nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch y tế	AG	86					
1.1.2. Trang thiết bị và dịch vụ của Người khai thác cảng hàng không							
- Các giới hạn về trang thiết bị, hệ thống tại cảng hàng không, hạ tầng sân đỗ, đèn hiệu, các tòa nhà cao tầng, cửa ra tàu bay,...	AF	87					
- Hạn chế tại cảng hàng không đến do hoạt động khai thác: cảng hàng không hoặc đường hạ cát cánh đóng cửa do chướng ngại vật hoặc thời tiết, sửa chữa cải tạo, khủng bố, vật thể lạ xâm nhập, bất ổn chính trị, hạn chế về nhân viên, phải giảm tiếng ồn, chuyến bay đặc biệt, phục vụ chuyên cơ, hạn chế bay đêm...	AD	88					

Nguyên nhân	Mã		Số chuyến bay bị chậm				Tổng thời gian chậm
			trên 15'-2 giờ	trên 2 giờ - 3 giờ	trên 4 giờ	Tổng số chuyến bị chậm	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
- Hạn chế tại cảng hàng không đi do hoạt động khai thác: cảng hàng không hoặc đường hạ cất cánh đóng cửa do chướng ngại vật hoặc thời tiết, sửa chữa cải tạo, khủng bố, vật thể lạ xâm nhập, bất ổn chính trị, hạn chế về nhân viên, phải giảm tiếng ồn, chuyến bay đặc biệt, phục vụ chuyên cơ, hạn chế bay đêm...	AM	89					
- Hạ tầng phục vụ công tác làm thủ tục hành khách, hành lý hồng	ED	55					
- Hạ tầng phục vụ công tác làm thủ tục hàng hóa hồng	EC	56					
- Hạ tầng phục vụ công tác làm thủ tục bay hồng	EF	57					
- Các hệ thống hạ tầng khác tại cảng hàng không hồng	EO	58					
1.2. Quản lý bay							
- Tắc nghẽn luồng không lưu trong điều kiện tiêu chuẩn của nhu cầu và khả năng đáp ứng của đường hàng không khi điều hành bay đường dài	AT	81					
- Tắc nghẽn luồng không lưu trong điều kiện bất thường về nhu cầu và khả năng đáp ứng của đường hàng không khi điều hành bay đường dài	AX	82					
- Hạn chế trong điều hành bay do nhân viên/thiết bị quản lý không lưu	AE	83					
- Hạn chế trong điều hành bay do thời tiết	AW	84					
- Ùn tắc tại sân đỗ tàu bay do công tác điều hành bay, tàu bay nhận huấn lệnh nổ máy, kéo/đẩy muện...	AW	85					
1.3. Hãng hàng không							
1.3.1. Kỹ thuật							
- Tàu bay bị hỏng	TD	41					
- Bảo dưỡng định kỳ nhưng bị kết thúc muộn so với kế hoạch	TM	42					
- Bảo dưỡng đột xuất; các việc kiểm tra phát sinh sau bảo dưỡng định kỳ	TN	43					

Nguyên nhân	Mã		Số chuyến bay bị chậm				Tổng thời gian chậm
			trên 15'-2 giờ	trên 2 giờ - 3 giờ	trên 4 giờ	Tổng số chuyến bị chậm	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
- Thiết bị phụ tùng, bảo dưỡng bị thiếu, hỏng	TS	44					
- Phụ tùng thay thế cho tàu bay hỏng phải chờ mang tới từ địa điểm khác	TA	45					
- Thay thế tàu bay vì lý do kỹ thuật	TC	46					
- Tàu bay dự phòng không đưa được vào theo kế hoạch vì lý do kỹ thuật	TL	47					
- Thay đổi chủng loại, tải trọng (số ghế) tàu bay so với kế hoạch	TV	48					
- Lý do kỹ thuật khác	TV	49					
<i>1.3.2. Chờ chuyển khách, hàng hóa, hành lý từ các chuyến bay khác</i>	<i>RL</i>	<i>91</i>					
<i>1.3.3. Tổ bay, khai thác bay</i>							
- Kế hoạch bay (tài liệu chuyến bay, các thay đổi chuyến bay) hoàn thành muộn	FP	61					
- Các thay đổi về khai thác như lượng nhiên liệu, tải trọng	FF	62					
- Tổ bay đến muộn hoặc quá trình chuẩn bị khởi hành bị muộn không vì nguyên nhân tổ bay nổi chuyến hoặc chuyển sân	FT, FL	63, 66					
- Các hạn chế đối với tổ bay như gặp các vấn đề về y tế đột xuất, chờ tổ bay dự bị, các giới hạn về thời gian bay, các giấy tờ về y tế, thị thực của tổ bay	FS, FC	64, 67					
- Các yêu cầu đặc biệt đối với tổ bay chuyển sân không liên quan đến các yêu cầu về khai thác	FR, FA	65, 68					
- Các yêu cầu của cơ trường đối với việc kiểm tra an ninh không liên quan đến các yêu cầu về khai thác	FB	69					
<i>1.3.4. Phục vụ mặt đất</i>							
- Tổng hợp tài liệu chuyến bay (bảng cân bằng trọng tải, bản kê hành khách...) bị chậm, không chính xác	GD	31					

Nguyên nhân	Mã		Số chuyến bay bị chậm				Tổng thời gian chậm
			trên 15'-2 giờ	trên 2 giờ - 3 giờ	trên 4 giờ	Tổng số chuyến bị chậm	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
- Ảnh hưởng của việc bốc/dỡ hành lý đặc biệt, quá khổ; thiếu nhân viên	GL	32					
- Thiết bị bốc/dỡ bị thiếu, hỏng; thiếu nhân viên	GE	33					
- Thiết bị phục vụ hành khách bị thiếu, hỏng; thiếu nhân viên	GS	34					
- Dọn vệ sinh tàu bay bị chậm	GC	35					
- Việc tra, nạp xăng dầu bị chậm	GF	36					
- Cung cấp suất ăn bị chậm	GB	37					
- Mâm hàng (ULD) bị thiếu hoặc đang bảo trì	GU	38					
- Trang thiết bị kỹ thuật bị thiếu, hỏng; thiếu nhân viên	GT	39					
<i>1.3.5. Sắp xếp lịch bay</i>							
- Chưa được sắp xếp cửa ra tàu bay theo kế hoạch do ảnh hưởng của chuyến bay khác đang sử dụng	OA	6					
- Thời gian quay đầu tàu bay ít hơn so với thời gian quay đầu tối thiểu đã thể hiện	SG	9					
<i>1.3.6. Hành khách và hành lý, hàng hóa, bưu gửi</i>							
- Kết số chuyến bay muộn so với thời gian đóng quầy dự kiến để giải quyết khách sở chờ	PD	11					
- Kết số chuyến bay muộn so với thời gian đóng quầy dự kiến do ùn tắc, quá tải tại khu vực làm thủ tục	PL	12					
- Hệ thống phần mềm hoặc nhân viên có lỗi khi làm thủ tục đối với hành khách, hành lý	PE	13					
- Chuyến bay bán quá lượng tải cung ứng; lỗi hệ thống đặt chỗ	PO, CO	14, 25					
- Phục vụ khách VIP, báo chí; thất lạc hành lý cá nhân	PS	16					
- Đặt suất ăn bị chậm hoặc đặt không đúng tới nhà cung cấp	PC	17					
- Quy trình xử lý, phân loại hành lý	PB	18					

Nguyên nhân	Mã		Số chuyến bay bị chậm				Tổng thời gian chậm
			trên 15'-2 giờ	trên 2 giờ - 3 giờ	trên 4 giờ	Tổng số chuyến bị chậm	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
- Hệ thống phần mềm hoặc nhân viên có lỗi khi làm tài liệu hàng hóa, bưu gửi	CD, CE	21, 27					
- Tập kết hàng hóa, bưu gửi đến vị trí muộ	CP, CL	22, 28					
- Chậm trong việc chấp nhận vận chuyển hàng hóa, bưu gửi	CC, CA	23, 29					
- Quy cách đóng gói không phù hợp	CI	24					
- Chuẩn bị, thu xếp kho hàng muộ	CU	26					
<i>1.3.7. Lý do khác liên quan đến hoạt động của hãng hàng không</i>	MI	97					
2. Nguyên nhân khách quan							
2.1. Thời tiết							
- Thời tiết tại điểm xuất phát	WO	71					
- Thời tiết tại điểm đến	WT	72					
- Thời tiết trên đường bay hoặc tại cảng hàng không dự bị	WR	73					
- Dọn tuyết/băng trên thân tàu bay	WI	75					
- Dọn tuyết/băng/cát/nước... tại cảng hàng không	WS	76					
- Dịch vụ mặt đất bị ảnh hưởng vì thời tiết	WG	77					
2.2. Lý do khác							
- Tìm khách, khách đến cửa ra tàu bay muộ; đỡ hành lý của khách bị từ chối vận chuyển; khách từ chối tiếp tục hành trình...	PH	15					
- Phục vụ người tàn tật khi lên/xuống tàu bay	PW	19					
- Tàu bay hư hại trong quá trình thực hiện chuyến bay (va phải với chim, sét đánh, nhiễu động, hạ cánh quá tải, va chạm khi đang lăn)	DF	51					
- Tàu bay hư hại khi đang trên mặt đất (không trong giai đoạn lăn) do va chạm, hư hại khi chất xếp/dỡ tải, kéo tàu bay, ngập nước, điều kiện thời tiết khắc nghiệt	DG	52					
- Các lý do khách quan khác	MO, MX	98, 99					

Nguyên nhân	Mã		Số chuyến bay bị chậm				Tổng thời gian chậm
			trên 15'-2 giờ	trên 2 giờ - 3 giờ	trên 4 giờ	Tổng số chuyến bay bị chậm	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
3. Tàu bay về muộn							
3.1. Tàu bay về muộn vì lý do chủ quan							
3.1.1. Do trang thiết bị, dịch vụ tại cảng hàng không xuất phát của chuyến bay trước	RA	93					
3.1.2. Do hạn chế về điều hành bay tại cảng hàng không xuất phát của chuyến bay trước	RA	94					
3.1.3. Do hoạt động khai thác của hãng hàng không tại cảng hàng không xuất phát của chuyến bay trước							
- Có lỗi trong hệ thống làm thủ tục thẳng cho hành khách, hành lý nối chuyến	RT	92					
- Chờ tổ bay tới từ chuyến bay khác	RS, RC	94, 95					
- Do hoạt động điều hành khai thác của hãng trong việc đổi hành trình, chuyển hướng, ghép chuyến bay, thay đổi tàu bay không vì lý do kỹ thuật	RO	96					
3.1.4. Lý do chủ quan khác	RA	95					
3.2. Tàu bay về muộn vì lý do khách quan							
- Do ảnh hưởng thời tiết chặng bay trước	WO, WT, WR, WL, WS, WG	71, 72, 73, 75, 76, 77					
- Tìm khách, khách đến cửa ra tàu bay muộn; đỡ hành lý của khách bị từ chối vận chuyển; khách từ chối tiếp tục hành trình... của chặng bay trước	PH	15					
- Phục vụ người khuyết tật khi lên/xuống tàu bay của chặng bay trước	PW	19					
- Tàu bay hư hại trong quá trình thực hiện chuyến bay của chặng trước (va phải chim, sét đánh, nhiễu động, hạ cánh quá tải, va chạm khi đang lăn)	DF	51					

