

Số: 47/2026/TT-BXD

Hà Nội, ngày 30 tháng 06 năm 2026

THÔNG TƯ

Quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15;

Căn cứ Nghị định số 222/2026/NĐ-CP ngày 22 tháng 6 năm 2026 của Chính phủ Về hoạt động bay;

Căn cứ Nghị định số 221/2026/NĐ-CP ngày 22 tháng 6 năm 2026 của Chính phủ Về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không;

Sau khi có ý kiến thống nhất của Bộ Nội vụ tại công văn số 6261/BNV-CVL ngày 19 tháng 6 năm 2026 và số 6749/BNV-CVL ngày 30 tháng 6 năm 2026;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vận tải và An toàn giao thông và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam;

Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay.

PHẦN I

QUY ĐỊNH CHUNG VÀ CHÍNH SÁCH

CHƯƠNG I

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Thông tư này quy định các nội dung về quản lý và bảo đảm hoạt động bay.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Cơ quan, tổ chức, cá nhân Việt Nam và nước ngoài liên quan đến quản lý và bảo đảm hoạt động bay.

Điều 3. Giải thích từ ngữ

Trong Thông tư này, thuật ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. ADS là kỹ thuật giám sát mà trong đó tàu bay tự động cung cấp qua đường truyền dữ liệu các số liệu từ hệ thống định vị và dẫn đường trên tàu bay, bao gồm nhận dạng tàu bay, vị trí theo không gian 04 chiều và các số liệu thích hợp khác.

2. AFTN là mạng cung cấp dịch vụ thông tin hàng không bao gồm việc trao đổi các điện văn, dữ liệu giữa các trạm thông tin mặt đất với nhau.

3. AIC là Thông tri hàng không bao gồm những tin tức liên quan đến an toàn bay, dẫn đường, kỹ thuật, pháp luật của Việt Nam mà những tin tức đó không phù hợp phổ biến bằng NOTAM hoặc AIP.

4. AIM là việc quản lý theo phương thức năng động và tích hợp các tin tức hàng không thông qua việc phối hợp cung cấp, trao đổi dữ liệu hàng không dạng số được đảm bảo chất lượng với các bên liên quan.

5. AIRMET là thông tin khí tượng do cơ sở cung cấp dịch vụ cảnh báo thời tiết hàng không (MWO) phát hành liên quan đến sự xuất hiện hoặc dự kiến xuất hiện của các hiện tượng thời tiết trên đường bay cụ thể, có thể ảnh hưởng đến an toàn của hoạt động bay ở độ cao thấp và chưa có trong dự báo đã phát hành cho các chuyến bay ở độ cao thấp trong vùng thông báo bay liên quan hoặc một phần vùng đó.

6. Dịch vụ tin tức hàng không AIS là dịch vụ được thiết lập trong phạm vi khu vực trách nhiệm nhất định để cung cấp dữ liệu hàng không và tin tức hàng không cần thiết đảm bảo an toàn, điều hòa và hiệu quả của hoạt động bay.

7. AMHS (ATS Message Handling System) là Hệ thống xử lý điện văn dịch vụ không lưu để quản lý và thực hiện việc trao đổi thông tin dạng điện văn giữa các cơ quan, đơn vị hàng không.

8. ASHTAM là loại NOTAM đặc biệt thông báo, bằng một định dạng quy định cụ thể, về sự thay đổi hoạt động của núi lửa, một vụ phun trào núi lửa và/hoặc đám mây tro núi lửa có ảnh hưởng đáng kể đối với hoạt động khai thác tàu bay.

9. ATIS là việc cung cấp cho tàu bay đang hạ cánh, cất cánh về thông tin hiện hành một cách thường xuyên 24 giờ/ngày hoặc một phần thời gian quy định trong ngày, bằng đường truyền dữ liệu hoặc bằng thoại phát thanh lặp đi lặp lại liên tục.

10. Bề mặt geo-ít (Geoid) là bề mặt gần đúng nhất với mực nước biển trung bình (MSL). Mặt geo-ít được định nghĩa là mặt đẳng thế trong trường trọng lực của Trái Đất, trùng với mực nước biển trung bình không bị nhiễu động và được kéo dài liên tục xuyên qua các lục địa.

11. Bộ dữ liệu (Data set) là tập hợp dữ liệu có thể nhận dạng được.

12. Bộ phận Thủ tục bay là Bộ phận được doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay thiết lập để nhận các báo cáo liên quan đến dịch vụ ATS và kế hoạch bay

không lưu được nộp trước khi tàu bay khởi hành.

13. Ca đêm (Night Duty/Shift): Là bất kỳ ca làm việc nào có thời gian thực hiện nhiệm vụ nằm gọn trong, hoặc giao cắt một phần với khoảng thời gian của giai đoạn nhịp sinh học thấp WOCL.

14. Chiều cao là khoảng cách theo chiều thẳng đứng từ một mực được quy định làm chuẩn đến một mực khác, một điểm hoặc một vật coi như một điểm.

15. Chứng chỉ chuyên môn là văn bản xác nhận cá nhân đã hoàn thành chương trình đào tạo, huấn luyện chuyên môn phù hợp theo quy định của Thông tư này tại cơ sở đào tạo, huấn luyện được cấp giấy chứng nhận, phê chuẩn theo quy định của pháp luật.

16. Cơ sở AIS là cơ sở cung cấp dịch vụ Tin tức hàng không.

17. Cơ sở ATFM là cơ sở cung cấp dịch vụ Quản lý luồng không lưu.

18. Cơ sở CNS là cơ sở cung cấp dịch vụ Thông tin, dẫn đường, giám sát hoạt động bay.

19. Cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng sân bay (AMO) là cơ sở được chỉ định để cung cấp dịch vụ khí tượng cho các sân bay phục vụ hoạt động bay.

20. Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay là đơn vị trực thuộc hoặc bộ phận chuyên trách của doanh nghiệp, tổ chức được giao cung cấp một hoặc nhiều dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tại khu vực, vùng trời, sân bay hoặc địa điểm xác định.

21. Cơ sở cung cấp dịch vụ cảnh báo thời tiết hàng không (MWO) là cơ sở được chỉ định để cung cấp thông tin liên quan đến sự xuất hiện hoặc dự kiến xuất hiện của các hiện tượng thời tiết trên đường bay cụ thể và các hiện tượng khác trong khí quyển có thể ảnh hưởng đến an toàn của hoạt động tàu bay trong khu vực trách nhiệm.

22. Doanh nghiệp, tổ chức cung cấp dịch vụ dữ liệu hàng không (DAT Provider) là đơn vị tiếp nhận, xử lý và cung cấp dữ liệu hàng không đáp ứng các yêu cầu chất lượng (DQRs) để tích hợp vào cơ sở dữ liệu dẫn đường trên tàu bay.

23. Cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên ANS được phê chuẩn (ATO - Approved Training Organisation) là tổ chức được Cục Hàng không Việt Nam cấp hoặc công nhận Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên ANS trong phạm vi được phê chuẩn.

24. Cơ sở MET là cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không.

25. Cơ sở SAR là cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

26. Cơ sở sơ đồ, bản đồ hàng không là cơ sở cung cấp dịch vụ sơ đồ, bản đồ hàng không.

27. Cơ sở Thiết kế phương thức bay hàng không dân dụng là cơ sở cung cấp dịch vụ thiết kế phương thức bay hàng không dân dụng.

28. Dẫn đường khu vực (RNAV) là phương thức dẫn đường cho phép tàu bay khai thác trên bất kỳ quỹ đạo bay mong muốn trong phạm vi phủ sóng của các thiết bị dẫn đường đặt trên mặt đất hoặc trên vệ tinh, hoặc trong giới hạn khả năng của các thiết bị dẫn đường độc lập trên tàu bay, hoặc kết hợp các phương thức này.

29. Đào tạo nghiệp vụ nhân viên bảo đảm hoạt động bay là giai đoạn đào tạo ban đầu cho nhân viên bảo đảm hoạt động bay tại một cơ sở đào tạo, huấn luyện được phê chuẩn hoặc công nhận theo quy định.

30. Dịch vụ điều hành bay là dịch vụ được cung cấp bao gồm dịch vụ kiểm soát đường dài, dịch vụ kiểm soát tiếp cận, dịch vụ kiểm soát tại sân bay nhằm mục đích ngăn ngừa va chạm giữa các tàu bay với nhau và giữa tàu bay với vật chướng ngại trên khu vực hoạt động tại sân bay; thúc đẩy và duy trì luồng không lưu điều hòa.

31. Dịch vụ dữ liệu hàng không là dịch vụ tiếp nhận, xử lý và cung cấp dữ liệu hàng không (Aeronautical data) đáp ứng các yêu cầu chất lượng để tích hợp vào cơ sở dữ liệu dẫn đường trên tàu bay.

32. Dịch vụ khí tượng hàng không là việc cung cấp dữ liệu, thông tin và sản phẩm khí tượng phục vụ công tác lập kế hoạch bay, thực hiện chuyến bay, điều hành bay, tìm kiếm cứu nạn và các hoạt động hàng không dân dụng khác.

33. Dịch vụ kiểm soát đường dài là dịch vụ điều hành bay cung cấp cho các chuyến bay có kiểm soát trong các vùng kiểm soát.

34. Dịch vụ kiểm soát tại sân bay là dịch vụ điều hành bay cung cấp cho hoạt động tại sân bay.

35. Dịch vụ kiểm soát tiếp cận là dịch vụ điều hành bay cung cấp cho các chuyến bay có kiểm soát bay đến hoặc bay đi từ một hoặc các sân bay.

36. Dịch vụ thiết kế phương thức bay được thiết lập để thực hiện việc thiết kế, lập hồ sơ, đánh giá, duy trì liên tục và rà soát định kỳ các phương thức bay cần thiết cho việc bảo đảm dẫn đường bay an toàn, điều hòa và hiệu quả.

37. Dịch vụ thông báo bay là dịch vụ được cung cấp nhằm mục đích tư vấn và cung cấp những tin tức cần thiết cho việc thực hiện chuyến bay an toàn và hiệu quả.

38. Dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không là dịch vụ nhằm thực hiện việc giám sát tình huống khẩn nguy, tiếp nhận và xử lý thông tin báo động, thông tin liên lạc, hiệp đồng, tìm kiếm và cứu nạn, trợ giúp y tế ban đầu hoặc vận chuyển y tế đối với tàu bay, người trên tàu bay lâm nạn hoặc đang trong tình trạng khẩn nguy.

39. Dịch vụ tư vấn không lưu là dịch vụ được cung cấp cho các chuyến bay thực hiện kế hoạch bay theo IFR nhằm bảo đảm phân cách theo điều kiện thực tế trong khu vực tư vấn không lưu.

40. Độ cao bay đường dài tối thiểu là độ cao sử dụng trong giai đoạn bay đường dài được cung cấp các thiết bị dẫn đường và thông tin liên lạc liên quan, phù hợp với cấu trúc vùng trời và độ cao vượt chướng ngại vật cần thiết.

41. Độ cao chuyển tiếp là độ cao được quy định trong vùng trời sân bay mà khi bay ở độ cao đó hoặc thấp hơn, vị trí theo phương đứng của tàu bay được kiểm soát thông qua độ cao.

42. Độ cao là khoảng cách theo chiều thẳng đứng từ mực nước biển trung bình đến một mực, một điểm hoặc một vật được coi như một điểm.

43. Độ chính xác của dữ liệu là mức độ phù hợp giữa giá trị dự đoán hoặc giá trị đo được với giá trị thực.

44. Dự báo khí tượng là điều kiện khí tượng dự kiến sẽ xảy ra tại một thời điểm hay trong một khoảng thời gian xác định và cho một khu vực hay phần vùng trời xác định.

45. Dữ liệu lập bản đồ sân bay (AMDB) là dữ liệu được thu thập nhằm mục đích tổng hợp thông tin bản đồ sân bay. Dữ liệu bản đồ sân bay được thu thập cho các mục đích bao gồm: nâng cao nhận thức tình huống của người sử dụng, các hoạt động dẫn đường trên bề mặt sân bay, công tác huấn luyện, lập bản đồ và lập kế hoạch.

46. Dữ liệu hàng không là sự thể hiện các dữ kiện, khái niệm hoặc chỉ dẫn về hàng không được thể hiện dưới dạng chuẩn hóa để phục vụ truyền đạt, diễn giải hoặc xử lý.

47. Đường bay PBN là đường bay ATS được thiết lập cho tàu bay có khả năng sử dụng phương pháp PBN.

48. Giá trị “X” trong tên thông số RNAV, RNP là độ chính xác dẫn đường phương ngang (sai số toàn hệ thống) tính bằng dặm hải lý dự kiến đạt được ít nhất 95% thời gian bay, bởi tập hợp các tàu bay hoạt động trong một vùng trời, đường hàng không hoặc phương thức bay.

49. Giai đoạn báo động (Alert phase) là thời gian bắt đầu phát sinh sự mất an toàn của tàu bay hoặc những người trên tàu bay.

50. Giai đoạn hồ nghi (Uncertainty phase) là thời gian bắt đầu phát sinh có nghi ngờ về sự an toàn của tàu bay hoặc những người trên tàu bay.

51. Giai đoạn khẩn nguy (Distress phase) là thời gian bắt đầu từ khi có cơ sở cho rằng tàu bay hoặc những người trên tàu bay bị nguy hiểm nghiêm trọng trực tiếp hoặc cần trợ giúp khẩn cấp.

52. Giai đoạn nhịp sinh học thấp (Window of Circadian Low - WOCL): Là khoảng thời gian từ 01:30 đến 05:29 sáng (giờ địa phương). Đây là thời điểm cơ thể con người có mức độ tỉnh táo và hiệu suất nhận thức thấp nhất.

53. Giáo viên thực hành huấn luyện tại vị trí làm việc (OJTI) là người được doanh nghiệp cung cấp dịch vụ ANS chỉ định để trực tiếp hướng dẫn, giám sát, đánh giá quá trình OJT của nhân viên bảo đảm hoạt động bay trừ giáo viên thực hành huấn luyện kiểm soát viên không lưu tại vị trí làm việc.

54. Giáo viên thực hành huấn luyện kiểm soát viên không lưu tại vị trí làm việc (Air Traffic Control On-the-job Training Instructor - ATC OJTI) là người được Cục Hàng không Việt Nam cấp phép để trực tiếp hướng dẫn, giám sát quá trình huấn luyện tại vị trí làm việc (OJT) của kiểm soát viên không lưu hoặc học viên kiểm soát viên không lưu (Student ATC) để trở thành kiểm soát viên không lưu theo phạm vi được công nhận.

55. Giấy chứng nhận là văn bản do Cục Hàng không Việt Nam cấp cho tổ chức, doanh nghiệp hoặc cơ sở để thực hiện hoạt động cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong phạm vi được xác định.

56. Giấy phép là văn bản do Cục Hàng không Việt Nam cấp cho cá nhân để thực hiện công việc, nhiệm vụ chuyên môn nhất định trong lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay.

57. Hệ thống chức năng (Functional System): Là sự kết hợp của quy trình, nguồn nhân lực và trang thiết bị (phần cứng, phần mềm) được tổ chức để thực hiện một chức năng trong hệ thống ATM/ANS.

58. Hồ sơ khí tượng là tài liệu viết tay hay in ấn hoặc tài liệu dạng điện tử,

bao gồm các thông tin khí tượng phục vụ chuyển bay.

59. Hoạt động tại sân bay là các hoạt động trong khu vực hoạt động tại sân bay và hoạt động bay của tàu bay trong khu vực sân bay.

60. Huấn luyện nghiệp vụ nhân viên bảo đảm hoạt động bay là giai đoạn huấn luyện đơn vị, huấn luyện duy trì, huấn luyện phục hồi, huấn luyện phát triển và các loại hình huấn luyện khác cho nhân viên bảo đảm hoạt động bay theo nhu cầu của doanh nghiệp tại một cơ sở đào tạo, huấn luyện được phê chuẩn hoặc công nhận theo quy định.

61. Huấn luyện phục hồi (re-entry training) là huấn luyện dành cho kiểm soát viên không lưu (ATCO) tạm ngừng thực hiện nhiệm vụ trong một khoảng thời gian làm ảnh hưởng đến khả năng duy trì năng lực khai thác.

62. Đào tạo, huấn luyện và đánh giá dựa trên năng lực (CBTA) là phương pháp đào tạo, huấn luyện và đánh giá được xây dựng trên cơ sở năng lực cần đạt, định hướng theo kết quả thực hiện công việc, nhấn mạnh vào tiêu chuẩn thực hiện, tiêu chí đo lường kết quả thực hiện và việc thiết kế chương trình huấn luyện để người học đạt được tiêu chuẩn năng lực đã xác định.

63. Khu vực di chuyển tại sân bay (Movement area) là một phần của sân bay được sử dụng cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và lăn bánh, bao gồm khu vực hoạt động tại sân bay và sân đỗ tàu bay.

64. Khu vực hoạt động tại sân bay (Manoeuvring Area) là một phần của sân bay được sử dụng cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và lăn bánh, không bao gồm sân đỗ tàu bay.

65. Khung năng lực (Competency Framework) là tập hợp các năng lực với mô tả và tiêu chí thực hiện quan sát được, do ICAO hoặc tổ chức quốc tế liên quan như WMO hoặc tương đương ban hành, dùng làm căn cứ thiết kế chương trình đào tạo, huấn luyện và đánh giá theo phương pháp CBTA.

66. Liên lạc chiều địa - không là liên lạc một chiều từ đài hoặc điểm trên mặt đất tới tàu bay.

67. Liên lạc chiều không - địa là liên lạc một chiều từ tàu bay tới đài hoặc điểm trên mặt đất.

68. Liên lạc dữ liệu là liên lạc sử dụng cho trao đổi điện văn qua đường truyền dữ liệu.

69. Liên lạc không - địa là liên lạc hai chiều giữa tàu bay với đài hoặc điểm

trên mặt đất.

70. Mô hình năng lực được điều chỉnh (Adapted Competency Model) là mô hình năng lực được cơ quan, tổ chức áp dụng xây dựng trên cơ sở khung năng lực của ICAO hoặc chuẩn năng lực chuyên môn phù hợp, đã được điều chỉnh cho phù hợp với môi trường khai thác, hệ thống kỹ thuật, tổ chức khai thác và yêu cầu an toàn tại Việt Nam.

71. Mức an toàn chấp nhận được là mức độ an toàn tối thiểu phải được bảo đảm bởi một hệ thống trong hoạt động thực tế.

72. Mực bay là một bề mặt có áp suất khí quyển không đổi, tính theo một mốc áp suất quy định là 1.013,2 hectopascal (hPa) và được phân cách với các bề mặt tương tự khác bằng các khoảng chênh lệch áp suất cụ thể.

73. Mức cao là khoảng cách theo phương thẳng đứng từ mực nước biển trung bình đến một điểm hoặc một bề mặt nằm trên bề mặt quả đất.

74. Năng lực (Competency) là khả năng thực hiện an toàn, đúng chuẩn và ổn định một nhiệm vụ hoặc nhóm nhiệm vụ trong điều kiện khai thác xác định, được thể hiện qua kiến thức, kỹ năng và thái độ nghề nghiệp.

75. Nhân viên ANS là nhân viên hàng không trực tiếp thực hiện nhiệm vụ chuyên môn trong việc cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

76. NOTAM là thông báo được phát hành bằng phương tiện viễn thông liên quan đến việc thiết lập, tình trạng hoặc sự thay đổi của phương tiện dẫn đường, dịch vụ, phương thức hoặc sự nguy hiểm mang tính quan trọng mà tổ lái và những người có liên quan đến hoạt động bay cần phải nhận biết kịp thời để xử lý.

77. OPMET (Operational Meteorological Information) là thông tin khí tượng phục vụ khai thác, được sử dụng trong giai đoạn chuẩn bị chuyến bay hoặc trong quá trình lập kế hoạch và điều hành chuyến bay trong khi bay.

78. PANS-ABC (Tài liệu 8400) là tài liệu của ICAO Quy định các từ viết tắt và mã cốt nhằm mục đích thống nhất hóa ngôn ngữ và dữ liệu trong ngành hàng không toàn cầu.

79. PANS-AIM (Doc 10066) là tài liệu của ICAO về Quản lý tin tức hàng không, quy định các quy trình, yêu cầu và hướng dẫn về quản lý dữ liệu hàng không và tin tức hàng không.

80. PANS-ATM (Doc 4444) là tài liệu của ICAO về Quản lý không lưu, quy định các quy trình, quy tắc, phương thức khai thác, điều hành bay, cung cấp dịch

vụ không lưu và quản lý không lưu.

81. PANS-IM (Doc 10199) là tài liệu của ICAO về Quản lý tin tức áp dụng đối với việc quản lý, trao đổi, cung cấp và bảo đảm tính toàn vẹn, sẵn sàng, bảo mật của thông tin trong hệ thống quản lý hoạt động bay.

82. PANS-MET (Doc 10157) là tài liệu của ICAO về Khí tượng hàng không, quy định các quy trình, phương thức liên quan đến quan trắc, báo cáo, dự báo và cung cấp thông tin khí tượng hàng không.

83. PANS-OPS (Doc 8168) là tài liệu của ICAO về Khai thác tàu bay gồm các quy định, quy trình và tiêu chí liên quan đến việc thực hiện, xây dựng và khai thác phương thức bay, bao gồm phương thức bay bằng thiết bị, phương thức bay bằng mắt và bảo đảm vượt chướng ngại vật.

84. PANS-TRG (Doc 9868) là tài liệu của ICAO về Huấn luyện cho nhân viên hàng không, quy định các quy trình áp dụng đối với việc huấn luyện và đánh giá dựa trên năng lực đối với nhân viên hàng không, tổ chức huấn luyện hàng không và các chương trình huấn luyện có liên quan, được phê chuẩn.

85. PBN là dẫn đường khu vực dựa trên các yêu cầu về tính năng đối với tàu bay khi khai thác trên đường hàng không, phương thức bay bằng thiết bị hoặc trong một vùng trời xác định.

86. Phụ ước của ICAO là phụ lục của Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế năm 1944.

87. Phương thức bay chờ là thao tác được xác định trước nhằm giữ tàu bay trong một vùng trời xác định khi chờ huấn lệnh tiếp theo.

88. Phương thức bay PBN là phương thức bay bằng thiết bị sử dụng PBN.

89. Phương thức tiếp cận bằng thiết bị là một chuỗi các thao tác được xác định trước trên cơ sở tham chiếu thiết bị dẫn đường đảm bảo an toàn tránh chướng ngại vật, tính từ điểm mốc tiếp cận đầu hoặc nếu có thể từ điểm đầu của đường bay đến cho tới một điểm mà từ đó có thể hoàn tất việc hạ cánh; nếu không hạ cánh được thì đến một điểm mà tại đó áp dụng tiêu chuẩn vượt chướng ngại vật khi bay chờ hoặc bay đường dài.

90. Phương thức tiếp cận hệt là phương thức phải tuân theo trong trường hợp không thể tiếp tục tiếp cận.

91. PIB là bản thông báo gồm các NOTAM còn hiệu lực có tính chất khai thác quan trọng ảnh hưởng đến hoạt động bay, được chuẩn bị trước chuyến bay.

92. PSR là hệ thống hoạt động theo nguyên lý phát xạ năng lượng sóng điện từ chiếu xạ vào mục tiêu, sau đó thu và xử lý các tín hiệu phản xạ từ mục tiêu để xác định vị trí của mục tiêu theo cự ly và góc phương vị.

93. Quan trắc khí tượng là đánh giá một hay nhiều yếu tố khí tượng.

94. Quan trắc từ tàu bay là đánh giá một hay nhiều yếu tố khí tượng từ tàu bay đang bay.

95. Rủi ro an toàn là khả năng có thể xảy ra hậu quả của một mối nguy hiểm được dự đoán trước cho tình huống xấu nhất.

96. Sản phẩm khí tượng hàng không là bản tin, bản đồ, hồ sơ khí tượng, cảnh báo, dự báo và các sản phẩm khác do doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không phát hành.

97. SID là một đường bay khởi hành tiêu chuẩn theo quy tắc bay bằng thiết bị (IFR) được xác định nhằm kết nối sân bay hoặc một đường cất hạ cánh cụ thể của sân bay với một điểm trọng yếu, thông thường nằm trên đường bay ATS.

98. SNOWTAM là loại NOTAM đặc biệt được phát hành theo định dạng tiêu chuẩn, cung cấp báo cáo về tình trạng bề mặt nhằm thông báo sự xuất hiện hoặc chấm dứt của các điều kiện nguy hiểm do tuyết, băng, tuyết nhão, sương giá, nước đọng hoặc nước liên quan đến tuyết, tuyết nhão, băng hoặc sương giá trên khu vực di chuyển tại sân bay.

99. Sơ đồ, bản đồ hàng không là sự thể hiện một phần bề mặt Trái Đất, bao gồm các yếu tố văn hóa và địa hình, được thiết kế chuyên biệt nhằm đáp ứng các yêu cầu của hoạt động dẫn đường hàng không.

100. SSR là hệ thống hoạt động dựa trên nguyên lý kết hợp giữa máy hỏi trên mặt đất và máy trả lời trên tàu bay để nhận được các tin tức về mục tiêu đó (như cự ly, phương vị, tốc độ, độ cao...).

101. STAR là một đường bay đến được xác định theo quy tắc bay bằng thiết bị (IFR) nhằm kết nối một điểm trọng yếu (thông thường nằm trên đường bay ATS) với một điểm mà từ đó phương thức tiếp cận bằng thiết bị đã công bố có thể được bắt đầu.

102. Tập bổ sung AIP là tài liệu bao gồm những thay đổi mang tính chất tạm thời đối với những tin tức trong AIP và được phát hành bằng những trang riêng biệt.

103. Tập tu chỉnh AIP là tài liệu bao gồm những thay đổi mang tính chất lâu

dài đối với những tin tức trong AIP.

104. Tàu bay tìm kiếm, cứu nạn là tàu bay được lắp đặt các thiết bị chuyên dụng phù hợp để thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn.

105. Thông báo SIGMET là bản tin cảnh báo do cơ sở cảnh báo thời tiết hàng không cung cấp liên quan đến sự xuất hiện hoặc dự kiến xuất hiện các hiện tượng thời tiết trên đường bay có khả năng uy hiếp an toàn bay.

106. Thông tin khí tượng hàng không là dữ liệu khí tượng hàng không đã được xử lý, đánh giá hoặc trình bày dưới dạng phù hợp để phục vụ người sử dụng.

107. Tin tức hàng không là thông tin hình thành từ quá trình tổng hợp, phân tích và định dạng dữ liệu hàng không.

108. Tính toàn vẹn của dữ liệu là mức độ đảm bảo mà một dữ liệu hàng không và giá trị của nó không bị mất hoặc bị thay đổi so với dữ liệu gốc hoặc dữ liệu bổ sung đã được phép.

109. Trạm quan trắc khí tượng hàng không (AMS) là trạm được chỉ định để thực hiện quan trắc và lập báo cáo khí tượng phục vụ hoạt động bay.

110. Trạm thông báo bay tại sân bay được thiết lập nhằm cung cấp dịch vụ thông báo bay khi không thiết lập đài kiểm soát không lưu.

111. Vùng nhận dạng phòng không (ADIZ) là vùng trời đặc biệt được thiết lập có kích thước xác định trong đó tàu bay phải tuân theo các phương thức báo cáo hoặc nhận dạng đặc biệt ngoài các phương thức liên quan đến việc cung cấp ATS.

112. Vùng tìm kiếm, cứu nạn (SRR) là khu vực có giới hạn xác định gắn liền với một trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn mà tại đó dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn được cung cấp.

113. Vùng trời kiểm soát (controlled airspace) là vùng trời có giới hạn xác định mà tại đó dịch vụ điều hành bay được cung cấp phù hợp với phân loại vùng trời.

114. Vùng trời kiểm soát tại sân (Control zone - CTR) là một vùng trời có kiểm soát (controlled airspace) được mở rộng từ bề mặt trái đất lên đến một giới hạn trên được chỉ định cụ thể.

115. Vùng trời trung tâm (Terminal control area - TMA) là một vùng kiểm soát (control area) thường được thiết lập tại điểm hội tụ của các đường bay không lưu (ATS routes) nằm trong khu vực lân cận của một hoặc nhiều sân bay lớn.

116. Xác nhận nội bộ năng lực là việc doanh nghiệp cung cấp dịch vụ ANS xác nhận bằng văn bản hoặc bằng hình thức điện tử trong hệ thống dữ liệu quản lý năng lực rằng cá nhân đã đáp ứng tiêu chuẩn năng lực để thực hiện nhiệm vụ tại một vị trí, cơ sở, hệ thống kỹ thuật hoặc phạm vi khai thác xác định, đối với chức danh không thuộc diện cấp giấy phép, năng định.

117. Yêu cầu về an toàn là yêu cầu cần phải đạt được chỉ số thực hiện an toàn và mục tiêu thực hiện an toàn, bao gồm phương thức khai thác, công nghệ, hệ thống kỹ thuật, thiết bị bảo đảm hoạt động bay.

Điều 4. Quy ước viết tắt

Trong Thông tư này, các từ viết tắt dưới đây được hiểu như sau:

1. ADS (Automatic Dependent Surveillance): Giám sát tự động phụ thuộc.
2. AIC (Aeronautical Information Circular): Thông tri hàng không.
3. AIM (Aeronautical Information Management): Quản lý tin tức hàng không
4. AIP (Aeronautical Information Publication): Tập thông báo tin tức hàng không.
5. AIREP (Air report): Báo cáo từ tàu bay.
6. AIS (Aeronautical Information Services): Dịch vụ tin tức hàng không.
7. AMHS (ATS Message Handling System): Hệ thống xử lý điện văn dịch vụ không lưu.
8. ANS (Air Navigation Services): Dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.
9. ARO (Air traffic services reporting office): Bộ phận Thủ tục bay
10. ASM (Airspace Management): Quản lý vùng trời.
11. ATCO (Air Traffic Controller): Kiểm soát viên không lưu.
12. ATFM (Air Traffic Flow Management): Quản lý luồng không lưu.
13. ATM (Air Traffic Management): Quản lý không lưu.
14. ATO (Approved Training Organization): Cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nhân viên hàng không được phê chuẩn, cấp giấy chứng nhận.
15. ATS (Air Traffic Services): Dịch vụ Không lưu.
16. ATSEP (Air Traffic Safety Electronics Personnel): Nhân viên kỹ thuật

bảo đảm hoạt động bay.

17. AUP (Airspace use plan): Kế hoạch sử dụng vùng trời.

18. CBTA (Competency-Based Training and Assessment): Đào tạo, huấn luyện và đánh giá dựa trên năng lực.

19. CDM (Collaborative Decision-Making): Phối hợp ra quyết định khai thác.

20. CHC: đường cất hạ cánh.

21. CNS (Communication, Navigation and Surveillance): Thông tin, Dẫn đường, Giám sát.

22. CPDLC (Controller-pilot data link communications): Liên lạc dữ liệu giữa tổ lái và kiểm soát viên không lưu.

23. Data service: Dịch vụ dữ liệu hàng không.

24. EOBT (Estimated off-block time): Giờ dự kiến khởi hành.

25. eTOD (Electronic Terrain and Obstacle Data): Dữ liệu địa hình và chướng ngại vật điện tử.

26. FIR (Flight Information Region): Vùng thông báo bay.

27. FRMS (Fatigue Risk Management System): Hệ thống quản lý rủi ro mệt mỏi.

28. HKVN: Hàng không Việt Nam.

29. ICAO (International Civil Aviation Organization): Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế.

30. MET (Meteorological Services): Dịch vụ Khí tượng hàng không.

31. NOTAM (Notice to airmen): Điện văn thông báo tin tức hàng không.

32. OJT (On-the-Job Training): Huấn luyện tại vị trí làm việc.

33. OJTI (On-the-job Training Instructor): Giáo viên huấn luyện thực hành tại vị trí làm việc.

34. PACS (Primary Airport Control Station): Móc không chế tọa độ sơ cấp sân bay.

35. PBN (Performance based navigation): Dẫn đường theo tính năng.

36. PANS (Procedure for Air Navigation Service) là tài liệu về Phương thức

đối với công tác hoạt động bay.

37. PIB (Pre-flight information bulletin): Bản thông báo tin tức trước chuyến bay.

38. PSR (Primary surveillance radar): Ra đa giám sát sơ cấp.

39. RDP (Radar data processing): Xử lý dữ liệu ra đa.

40. RNAV (Area navigation): Dẫn đường khu vực.

41. RNP (Required navigation performance): Tính năng dẫn đường yêu cầu.

42. SACS (Secondary Airport Control Station): Mốc không chế tọa độ thứ cấp sân bay.

43. SAR (Search and Rescue): Tìm kiếm cứu nạn hàng không.

44. SMS (Safety management system): Hệ thống quản lý an toàn.

45. SSR (Secondary Surveillance Radar): Ra đa giám sát thứ cấp.

46. UUP (Update airspace use plan): Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật.

47. WGS-84: Hệ trắc địa toàn cầu 1984.

Điều 5. Nguyên tắc quản lý và bảo đảm hoạt động bay

1. Nguyên tắc quản lý và bảo đảm hoạt động bay phải được thực hiện trên cơ sở ưu tiên cao nhất cho an toàn hàng không, phù hợp với pháp luật Việt Nam, điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên và yêu cầu khai thác thực tế.