Nguyên nhân	Mã		Số chuyến bay bị chậm				Tổng thời gian chậm
			trên 15'-2 giờ	trên 2 giờ - 3 giờ	trên 4 giờ	Tổng số chuyến bị chậm	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
- Tàu bay hư hại khi đang trên mặt đất (không trong giai đoạn lăn) do va chạm, hư hại khi chất xếp/dỡ tải, kéo tàu bay, ngập nước, điều kiện thời tiết khắc nghiệt của chặng trước	DG	52					
- Chặng bay trước bị chậm vì tàu bay về muộn (chậm dây chuyền)	RA	96					
- Lý do khách quan khác	MX	100					
Tổng chậm (1+2+3)							

Thống kê chi tiết các chuyến bay đi bị chậm

STT	Ngày	Loại tàu bay	Số đăng ký tàu bay	Số hiệu chuyến bay	Chặng bay	SOBT	AOBT	Thời gian chậm (phút)	Nguyên nhân chậm
1	9/1/2027	A320	VNA123	AB123	HANSGN	14:00	14:25	25	WO (thời tiết tại điểm xuất phát)
2	9/1/2027	A320	VNA234	AB122	SGNHAN	16:45	17:10	25	RA/WO (tàu bay về muộn vì thời tiết điểm xuất phát chặng trước)
3	9/1/2027	B737	VNA111	AB234	HANVII	5:55	6:45	50	WT (thời tiết tại điểm đến)
4	9/1/2027	A321	VNA112	AB344	SGNDAD	6:05	6:30	25	PH (tìm khách)
...	...								
Tổng số chuyến bay chậm:				4		Tổng thời gian chậm		125	

2. THỐNG KÊ CHUYẾN BAY BỊ HỦY

Nguyên nhân	Số chuyến bay hủy
1. Do thời tiết	
2. Do kỹ thuật	
3. Do thương mại	
4. Do khai thác	
5. Lý do khác	
Tổng	

Thống kê chi tiết chuyến bay bị hủy

STT	Ngày (DD/MM/YYYY)	Loại tàu bay	Số đăng ký tàu bay	Số hiệu chuyến bay	Chặng bay	Nguyên nhân hủy chuyến
1	09/6/2026	A320	VNA123	AB123	HANSGN	Hủy chuyến vì lý do thời tiết tại CHKQT TSN
2	09/6/2026	A320	VNA234	AB122	SGNHAN	Hủy chuyến vì lý do thời tiết tại CHKQT TSN
3	09/6/2026	B737	VNA111	AB234	HANVII	Hủy chuyến vì lý do kỹ thuật
4	09/6/2026	A321	VNA112	AB344	SGNDAD	Hủy chuyến vì lý do kỹ thuật

II. THÔNG KÊ CHUYẾN BAY ĐẾN BỊ CHẬM

Tổng hợp chuyến bay đến bị chậm

Số chuyến bay đến trong ngày:

Chỉ tiêu	Số chuyến bay đến bị chậm			
	trên 15'-2 giờ	trên 2 giờ - 3 giờ	trên 4 giờ	Tổng số chuyến bay bị chậm
CHUYẾN BAY ĐẾN BỊ CHẬM				

Thông kê chi tiết các chuyến bay đến bị chậm

STT	Ngày	Loại tàu bay	Số đăng ký tàu bay	Số hiệu chuyến bay	Chặng bay	SIBT	AIBT	Thời gian chậm (phút)
1	9/1/2027	A320	VNA123	AB123	HANSGN	14:00	14:25	25
2	9/1/2027	A320	VNA234	AB122	SGNHAN	16:45	17:10	25
3	9/1/2027	B737	VNA111	AB234	HANVII	5:55	6:45	50
4	9/1/2027	A321	VNA112	AB344	SGNDAD	6:05	6:30	25
...	...							
Tổng số chuyến bay chậm:				4		Tổng thời gian chậm		125

Cách thức lập báo cáo Mẫu HHK-4

a) Nội dung, yêu cầu báo cáo:

- Thống kê tổng số chuyến bay đi tại cảng hàng không Việt Nam bị chậm chuyến, hủy chuyến theo nguyên nhân của ngày báo cáo và chi tiết nguyên nhân chậm, hủy theo từng chuyến bay của ngày báo cáo đối với từng cảng hàng không và toàn mạng

cảng hàng không Việt Nam theo mục I.

- Thống kê tổng số chuyến bay đến tại cảng hàng không Việt Nam bị chậm chuyến của ngày báo cáo và chi tiết từng chuyến bay đến bị chậm của ngày báo cáo đối với từng cảng hàng không và toàn mạng cảng hàng không Việt Nam theo mục II.

- Chuyến bay đi bị chậm: là chuyến bay có thời gian đi thực tế (AOBT) muộn hơn 15 phút so với thời gian đi (SOBT) theo lịch bay căn cứ.

- Chuyến bay đến bị chậm: là chuyến bay có thời gian đến thực tế (AIBT) muộn hơn 15 phút so với thời gian đến (SIBT) theo lịch bay căn cứ.

- Hãng hàng không cung cấp thông tin nguyên nhân chậm, hủy chuyến bay tới Người khai thác cảng hàng không để tổng hợp báo cáo Cục Hàng không Việt Nam.

- Định dạng báo cáo: báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin.

+ Thời gian được định dạng ngày: DD/MM/YY. Ví dụ 29MAR26.

+ Thời gian được định dạng giờ: giờ: phút (hh:ss). Ví dụ: chuyến bay AB123 giờ kế hoạch 10:15, giờ thực hiện 10:20.

- Cảng hàng không: tên cảng hàng không thực hiện việc báo cáo số liệu theo mẫu.

- Toàn mạng cảng hàng không Việt Nam: toàn bộ cảng hàng không Việt Nam thực hiện việc báo cáo số liệu theo mẫu.

- Các đơn vị báo cáo chịu trách nhiệm về tính chính xác của số liệu.

b) Đơn vị thực hiện báo cáo: doanh nghiệp Việt Nam kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ.

c) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không, người khai thác cảng hàng không.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: qua địa chỉ hộp thư điện tử của Cảng vụ hàng không (các Cảng vụ hàng không thông báo địa chỉ thư điện tử để gửi báo cáo) và Cục Hàng không Việt Nam qua hộp thư điện tử vthk@caa.gov.vn hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo: trước 10 giờ 00 ngày kế tiếp của ngày báo cáo.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo 01 lần/ngày.

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo (kỳ báo cáo): báo cáo số liệu diễn ra trong một ngày dương lịch từ 00 giờ 00 đến hết 23 giờ 59. Thời gian được tính theo giờ Hà Nội.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

Mẫu HHK-5. Báo cáo thực hiện nghĩa vụ bồi thường ứng trước không hoàn lại đối với hành khách bị từ chối vận chuyển, chuyến bay bị hủy, chuyến bay bị chậm kéo dài

Đơn vị báo cáo:.....

Cơ quan nhận báo cáo:

Ngày gửi báo cáo:

Kỳ báo cáo:

Tên cảng hàng không:.....

Số hiệu chuyến bay	Đường bay	Ngày khai thác	Số hành khách bị ảnh hưởng	Số hành khách đã nhận bồi thường		Số hành khách không đề nghị
				Tiền mặt và chuyển khoản	Phương thức khác	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
A. Chuyến bay có hành khách bị từ chối vận chuyển						
1. Quốc tế						
VN123	HAN-BKK	11/01/2026	5	5	0	0
2. Nội địa						
VN123	HAN-SGN	11/01/2026				
B. Chuyến bay bị hủy						
1. Quốc tế						
VN125	HAN-BKK	11/01/2026	150	40	80	10
2. Nội địa						
VN126	HAN-SGN	11/01/2026				
C. Chuyến bay bị chậm kéo dài						
1. Quốc tế						
VN127	HAN-BKK	11/01/2026	150	40	80	10
2. Nội địa						
VN128	HAN-SGN	11/01/2026				
D. Ghi chú:						
1. Giải trình về số hành khách chưa được bồi thường trong kỳ báo cáo, nêu rõ lý do trong từng trường hợp.						
2. Giải trình về số hành khách chưa được bồi thường cộng dồn đến thời điểm báo cáo, nêu rõ lý do trong từng trường hợp.						

Cách thức lập báo cáo Mẫu số HHK-5

a) Nội dung, yêu cầu báo cáo:

- Số liệu báo cáo là số liệu về việc hoàn thành thực hiện nghĩa vụ bồi thường ứng trước

không hoàn lại đến thời điểm báo cáo.

- Định dạng báo cáo: báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin.

- Thông tin sử dụng trong báo cáo:

(1). Số hiệu chuyến bay: chuyến bay có hành khách bị từ chối vận chuyển hoặc chuyến bay bị hủy hoặc chuyến bay bị chậm kéo dài.

(2). Đường bay: đường bay của chuyến bay có hành khách bị từ chối vận chuyển hoặc chuyến bay bị hủy hoặc chuyến bay bị chậm kéo dài.

(3). Ngày khai thác: ngày dự kiến đi đối với chuyến bay bị hủy hoặc chuyến bay có hành khách bị từ chối vận chuyển; ngày đi thực tế đối với chuyến bay bị chậm.

(4). Tổng số hành khách bị ảnh hưởng: số lượng hành khách được hưởng bồi thường theo quy định.

(5). Số lượng hành khách đã nhận bồi thường bằng tiền mặt và chuyển khoản

(6). Số lượng hành khách bồi thường bằng phương thức khác:

* Thông qua các dịch vụ trung gian thanh toán phù hợp;

* Điểm thưởng theo chương trình khách hàng thường xuyên (nếu có), vé miễn cước, phiếu thanh toán (voucher) hoặc chứng từ bồi hoàn để sử dụng tiếp dịch vụ của người vận chuyển;

* Các dịch vụ khác theo thỏa thuận giữa người vận chuyển và hành khách.

(7). Số lượng hành khách bồi thường không đề nghị.

b) Đơn vị thực hiện báo cáo: Hãng hàng không Việt Nam và nước ngoài kinh doanh dịch vụ vận tải hàng không thương mại thường lệ

c) Cơ quan nhận báo cáo: Cảng vụ hàng không.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: gửi qua địa chỉ hộp thư điện tử của Cảng vụ hàng không (các Cảng vụ hàng không thông báo địa chỉ email để gửi báo cáo) hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo: báo cáo trước ngày 10 của tháng báo cáo (tháng N)

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo 01 lần/tháng

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo: số liệu từ ngày 01 đến ngày cuối cùng của Tháng N-3. Ví dụ: trước ngày 10/8/2026 phải nộp báo cáo cho kỳ báo cáo từ ngày 01/5/2026-30/5/2026.

h) Mẫu đề cương báo cáo: Không áp dụng.

SỐ CHUYẾN BAY ĐẾN ĐÚNG GIỜ (OTP)									
CHUYẾN BAY ĐẾN BỊ CHẬM									

2. Thống kê chi tiết chuyến bay đến bị chậm

STT	Ngày	Loại tàu bay	Số đăng ký tàu bay	Số hiệu chuyến bay	Chặng bay	SIBT	AIBT	Thời gian chậm (phút)
1	9/1/2027	A320	VNA123	AB123	HANSGN	14:00	14:25	25
2	9/1/2027	A320	VNA234	AB122	SGNHAN	16:45	17:10	25
3	9/1/2027	B737	VNA111	AB234	HANVII	5:55	6:45	50
...	...							
Tổng số chuyến bay chậm:				3		Tổng thời gian chậm		125

Cách thức lập báo cáo Mẫu CHK-1

a) Nội dung, yêu cầu báo cáo:

- Yêu cầu: số liệu báo cáo là tổng hợp số liệu chuyến bay đúng giờ, chậm chuyến, hủy chuyến của các hãng hàng không Việt Nam tại cảng hàng không Việt Nam, diễn ra trong một ngày dương lịch. Người khai thác cảng hàng không phối hợp với hãng hàng không xác định nguyên nhân chậm, hủy chuyến bay để tổng hợp báo cáo Cục Hàng không Việt Nam.

- Tên cảng hàng không: tên cảng hàng không thực hiện việc thống kê số liệu chậm, hủy chuyến bay đi của các hãng hàng không Việt Nam.

- Thông tin sử dụng trong báo cáo:

1. Chuyến bay bị chậm:

* Chuyến bay đi bị chậm: là chuyến bay có thời gian đi thực tế (AOBT) muộn hơn 15 phút so với thời gian đi (SOBT) theo lịch bay căn cứ.

* Chuyến bay đến bị chậm: là chuyến bay có thời gian đến thực tế (AIBT) muộn hơn 15 phút so với thời gian đến (SIBT) theo lịch bay căn cứ.

2. Tỷ trọng chuyến bay đi bị chậm, chuyến bay bị hủy theo từng nguyên nhân:

* Tỷ trọng chuyến bay đi bị chậm theo từng nguyên nhân: là thương số giữa tổng số chuyến bay bị chậm theo từng nguyên nhân trên tổng số chuyến bay bị chậm.

* Tỷ trọng chuyến bay bị hủy theo từng nguyên nhân: là thương số giữa tổng số chuyến bay bị hủy theo từng nguyên nhân trên tổng số chuyến bay bị hủy.

3. Nguyên nhân chậm chuyến của chuyến bay đi: tổng hợp từ các nguyên nhân chi tiết với nội dung và các mã (mã chữ, mã số) cụ thể như sau:

Nguyên nhân	Mã	
1. Nguyên nhân chủ quan		
1.1. Trang thiết bị và dịch vụ tại cảng hàng không		
1.1.1. Trang thiết bị và dịch vụ của các đơn vị khác tại cảng hàng không		
- Kiểm tra an ninh	AS	85
- Xuất nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch y tế	AG	86
1.1.2. Trang thiết bị và dịch vụ của Người khai thác cảng hàng không		
- Các giới hạn về trang thiết bị, hệ thống tại cảng hàng không, hạ tầng sân đỗ, đèn hiệu, các tòa nhà cao tầng, cửa ra tàu bay,...	AF	87
- Hạn chế tại cảng hàng không đến do hoạt động khai thác: cảng hàng không hoặc đường hạ cất cánh đóng cửa do chướng ngại vật hoặc thời tiết, sửa chữa cải tạo, khung bố, vật thể lạ xâm nhập, bất ổn chính trị, hạn chế về nhân viên, phải giảm tiếng ồn, chuyến bay đặc biệt, phục vụ chuyên cơ, hạn chế bay đêm...	AD	88
- Hạn chế tại cảng hàng không đi do hoạt động khai thác: cảng hàng không hoặc đường hạ cất cánh đóng cửa do chướng ngại vật hoặc thời tiết, sửa chữa cải tạo, khung bố, vật thể lạ xâm nhập, bất ổn chính trị, hạn chế về nhân viên, phải giảm tiếng ồn, chuyến bay đặc biệt, phục vụ chuyên cơ, hạn chế bay đêm...	AM	89
- Hạ tầng phục vụ công tác làm thủ tục hành khách, hành lý hỏng	ED	55
- Hạ tầng phục vụ công tác làm thủ tục hàng hóa hỏng	EC	56
- Hạ tầng phục vụ công tác làm thủ tục bay hỏng	EF	57
- Các hệ thống hạ tầng khác tại cảng hàng không hỏng	EO	58
1.2. Quản lý bay		
- Tắc nghẽn luồng không lưu trong điều kiện tiêu chuẩn của nhu cầu và khả năng đáp ứng của đường hàng không khi điều hành bay đường dài	AT	81
- Tắc nghẽn luồng không lưu trong điều kiện bất thường về nhu cầu và khả năng đáp ứng của đường hàng không khi điều hành bay đường dài	AX	82
- Hạn chế trong điều hành bay do nhân viên/thiết bị quản lý không lưu	AE	83
- Hạn chế trong điều hành bay do thời tiết	AW	84
- Ùn tắc tại sân đỗ tàu bay do công tác điều hành bay, tàu bay nhận huấn lệnh nổ máy, kéo/đẩy muôn...	AW	85
1.3. Hãng hàng không		
1.3.1. Kỹ thuật		
- Tàu bay bị hỏng	TD	41
- Bảo dưỡng định kỳ nhưng bị kết thúc muôn so với kế hoạch	TM	42
- Bảo dưỡng đột xuất; các việc kiểm tra phát sinh sau bảo dưỡng định kỳ	TN	43
- Thiết bị phụ tùng, bảo dưỡng bị thiếu, hỏng	TS	44
- Phụ tùng thay thế cho tàu bay hỏng phải chờ mang tới từ địa điểm khác	TA	45
- Thay thế tàu bay vì lý do kỹ thuật	TC	46
- Tàu bay dự phòng không đưa được vào theo kế hoạch vì lý do kỹ thuật	TL	47
- Thay đổi chủng loại, tải trọng (số ghế) tàu bay so với kế hoạch	TV	48

- Lý do kỹ thuật khác	TV	49
<i>1.3.2. Chờ chuyển khách, hàng hóa, hành lý từ các chuyến bay khác</i>	RL	91
<i>1.3.3. Tổ bay, khai thác bay</i>		
- Kế hoạch bay (tài liệu chuyến bay, các thay đổi chuyến bay) hoàn thành muộn	FP	61
- Các thay đổi về khai thác như lượng nhiên liệu, tải trọng	FF	62
- Tổ bay đến muộn hoặc quá trình chuẩn bị khởi hành bị hoãn không vì nguyên nhân tổ bay nối chuyến hoặc chuyển sân	FT, FL	63, 66
- Các hạn chế đối với tổ bay như gặp các vấn đề về y tế đột xuất, chờ tổ bay dự bị, các giới hạn về thời gian bay, các giấy tờ về y tế, thị thực của tổ bay	FS, FC	64, 67
- Các yêu cầu đặc biệt đối với tổ bay chuyển sân không liên quan đến các yêu cầu về khai thác	FR, FA	65, 68
- Các yêu cầu của cơ trường đối với việc kiểm tra an ninh không liên quan đến các yêu cầu về khai thác	FB	69
<i>1.3.4. Phục vụ mặt đất</i>		
- Tổng hợp tài liệu chuyến bay (bảng cân bằng trọng tải, bản kê hành khách...) bị chậm, không chính xác	GD	31
- Ảnh hưởng của việc bóc/dỡ hành lý đặc biệt, quá khổ; thiếu nhân viên	GL	32
- Thiết bị bóc/dỡ bị thiếu, hỏng; thiếu nhân viên	GE	33
- Thiết bị phục vụ hành khách bị thiếu, hỏng; thiếu nhân viên	GS	34
- Dọn vệ sinh tàu bay bị chậm	GC	35
- Việc tra, nạp xăng dầu bị chậm	GF	36
- Cung cấp suất ăn bị chậm	GB	37
- Mâm hàng (ULD) bị thiếu hoặc đang bảo trì	GU	38
- Trang thiết bị kỹ thuật bị thiếu, hỏng; thiếu nhân viên	GT	39
<i>1.3.5. Sắp xếp lịch bay</i>		
- Chưa được sắp xếp cửa ra tàu bay theo kế hoạch do ảnh hưởng của chuyến bay khác đang sử dụng	OA	6
- Thời gian quay đầu tàu bay ít hơn so với thời gian quay đầu tối thiểu đã thể hiện	SG	9
<i>1.3.6. Hành khách và hành lý, hàng hóa, bưu gửi</i>		
- Kết sổ chuyến bay muộn so với thời gian đóng quầy dự kiến để giải quyết khách sổ chờ	PD	11
- Kết sổ chuyến bay muộn so với thời gian đóng quầy dự kiến do ùn tắc, quá tải tại khu vực làm thủ tục	PL	12
- Hệ thống phần mềm hoặc nhân viên có lỗi khi làm thủ tục đối với hành khách, hành lý	PE	13
- Chuyến bay bán quá lượng tải cung ứng; lỗi hệ thống đặt chỗ	PO, CO	14, 25
- Phục vụ khách VIP, báo chí; thất lạc hành lý cá nhân	PS	16
- Đặt suất ăn bị chậm hoặc đặt không đúng tới nhà cung cấp	PC	17
- Quy trình xử lý, phân loại hành lý	PB	18
- Hệ thống phần mềm hoặc nhân viên có lỗi khi làm tài liệu hàng hóa, bưu gửi	CD, CE	21, 27