2. Doanh nghiệp, tổ chức và cá nhân có liên quan chỉ được thực hiện hoạt động trong phạm vi thẩm quyền, chức năng, giấy phép, giấy chứng nhận, văn bản phê chuẩn còn hiệu lực.

3. Mọi hoạt động thuộc phạm vi điều chỉnh của Thông tư này phải được tổ chức công khai, minh bạch, đúng trình tự, có hồ sơ chứng minh, có kiểm soát rủi ro, dữ liệu an toàn, mức độ tuân thủ và chịu sự giám sát của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 6. Nguyên tắc áp dụng tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành và tài liệu kỹ thuật của ICAO

1. Việc quản lý và bảo đảm hoạt động bay phải phù hợp với điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành của ICAO tại các Phụ ước bao gồm Phụ ước 1, Phụ ước 2, Phụ ước 3, Phụ ước 4, Phụ ước 5, Phụ ước 10, Phụ ước 11, Phụ ước 12, Phụ ước 14, Phụ ước 15, Phụ ước 19 và các phụ ước liên quan khác.

2. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm rà soát các sửa đổi, bổ sung các phụ ước của ICAO thông qua quy trình đánh giá các công thư thông báo thay đổi của ICAO. Trong trường hợp cần sửa đổi bổ sung Thông tư này, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện báo cáo Bộ Xây dựng đề xuất sửa đổi, bổ sung và lập kế hoạch xây dựng văn bản quy phạm pháp luật theo quy định.

3. Trường hợp quy định, tiêu chuẩn, quy trình, phương thức hoặc biện pháp kỹ thuật áp dụng tại Việt Nam khác với tiêu chuẩn của ICAO, Cục Hàng không Việt Nam tổ chức rà soát, đánh giá, xác định biện pháp kiểm soát rủi ro an toàn và thực hiện việc thông báo, công bố khác biệt theo quy định.

4. Khi nhận được các sửa đổi, bổ sung của các PANS liên quan, Cục HKVN có trách nhiệm thông báo cho các tổ chức, cá nhân liên quan để thực hiện.

Điều 7. Nguyên tắc giải quyết thủ tục hành chính

1. Việc tiếp nhận thủ tục hành chính được thực hiện theo quy định của Chính phủ về thực hiện theo cơ chế một cửa, một cửa liên thông tại Bộ phận Một cửa và Cổng Dịch vụ công quốc gia.

2. Cơ quan giải quyết thủ tục hành chính có trách nhiệm số hóa, lưu giữ kết quả giải quyết thủ tục hành chính theo quy định của pháp luật để tái sử dụng thông tin, dữ liệu trong giải quyết các hồ sơ giải quyết thủ tục hành chính tiếp theo, trừ trường hợp có văn bản khác thay đổi nội dung hoặc thay thế văn bản đã được số hóa, lưu giữ.

3. Hồ sơ thủ tục hành chính được nộp trực tuyến trên Cổng Dịch vụ công quốc gia hoặc trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua dịch vụ bưu chính.

4. Đơn đề nghị theo mẫu tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này được gửi đến cơ quan giải quyết thủ tục hành chính là bản chính, bản sao có chứng thực hoặc bản sao điện tử được chứng thực từ bản chính theo quy định của pháp luật.

5. Đối với các thủ tục hành chính có yêu cầu nộp phí, việc nộp phí được thực hiện trong thời hạn 03 ngày làm việc kể từ ngày cơ quan giải quyết thủ tục hành chính xác nhận hồ sơ hợp lệ; quá thời hạn này, các tổ chức, cá nhân không hoàn thành nghĩa vụ tài chính theo quy định, cơ quan giải quyết thủ tục hành chính từ chối giải quyết thủ tục hành chính. Thời gian thực hiện việc nộp phí của tổ chức, cá nhân không tính vào thời gian giải quyết thủ tục hành chính. Các khoản phí và lệ phí thực hiện theo pháp luật về phí và lệ phí.

6. Đối với các thủ tục hành chính, sau khi cơ quan giải quyết thủ tục hành chính thực hiện thẩm định mà có yêu cầu phải sửa đổi, bổ sung hồ sơ, cơ quan giải quyết thủ tục hành chính có văn bản đề nghị sửa đổi, bổ sung, nêu rõ lý do, nội dung cần bổ sung. Sau 15 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo của cơ quan giải quyết thủ tục hành chính mà tổ chức, cá nhân không hoàn thiện, bổ

sung hồ sơ thì cơ quan giải quyết thủ tục hành chính kết thúc giải quyết thủ tục hành chính. Thời gian tổ chức, cá nhân bổ sung hồ sơ không tính vào thời gian giải quyết thủ tục hành chính.

7. Kết quả giải quyết thủ tục hành chính được trả bằng bản điện tử, trừ trường hợp công dân, tổ chức có nhu cầu nhận bản giấy. Hồ sơ và kết quả giải quyết thủ tục hành chính bằng bản điện tử có giá trị pháp lý như bản giấy.

CHƯƠNG II

GIÁM SÁT AN TOÀN HOẠT ĐỘNG BAY

Điều 8. Giám sát viên an toàn hàng không lĩnh vực hoạt động bay

1. Giám sát viên an toàn hàng không lĩnh vực hoạt động bay (Giám sát viên an toàn ANS) được phân loại theo các chức năng sau:

- a) Giám sát an toàn ATS-ATM;
- b) Giám sát an toàn CNS;
- c) Giám sát an toàn AIS/AIM;
- d) Giám sát an toàn MET;
- đ) Giám sát an toàn SAR;
- e) Giám sát an toàn MAP-CHART;
- g) Giám sát an toàn PEL;
- h) Giám sát an toàn thiết kế phương thức bay.

2. Giám sát viên an toàn ANS chỉ được phê chuẩn chính thức và giao nhiệm vụ giám sát độc lập sau khi đáp ứng các tiêu chuẩn quy định tại Điều 9 Thông tư này và hoàn tất các chương trình đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện theo quy định tại Điều 10 Thông tư này.

3. Để thực hiện trách nhiệm của mình, Giám sát viên an toàn ANS phải luôn mang theo mình thẻ giám sát viên an toàn hàng không theo quy định.

Điều 9. Tiêu chuẩn đối với giám sát viên an toàn hàng không lĩnh vực hoạt động bay

1. Yêu cầu chung :

a) Có phẩm chất đạo đức nghề nghiệp, tính độc lập, khách quan và tinh thần trách nhiệm trong hoạt động kiểm tra, giám sát, đánh giá và phê chuẩn an toàn hàng không;

b) Được huấn luyện, đào tạo, bồi dưỡng về hệ thống pháp luật hàng không dân dụng Việt Nam, tiêu chuẩn và hướng dẫn của ICAO phù hợp với lĩnh vực, chức năng được phân công thực hiện giám sát;

c) Được huấn luyện, đào tạo, bồi dưỡng ban đầu và định kỳ về chuyên môn, nghiệp vụ, tích lũy kinh nghiệm để thực hiện giám sát an toàn hàng không theo hướng dẫn của ICAO phù hợp với lĩnh vực, chức năng được phân công thực hiện giám sát;

d) Được đào tạo, huấn luyện, bồi dưỡng về hệ thống quản lý an toàn hàng không theo quy định của pháp luật Việt Nam về hàng không dân dụng và phù hợp với tiêu chuẩn và hướng dẫn của ICAO;

đ) Được huấn luyện, đào tạo, bồi dưỡng về kỹ năng kiểm tra, giám sát, đánh giá sự tuân thủ, phân tích rủi ro an toàn, lập báo cáo và xử lý tình huống phát sinh trong quá trình thực hiện nhiệm vụ;

e) Có khả năng phân tích rủi ro an toàn, đánh giá sự phù hợp, phát hiện sai lệch và đề xuất biện pháp khắc phục đối với các vấn đề ảnh hưởng đến an toàn hàng không;

g) Có khả năng thành thạo tiếng Anh (khả năng đọc, hiểu, nói và nghe).

2. Yêu cầu với từng chức năng giám sát an toàn hàng không theo quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 10. Chương trình đào tạo giám sát viên an toàn hàng không lĩnh vực hoạt động bay

1. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xây dựng, ban hành và triển khai Chương trình đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện cho giám sát viên an toàn ANS phù hợp với từng chức năng, chuyên môn giám sát an toàn.

2. Chương trình đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện giám sát viên an toàn ANS bao gồm các nội dung sau đây:

- a) Đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện cơ bản (Baseline Training);
- b) Đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện chuyên ngành (Specialized Training);
- c) Huấn luyện thực hành (On-the-Job Training);
- d) Huấn luyện định kỳ (Recurrent Training);
- đ) Huấn luyện phục hồi (Refresher Training);
- e) Huấn luyện nâng cao (Advanced Training).

Điều 11. Nhiệm vụ, quyền hạn và trách nhiệm của giám sát viên an toàn hàng không lĩnh vực hoạt động bay

Nhiệm vụ, quyền hạn, trách nhiệm của giám sát viên an toàn ANS được thực hiện theo quy định tại Nghị định số 221/2026/NĐ-CP ngày 22 tháng 6 năm 2026 của Chính phủ về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không.

Điều 12. Giám sát an toàn lĩnh vực hoạt động bay

Cục Hàng không Việt Nam thực hiện giám sát an toàn lĩnh vực hoạt động bay theo Chương trình giám sát an toàn hàng không hàng năm tuân thủ các nguyên tắc và quy định tại Điều 26 và 27 Nghị định số 221/2026/NĐ-CP ngày 22 tháng 6 năm 2026 của Chính phủ về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không để đảm bảo tuân thủ các quy định của Thông tư này và các quy định của pháp luật hàng không liên quan.

Điều 13. Cấp miễn trừ

1. Cục HKVN cấp miễn trừ cho phép không áp dụng hoặc áp dụng khác đối với yêu cầu, tiêu chuẩn kỹ thuật quy định của Thông tư này trên cơ sở đánh giá nghiêm ngặt về rủi ro và áp dụng các biện pháp bảo đảm mức độ an toàn hàng không theo quy định của pháp luật.

2. Việc cấp miễn trừ và trình tự thủ tục cấp miễn trừ thực hiện theo quy định tại Điều 33 Nghị định số 221/2026/NĐ-CP ngày 22 tháng 6 năm 2026 của Chính phủ về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không.

Điều 14. Mức độ không tuân thủ và biện pháp khắc phục đối với tổ chức, cá nhân

1. Tổ chức, cá nhân tham gia lĩnh vực hoạt động bay có trách nhiệm tuân thủ quy định tại Thông tư này, các yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền và giới hạn khai thác, nội dung ghi trong giấy chứng nhận, giấy phép, văn bản phê chuẩn, chấp thuận, công nhận được cấp.

2. Trường hợp tổ chức, cá nhân không tuân thủ quy định tại khoản 1 Điều này, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện đánh giá mức độ không tuân thủ và yêu cầu thực hiện biện pháp khắc phục theo quy định tại Điều 32 Nghị định số 221/2026/NĐ-CP ngày 22 tháng 6 năm 2026 của Chính phủ về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không.

CHƯƠNG III

CÁC QUY TẮC ÁP DỤNG CÁC BIỆN PHÁP HÀNH CHÍNH

Điều 15. Các biện pháp xử lý trong kiểm tra, giám sát an toàn lĩnh vực hoạt động bay

1. Việc áp dụng các biện pháp xử lý trong hoạt động giám sát an toàn hàng

không đối với tổ chức, cá nhân được cấp giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận do Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp hoặc công nhận theo quy định của Thông tư này.

2. Các biện pháp xử lý theo quy định tại khoản 1 Điều này bao gồm yêu cầu lập và thực hiện kế hoạch khắc phục; đình chỉ một phần hoặc toàn bộ hiệu lực; thu hồi; hủy bỏ giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận; xác định thời hạn hiệu lực khi gia hạn Giấy chứng nhận do Cục Hàng không Việt Nam cấp.

3. Việc áp dụng các biện pháp xử lý quy định tại Chương này không thay thế việc xử phạt vi phạm hành chính, trách nhiệm dân sự, trách nhiệm hình sự hoặc các biện pháp xử lý khác theo quy định của pháp luật.

Điều 16. Trường hợp áp dụng các biện pháp xử lý

1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam xem xét áp dụng biện pháp xử lý khi có một trong các căn cứ sau đây:

a) Kết quả kiểm tra, giám sát an toàn hàng không phát hiện việc không tuân thủ quy định pháp luật, quy chuẩn, tiêu chuẩn, tài liệu khai thác, tài liệu bảo dưỡng, tài liệu huấn luyện, quy trình đã được phê chuẩn hoặc điều kiện của giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận, công nhận;

b) Tổ chức, cá nhân không còn duy trì đầy đủ điều kiện được cấp, gia hạn, sửa đổi, bổ sung, phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận;

c) Tổ chức, cá nhân không thực hiện, thực hiện không đầy đủ hoặc thực hiện không đúng thời hạn biện pháp khắc phục đã được chấp thuận;

d) Tổ chức, cá nhân thực hiện hoạt động vượt quá phạm vi, điều kiện, giới hạn hoặc quyền hạn được ghi trong giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận, công nhận;

đ) Có dấu hiệu hoặc bằng chứng về gian lận, giả mạo, cố ý cung cấp thông tin sai sự thật trong hồ sơ, tài liệu, dữ liệu phục vụ việc cấp, duy trì, gia hạn, sửa đổi, bổ sung, phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận;

e) Tổ chức, cá nhân cản trở, từ chối không có lý do phù hợp hoặc không tạo điều kiện để Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện kiểm tra, giám sát;

g) Có sự cố, sự cố nghiêm trọng, tai nạn hàng không hoặc vụ việc uy hiếp an toàn hàng không liên quan trực tiếp đến hoạt động của tổ chức, cá nhân cần áp dụng biện pháp kiểm soát rủi ro ngay;

h) Có yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc căn cứ khác theo quy định của pháp luật.

2. Việc phân loại mức độ không tuân thủ được thực hiện theo quy định tại

Nghị định Chính phủ số 221/2026/NĐ-CP ngày 22/6/2026 về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không.

Điều 17. Yêu cầu lập và thực hiện kế hoạch khắc phục

1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam yêu cầu tổ chức, cá nhân lập kế hoạch khắc phục đối với các trường hợp không tuân thủ các quy định của pháp luật về hàng không dân dụng.

2. Kế hoạch khắc phục phải bao gồm tối thiểu các nội dung sau đây:

a) Mô tả nội dung không tuân thủ, nguyên nhân trực tiếp, nguyên nhân gốc và yếu tố đóng góp;

b) Biện pháp khắc phục trước mắt để loại bỏ hoặc kiểm soát nguy cơ mất an toàn;

c) Biện pháp khắc phục nguyên nhân gốc nhằm phòng ngừa tái diễn;

d) Người hoặc đơn vị chịu trách nhiệm thực hiện;

đ) Thời hạn hoàn thành đối với từng biện pháp;

e) Tài liệu, hồ sơ, dữ liệu hoặc bằng chứng chứng minh kết quả thực hiện;

g) Phương án giám sát nội bộ và đánh giá hiệu lực của biện pháp khắc phục.

3. Thời hạn gửi kế hoạch khắc phục do Nhà chức trách hàng không Việt Nam xác định trong thông báo không tuân thủ, phù hợp với mức độ rủi ro an toàn, nhưng không quá 15 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo, trừ trường hợp với nội dung phải khắc phục ngay để kiểm soát nguy cơ uy hiếp an toàn hàng không khi thực hiện chuyến bay.

4. Nhà chức trách hàng không Việt Nam xem xét, chấp thuận kế hoạch khắc phục khi kế hoạch xác định đầy đủ nguyên nhân, biện pháp, thời hạn, trách nhiệm thực hiện và bằng chứng hoàn thành.

5. Tổ chức, cá nhân chỉ được coi là đã hoàn thành kế hoạch khắc phục khi Nhà chức trách hàng không Việt Nam xác nhận bằng văn bản hoặc xác nhận trên hệ thống giám sát an toàn hàng không.

Điều 18. Theo dõi, đánh giá việc thực hiện kế hoạch khắc phục

1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam theo dõi, đánh giá việc thực hiện kế hoạch khắc phục thông qua báo cáo của tổ chức, cá nhân, kiểm tra hồ sơ hoặc kiểm tra, xác minh thực tế, phân tích dữ liệu an toàn hoặc các hình thức giám sát an toàn phù hợp khác theo quy định của ICAO.

2. Trường hợp biện pháp khắc phục chưa bảo đảm hiệu lực hoặc phát sinh nguy cơ an toàn mới, Nhà chức trách hàng không Việt Nam yêu cầu tổ chức, cá nhân

nhân sửa đổi, bổ sung kế hoạch khắc phục hoặc áp dụng biện pháp xử lý nghiêm hơn.

3. Trường hợp tổ chức, cá nhân không gửi kế hoạch khắc phục, không thực hiện đúng kế hoạch đã được chấp thuận hoặc không cung cấp được bằng chứng khắc phục phù hợp, Nhà chức trách hàng không Việt Nam xem xét áp dụng một hoặc nhiều biện pháp sau đây:

- a) Tăng tần suất, phạm vi, nội dung kiểm tra, giám sát;
- b) Đình chỉ một phần hoặc toàn bộ hiệu lực giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận;
- c) Thu hồi hoặc hủy bỏ Giấy chứng nhận đã cấp.

Điều 19. Đình chỉ hiệu lực giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận

1. Đình chỉ là biện pháp tạm thời làm ngừng một phần hoặc toàn bộ hiệu lực của giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận trong thời hạn nhất định hoặc cho đến khi tổ chức, cá nhân đáp ứng điều kiện khôi phục hiệu lực.

2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam áp dụng biện pháp đình chỉ trong các trường hợp sau đây:

- a) Có nguy cơ uy hiếp trực tiếp đến an toàn hàng không nếu tiếp tục hoạt động;
- b) Không tuân thủ mức độ 1 theo phân loại, đánh giá mức độ không tuân thủ và biện pháp khắc phục quy định tại Điều 32 Nghị định Chính phủ số 221/2026/NĐ-CP ngày 22/6/2026 về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không;
- c) Không thực hiện hoặc thực hiện không đầy đủ hoặc thực hiện không đúng thời hạn kế hoạch khắc phục đã được chấp thuận;
- d) Không duy trì điều kiện về tổ chức, nhân sự chủ chốt, hệ thống quản lý an toàn, cơ sở vật chất, trang thiết bị, tài liệu, dữ liệu, chương trình huấn luyện hoặc hệ thống kiểm soát chất lượng theo quy định;
- đ) Sử dụng tài liệu, giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận không còn hiệu lực để thực hiện nhiệm vụ;
- e) Cản trở hoạt động kiểm tra, giám sát hoặc không cung cấp hồ sơ, tài liệu, dữ liệu cần thiết theo yêu cầu của Nhà chức trách hàng không Việt Nam;
- g) Liên quan trực tiếp đến sự cố, sự cố nghiêm trọng, tai nạn hàng không cần áp dụng biện pháp kiểm soát rủi ro trong thời gian xác minh, điều tra;

h) Từ chối xét nghiệm chất kích thích thần kinh, chất ma túy hoặc các chất cấm theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền;

i) Sử dụng trái phép chất kích thích thần kinh, chất ma túy hoặc các chất cấm theo quy định của pháp luật khi thực hiện nhiệm vụ.

3. Quyết định đình chỉ của nhà chức trách hàng không phải xác định rõ:

a) Tên tổ chức, cá nhân bị đình chỉ;

b) Loại giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận bị đình chỉ;

c) Phạm vi đình chỉ toàn bộ hoặc một phần;

d) Lý do đình chỉ;

đ) Thời hạn đình chỉ hoặc điều kiện để được xem xét khôi phục hiệu lực;

e) Biện pháp khắc phục phải thực hiện;

g) Trách nhiệm báo cáo, cung cấp bằng chứng và chịu sự kiểm tra, xác minh của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.

Điều 20. Khôi phục hiệu lực sau đình chỉ

1. Tổ chức, cá nhân bị đình chỉ được đề nghị khôi phục hiệu lực khi đã hoàn thành đầy đủ biện pháp khắc phục, loại bỏ hoặc kiểm soát được nguy cơ mất an toàn và đáp ứng các điều kiện duy trì hiệu lực giấy chứng nhận, giấy phép theo quy định.

2. Tổ chức, cá nhân muốn khôi phục hiệu lực phải:

a) Báo cáo bằng văn bản về Cục Hàng không Việt Nam kết quả thực hiện biện pháp khắc phục;

b) Bằng chứng chứng minh việc khắc phục, bao gồm hồ sơ, tài liệu, dữ liệu, kết quả kiểm tra nội bộ, kết quả đánh giá hiệu lực biện pháp khắc phục;

c) Cam kết duy trì việc tuân thủ và biện pháp phòng ngừa tái diễn.

3. Nhà chức trách hàng không Việt Nam đánh giá hồ sơ, kiểm tra, giám sát thực tế khi cần thiết và quyết định khôi phục hiệu lực toàn bộ hoặc một phần khi tổ chức, cá nhân đáp ứng yêu cầu.

4. Trường hợp chưa đủ điều kiện khôi phục hiệu lực, Nhà chức trách hàng không Việt Nam thông báo bằng văn bản, nêu rõ lý do và yêu cầu tiếp tục khắc phục.

Điều 21. Thu hồi giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê

chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận

1. Thu hồi là biện pháp chấm dứt hiệu lực của giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận kể từ ngày quyết định thu hồi có hiệu lực.

2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam thu hồi giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận trong các trường hợp sau đây:

a) Tổ chức, cá nhân không còn đáp ứng điều kiện cấp, phê chuẩn, chấp thuận, công nhận hoặc điều kiện duy trì hiệu lực theo quy định;

b) Tổ chức, cá nhân không khắc phục được nguyên nhân dẫn đến đình chỉ trong thời hạn được yêu cầu;

c) Tổ chức, cá nhân chấm dứt hoạt động hoặc không còn nhu cầu duy trì giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận;

d) Tổ chức bị giải thể, phá sản, chia, tách, sáp nhập, hợp nhất, chuyển đổi mà không còn đáp ứng điều kiện theo quy định;

đ) Cá nhân không còn đủ điều kiện sức khỏe, năng lực chuyên môn, kinh nghiệm, huấn luyện, kiểm tra hoặc điều kiện khác để thực hiện quyền hạn được cấp;

e) Tổ chức, cá nhân sử dụng chất gây nghiện, chất kích thích bị cấm hoặc có hành vi khác làm mất điều kiện duy trì hiệu lực Giấy chứng nhận sức khỏe theo quy định và gây ra uy hiếp an toàn bay;

g) Tổ chức, cá nhân có hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng.

3. Tổ chức, cá nhân bị thu hồi phải chấm dứt ngay hoạt động thuộc phạm vi giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận bị thu hồi; nộp lại bản gốc, bản điện tử hoặc thực hiện việc cập nhật trạng thái hiệu lực trên hệ thống theo yêu cầu của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.

Điều 22. Hủy bỏ giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận

1. Hủy bỏ là biện pháp làm mất hiệu lực pháp lý của giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận khi việc cấp, phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận được xác định dựa trên hồ sơ, tài liệu, dữ liệu gian lận, giả mạo, không trung thực hoặc trái quy định của pháp luật.

2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam hủy bỏ giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận trong các trường hợp sau đây:

a) Gian lận, giả mạo hoặc cố ý cung cấp thông tin sai sự thật trong hồ sơ đề nghị cấp, gia hạn, sửa đổi, bổ sung, phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận;

b) Sử dụng giấy tờ, tài liệu, chứng chỉ, kết quả kiểm tra, kết quả huấn luyện, kết quả đánh giá hoặc dữ liệu kỹ thuật không hợp pháp để được cấp, phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận;

c) Việc cấp, phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận được thực hiện trên cơ sở thông tin không đúng bản chất làm thay đổi điều kiện cấp hoặc điều kiện duy trì hiệu lực;

d) Có kết luận của cơ quan nhà nước có thẩm quyền về hành vi vi phạm làm căn cứ hủy bỏ.

3. Quyết định hủy bỏ phải xác định rõ thời điểm mất hiệu lực của giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận; trách nhiệm của tổ chức, cá nhân trong việc chấm dứt hoạt động, thông báo cho các bên liên quan, khắc phục hậu quả và cung cấp hồ sơ, tài liệu phục vụ công tác quản lý nhà nước.

4. Tổ chức, cá nhân có giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận bị hủy bỏ chỉ được xem xét cấp lại khi đáp ứng đầy đủ điều kiện theo quy định và đã khắc phục hậu quả của hành vi vi phạm, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.

Điều 23. Trách nhiệm của nhà chức trách hàng không khi áp dụng biện pháp đình chỉ, thu hồi, hủy bỏ

1. Khi có căn cứ xem xét đình chỉ, thu hồi hoặc hủy bỏ, Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện các nội dung sau đây:

a) Thu thập, kiểm tra, đánh giá hồ sơ, tài liệu, dữ liệu, kết quả kiểm tra, giám sát hoặc thông tin liên quan;

b) Thông báo cho tổ chức, cá nhân về nội dung dự kiến áp dụng biện pháp xử lý, trừ trường hợp cần đình chỉ ngay để ngăn ngừa nguy cơ uy hiếp trực tiếp đến an toàn hàng không;

c) Yêu cầu tổ chức, cá nhân giải trình, cung cấp tài liệu, bằng chứng hoặc đề xuất biện pháp khắc phục trong thời hạn do Nhà chức trách hàng không Việt Nam xác định;

d) Đánh giá giải trình, hồ sơ, bằng chứng và mức độ rủi ro an toàn;

đ) Ban hành quyết định áp dụng biện pháp xử lý hoặc thông báo không áp dụng biện pháp xử lý.

2. Trường hợp phải đình chỉ ngay để ngăn ngừa nguy cơ uy hiếp trực tiếp đến an toàn hàng không, Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành quyết

định đình chỉ tạm thời; sau đó tiếp tục thực hiện việc xác minh, đánh giá, yêu cầu giải trình và quyết định biện pháp xử lý tiếp theo.

3. Quyết định áp dụng biện pháp đình chỉ, thu hồi hoặc hủy bỏ được gửi cho tổ chức, cá nhân liên quan; đồng thời được cập nhật vào cơ sở dữ liệu, hệ thống quản lý giấy phép, giấy chứng nhận, phê chuẩn, chấp thuận, công nhận và hồ sơ giám sát an toàn hàng không.

4. Trường hợp giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận liên quan đến nhà chức trách hàng không nước ngoài, tổ chức quốc tế hoặc hoạt động khai thác quốc tế, Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện việc thông báo, trao đổi thông tin phù hợp với điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên và quy định của pháp luật.

Điều 24. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân bị áp dụng biện pháp xử lý

1. Chấp hành đầy đủ quyết định, yêu cầu, điều kiện, giới hạn và thời hạn do Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành.

2. Dừng ngay hoạt động thuộc phạm vi bị hạn chế, đình chỉ, thu hồi hoặc hủy bỏ.

3. Thông báo kịp thời cho các bộ phận, nhân sự, tổ chức, cá nhân có liên quan để bảo đảm việc chấm dứt hoặc hạn chế hoạt động được thực hiện thống nhất, không làm phát sinh nguy cơ mất an toàn hàng không.

4. Bảo quản, lưu giữ và cung cấp hồ sơ, tài liệu, dữ liệu liên quan theo yêu cầu của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.

5. Thực hiện biện pháp khắc phục, biện pháp phòng ngừa tái diễn và báo cáo kết quả thực hiện theo yêu cầu.

6. Chịu trách nhiệm trước pháp luật về hậu quả phát sinh do không chấp hành hoặc chấp hành không đầy đủ quyết định, yêu cầu của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.

Điều 25. Quản lý hồ sơ, dữ liệu biện pháp xử lý

1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam quản lý hồ sơ áp dụng biện pháp xử lý đối với tổ chức, cá nhân trong hệ thống hồ sơ giám sát an toàn hàng không.

2. Hồ sơ áp dụng biện pháp xử lý bao gồm:

a) Thông báo không tuân thủ, biên bản kiểm tra, báo cáo giám sát hoặc tài liệu xác minh liên quan;

b) Giải trình của tổ chức, cá nhân;

c) Kế hoạch khắc phục và bằng chứng thực hiện;

- d) Tài liệu đánh giá của Nhà chức trách hàng không Việt Nam;
- đ) Quyết định hạn chế, đình chỉ, khôi phục hiệu lực, thu hồi hoặc hủy bỏ;
- e) Tài liệu trao đổi, thông báo với cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan.

3. Trạng thái hiệu lực của giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bản phê chuẩn, chấp thuận hoặc công nhận bị hạn chế, đình chỉ, thu hồi hoặc hủy bỏ phải được cập nhật kịp thời trên hệ thống quản lý của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.

CHƯƠNG IV

KIỂM TRA NỒNG ĐỘ CỒN, CHẤT MA TÚY, CHẤT HƯƠNG THẦN VÀ ĐIỀU KIỆN THỰC HIỆN NHIỆM VỤ

Điều 26. Kiểm tra nồng độ cồn, chất ma túy, chất hương thần và điều kiện thực hiện nhiệm vụ

1. Nhân viên bảo đảm hoạt động bay không được thực hiện nhiệm vụ khi trong cơ thể có nồng độ cồn hoặc các chất kích thích thần kinh bị cấm theo quy định của pháp luật và cơ quan có thẩm quyền.

2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải thiết lập và duy trì chương trình kiểm tra nồng độ cồn, kiểm tra chất hương thần/ma túy. Mọi trường hợp từ chối kiểm tra sẽ bị đình chỉ nhiệm vụ ngay lập tức.

3. Người lao động thực hiện công việc đòi hỏi phải có giấy phép, năng định, giấy chứng nhận, văn bằng hoặc phép bổ sung theo quy định của Thông tư này một cách trực tiếp hoặc thông qua hợp đồng với người có Giấy chứng nhận do Cục Hàng không Việt Nam cấp nếu có vi phạm liên quan đến chất ma túy, chất hương thần có thể:

a) Bị từ chối cấp giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bằng hoặc phép bổ sung trong thời hạn đến 1 năm kể từ ngày bị từ chối; và

b) Bị thu hồi hoặc đình chỉ giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bằng hoặc phép bổ sung.

4. Theo Thông tư này, bất kỳ người nào bị kết tội vì vi phạm pháp luật Việt Nam hoặc của bất cứ quốc gia nào về việc trồng, chế biến, sản xuất, bán, tàng trữ, vận chuyển hoặc nhập khẩu các chất gây nghiện, thuốc phiện, các chất kích thích hoặc dẫn xuất của chúng, có thể bị:

a) Từ chối cấp giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bằng hoặc phép bổ sung trong thời hạn đến 1 năm kể từ ngày bị tuyên án chính thức; hoặc

b) Thu hồi hoặc đình chỉ giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bằng

hoặc phép bổ sung.

5. Theo yêu cầu của Thông tư này, bất kỳ người nào từ chối xét nghiệm chất kích thích thần kinh khi được người có thẩm quyền yêu cầu, hay từ chối cung cấp hoặc cho phép công bố các kết quả kiểm tra khi được Cục Hàng không Việt Nam yêu cầu có thể bị:

a) Từ chối cấp giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bằng hoặc phép bổ sung trong thời hạn đến 1 năm kể từ ngày đương sự có sự từ chối nêu trên; hoặc

b) Thu hồi hoặc đình chỉ giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, văn bằng hoặc phép bổ sung.

Điều 27. Trách nhiệm của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải bảo đảm nhân viên không có nồng độ cồn trong máu hoặc trong hơi thở khi thực hiện nhiệm vụ.

2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay báo cáo Cục Hàng không Việt Nam các trường hợp dương tính với chất ma túy, chất hướng thần trong các báo cáo an toàn định kỳ.

3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải xây dựng nội dung quy trình liên quan đến kiểm tra, giám sát định kỳ, đột xuất nhằm kịp thời phát hiện, ngăn ngừa việc sử dụng rượu, bia, chất ma túy hoặc chất hướng thần của nhân viên trong hệ thống tài liệu an toàn khi thực hiện nhiệm vụ.

4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải sử dụng thiết bị đo nồng độ cồn trong khi khai thác đáp ứng các tiêu chuẩn kiểm định về phương tiện đo hàm lượng cồn trong hơi thở được cấp chứng chỉ kiểm định như tem kiểm định, dấu kiểm định, Giấy chứng nhận kiểm định theo quy định, đáp ứng chu kỳ kiểm định quy định của Bộ Khoa học và Công nghệ quy định về đo lường đối với phương tiện đo lường nhóm 2.