- Tập kết hàng hóa, bưu gửi đến vị trí muộn	CP, CL	22, 28
- Chậm trong việc chấp nhận vận chuyển hàng hóa, bưu gửi	CC, CA	23, 29
- Quy cách đóng gói không phù hợp	CI	24
- Chuẩn bị, thu xếp kho hàng muộn	CU	26
<i>1.3.7. Lý do khác liên quan đến hoạt động của hãng hàng không</i>	MI	97
2. Nguyên nhân khách quan		
2.1. Thời tiết		
- Thời tiết tại điểm xuất phát	WO	71
- Thời tiết tại điểm đến	WT	72
- Thời tiết trên đường bay hoặc tại cảng hàng không dự bị	WR	73
- Dọn tuyết/băng trên thân tàu bay	WI	75
- Dọn tuyết/băng/cát/nước... tại cảng hàng không	WS	76
- Dịch vụ mặt đất bị ảnh hưởng vì thời tiết	WG	77
2.2. Lý do khác		
- Tìm khách, khách đến cửa ra tàu bay muộn; dỡ hành lý của khách bị từ chối vận chuyển; khách từ chối tiếp tục hành trình...	PH	15
- Phục vụ người tàn tật khi lên/xuống tàu bay	PW	19
- Tàu bay hư hại trong quá trình thực hiện chuyến bay (va phải với chim, sét đánh, nhiễu động, hạ cánh quá tải, va chạm khi đang lăn)	DF	51
- Tàu bay hư hại khi đang trên mặt đất (không trong giai đoạn lăn) do va chạm, hư hại khi chất xếp/dỡ tải, kéo tàu bay, ngập nước, điều kiện thời tiết khắc nghiệt	DG	52
- Các lý do khách quan khác	MO, MX	98, 99
3. Tàu bay về muộn		
3.1. Tàu bay về muộn vì lý do chủ quan		
<i>3.1.1. Do trang thiết bị, dịch vụ tại cảng hàng không xuất phát của chuyến bay trước</i>	RA	93
<i>3.1.2. Do hạn chế về điều hành bay tại cảng hàng không xuất phát của chuyến bay trước</i>	RA	94
<i>3.1.3. Do hoạt động khai thác của hãng hàng không tại cảng hàng không xuất phát của chuyến bay trước</i>		
- Có lỗi trong hệ thống làm thủ tục thăng cho hành khách, hành lý nối chuyến	RT	92
- Chờ tổ bay tới từ chuyến bay khác	RS, RC	94, 95
- Do hoạt động điều hành khai thác của hãng trong việc đổi hành trình, chuyển hướng, ghép chuyến bay, thay đổi tàu bay không vì lý do kỹ thuật	RO	96
3.1.4. Lý do chủ quan khác	RA	95
3.2. Tàu bay về muộn vì lý do khách quan		
- Do ảnh hưởng thời tiết chặng bay trước	WO, WT, WR, WI, WS, WG	71, 72, 73, 75, 76, 77
- Tìm khách, khách đến cửa ra tàu bay muộn; dỡ hành lý của khách bị từ chối vận	PH	15

chuyến; khách từ chối tiếp tục hành trình... của chặng bay trước		
- Phục vụ người khuyết tật khi lên/xuống tàu bay của chặng bay trước	PW	19
- Tàu bay hư hại trong quá trình thực hiện chuyến bay của chặng trước (va phải chim, sét đánh, nhiễu động, hạ cánh quá tải, va chạm khi đang lăn)	DF	51
- Tàu bay hư hại khi đang trên mặt đất (không trong giai đoạn lăn) do va chạm, hư hại khi chất xếp/dỡ tải, kéo tàu bay, ngập nước, điều kiện thời tiết khắc nghiệt của chặng trước	DG	52
- Chặng bay trước bị chậm vì tàu bay về muộn (chậm dây chuyền)	RA	96
- Lý do khách quan khác	MX	100

- Định dạng báo cáo: báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin.

b) Đơn vị thực hiện báo cáo: người khai thác cảng hàng không.

c) Cơ quan nhận báo cáo: Cảng vụ hàng không.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: qua địa chỉ hộp thư điện tử của Cảng vụ hàng không (các Cảng vụ hàng không thông báo địa chỉ thư điện tử để gửi báo cáo) hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử

đ) Thời hạn gửi báo cáo: trước 17 giờ 00 ngày kế tiếp của ngày báo cáo.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo 01 lần/ngày.

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo: số liệu từ 00 giờ 00 đến hết 23 giờ 59 của ngày báo cáo theo giờ Hà Nội.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

Mẫu CHK-2. Báo cáo số liệu thông qua các cảng hàng không Việt Nam

Đơn vị thực hiện báo cáo:.....

Cơ quan nhận báo cáo:

Ngày gửi báo cáo:

Kỳ báo cáo:

Tên cảng hàng không:

Chỉ tiêu	Số lần cất, hạ cánh			Hành khách				Hàng hóa				Bưu gửi		
	Đi	Đến	Tổng	Đi	Đến	Tổng	Quá cảnh trực tiếp	Đi	Đến	Tổng	Quá cảnh trực tiếp	Đi	Đến	Tổng
(1)	(2)	(3)	(4)= (3)+(2)	(5)	(6)	(7)=(5)+(6)	(8)	(9)	(10)	(11)= (9)+(10)	(12)	(13)	(14)	(15)= (13)+(14)
A. Vận chuyên thương mại														
1. Thường lệ quốc tế														
2. Không thường lệ quốc tế														
3. Tổng quốc tế														
4. Nội địa thường lệ và không thường lệ														
5. Tổng vận chuyên thương mại														
6. Các chuyến bay chờ hàng														
B. Tổng các hoạt động bay khác														

Cách thức lập báo cáo Mẫu CHK-2

a) Nội dung, yêu cầu báo cáo:

- Yêu cầu: báo cáo số liệu thông qua các cảng hàng không hàng tháng của kỳ báo cáo.

- Thông tin sử dụng trong báo cáo:

+ Thường lệ quốc tế: các chuyến bay theo lịch quốc tế và được thể hiện trên lịch bay

công bố hoặc được mở rộng rãi cho mọi người đặt chỗ, các chuyến bay tăng chuyến cho các chuyến thường lệ quá tải.

+ Không thường lệ quốc tế: các chuyến bay thuê chuyến hoặc các chuyến bay đặc biệt khác ngoài các chuyến bay thương mại thường lệ.

+ Nội địa: các chuyến bay nội địa bao gồm cả thường lệ và không thường lệ.

+ Chuyến bay chở hàng: áp dụng cho các chuyến bay chuyên chở hàng hóa, thư tín, không chở khách.

+ Tổng vận chuyển thương mại: số cộng dồn của quốc tế và nội địa.

+ Tổng các hoạt động bay khác: bao gồm các hoạt động bay thương mại khác như với các loại bay chụp ảnh, khí tượng, khảo sát địa chất, trồng rừng, phục vụ dầu khí...

+ Số lần cất, hạ cánh: tổng số lần tàu bay cất, hạ cánh trong tháng báo cáo, số lần tàu bay cất cánh và số lần tàu bay hạ cánh được tính riêng rẽ. Ví dụ: một lần tàu bay cất hạ cánh được tính làm hai lần hoạt động.

+ Hành khách:

❖Hành khách đi: khách (bao gồm khách có thu và khách không có thu) có hành trình bắt đầu từ cảng hàng không báo cáo hoặc là khách xuống từ một chuyến bay và tiếp tục hành trình trên một chuyến bay khác ngoại trừ khách quá cảnh trực tiếp.

❖Hành khách đến: khách (bao gồm khách có thu và khách không có thu) có hành trình kết thúc tại cảng hàng không báo cáo hoặc là khách xuống và tiếp tục hành trình trên một chuyến bay khác ngoại trừ khách quá cảnh trực tiếp.

+ Tổng: tổng cộng hành khách đi và hành khách đến.

+ Khách quá cảnh trực tiếp: hành khách tiếp tục hành trình trên chuyến bay có chung số hiệu với chuyến bay mà đã đến cảng hàng không báo cáo. Khách quá cảnh trực tiếp chỉ tính một lần; các khách quá cảnh khác được tính làm hai lần, một lần đi và một lần đến.

+ Hàng hóa và bưu gửi (bao gồm cả hàng phát chuyển nhanh và túi thư ngoại giao, không tính hành lý).

+ Hàng hóa đi và đến: cách tính tương tự như đối với hành khách đi và đến (tính theo đơn vị tấn).

+ Hàng hóa quá cảnh trực tiếp: cách tính tương tự như đối với hành khách quá cảnh trực tiếp (tính theo đơn vị tấn).

+ Không tính các chuyến bay theo thương quyền 5.

- Định dạng báo cáo: báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin.

- Cảng hàng không: tên cảng hàng không thực hiện việc báo cáo số liệu theo mẫu.

- Các đơn vị báo cáo chịu trách nhiệm về tính chính xác của số liệu.

b) Đơn vị thực hiện báo cáo: người khai thác Cảng hàng không.

c) Cơ quan nhận báo cáo: Cảng vụ hàng không.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: qua địa chỉ hộp thư điện tử của Cảng vụ hàng không (các Cảng vụ hàng không thông báo địa chỉ thư điện tử để gửi báo cáo) hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo: trước 10 giờ 00 ngày 03 tháng kế tiếp.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo 01 lần/tháng.

- g) Thời gian chốt số liệu báo cáo (kỳ báo cáo):** từ 00 giờ 00 ngày 01 đến hết 23 giờ 59 phút ngày cuối cùng của tháng báo cáo theo giờ Hà Nội.
- h) Mẫu đề cương báo cáo:** không áp dụng.

Mẫu QLB-1. Báo cáo số liệu hoạt động hàng không chung, hàng không chuyên dùng theo từng chuyến bay

Đơn vị thực hiện báo cáo:.....

Cơ quan nhận báo cáo:

Ngày gửi báo cáo:

Kỳ báo cáo:

Nhà khai thác tàu bay (Operator)	Số hiệu chuyến bay (Callsign)	Loại tàu bay (Aircraft Type)	Mục đích khai thác (Purpose)	Từ điểm (From)	Đến điểm (To)	Ngày khai thác (Date of Operation)	Đường hàng không (ATS route)	Giờ cất cánh (ATD)	Giờ hạ cánh (ATA)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)

Cách thức lập báo cáo Mẫu QLB-1

a) Nội dung, yêu cầu báo cáo:

- Yêu cầu: số liệu báo cáo là tổng hợp tình hình hoạt động hàng không chung, hàng không chuyên dùng thực hiện trong một tháng dương lịch.

- Định dạng báo cáo: báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin.

- Thông tin sử dụng trong báo cáo:

(1) Nhà khai thác tàu bay (Operator): là tên hãng hàng không/người khai thác tàu bay thực hiện chuyến bay hàng không chung.

(2) Số hiệu chuyến bay (Callsign): là số hiệu chuyến bay gắn với hành trình bay được phê duyệt, cấp phép bay. Ví dụ: HAI611.

(3) Loại tàu bay (Aircraft Type): là mã 3 hoặc 4 ký tự chỉ loại tàu bay sử dụng.

(4) Mục đích khai thác: là mục đích khai thác đã được nêu trong phép bay đã được cấp.

(5) Từ điểm (From): là điểm bắt đầu của chuyến bay.

(6) Đến điểm (To): là điểm kết thúc của chuyến bay.

(7) Ngày khai thác (Date of Operation): là ngày chuyến bay bắt đầu thực hiện theo giờ UTC.

(8) Đường hàng không (ATS route): liệt kê tên tất cả các đường hàng không mà chuyến bay đã sử dụng.

(9) Giờ cất cánh (ATD): là thời điểm rút chèn (chock-off) của tàu bay thực hiện chuyến bay đó.

(10) Giờ hạ cánh (ATA): là thời điểm đóng chèn (chock-on) của tàu bay thực hiện chuyến bay đó.

b) Đơn vị thực hiện báo cáo: doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay

- c) **Cơ quan nhận báo cáo:** Cục Hàng không Việt Nam
- d) **Phương thức gửi, nhận báo cáo:** qua địa chỉ hộp thư điện tử vthk@caa.gov.vn hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử.
- đ) **Thời hạn gửi báo cáo:** trước 10 giờ 00 ngày 05 tháng kế tiếp.
- e) **Tần suất thực hiện báo cáo:** báo cáo 01 lần/tháng.
- g) **Thời gian chốt số liệu báo cáo (kỳ báo cáo):** từ 00 giờ 00 ngày 01 đến hết 23 giờ 59 phút ngày cuối cùng của tháng báo cáo theo giờ Hà Nội.
- h) **Mẫu đề cương báo cáo:** không áp dụng.

Phụ lục II

*(Ban hành kèm theo Thông tư số 48/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026
của Bộ trưởng Bộ Xây dựng)*

STT	Mã báo cáo	Tên các mẫu
1	Mẫu CHK-3	Mẫu báo cáo chỉ số giới hạn năng lực khai thác nhà ga, sân đỗ
2	Mẫu CHK-4	Mẫu báo cáo sử dụng slot chuyến bay nội địa, quốc tế và lập kế hoạch khai thác so với slot được xác nhận
3	Mẫu CHK-5	Mẫu báo cáo số lượng tàu bay đỗ qua đêm được xác nhận cho hãng hàng không
4	Mẫu CHK-6	Mẫu báo cáo sử dụng chuỗi slot theo số hiệu chuyến bay của mùa lịch bay để thông báo slot lịch sử
5	Mẫu CHK-7	Mẫu báo cáo giám sát thu hồi slot theo số hiệu chuyến bay
6	Mẫu CV-5	Mẫu báo cáo giám sát sử dụng slot chuyến bay
7	Mẫu QLB-2	Mẫu báo cáo chỉ số giới hạn năng lực khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay

Mẫu CHK-3. Mẫu báo cáo chỉ số giới hạn năng lực khai thác nhà ga, sân đỗ

Đơn vị báo cáo:.....

Cơ quan nhận báo cáo:

Ngày gửi báo cáo:

Kỳ báo cáo:

Tên cảng hàng không:.....

Chỉ số giới hạn năng lực khai thác cảng hàng không... Mùa lịch bay...		
1. Nhà ga đi:		
Chỉ tiêu	Quốc tế	Nội địa
Chuyến bay/giờ		
2. Nhà ga đến:		
Chỉ tiêu	Quốc tế	Nội địa
Chuyến bay/giờ		
3. Số lượng vị trí đỗ tàu bay:		
Loại tàu bay	Số lượng	
Tàu bay code F (B747-800 hoặc tương đương)		
Tàu bay code E (B777, B747-400 hoặc tương đương)		
Tàu bay code C (A320, A321, AT7 hoặc tương đương)		
Ghi chú:		

Người lập báo cáo
(Ghi rõ họ tên)

Thủ trưởng đơn vị
(Ghi rõ họ tên)

Cách thức lập báo cáo CHK-3**a) Nội dung yêu cầu báo cáo:**

- Người khai thác cảng hàng không báo cáo số liệu theo các chỉ tiêu về chuyến bay/giờ và số vị trí đỗ tàu bay tại các cảng hàng không theo biểu mẫu nêu trên.

- Thông tin sử dụng trong báo cáo:

+ Ngày báo cáo: thời điểm người khai thác cảng hàng không hoàn thành và gửi báo cáo về Cục Hàng không Việt Nam. Ngày báo cáo phải là ngày trước thời hạn gửi báo cáo.

+ Kỳ báo cáo: số liệu theo lịch bay mùa Hè và lịch bay mùa đông.

+ Cảng hàng không: là tên cảng hàng không được báo cáo số liệu theo biểu mẫu.

- Định dạng báo cáo: báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin;

b) Đơn vị báo cáo: người khai thác cảng hàng không.

c) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: qua địa chỉ hộp thư điện tử giamatslot@caa.gov.vn hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo:

- Trước ngày 15 tháng 4 hàng năm báo cáo đối với số liệu của lịch bay mùa Đông kế tiếp.
- Trước ngày 15 tháng 9 hàng năm báo cáo đối với số liệu của lịch bay mùa Hè kế tiếp.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: 02 lần/năm hoặc đột xuất theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo:

- Trước ngày 15 tháng 4 đối với số liệu của lịch bay mùa Đông kế tiếp
- Trước ngày 15 tháng 9 đối số liệu với lịch bay mùa Hè kế tiếp.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

Mẫu CHK-4. Báo cáo sử dụng slot chuyến bay nội địa, quốc tế và việc lập kế hoạch khai thác so với slot được xác nhận

Đơn vị báo cáo:.....

Cơ quan nhận báo cáo:

Ngày gửi báo cáo:

Kỳ báo cáo:

Tên cảng hàng không:.....

STT	Số hiệu chuyến bay	Hãng hàng không	Chặng bay	Chuyến đi/Chuyến đến	Quốc tế/Nội địa	Ngày khai thác	Giờ slot được xác nhận	Khung giờ slot được xác nhận	Giờ AOBT hoặc AIBT	Chênh lệch thời gian	Tình trạng sử dụng slot	Giờ SOBT/SIBT	Tình trạng slot trùng khớp	Ngày khai thác trong tuần (DOW)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11) = (10)-(8)	(12)	(13)	(14)	(15)
1	AB123	AB	SGNHAN	DEP	NĐ	01APR26	10:10	10	10:15	00:05	Đúng slot	10:10	Trùng khớp	3
2	AB456	AB	HPHSGN	ARR	NĐ	01APR26	07:00	7	09:10	02:10	Sai slot	07:05	Không trùng khớp	3
3	CD123	CD	SGNBKK	DEP	QT	01APR26	09:45	9	10:50	01:05	Sai slot	10:45	Không trùng khớp	3
4														
...														

Cách thức lập báo cáo CHK-4

a) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Người khai thác cảng hàng không báo cáo: kết quả tình trạng slot: “đúng slot”, “dai slot”, “không sử dụng” gắn với các chỉ tiêu, cụ thể: số hiệu chuyến bay; đường bay; hãng khai thác; thời gian thực hiện; slot đi, đến và tình trạng slot trùng khớp giữa giờ SOBT/SIBT trong lịch bay căn cứ và giờ slot được xác nhận; báo cáo số liệu chi tiết theo kỳ báo cáo tới Cảng vụ hàng không và Cục Hàng không Việt Nam.

- Thông tin sử dụng trong báo cáo:

+ Số hiệu chuyến bay (Cột 2): là số hiệu chuyến bay gắn với chặng bay cụ thể. Ví dụ: VN869.

+ Hãng hàng không (Cột 3): là ký hiệu bằng mã IATA của các hãng hàng không. Ví dụ: VN, VJ, KE...

+ Chặng bay (Cột 4): là chặng bay đi, đến tại cảng hàng không theo hành trình được phê duyệt. Mã cảng hàng không được sử dụng theo mã IATA. Ví dụ: HAN-SGN, HAN-ICN, SGN-TPE...

+ Chuyến đi/chuyến đến (Cột 5): là ký hiệu viết tắt đối với chuyến đi, đến tại cảng hàng không được báo cáo.

+ Quốc tế/nội địa (Cột 6): các chuyến bay nội địa được ký hiệu là “NĐ” và chuyến bay

quốc tế được ký hiệu là “QT”.

+ Ngày khai thác (Cột 7): là ngày khai thác thực tế theo giờ UTC.

+ Giờ slot được xác nhận (Cột 8): là giờ slot được xác nhận tại thời điểm thực hiện giám sát của kỳ báo cáo được trích xuất từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam theo giờ UTC (người khai thác cảng hàng không chốt và chiết xuất dữ liệu từ hệ thống slot của Cục Hàng không Việt Nam vào 15:00 ngày 02 hàng tháng cho dữ liệu của tháng trước).

+ Khung giờ slot được xác nhận (Cột 9): là thời gian trong khoảng từ phút đầu tiên đến phút cuối cùng trong một khung giờ slot được xác nhận. Ví dụ: slot cấp cho hãng AB là 9:15 thì khung giờ tương ứng là khung 9 giờ.

+ Giờ AOBT hoặc AIBT (Cột 10): là thời gian thực tế tàu bay bắt đầu di chuyển rời khỏi vị trí đỗ (Actual Off Block Time-AOBT) hoặc thời gian thực tế tàu bay lăn đến và dừng tại vị trí đỗ (Actual In Block Time- AIBT) theo giờ UTC.

+ Chênh lệch thời gian (Cột 11): là kết quả so sánh giữa giờ AOBT hoặc AIBT (Cột 10) với slot được xác nhận (Cột 8).

+ Tình trạng sử dụng slot (Cột 12): tình trạng sử dụng slot được xác định gồm 03 tình trạng là “đúng slot”, “sai slot” theo quy định tại khoản 5 Điều 3 Thông tư này và “không sử dụng” nếu chuyến bay không có thời gian đi thực tế (AOBT) hoặc thời gian đến thực tế (AIBT) tại Cột 10.

+ Giờ SOBT/SIBT (Cột 13): là thời gian tàu bay bắt đầu di chuyển rời khỏi vị trí đỗ theo kế hoạch trong lịch bay căn cứ (Scheduled Off Block Time-SOBT), hoặc thời gian tàu bay lăn đến và dừng tại vị trí đỗ theo kế hoạch trong lịch bay căn cứ (Scheduled In Block Time-SIBT) theo giờ UTC.

+ Tình trạng slot trùng khớp (Cột 14): là kết quả so sánh sự trùng khớp giữa giờ SOBT/SIBT (Cột 13) trong lịch bay căn cứ và giờ slot được xác nhận (Cột 8) được xác định gồm 03 tình trạng là “Trùng khớp”, “Không trùng khớp” và “Không sử dụng”.

+ Ngày khai thác trong tuần (DOW) (Cột 15): tương ứng với các DAY 1 (Thứ Hai), DAY 2 (Thứ Ba), DAY 3 (Thứ Tư), DAY 4 (Thứ Năm), DAY 5 (Thứ Sáu), DAY 6 (Thứ Bảy), DAY 7 (Chủ nhật). Chỉ thống kê một ngày khai thác trong một dòng, trường hợp chuyến bay hàng ngày (DAY 1234567) thì thống kê thành 7 dòng từ dòng 1 đến dòng 7.

- Cảng hàng không: là tên cảng hàng không thực hiện việc báo cáo số liệu theo mẫu.

- Định dạng báo cáo:

+ Báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin;

+ Thời gian được định dạng: giờ:phút (hh:ss). Ví dụ: chuyến bay AB123 giờ slot được xác nhận 10:15, giờ AOBT 10:20.

b) Đơn vị báo cáo: người khai thác cảng hàng không.

c) Cơ quan nhận báo cáo: Cảng vụ hàng không, Cục Hàng không Việt Nam.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: gửi qua hộp thư điện tử tới Cảng vụ hàng không (các Cảng vụ hàng không thông báo địa chỉ thư điện tử để gửi báo cáo) và Cục Hàng không Việt Nam (Thư điện tử: giamsatslot@caa.gov.vn) hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo: ngày 05 hàng tháng báo cáo số liệu cho 01 tháng trước.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo 01 lần/tháng.