5. Người sử dụng thiết bị đo nồng độ cồn trong hơi thở phải tuân thủ các quy định

a) Quy trình, quy định liên quan đến sử dụng, bảo quản phương tiện, thiết bị đo nồng độ cồn trong hơi thở theo quy định của nhà sản xuất thiết bị đo nồng độ cồn;

b) Tính đến sai số của thiết bị đo được phép theo tiêu chuẩn của Bộ Khoa học và Công nghệ quy định tại khoản 4 Điều này.

PHẦN II
DOANH NGHIỆP, CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ BẢO ĐẢM HOẠT
ĐỘNG BAY
CHƯƠNG V
CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN VÀ GIÁM SÁT DOANH NGHIỆP CUNG
CẤP DỊCH VỤ BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY
MỤC 1
CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC CƠ SỞ VÀ QUÁ TRÌNH
PHÊ CHUẨN

Điều 28. Giấy chứng nhận khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay

1. Doanh nghiệp, tổ chức chỉ được khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong vùng trời, vùng thông báo bay, khu vực trách nhiệm hoặc tại cảng hàng không, sân bay khi có Giấy chứng nhận khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay còn hiệu lực do Cục Hàng không Việt Nam cấp.

2. Giấy chứng nhận quy định tại khoản 1 Điều này được cấp cho doanh nghiệp, tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trên cơ sở đáp ứng yêu cầu về tổ chức, nhân lực, cơ sở cung cấp dịch vụ, công trình đã được nghiệm thu hoàn thành đưa vào sử dụng theo quy định của pháp luật về xây dựng, hệ thống trang thiết bị kỹ thuật, tài liệu khai thác, hệ thống quản lý an toàn và các yêu cầu khác theo quy định của Thông tư này.

3. Phạm vi cung cấp dịch vụ, loại hình dịch vụ, cơ sở cung cấp dịch vụ, khu vực trách nhiệm và các điều kiện, giới hạn khai thác được xác định tại Phụ lục phạm vi hoạt động kèm theo Giấy chứng nhận.

4. Việc cấp, cấp lại, đình chỉ, thu hồi Giấy chứng nhận thực hiện theo quy định tại Thông tư này và pháp luật có liên quan.

5. Doanh nghiệp, tổ chức chỉ được cung cấp dịch vụ trong đúng phạm vi, điều kiện, giới hạn được ghi trong Giấy chứng nhận.

Điều 29. Nội dung Giấy chứng nhận và Phụ lục phạm vi hoạt động

1. Giấy chứng nhận khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay gồm các nội dung chính sau đây:

- a) Tên doanh nghiệp, tổ chức được cấp Giấy chứng nhận;
- b) Địa chỉ trụ sở chính;
- c) Số, ngày cấp của Giấy chứng nhận.

2. Phụ lục phạm vi hoạt động kèm theo Giấy chứng nhận là bộ phận không tách rời của Giấy chứng nhận và bao gồm các nội dung sau đây:

a) Loại hình dịch vụ được cung cấp;

b) Cơ sở cung cấp dịch vụ, khu vực địa lý, vùng trời, sân bay hoặc địa điểm được phép cung cấp dịch vụ;

c) Điều kiện, giới hạn khai thác.

3. Giấy chứng nhận khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo mẫu tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 30. Cấp Giấy chứng nhận khai thác cơ sở

Doanh nghiệp, tổ chức được xem xét cấp Giấy chứng nhận khi đáp ứng các tiêu chuẩn sau đây:

1. Có cơ cấu tổ chức phù hợp với loại hình dịch vụ đề nghị cung cấp.

2. Có người đứng đầu, nhân sự quản lý chủ chốt và nhân viên chuyên môn có đủ trình độ, năng lực, kinh nghiệm, huấn luyện và đánh giá phù hợp với chức năng, nhiệm vụ được giao, đáp ứng tiêu chuẩn theo quy định.

3. Có cơ sở cung cấp dịch vụ, công trình và hệ thống trang thiết bị kỹ thuật đáp ứng yêu cầu khai thác an toàn, liên tục và hiệu quả.

4. Có hệ thống tài liệu khai thác, tài liệu bảo dưỡng, tài liệu phối hợp, hiệp đồng và tài liệu khác theo quy định.

5. Có hệ thống quản lý an toàn; cơ chế giám sát tuân thủ hoặc hệ thống quản lý chất lượng phù hợp với quy mô, tính chất hoạt động.

6. Đã hoàn thành việc đánh giá an toàn, thử nghiệm, kiểm chứng khai thác đối với dịch vụ, cơ sở, công trình, hệ thống kỹ thuật hoặc các thay đổi lớn trước khi đưa vào khai thác lần đầu; đồng thời thực hiện quản lý sự thay đổi và đánh giá tính khả thi các biện pháp kiểm soát rủi ro an toàn.

Điều 31. Thủ tục cấp Giấy chứng nhận khai thác cơ sở

1. Doanh nghiệp, tổ chức nộp 01 bộ hồ sơ trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua bưu chính hoặc trực tuyến trên Cổng Dịch vụ công quốc gia và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ. Hồ sơ gồm:

a) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác cơ sở theo mẫu tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Tài liệu chứng minh về cơ cấu tổ chức, nhân sự quản lý chủ chốt, nhân lực chuyên môn;

c) Danh mục cơ sở cung cấp dịch vụ, công trình, hệ thống trang thiết bị kỹ thuật; kèm theo Bản sao hoặc bản sao điện tử biên bản nghiệm thu hoàn thành hạng mục công trình, công trình xây dựng đưa vào khai thác và bản sao văn bản thông báo kết quả kiểm tra công tác nghiệm thu hạng mục công trình, công trình đưa vào sử dụng của cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định của pháp luật về xây dựng;

d) Hệ thống tài liệu khai thác, tài liệu bảo dưỡng, tài liệu phối hợp, hiệp đồng;

đ) Tài liệu về hệ thống quản lý an toàn, giám sát tuân thủ hoặc quản lý chất lượng;

e) Báo cáo đánh giá an toàn, tài liệu thử nghiệm, kiểm chứng khai thác đối với trường hợp pháp luật yêu cầu.

2. Trình tự thủ tục hành chính cấp Giấy chứng nhận khai thác cơ sở như sau:

a) Trong thời hạn 01 ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra tính đầy đủ, hợp lệ của hồ sơ; trường hợp hồ sơ hợp lệ, Cục Hàng không Việt Nam gửi thông báo thu phí cho tổ chức, cá nhân nộp hồ sơ; trường hợp hồ sơ chưa đầy đủ, chính xác, hợp lệ, Cục Hàng không Việt Nam trả hồ sơ và nêu rõ lý do;

b) Trong thời hạn 08 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo xác nhận nộp phí, Cục Hàng không Việt Nam thẩm định, kiểm tra thực tế, yêu cầu tổ chức đề nghị cấp Giấy chứng nhận giải trình bổ sung các nội dung liên quan và cấp Giấy chứng nhận khai thác cơ sở; trường hợp không cấp Giấy chứng nhận phải gửi văn bản trả lời cho tổ chức đề nghị biết và nêu rõ lý do;

c) Việc trả kết quả được thực hiện trực tuyến trên Cổng Dịch vụ công quốc gia hoặc trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua bưu chính.

Điều 32. Thủ tục cấp lại Giấy chứng nhận khai thác cơ sở

1. Giấy chứng nhận khai thác cơ sở được cấp lại khi:

a) Thay đổi tên, địa chỉ trụ sở chính của doanh nghiệp, tổ chức;

b) Bị mất hoặc bị hỏng;

c) Được phục hồi sau khi đã khắc phục nguyên nhân dẫn đến đình chỉ, thu hồi theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

d) Thay đổi lớn làm phát sinh yêu cầu cấp lại giấy chứng nhận là thay đổi về chức năng, nhiệm vụ, phạm vi cung cấp dịch vụ; phương thức khai thác; cơ cấu tổ chức, hệ thống quản lý hoặc nhân sự chủ chốt làm ảnh hưởng đến chức năng chịu trách nhiệm về an toàn, hệ thống quản lý an toàn (SMS), năng lực duy trì

cung cấp dịch vụ liên tục; thay đổi địa điểm, khu vực trách nhiệm, cơ sở kỹ thuật; đầu tư mới, nâng cấp, cải tạo, mở rộng hạ tầng, hệ thống kỹ thuật, trang thiết bị làm biến đổi thông số kỹ thuật hàng không, năng lực khai thác, điều kiện khai thác hoặc nội dung đã ghi trong giấy chứng nhận hoặc Phụ lục kèm theo giấy chứng nhận. Việc xác định thay đổi lớn phải căn cứ vào hồ sơ đề nghị, kết quả đánh giá an toàn, đánh giá rủi ro và mức độ ảnh hưởng đến phạm vi, điều kiện, năng lực cung cấp dịch vụ đã được cấp phép.

2. Đối với trường hợp cấp lại Giấy chứng nhận theo quy định tại các điểm a, b khoản 1 Điều này: Doanh nghiệp, tổ chức nộp 01 bộ hồ sơ trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua bưu chính hoặc trực tuyến trên Cổng Dịch vụ công quốc gia và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ. Hồ sơ gồm:

a) Đơn đề nghị cấp lại Giấy chứng nhận khai thác cơ sở theo mẫu tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Báo cáo giải trình lý do đề nghị cấp lại.

3. Đối với trường hợp cấp lại Giấy chứng nhận theo quy định tại điểm c, d khoản 1 Điều này hồ sơ thực hiện theo Điều 31 của Thông tư này.

4. Thời hạn cấp lại giấy chứng nhận như sau:

a) Đối với trường hợp đề nghị cấp lại theo quy định tại các điểm a, b khoản 1 Điều này:

Trong thời hạn 01 ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ, trường hợp hồ sơ đầy đủ, chính xác, Cục Hàng không Việt Nam gửi thông báo thu phí cho tổ chức, cá nhân nộp hồ sơ; trường hợp hồ sơ chưa đầy đủ, chính xác, hợp lệ, Cục Hàng không Việt Nam trả hồ sơ và nêu rõ lý do;

Trong thời hạn 03 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo xác nhận nộp phí, Cục Hàng không Việt Nam cấp lại Giấy chứng nhận khai thác cơ sở cho doanh nghiệp, tổ chức đề nghị, đồng thời thu hồi hoặc bãi bỏ Giấy chứng nhận khai thác cơ sở đã cấp.

b) Đối với trường hợp cấp lại theo quy định tại các điểm c, d khoản 1 Điều này:

Trong thời hạn 01 ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ, trường hợp hồ sơ đầy đủ, chính xác, Cục Hàng không Việt Nam gửi thông báo thu phí cho tổ chức, cá nhân nộp hồ sơ; trường hợp hồ sơ chưa đầy đủ, chính xác, hợp lệ, Cục Hàng không Việt Nam trả hồ sơ và nêu rõ lý do;

Trong thời hạn 06 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo xác nhận nộp phí, Cục Hàng không Việt Nam thẩm định, kiểm tra thực tế, yêu cầu tổ chức đề nghị cấp lại Giấy chứng nhận giải trình bổ sung các nội dung liên quan và cấp

Giấy chứng nhận khai thác cơ sở ANS; trường hợp không cấp Giấy chứng nhận phải gửi văn bản trả lời cho tổ chức đề nghị biết và nêu rõ lý do.

5. Việc trả kết quả được thực hiện trực tuyến trên Cổng Dịch vụ công quốc gia hoặc trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua bưu chính.

Điều 33. Quản lý thay đổi

1. Doanh nghiệp, tổ chức phải thiết lập và duy trì quy trình quản lý thay đổi đối với những thay đổi có thể ảnh hưởng đến an toàn, tính liên tục hoặc hiệu quả của hoạt động cung cấp dịch vụ.

2. Trước khi đưa thay đổi vào thực hiện, doanh nghiệp, tổ chức phải xác định nội dung và phạm vi thay đổi, đánh giá tác động, nhận diện mối nguy, đánh giá rủi ro, xác định biện pháp kiểm soát và thực hiện thủ tục cấp lại Giấy chứng nhận theo quy định, nếu có.

3. Kết quả quản lý thay đổi phải được lập thành hồ sơ và lưu giữ; thay đổi chỉ được đưa vào áp dụng sau khi đã hoàn thành huấn luyện, kiểm chứng, thông báo và các điều kiện cần thiết khác.

MỤC 2

YÊU CẦU VẬN HÀNH, DUY TRÌ KHAI THÁC VÀ CUNG CẤP DỊCH VỤ BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY

Điều 34. Nhân sự quản lý chủ chốt

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải chỉ định Người chịu trách nhiệm chính có thẩm quyền (Accountable Executive) về nguồn lực để bảo đảm việc cung cấp dịch vụ an toàn, liên tục, hiệu quả và tuân thủ quy định pháp luật.

2. Doanh nghiệp phải bổ nhiệm các chức danh quản lý chịu trách nhiệm chính phù hợp với loại hình, phạm vi dịch vụ được cung cấp; xác định rõ chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn, trách nhiệm giải trình và quan hệ báo cáo của từng chức danh trong tài liệu khai thác hoặc hệ thống tài liệu quản lý của doanh nghiệp. Các chức danh quản lý chịu trách nhiệm chính bao gồm:

- a) Người chịu trách nhiệm chính về khai thác dịch vụ;
- b) Người chịu trách nhiệm chính về kỹ thuật;
- c) Người chịu trách nhiệm chính về an toàn;
- d) Người chịu trách nhiệm chính về giám sát tuân thủ hoặc quản lý chất lượng;

đ) Trưởng cơ sở cung cấp dịch vụ.

3. Người chịu trách nhiệm chính an toàn và Người chịu trách nhiệm chính giám sát tuân thủ quy định tại điểm c và điểm d Khoản 2 Điều này phải hoạt động độc lập với khai thác dịch vụ, kỹ thuật và được quyền báo cáo trực tiếp cho Người chịu trách nhiệm chính.

4. Việc kiêm nhiệm chức danh người chịu trách nhiệm chính chỉ được thực hiện khi doanh nghiệp, cơ sở chứng minh người được bổ nhiệm có đủ năng lực, thời gian và quyền hạn. Đồng thời, phải có đủ điều kiện để thực hiện đầy đủ trách nhiệm của từng chức danh. Việc kiêm nhiệm không được làm suy giảm hiệu lực của hệ thống quản lý an toàn, giám sát tuân thủ và kiểm soát khai thác.

5. Các chức danh quy định tại khoản 2 Điều này phải đáp ứng tiêu chuẩn năng lực chuyên môn theo quy định tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này.

6. Doanh nghiệp, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải quy định rõ chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và trách nhiệm của từng vị trí Người chịu trách nhiệm chính. Đồng thời, phải xác định quan hệ báo cáo, người thay thế khi vắng mặt và tiêu chuẩn năng lực. Các nội dung này phải được thể hiện trong hệ thống tài liệu khai thác hoặc tài liệu quản lý của doanh nghiệp, cơ sở.

7. Danh sách, hồ sơ năng lực và sự thay đổi nhân sự quản lý phải được báo cáo Cục Hàng không Việt Nam để phục vụ công tác giám sát an toàn. Trường hợp Cục Hàng không Việt Nam xác định nhân sự không đáp ứng yêu cầu năng lực hoặc việc thay đổi nhân sự làm phát sinh rủi ro ảnh hưởng đến an toàn, doanh nghiệp phải thực hiện biện pháp khắc phục theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 35. Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải tổ chức các cơ sở cung cấp dịch vụ phù hợp với chức năng, nhiệm vụ, phạm vi dịch vụ được giao.

2. Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có thể cung cấp một hoặc nhiều dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong phạm vi Giấy chứng nhận và Phụ lục phạm vi hoạt động của doanh nghiệp.

3. Doanh nghiệp phải xác định rõ chức năng, nhiệm vụ, chế độ hoạt động, mối quan hệ phối hợp, hiệp đồng của từng cơ sở cung cấp dịch vụ trong tài liệu khai thác.

4. Việc thành lập mới, tổ chức lại, thay đổi phạm vi hoạt động của cơ sở cung cấp dịch vụ phải được đánh giá an toàn và thực hiện thủ tục sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận hoặc thủ tục phê chuẩn có liên quan theo quy định của Thông tư này.

Điều 36. Hệ thống quản lý an toàn, giám sát tuân thủ

1. Doanh nghiệp phải thiết lập, duy trì và thực hiện hệ thống quản lý an toàn phù hợp với quy mô, tính chất và mức độ phức tạp của hoạt động cung cấp dịch vụ.

2. Doanh nghiệp phải thiết lập cơ chế giám sát tuân thủ hoặc hệ thống quản lý chất lượng để kiểm soát việc chấp hành quy định pháp luật, tiêu chuẩn, quy trình và tài liệu nội bộ.

3. Doanh nghiệp phải tổ chức hệ thống báo cáo an toàn, đánh giá rủi ro, theo dõi biện pháp khắc phục, phòng ngừa và phân tích xu hướng an toàn trên cơ sở dữ liệu khai thác.

4. Hệ thống quản lý an toàn, giám sát tuân thủ phải được rà soát, cập nhật và duy trì hiệu lực trong suốt quá trình khai thác.

Điều 37. Cơ sở vật chất, công trình và hệ thống trang thiết bị kỹ thuật

1. Doanh nghiệp phải bảo đảm cơ sở vật chất, công trình và hệ thống trang thiết bị kỹ thuật đáp ứng tiêu chuẩn thiết kế, tiêu chuẩn khai thác, yêu cầu dự phòng và tính liên tục của dịch vụ theo quy định.

2. Doanh nghiệp phải duy trì nguồn điện, hệ thống trang thiết bị hoặc vật tư dự phòng, phương án dự phòng khai thác và phương án ứng phó khi hệ thống, thiết bị suy giảm hoặc hỏng hóc.

3. Việc đầu tư, nâng cấp, mở rộng, cải tạo công trình hoặc thay đổi, sửa chữa lớn đối với hệ thống trang thiết bị kỹ thuật thuộc đối tượng đưa vào khai thác hoặc cấp Giấy chứng nhận phải được đánh giá an toàn trước khi đưa vào khai thác theo quy định.

Điều 38. Đưa công trình bảo đảm hoạt động bay vào khai thác; tạm ngừng, ngừng khai thác

1. Công trình bảo đảm hoạt động bay chỉ được đưa vào khai thác khi đã hoàn thành xây dựng, lắp đặt, nghiệm thu hoặc kiểm tra công tác nghiệm thu và được Cục Hàng không Việt Nam đánh giá trong quá trình cấp Giấy chứng nhận khai thác cơ sở.

2. Các công trình bảo đảm hoạt động bay quy định tại khoản 1 Điều này bao gồm Trung tâm kiểm soát đường dài, Trung tâm kiểm soát tiếp cận, Đài kiểm soát không lưu.

3. Khi đưa vào khai thác, đưa vào khai thác sau nâng cấp lớn hoặc thay đổi ảnh hưởng đến mức độ an toàn các công trình quy định tại khoản 2 Điều này, doanh nghiệp phải lập hồ sơ đề nghị cấp, cấp lại Giấy chứng nhận khai thác cơ sở.

4. Trường hợp tạm ngừng hoặc ngừng khai thác công trình bảo đảm hoạt động bay có ảnh hưởng đến việc cung cấp dịch vụ, doanh nghiệp phải.

a) Đánh giá tác động đối với an toàn, tính liên tục và năng lực cung cấp dịch vụ;

b) Báo cáo theo quy định;

c) Áp dụng biện pháp bảo đảm an toàn, phương án dự phòng và biện pháp duy trì dịch vụ cần thiết.

Điều 39. Quản lý bảo dưỡng hệ thống trang thiết bị kỹ thuật

1. Doanh nghiệp phải xây dựng, ban hành và duy trì chương trình bảo dưỡng hệ thống trang thiết bị kỹ thuật tuân thủ quy trình của nhà sản xuất, tiêu chuẩn khai thác và yêu cầu an toàn. Phải lập nhật ký hệ thống, thiết bị để theo dõi tình trạng hoạt động, việc sửa đổi, bổ sung và nhật ký bảo dưỡng, sửa chữa của hệ thống, thiết bị để phục vụ công tác quản lý khai thác bảo dưỡng và kiểm tra, giám sát của Cục Hàng không Việt Nam.

2. Việc bảo dưỡng, sửa chữa, khôi phục khai thác hệ thống trang thiết bị kỹ thuật phải được thực hiện bởi nhân viên đủ điều kiện chuyên môn theo quy định.

3. Trường cơ sở cung cấp dịch vụ quyết định hoặc ủy quyền việc đưa hệ thống, thiết bị trở lại khai thác sau bảo dưỡng, sửa chữa.

4. Doanh nghiệp phải thiết lập danh mục thiết bị tối thiểu, điều kiện khai thác khi thiết bị suy giảm và biện pháp hạn chế khai thác tương ứng, phù hợp với từng loại hình dịch vụ.

Điều 40. Quy định cấp Giấy chứng nhận khai thác hệ thống trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay

1. Danh mục các hệ thống trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay phải được cấp Giấy chứng nhận khai thác được quy định tại Phụ lục IX của Thông tư này.

2. Hệ thống trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay được cấp Giấy chứng nhận khai thác phải đáp ứng các quy định sau:

a) Đáp ứng tiêu chuẩn do Việt Nam ban hành hoặc công nhận phù hợp với tiêu chuẩn của ICAO;

b) Có giấy phép sử dụng tần số và thiết bị phát sóng vô tuyến điện (đối với thiết bị phát sóng vô tuyến điện);

c) Có mã số, địa chỉ kỹ thuật của hệ thống trang bị thiết bị CNS (nếu áp dụng);

d) Đối với thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không được đầu tư, lắp đặt mới, phải có kết quả bay kiểm tra, hiệu chuẩn cơ bản và đạt tiêu chuẩn đưa vào khai thác; trường hợp điều chuyển thiết bị dẫn đường vô hướng đã sử dụng và được lắp đặt tại vị trí khác, được phép sử dụng kết quả bay kiểm tra của tàu bay thương mại để xem xét đưa vào khai thác;

đ) Hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn, bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị phải phù hợp với tiêu chuẩn của nhà sản xuất tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn nếu có kết nối trực tiếp vào trang thiết bị tàu bay hoặc có yêu cầu cải tiến tàu bay;

e) Có Giấy chứng nhận kiểm định, hiệu chuẩn (theo quy định) hoặc được quản lý, kiểm soát theo chương trình đo lường đã được phê duyệt (đối với hệ thống trang thiết bị quan trắc khí tượng).

Điều 41. Trình tự thủ tục cấp Giấy chứng nhận khai thác hệ thống trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay

1. Doanh nghiệp, tổ chức nộp 01 bộ hồ sơ trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua bưu chính hoặc trực tuyến trên Cổng Dịch vụ công quốc gia và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ. Hồ sơ gồm:

a) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác hệ thống trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay theo mẫu tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Biên bản nghiệm thu hoàn thành đưa vào khai thác;

c) Bản sao kết quả bay kiểm tra hiệu chuẩn đối với hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát;

d) Báo cáo đánh giá an toàn hoặc báo cáo đánh giá sự thay đổi;

đ) Giấy chứng nhận kiểm định, hiệu chuẩn (theo quy định) hoặc được quản lý, kiểm soát theo chương trình đo lường đã được phê duyệt (đối với hệ thống, thiết bị đo đạc hoặc quan trắc khí tượng);

e) Lý lịch hệ thống trang thiết bị;

g) Sơ đồ lắp đặt/ kết nối hệ thống hoặc bản vẽ hoàn công.

2. Trình tự, thủ tục hành chính cấp Giấy chứng nhận khai thác hệ thống trang thiết bị kỹ thuật như sau:

a) Trong thời hạn 01 ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ, trường hợp hồ sơ đầy đủ, chính xác, Cục Hàng không Việt Nam gửi thông báo thu phí cho tổ chức, cá nhân nộp hồ sơ; trường hợp hồ sơ chưa đầy đủ, chính xác, Cục Hàng không Việt Nam trả hồ sơ và nêu rõ lý do;

b) Trong thời hạn 06 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo xác nhận nộp phí, Cục Hàng không Việt Nam thẩm định, kiểm tra thực tế, yêu cầu tổ chức đề nghị cấp Giấy chứng nhận giải trình bổ sung các nội dung liên quan và cấp Giấy chứng nhận khai thác hệ thống trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay; trường hợp không cấp Giấy chứng nhận phải gửi văn bản trả lời cho tổ chức đề nghị và nêu rõ lý do.

3. Việc trả kết quả được thực hiện trực tuyến trên Cổng Dịch vụ công quốc gia hoặc trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua bưu chính.

4. Giấy chứng nhận theo mẫu tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 42. Cấp lại Giấy chứng nhận khai thác hệ thống trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay

1. Giấy chứng nhận khai thác hệ thống trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay được cấp lại khi:

a) Bị mất hoặc bị hỏng;

b) Thay đổi tên, địa chỉ trụ sở chính của doanh nghiệp, tổ chức;

c) Khi doanh nghiệp, tổ chức đề nghị tiến hành cải tạo, thay đổi, nâng cấp hệ thống trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay;

d) Được phục hồi sau khi đã khắc phục được nguyên nhân dẫn đến bị đình chỉ, thu hồi theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

2. Đối với trường hợp đề nghị cấp lại theo quy định tại các điểm a, b của khoản 1, Điều này: doanh nghiệp, tổ chức nộp 01 bộ hồ sơ trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua bưu chính hoặc trực tuyến trên Cổng Dịch vụ công quốc gia và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ. Hồ sơ gồm:

a) Đơn đề nghị cấp lại Giấy chứng nhận theo mẫu tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Báo cáo giải trình lý do đề nghị cấp lại.

3. Đối với trường hợp cấp lại Giấy chứng nhận theo quy định tại điểm c, d khoản 1 Điều này: Doanh nghiệp, tổ chức nộp 01 bộ hồ sơ trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua bưu chính hoặc trực tuyến trên Cổng Dịch vụ công quốc gia và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ. Hồ sơ gồm:

a) Đơn đề nghị cấp lại Giấy chứng nhận theo mẫu tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Báo cáo giải trình và các hồ sơ theo quy định tại điểm c, d khoản 1 Điều này có thay đổi liên quan đến đề nghị cấp lại Giấy chứng nhận;

c) Bản sao biên bản kết quả bay kiểm tra hiệu chuẩn, kết quả kiểm định mới nhất của hệ thống kỹ thuật, thiết bị (đối với hệ thống, thiết bị phải bay kiểm tra hiệu chuẩn hoặc kiểm định);

d) Báo cáo đánh giá an toàn hoặc báo cáo đánh giá sự thay đổi;

đ) Lý lịch hệ thống trang thiết bị;

e) Sơ đồ lắp đặt/ kết nối hệ thống hoặc bản vẽ hoàn công.

4. Thời hạn cấp lại Giấy chứng nhận khai thác hệ thống trang thiết bị kỹ thuật như sau:

a) Đối với trường hợp cấp lại theo quy định tại các điểm a, b của khoản 1, Điều này:

Trong thời hạn 01 ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ, trường hợp hồ sơ đầy đủ, chính xác, Cục Hàng không Việt Nam gửi thông báo thu phí cho doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân nộp hồ sơ; trường hợp hồ sơ chưa đầy đủ, chính xác, Cục Hàng không Việt Nam trả hồ sơ và nêu rõ lý do;

Trong thời hạn 03 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo xác nhận nộp phí, Cục Hàng không Việt Nam cấp lại Giấy chứng nhận khai thác hệ thống trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay cho doanh nghiệp, tổ chức đề nghị, đồng thời thu hồi hoặc bãi bỏ Giấy chứng nhận đã cấp.

b) Đối với trường hợp cấp lại theo quy định tại các điểm c, d khoản 1 Điều này:

Trong thời hạn 01 ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ, trường hợp hồ sơ đầy đủ, chính xác, Cục Hàng không Việt Nam gửi thông báo thu phí cho tổ chức, cá nhân nộp hồ sơ; trường hợp hồ sơ chưa đầy đủ, chính xác, Cục Hàng không Việt Nam trả hồ sơ và nêu rõ lý do;

Trong thời hạn 06 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo xác nhận nộp phí, Cục Hàng không Việt Nam thẩm định; yêu cầu tổ chức đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác hệ thống trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay giải trình bổ sung các nội dung liên quan và cấp lại Giấy chứng nhận; trường hợp từ chối cấp Giấy chứng nhận phải gửi văn bản thông báo cho người đề nghị và nêu rõ lý do.

5. Việc trả kết quả được thực hiện trực tuyến trên Cổng Dịch vụ công quốc gia hoặc trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua bưu chính.

Điều 43. Tài liệu khai thác bảo đảm hoạt động bay

1. Doanh nghiệp phải xây dựng, ban hành, duy trì và kiểm soát hệ thống tài liệu khai thác bảo đảm hoạt động bay.

2. Hệ thống tài liệu khai thác bảo đảm hoạt động bay bao gồm:

- a) Tài liệu khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;
- b) Tài liệu khai thác, bảo dưỡng hệ thống trang thiết bị kỹ thuật;
- c) Tài liệu phối hợp, hiệp đồng cung cấp dịch vụ;
- d) Tài liệu về kế hoạch ứng phó không lưu, khẩn nguy;
- đ) Tài liệu quản lý rủi ro mặt đất đối với kiểm soát viên không lưu;
- e) Tài liệu SMS.

3. Khi có thay đổi về công trình, trang thiết bị, thông số kỹ thuật, phương thức khai thác, quy trình phối hợp hoặc nội dung khác có liên quan, doanh nghiệp phải cập nhật tài liệu khai thác trước khi áp dụng; trường hợp khẩn cấp phải cập nhật ngay sau khi áp dụng biện pháp tạm thời.

4. Tài liệu khai thác và việc sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác phải được kiểm soát phiên bản, phổ biến đến đúng đối tượng áp dụng, lưu trữ và phê chuẩn theo quy định.

5. Các tài liệu quy định tại khoản 2 Điều này có thể tích hợp vào một tài liệu.

Điều 44. Hiệp đồng và thỏa thuận cung cấp dịch vụ

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải thiết lập văn bản hiệp đồng hoặc thỏa thuận cung cấp dịch vụ với các cơ sở, tổ chức có liên quan khi việc trao đổi thông tin cần thiết cho an toàn, điều hòa và hiệu quả hoạt động bay.

2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải rà soát, cập nhật hiệp đồng hoặc thỏa thuận khi có thay đổi ảnh hưởng đến việc cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

Điều 45. Thủ tục phê chuẩn tài liệu khai thác

1. Tài liệu khai thác bảo đảm hoạt động bay tại các điểm a, d, đ, e khoản 2 Điều 43 được phê chuẩn trong các trường hợp sau:

- a) Lần đầu;
- b) Sửa đổi, bổ sung nội dung tài liệu khai thác;

2. Doanh nghiệp, tổ chức đề nghị phê chuẩn Tài liệu khai thác bảo đảm hoạt động bay nộp 01 bộ hồ sơ trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt

Nam hoặc qua bưu chính hoặc trực tuyến trên Cổng Dịch vụ công quốc gia và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ. Hồ sơ đề nghị bao gồm:

- a) Văn bản đề nghị theo mẫu tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này;
- b) Bản sao hoặc bản điện tử Tài liệu khai thác bảo đảm hoạt động bay đã được Doanh nghiệp ban hành;
- c) Văn bản tài liệu giải trình nội dung sửa đổi, bổ sung.

3. Trong thời hạn 10 ngày làm việc kể từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thẩm định tài liệu khai thác. Nếu tài liệu đủ điều kiện, Cục Hàng không Việt Nam tổ chức kiểm chứng các điều kiện thực tế theo các nội dung phê chuẩn lần đầu, sửa đổi, bổ sung của tài liệu khai thác (nếu cần thiết) và ra quyết định phê chuẩn tài liệu theo mẫu tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này. Trường hợp từ chối phê chuẩn, Cục Hàng không Việt Nam phải thông báo bằng văn bản, nêu rõ lý do.

4. Trong quá trình thực hiện thẩm định có yêu cầu tổ chức, cá nhân sửa đổi bổ sung hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam có văn bản đề nghị bổ sung, nêu rõ lý do, nội dung cần bổ sung. Sau 15 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo của Cục Hàng không Việt Nam mà tổ chức, cá nhân không hoàn thiện, bổ sung hồ sơ thì Cục Hàng không Việt Nam kết thúc giải quyết thủ tục hành chính. Thời gian tổ chức, cá nhân bổ sung hồ sơ không tính vào thời gian giải quyết thủ tục hành chính.

5. Việc trả kết quả được thực hiện trực tuyến trên Cổng Dịch vụ công quốc gia hoặc trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua bưu chính.

Điều 46. Lưu trữ hồ sơ, dữ liệu khai thác

1. Doanh nghiệp phải thiết lập hệ thống lưu trữ hồ sơ, tài liệu, dữ liệu khai thác bảo đảm an toàn, bảo mật, toàn vẹn và khả năng truy xuất.