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo:

- Số liệu được thực hiện trong giai đoạn 01 tháng từ 00 giờ 00 ngày 01 đến hết 23 giờ 59 phút ngày cuối cùng của tháng báo cáo trong lịch bay mùa theo giờ Hà Nội.

- Dữ liệu giờ AOBT hoặc AIBT (Cột 9) được người khai thác cảng hàng không chốt và chiết xuất dữ liệu từ hệ thống dữ liệu của cảng hàng không vào 15:00 ngày 02 hàng tháng cho dữ liệu của tháng trước theo giờ Hà Nội.

- Dữ liệu giờ slot được xác nhận tại Cột 8, người khai thác cảng hàng không chốt và chiết xuất dữ liệu từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam vào 15:00 ngày 02 hàng tháng cho dữ liệu của tháng trước theo giờ Hà Nội.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

Mẫu CHK-5. Mẫu báo cáo số lượng tàu bay đỗ qua đêm được xác nhận cho hãng hàng không

Đơn vị báo cáo:.....

Cơ quan nhận báo cáo:

Ngày gửi báo cáo:

Kỳ báo cáo:

Tên cảng hàng không:.....

Báo cáo số lượng tàu bay đỗ qua đêm									
Hãng HK/Loại tàu bay	B787	A350	A321	A320	AT7	...	...	...	Tổng
Vietnam Airlines	3	3			4	...	...	...	35
Vietjet Air	...	...	10	12	...	...	...	...	25
Pacific Airlines	...	...	...	10	...	...	...	...	10
Sun Phuquoc Airway	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bamboo Airways	...	...	...	...	...	...	...	...	...
....
Tổng									

Cách thức lập báo cáo CHK-5

a) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Người khai thác cảng hàng không báo cáo số liệu số vị trí đỗ tàu bay tại các cảng hàng không theo biểu mẫu nêu trên.

- Thông tin sử dụng trong báo cáo:

+ Kỳ báo cáo: báo cáo số liệu theo lịch bay mùa Hè và lịch bay mùa Đông.

+ Cảng hàng không: là tên cảng hàng không được báo cáo số liệu theo biểu mẫu.

+ Thời gian đỗ qua đêm: đỗ trên 03 tiếng trong khoảng thời gian từ 16:00 đến 22:55 giờ UTC.

- Định dạng báo cáo: báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin.

b) Đơn vị báo cáo: người khai thác cảng hàng không.

c) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: qua địa chỉ hộp thư điện tử giamsatslot@caa.gov.vn hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo:

- Trước ngày 15 tháng 4 hàng năm báo cáo đối với số liệu của lịch bay mùa Đông kế tiếp.

- Trước ngày 15 tháng 9 hàng năm báo cáo đối với số liệu của lịch bay mùa Hè kế tiếp.

g) Tần suất thực hiện báo cáo: 02 lần/năm hoặc đột xuất theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

h) Thời gian chốt số liệu báo cáo:

- Trước ngày 15 tháng 4 đối với số liệu của lịch bay mùa Đông kế tiếp.
- Trước ngày 15 tháng 9 đối với số liệu với lịch bay mùa Hè kế tiếp.

i) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

Mẫu CHK-6. Mẫu báo cáo sử dụng chuỗi slot theo số hiệu chuyến bay của mùa lịch bay để thông báo slot lịch sử

1. Đơn vị báo cáo:.....
2. Cơ quan nhận báo cáo:
3. Ngày báo cáo:
4. Kỳ báo cáo:
5. Cảng hàng không:
6. Biểu mẫu báo cáo
- 6.1. Bảng chi tiết giám sát slot để trả lịch sử

STT	Số hiệu chuyến bay	Hãng hàng không	Chặng bay	Chuyến đi/Chuyến đến	Quốc tế/ Nội địa	Ngày khai thác	Giờ slot được xác nhận	Khung giờ slot được xác nhận	Giờ AOBT hoặc AIBT	Chênh lệch thời gian	Tình trạng sử dụng slot	Ngày khai thác trong tuần (DOW)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11) = (10)-(8)	(12)	(13)
1	AB123	AB	SGNHAN	DEP	NĐ	01APR26	10:10	10	10:15	00:05	Đúng slot	3
2	AB456	AB	HPHSGN	ARR	NĐ	01APR26	07:00	7	09:10	02:10	Sai slot	3
3	CD123	CD	SGNBKK	DEP	QT	01APR26	09:45	9	10:50	01:05	Sai slot	3
4												
...											...	

- 6.2. Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot để trả lịch sử

ST T	Số hiệu chuyến bay	Chặng bay	Quốc tế/ Nội địa	Ngày khai thác (DAY)	Thời gian hiệu lực của chuỗi slot		Giờ slot được xác nhận	Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi	Tổng số slot sử dụng	Tổng số slot thực hiện đúng	Tỷ lệ sử dụng slot	Tỷ lệ sử dụng đúng slot
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)=(10)/(9)	(13)=(11)/(9)
1	AB123	HANSGN	NĐ	1	29MAR26	01JUN26	11:30	10	8	5	80%	50%
2	AB123	HANSGN	NĐ	1	07JUN26	15JUL26	15:35	5	3	3	60%	60%
3	AB123	HANSGN	NĐ	1	06JUL26	24OCT26	08:50	16	15	14	94%	88%
4	AB123	HANSGN	NĐ	3	01APR26	27MAY26	14:40	9	9	8	100%	89%
5	AB123	HANSGN	NĐ	3	29MAR26	20AUG26	12:20	21	20	18	95%	86%

						(Đối với lịch bay mùa hè S26)						
6	AB123	SGNBK K	QT	4	25OCT26	27MAR2 7 (Đối với lịch bay mùa đông)	03:2 0	30	27	25	90%	83%
...												

Cách thức lập báo cáo CHK-6

a) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Tổng hợp, báo cáo kết quả tình trạng sử dụng slot đi, đến của các chuỗi slot quy định tại khoản 4 Điều 19 Thông tư này đối với cảng hàng không điều phối cấp độ 2 và cấp độ 3. Tình trạng “đúng slot”, “dai slot”, “không sử dụng” của các chuyến bay quốc tế và nội địa gắn với các chỉ tiêu, cụ thể: số hiệu chuyến bay; đường bay; hãng khai thác; thời gian thực hiện; slot đi, đến trong kỳ báo cáo và cộng dồn theo mục 6.1. Bảng chi tiết giám sát chuỗi slot đi, đến;

- Tổng hợp, báo cáo số liệu các chuyến bay theo mục 6.2. Bảng tổng hợp giám sát slot để trả lịch sử.

- Tổng hợp, báo cáo số liệu slot trong mùa lịch bay theo các tiêu chí: (i) từng số hiệu chuyến bay quốc tế hoặc chuyến bay nội địa; (ii) theo từng ngày khai thác trong tuần (từ DAY 1 đến DAY 7); (iii) theo từng cảng; (iv) chuyến bay quốc tế và chuyến bay nội địa riêng;

- Thông tin sử dụng trong báo cáo đối với số liệu nêu tại mục 6.1. Bảng chi tiết giám sát chuỗi slot để trả lịch sử:

+ Số hiệu chuyến bay (Cột 2): là số hiệu chuyến bay gắn với chặng bay cụ thể. Ví dụ: VN869.

+ Hãng hàng không (Cột 3): là ký hiệu bằng mã IATA của các hãng hàng không. Ví dụ: VN, VJ, KE, JL..

+ Chặng bay (Cột 4): là chặng bay đến đi tại cảng hàng không theo hành trình được phê duyệt. Mã cảng hàng không được sử dụng theo mã IATA. Ví dụ: HAN-SGN, HAN-ICN, SGN-TPE...

+ Chuyến đi, đến (Cột 5): là ký hiệu viết tắt đối với chuyến đi, đến tại cảng hàng không được báo cáo.

+ Quốc tế/Nội địa (Cột 6): các chuyến bay nội địa được ký hiệu là “NĐ” và chuyến bay quốc tế được ký hiệu là “QT”.

+ Ngày khai thác (Cột 7): là ngày khai thác thực tế theo giờ UTC.

+ Giờ slot được xác nhận (Cột 8): là giờ slot được xác nhận của các chuỗi slot quy định tại khoản 4 Điều 19 Thông tư này.

+ Khung giờ slot được xác nhận (Cột 9): là thời gian trong khoảng từ phút đầu tiên đến phút cuối cùng trong một khung giờ slot được xác nhận. Ví dụ: slot cấp cho hãng AB là 9:15 thì khung tương ứng là khung 9 giờ.

+ Giờ AOBT hoặc AIBT (Cột 10): là thời gian thực tế tàu bay bắt đầu di chuyển rời

khởi vị trí đỗ (Actual Off Block Time-AOBT) hoặc thời gian thực tế tàu bay lăn đến và dừng tại vị trí đỗ (Actual In Block Time- AIBT) theo giờ UTC.

+ Chênh lệch thời gian (Cột 11): là kết quả so sánh giữa giờ AOBT hoặc AIBT (Cột 10) với giờ slot được xác nhận (Cột 8).

+ Tình trạng sử dụng slot (Cột 12): tình trạng sử dụng slot được xác định gồm 03 tình trạng là “đúng slot”, “sai slot” theo quy định tại khoản 5 Điều 3 Thông tư này và “không sử dụng” nếu chuyến bay không có thời gian đi thực tế (AOBT) hoặc thời gian đến thực tế (AIBT) tại Cột 10.

+ Ngày khai thác trong tuần (DOW) (Cột 13): tương ứng với các DAY 1 (Thứ Hai), DAY 2 (Thứ Ba), DAY 3 (Thứ Tư), DAY 4 (Thứ Năm), DAY 5 (Thứ Sáu), DAY 6 (Thứ Bảy), DAY 7 (Chủ nhật). Chỉ thống kê một ngày khai thác trong một dòng, trường hợp hợp chuyên bay hàng ngày (DAY 1234567) thì thống kê thành 7 dòng từ dòng 1 đến dòng 7.

- Thông tin sử dụng trong báo cáo đối với số liệu nêu tại mục 6.2. Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay chuyên đi, đến:

+ Số hiệu chuyến bay (Cột 2): là số hiệu chuyến bay gắn với chuỗi slot cụ thể. Ví dụ: AB234.

+ Chặng bay (Cột 3): là chặng bay đi, đến tại cảng hàng không theo hành trình được phê duyệt. Mã cảng hàng không được sử dụng theo mã IATA. Ví dụ: HAN-SGN, HAN-ICN, SGN-TPE...

+ Quốc tế/Nội địa (Cột 4): các chuyến bay nội địa được ký hiệu là “NĐ” và chuyến bay quốc tế được ký hiệu là “QT”.

+ Ngày khai thác (Cột 5): tương ứng với các DAY 1 (Thứ Hai), DAY 2 (Thứ Ba), DAY 3 (Thứ Tư), DAY 4 (Thứ Năm), DAY 5 (Thứ Sáu), DAY 6 (Thứ Bảy), DAY 7 (Chủ nhật). Chỉ thống kê một ngày khai thác trong một dòng, trường hợp hợp chuyên bay hàng ngày (DAY 1234567) thì thống kê thành 7 dòng từ dòng 1 đến dòng 7.

+ Thời gian hiệu lực của chuỗi slot (Cột 6,7):

* Đối với lịch bay mùa Hè: là giai đoạn được tính từ ngày bắt đầu đến ngày kết thúc của chuỗi slot nhưng không vượt quá ngày 20 tháng 8;

* Đối với lịch bay mùa Đông: là giai đoạn được tính từ ngày bắt đầu đến ngày kết thúc của chuỗi slot.

+ Giờ slot được xác nhận (Cột 8): là giờ slot được xác nhận của các chuỗi slot quy định tại khoản 4 Điều 19 Thông tư này.

+ Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi (Cột 9): là tổng số slot được xác nhận của chuỗi slot theo quy định tại khoản 3 Điều 19 Thông tư này.

+ Tổng số slot sử dụng (Cột 10): là tổng số slot được hãng hàng không sử dụng thực tế theo từng DAY trong TUẦN (dữ liệu sử dụng slot để tính được chốt vào ngày 20 tháng 8 đối với lịch bay mùa Hè và chốt đến ngày cuối cùng đối với lịch bay mùa Đông).

+ Tổng số slot sử dụng đúng (Cột 11): là tổng số slot sử dụng đúng theo từng số hiệu chuyến bay theo từng DAY trong TUẦN (dữ liệu sử dụng slot để tính được chốt vào ngày 20 tháng 8 đối với lịch bay mùa Hè và chốt đến ngày cuối cùng đối với lịch bay mùa Đông).

+ Tỷ lệ slot sử dụng (Cột 12): là thương số giữa tổng số slot sử dụng trên tổng số slot được xác nhận.

+ Tỷ lệ slot sử dụng đúng (Cột 13): là thương số giữa tổng số slot sử dụng đúng trên

tổng số slot được xác nhận.

- Định dạng báo cáo:

+ Báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin.

+ Thời gian được định dạng ngày: DDMMYY. Ví dụ: 29MAR26.

- Cảng hàng không: là tên cảng hàng không thực hiện việc báo cáo số liệu theo mẫu.

b) Đơn vị báo cáo: người khai thác cảng hàng không.

c) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: qua địa chỉ hộp thư điện tử giamsatslot@caa.gov.vn hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo: báo cáo trước 10 ngày so với ngày thông báo slot lịch sử theo lịch điều phối slot của IATA.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo 02 lần/năm để tổng hợp theo mỗi mùa slot (mùa Đông/mùa Hè).

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo: dữ liệu chốt và chiết xuất đến ngày 20 tháng 8 với lịch bay mùa Hè và ngày cuối cùng của lịch bay mùa Đông.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

Mẫu CHK-7. Mẫu báo cáo giám sát thu hồi slot theo số hiệu chuyến bay

1. Đơn vị báo cáo:.....
2. Cơ quan nhận báo cáo:
3. Ngày báo cáo:
4. Kỳ báo cáo:
5. Cảng hàng không:

6. Biểu mẫu báo cáo

6.1. Bảng chi tiết giám sát slot

STT	Số hiệu chuyến bay	Hãng hàng không	Chặng bay	Chuyến đi/ Chuyến đến	Quốc tế/Nội địa	Ngày khai thác	Giờ slot được xác nhận	Khung giờ slot được xác nhận	Giờ AOBT hoặc AIBT	Chênh lệch thời gian	Tình trạng sử dụng slot	Ngày khai thác trong tuần (DOW)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11) = (10) - (8)	(12)	(13)
1	AB123	AB	SGNHAN	DEP	NĐ	01APR26	10:10	10	10:15	00:05	Đúng slot	3
2	AB456	AB	HPHSGN	ARR	NĐ	01APR26	07:00	7	09:10	02:10	Sai slot	3
3	CD123	CD	SGNBKK	DEP	QT	01APR26	09:45	9	10:50	01:05	Sai slot	3
4	CD234	CD	SGNVCS	ARR	QT	01APR26	03:45	3			Không sử dụng	3

6.2. Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot:

6.2.1. Thống kê các chuỗi slot không sử dụng liên tục

STT	Số hiệu chuyến bay	Chặng bay	Ngày khai thác (DAY)	Chuyến đi, đến	Giai đoạn xác nhận chuỗi slot		Giờ slot được xác nhận	Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi	Tổng số slot không sử dụng liên tục cộng dồn	Tỷ lệ slot không sử dụng liên tục cộng dồn	Kết quả
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
1	AB123	HANSGN	1		29MAR26	24OCT26	11:30	31	6	19,4%	Thu hồi chuỗi slot
2	AB123	HANSGN	1		29MAR26	24OCT26	15:35	31	3	10%	Chưa thu hồi
3	AB234	SGNHAN	1		29MAR26	24OCT26	11:30	31	6	19,4%	Thu hồi chuỗi slot
4	AB243	SGNHAN	1		25OCT26	27MAR27	15:35	31	3	10%	Chưa thu hồi

6.2.2. Thống kê các chuỗi slot sử dụng không đúng liên tục

STT	Số hiệu chuyến bay	Chặng bay	Ngày khai thác (DAY)	Chuyến đi, đến	Giai đoạn xác nhận chuỗi slot	Giờ slot được xác nhận	Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi	Tổng số slot sử dụng không đúng liên tục cộng dồn	Tỷ lệ slot sử dụng không đúng liên tục cộng dồn	Kết quả
-----	--------------------	-----------	----------------------	----------------	-------------------------------	------------------------	-------------------------------------	---	---	---------

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
1	AB123	HANSGN	1		29MAR26	24OCT26	11:30	31	8	19,4%	Thu hồi chuỗi slot
2	AB234	HANSGN	1		25OCT26	27MAR27	15:35	31	3	10%	Chưa thu hồi
3	...										

Cách thức lập báo cáo CHK-7

a) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Tổng hợp, báo cáo kết quả tình trạng sử dụng slot của các chuỗi slot được xác nhận theo quy định tại khoản 4 Điều 19 Thông tư này và các chuỗi slot khác được hình thành trong mùa lịch bay được xác nhận lần đầu sau ngày cơ sở tính slot lịch sử (HBD) để thực hiện thu hồi chuỗi slot theo quy định tại khoản 1 Điều 27 Thông tư này theo tình trạng sử dụng slot: “đúng slot”, “sai slot”, “không sử dụng” của các chuyến bay quốc tế và nội địa gắn với các chỉ tiêu, cụ thể: số hiệu chuyến bay; đường bay; hãng khai thác; thời gian thực hiện; slot đi, đến trong kỳ báo cáo và cộng dồn theo mục 6.1. Bảng chi tiết giám sát slot.

- Tổng hợp, báo cáo số liệu chuỗi slot theo mục 6.2. Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot để xác định chuỗi slot bị thu hồi theo quy định tại khoản 1 Điều 27 Thông tư này: tổng hợp cộng dồn của mùa lịch bay theo các tiêu chí “đúng slot”, “sai slot”, “không sử dụng” liên tục: (i) từng số hiệu chuyến bay quốc tế hoặc chuyến bay nội địa; (ii) theo từng ngày khai thác trong tuần (từ DAY 1 đến DAY 7); (iii) theo từng cảng;

- Thông tin sử dụng trong báo cáo đối với số liệu nêu tại mục 6.1. Bảng chi tiết giám sát slot:

+ Số hiệu chuyến bay (Cột 2): là số hiệu chuyến bay gắn với chặng bay cụ thể. Ví dụ: VN869.

+ Hãng hàng không (Cột 3): là ký hiệu bằng mã IATA của các hãng hàng không. Ví dụ: VN, VJ, KE...

+ Chặng bay (Cột 4): là chặng bay đến/đi tại cảng hàng không theo hành trình được phê duyệt. Mã cảng hàng không được sử dụng theo mã IATA. Ví dụ: HAN-SGN, HAN-ICN, SGN-TPE...

+ Chuyến bay đi, đến (Cột 5): là ký hiệu viết tắt đối với chuyến đi (DEP), đến (ARR) tại cảng hàng không được báo cáo.

+ Quốc tế/nội địa (Cột 6): các chuyến bay nội địa được ký hiệu là “NĐ” và chuyến bay quốc tế được ký hiệu là “QT”.

+ Ngày khai thác (Cột 7): là ngày khai thác thực tế theo giờ UTC.

+ Giờ slot được xác nhận (Cột 8): là giờ slot của các chuỗi slot được xác nhận theo quy định tại khoản 4 Điều 19 Thông tư này và các chuỗi slot khác được hình thành trong mùa lịch bay được xác nhận lần đầu sau ngày cơ sở tính slot lịch sử (HBD).

+ Khung giờ slot được xác nhận (Cột 9): là thời gian trong khoảng từ phút đầu tiên đến phút cuối cùng trong một khung giờ slot được xác nhận. Ví dụ: slot cấp cho hãng AB là 9:15 thì khung tương ứng là khung 9 giờ.

+ Giờ AOBT hoặc AIBT (Cột 10): là thời gian thực tế tàu bay bắt đầu di chuyển rời khỏi vị trí đỗ (Actual Off Block Time-AOBT) hoặc thời gian thực tế tàu bay lăn đến và

dừng tại vị trí đỗ (Actual In Block Time- AIBT) theo giờ UTC.

+ Chênh lệch thời gian (Cột 11): là kết quả so sánh giữa giờ AOBT hoặc AIBT (Cột 10) với slot được xác nhận (Cột 8).

+ Tình trạng sử dụng slot (Cột 12): tình trạng sử dụng slot được xác định gồm 03 tình trạng là “đúng slot”, “sai slot” theo quy định tại khoản 5 Điều 3 Thông tư này và “không sử dụng” nếu chuyến bay không có thời gian đi thực tế (AOBT) hoặc thời gian đến thực tế (AIBT) tại Cột 10.

+ Ngày khai thác trong tuần-DOW (Cột 13): tương ứng với các DAY 1 (Thứ Hai), DAY 2 (Thứ Ba), DAY 3 (Thứ Tư), DAY 4 (Thứ Năm), DAY 5 (Thứ Sáu), DAY 6 (Thứ Bảy), DAY 7 (Chủ nhật). Chỉ thống kê một ngày khai thác trong một dòng, trường hợp chuyến bay hàng ngày (DAY 1234567) thì thống kê thành 7 dòng từ dòng 1 đến dòng 7.

- Thông tin sử dụng trong báo cáo đối với số liệu nêu tại mục 6.2.1. Thống kê các chuỗi slot không sử dụng liên tục:

+ Số hiệu chuyến bay (Cột 2): là số hiệu chuyến bay gắn với chặng bay cụ thể. Ví dụ: AB234.

+ Chặng bay (Cột 3): là chặng bay đi/đến tại cảng hàng không theo hành trình được phê duyệt. Mã cảng hàng không được sử dụng theo mã IATA. Ví dụ: HAN-SGN, HAN-ICN, SGN-TPE...