2. Hồ sơ, dữ liệu phải được lưu trữ bao gồm:

- a) Hồ sơ nhân viên;
- b) Hồ sơ huấn luyện, đánh giá năng lực;
- c) Nhật ký hệ thống, thiết bị;
- d) Hồ sơ kỹ thuật, bảo dưỡng, sửa chữa, hiệu chuẩn;
- đ) Dữ liệu ghi âm, ghi hình, dữ liệu giám sát, dữ liệu kỹ thuật và dữ liệu khác có liên quan;
- e) Hồ sơ đánh giá an toàn, hồ sơ thay đổi, hồ sơ sự cố và biện pháp khắc

phục.

3. Thời hạn lưu trữ đối với từng loại hồ sơ, dữ liệu thực hiện theo quy định của pháp luật chuyên ngành.

Điều 47. Chương trình huấn luyện của cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm xây dựng, ban hành và tổ chức thực hiện chương trình huấn luyện, kiểm tra, đánh giá năng lực đối với nhân viên bảo đảm hoạt động bay theo từng lĩnh vực chuyên môn, vị trí công việc và phạm vi nhiệm vụ được giao.

2. Chương trình huấn luyện phải bảo đảm nhân viên bảo đảm hoạt động bay có đủ kiến thức, kỹ năng, năng lực thực hành và thái độ nghề nghiệp cần thiết để thực hiện nhiệm vụ an toàn, liên tục, hiệu quả; phù hợp với tiêu chuẩn, quy trình khai thác, hệ thống quản lý an toàn, hệ thống quản lý chất lượng và tài liệu hướng dẫn liên quan của ICAO.

3. Chương trình huấn luyện bao gồm huấn luyện, đào tạo ban đầu, huấn luyện chuyển loại, chuyển đổi cơ sở, huấn luyện tại vị trí làm việc, huấn luyện định kỳ hằng năm (tối thiểu 1 lần/12 tháng), huấn luyện phục hồi, huấn luyện khắc phục, huấn luyện phát triển và huấn luyện khi có thay đổi về quy định, tiêu chuẩn, quy trình, công nghệ, hệ thống trang thiết bị hoặc phương thức khai thác.

4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải tổ chức đánh giá năng lực trước khi giao nhiệm vụ độc lập và định kỳ trong quá trình thực hiện nhiệm vụ; lập, lưu giữ đầy đủ hồ sơ huấn luyện, kết quả kiểm tra, đánh giá năng lực của nhân viên theo quy định.

Điều 48. Phương án ứng phó không lưu, phương án dự phòng và duy trì dịch vụ

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải xây dựng phương án ứng phó không lưu theo các cấp độ ứng phó để bảo đảm tính liên tục, an toàn của dịch vụ ATS và phù hợp với hướng dẫn của ICAO.

2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay khác phải xây dựng và duy trì phương án dự phòng trong trường hợp việc cung cấp dịch vụ bị gián đoạn.

3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải tổ chức kiểm tra, đánh giá, diễn tập định kỳ khả năng áp dụng phương án ứng phó, dự phòng.

4. Nhà chức trách hàng không tổ chức xây dựng và công bố kế hoạch ứng phó để xử lý các tình huống bất trắc trong trường hợp gián đoạn hoặc có nguy cơ gián đoạn, đối với việc cung cấp dịch vụ ATS và các dịch vụ hỗ trợ liên quan khác trong vùng trời Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.

5. Nội dung kế hoạch và phương án ứng phó không lưu quy định tại Phụ lục XX ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 49. Quy định về công tác báo cáo đối với dịch vụ bảo đảm hoạt động bay

Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm thực hiện báo cáo Cục Hàng không Việt Nam các nội dung sau:

1. Các loại báo cáo về công tác cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay:

a) Báo cáo số liệu sản lượng điều hành bay trong các Vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, bao gồm: hoạt động bay đi, đến và bay quá cảnh;

b) Báo cáo số liệu chi tiết các chuyến bay hoạt động trên mạng đường hàng không quốc tế và nội địa thuộc phạm vi vùng thông báo bay của Việt Nam;

c) Báo cáo kết quả công tác đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ chuyên môn theo quy định tại Điều 377 của Thông tư này;

d) Báo cáo sự cố, vụ việc an toàn hàng không theo quy định về báo cáo an toàn hàng không.

2. Thời hạn và số liệu báo cáo.

a) Báo cáo định kỳ hằng tháng: Thời hạn gửi báo cáo trước 10 giờ 00 ngày 05 của tháng kế tiếp; số liệu báo cáo được tính từ ngày 01 đến ngày cuối cùng của tháng báo cáo (theo giờ quốc tế - UTC);

b) Báo cáo định kỳ 06 tháng đầu năm: Thời hạn gửi báo cáo trước ngày 05 tháng 7 hằng năm;

c) Báo cáo định kỳ hằng năm: Thời hạn gửi báo cáo trước ngày 05 tháng 01 của năm kế tiếp;

d) Trường hợp thời hạn cuối cùng của kỳ báo cáo trùng với ngày nghỉ lễ, nghỉ Tết hoặc ngày nghỉ hằng tuần theo quy định, thì thời hạn gửi báo cáo là ngày làm việc đầu tiên kế tiếp của ngày nghỉ đó.

3. Hình thức báo cáo: Các cơ quan, đơn vị thực hiện gửi báo cáo qua hệ thống văn bản điện tử theo mẫu tại Phụ lục XXII về Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 50. Trách nhiệm của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay

1. Duy trì liên tục các điều kiện cấp Giấy chứng nhận và tổ chức cung cấp dịch vụ đúng phạm vi được cấp.

2. Đầu tư, quản lý, khai thác, bảo trì cơ sở, công trình, hệ thống trang thiết bị kỹ thuật thuộc phạm vi được giao.

3. Xây dựng, ban hành, duy trì và cập nhật tài liệu khai thác, tài liệu bảo dưỡng, tài liệu phối hợp, hiệp đồng và tài liệu liên quan khác theo quy định.

4. Tổ chức huấn luyện, bố trí nhân lực, kiểm soát chất lượng, an toàn, mệt mỏi và các điều kiện khai thác cần thiết để bảo đảm cung cấp dịch vụ an toàn, điều hòa, liên tục và hiệu quả.

5. Báo cáo, cung cấp thông tin, hồ sơ, dữ liệu theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam và chịu sự kiểm tra, giám sát của cơ quan có thẩm quyền.

6. Phối hợp với người khai thác tàu bay, doanh nghiệp cảng hàng không, cơ quan quân sự, cơ quan công an, cơ quan khí tượng, tìm kiếm cứu nạn và tổ chức, cá nhân có liên quan trong việc bảo đảm hoạt động bay.

Điều 51. Trách nhiệm phối hợp của doanh nghiệp cảng hàng không và tổ chức liên quan.

1. Doanh nghiệp cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm phối hợp với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong việc tổ chức khai thác, cung cấp thông tin, bảo trì hạ tầng, xử lý bất thường, tìm kiếm cứu nạn và ứng phó khẩn nguy.

2. Trường hợp doanh nghiệp cảng hàng không trực tiếp cung cấp dịch vụ thuộc phạm vi điều chỉnh của Thông tư này phải đáp ứng các điều kiện tương ứng và chịu sự giám sát theo loại hình dịch vụ cung cấp.

3. Người khai thác tàu bay, doanh nghiệp, tổ chức cung cấp dịch vụ khí tượng, tin tức hàng không, dữ liệu hàng không, tìm kiếm cứu nạn và tổ chức, cá nhân khác có liên quan có trách nhiệm phối hợp với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo quy định của pháp luật.

4. Trường hợp Người khai thác cảng hàng không cung cấp nguồn điện, mặt bằng hoặc hạ tầng dùng chung cho cơ sở bảo đảm hoạt động bay, các bên phải ký kết văn bản thỏa thuận quy định rõ quy trình bảo trì, chuyển đổi nguồn điện dự phòng và xử lý sự cố.

CHƯƠNG VI

QUẢN LÝ MỆT MỎI VÀ HỆ THỐNG QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI

Điều 52. Nguyên tắc chung về quản lý mệt mỏi

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải thiết lập chế độ làm việc, phân ca kíp và nghỉ ngơi khoa học cho Kiểm soát viên không lưu nhằm ngăn ngừa rủi ro mệt mỏi làm suy giảm mức độ tỉnh táo, ảnh hưởng đến an toàn bay, đặc biệt chú trọng đến các rủi ro phát sinh khi làm việc vào ban đêm.

2. Phương thức quản lý mệt mỏi:

a) Phương thức tuân thủ giới hạn thời gian làm nhiệm vụ, thời gian nghỉ ngơi theo quy định tại Thông tư này;

b) Phương thức áp dụng Hệ thống quản lý rủi ro mệt mỏi (Fatigue Risk Management System - FRMS) trên cơ sở các nguyên tắc khoa học về giấc ngủ, nhịp sinh học và quản lý rủi ro an toàn.

MỤC 1

QUY ĐỊNH VỀ THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ VÀ NGHỈ NGƠI CỦA KIỂM SOÁT VIÊN KHÔNG LƯU

Điều 53. Giới hạn thời gian làm nhiệm vụ

1. Tổng số thời gian làm nhiệm vụ tối đa của một ca trực không vượt quá 12 giờ.
2. Tổng thời gian làm nhiệm vụ không vượt quá 200 giờ trong 30 ngày liên tục.
3. Phải có ít nhất 12 giờ nghỉ giữa hai ca trực.
4. Tổng số ngày làm nhiệm vụ liên tục không vượt quá 06 ngày.
5. Phải có ít nhất 60 giờ nghỉ giữa chu kỳ 6 ngày làm nhiệm vụ liên tục.

Điều 54. Giới hạn thời gian trực tại vị trí

1. Kiểm soát viên không lưu chỉ được thực hiện nhiệm vụ trực tiếp điều hành tàu bay tối đa 02 giờ liên tục.
2. Sau tối đa 02 giờ thực hiện nhiệm vụ trực tiếp điều hành tàu bay, kiểm soát viên không lưu phải được bố trí nghỉ giải lao.
3. Thời gian nghỉ giải lao quy định tại khoản 2 Điều này không được ít hơn 30 phút liên tục và được tính vào thời gian làm nhiệm vụ.

Điều 55. Giới hạn đối với ca đêm

1. Giới hạn độ dài ca đêm: Tổng số thời gian làm nhiệm vụ tối đa của một kiểm soát viên không lưu (KSVKL) đối với ca đêm không được vượt quá 10 giờ.
2. Giới hạn số ca đêm liên tục: KSVKL không được phân công làm nhiệm vụ quá 03 ca đêm liên tiếp.
3. Sau khi hoàn thành một chuỗi ca trực đêm (từ 2 ca liên tiếp trở lên), Kiểm soát viên không lưu phải được nghỉ ngơi trong khoảng thời gian tối thiểu 54 giờ trước khi bắt đầu chu kỳ làm việc mới.

Điều 56. Giới hạn thời gian trực chờ, nhiệm vụ phát sinh đột xuất

1. Mỗi kiểm soát viên không lưu thực hiện không quá 03 ca trực chờ (on call) trong một chu kỳ 07 ngày.
2. Thời gian tối đa của một ca trực chờ trong trường hợp Kiểm soát viên không lưu không phải có mặt tại nơi làm việc là 20 giờ.
3. Doanh nghiệp phải xây dựng quy trình phân công nhiệm vụ phát sinh đột xuất, bảo đảm không kéo dài thời gian thức liên tục của kiểm soát viên không lưu và không làm suy giảm thời gian nghỉ tối thiểu theo quy định.
4. Không được giao nhiệm vụ phát sinh đột xuất cho kiểm soát viên không lưu trong trường hợp người đó:
 - a) Chưa đạt thời gian nghỉ tối thiểu theo quy định tại khoản 3, 5 Điều 53 và khoản 3 Điều 55 Thông tư này;
 - b) Đã tự báo cáo mệt mỏi hoặc được cấp trưởng xác định có dấu hiệu không đủ tỉnh táo;
 - c) Vừa hoàn thành ca đêm vượt ngưỡng quy định tại mục này.

Điều 57. Lập lịch làm việc, lưu giữ hồ sơ và giám sát tuân thủ

1. Lịch phân ca phải được công bố trước ngày áp dụng ít nhất 15 ngày để kiểm soát viên không lưu có điều kiện chủ động bố trí nghỉ ngơi phù hợp.
2. Trường hợp đổi ca giữa các KSVKL và gọi KSVKL trực chờ đến nơi làm việc cần phải đáp ứng các giới hạn về thời gian làm việc và thời gian nghỉ ngơi được quy định tại Điều 53 của Thông tư này.
3. Lịch trực phải được đánh giá trước khi ban hành nhằm: bảo đảm tuân thủ đầy đủ các quy định về thời gian làm việc và nghỉ ngơi; nhận diện các chuỗi ca, ca đêm, trực chờ tiềm ẩn rủi ro mệt mỏi.
4. Doanh nghiệp phải xem xét tác động tích lũy của giờ làm việc kéo dài, thời gian nghỉ tối thiểu, sự xáo trộn nhịp sinh học và tổ hợp ca bất lợi khi xây dựng lịch phân ca.
5. Doanh nghiệp phải lưu giữ hồ sơ về thời gian làm nhiệm vụ, thời gian trực tại vị trí, nghỉ giải lao, nghỉ ngoài ca, trực chờ và các trường hợp sai lệch đối với từng kiểm soát viên không lưu trong thời hạn tối thiểu 24 tháng để phục vụ kiểm tra, giám sát.
6. Cấp trưởng, trưởng cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và bộ phận an toàn có trách nhiệm theo dõi việc tuân thủ các giới hạn quy định tại Mục này; kịp thời điều chỉnh phân công, thay người trực hoặc giảm năng lực khai thác khi phát hiện rủi ro mệt mỏi.

Điều 58. Sai lệch giới hạn và áp dụng FRMS

1. Mọi trường hợp sai lệch khỏi các giới hạn quy định tại Mục này chỉ được áp dụng trong tình huống bất thường, khẩn cấp hoặc để duy trì an toàn, an ninh và tính liên tục tối thiểu của dịch vụ không lưu.

2. Khi phát sinh sai lệch, doanh nghiệp phải:

a) Chỉ áp dụng trong phạm vi và thời gian tối thiểu cần thiết;

b) Thực hiện đánh giá an toàn tức thời và áp dụng biện pháp giảm thiểu rủi ro phù hợp;

c) Lập hồ sơ, phân tích nguyên nhân và báo cáo Cục Hàng không Việt Nam.

3. Trường hợp doanh nghiệp đề nghị thay thế một phần hoặc toàn bộ các giới hạn quy định tại Mục này bằng phương thức quản lý theo hiệu năng, doanh nghiệp phải xây dựng và áp dụng FRMS theo quy định tại Mục 2 Chương VI của Thông tư này, đồng thời chỉ được thực hiện sau khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

MỤC 2

HỆ THỐNG QUẢN LÝ RỦI RO MỆT MỎI

Điều 59. Quy định chung về FRMS

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu có thể thiết lập, triển khai và duy trì Hệ thống quản lý rủi ro mệt mỏi (FRMS) để thay thế cho một phần hoặc toàn bộ các giới hạn quy định tại Mục 1.

2. FRMS được xây dựng trên cơ sở quản lý rủi ro dựa trên dữ liệu và bằng chứng khoa học về mệt mỏi.

3. FRMS phải bảo đảm:

a) Kiểm soát rủi ro mệt mỏi ở mức chấp nhận được;

b) Không làm suy giảm mức độ an toàn hoạt động bay;

c) Phù hợp với đặc thù hoạt động khai thác, tổ chức ca kíp và môi trường làm việc.

Điều 60. Chính sách FRMS

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải ban hành chính sách FRMS.

2. Chính sách FRMS phải đáp ứng các yêu cầu sau:

- a) Phạm vi áp dụng;
- b) Thể hiện trách nhiệm chung của cấp quản lý, kiểm soát viên không lưu và các nhân sự liên quan khác;
- c) Nêu rõ các mục tiêu an toàn liên quan đến một mỗi;
- d) Phải được ký phê duyệt bởi người đứng đầu có thẩm quyền (người chịu trách nhiệm cao nhất) của tổ chức;
- đ) Được phổ biến và quán triệt đến tất cả các bộ phận liên quan của doanh nghiệp;
- e) Cam kết của ban lãnh đạo đối với: báo cáo an toàn; cung cấp đầy đủ các nguồn lực cần thiết cho việc vận hành FRMS; cải tiến liên tục hiệu quả hoạt động của FRMS;
- g) Xác định rõ trách nhiệm của: Lãnh đạo; Kiểm soát viên không lưu; các nhân viên liên quan khác;
- h) Quy định cơ chế rà soát đánh giá định kỳ;

3. Chính sách FRMS phải được phổ biến đến toàn bộ nhân sự liên quan.

Điều 61. Tài liệu FRMS

- 1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ phải xây dựng và duy trì tài liệu FRMS.
- 2. Tài liệu FRMS bao gồm tối thiểu:
 - a) Chính sách và mục tiêu FRMS;
 - b) Quy trình nhận diện, đánh giá và giảm thiểu rủi ro một mỗi;
 - c) Phân công trách nhiệm, quyền hạn;
 - d) Cơ chế tham gia của ban lãnh đạo, kiểm soát viên không lưu và các nhân viên có liên quan khác;
 - đ) Các chương trình đào tạo, yêu cầu đào tạo và hồ sơ theo dõi việc tham gia đào tạo về FRMS;
 - e) Hồ sơ về: lịch trực, thời gian làm việc, nghỉ ngơi; thời gian làm việc thực tế so với kế hoạch; sai lệch và nguyên nhân;
 - g) Kết quả FRMS: dữ liệu phân tích; khuyến nghị; biện pháp đã thực hiện.

Điều 62. Nhận diện nguy cơ một mỗi

Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ phải thiết lập hệ thống nhận diện nguy cơ một mỗi theo 03 phương thức:

1. Dự báo (Predictive)

- a) Phân tích lịch làm việc, ca kíp;
- b) Áp dụng mô hình sinh học, dữ liệu khoa học;
- c) Kinh nghiệm vận hành và dữ liệu thu thập được từ thực tiễn cung cấp dịch vụ không lưu hoặc từ các ngành làm việc theo ca 24/7 hoặc tương tự.

2. Chủ động (Proactive)

- a) Báo cáo tự nguyện về mệt mỏi;
- b) Khảo sát định kỳ;
- c) Phân tích hiệu suất làm việc;
- d) Phân tích sai lệch thời gian làm việc;
- đ) Quan sát thực tế khai thác.

3. Phản ứng (Reactive)

- a) Phân tích sự cố, sự kiện an toàn;
- b) Phân tích báo cáo mệt mỏi;
- c) Phân tích kết quả kiểm tra, thanh tra.

Điều 63. Đánh giá rủi ro mệt mỏi

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ phải xây dựng quy trình đánh giá rủi ro mệt mỏi.

2. Đánh giá phải bao gồm:

- a) Xác suất xảy ra;
- b) Mức độ hậu quả;
- c) Điều kiện khai thác;
- d) Hiệu quả biện pháp kiểm soát hiện có.

3. Rủi ro phải được phân loại theo mức độ chấp nhận được và yêu cầu xử lý.

Điều 64. Giảm thiểu rủi ro mệt mỏi

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ phải áp dụng các biện pháp giảm thiểu phù hợp, bao gồm:

- a) Điều chỉnh lịch trực;

- b) Giới hạn thời gian làm việc liên tục;
- c) Bố trí nghỉ ngơi hợp lý;
- d) Tăng cường giám sát trong ca trực có nguy cơ cao;
- đ) Áp dụng công cụ hỗ trợ (mô hình dự báo, phần mềm quản lý ca kíp).

2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải theo dõi và đánh giá hiệu quả các biện pháp đã áp dụng.

Điều 65. Bảo đảm an toàn FRMS

Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải thiết lập cơ chế đảm bảo an toàn FRMS, bao gồm:

- 1. Giám sát hiệu suất.
 - a) Theo dõi xu hướng mệt mỏi;
 - b) Đánh giá hiệu quả kiểm soát rủi ro.
- 2. Quản lý thay đổi.
 - a) Đánh giá tác động của thay đổi tổ chức, khai thác;
 - b) Điều chỉnh FRMS tương ứng.
- 3. Cải tiến liên tục.
 - a) Rà soát định kỳ;
 - b) Loại bỏ biện pháp không hiệu quả;
 - c) Bổ sung biện pháp mới.

Điều 66. Đào tạo và truyền thông về FRMS

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải xây dựng chương trình đào tạo FRMS phù hợp với từng đối tượng:

- a) Lãnh đạo;
- b) Kiểm soát viên không lưu;
- c) Nhân sự hỗ trợ.

2. Nội dung đào tạo bao gồm:

- a) Nhận diện mệt mỏi;
- b) Ảnh hưởng đến hiệu suất;

c) Biện pháp kiểm soát cá nhân và tổ chức.

3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ phải thiết lập hệ thống truyền thông FRMS để:

a) Phổ biến chính sách và quy trình;

b) Thu thập thông tin phản hồi;

c) Nâng cao văn hóa an toàn.

MỤC 3

QUY ĐỊNH THỜI GIỜ LÀM VIỆC, NGHỈ NGƠI ĐỐI VỚI NHÓM NHÂN VIÊN BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY KHÁC

Điều 67. Nhóm nhân viên ANS làm việc có tính chất đặc biệt

Ngoài Kiểm soát viên không lưu, các nhân viên ANS làm việc có tính chất đặc biệt như sau:

1. Nhân viên tin tức hàng không.
2. Nhân viên kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay (ATSEP).
3. Nhân viên khí tượng hàng không.
4. Nhân viên tìm kiếm, cứu nạn hàng không.
5. Nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không.
6. Nhân viên quản lý luồng không lưu (ATFM).
7. Nhân viên đánh tín hiệu.

Điều 68. Quy định về thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi đối với nhóm nhân viên bảo đảm hoạt động bay có tính chất đặc biệt

1. Thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi của nhân viên kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay quy định tại khoản 2 Điều 67, làm việc tại các đài, trạm ở vùng xa, vùng cao, hải đảo (làm việc theo chu kỳ) được quy định như sau:

a) Chu kỳ làm việc được tính từ ngày người lao động bắt đầu làm việc cho đến ngày kết thúc ở nơi làm việc (bao gồm cả thời gian đi đường từ cơ quan đến đài, trạm và ngược lại). Căn cứ tính chất công việc, điều kiện đi lại, người sử dụng lao động và người lao động thỏa thuận làm việc theo chu kỳ, nhưng thời gian làm việc tối thiểu là 2 ngày và tối đa không quá 15 ngày, tổng số giờ làm việc và giờ làm thêm của người lao động không quá 12 giờ/ngày, 232 giờ/tháng; tổng số giờ làm thêm không quá 300 giờ trong một năm;

b) Sau mỗi chu kỳ làm việc, người sử dụng lao động có trách nhiệm bố trí cho người lao động được nghỉ số ngày bằng với số ngày làm việc tại đài, trạm, sau đó mới được bố trí chu kỳ làm việc tiếp theo;

c) Các chức danh nghề, công việc mà người lao động đảm nhiệm quy định tại khoản này, nếu không làm việc theo chu kỳ thì thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi thực hiện theo quy định của khoản 2 Điều này.

2. Thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi của nhân viên hàng không quy định tại các khoản 1, 3, 4, 5, 6, 7 Điều 67, đảm bảo nguyên tắc:

a) Ngoài thời giờ làm việc, thì người sử dụng lao động có thể thỏa thuận với người lao động để làm thêm giờ nhằm thực hiện các công việc theo yêu cầu của hoạt động hàng không trong thời gian cả ban ngày và ban đêm, cả ngày nghỉ hàng tuần và ngày lễ, nhưng phải đảm bảo nguyên tắc: tổng số giờ làm việc và giờ làm thêm của người lao động không quá 12 giờ/ngày, 232 giờ/tháng; tổng số giờ làm thêm không quá 300 giờ trong một năm;

b) Số giờ nghỉ ngơi tối thiểu của người lao động là 12 giờ trong 24 giờ liên tục;

c) Người sử dụng lao động phải bố trí cho người lao động nghỉ đủ số ngày nghỉ hàng tuần, ngày lễ, tết; trong trường hợp đặc biệt do chu kỳ lao động không thể nghỉ hàng tuần thì người sử dụng lao động phải bảo đảm cho người lao động được nghỉ tính bình quân ít nhất là 4 ngày trong tháng;

d) Người lao động làm việc vào những ngày nghỉ hàng tuần, ngày lễ, tết thì người sử dụng lao động phải bố trí đủ số ngày nghỉ bù cho người lao động;

đ) Người sử dụng lao động có quyền huy động người lao động làm việc ngay lập tức mà không bị giới hạn bởi số giờ làm việc, số giờ làm thêm trong ngày, trong những trường hợp khẩn cấp gây uy hiếp đến tính mạng, an ninh, an toàn hàng không cũng như tài sản, trang thiết bị hàng không;

e) Việc tổ chức làm thêm giờ phải được sự đồng ý của người lao động và tuân thủ quy định của pháp luật về lao động;

g) Thời giờ nghỉ ngơi và nghỉ về việc riêng thực hiện theo quy định của Bộ luật Lao động.

MỤC 4

TRÁCH NHIỆM THỰC THI

Điều 69. Trách nhiệm của Cục Hàng không Việt Nam

Thực hiện đánh giá, phê chuẩn Hệ thống quản lý rủi ro mệt mỏi (FRMS) của Doanh nghiệp và giám sát việc tuân thủ các quy định về quản lý mệt mỏi, thời giờ

làm việc và nghỉ ngơi của Doanh nghiệp.

Điều 70. Trách nhiệm của Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ

1. Bảo đảm cung cấp đầy đủ nguồn lực cho việc thực hiện FRMS và duy trì một môi trường làm việc chú trọng đến việc kiểm soát, giảm thiểu rủi ro một mối.

2. Bảo đảm KSVKL không bị ép buộc hoặc phân công thực hiện nhiệm vụ khi đang trong tình trạng mệt mỏi được đánh giá là có nguy cơ uy hiếp an toàn bay.

3. Cung cấp cơ sở vật chất phục vụ nghỉ ngơi (Rest facilities) đạt tiêu chuẩn tĩnh lặng và kiểm soát nhiệt độ phù hợp tại các cơ sở kiểm soát không lưu.

4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải xây dựng và công bố bảng phân ca làm nhiệm vụ để kiểm soát viên không lưu có điều kiện bố trí thời gian nghỉ ngơi đầy đủ trước khi thực hiện nhiệm vụ.

5. Khi xây dựng bảng phân ca làm nhiệm vụ, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải xem xét:

a) Tác động tích lũy của việc bố trí thời gian làm nhiệm vụ kéo dài xen kẽ với các khoảng thời gian nghỉ ngoài nhiệm vụ tối thiểu;

b) Việc tránh bố trí phân ca làm gián đoạn nghiêm trọng quy luật làm việc và giấc ngủ đã được thiết lập của kiểm soát viên không lưu.

6. Thời gian nghỉ ngoài nhiệm vụ tối thiểu phải bảo đảm đủ để kiểm soát viên không lưu có được thời gian ngủ thích hợp, đồng thời tính đến:

a) Duy trì sức khỏe thiết yếu;

b) Thời gian đi lại cần thiết giữa nơi ở và nơi làm việc;

c) Các yếu tố khác có liên quan ảnh hưởng đến khả năng phục hồi thể trạng và mức độ tỉnh táo.

7. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu không được giao hoặc yêu cầu kiểm soát viên không lưu thực hiện nhiệm vụ liên quan đến an toàn khi đã biết hoặc có cơ sở hợp lý để nghi ngờ rằng kiểm soát viên không lưu đang ở trong tình trạng mệt mỏi đến mức có thể ảnh hưởng bất lợi đến an toàn hoạt động bay.

Điều 71. Trách nhiệm của Kiểm soát viên không lưu

1. Tận dụng tối đa thời gian nghỉ ngơi được cấp để đảm bảo thể trạng và mức độ tỉnh táo tốt nhất trước khi tiếp nhận ca trực.

2. Chủ động, trung thực báo cáo ngay cho Kíp trưởng nếu bản thân cảm thấy mệt mỏi không đủ điều kiện đảm bảo an toàn điều hành bay. Việc cố tình che giấu tình trạng mệt mỏi dẫn đến sai lỗi điều hành bay sẽ bị xem xét xử lý theo quy định

về kỷ luật lao động, đình chỉ, thu hồi giấy phép/năng định hoặc xử phạt vi phạm hành chính theo quy định của pháp luật.

PHẦN III

YÊU CẦU VỀ DỊCH VỤ BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY

CHƯƠNG VII

DỊCH VỤ QUẢN LÝ KHÔNG LƯU

MỤC 1

DỊCH VỤ KHÔNG LƯU

Tiểu mục 1

Các quy định chung về dịch vụ không lưu

Điều 72. Ngôn ngữ sử dụng trong liên lạc

1. Ngôn ngữ sử dụng trong liên lạc không lưu được thực hiện theo quy định của pháp luật Việt Nam và tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành áp dụng trong hàng không dân dụng quốc tế.

2. Ngôn ngữ sử dụng trong liên lạc không lưu:

a) Tiếng Anh là ngôn ngữ chính được sử dụng trong liên lạc không lưu đối với hoạt động bay hàng không dân dụng;

b) Tiếng Anh là ngôn ngữ chính trong liên lạc giữa cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và tổ lái tàu bay hàng không dân dụng;

c) Liên lạc giữa các cơ sở điều hành bay được thực hiện bằng tiếng Anh, trừ trường hợp các cơ sở liên quan có thỏa thuận sử dụng tiếng Việt.

Điều 73. Độ cao bay tối thiểu, độ cao chuyển tiếp

1. Cục Hàng không Việt Nam xác định, công bố trong Tập AIP độ cao bay tối thiểu, độ cao chuyển tiếp, mực bay chuyển tiếp và phạm vi áp dụng trên cơ sở dữ liệu chướng ngại vật, địa hình, điều kiện vùng trời, năng lực hệ thống và tiêu chuẩn ICAO.

2. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu, người khai thác tàu bay và các tổ chức, cá nhân có liên quan có trách nhiệm tuân thủ độ cao bay tối thiểu, độ cao chuyển tiếp, mực bay chuyển tiếp đã được công bố, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.

Điều 74. Cung cấp dịch vụ đối với tàu bay trong tình trạng khẩn nguy

1. Tàu bay đang trong tình trạng khẩn nguy, bao gồm tàu bay đang bị can

thiệt bất hợp pháp, phải được cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu ưu tiên hỗ trợ và điều hành phù hợp với yêu cầu của tình huống, nhằm bảo đảm an toàn cao nhất cho chuyến bay.

2. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải áp dụng ngay các biện pháp cần thiết để hỗ trợ tàu bay trong tình trạng khẩn nguy, bao gồm: ưu tiên điều hành bay; cung cấp thông tin cần thiết cho việc thực hiện chuyến bay an toàn; phối hợp với các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan, cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm cứu nạn, người khai thác cảng hàng không, cơ quan quân sự, công an và các cơ quan, đơn vị liên quan theo phương án, quy trình đã được thiết lập.

3. Dấu hiệu nhận biết tàu bay trong tình trạng khẩn nguy bao gồm một hoặc nhiều trường hợp sau đây:

- a) Tàu bay phát mã **7700** trên chế độ A của thiết bị phát đáp ra đa thứ cấp;
- b) Tàu bay phát mã **7500** trên chế độ A của thiết bị phát đáp ra đa thứ cấp để chỉ rõ tàu bay đang bị can thiệp bất hợp pháp;
- c) Tàu bay kích hoạt chức năng khẩn nguy hoặc khẩn cấp phù hợp của hệ thống ADS-B hoặc ADS-C;
- d) Tàu bay truyền điện văn khẩn nguy phù hợp qua CPDLC;
- đ) Tổ lái thông báo tình trạng khẩn nguy qua liên lạc thoại, liên lạc dữ liệu hoặc bằng phương thức phù hợp khác;
- e) Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu nhận được thông tin từ cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan cho thấy tàu bay có thể đang trong tình trạng khẩn nguy.

4. Khi xảy ra hoặc nghi ngờ xảy ra hành vi can thiệp bất hợp pháp đối với tàu bay, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải triển khai ứng phó ban đầu theo phương án khẩn nguy, báo cáo cấp có thẩm quyền và các cơ quan đơn vị liên quan theo quy định; tiếp tục truyền các thông tin cần thiết cho việc thực hiện chuyến bay an toàn; thực hiện các biện pháp cần thiết để tạo điều kiện thuận lợi cho tất cả các giai đoạn của chuyến bay, đặc biệt là việc hạ cánh an toàn của tàu bay.

5. Khi xảy ra hoặc nghi ngờ xảy ra hành vi can thiệp bất hợp pháp đối với tàu bay, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải thực hiện thông báo ngay tới các cơ quan, đơn vị liên quan và phối hợp theo quy trình được phê chuẩn.