+ Ngày khai thác (Cột 4): tương ứng với các DAY 1 (Thứ Hai), DAY 2 (Thứ Ba), DAY 3 (Thứ Tư), DAY 4 (Thứ Năm), DAY 5 (Thứ Sáu), DAY 6 (Thứ Bảy), DAY 7 (Chủ nhật). Chỉ thống kê một ngày khai thác trong một dòng, trường hợp chuyến bay hàng ngày (DAY 1234567) thì thống kê thành 7 dòng từ dòng 1 đến dòng 7.

+ Chuyến bay đi, đến (Cột 5): là ký hiệu viết tắt đối với chuyến đi, đến tại cảng hàng không được báo cáo.

+ Giai đoạn xác nhận chuỗi slot (Cột 6,7): là ngày bắt đầu và ngày kết thúc của chuỗi slot xác nhận.

+ Giờ slot được xác nhận (Cột 8): là giờ slot của các chuỗi slot được xác nhận theo quy định tại khoản 4 Điều 19 Thông tư này và các chuỗi slot khác được hình thành trong mùa lịch bay được xác nhận lần đầu sau ngày cơ sở tính slot lịch sử (HBD).

+ Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi (Cột 9): là tổng số slot được xác nhận theo thời gian hiệu lực của chuỗi slot quy định tại khoản 4 Điều 19 Thông tư này và theo thời gian hiệu lực của các chuỗi slot khác được hình thành trong mùa lịch bay được xác nhận lần đầu sau ngày cơ sở tính slot lịch sử (HBD).

+ Tổng số slot không sử dụng liên tục cộng dồn (Cột 10): là tổng số slot mà hãng hàng không không thực hiện liên tục theo từng DAY trong TUẦN cộng dồn đến kỳ báo cáo (người khai thác cảng hàng không chốt và chiết xuất dữ liệu thực hiện cộng dồn đến ngày cuối tháng trong kỳ báo cáo).

+ Tỷ lệ slot không sử dụng liên tục cộng dồn (Cột 11): là thương số giữa tổng số slot không thực hiện liên tục cộng dồn đến kỳ báo cáo trên tổng số slot được xác nhận cả chuỗi.

+ Kết quả Cột (12): ghi nhận kết quả “Thu hồi” hoặc “Chưa thu hồi” theo các tiêu chí quy định tại khoản 1 Điều 27 của Thông tư này.

- Thông tin sử dụng trong báo cáo đối với số liệu nêu tại mục 6.2.2. Thống kê các chuỗi slot sử dụng không đúng liên tục:

+ Các cột từ (Cột 2) đến (Cột 9) và (Cột 12) áp dụng tương tự nội dung giải thích như mục 6.2.1. Thống kê các chuỗi slot không sử dụng liên tục.

+ Tổng số slot sử dụng không đúng liên tục cộng dồn (Cột 10): là tổng số slot mà hãng hàng không sử dụng không đúng liên tục theo từng NGÀY trong TUẦN cộng dồn đến kỳ báo cáo (người khai thác cảng hàng không chốt và chiết xuất dữ liệu thực hiện cộng dồn đến ngày cuối tháng trong kỳ báo cáo).

+ Tỷ lệ slot sử dụng không đúng liên tục cộng dồn (Cột 11): là thương số giữa tổng số slot sử dụng không đúng liên tục (bao gồm cả slot không sử dụng và sử dụng không đúng) cộng dồn đến kỳ báo cáo trên tổng số slot cả chuỗi được xác nhận.

- Định dạng báo cáo:

+ Báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin;

+ Thời gian được định dạng ngày: DDMMYY. Ví dụ: 29MAR26.

- Cảng hàng không: là tên cảng hàng không thực hiện việc báo cáo số liệu theo mẫu.

b) Đơn vị báo cáo: người khai thác cảng hàng không.

c) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: qua địa chỉ hộp thư điện tử giamsatslot@caa.gov.vn hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo: tổng hợp báo cáo ngày 10 hàng tháng.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo 01 lần/tháng.

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo: người khai thác cảng hàng không chốt và chiết xuất dữ liệu vào 15:00 ngày 02 hàng tháng.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

Mẫu số CV-5. Mẫu báo cáo giám sát sử dụng slot chuyên bay

Đơn vị báo cáo:.....

Cơ quan nhận báo cáo:

Ngày gửi báo cáo:

Kỳ báo cáo:

Tên cảng hàng không:.....

STT	Hãng hàng không	Tổng số slot được xác nhận	Đúng slot	Tỷ lệ sử dụng đúng slot (%)	Sai slot	Tỷ lệ sử dụng sai slot (%)	Không sử dụng	Tỷ lệ không sử dụng (%)	Tỷ lệ sử dụng (%)	Tỷ lệ slot trùng khớp trong lịch bay căn cứ (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(4)/(3)	(6)	(7)=(6)/(3)	(8)	(9)=(8)/(3)	(10)=100%-(9)	(11)
1	VN									
2	VJ									
3	QH									
4	BL									
5	9G									
6	VU									
	Tổng									

Cách thức lập báo cáo CV-5

a) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Sau khi nhận được báo cáo sử dụng slot chuyên bay nội địa, quốc tế và việc lập kế hoạch khai thác so với slot được xác nhận (Mẫu CHK-4) của người khai thác cảng hàng không; Cảng vụ hàng không tổng hợp kết quả hiện thực của các slot của từng hãng hàng không để xác định số lượng và tỷ lệ % thực hiện slot: “đúng slot”, “sai slot”, “không sử dụng” và tỷ lệ slot trùng khớp trong lịch bay căn cứ được người khai thác cảng hàng không báo cáo.

- Cảng hàng không: là tên cảng hàng không được báo cáo số liệu.

- Thông tin sử dụng trong báo cáo:

+ Hãng hàng không (Cột 2): là ký hiệu bằng mã IATA của các hãng hàng không. Ví dụ: VN, VJ...

+ Tổng số slot được xác nhận (Cột 3): là tổng số slot của hãng hàng không được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận trong kỳ báo cáo. Cảng vụ hàng không chiết xuất dữ liệu slot từ phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam.

+ Đúng slot (Cột 4): là tổng số slot sử dụng đúng của hãng hàng không.

+ Tỷ lệ sử dụng đúng slot (Cột 5): là thương số của tổng số slot sử dụng đúng (Cột 4) trên tổng số slot được xác nhận (Cột 3).

+ Sai slot (Cột 6): là tổng số slot sử dụng sai của hãng hàng không.

+ Tỷ lệ sử dụng sai slot (Cột 7): là thương số của tổng số slot sử dụng sai của hãng hàng không (Cột 6) trên tổng số slot được xác nhận của hãng hàng không (Cột 3).

+ Không sử dụng slot (Cột 8): là tổng số slot không sử dụng của hãng hàng không.

+ Tỷ lệ không sử dụng (Cột 9): là thương số của tổng số slot không sử dụng của hãng hàng không (Cột 8) trên tổng số slot được xác nhận của hãng hàng không (Cột 3).

+ Tỷ lệ sử dụng (Cột 10): là hiệu số giữa 100% và tỷ lệ không sử dụng (Cột 9).

+ Tỷ lệ slot trùng khớp trong lịch bay căn cứ (Cột 11): là thương số giữa tổng số chuyến bay có giờ SOBT/SIBT trong lịch bay căn cứ trùng khớp với giờ slot của slot được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận trên tổng số slot được xác nhận của kỳ báo cáo.

- Định dạng báo cáo: báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin.

b) Đối tượng thực hiện báo cáo: Cảng vụ hàng không.

c) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: qua địa chỉ hộp thư điện tử giamsatslot@caa.gov.vn hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo: ngày 07 hàng tháng báo cáo số liệu cho tháng trước.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo 01 lần/tháng.

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo:

- Báo cáo số liệu trong giai đoạn 01 tháng từ 00 giờ 00 ngày 01 đến 23 giờ 59 ngày cuối cùng của tháng trong mùa lịch bay theo giờ Hà Nội.

- Số liệu sử dụng đúng slot, sai slot và không sử dụng slot của từng hãng hàng không trong tháng báo cáo được chốt và chiết xuất từ báo cáo theo Mẫu số CHK-4 cho số liệu của tháng liền kề trước đó.

- Tổng số liệu slot được xác nhận của chuyến bay của từng hãng hàng không được chốt và chiết xuất từ phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam vào 15:00 ngày 02 hàng tháng cho số liệu của tháng liền kề trước đó theo giờ Hà Nội.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

Mẫu số QLB-2. Mẫu báo cáo chỉ số giới hạn năng lực khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay

Đơn vị báo cáo:.....
 Cơ quan nhận báo cáo:
 Ngày gửi báo cáo:
 Kỳ báo cáo:
 Tên cảng hàng không:.....

Chỉ số giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay Mùa lịch bay: Mùa đông.../Mùa hè...
1. Đường cất hạ cánh (số chuyến bay cất cánh và hạ cánh trong 60 phút bất kỳ)
2. Dịch vụ điều hành bay (số chuyến bay cất cánh và hạ cánh trong 60 phút bất kỳ)

Người lập báo cáo
(Ghi rõ họ tên)

Thủ trưởng đơn vị
(Ghi rõ họ tên)

Cách thức lập báo cáo QLB-2

a) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay báo cáo số liệu số chuyến bay cất cánh và hạ cánh trong 60 phút bất kỳ theo các chỉ tiêu nêu tại biểu mẫu nêu trên.
- Thông tin sử dụng trong báo cáo:
 - + Kỳ báo cáo: báo cáo số liệu theo lịch bay mùa Hè và lịch bay mùa Đông.
 - + Cảng hàng không: là tên cảng hàng không được báo cáo số liệu theo biểu mẫu.
- Định dạng báo cáo: báo cáo số liệu được xây dựng dưới dạng tệp dữ liệu bảng tính (định dạng mở, tương thích với các ứng dụng Microsoft Excel, Google Sheet hoặc hệ thống phần mềm điện tử) bảo đảm khả năng lưu trữ, kết nối, tích hợp và trích xuất dữ liệu tự động; bảo đảm an toàn, an ninh thông tin.

b) Đơn vị báo cáo: doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay

c) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

d) Phương thức gửi, nhận báo cáo: qua địa chỉ hộp thư điện tử giamsatslot@caa.gov.vn hoặc báo cáo qua hệ thống phần mềm điện tử.

đ) Thời hạn gửi báo cáo:

- Trước ngày 15 tháng 4 hàng năm báo cáo đối với số liệu của lịch bay mùa Đông kế tiếp.
- Trước ngày 15 tháng 9 hàng năm báo cáo đối với số liệu của lịch bay mùa Hè kế tiếp.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: 02 lần/năm hoặc theo yêu cầu đột xuất của Cục Hàng không Việt Nam.

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo:

- Trước ngày 15 tháng 4 hàng năm báo cáo đối với số liệu của lịch bay mùa Đông kế tiếp.
- Trước ngày 15 tháng 9 hàng năm báo cáo đối với số liệu của lịch bay mùa Hè kế tiếp.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.