6. Tàu bay bay lạc hoặc tàu bay chưa được nhận dạng có thể được xem xét là tàu bay có dấu hiệu bị can thiệp bất hợp pháp. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải xử lý theo quy trình đối với tàu bay bay lạc, tàu bay chưa được nhận dạng và quy trình xử lý tình huống can thiệp bất hợp pháp có liên quan.

7. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải xây dựng, ban hành, duy

trì và tổ chức huấn luyện quy trình xử lý tàu bay trong tình trạng khẩn nguy, tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp; bảo đảm phù hợp với phương án, quy trình đã được thiết lập, kế hoạch ứng phó an ninh hàng không, kế hoạch tìm kiếm cứu nạn hàng không và các quy định có liên quan.

Điều 75. Khai thác liên lạc và giám sát dựa trên tính năng (PBCS)

1. Việc khai thác liên lạc và giám sát dựa trên tính năng được thực hiện khi đã xác định tiêu chuẩn hiệu suất yêu cầu phù hợp với loại hình dịch vụ không lưu, khu vực khai thác và năng lực hệ thống.

2. Doanh nghiệp, tổ chức chỉ được đưa vào khai thác khi đáp ứng yêu cầu kỹ thuật, khai thác và an toàn và đã bảo đảm huấn luyện, tài liệu, phương án phối hợp cần thiết.

3. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn, tổ chức thực hiện và công bố các yêu cầu liên quan đến khai thác liên lạc và giám sát dựa trên tính năng.

Điều 76. Tín hiệu

1. Khi quan sát hoặc nhận được bất kỳ tín hiệu nào quy định tại Phụ lục XIX, người lái tàu bay phải thực hiện hành động phù hợp với tín hiệu đó.

2. Nhân viên đánh tín hiệu tàu bay có trách nhiệm cung cấp các tín hiệu hướng dẫn tàu bay rõ ràng và chính xác, sử dụng các tín hiệu được quy định tại Phụ lục XIX.

3. Nhân viên đánh tín hiệu tàu bay phải được đào tạo, chứng chỉ chuyên môn theo quy định để thực hiện các chức năng, nhiệm vụ.

4. Nhân viên đánh tín hiệu tàu bay phải mặc áo phản quang nhận diện đặc trưng để tổ lái có thể nhận biết.

5. Tất cả nhân viên đánh tín hiệu tàu bay khi thực hiện nhiệm vụ phải sử dụng gậy phản quang ban ngày hoặc dụng cụ phù hợp có phản quang cho mọi hoạt động ra tín hiệu vào ban ngày. Gậy phát sáng phải được sử dụng vào ban đêm hoặc trong điều kiện tầm nhìn hạn chế.

Điều 77. Thiết lập và nhận dạng điểm trọng yếu

1. Các điểm trọng yếu được thiết lập nhằm mục đích:

a) Xác định cấu trúc mạng đường hàng không và các phương thức bay bằng thiết bị;

b) Phục vụ việc báo cáo vị trí của tàu bay và giám sát tiến trình bay của cơ sở ATS;

c) Làm căn cứ để hiệp đồng chuyển giao kiểm soát giữa các cơ sở cung cấp

dịch vụ thông báo bay và điều hành bay.

2. Nguyên tắc đặt mã định danh cho các điểm trọng yếu:

a) Mỗi điểm trọng yếu phải được ấn định một mã định danh riêng biệt, duy nhất để tránh nhầm lẫn trong liên lạc vô tuyến và trên các sơ đồ, bản đồ hàng không;

b) Việc thiết lập, đặt tên và mã định danh cho các điểm trọng yếu phải tuân thủ các tiêu chuẩn và hướng dẫn tại Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư này.

3. Cục Hàng không Việt Nam quyết định việc thiết lập các điểm trọng yếu và công bố trên Tập AIP Việt Nam.

Điều 78. Thiết lập và nhận dạng đường hàng không

1. Đường hàng không được cung cấp dịch vụ không lưu (đường ATS) được thiết lập nhằm bảo đảm an toàn, điều hòa và hiệu quả hoạt động bay phù hợp với tổ chức vùng trời, phương thức bay và năng lực cung cấp dịch vụ không lưu.

2. Khi thiết lập đường ATS phải xác định vùng trời bảo vệ dọc theo đường bay và khoảng cách an toàn giữa các đường ATS liên kế phù hợp với:

- a) Tính năng phương tiện dẫn đường;
- b) Năng lực giám sát không lưu;
- c) Độ chính xác dẫn đường của tàu bay;
- d) Mật độ và tính chất hoạt động bay;
- đ) Tiêu chuẩn phân cách áp dụng.

3. Việc xác định khoảng cách ngang giữa các đường ATS dành cho trực thăng hoạt động tầm thấp phải căn cứ khả năng dẫn đường của trực thăng, phương tiện dẫn đường sử dụng và điều kiện khai thác thực tế.

4. Đường ATS phải được nhận dạng bằng ký hiệu đường hàng không theo quy định tại Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư này.

5. Việc đặt ký hiệu đối với đường ATS, trừ SID và STAR, phải bảo đảm:

- a) Thống nhất và không trùng lặp;
- b) Phù hợp hệ thống ký hiệu đường hàng không quốc tế;
- c) Thuận lợi cho khai thác, điều hành bay và công bố tin tức hàng không.

6. Việc nhận dạng SID, STAR và các phương thức bay liên quan phải thực hiện theo quy tắc đặt tên và mã hiệu được công bố trong AIP Việt Nam phù hợp với quy định tại Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 79. Thiết lập và định danh tuyến lặn tiêu chuẩn

1. Căn cứ vào nhu cầu khai thác và cấu hình sân bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu chủ trì, phối hợp với người khai thác cảng hàng không tổ chức đánh giá nhu cầu, thiết lập các tuyến lặn tiêu chuẩn cho tàu bay hoạt động trên sân bay, bao gồm việc di chuyển giữa đường cất hạ cánh, sân đỗ và khu vực bảo dưỡng.

2. Việc thiết lập các tuyến lặn tiêu chuẩn phải bảo đảm các yêu cầu sau:

a) Tối ưu hóa lộ trình di chuyển, bảo đảm tính trực tiếp và đơn giản trong vận hành;

b) Giảm thiểu các điểm xung đột giữa các luồng tàu bay di chuyển dưới đất;

c) Phù hợp với phương án khai thác tại sân bay và tiêu chuẩn kỹ thuật về hạ tầng hàng không.

3. Quy định về định danh tuyến lặn tiêu chuẩn:

a) Mỗi tuyến lặn tiêu chuẩn phải được ấn định một mã định danh riêng biệt;

b) Mã định danh của tuyến lặn tiêu chuẩn không được trùng lặp hoặc gây nhầm lẫn với mã định danh của đường cất hạ cánh và các đường hàng không.

4. Các tuyến lặn tiêu chuẩn sau khi được thiết lập phải được cập nhật vào tài liệu khai thác để phê chuẩn và công bố AIP theo quy định.

Điều 80. Phân loại vùng trời, cung cấp dịch vụ và trách nhiệm phối hợp

1. Việc phân loại vùng trời và xác định loại dịch vụ không lưu được cung cấp tại từng vùng trời, sân bay, phân khu kiểm soát được thực hiện theo quy định của ICAO, điều kiện khai thác thực tế và công bố tại AIP Việt Nam.

2. Mỗi phần vùng trời hoặc khu vực trách nhiệm chỉ được giao cho một cơ sở ATS chịu trách nhiệm chính.

3. Cơ sở ATS phải duy trì phối hợp hiệu quả với cơ sở MET, cơ sở AIS/AIM, cơ sở SAR, cơ sở ATFM, người khai thác tàu bay, người khai thác cảng hàng không và cơ quan quân sự, công an có liên quan.

4. Chi tiết về phân loại vùng trời và yêu cầu dịch vụ, tiêu chuẩn tầm nhìn và khoảng cách đến mây theo điều kiện khí tượng bay bằng mắt trong từng vùng trời quy định tại Phụ lục VI ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 81. Hiệp đồng giữa cơ sở ATS và người khai thác tàu bay

1. Cơ sở ATS phải lưu ý đến những yêu cầu liên quan đến việc khai thác tàu bay và cung cấp tin tức có được để trợ giúp người khai thác tàu bay thực hiện trách nhiệm.

2. Khi có yêu cầu của người khai thác tàu bay, cơ sở ATS phải thông báo những tin tức có được liên quan đến việc khai thác tàu bay, bao gồm cả báo cáo vị trí tàu bay cho người khai thác tàu bay.

Điều 82. Hiệp đồng giữa cơ sở ATS và cơ sở MET

1. Để cung cấp các tin tức khí tượng mới nhất cho tàu bay thực hiện chuyển bay, cơ sở ATS và cơ sở MET phải có thỏa thuận với cơ sở ATS:

a) Thông báo cho cơ sở MET những yếu tố khí tượng do nhân viên không lưu quan sát được hoặc được tổ lái báo cáo ngoài số liệu của màn hình và đồng hồ hiển thị;

b) Thông báo ngay cho cơ sở MET liên quan các hiện tượng thời tiết có ảnh hưởng đến hoạt động bay quan sát được hoặc được tổ lái báo cáo mà không có trong bản thông báo khí tượng tại sân bay;

c) Thông báo ngay cho cơ quan khí tượng khác có liên quan các tin tức về hoạt động núi lửa và mây bụi tro núi lửa; Trung tâm kiểm soát đường dài phải thông báo những tin tức này cho cơ sở cảnh báo thời tiết hàng không.

2. Trung tâm kiểm soát đường dài và cơ sở cảnh báo thời tiết hàng không liên quan phải phối hợp chặt chẽ, bảo đảm những tin tức về tro bụi núi lửa trong các điện văn NOTAM và SIGMET là giống nhau.

Điều 83. Hiệp đồng giữa cơ sở ATS và cơ sở AIS

1. Để bảo đảm cơ sở AIS thu thập được tin tức để cung cấp tin tức mới nhất trước chuyến bay và đáp ứng các yêu cầu về tin tức trong khi bay, cơ sở AIS và cơ sở ATS phải có thỏa thuận để cơ sở ATS cung cấp ngay cho cơ sở AIS liên quan:

a) Tin tức về tình trạng khai thác của sân bay;

b) Tình trạng khai thác của dịch vụ, hệ thống kỹ thuật và thiết bị dẫn đường liên quan trong khu vực trách nhiệm;

c) Sự xuất hiện của hoạt động núi lửa quan sát được hoặc được tổ lái báo cáo;

d) Các tin tức có tính chất khai thác quan trọng khác.

2. Trước khi thông báo về những thay đổi đối với hệ thống bảo đảm hoạt động bay, các cơ sở ATS liên quan đến những thay đổi này phải tính đến khoảng thời gian cần thiết cho phép cơ sở AIS soạn thảo và phát hành sản phẩm phù hợp. Các cơ sở ATS và cơ sở AIS liên quan phải hiệp đồng chặt chẽ bảo đảm cung cấp kịp thời tin tức cần thiết.

3. Những thay đổi về tin tức hàng không đặc biệt quan trọng có ảnh hưởng

đến sơ đồ và hệ thống dẫn đường bay (FMS) phải được phát hành theo chu kỳ được quy định tại Chương XII của Thông tư này.

4. Cơ sở ATS có trách nhiệm cung cấp các tin tức, dữ liệu cho cơ sở AIS phù hợp với các yêu cầu về độ chính xác và tính toàn vẹn của dữ liệu hàng không.

Điều 84. Xử lý các tình huống bất thường trong khi bay

1. Trách nhiệm của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu đối với tàu bay bay lạc hoặc không nhận dạng được:

a) Tàu bay bay lạc là tàu bay đã bay chệch đáng kể so với kế hoạch bay dự kiến hoặc thông báo rằng tàu bay đang bị lạc;

b) Tàu bay không được nhận dạng là tàu bay được quan sát hoặc được báo cáo đang hoạt động trong một khu vực nhất định nhưng chưa xác định được nhận dạng;

c) Một tàu bay có thể đồng thời được coi là tàu bay bay lạc đối với cơ sở này và là tàu bay không được nhận dạng đối với cơ sở khác;

d) Ngay khi nhận biết có tàu bay bay lạc, cơ sở ATS phải thực hiện các biện pháp hỗ trợ và bảo đảm an toàn cho chuyến bay, đặc biệt trong trường hợp tàu bay có nguy cơ đi vào khu vực bị bay chặn hoặc các khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm. Trường hợp chưa xác định được vị trí tàu bay, cơ sở ATS phải nỗ lực thiết lập liên lạc hai chiều, sử dụng mọi phương tiện để xác định vị trí, thông báo cho các cơ sở ATS khác mà tàu bay có thể bay vào và các đơn vị quân sự liên quan; đồng thời yêu cầu các cơ quan, đơn vị này cùng các tàu bay khác hỗ trợ thiết lập liên lạc và xác định vị trí tàu bay;

đ) Khi đã xác định được vị trí tàu bay bay lạc, cơ sở ATS phải thông báo cho người lái về vị trí và hành động khắc phục cần thực hiện; cung cấp thông tin và các khuyến cáo đã đưa ra cho tàu bay đó cho các cơ sở ATS khác và đơn vị quân sự liên quan khi cần thiết;

e) Ngay khi nhận biết có tàu bay không nhận dạng được trong khu vực trách nhiệm, cơ sở ATS phải nỗ lực xác định nhận dạng tàu bay bằng các biện pháp:

Thiết lập liên lạc hai chiều;

Liên hệ và yêu cầu hỗ trợ từ các cơ sở ATS trong cùng FIR hoặc FIR lân cận;

Thu thập thông tin từ các tàu bay khác trong khu vực;

Ngay khi xác định được nhận dạng tàu bay, phải thông báo cho đơn vị quân sự liên quan;

g) Trường hợp nghi ngờ tàu bay bay lạc hoặc không được nhận dạng là đối

tượng của hành vi can thiệp bất hợp pháp, cơ sở ATS phải thông báo ngay cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định của Nghị định số 222/2026/NĐ-CP ngày 22 tháng 6 năm 2026 của Chính phủ Về hoạt động bay.

2. Trách nhiệm của cơ sở ATS đối với việc bay chặn tàu bay dân dụng:

a) Ngay khi biết có tàu bay đang bị bay chặn trong khu vực trách nhiệm của mình, cơ sở ATS phải nỗ lực thiết lập liên lạc hai chiều qua mọi phương tiện sẵn có, bao gồm tần số vô tuyến khẩn nguy 121.5 MHz và thông báo cho người lái của tàu bay bị bay chặn về tình trạng này;

b) Thiết lập liên lạc với Cơ quan quản lý vùng trời, quản lý điều hành bay thuộc Quân chủng Phòng không - Không quân, phối hợp chặt chẽ để thực hiện mọi biện pháp bảo đảm an toàn cho tàu bay bị bay chặn và cung cấp các thông tin sẵn có liên quan đến tàu bay đó;

c) Chuyển tiếp các điện văn giữa tàu bay bay chặn hoặc cơ quan Quản lý vùng trời, quản lý điều hành bay với tàu bay bị bay chặn khi cần thiết;

d) Thông báo cho các cơ sở ATS cung cấp dịch vụ tại các FIR lân cận nếu nhận thấy tàu bay đã bay lạc từ các FIR đó;

đ) Trường hợp nhận biết tàu bay bị bay chặn nằm ngoài khu vực trách nhiệm, cơ sở ATS phải thông báo và cung cấp thông tin sẵn có cho cơ sở ATS tại vùng trời nơi diễn ra việc bay chặn nhằm hỗ trợ nhận dạng tàu bay và yêu cầu cơ sở này thực hiện các biện pháp quy định tại các điểm a, b, c và d khoản này; đồng thời tham gia chuyển tiếp điện văn giữa tàu bay bị bay chặn và cơ sở ATS thích hợp, cơ quan Quản lý vùng trời, quản lý điều hành bay hoặc tàu bay bay chặn.

Điều 85. Quản lý an toàn đối với dịch vụ không lưu

1. Mọi thay đổi liên quan đến khu vực trách nhiệm, cấu trúc vùng trời, phương thức điều hành bay, tiêu chuẩn phân cách, quy trình hiệp đồng, hệ thống kỹ thuật hỗ trợ ATS hoặc mô hình tổ chức khai thác có thể ảnh hưởng đến an toàn phải được thực hiện theo quy trình quản lý thay đổi và đánh giá an toàn trước khi đưa vào áp dụng chính thức.

2. Doanh nghiệp, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải thiết lập và duy trì phương án ứng phó không lưu, phương thức khai thác trong trường hợp suy giảm và quy trình phục hồi hoạt động bình thường khi ATS hoặc các dịch vụ hỗ trợ liên quan bị gián đoạn; các thủ tục khai thác chi tiết được quy định trong tài liệu khai thác ATS.

Điều 86. Yêu cầu về trang thiết bị, cơ sở hạ tầng, con người và tài liệu cung cấp dịch vụ không lưu

1. Cơ sở ATS phải được trang bị các hệ thống, thiết bị và cơ sở hạ tầng cần thiết theo Tiểu mục 6 Mục này để thực hiện nhiệm vụ cung cấp dịch vụ không

lưu.

2. Đài kiểm soát không lưu, trung tâm kiểm soát tiếp cận, trung tâm kiểm soát đường dài phải được thiết kế, lựa chọn vị trí, xây dựng, trang bị và bảo trì nhằm đảm bảo cung cấp dịch vụ theo quy định tại Phụ lục XVII ban hành kèm theo Thông tư này.

3. Cơ sở ATS phải duy trì đầy đủ số lượng nhân viên để đảm bảo cung cấp dịch vụ liên tục, an toàn và hiệu quả phù hợp với Giấy chứng nhận khai thác cơ sở.

4. Cơ sở ATS phải thiết lập, duy trì và cập nhật hệ thống tài liệu cần thiết để đảm bảo việc cung cấp dịch vụ.

5. Tài liệu khai thác cơ sở của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu

a) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải xây dựng, duy trì và thực hiện Tài liệu khai thác phù hợp với phạm vi dịch vụ được cung cấp, tiêu chuẩn áp dụng và quy định tại Thông tư này.

b) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải bảo đảm:

Tài liệu khai thác được lưu giữ dưới hình thức thuận tiện cho việc tra cứu, sử dụng;

Nhân viên thực hiện nhiệm vụ liên quan đến việc cung cấp dịch vụ không lưu được tiếp cận, tra cứu và sử dụng Tài liệu khai thác một cách kịp thời, đầy đủ trong quá trình thực hiện nhiệm vụ.

c) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải sửa đổi, bổ sung Tài liệu khai thác khi cần thiết để bảo đảm tài liệu luôn đầy đủ, chính xác, cập nhật và phù hợp với thực tế tổ chức, khai thác, trang thiết bị, phương thức cung cấp dịch vụ và quy định hiện hành.

d) Trường hợp cơ quan có thẩm quyền yêu cầu sửa đổi, bổ sung Tài liệu khai thác, tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu phải thực hiện việc sửa đổi, bổ sung theo yêu cầu đó.

đ) Tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu phải bảo đảm:

Tất cả các nội dung sửa đổi, bổ sung được cập nhật đầy đủ vào các bản Tài liệu khai thác do tổ chức quản lý, sử dụng;

Bản sửa đổi, bổ sung Tài liệu khai thác được gửi đến Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn theo quy định.

Điều 87. Tuân thủ phương thức không lưu

Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải cung cấp dịch vụ không lưu phù hợp

với các phương thức và quy tắc quy định tại ICAO PANS-ATM Doc 4444, quy định của pháp luật Việt Nam và các khác biệt đã được công bố trong AIP Việt Nam. Trường hợp có khác biệt, việc áp dụng thực hiện theo quy định của pháp luật Việt Nam và nội dung đã được công bố trong AIP Việt Nam.

Tiểu mục 2

Dịch vụ điều hành bay

Điều 88. Dịch vụ điều hành bay

1. Dịch vụ điều hành bay bao gồm:

- a) Dịch vụ kiểm soát đường dài;
- b) Dịch vụ kiểm soát tiếp cận;
- c) Dịch vụ kiểm soát tại sân bay.

2. Để cung cấp dịch vụ điều hành bay, cơ sở ATS phải:

a) Được cung cấp thông tin về kế hoạch hoạt động bay của từng chuyến bay và các thay đổi liên quan;

b) Được cung cấp thông tin cập nhật về vị trí, tiến trình và tình trạng hoạt động thực tế của tàu bay;

c) Phải xác định vị trí tương đối giữa các tàu bay thuộc phạm vi cung cấp dịch vụ điều hành bay;

d) Cấp huấn lệnh kiểm soát không lưu, thông tin và chỉ dẫn cần thiết nhằm phòng ngừa va chạm giữa các tàu bay và duy trì luồng hoạt động bay an toàn, điều hòa, hiệu quả;

đ) Thực hiện hiệp đồng với cơ sở ATS có liên quan theo quy định;

e) Việc hiệp đồng giữa các cơ sở ATS phải được thực hiện trong các trường hợp sau đây:

Khi tàu bay có khả năng xung đột với hoạt động bay thuộc phạm vi quản lý của cơ sở ATS khác;

Trước khi chuyển giao quyền kiểm soát tàu bay cho cơ sở ATS khác;

Trong các trường hợp ảnh hưởng đến phân cách, điều hành bay hoặc an toàn hoạt động bay.

g) Thông tin hoạt động bay và huấn lệnh kiểm soát không lưu đã cấp cho tàu bay phải được:

Lưu giữ, hiển thị hoặc xử lý dưới hình thức phù hợp;

Bảo đảm khả năng theo dõi, phân tích và giám sát hoạt động bay;

Phục vụ duy trì phân cách an toàn giữa các tàu bay và điều hòa luồng không lưu.

3. Huấn lệnh do cơ sở ATS cấp phải bảo đảm phân cách:

a) Giữa tất cả các chuyến bay trong vùng trời loại A và B;

b) Giữa các chuyến bay IFR trong vùng trời loại C, D và E;

c) Giữa các chuyến bay IFR và các chuyến bay VFR trong vùng trời loại C;

d) Giữa các chuyến bay IFR và các chuyến bay VFR đặc biệt;

đ) Giữa các chuyến bay VFR đặc biệt;

e) Trường hợp theo yêu cầu của người lái và được cơ sở ATS cho phép đối với các trường hợp quy định tại điểm b khoản này trong vùng trời loại D và E, chuyến bay có thể được cấp huấn lệnh mà không áp dụng phân cách đối với một phần cụ thể của chuyến bay được thực hiện trong điều kiện khí tượng bay bằng mắt (VMC).

Điều 89. Dịch vụ kiểm soát tại sân bay

1. Dịch vụ kiểm soát tại sân bay được cung cấp tại sân bay nơi được thiết lập đài kiểm soát không lưu hoặc cơ sở được giao thực hiện chức năng kiểm soát tại sân bay thực hiện kiểm soát các di chuyển của tàu bay, người và phương tiện trong khu vực hoạt động tại sân bay.

2. Việc kiểm soát hoạt động người và phương tiện trên khu vực hoạt động của sân bay phải được thực hiện theo tài liệu khai thác của sân bay, tài liệu khai thác ATS và quy trình phối hợp liên quan.

Điều 90. Chức năng của Đài kiểm soát không lưu

1. Chức năng chung

Đài kiểm soát không lưu có trách nhiệm cung cấp thông tin, huấn lệnh và chỉ dẫn kiểm soát không lưu cho tàu bay thuộc quyền kiểm soát nhằm bảo đảm hoạt động bay tại sân bay và vùng trời sân bay được thực hiện an toàn, điều hòa, nhanh chóng, đồng thời phòng ngừa va chạm giữa:

a) Các tàu bay hoạt động trong khu vực trách nhiệm của đài kiểm soát không lưu;

b) Các tàu bay hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay dùng cho tàu bay lăn, cất cánh, hạ cánh;

c) Các tàu bay đang hạ cánh và cất cánh;

d) Tàu bay với phương tiện hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay;

đ) Tàu bay hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay với chướng ngại vật trên khu vực đó.

2. Trách nhiệm quan sát, giám sát và kiểm soát hoạt động bay

a) Kiểm soát viên không lưu tại đài kiểm soát không lưu phải duy trì việc quan sát, theo dõi liên tục đối với toàn bộ hoạt động bay tại sân bay và vùng trời sân bay, cũng như hoạt động của phương tiện, người trên khu vực hoạt động tại sân bay.

b) Việc quan sát, theo dõi được thực hiện bằng quan sát trực tiếp từ vị trí làm việc của đài kiểm soát không lưu; trường hợp có hệ thống giám sát không lưu hoặc hệ thống giám sát hình ảnh hoặc hệ thống kỹ thuật tương đương được phê duyệt thì được sử dụng để hỗ trợ việc quan sát, theo dõi.

c) Hoạt động kiểm soát không lưu tại sân bay phải tuân thủ quy trình, phương thức kiểm soát không lưu, quy tắc bay trong tài liệu khai thác.

d) Trường hợp trong một vùng kiểm soát có từ hai sân bay trở lên, hoạt động bay tại các sân bay trong vùng kiểm soát đó phải được phối hợp để bảo đảm các vòng lượn sân bay, đường cất hạ cánh và khu vực hoạt động không xung đột với nhau.

3. Phương thức quan sát

Việc quan sát hoạt động bay, phương tiện và người trên khu vực hoạt động tại sân bay được thực hiện bằng một hoặc kết hợp các phương thức sau đây:

a) Quan sát trực tiếp bằng mắt thường từ đài kiểm soát không lưu;

b) Quan sát gián tiếp thông qua hệ thống giám sát hình ảnh, hệ thống quan sát từ xa hoặc hệ thống kỹ thuật tương đương, theo hướng dẫn của ICAO PANS-ATM Doc 4444;

c) Quan sát, theo dõi được hỗ trợ bởi hệ thống giám sát không lưu, nếu được trang bị và được phép khai thác theo quy định.

Điều 91. Dịch vụ kiểm soát tiếp cận

1. Dịch vụ kiểm soát tiếp cận được cung cấp cho tàu bay đến, tàu bay đi hoặc tàu bay hoạt động trong vùng kiểm soát tiếp cận nhằm duy trì phân cách an toàn, điều hòa và hiệu quả.

2. Dịch vụ kiểm soát tiếp cận có thể được cung cấp bằng phương thức có giám sát ATS hoặc không có giám sát ATS tùy theo cấu hình hệ thống, vùng trời và điều kiện khai thác.

3. Việc nhập chức năng kiểm soát tiếp cận vào cơ sở khác chỉ được thực hiện khi bảo đảm đầy đủ điều kiện kỹ thuật, nhân lực, tài liệu khai thác, hiệp đồng và đánh giá an toàn.

4. Dịch vụ kiểm soát tiếp cận được cung cấp trong vùng trời kiểm soát tại sân bay hoặc tại vùng trời trung tâm.

Điều 92. Dịch vụ kiểm soát đường dài

1. Dịch vụ kiểm soát đường dài được cung cấp trong vùng kiểm soát đường dài, phân khu kiểm soát hoặc vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý theo phạm vi công bố tại AIP Việt Nam.

2. Dịch vụ kiểm soát đường dài có thể được cung cấp bằng phương thức có giám sát ATS hoặc không có giám sát ATS phù hợp với điều kiện khai thác của cơ sở cung cấp dịch vụ.

3. Việc thiết lập, tổ chức lại hoặc thay đổi ranh giới khu vực trách nhiệm của cơ sở kiểm soát đường dài phải được đánh giá an toàn, hiệp đồng với các bên liên quan và công bố theo quy định.

Điều 93. Tổ chức cung cấp dịch vụ điều hành bay

1. Dịch vụ Kiểm soát đường dài do một trong các cơ sở sau cung cấp:

a) ACC; hoặc

b) APP trong vùng trời kiểm soát mà tại đó hệ thống kỹ thuật, thiết bị sử dụng cho việc cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài không đảm bảo đầy đủ tầm phủ.

2. Dịch vụ kiểm soát tiếp cận do các cơ sở sau cung cấp:

a) APP; hoặc

b) TWR, ACC khi cần thiết nhập chức năng kiểm soát tiếp cận với chức năng kiểm soát tại sân bay hoặc kiểm soát đường dài cho một cơ sở chịu trách nhiệm.

3. Dịch vụ kiểm soát tại sân bay do TWR cung cấp.

Điều 94. Các hình thức phân cách

1. Phân cách do cơ sở ATS cung cấp phải được thực hiện bằng ít nhất một trong các hình thức sau đây:

a) Trừ trường hợp có quy định khác trong AIP, phân cách cao được thực hiện bằng cách chỉ định các mực bay khác nhau lựa chọn từ:

Bảng mực bay đường dài quy định tại Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư này; hoặc

Bảng mục bay đường dài được sửa đổi đối với hoạt động bay trên FL410 theo quy định tại Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Phân cách phẳng, được thực hiện bằng một trong các phương thức sau:

Phân cách dọc, thông qua việc duy trì khoảng cách giữa các tàu bay hoạt động trên cùng đường bay, đường bay hội tụ hoặc đối đầu, được xác định theo thời gian hoặc cự ly;

Phân cách ngang, thông qua việc duy trì tàu bay trên các đường bay khác nhau hoặc trong các khu vực địa lý khác nhau;

c) Phân cách kết hợp là sự kết hợp giữa phân cách cao và một trong các hình thức phân cách quy định tại điểm b khoản này, trong đó tiêu chuẩn tối thiểu áp dụng cho từng thành phần có thể thấp hơn nhưng không được thấp hơn một nửa tiêu chuẩn áp dụng riêng lẻ đối với từng loại phân cách. Phân cách kết hợp chỉ được áp dụng trên cơ sở hiệp đồng khu vực về dẫn đường hàng không.

Điều 95. Tiêu chuẩn phân cách tối thiểu

1. Việc áp dụng tiêu chuẩn phân cách tối thiểu trong vùng trời nhất định phải tuân thủ quy định, hướng dẫn của ICAO tại PANS-ATM (Doc 4444).

2. Cục Hàng không Việt Nam công bố tiêu chuẩn phân cách tối thiểu trong AIP.

Điều 96. Trách nhiệm điều hành bay

1. Trách nhiệm điều hành bay trong một phần vùng trời chỉ được giao cho một cơ sở ATS đảm nhiệm. Cơ sở ATS có thể ủy quyền kiểm soát một tàu bay hoặc một nhóm tàu bay cho cơ sở ATS khác với điều kiện có hiệp đồng chặt chẽ giữa các cơ sở ATS liên quan.

2. Việc hiệp đồng, chuyển giao trách nhiệm điều hành bay giữa các cơ sở ATS được thực hiện theo văn bản hiệp đồng.

Điều 97. Huấn lệnh điều hành bay

1. Huấn lệnh điều hành bay phải căn cứ vào các yêu cầu về cung cấp dịch vụ điều hành bay.

2. Nội dung huấn lệnh điều hành bay bao gồm:

a) Số hiệu tàu bay hoặc số hiệu đăng ký tàu bay ghi trong kế hoạch bay không lưu;

b) Giới hạn huấn lệnh;

c) Đường bay;

d) Các mực bay trên toàn bộ đường bay hoặc một phần đường bay và mực bay thay đổi (nếu có);

đ) Các thông báo và chỉ dẫn cần thiết khác liên quan đến hoạt động của tàu bay khi tiếp cận hoặc cất cánh, liên lạc và thời điểm huấn lệnh hết hiệu lực.

3. Nhắc lại huấn lệnh điều hành bay và thông tin an toàn

a) Tổ lái phải nhắc lại các nội dung liên quan đến an toàn của huấn lệnh, chỉ dẫn do kiểm soát viên không lưu cấp qua liên lạc thoại, bao gồm:

Huấn lệnh bay đường dài;

Huấn lệnh, chỉ dẫn tiến nhập vào đường cất hạ cánh, hạ cánh, cất cánh, dừng chờ trước đường cất hạ cánh, cất ngang qua và lặn quay đầu trên đường cất hạ cánh;

Đường cất hạ cánh sử dụng, chỉ số cài đặt đồng hồ đo khí áp (QNH/QFE), mã số ra đa thứ cấp, mực bay hoặc độ cao, hướng bay, tốc độ và mực bay hoặc độ cao chuyển tiếp do kiểm soát viên không lưu cấp.

b) Các huấn lệnh, chỉ dẫn khác không thuộc điểm a) khoản này, bao gồm cả các huấn lệnh điều kiện, phải được tổ lái nhắc lại hoặc báo nhận theo cách thức thể hiện rõ tổ lái đã hiểu và sẽ tuân thủ thực hiện.

c) Không yêu cầu nhắc lại bằng liên lạc thoại đối với hình thức liên lạc bằng dữ liệu giữa kiểm soát viên không lưu và tổ lái, trừ khi có yêu cầu.

d) Người điều khiển phương tiện hoạt động trên khu vực hoạt động của sân bay phải nhắc lại các nội dung an toàn của huấn lệnh do kiểm soát viên không lưu cấp qua liên lạc thoại như huấn lệnh tiến vào, dừng chờ, đi qua và hoạt động trên bất kỳ đường cất hạ cánh hay đường lặn nào đang khai thác.

đ) Kiểm soát viên không lưu phải lắng nghe tổ lái và người điều khiển phương tiện nhắc lại để đảm bảo huấn lệnh, chỉ dẫn đã được tiếp nhận chính xác; đồng thời phải chỉnh sửa ngay lập tức nếu phát hiện có sai lệch trong nội dung nhắc lại.

Điều 98. Kiểm soát người và phương tiện trên sân bay

1. Xe chữa cháy của Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ và xe chữa cháy của các lực lượng khác được huy động đi làm nhiệm vụ chữa cháy; xe của lực lượng quân sự, công an và kiểm sát đi làm nhiệm vụ khẩn cấp; đoàn xe có xe Cảnh sát giao thông dẫn đường; xe cứu thương đi làm nhiệm vụ cấp cứu; xe đi làm nhiệm vụ cứu nạn, cứu hộ, khắc phục sự cố thiên tai, dịch bệnh hoặc xe đi làm nhiệm vụ trong tình trạng khẩn cấp theo quy định của pháp luật được quyền ưu tiên so với các phương tiện phục vụ hoạt động khác trên sân bay

2. Trong trường hợp áp dụng Quy trình khai thác trong điều kiện tầm nhìn

hạn chế (LVP).

a) Người và phương tiện hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay phải được hạn chế ở mức tối thiểu cần thiết; đặc biệt lưu ý yêu cầu bảo vệ các khu vực nhạy cảm của ILS/MLS khi các hoạt động bay bằng thiết bị chính xác CAT II hoặc CAT III đang diễn ra;

b) Phân cách tối thiểu giữa phương tiện và tàu bay đang lặn phải thực hiện theo quy định pháp luật về quản lý, khai thác cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh;

c) Trường hợp hoạt động hỗn hợp ILS và MLS CAT II hoặc CAT III diễn ra liên tục trên cùng một đường cất hạ cánh, phải bảo vệ khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống có yêu cầu cao hơn.

3. Tất cả người, phương tiện, thiết bị hoạt động, tàu bay trên sân bay phải ưu tiên, nhường đường cho xe, phương tiện tham gia ứng phó tình huống khẩn nguy đối với tàu bay.

4. Ngoại trừ quy định ưu tiên tại khoản 3 Điều này, phương tiện hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay phải tuân thủ các quy tắc sau:

a) Người, phương tiện, thiết bị hoạt động trên sân bay phải ưu tiên, nhường đường cho xe, phương tiện tham gia ứng phó tình huống khẩn nguy sân bay, phục vụ chuyển bay chuyên cơ;

b) Người, phương tiện, thiết bị phải dừng, đỗ, di chuyển về vị trí an toàn theo quy định khi tàu bay đang hạ cánh, cất cánh và di chuyển;

c) Người, phương tiện, thiết bị hoạt động trên sân bay phải ưu tiên nhường đường cho phương tiện, xe kéo đẩy đang kéo, đẩy tàu bay;

d) Phương tiện phải nhường đường cho các phương tiện khác theo hướng dẫn của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu;

đ) Ngoài việc thực hiện các quy định tại điểm b, c và d phương tiện và phương tiện kéo, đẩy tàu bay phải tuân thủ huấn lệnh của Đài kiểm soát không lưu.

Tiểu mục 3

Dịch vụ thông báo bay

Điều 99. Dịch vụ thông báo bay

1. Dịch vụ thông báo bay cung cấp các loại tin tức sau đây:

a) Tin tức khí tượng: Các bản tin SIGMET, AIRMET, thông tin về hoạt động núi lửa theo từng giai đoạn; thông tin về việc xả vật liệu phóng xạ hoặc hóa chất độc hại vào khí quyển;

b) Tin tức về hạ tầng và thiết bị: Thay đổi trạng thái hoạt động của các thiết bị trợ giúp dẫn đường; tình trạng sân đường và các hệ thống kỹ thuật tại sân bay, bao gồm cả tình trạng ngập nước tại khu vực di chuyển tại sân bay;

c) Tin tức về hoạt động khi cầu tự do không người lái và các tin tức khác có khả năng ảnh hưởng đến an toàn bay.

2. Ngoài các nội dung tại khoản 1 Điều này, các thông tin sau được cung cấp bổ sung:

a) Điều kiện khí tượng thực tế và dự báo tại sân bay khởi hành, sân bay đến và các sân bay dự bị;

b) Tin tức về các tàu bay có khả năng gây nguy cơ va chạm với tàu bay đang được thông báo hoạt động trong vùng trời loại C, D, E, F và G. Cơ sở ATS được miễn trừ trách nhiệm về việc đảm bảo tính đầy đủ, liên tục và chính xác của các thông tin này;

c) Đối với tàu bay hoạt động trên biển: Cung cấp các thông tin sẵn có về tàu thuyền trong khu vực bao gồm hô hiệu, vị trí, hướng thực, tốc độ khi tổ lái yêu cầu;

d) Khi cần bổ sung thông tin về nguy cơ va chạm được cung cấp theo quy định tại điểm b khoản 2 Điều này, hoặc trong trường hợp dịch vụ thông báo bay bị gián đoạn tạm thời, có thể áp dụng việc phát sóng thông tin về hoạt động bay do tàu bay thực hiện trong các vùng trời được chỉ định theo quy định tại Phụ lục VI ban hành kèm theo Thông tư này;

đ) Đối với chuyến bay VFR: Cung cấp tin tức về hoạt động bay và điều kiện khí tượng trên đường bay nếu điều kiện thực tế không còn phù hợp để thực hiện chuyến bay VFR.

3. Trường hợp cung cấp đồng thời dịch vụ điều hành bay và dịch vụ thông báo bay, việc cung cấp dịch vụ điều hành bay luôn được ưu tiên. Tuy nhiên, trong các giai đoạn tàu bay đang tiếp cận chót, hạ cánh, cất cánh hoặc lấy độ cao, cơ sở ATS phải kịp thời cung cấp các thông tin quan trọng, khẩn cấp khác cho tổ lái ngoài các huấn lệnh, chỉ dẫn điều hành bay.

4. Trong trường hợp dịch vụ thông báo bay bị gián đoạn hoặc khi cần thiết, cơ sở ATS hướng dẫn tàu bay sử dụng liên lạc trực tiếp giữa các tàu bay trong vùng trời xác định để phòng ngừa va chạm. Tổ lái thực hiện phát quảng bá thông tin chuyến bay theo quy định tại Phụ lục XXI ban hành kèm theo Thông tư này.

5. Việc cung cấp dịch vụ thông báo bay không miễn trừ trách nhiệm của người chỉ huy tàu bay. Người chỉ huy tàu bay phải chịu trách nhiệm về quyết định cuối cùng đối với mọi đề xuất thay đổi so với kế hoạch bay không lưu.

Điều 100. Thông tin phát quảng bá

1. Các loại tin tức của dịch vụ thông báo bay được cung cấp qua hình thức phát quảng bá.
2. Khi tổ lái yêu cầu, cơ sở ATS phát điện văn thông báo bay phù hợp.
3. Các điện văn thông báo bay được phát qua HF, VHF hoặc ATIS.

Tiểu mục 4

Dịch vụ báo động

Điều 101. Dịch vụ báo động

1. Dịch vụ báo động phải được cung cấp cho:

- a) Tất cả các tàu bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay;
- b) Trong phạm vi thực tế có thể triển khai, cung cấp cho tất cả các tàu bay khác đã nộp kế hoạch bay hoặc được các cơ sở ATS biết;
- c) Bất kỳ tàu bay nào được biết hoặc bị nghi ngờ là đối tượng bị can thiệp bất hợp pháp.

2. Đầu mối thu thập và chuyển giao thông tin khẩn nguy:

Trạm thông báo bay (FIC) hoặc Trung tâm kiểm soát đường dài (ACC) là đầu mối trung tâm chịu trách nhiệm thu thập toàn bộ thông tin liên quan đến tình trạng khẩn nguy của tàu bay hoạt động trong vùng thông báo bay (FIR) hoặc vùng trời kiểm soát thuộc trách nhiệm, đồng thời có trách nhiệm chuyển giao ngay các thông tin này đến Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn liên quan (RCC).

3. Cơ sở ATS liên quan có trách nhiệm cập nhật kịp thời, đầy đủ danh bạ và phương thức liên lạc của các Trạm thông báo bay hoặc Trung tâm kiểm soát đường dài quy định tại khoản 2 Điều này để đảm bảo thông tin thông suốt trong mọi tình huống khẩn nguy.

4. Trường hợp xảy ra tình huống khẩn nguy đối với tàu bay đang thuộc quyền điều hành của Đài kiểm soát không lưu (TWR) hoặc Cơ sở kiểm soát tiếp cận (APP), cơ sở ATS đó phải thông báo ngay lập tức cho Trạm thông báo bay (FIC) hoặc Trung tâm kiểm soát đường dài (ACC). Trạm thông báo bay hoặc Trung tâm kiểm soát đường dài sau khi tiếp nhận thông tin có trách nhiệm thông báo ngay cho Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn (RCC). Trường hợp ngoại lệ: Không bắt buộc phải thông báo cho Trung tâm kiểm soát đường dài, Trạm thông báo bay hoặc Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn nếu bản chất của tình huống khẩn nguy cho thấy việc thông báo đó là không cần thiết hoặc trùng lặp.

5. Trong mọi trường hợp khi tính chất cấp bách của tình huống đòi hỏi, Đài kiểm soát không lưu hoặc Cơ sở kiểm soát tiếp cận chịu trách nhiệm phải lập tức

triển khai báo động trước, đồng thời thực hiện các biện pháp cần thiết khác để kích hoạt toàn bộ các lực lượng khẩn nguy, cứu nạn tại khu vực nhằm triển khai ngay công tác hỗ trợ, ứng phó kịp thời.

Điều 102. Các giai đoạn khẩn nguy

Các giai đoạn khẩn nguy bao gồm:

1. Giai đoạn hồ nghi (INCERFA) là khi xảy ra một hoặc các tình huống sau:

a) Không nhận được liên lạc từ tàu bay trong vòng 30 phút sau giờ cần phải có liên lạc hoặc kể từ lần liên lạc không được đầu tiên với tàu bay, chọn giờ sớm hơn;

b) Tàu bay không đến trong vòng 30 phút, sau giờ dự tính đến do tổ lái thông báo lần cuối cùng hoặc do cơ sở ATS dự tính, chọn giờ trễ hơn trừ khi không có nghi ngờ về an toàn cho tàu bay và người trên tàu bay.

2. Giai đoạn báo động (ALERFA) là khi xảy ra một hoặc các tình huống sau:

a) Tiếp theo giai đoạn hồ nghi, khi các cố gắng tiếp theo để liên lạc với tàu bay hoặc hỏi các nơi có liên quan về tin tức tàu bay đều không có kết quả;

b) Tàu bay đã được phép hạ cánh nhưng không hạ cánh trong vòng 05 phút sau giờ dự tính và vẫn không liên lạc được với tàu bay;

c) Tin tức nhận được cho thấy rằng khả năng hoạt động của tàu bay bị suy giảm, nhưng chưa tới mức độ phải hạ cánh bắt buộc trừ trường hợp có căn cứ làm giảm bớt mối lo ngại về an toàn cho tàu bay và những người trên tàu bay;

d) Đã biết hoặc cho rằng tàu bay đang bị can thiệp bất hợp pháp.

3. Giai đoạn khẩn nguy (DETRESFA) là khi xảy ra một hoặc các tình huống sau:

a) Tiếp theo giai đoạn báo động, khi các cố gắng tiếp theo để liên lạc với tàu bay và đã hỏi trên phạm vi lớn hơn mà không có kết quả, cho thấy khả năng tàu bay đang bị lâm nguy, lâm nạn;

b) Cơ sở ATS xác định rằng nhiên liệu trên tàu bay đã cạn hoặc không đủ cho tàu bay đến vị trí an toàn;

c) Tin tức nhận được cho thấy khả năng hoạt động của tàu bay bị suy giảm tới mức có thể phải hạ cánh bắt buộc;

d) Khi có tin tức nhận được hoặc khi có cơ sở chắc chắn rằng tàu bay đang chuẩn bị tiến hành hoặc đã hạ cánh bắt buộc, trừ trường hợp có cơ sở chắc chắn rằng tàu bay, những người trên tàu bay không bị đe dọa trực tiếp, không nghiêm trọng và không cần phải trợ giúp ngay tức khắc.

Điều 103. Nội dung thông báo về tình trạng tàu bay lâm nguy, lâm nạn

1. Nội dung thông báo về tình trạng tàu bay lâm nguy, lâm nạn gồm những tin tức có được theo thứ tự như sau:

- a) INCERFA, ALERFA, DETRESFA tùy theo từng giai đoạn khẩn nguy;
- b) Cơ sở/người gọi;
- c) Tính chất khẩn nguy;
- d) Số liệu chủ yếu từ kế hoạch bay không lưu;
- đ) Cơ sở có liên lạc lần cuối cùng, giờ và tần số đã sử dụng;
- e) Báo cáo cuối cùng về vị trí và phương pháp xác định vị trí đó;
- g) Màu sơn và dấu hiệu tàu bay, hàng hóa nguy hiểm trên tàu bay (nếu có);
- h) Những biện pháp do cơ sở thông báo đã thực hiện;
- i) Các tin tức liên quan khác.

2. Nội dung tin tức nêu tại khoản 1 Điều này mà chưa sẵn có tại thời điểm thông báo cho cơ sở SAR phải được cơ sở ATS thu thập đầy đủ trước khi công bố giai đoạn khẩn nguy, nếu có cơ sở chắc chắn rằng giai đoạn này sẽ xảy ra.

3. Ngoài nội dung thông báo quy định tại khoản 1 Điều này, cơ sở ATS phải cung cấp cho cơ sở SAR, Trung tâm khẩn nguy sân bay:

- a) Các tin tức cần thiết, đặc biệt là sự thay đổi tình trạng lâm nguy, lâm nạn qua từng giai đoạn;
- b) Thông tin về việc chấm dứt của tình trạng lâm nguy.

Điều 104. Thông báo cho người khai thác tàu bay, thông báo cho tàu bay trong tình trạng khẩn cấp và tàu bay hoạt động trong khu vực lân cận

1. Cơ sở ATS có trách nhiệm khai thác và sử dụng tối đa mọi phương tiện, trang thiết bị thông tin liên lạc hiện có để nỗ lực thiết lập, duy trì liên lạc với tàu bay, đồng thời thu thập, yêu cầu cung cấp các thông tin liên quan đến tình trạng của tàu bay đó.

2. Khi xác định có tình huống khẩn nguy xảy ra, hành trình của tàu bay liên quan phải được đánh dấu trên biểu đồ nhằm xác định về khả năng vị trí tiếp theo của tàu bay và bán kính hoạt động tối đa của nó tính từ vị trí được biết đến cuối cùng.

3. Khi Trung tâm kiểm soát đường dài hoặc Trạm thông báo bay xác định một tàu bay đang ở trong giai đoạn hồ nghi hoặc giai đoạn báo động, cơ sở đó phải thông báo cho người khai thác tàu bay trước khi thông báo cho Trung tâm

phối hợp tìm kiếm cứu nạn nếu có thể. Tất cả thông tin đã thông báo cho Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn cũng phải được thông báo ngay lập tức đến người khai thác tàu bay.

4. Cơ sở ATS khi xác định rằng tàu bay đang trong tình trạng lâm nguy, lâm nạn phải thông báo ngay về tính chất của tình trạng lâm nguy, lâm nạn cho tàu bay đang hoạt động ở gần tàu bay lâm nguy, lâm nạn, trừ trường hợp nêu tại khoản 5 Điều này.

5. Cơ sở ATS khi biết hoặc cho rằng tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp thì không được đề cập đến tính chất của tình trạng khẩn nguy trên hệ thống liên lạc không - địa nếu báo cáo từ tàu bay liên quan chưa đề cập đến và có cơ sở chắc chắn rằng việc đề cập này sẽ làm cho tình huống trầm trọng hơn.

Tiểu mục 5

Dịch vụ tư vấn không lưu

Điều 105. Dịch vụ tư vấn không lưu

Nội dung dịch vụ tư vấn không lưu bao gồm:

1. Tư vấn cho tổ lái cất cánh theo thời gian quy định, mực bay đường dài.
2. Tư vấn cho tổ lái trong việc xử lý các tình huống gây mất an toàn cho tàu bay.
3. Cung cấp thông tin về các hoạt động bay khác trong khu vực tư vấn không lưu.

Tiểu mục 6

Yêu cầu về cơ sở hạ tầng và hệ thống trang thiết bị, thông tin liên lạc của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu

Điều 106. Yêu cầu chung về cơ sở hạ tầng và hệ thống trang thiết bị

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải luôn bảo đảm các trang thiết bị, cơ sở hạ tầng, thông tin cần thiết để cung cấp các dịch vụ không lưu thuộc phạm vi phê chuẩn, phù hợp với các yêu cầu quy định tại Tiểu mục 6 này và Phụ lục XVII ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Đài kiểm soát không lưu phải được thiết kế, bố trí vị trí, xây dựng, trang bị và bảo trì phù hợp với các yêu cầu quy định trong Phụ lục XVII ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 107. Yêu cầu chung về hệ thống thông tin liên lạc, ghi âm, ghi dữ liệu phục vụ dịch vụ không lưu

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải thiết lập, duy trì hệ thống thông tin liên lạc phù hợp để bảo đảm cung cấp dịch vụ không lưu an toàn, liên tục, kịp thời, bao gồm:

a) Thông tin không - địa giữa cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và tàu bay;

b) Thông tin điểm - điểm giữa các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu;

c) Thông tin liên lạc giữa cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu với cơ quan, đơn vị quân sự, cơ sở khí tượng hàng không, cơ sở cung cấp dịch vụ thông tin hàng không hàng không, cơ sở tìm kiếm, cứu nạn, cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không, người khai thác tàu bay, người khai thác cảng hàng không và các cơ quan, đơn vị liên quan;

d) Thông tin liên lạc phục vụ kiểm soát phương tiện hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay tại sân bay có kiểm soát;

đ) Hệ thống ghi âm, ghi dữ liệu liên lạc và dữ liệu giám sát phục vụ điều hành bay, điều tra sự cố, tai nạn, tìm kiếm, cứu nạn, đánh giá hệ thống và huấn luyện.

2. Hệ thống thông tin liên lạc phục vụ dịch vụ không lưu phải bảo đảm yêu cầu về tính sẵn sàng, tin cậy, liên tục, rõ ràng, không gây nhiễu, có khả năng dự phòng phù hợp với loại hình dịch vụ không lưu được cung cấp, đặc điểm vùng trời, mật độ hoạt động bay và phương án khai thác được phê chuẩn.

3. Trường hợp áp dụng khai thác dựa trên năng lực liên lạc, tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu phải bảo đảm hệ thống, thiết bị và phương thức khai thác đáp ứng tiêu chuẩn năng lực liên lạc bắt buộc, yêu cầu về thông tin liên lạc và giám sát dựa trên năng lực theo quy định của Việt Nam và tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của ICAO.

Điều 108. Thông tin không - địa phục vụ dịch vụ không lưu

1. Thông tin không - địa phục vụ dịch vụ không lưu phải được thực hiện bằng vô tuyến thoại, liên lạc dữ liệu hoặc phương thức thông tin liên lạc phù hợp khác được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn theo tài liệu khai thác.

2. Cơ sở cung cấp dịch vụ thông báo bay phải có phương tiện thông tin liên lạc hai chiều với tàu bay được trang bị phù hợp hoạt động trong vùng thông báo bay do cơ sở đó chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ.

3. Cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài phải có phương tiện thông tin liên lạc hai chiều trực tiếp, nhanh chóng, liên tục và rõ ràng với tàu bay được trang bị phù hợp hoạt động trong vùng kiểm soát thuộc trách nhiệm của cơ sở đó.

4. Cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận phải có phương tiện thông tin liên lạc hai chiều trực tiếp, nhanh chóng, liên tục và rõ ràng với tàu bay được trang

bị phù hợp thuộc quyền kiểm soát của cơ sở đó. Trường hợp cơ sở kiểm soát tiếp cận được tổ chức là cơ sở độc lập, thông tin không - địa phải được thực hiện trên kênh thông tin liên lạc dành riêng cho cơ sở đó.

5. Đài kiểm soát không lưu phải có phương tiện thông tin liên lạc hai chiều trực tiếp, nhanh chóng, liên tục và rõ ràng với tàu bay được trang bị phù hợp hoạt động trong khu vực trách nhiệm.

6. Khi điều kiện khai thác yêu cầu, tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu phải bố trí kênh thông tin liên lạc riêng để kiểm soát hoạt động của tàu bay, phương tiện và người trên khu vực hoạt động tại sân bay.

7. Các kênh thông tin không - địa sử dụng cho liên lạc thoại hai chiều trực tiếp giữa người lái và kiểm soát viên không lưu hoặc liên lạc dữ liệu phục vụ cung cấp dịch vụ điều hành bay phải được ghi âm, ghi dữ liệu tự động và lưu giữ tối thiểu 30 ngày.

Điều 109. Thông tin mặt đất - mặt đất phục vụ dịch vụ không lưu

1. Liên lạc thoại trực tiếp, liên lạc dữ liệu, điện văn hàng không hoặc phương thức phù hợp khác phải được sử dụng trong thông tin liên lạc mặt đất - mặt đất phục vụ cho các mục đích của dịch vụ không lưu.

2. Trung tâm thông báo bay phải có phương tiện thông tin liên lạc với:

a) Trung tâm kiểm soát đường dài, trừ trường hợp hai cơ sở được tổ chức cùng vị trí;

b) Cơ sở kiểm soát tiếp cận;

c) Đài kiểm soát không lưu;

d) Cơ sở, đơn vị có liên quan đến việc cung cấp dịch vụ thông báo bay trong khu vực trách nhiệm.

3. Trung tâm kiểm soát đường dài phải có phương tiện thông tin liên lạc với:

a) Trung tâm thông báo bay;

b) Cơ sở kiểm soát tiếp cận;

c) Đài kiểm soát không lưu;

d) Cơ sở nhận kế hoạch bay hoặc phòng thủ tục bay, khi được thiết lập riêng;

đ) Trung tâm kiểm soát đường dài, trung tâm thông báo bay kế cận trong nước và nước ngoài có liên quan.

4. Cơ sở kiểm soát tiếp cận phải có phương tiện thông tin liên lạc với:

a) Trung tâm kiểm soát đường dài;

- b) Trung tâm, trạm thông báo bay, khi có liên quan;
- c) Đài kiểm soát không lưu liên quan;
- d) Cơ sở nhận kế hoạch bay hoặc phòng thủ tục bay, khi được thiết lập riêng;
- đ) Cơ sở kiểm soát tiếp cận kế cận, khi cần thiết theo phương án khai thác được phê chuẩn.

5. Đài kiểm soát không lưu phải có phương tiện thông tin liên lạc với:

- a) Cơ sở kiểm soát tiếp cận liên quan;
- b) Trung tâm kiểm soát đường dài, khi có liên quan;
- c) Trung tâm, trạm thông báo bay, khi có liên quan;
- d) Cơ sở nhận kế hoạch bay hoặc phòng thủ tục bay, khi được thiết lập riêng;
- đ) Người khai thác cảng hàng không cơ sở cung cấp dịch vụ quản lý sân đỗ, lực lượng cứu nạn, khẩn nguy, phòng cháy, chữa cháy và các lực lượng liên quan tại sân bay.

6. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải có phương tiện thông tin liên lạc phù hợp với:

- a) Đơn vị quân sự có liên quan đến quản lý, sử dụng vùng trời, điều hành bay, bay chặn, xử lý tình huống bất thường và bảo đảm quốc phòng, an ninh;
- b) Cơ sở khí tượng hàng không phục vụ cơ sở không lưu liên quan;
- c) Cơ sở cung cấp dịch vụ thông tin hàng không hàng không phục vụ cơ sở không lưu liên quan;
- d) Cơ sở tìm kiếm, cứu nạn hàng không hoặc trung tâm khẩn nguy sân bay phù hợp;
- đ) Văn phòng NOTAM quốc tế, cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không;
- e) Người khai thác tàu bay và các cơ quan, đơn vị khác có liên quan.

7. Phương tiện thông tin liên lạc giữa các cơ sở không lưu và giữa cơ sở không lưu với cơ sở, đơn vị liên quan phải đáp ứng các yêu cầu sau:

- a) Đối với chuyển giao quyền kiểm soát có sử dụng dữ liệu giám sát, bao gồm radar, ADS-B, ADS-C hoặc hệ thống giám sát khác, liên lạc phải được thiết lập tức thời;
- b) Đối với liên lạc thoại trực tiếp phục vụ mục đích điều hành thông thường, thời gian thiết lập liên lạc không được vượt quá 15 giây, trừ trường hợp được quy định khác trong phương án khai thác hoặc văn bản hiệp đồng được phê chuẩn;

c) Đối với thông tin dạng điện văn hoặc văn bản cần lưu hồ sơ, thời gian chuyển tiếp bản tin không được vượt quá 5 phút, trừ trường hợp có quy định khác theo thỏa thuận dẫn đường hàng không khu vực hoặc hiệp đồng khai thác được phê chuẩn;

d) Có khả năng ghi âm, ghi dữ liệu tự động đối với các kênh liên lạc phục vụ cung cấp dịch vụ không lưu.

8. Các phương tiện thông tin thoại trực tiếp, liên lạc dữ liệu giữa các cơ sở không lưu và giữa cơ sở không lưu với cơ quan, đơn vị có liên quan phải được ghi âm, ghi dữ liệu tự động và lưu giữ tối thiểu 30 ngày.

9. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải xây dựng, ban hành và thực hiện thủ tục ưu tiên liên lạc khẩn nguy, khẩn cấp, bảo đảm cuộc gọi, điện văn hoặc dữ liệu liên quan trực tiếp đến an toàn tàu bay được thiết lập, xử lý ngay và có thể ngắt hoặc ưu tiên so với liên lạc có mức độ khẩn cấp thấp hơn.

Điều 110. Thông tin liên lạc phục vụ kiểm soát phương tiện trên khu vực hoạt động tại sân bay

1. Tại sân bay có kiểm soát, đài kiểm soát không lưu phải được trang bị phương tiện liên lạc vô tuyến thoại hai chiều để kiểm soát phương tiện hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay, trừ trường hợp hệ thống tín hiệu bằng mắt được đánh giá và phê chuẩn.

2. Khi điều kiện khai thác yêu cầu, phải bố trí kênh thông tin liên lạc riêng để kiểm soát phương tiện hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay.

3. Kênh thông tin liên lạc phục vụ kiểm soát phương tiện hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay phải được ghi âm tự động; bản ghi âm phải được lưu giữ tối thiểu 30 ngày.

Điều 111. Thông tin liên lạc trong một vùng thông báo bay (FIR)

1. Thông tin liên lạc giữa các cơ sở ATS

a) Trung tâm, trạm thông báo bay phải có phương tiện thông tin liên lạc với:

Trung tâm kiểm soát đường dài, trừ trường hợp hai cơ sở được tổ chức cùng vị trí;

Cơ sở kiểm soát tiếp cận;

Đài kiểm soát không lưu;

Cơ sở, đơn vị có liên quan đến việc cung cấp dịch vụ thông báo bay trong khu vực trách nhiệm.

b) Trung tâm kiểm soát đường dài phải có phương tiện thông tin liên lạc với:

Trung tâm, trạm thông báo bay;

Cơ sở kiểm soát tiếp cận;

Đài kiểm soát không lưu;

Cơ sở nhận kế hoạch bay hoặc Bộ phận thủ tục bay, khi được thiết lập riêng;

Trung tâm kiểm soát đường dài, Trạm thông báo bay kế cận trong nước và nước ngoài có liên quan.

c) Cơ sở kiểm soát tiếp cận phải có phương tiện thông tin liên lạc với:

Trung tâm kiểm soát đường dài;

Trạm thông báo bay, khi có liên quan;

Đài kiểm soát không lưu liên quan;

Cơ sở nhận kế hoạch bay hoặc Bộ phận thủ tục bay, khi được thiết lập riêng;

Cơ sở kiểm soát tiếp cận kế cận, khi cần thiết theo phương án khai thác được phê chuẩn.

d) Đài kiểm soát không lưu phải có phương tiện thông tin liên lạc với:

Cơ sở kiểm soát tiếp cận liên quan;

Trung tâm kiểm soát đường dài, khi có liên quan;

Trạm thông báo bay, khi có liên quan;

Cơ sở nhận kế hoạch bay hoặc Bộ phận thủ tục bay, khi được thiết lập riêng;

Người khai thác cảng hàng không, cơ sở cung cấp dịch vụ quản lý sân đỗ, lực lượng cứu nạn, khẩn nguy, phòng cháy, chữa cháy và các lực lượng liên quan tại sân bay.

2. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải có phương tiện thông tin liên lạc phù hợp với:

a) Đơn vị quân sự có liên quan đến quản lý, sử dụng vùng trời, điều hành bay, bay chặn, xử lý tình huống bất thường và bảo đảm quốc phòng, an ninh;

b) Cơ sở khí tượng hàng không phục vụ cơ sở không lưu liên quan;

c) Cơ sở cung cấp dịch vụ thông tin hàng không hàng không phục vụ cơ sở không lưu liên quan;

d) Cơ sở tìm kiếm, cứu nạn hàng không hoặc trung tâm khẩn nguy sân bay phù hợp;

đ) Cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không;

e) Người khai thác tàu bay và các cơ quan, đơn vị khác có liên quan.

3. Phương tiện thông tin liên lạc tại khoản 1 và khoản 2 Điều này phải đáp ứng các yêu cầu sau:

a) Đối với chuyển giao quyền kiểm soát có sử dụng dữ liệu giám sát, bao gồm radar, ADS-B, ADS-C hoặc hệ thống giám sát khác, liên lạc có khả năng thiết lập tức thời;

b) Đối với liên lạc thoại trực tiếp phục vụ mục đích điều hành thông thường, thời gian thiết lập liên lạc có khả năng được thiết lập trong 15 giây, trừ trường hợp được quy định khác trong phương án khai thác hoặc văn bản hiệp đồng được phê chuẩn;

c) Đối với thông tin dạng điện văn hoặc văn bản cần lưu hồ sơ, thời gian chuyển tiếp bản tin không được vượt quá 5 phút, trừ trường hợp có quy định khác theo thỏa thuận dẫn đường hàng không khu vực hoặc hiệp đồng khai thác được phê chuẩn;

d) Có khả năng ghi âm, ghi dữ liệu tự động đối với các kênh liên lạc phục vụ cung cấp dịch vụ không lưu.

4. Các dữ liệu liên lạc thoại trực tiếp, liên lạc dữ liệu giữa các cơ sở không lưu và giữa cơ sở không lưu với cơ quan, đơn vị có liên quan phải được ghi âm, ghi dữ liệu tự động và lưu giữ tối thiểu 30 ngày.

5. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải thực hiện ưu tiên liên lạc khẩn nguy, khẩn cấp, bảo đảm cuộc gọi, điện văn hoặc dữ liệu liên quan trực tiếp đến an toàn tàu bay được thiết lập, xử lý ngay và có thể ngắt hoặc ưu tiên so với liên lạc có mức độ khẩn cấp thấp hơn.

Điều 112. Ghi âm, ghi dữ liệu và quản lý bản ghi phục vụ dịch vụ không lưu

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải thiết lập, duy trì hệ thống ghi âm, ghi dữ liệu tự động đối với:

a) Kênh thông tin không - địa phục vụ cung cấp dịch vụ điều hành bay;

b) Kênh thông tin điểm - điểm giữa các cơ sở không lưu;

c) Kênh thông tin liên lạc giữa cơ sở không lưu với cơ sở, đơn vị có liên quan đến điều hành bay, tìm kiếm, cứu nạn, xử lý tình huống khẩn nguy, khẩn cấp;

d) Kênh thông tin liên lạc phục vụ kiểm soát phương tiện hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay;

đ) Dữ liệu giám sát sử dụng để hỗ trợ cung cấp dịch vụ không lưu.

Dữ liệu giám sát từ ra đa sơ cấp, ra đa thứ cấp, ADS-B, ADS-C, hệ thống giám sát mặt đất hoặc hệ thống giám sát khác được sử dụng để hỗ trợ cung cấp dịch vụ không lưu phải được ghi tự động.

2. Bản ghi âm, ghi dữ liệu quy định tại Điều này được sử dụng cho các mục đích sau:

- a) Điều tra tai nạn, sự cố hàng không;
- b) Tìm kiếm, cứu nạn hàng không;
- c) Công tác kiểm tra đánh giá;
- d) Đánh giá, kiểm tra, giám sát hệ thống kỹ thuật, phương thức khai thác;
- đ) Huấn luyện, bình giảng, rút kinh nghiệm nghiệp vụ;
- e) Các mục đích bảo đảm an toàn hàng không khác theo quy định của pháp luật.

Bản ghi âm, ghi dữ liệu phải được lưu giữ tối thiểu 30 ngày. Trường hợp bản ghi có liên quan đến tai nạn, sự cố, vụ việc uy hiếp an toàn bay, khiếu nại, thanh tra, kiểm tra, điều tra hoặc yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền, bản ghi phải được tiếp tục lưu giữ cho đến khi có kết luận hoặc đến khi cơ quan có thẩm quyền xác định không còn cần thiết.

3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải đảm bảo:

- a) Phân quyền truy cập, khai thác, sao lưu, trích xuất bản ghi;
- b) Bảo vệ tính toàn vẹn, bảo mật và khả năng truy xuất của bản ghi;
- c) Quy trình niêm phong, bảo quản, bàn giao bản ghi phục vụ điều tra, kiểm tra, giám sát;
- d) Kiểm tra định kỳ khả năng hoạt động của hệ thống ghi âm, ghi dữ liệu;
- đ) Phương án dự phòng khi hệ thống ghi âm, ghi dữ liệu bị gián đoạn hoặc hỏng hóc.

Điều 113. Trách nhiệm của doanh nghiệp, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu

1. Doanh nghiệp, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu chịu trách nhiệm:

- a) Thiết lập, duy trì hệ thống thông tin liên lạc, ghi âm, ghi dữ liệu đáp ứng yêu cầu của Thông tư này;
- b) Bảo đảm nhân viên kỹ thuật và nhân viên có liên quan được huấn luyện,

đủ năng lực khai thác hệ thống thông tin liên lạc, ghi âm, ghi dữ liệu;

c) Kiểm tra, giám sát thường xuyên chất lượng, tính sẵn sàng và độ tin cậy của hệ thống;

d) Báo cáo Cục Hàng không Việt Nam khi xảy ra mất, gián đoạn, suy giảm nghiêm trọng hệ thống thông tin liên lạc, ghi âm, ghi dữ liệu ảnh hưởng hoặc có khả năng ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay.

2. Việc đưa vào khai thác mới, thay đổi cấu hình, thay đổi tính năng kỹ thuật, tạm ngừng hoặc chấm dứt khai thác hệ thống thông tin liên lạc, phục vụ dịch vụ không lưu phải được thực hiện theo quy trình quản lý thay đổi, đánh giá an toàn và được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc cấp phép theo quy định.

Tiểu mục 7

Yêu cầu về thông tin phục vụ cung cấp dịch vụ không lưu

Điều 114. Yêu cầu chung về thông tin phục vụ dịch vụ không lưu

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải được cung cấp đầy đủ, kịp thời, chính xác và cập nhật các thông tin cần thiết để thực hiện chức năng cung cấp dịch vụ không lưu trong khu vực trách nhiệm được giao.

2. Thông tin phục vụ dịch vụ không lưu bao gồm:

a) Thông tin khí tượng hàng không;

b) Thông tin về tình trạng sân bay, khu vực hoạt động tại sân bay và tình trạng khai thác của các công trình, hệ thống, trang thiết bị liên quan;

c) Thông tin về tình trạng khai thác của dịch vụ dẫn đường vô tuyến, thiết bị phụ trợ bằng mắt và các hệ thống kỹ thuật phục vụ hoạt động bay;

d) Thông tin về khinh khí cầu tự do không người lái, phương tiện bay hoặc vật thể bay khác có khả năng ảnh hưởng đến hoạt động bay;

đ) Thông tin về hoạt động núi lửa, mây tro núi lửa, vật liệu phóng xạ, hóa chất độc và các hiện tượng nguy hiểm khác có khả năng ảnh hưởng đến vùng trời tàu bay hoạt động;

3. Thông tin quy định tại khoản 2 Điều này phải được cung cấp dưới hình thức dễ sử dụng, hạn chế tối đa việc kiểm soát viên không lưu phải tự diễn giải, với tần suất và phương thức truyền nhận phù hợp yêu cầu khai thác của từng cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu.

4. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải thiết lập quy trình tiếp nhận, xử lý, hiển thị, cập nhật, lưu giữ, phân phối và sử dụng thông tin phục vụ dịch vụ không lưu; bảo đảm thông tin quan trọng đối với an toàn bay được chuyển ngay

đến cơ sở ATS, vị trí làm việc và nhân viên có liên quan.

5. Việc trao đổi thông tin giữa cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu với cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không, cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không, cơ sở cung cấp dịch vụ CNS, người khai thác cảng hàng không, người khai thác tàu bay, cơ quan quân sự và cơ quan, đơn vị liên quan phải được thực hiện theo văn bản hiệp đồng, quy trình phối hợp hoặc phương án khai thác được phê chuẩn.

Điều 115. Thông tin khí tượng hàng không cung cấp cho cơ sở dịch vụ không lưu

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải được cung cấp thông tin cập nhật về điều kiện khí tượng hiện tại và dự báo khí tượng cần thiết để thực hiện chức năng cung cấp dịch vụ không lưu.

2. Thông tin khí tượng hàng không cung cấp cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải bao gồm, phù hợp với phạm vi trách nhiệm và loại hình dịch vụ được cung cấp:

a) Bản tin quan trắc khí tượng thường lệ, bản tin quan trắc đặc biệt, dự báo sân bay, dự báo khu vực và các bản tin sửa đổi, bổ sung;

b) Thông tin về sự xuất hiện hoặc khả năng xuất hiện của điều kiện thời tiết xấu đi có ảnh hưởng đến hoạt động bay;

c) Dữ liệu khí áp hiện tại để đặt khí áp kế;

d) Thông tin về gió bề mặt, tầm nhìn đường cất hạ cánh, độ cao đáy mây, gió đứt, cảnh báo sân bay và các hiện tượng khí tượng nguy hiểm khác;

đ) Thông tin khí tượng khác theo yêu cầu khai thác của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu.

3. Trạm thông báo bay và trung tâm kiểm soát đường dài phải được cung cấp thông tin khí tượng cho vùng thông báo bay hoặc vùng trách nhiệm và khu vực khác có liên quan; trong đó phải chú trọng thông tin về sự xuất hiện hoặc khả năng xuất hiện của điều kiện thời tiết xấu đi ngay khi có thể xác định được.

4. Trạm thông báo bay và trung tâm kiểm soát đường dài phải được cung cấp dữ liệu khí áp hiện tại tại các vị trí do trung tâm liên quan xác định để phục vụ việc đặt khí áp kế.

5. Cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận phải được cung cấp thông tin khí tượng đối với vùng trời và sân bay thuộc phạm vi trách nhiệm; các bản tin đặc biệt và bản tin sửa đổi dự báo phải được chuyển ngay khi đáp ứng tiêu chí phát hành, không chờ đến kỳ phát hành bản tin thường lệ hoặc dự báo tiếp theo.

6. Cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận khi điều hành tàu bay giai đoạn

tiếp cận chót, hạ cánh và cất cánh phải được trang bị hoặc được cung cấp khả năng hiển thị, đọc, khai thác các thông tin sau:

- a) Gió bề mặt;
- b) Tầm nhìn đường cất hạ cánh tại sân bay có đánh giá RVR bằng thiết bị;
- c) Độ cao đáy mây tại sân bay có đánh giá bằng thiết bị, khi cần thiết trong khả năng đáp ứng của thiết bị;
- d) Thông tin về gió đứt có thể ảnh hưởng bất lợi đến tàu bay trên hướng tiếp cận, hướng cất cánh hoặc trong quá trình tiếp cận vòng lượn.

7. Đài kiểm soát không lưu phải được cung cấp thông tin khí tượng đối với sân bay liên quan; các bản tin đặc biệt và bản tin sửa đổi dự báo phải được chuyển ngay khi đáp ứng tiêu chí phát hành, không chờ đến kỳ phát hành bản tin thường lệ hoặc dự báo tiếp theo.

8. Đài kiểm soát không lưu phải được trang bị hoặc được cung cấp khả năng hiển thị, đọc, khai thác các thông tin sau:

- a) Gió bề mặt;
- b) Dữ liệu khí áp hiện tại để đặt khí áp kế cho sân bay;
- c) Tầm nhìn đường cất hạ cánh tại sân bay có đo RVR bằng thiết bị;
- d) Độ cao đáy mây tại sân bay có đánh giá bằng thiết bị, khi cần thiết trong khả năng đáp ứng của thiết bị;
- đ) Thông tin về gió đứt có thể ảnh hưởng bất lợi đến tàu bay trên hướng tiếp cận, hướng cất cánh, trong quá trình tiếp cận vòng lượn, lặn hạ cánh hoặc chạy đà cất cánh;
- e) Cảnh báo sân bay và các cảnh báo khí tượng khác có liên quan, nếu có.

9. Trường hợp sử dụng nhiều cảm biến đo gió, RVR hoặc thiết bị khí tượng khác, màn hình, thiết bị hiển thị hoặc dữ liệu cung cấp cho cơ sở không lưu phải xác định rõ đường cất hạ cánh, đoạn đường cất hạ cánh hoặc vị trí quan trắc tương ứng với từng cảm biến.

10. Màn hình, thiết bị hiển thị hoặc nguồn dữ liệu khí tượng cung cấp cho cơ sở kiểm soát tiếp cận, đài kiểm soát không lưu và cơ sở khí tượng hàng không phải bảo đảm thống nhất về vị trí quan trắc, nguồn cảm biến và thông tin hiển thị đối với cùng một yếu tố khí tượng.

11. Khi dữ liệu khí tượng được xử lý bằng máy tính và cung cấp dưới dạng số để sử dụng trong hệ thống xử lý dữ liệu của dịch vụ không lưu, nội dung, định dạng, phương thức truyền nhận, yêu cầu dự phòng và trách nhiệm quản lý dữ liệu phải được thống nhất giữa tổ chức cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không và tổ

chức cung cấp dịch vụ không lưu.

12. Khi cần thiết cho mục đích cung cấp dịch vụ thông báo bay, trạm thông tin liên lạc hàng không phải được cung cấp bản tin quan trắc và dự báo khí tượng hiện hành; bản sao các thông tin này phải được chuyển cho Trạm thông báo bay hoặc trung tâm kiểm soát đường dài liên quan.

Điều 116. Thông tin về tình trạng sân bay, khu vực hoạt động tại sân bay và trang thiết bị liên quan

1. Đài kiểm soát không lưu và cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận phải được cập nhật thường xuyên về tình trạng khai thác của sân bay, khu vực hoạt động tại sân bay và các công trình, hệ thống, trang thiết bị liên quan tại sân bay thuộc phạm vi trách nhiệm.

2. Thông tin quy định tại khoản 1 Điều này bao gồm:

a) Tình trạng khai thác của đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay và khu vực di chuyển;

b) Sự tồn tại, thay đổi hoặc loại bỏ các nguy hiểm tạm thời trên khu vực hoạt động tại sân bay;

c) Tình trạng khai thác của hệ thống đèn hàng không, biển báo, sơn kẻ tín hiệu, thiết bị dẫn đường bằng mắt, hệ thống cấp điện và hệ thống kỹ thuật có liên quan;

d) Tình trạng công trình, chương ngại vật tạm thời, hoạt động thi công, bảo trì, sửa chữa hoặc các hoạt động khác có khả năng ảnh hưởng đến hoạt động bay;

đ) Tình trạng dịch vụ cứu nạn, chữa cháy, quản lý sân đỗ, kiểm soát phương tiện và các dịch vụ liên quan tại sân bay;

e) Các thông tin khác có ý nghĩa khai thác đối với việc cung cấp dịch vụ không lưu.

3. Người khai thác cảng hàng không tổ chức cung cấp dịch vụ kỹ thuật và cơ quan, đơn vị liên quan có trách nhiệm thông báo kịp thời cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu về thông tin quy định tại Điều này theo quy trình phối hợp được phê chuẩn.

4. Trường hợp thông tin về tình trạng sân bay, khu vực hoạt động tại sân bay hoặc trang thiết bị liên quan ảnh hưởng hoặc có khả năng ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải thực hiện ngay các biện pháp khai thác phù hợp và phối hợp với cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không để phát hành, cập nhật thông báo tin tức hàng không theo quy định.

Điều 117. Thông tin về tình trạng khai thác của dịch vụ dẫn đường và thiết bị phụ trợ

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải được cập nhật thông tin về tình trạng khai thác của dịch vụ dẫn đường vô tuyến, thiết bị phụ trợ bằng mắt và các hệ thống kỹ thuật thiết yếu cho cất cánh, khởi hành, tiếp cận, hạ cánh và hoạt động di chuyển trên bề mặt sân bay trong khu vực trách nhiệm.

2. Thông tin quy định tại khoản 1 Điều này bao gồm:

a) Tình trạng hoạt động bình thường, suy giảm, gián đoạn, tạm ngừng hoặc khôi phục hoạt động của hệ thống, thiết bị;

b) Thay đổi về cấu hình, vùng phủ, năng lực khai thác, tính sẵn sàng hoặc phương thức sử dụng;

c) Thời gian bắt đầu, thời gian dự kiến kết thúc, phạm vi ảnh hưởng của việc gián đoạn, bảo trì, bay kiểm tra, hiệu chuẩn hoặc thay đổi kỹ thuật;

d) Hạn chế khai thác liên quan đến phương thức bay, phân cách, huấn lệnh không lưu hoặc hoạt động của tàu bay;

3. Tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát; người khai thác cảng hàng không; tổ chức quản lý thiết bị phụ trợ bằng mắt và cơ quan, đơn vị liên quan có trách nhiệm cung cấp thông tin quy định tại Điều này cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu kịp thời, phù hợp với yêu cầu khai thác của hệ thống, thiết bị liên quan.

4. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải phối hợp với cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không để công bố kịp thời tình trạng khai thác, thay đổi hoặc hạn chế của dịch vụ dẫn đường, thiết bị phụ trợ bằng mắt và hệ thống kỹ thuật có ảnh hưởng đến hoạt động bay.

Điều 118. Thông tin về khinh khí cầu tự do không người lái, vật thể bay và hoạt động có khả năng ảnh hưởng đến vùng trời

1. Người khai thác khinh khí cầu tự do không người lái phải thông báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu thích hợp các chi tiết liên quan đến chuyến bay của khinh khí cầu theo quy định của pháp luật về quy tắc bay và quy định có liên quan.

2. Thông tin thông báo bao gồm tối thiểu:

a) Loại, số lượng, đặc tính chính của khinh khí cầu hoặc vật thể bay;

b) Vị trí, thời gian dự kiến thả, đường bay hoặc khu vực hoạt động dự kiến;

c) Độ cao, thời gian hoạt động, thời gian kết thúc hoặc thu hồi dự kiến;

d) Phương thức theo dõi, liên lạc và xử lý tình huống bất thường;

đ) Các thông tin khác theo yêu cầu của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu

hoặc cơ quan có thẩm quyền.

3. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải đánh giá khả năng ảnh hưởng của hoạt động quy định tại Điều này đối với hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm; phối hợp với cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không, cơ quan quân sự và cơ quan, đơn vị liên quan để công bố, cảnh báo hoặc áp dụng biện pháp khai thác phù hợp khi cần thiết.

Điều 119. Thông tin về hoạt động núi lửa, mây tro núi lửa, vật liệu phóng xạ và hóa chất độc

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải được thông báo kịp thời, theo quy trình phối hợp tại địa phương, về hoạt động núi lửa trước phun trào, phun trào núi lửa, mây tro núi lửa, phát tán vật liệu phóng xạ, hóa chất độc hoặc các hiện tượng nguy hiểm khác có thể ảnh hưởng đến vùng trời được tàu bay sử dụng trong khu vực trách nhiệm.

2. Trung tâm kiểm soát đường dài và Trạm thông báo bay phải được cung cấp thông tin tư vấn tro núi lửa do trung tâm tư vấn tro núi lửa liên quan phát hành, khi thông tin đó có khả năng ảnh hưởng đến hoạt động bay trong vùng thông báo bay hoặc vùng kiểm soát thuộc trách nhiệm của Việt Nam quản lý.

3. Khi nhận được thông tin quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải:

- a) Đánh giá ảnh hưởng đối với hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm;
- b) Cung cấp thông tin cần thiết cho tàu bay đang hoạt động hoặc dự kiến hoạt động trong khu vực bị ảnh hưởng;
- c) Phối hợp với cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không, cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không, cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn, cơ quan quân sự, người khai thác tàu bay và cơ quan, đơn vị liên quan;
- d) Áp dụng biện pháp khai thác phù hợp để bảo đảm an toàn hoạt động bay;
- đ) Đề nghị phát hành hoặc cập nhật NOTAM, ASHTAM, SIGMET, AIRMET hoặc hình thức thông báo phù hợp khác theo quy định.

4. Việc trao đổi thông tin về hoạt động núi lửa, mây tro núi lửa, vật liệu phóng xạ, hóa chất độc và hiện tượng nguy hiểm khác phải được quy định trong văn bản hiệp đồng giữa tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu với tổ chức cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không, cơ sở tin tức hàng không và cơ quan, đơn vị liên quan.

Điều 120. Trách nhiệm phối hợp, cập nhật và công bố thông tin

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu có trách nhiệm:

- a) Thiết lập đầu mối tiếp nhận thông tin phục vụ dịch vụ không lưu;
- b) Bảo đảm Kiểm soát viên không lưu tại vị trí làm việc được tiếp cận kịp thời thông tin cần thiết;
- c) Kiểm tra, đối chiếu, xác nhận thông tin trong trường hợp thông tin chưa rõ, chưa đầy đủ hoặc có khả năng ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn hoạt động bay;
- d) Phối hợp với cơ sở tin tức hàng không để công bố, cập nhật hoặc hủy bỏ thông tin hàng không theo quy định;
- đ) Lưu giữ hồ sơ tiếp nhận, xử lý, phân phối thông tin phục vụ kiểm tra, giám sát, điều tra và đánh giá an toàn.

2. Cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không, tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát, tổ chức cung cấp dịch vụ tin tức hàng không, người khai thác cảng hàng không người khai thác tàu bay và cơ quan, đơn vị liên quan có trách nhiệm cung cấp kịp thời, đầy đủ, chính xác thông tin thuộc phạm vi quản lý cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu.

3. Trường hợp thông tin có ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn hoạt động bay, cơ sở, tổ chức, cá nhân phát hiện hoặc quản lý thông tin phải thông báo ngay cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan bằng phương thức nhanh nhất; sau đó thực hiện xác nhận, cập nhật và hoàn thiện hồ sơ theo quy trình phối hợp được phê chuẩn.

4. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải định kỳ rà soát hiệu quả của cơ chế trao đổi thông tin; đánh giá các trường hợp chậm, thiếu, sai lệch hoặc không nhất quán về thông tin; thực hiện biện pháp khắc phục và báo cáo Cục Hàng không Việt Nam khi có yêu cầu hoặc khi phát hiện nguy cơ ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay.

MỤC 2

QUẢN LÝ LUỒNG KHÔNG LƯU (ATFM)

Điều 121. Áp dụng quản lý luồng không lưu

1. Dịch vụ Quản lý luồng không lưu (ATFM) được áp dụng cho các chuyến bay đi, đến các cảng hàng không và trong các vùng thông báo bay (FIR) do Việt Nam quản lý.

2. Các biện pháp ATFM được áp dụng trong các trường hợp sau:

- a) Khi nhu cầu hoạt động bay thực tế hoặc dự báo vượt quá năng lực khai thác của một vùng trời, phân khu kiểm soát hoặc sân bay;
- b) Năng lực của hệ thống bị suy giảm do các yếu tố ảnh hưởng như điều kiện

thời tiết bất lợi, suy giảm năng lực trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay, kết cấu hạ tầng cảng hàng không và các trường hợp suy giảm năng lực khác;

c) Ảnh hưởng do việc thiết lập các khu vực cấm bay, hạn chế bay, khu vực nguy hiểm tạm thời và các hoạt động phục vụ mục đích quốc phòng, an ninh.

3. Khi một cơ sở điều hành bay không thể tiếp nhận thêm các hoạt động bay trong một khoảng thời gian xác định tại một vị trí hoặc một khu vực cụ thể, hoặc chỉ có thể tiếp nhận theo tần suất hạn chế, cơ sở đó phải thông báo cho cơ sở ATFM và các cơ sở ATS liên quan khi cần thiết. Tổ lái của các tàu bay dự kiến hoạt động và các đơn vị khai thác liên quan sẽ được thông báo về thời gian chậm trễ dự kiến hoặc các biện pháp hạn chế sẽ được áp dụng.

Điều 122. Thực hiện quản lý luồng không lưu

1. Quản lý luồng không lưu là chức năng thuộc quản lý không lưu nhằm đảm bảo rằng năng lực khai thác được tận dụng ở mức tối đa có thể, đồng thời điều chỉnh để lưu lượng hoạt động bay tương thích với năng lực đã được cơ quan có thẩm quyền công bố.

2. Áp dụng nguyên tắc phối hợp ra quyết định (CDM) dựa trên các thông tin chia sẻ minh bạch, kịp thời, nhất quán và có thể kiểm chứng. Quyết định được đưa ra dựa trên sự đồng thuận của các bên tham gia.

3. Việc quản lý, điều tiết luồng không lưu phải dựa trên các tiêu chí rõ ràng, tối đa hóa việc sử dụng năng lực vùng trời và sân bay thông qua việc cân bằng nhu cầu và năng lực và không ảnh hưởng an toàn bay.

4. Tăng cường hợp tác quốc tế hướng tới một môi trường quản lý, điều hành bay thông suốt, tối ưu.

5. Sử dụng vùng trời công bằng và linh hoạt trên cơ sở đảm bảo an ninh và quốc phòng và phát triển kinh tế.

6. Tăng cường chia sẻ dữ liệu hoạt động bay, kế hoạch khai thác giữa Cảng hàng không, hãng hàng không với cơ sở Quản lý luồng không lưu để nâng cao công tác dự báo nhu cầu hoạt động bay, bảo đảm cân bằng với năng lực khai thác, tránh tắc nghẽn, qua đó giúp tối đa hóa hiệu quả và lợi ích kinh tế hàng không.

Điều 123. Năng lực thông qua

1. Năng lực thông qua các phân khu kiểm soát là số lượng tàu bay tối đa hoạt động trong phân khu đó trong một khoảng thời gian xác định.

2. Năng lực thông qua của sân bay là tổng số chuyến bay đi và đến tối đa trong một khoảng thời gian xác định, bao gồm tỉ lệ tiếp thu tàu bay đến và tỉ lệ tiếp thu tàu bay đi.

3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu chủ trì định kỳ đánh giá và xác

định năng lực thông qua tại khoản 1 Điều này.

4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu chủ trì, phối hợp với Người khai thác cảng hàng không định kỳ đánh giá, xác định năng lực thông qua tại khoản 2 Điều này.

5. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu báo cáo năng lực thông qua phân khu kiểm soát và sân bay cho Cục Hàng không Việt Nam để thực hiện công bố.

Điều 124. Năng lực khai thác

1. Năng lực khai thác được xác định dựa trên năng lực thông qua và các yếu tố tác động ảnh hưởng trong tình huống khai thác như khí tượng, tình trạng hệ thống trang thiết bị, các hoạt động khác trong khu vực có thể ảnh hưởng và dẫn đến năng lực khai thác thay đổi theo tình huống thực tế và có thể thấp hơn năng lực thông qua đã công bố.

2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay thực hiện dự báo, áp dụng năng lực khai thác trong các tình huống thực tế để cung cấp dịch vụ và triển khai điều tiết luồng không lưu.

Điều 125. Thực hiện phối hợp ra quyết định

1. Phối hợp ra quyết định (Collaborative Decision Making - CDM) trong quản lý luồng không lưu là quá trình tương tác, chia sẻ thông tin và đánh giá tình huống giữa các cơ quan, đơn vị liên quan nhằm thống nhất lựa chọn và áp dụng các biện pháp quản lý luồng không lưu tối ưu đảm bảo cân bằng giữa nhu cầu và năng lực trong thời gian từ hoạch định chiến lược đến áp dụng theo từng thời điểm cụ thể.

2. Việc thực hiện CDM đảm bảo tính minh bạch, nâng cao nhận thức tình huống chung cho toàn mạng lưới, qua đó tối ưu hóa việc sử dụng năng lực vùng trời và năng lực tiếp thu của cảng hàng không, giảm thiểu thời gian chờ đợi và chậm chuyển.

3. Việc Phối hợp ra quyết định trong Quản lý luồng không lưu được thực hiện bao gồm 03 giai đoạn chiến lược, tiền chiến thuật và chiến thuật theo quy định tại Điều 126 của Thông tư này.

4. Thiết lập mạng lưới phối hợp ra quyết định (CDM)

Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ ATS có trách nhiệm thiết lập, duy trì nền tảng hệ thống công nghệ thông tin và vận hành Mạng lưới CDM quốc gia. Thành phần tham gia bao gồm:

a) Cục Hàng không Việt Nam;

b) Cảng vụ hàng không;

- c) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;
- d) Doanh nghiệp cảng hàng không tại Việt Nam;
- đ) Các tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay khác;
- e) Các hãng hàng không và người sử dụng vùng trời khác;
- g) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ kỹ thuật mặt đất tại sân bay;
- h) Các cơ quan, đơn vị khác có liên quan đến khai thác, điều hành bay;
- k) Các cơ sở ATFM của HKDD các nước kế cận có liên quan.

5. Các cơ quan, đơn vị tham gia ATFM có trách nhiệm chia sẻ thông tin, thực hiện các quy trình, phương thức phối hợp đã thống nhất; bảo đảm nguồn lực và cơ sở hạ tầng kỹ thuật phục vụ hoạt động ATFM; chịu trách nhiệm đối với quyết định và hành động thuộc phạm vi trách nhiệm của mình.

Điều 126. Các giai đoạn Quản lý luồng không lưu

1. Giai đoạn Chiến lược

a) Thời gian thực hiện: Từ giai đoạn trước đến tối thiểu bảy (07) ngày trước ngày khai thác dự kiến;

b) Nội dung thực hiện: Đánh giá dữ liệu khai thác dài hạn, rà soát cấu trúc vùng trời, đường bay; phối hợp xác định năng lực thông qua của các phân khu và sân bay; Cập nhật các kế hoạch khai thác theo mùa, các sự kiện, yếu tố ảnh hưởng; Khi dự kiến có sự mất cân bằng, tiến hành lập kế hoạch chiến lược và điều phối cần thiết để giảm thiểu các tác động và tối ưu năng lực tiếp thu.

2. Giai đoạn tiền chiến thuật

a) Thời gian thực hiện: Từ 06 ngày đến 01 ngày trước ngày khai thác dự kiến;

b) Nội dung thực hiện: Phân tích Kế hoạch bay không lưu (FPL), lịch bay ngày; cập nhật bản tin dự báo khí tượng, nhu cầu hoạt động bay; phối hợp xây dựng và phân tích Kế hoạch sử dụng vùng trời (AUP); nhận diện các khu vực và giai đoạn, khung giờ có khả năng mất cân bằng năng lực - nhu cầu;

c) Cơ sở ATFM chủ trì hiệp đồng và phát hành Kế hoạch Quản lý luồng không lưu hàng ngày (ADP - ATFM Daily Plan), thông báo các biện pháp ATFM dự kiến áp dụng trong ngày khai thác. Các hoạt động bay của quân sự, không quân công an nhân dân, diễn tập, hoặc bắn đạn thật có khả năng ảnh hưởng đến năng lực của các phân khu kiểm soát dân dụng phải được thông báo trước để làm cơ sở cho việc lập Kế hoạch quản lý luồng không lưu hàng ngày (ADP).

3. Giai đoạn chiến thuật

a) Thời gian thực hiện: Trong ngày khai thác thực tế;

b) Nội dung thực hiện: Giám sát liên tục luồng không lưu thực tế theo thời gian thực; tiếp nhận và xử lý Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật (UUP) và các cảnh báo thời tiết;

c) Cơ sở ATFM cập nhật ADP và phối hợp ra quyết định kích hoạt, sửa đổi hoặc hủy bỏ các biện pháp ATFM để kịp thời điều tiết, giảm thiểu mất cân bằng giữa năng lực và nhu cầu hoạt động bay;

4. Giai đoạn sau khai thác

a) Thời gian thực hiện: Sau ngày khai thác;

b) Nội dung thực hiện: Thu thập, lưu trữ dữ liệu thực tế và đo lường các Chỉ số hiệu quả hoạt động của hệ thống ATFM; phân tích nguyên nhân đối với các sự cố tắc nghẽn hoặc tàu bay phải bay chờ trên không;

c) Tổ chức rút kinh nghiệm với các bên liên quan và đề xuất giải pháp cải tiến.

Điều 127. Các biện pháp Quản lý luồng không lưu

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ quản lý không lưu áp dụng các biện pháp như trì hoãn mặt đất, giãn cách cự ly hoặc thời gian, dừng chờ trên mặt đất, đổi đường bay, giới hạn mục bay, ấn định giờ qua điểm hoặc các biện pháp ATFM phù hợp khác theo quy định của ICAO và thỏa thuận khu vực.

2. Cơ sở ATFM chịu trách nhiệm tính toán, phát hành, điều chỉnh và hủy bỏ các biện pháp ATFM quy định tại khoản 1 Điều này.

3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ quản lý không lưu có trách nhiệm cập nhật, điều chỉnh danh mục các biện pháp ATFM và tuân thủ biện pháp ATFM.

Điều 128. Tuân thủ giờ cất cánh tính toán

1. Giờ cất cánh tính toán (CTOT) là thời gian cơ sở ATFM tính toán và cung cấp để tàu bay thực hiện cất cánh nhằm đáp ứng các biện pháp điều tiết luồng không lưu, hạn chế quá tải năng lực tiếp thu và hạn chế các rủi ro do quá tải vùng trời, sân bay.

2. Người khai thác tàu bay và Tổ lái có trách nhiệm lập kế hoạch, thực hiện đẩy, nổ máy và lăn ra đường cất hạ cánh bảo đảm cất cánh đúng theo Giờ cất cánh tính toán (CTOT) đã được cấp.

3. Trong trường hợp tổ lái hoặc người khai thác tàu bay đánh giá không thể cất cánh theo CTOT đã cấp vì lý do kỹ thuật, thương mại, khai thác hoặc vì các nguyên nhân khác ảnh hưởng đến khả năng thực hiện chuyến bay theo CTOT đã cấp, phải thông báo lại cho Cơ sở ATC tại sân bay khởi hành và đề nghị Cơ sở

ATFM cập lại một CTOT mới.

Điều 129. Quy định về phối hợp triển khai thực hiện ATFM quốc tế

1. Cục Hàng không Việt Nam chủ trì tổ chức phối hợp triển khai thực hiện ATFM trong khu vực châu Á - Thái Bình Dương đảm bảo luồng không lưu an toàn, thông suốt.

2. Trung tâm ATFM là đầu mối thường trực trong phối hợp, trao đổi thông tin ATFM quốc tế, thực hiện kết nối với hệ thống ATFM của các nước trong khu vực.

3. Công tác phối hợp triển khai ATFM quốc tế tuân thủ theo quy định của luật pháp, thỏa thuận khu vực, thỏa thuận với các nước liên quan về ATFM.

Điều 130. Trách nhiệm của các bên trong thực hiện ATFM

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và các cơ quan, đơn vị trực tiếp thực hiện nhiệm vụ tổ chức, ký kết và thực hiện theo quy chế phối hợp và các văn bản hiệp đồng đảm bảo hoạt động ATFM.

2. Các cơ quan, đơn vị liên quan đến ATFM phối hợp thực hiện đánh giá sau khai thác, sơ kết, tổng kết đánh giá công tác ATFM; đề xuất và thực hiện các biện pháp, công việc để phối hợp thực hiện nâng cao hiệu lực, hiệu quả và chất lượng công tác ATFM.

3. Cơ sở ATFM có trách nhiệm:

a) Chủ trì, triển khai thực hiện ATFM và giám sát việc thực hiện các giải pháp ATFM trong vùng trời trách nhiệm;

b) Lập và phân phối kế hoạch ATFM chiến lược, kế hoạch ATFM hàng ngày (ADP) dựa trên tiến trình CDM với các cơ quan, đơn vị liên quan;

c) Thu thập, phân tích thông tin ATFM có liên quan, bao gồm: điều kiện thời tiết, hạn chế năng lực, thiếu cơ sở hạ tầng, đóng cửa đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ, hệ thống tự động quản lý không lưu ngừng hoạt động và những thay đổi về phương thức, quy trình ảnh hưởng đến các cơ sở ATC; chủ trì triển khai ATFM trong vùng trời trách nhiệm và giám sát việc thực hiện các biện pháp ATFM;

d) Phân tích và phân phối thông tin ATFM đến các thành phần ATFM có liên quan;

đ) Xây dựng phương thức để trao đổi phổ biến thông tin trên trang thông tin điện tử ATFM;

e) Đánh giá tác động của việc mất cân bằng giữa nhu cầu hoạt động bay và năng lực thông qua của sân bay, vùng trời;

g) Soạn thảo, tổ chức ký kết văn bản phối hợp thực hiện với các thành phần thực hiện ATFM và văn bản phối hợp về ATFM;

h) Kết nối các thành viên CDM, ATFM.

4. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm:

a) Tham gia vào tiến trình CDM, ATFM theo các hình thức thích hợp như trực tiếp, trực tuyến;

b) Cung cấp, cập nhật dữ liệu chuyến bay theo đúng quy định về không lưu hoặc tiến trình CDM, ATFM;

c) Giám sát việc tuân thủ tiến trình chuyến bay; theo dõi, thông báo việc thay thế, chậm chuyến, hủy chuyến bay của người khai thác tàu bay.

5. Tổ lái có trách nhiệm:

a) Tuân thủ đúng biện pháp, phương thức khai thác ATFM ấn định cho chuyến bay;

b) Báo cáo kịp thời trong tình huống không thể tuân thủ theo biện pháp, phương thức ATFM đã ấn định cho chuyến bay.

6. Cơ sở ATS có trách nhiệm:

a) Tại sân bay khởi hành: giám sát việc tuân thủ theo thời gian tính toán khởi hành (CTOT);

b) Trên đường bay: nắm và thực hiện đầy đủ các biện pháp ATFM;

c) Giai đoạn đến của tàu bay: hỗ trợ tuân thủ thời gian tính toán qua điểm liên quan.

7. Doanh nghiệp cảng hàng không có trách nhiệm:

a) Thực hiện theo các biện pháp ATFM áp dụng cho chuyến bay khởi hành và hỗ trợ việc khởi hành theo đúng thời gian phù hợp với biện pháp ATFM và năng lực thông qua của sân bay;

b) Tham gia thực hiện ATFM liên quan đến CDM và đảm bảo qua ranh giới chuyển giao kiểm soát.

MỤC 3

KHAI THÁC DỰA TRÊN QUỸ ĐẠO

Điều 131. Khai thác dựa trên quỹ đạo

1. Khai thác dựa trên quỹ đạo (sau đây gọi tắt là TBO) đảm bảo các mục tiêu:

- a) Tối ưu hóa việc sử dụng vùng trời;
- b) Giảm thiểu sự chậm trễ của chuyến bay;
- c) Nâng cao năng lực dự báo hoạt động bay;
- d) Giảm thiểu phát thải khí từ hoạt động hàng không dân dụng.

2. TBO được thực hiện dựa trên sự phối hợp, chia sẻ thông tin quỹ đạo chuyến bay giữa các bên liên quan, bao gồm: nhà khai thác tàu bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, doanh nghiệp khai thác cảng hàng không.

3. TBO bao gồm việc chia sẻ, quản lý và tối ưu hóa quỹ đạo bay theo không gian bốn chiều (4D), bao gồm: kinh độ, vĩ độ, độ cao và thời gian. TBO phải được thực hiện thông qua quá trình phối hợp ra quyết định (CDM) và môi trường phối hợp thông tin chuyến bay và luồng không lưu (FF-ICE).

Điều 132. Môi trường phối hợp thông tin chuyến bay và luồng không lưu

1. Môi trường phối hợp thông tin chuyến bay và luồng không lưu (FF-ICE) là nền tảng tiêu chuẩn để thực hiện TBO. FF-ICE cho phép các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, nhà khai thác tàu bay và doanh nghiệp khai thác cảng hàng không trao đổi thông tin thực hiện chuyến bay linh hoạt, liên tục.

2. Các dịch vụ của FF-ICE bao gồm:

- a) Dịch vụ nộp kế hoạch bay;
- b) Dịch vụ yêu cầu dữ liệu chuyến bay;
- c) Dịch vụ lập kế hoạch sơ bộ;
- d) Dịch vụ kiểm thử;
- đ) Dịch vụ thông báo;
- e) Dịch vụ công bố;
- g) Các dịch vụ sau khởi hành.

3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, người khai thác tàu bay và các đơn vị liên quan có trách nhiệm thực hiện hợp tác quốc tế, phối hợp với các quốc gia lân cận và các tổ chức quốc tế (ICAO, CANSO, IATA) theo hướng dẫn của ICAO nhằm bảo đảm tính tương đồng và liên thông của dữ liệu quỹ đạo bay xuyên biên giới.

Điều 133. Quản lý thông tin toàn hệ thống (SWIM)

1. Quản lý thông tin toàn hệ thống (SWIM) là nền tảng để tăng cường trao đổi, chia sẻ thông tin theo thời gian thực trên các hệ thống khác nhau.

2. SWIM hướng đến mục tiêu chuẩn hóa cách thức trao đổi dữ liệu, đảm bảo rằng các hệ thống khác nhau có thể giao tiếp liền mạch, thông suốt.

3. Dữ liệu hàng không phải được cập nhật, chia sẻ theo thời gian thực; sử dụng các mô hình trao đổi dữ liệu tiêu chuẩn bao gồm: Mô hình trao đổi thông tin chuyến bay (FIXM), Mô hình trao đổi tin tức hàng không (AIXM) và Mô hình trao đổi thông tin khí tượng hàng không (IWXXM).

Điều 134. Thực hiện khai thác dựa trên quỹ đạo

Việc thực hiện các nội dung nêu tại Mục này theo tiêu chuẩn, hướng dẫn của ICAO, theo lộ trình của Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay.

MỤC 4

KHAI THÁC VÀ SỬ DỤNG VÙNG TRỜI

Điều 135. Nguyên tắc sử dụng vùng trời linh hoạt, AUP, UUP và đường hàng không có điều kiện

1. Việc sử dụng vùng trời linh hoạt được thực hiện trên cơ sở phối hợp giữa hàng không dân dụng với lực lượng vũ trang và các bên liên quan theo ba cấp độ chiến lược, tiền chiến thuật và chiến thuật.

2. Kế hoạch sử dụng vùng trời và kế hoạch cập nhật sử dụng vùng trời phải thể hiện rõ vùng trời được kích hoạt, thời gian, giới hạn độ cao, cơ quan kiểm soát, tính khả dụng của đường hàng không có điều kiện và các hạn chế có liên quan.

3. Trung tâm Quản lý luồng không lưu cập nhật trạng thái sử dụng vùng trời vào kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật và Trung tâm thông báo tin tức hàng không phát hành tin tức hàng không phù hợp để hỗ trợ người khai thác tàu bay lập kế hoạch bay.

4. Trình tự phối hợp chi tiết, trách nhiệm điều hành trực tiếp và quy tắc ưu tiên khi sử dụng vùng trời linh hoạt được thực hiện theo văn bản thỏa thuận có liên quan.

Điều 136. Tổ chức thực hiện sử dụng vùng trời linh hoạt

1. Việc thực hiện sử dụng vùng trời linh hoạt phải được cụ thể hóa bằng các quy trình phối hợp theo ba cấp độ phối hợp sử dụng vùng trời linh hoạt.

2. Mọi thay đổi trong quy trình phối hợp sử dụng vùng trời linh hoạt phải được đánh giá rủi ro an toàn một cách hệ thống trước khi triển khai.

3. Công tác tổ chức thực hiện sử dụng vùng trời linh hoạt phải được đánh giá định kỳ hoặc đột xuất khi có thay đổi lớn về mặt hiệu quả, tác động tới an toàn và khai thác của chuyến bay.

4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ quản lý không lưu tiếp nhận, xử lý, cập nhật, hiển thị, phân phối và sử dụng AUP/UUP, NOTAM, AIP, trạng thái đường hàng không có điều kiện và trạng thái khu vực cấm bay, hạn chế bay, nguy hiểm đã được cơ quan có thẩm quyền ban hành, công bố để cung cấp dịch vụ ATS/ATFM.

Điều 137. Đường hàng không có điều kiện

1. Đường hàng không có điều kiện loại 1 là đường hàng không đã được công bố trong tập AIP. Các hãng hàng không có thể sử dụng các đường hàng không này khi lập kế hoạch bay phù hợp với các điều kiện áp dụng.

2. Đường hàng không có điều kiện loại 2 là đường hàng không được công bố trong Kế hoạch sử dụng vùng trời (AUP) hoặc Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật (UUP). Các chuyến bay chỉ có thể lập kế hoạch sử dụng nếu đường hàng không này được thông báo là “có thể sử dụng”.

Điều 138. Kế hoạch sử dụng vùng trời

1. Kế hoạch sử dụng vùng trời được ban hành hàng ngày nhằm phân bổ vùng trời ở cấp kế hoạch ngày.

2. Kế hoạch sử dụng vùng trời bao gồm tối thiểu các thông tin sau:

a) Danh sách các đường hàng không có thể sử dụng:

Xác định các đường hàng không hoặc đoạn đường hàng không được phép sử dụng cho hoạt động bay hàng không dân dụng;

Xác định các đường hàng không hoặc đoạn đường hàng không bị ảnh hưởng bởi hoạt động của lực lượng vũ trang.

b) Danh sách các khu vực cấm bay, hạn chế bay, nguy hiểm và các khu vực tạm thời tương ứng do cơ quan quân sự thiết lập;

c) Thông tin về việc kích hoạt các khu vực vùng trời:

Thời gian hoạt động (giờ bắt đầu, giờ kết thúc);

Giới hạn độ cao (mức bay thấp nhất, mức bay cao nhất);

Cơ quan của lực lượng vũ trang chịu trách nhiệm kiểm soát và cơ sở ATS chịu trách nhiệm phối hợp.

d) Đường bay quân sự (nếu có).

Điều 139. Xây dựng và triển khai Kế hoạch sử dụng vùng trời

1. Trung tâm Quản lý luồng không lưu tổng hợp kế hoạch sử dụng vùng trời, thực hiện phối hợp với các cơ quan liên quan thuộc Tổng công ty quản lý bay Việt Nam đánh giá ảnh hưởng, xác định nhu cầu hoạt động bay để phân bổ các khu vực sử dụng vùng trời và xác định khả năng sử dụng của các đường hàng không có điều kiện.

2. Kế hoạch sử dụng vùng trời được Trung tâm Quản lý luồng không lưu ban hành trước 01 ngày so với ngày khai thác tới các bên liên quan.

3. Vào ngày khai thác, cơ sở ATS hiệp đồng trực tiếp với chỉ huy bay của lực lượng vũ trang để thống nhất phương án điều hành và các biện pháp quản lý luồng không lưu.

Điều 140. Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật

1. Trường hợp có thay đổi so với kế hoạch sử dụng vùng trời đã phát hành, Trung tâm Quản lý luồng không lưu ban hành Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật.

2. Có thể lập nhiều Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật trong ngày khai thác.

Điều 141. Phương thức tiếp nhận thông tin hoạt động sử dụng vùng trời

1. Trung tâm Quản lý luồng không lưu có thể tiếp nhận thông tin hoạt động sử dụng vùng trời từ lực lượng vũ trang theo các hình thức sau:

- a) Mạng viễn thông AFTN/AMHS;
- b) Đường công văn hành chính;
- c) FAX;
- d) Hiệp đồng trực tiếp qua đường dây liên lạc thoại;
- đ) Các phương thức khác theo văn bản hiệp đồng.

2. Phương thức tiếp nhận thông tin cụ thể được thống nhất bằng văn bản hiệp đồng giữa các đầu mối trao đổi thông tin hoạt động sử dụng vùng trời.

Điều 142. Lập kế hoạch bay sử dụng đường hàng không có điều kiện

1. Trừ trường hợp được thông báo là không thể sử dụng, hãng hàng không có thể lập kế hoạch bay sử dụng đường hàng không có điều kiện loại 1.

2. Căn cứ vào thông báo giải phóng các khu vực cấm bay, hạn chế bay, nguy hiểm và các khu vực tạm thời tương ứng, Trung tâm Quản lý luồng không lưu thông báo danh mục các đường hàng không có điều kiện loại 2 được phép khai

thác trong ngày qua Kế hoạch sử dụng vùng trời hoặc Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật.

3. Căn cứ trạng thái khai thác của các đường hàng không có điều kiện, hãng hàng không lập kế hoạch bay. Cơ sở ATS có trách nhiệm phối hợp với cơ sở ATFM, cấp huấn lệnh cho tàu bay ngay khi điều kiện an toàn và trạng thái vùng trời cho phép.

Điều 143. Đánh giá ảnh hưởng của các khu vực cấm bay, hạn chế bay, nguy hiểm

Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ quản lý không lưu chủ trì, phối hợp với các bên liên quan xây dựng phương pháp đánh giá và tổ chức đánh giá ảnh hưởng của các khu vực cấm bay, hạn chế bay, nguy hiểm và các khu vực tạm thời tương ứng đối với hoạt động bay HKDD khi có hoạt động sử dụng vùng trời diễn ra trong các khu vực này.

CHƯƠNG VIII
PHỐI HỢP ĐIỀU HÀNH HOẠT ĐỘNG BAY
MỤC 1
PHỐI HỢP ĐIỀU HÀNH BAY

Điều 144. Hiệp đồng giữa HKDD và các lực lượng vũ trang

1. Cơ sở ATS phải hiệp đồng chặt chẽ với các đơn vị thuộc Bộ Quốc phòng, Bộ Công an chịu trách nhiệm đối với hoạt động có ảnh hưởng đến chuyến bay của tàu bay dân dụng theo nguyên tắc và nội dung quy định tại Nghị định số 222/2026/NĐ-CP ngày 22 tháng 6 năm 2026 của Chính phủ về hoạt động bay và các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan.

2. Việc phối hợp, hiệp đồng các hoạt động có khả năng gây nguy hiểm cho tàu bay dân dụng thực hiện theo các quy định về khai thác, sử dụng vùng trời linh hoạt.

3. Việc phối hợp, hiệp đồng giữa hàng không dân dụng và các lực lượng vũ trang phải thực hiện theo nguyên tắc:

a) Cơ sở ATS phải thường xuyên hoặc theo yêu cầu, cung cấp cho đơn vị liên quan thuộc Bộ Quốc phòng, Bộ Công an những tin tức về hoạt động bay dân dụng phù hợp với văn bản hiệp đồng liên quan;

b) Cơ sở ATS được thông báo kịp thời bởi cơ quan, đơn vị thuộc Bộ Quốc phòng quan sát thấy tàu bay dân dụng hoặc nghi ngờ là tàu bay dân dụng đang tới gần hoặc đã bay vào khu vực mà tại đó có thể cần phải bay chặn; thực hiện mọi biện pháp để xác minh nguồn gốc của tàu bay liên quan và hướng dẫn kịp thời để tránh khả năng phải bay chặn.

Điều 145. Phối hợp sử dụng vùng trời

1. Công tác phối hợp sử dụng vùng trời giữa hàng không dân dụng và các lực lượng vũ trang phải được thực hiện thông qua quy trình ra quyết định phối hợp. Các bên phải chia sẻ thông tin chính xác, kịp thời để xây dựng các phương án phân bổ vùng trời tối ưu.

2. Các quy trình phối hợp sử dụng vùng trời linh hoạt phải đảm bảo tính nhất quán và phù hợp với công tác quản lý vùng trời, quản lý luồng không lưu và cung cấp dịch vụ không lưu.

3. Chi tiết về phương thức phối hợp, quy trình thực hiện giữa HKDD và lực lượng vũ trang phải được cụ thể hóa bằng Văn bản hiệp đồng.

Điều 146. Văn bản hiệp đồng giữa HKDD và các lực lượng vũ trang

1. Tại các vùng trời sân bay dùng chung và các khu vực có hoạt động bay hỗn hợp, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và đơn vị quản lý, điều hành bay lực lượng vũ trang ký kết Văn bản hiệp đồng.

2. Văn bản hiệp đồng phải được rà soát định kỳ hằng năm hoặc ngay khi có thay đổi về tổ chức vùng trời hoặc hệ thống kỹ thuật.

MỤC 2

CUNG CẤP, TRAO ĐỔI, CHIA SẺ DỮ LIỆU

Điều 147. Cung cấp, trao đổi, chia sẻ dữ liệu

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và các cơ quan điều hành bay của lực lượng vũ trang phối hợp, đảm bảo tính tương tác kỹ thuật giữa các hệ thống để thực hiện cung cấp, trao đổi, chia sẻ dữ liệu.

2. Các thông tin chuyển bay, tin tức hàng không, thông tin khí tượng, dữ liệu giám sát và dữ liệu quản lý vùng trời phù hợp được cung cấp, trao đổi, chia sẻ giữa các bên để phục vụ công tác phối hợp.

3. Việc chia sẻ dữ liệu phải đảm bảo tính liên tục 24/7. Các hệ thống phải có cơ chế dự phòng và cảnh báo ngay khi đường truyền kết nối bị gián đoạn. Trong trường hợp hệ thống tự động bị lỗi, phải chuyển sang phương thức hiệp đồng truyền thống để đảm bảo thông tin được chia sẻ kịp thời.

Điều 148. Cách thức chia sẻ dữ liệu và thông tin liên lạc trực thoại

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay chủ trì phối hợp với các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ Quốc phòng, Bộ Công an và các tổ chức có liên quan xây dựng, thống nhất và triển khai cách thức chia sẻ dữ liệu, trao đổi thông tin và liên lạc thoại phục vụ quản lý, điều hành bay.

2. Việc chia sẻ dữ liệu, trao đổi thông tin và liên lạc thoại phải bảo đảm kịp thời, chính xác, liên tục, an toàn, bảo mật và đáp ứng yêu cầu phối hợp giữa hoạt động bay dân dụng với hoạt động bay của lực lượng vũ trang.

3. Dữ liệu chia sẻ:

a) Thông tin chuyên bay, tin tức hàng không và thông tin khí tượng hàng không phải được trao đổi thông qua mạng viễn thông cố định hàng không AFTN/AMHS hoặc các phương thức khác theo văn bản hiệp đồng;

b) Dữ liệu giám sát phục vụ quản lý, điều hành bay phải được chia sẻ phù hợp với yêu cầu khai thác, điều hành, bảo đảm an toàn bay và khả năng kỹ thuật của hệ thống;

c) Nội dung, định dạng, phương thức truyền, tần suất cập nhật, yêu cầu an toàn thông tin, phân quyền truy cập và trách nhiệm quản lý dữ liệu phải được quy định cụ thể trong văn bản hiệp đồng giữa các bên liên quan.

4. Kênh liên lạc thoại:

a) Thiết lập kênh liên lạc thoại trực tiếp giữa cơ sở điều hành bay hàng không dân dụng và cơ quan quản lý, điều hành bay của lực lượng vũ trang để phục vụ phối hợp điều hành bay, xử lý tình huống bất thường, khẩn nguy và các nhiệm vụ cần phối hợp tức thời;

b) Kênh liên lạc thoại trực tiếp phải bảo đảm khả năng liên lạc nhanh, ổn định, liên tục, có phương án dự phòng và được kiểm tra định kỳ;

c) Các cuộc gọi trên kênh liên lạc thoại trực tiếp phải được ghi âm, lưu trữ, quản lý và khai thác theo quy định về lưu trữ hồ sơ, bảo mật thông tin và phục vụ công tác điều tra, kiểm tra, giám sát, đánh giá an toàn khi cần thiết.

5. Các cơ quan, đơn vị tham gia chia sẻ dữ liệu và liên lạc thoại có trách nhiệm bảo đảm nhân lực, thiết bị, hạ tầng kỹ thuật, quy trình vận hành, chế độ trực và phương án dự phòng để duy trì hoạt động phối hợp liên tục, an toàn và hiệu quả.

MỤC 3

PHỐI HỢP ĐIỀU HÀNH HOẠT ĐỘNG BAY TẠI SÂN BAY DÙNG CHUNG

Điều 149. Thứ tự ưu tiên tàu bay cất cánh, hạ cánh tại sân bay dùng chung

Khi có nhiều loại tàu bay cùng hoạt động tại sân bay dùng chung, thứ tự ưu tiên cất cánh, hạ cánh được xác định trên cơ sở bảo đảm an toàn bay, yêu cầu nhiệm vụ quốc phòng, an ninh và điều hành bay thống nhất.

1. Thứ tự ưu tiên khi cất cánh

- a) Tàu bay làm nhiệm vụ chiến đấu, nhiệm vụ quốc phòng, an ninh khẩn cấp;
- b) Tàu bay tìm kiếm cứu nạn, cấp cứu y tế, cứu hộ, phòng chống thiên tai;
- c) Tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang;
- d) Tàu bay làm nhiệm vụ hiệp đồng quân binh chủng, nhiệm vụ trong tốp bay;
- đ) Tàu bay có thời gian làm việc của động cơ trên mặt đất bị hạn chế;
- e) Tàu bay chở khách;
- g) Tàu bay có tốc độ lớn hơn;
- h) Tàu bay huấn luyện, bay thử, bay kiểm tra kỹ thuật.

2. Thứ tự ưu tiên khi hạ cánh

- a) Tàu bay lâm nguy, tàu bay phải hạ cánh khẩn cấp;
- b) Tàu bay có lượng nhiên liệu còn lại ít hoặc có tình huống kỹ thuật ảnh hưởng đến an toàn bay;
- c) Tàu bay làm nhiệm vụ chiến đấu, trực chiến, quốc phòng, an ninh, tìm kiếm cứu nạn, cấp cứu y tế, cứu hộ hoặc nhiệm vụ khẩn cấp khác;
- d) Tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang;
- đ) Tàu bay gặp điều kiện khí tượng xấu hoặc có khả năng xấu đột ngột dưới tiêu chuẩn khai thác tối thiểu;
- e) Tàu bay đang hạ cánh hoặc đang ở giai đoạn cuối tiếp cận hạ cánh;
- g) Tàu bay chở khách;
- h) Tàu bay cùng làm nhiệm vụ trong một tốp bay;
- i) Tàu bay huấn luyện, bay thử, bay kiểm tra kỹ thuật.

3. Nguyên tắc áp dụng

a) Tàu bay đang lặn phải nhường đường cho tàu bay đang cất cánh hoặc chuẩn bị cất cánh. Tàu bay đang bay, đang hoạt động trên mặt đất hoặc mặt nước phải nhường đường cho tàu bay đang hạ cánh hoặc đang ở giai đoạn cuối tiếp cận hạ cánh.

b) Việc áp dụng thứ tự ưu tiên do cơ sở ATS có thẩm quyền quyết định theo tình huống thực tế, trên cơ sở phối hợp giữa cơ sở ATS, cơ quan điều hành bay quân sự, cơ quan điều hành bay Công an nhân dân và các đơn vị liên quan, bảo

đảm an toàn bay là yêu cầu cao nhất.

Điều 150. Phối hợp quản lý hạ tầng dùng chung

1. Các bên có trách nhiệm phối hợp từ giai đoạn nghiên cứu, lập kế hoạch đối với hạ tầng, công nghệ dùng chung nhằm đảm bảo khả năng tương tác, nâng cao hiệu quả khai thác.

2. Khi sử dụng hạ tầng, các bên cần thiết lập cơ chế phối hợp trong việc bảo trì, bảo dưỡng và tổ chức huấn luyện khai thác chung.

3. Trường hợp phát hiện các hư hỏng hoặc suy giảm tính năng của hệ thống đèn tín hiệu và thiết bị dẫn đường, đơn vị kỹ thuật phải thông báo ngay cho Đài kiểm soát không lưu, Chỉ huy bay lực lượng vũ trang và các cơ quan liên quan khác để có phương án điều hành, chỉ huy bay thích hợp.

4. Người khai thác Cảng hàng không là đầu mối tiếp nhận thông tin về tình trạng đường CHC bị hư hỏng đột xuất hoặc có vật ngoại lai gây nguy hiểm. Khi phát hiện tình trạng đường CHC bị hỏng hoặc có vật ngoại lai, các tổ chức, cá nhân phải thông báo ngay lập tức cho Người khai thác Cảng hàng không để thông báo cho các cơ sở điều hành, chỉ huy bay HKDD, các lực lượng vũ trang để tạm dừng mọi hoạt động cất hạ cánh cho đến khi hạ tầng được xác nhận đủ điều kiện an toàn.

MỤC 4

PHỐI HỢP XỬ LÝ TÌNH HUỐNG BẤT THƯỜNG

Điều 151. Phối hợp xử lý tàu bay bay lệch quỹ đạo hoặc có dấu hiệu bất thường

1. Khi phát hiện tàu bay dân dụng bay lệch quỹ đạo đã được cấp phép, vi phạm khu vực cấm/hạn chế bay hoặc có dấu hiệu bất thường (như mất liên lạc, tín hiệu khẩn nguy), cơ sở ATS phải thực hiện:

a) Xác minh tình trạng tàu bay qua các kênh liên lạc vô tuyến và phương tiện giám sát (Radar/ADS-B);

b) Thông báo ngay cho đơn vị lực lượng vũ trang liên quan. Nội dung thông báo bao gồm: Số hiệu chuyến bay, vị trí hiện tại, độ cao, hướng bay, vận tốc của tàu bay;

c) Phối hợp với lực lượng vũ trang để nhận dạng tàu bay và đưa ra các hướng dẫn điều hành nhằm đưa tàu bay trở lại quỹ đạo hoạt động bay.

2. Trong trường hợp tàu bay có dấu hiệu bị can thiệp bất hợp pháp, cơ sở ATS thực hiện theo quy trình khẩn nguy hàng không và cung cấp dữ liệu giám sát liên tục cho đơn vị chỉ huy lực lượng vũ trang khi có yêu cầu.

Điều 152. Phối hợp trong các tình huống đặc biệt, khủng hoảng

Trong trường hợp xảy ra thiên tai, khủng hoảng, hoặc các hoạt động đặc biệt như diễn tập lực lượng vũ trang, các bên liên quan phải sớm tổ chức lập kế hoạch phối hợp để ban hành phương án điều tiết luồng không lưu phù hợp.

CHƯƠNG IX

KẾ HOẠCH BAY

MỤC 1

KẾ HOẠCH HOẠT ĐỘNG BAY

Điều 153. Kế hoạch hoạt động bay mùa

1. Kế hoạch hoạt động bay mùa là danh mục tổng hợp các chuyến bay vận tải hàng không thương mại thường lệ và các hoạt động bay có tính chất lặp lại đã được cấp phép khai thác trong một mùa lịch bay theo tiêu chuẩn của Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA), bao gồm Lịch bay mùa hè và Lịch bay mùa đông.

2. Kế hoạch hoạt động bay mùa được sử dụng làm cơ sở dữ liệu cho Giai đoạn chiến lược để Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay thực hiện:

- a) Đánh giá, dự báo sớm nhu cầu hoạt động bay dài hạn;
- b) Phân tích sự cân bằng giữa nhu cầu hoạt động bay và năng lực thông qua của hệ thống cấu trúc vùng trời, đường hàng không, cảng hàng không;
- c) Làm cơ sở để tham mưu tối ưu hóa việc phân bổ giờ cất, hạ cánh (Slot), điều chỉnh cấu trúc vùng trời, thiết lập đường bay mới và bố trí nguồn lực cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay của hệ thống.

Điều 154. Lập, thông báo và hiệp đồng Kế hoạch hoạt động bay mùa

1. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm cung cấp dữ liệu về phép bay cấp cho chuyến bay thường lệ, dữ liệu slot đã được xác nhận tại các cảng hàng không cho Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay chậm nhất bảy (07) ngày trước ngày bắt đầu mỗi mùa lịch bay.

2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm:

- a) Tổng hợp, lập kế hoạch hoạt động bay mùa và tích hợp vào hệ thống cơ sở dữ liệu;
- b) Gửi kế hoạch hoạt động bay mùa cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia để phục vụ công tác phối hợp quản lý, sử dụng vùng trời linh hoạt.

3. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm cập nhật kịp thời các thay đổi, bổ sung, hủy bỏ so với lịch bay mùa đã được cấp phép.

Điều 155. Kế hoạch hoạt động bay ngày

1. Kế hoạch hoạt động bay ngày là bản tổng hợp các chuyến bay hàng không dân dụng dự kiến thực hiện trong vùng trời Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý trong một ngày khai thác (tính từ 00h00 đến 23h59 giờ UTC).

2. Kế hoạch hoạt động bay ngày là cơ sở để các đơn vị có liên quan chuẩn bị, điều chỉnh các phương án bảo đảm khai thác và phối hợp cung cấp dịch vụ phù hợp theo nhu cầu hoạt động bay trong ngày.

3. Kế hoạch hoạt động bay ngày bao gồm:

a) Các chuyến bay vận tải hàng không thương mại thường lệ trong ngày khai thác theo kế hoạch hoạt động bay mùa;

b) Các chuyến bay không thường lệ, chuyến bay hàng không chung, hàng không chuyên dùng đã được cấp phép bay hoặc chấp thuận kế hoạch bay không lưu, kế hoạch thực hiện chuyến bay.

4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm lập Kế hoạch hoạt động bay ngày và gửi cho các cơ quan, đơn vị liên quan.

MỤC 2

KẾ HOẠCH BAY KHÔNG LƯU

Điều 156. Mục đích và nội dung của Kế hoạch bay không lưu

1. Kế hoạch bay không lưu (FPL) là căn cứ để cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tiếp nhận, xử lý, cung cấp dịch vụ điều hành bay, dịch vụ quản lý luồng không lưu, dịch vụ thông báo bay, dịch vụ báo động, tổ chức hiệp đồng và chuyển giao điều hành bay.

2. Nội dung kế hoạch bay không lưu gồm:

a) Nhận dạng chuyến bay;

b) Quy tắc bay và loại chuyến bay;

c) Số lượng tàu bay, loại tàu bay, loại nhiên liệu;

d) Thiết bị và khả năng của tàu bay;

đ) Sân bay khởi hành. Đối với FPL được nộp trong khi bay, mục này được thay bằng chỉ địa danh của vị trí mà từ đó các thông tin bổ sung liên quan tới chuyến bay có thể được cung cấp, nếu yêu cầu;

e) Giờ dự kiến khởi hành. Đối với chuyến bay nộp FPL trong khi bay, mục này được thay bằng giờ tàu bay bay qua điểm đầu tiên của đường bay mà kế hoạch bay đó sẽ được thực hiện;

g) Tốc độ bay đường dài, mực bay đường dài, đường bay;

h) Sân bay đến, tổng thời gian bay ước tính, sân bay dự bị;

i) Nhiên liệu dự trữ;

k) Tổng số người trên tàu bay;

l) Thiết bị cứu nạn và khẩn cấp;

m) Các thông tin khác.

3. Mẫu và cách điền kế hoạch bay không lưu tuân thủ quy định của ICAO.

4. Đối với các chuyến bay vận tải hàng không chuyên dùng và hàng không chung khai thác bằng tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam, tại Mục 18 của FPL phải khai báo thông tin đầy đủ về loại hình hoạt động, cụ thể:

a) FPL của chuyến bay hoạt động hàng không chung: RMK/GA;

b) FPL của chuyến bay thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm, cứu hộ, cứu nạn, cấp cứu, y tế: RMK/MEDEVAC;

c) FPL của các chuyến bay vận tải hàng không chuyên dùng khác: RMK/AERIAL WORK.

Điều 157. Nộp FPL

1. Bộ phận Thủ tục bay là đầu mối tiếp nhận, kiểm tra, chấp thuận FPL đối với các chuyến bay khởi hành từ các cảng hàng không, sân bay, bãi/dải cất hạ cánh của Việt Nam. Đối với các chuyến bay bay qua, bay vào vùng trời Việt Nam, vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, địa chỉ nhận FPL được công bố tại AIP Việt Nam.

2. Kế hoạch bay không lưu được nộp bằng một trong các phương thức sau đây:

a) Qua cổng thông tin điện tử;

b) Qua mạng viễn thông hàng không;

c) Qua thư điện tử theo địa chỉ công bố;

d) Nộp trực tiếp;

đ) Phương thức khác do Cục Hàng không Việt Nam công bố.

3. Cục Hàng không Việt Nam công bố địa chỉ tiếp nhận FPL và các yêu cầu liên quan khác trong AIP Việt Nam.

4. FPL được nộp tối đa 120 giờ trước giờ dự kiến khởi hành (EOBT).

5. Thời hạn nộp FPL thực hiện như sau:

a) Chậm nhất 03 giờ trước giờ dự kiến khởi hành đối với chuyến bay áp dụng biện pháp quản lý luồng không lưu hoặc A-CDM;

b) Chậm nhất 01 giờ trước giờ dự kiến tàu khởi hành đối với các chuyến bay còn lại;

c) Chậm nhất 30 phút trước giờ dự kiến khởi hành đối với các chuyến bay thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm, cứu hộ, cứu nạn, cấp cứu y tế;

d) Trường hợp nộp FPL khi đang bay, cơ sở ATS có liên quan phải nhận được FPL chậm nhất 10 phút trước khi tàu bay dự kiến đến điểm vào vùng trời kiểm soát hoặc điểm bay qua đường hàng không.

6. Quy định tại điểm a, b và d khoản 5 Điều này cũng áp dụng đối với các chuyến bay vận tải hàng không chuyên dùng và hàng không chung khai thác bằng tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam, khởi hành từ các cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh của Việt Nam.

Điều 158. Chấp thuận FPL

1. Bộ phận Thủ tục bay khi nhận được FPL hoặc các thay đổi của FPL đó có trách nhiệm:

a) Kiểm tra tính hợp lệ của cấu trúc điện văn, tuân thủ định dạng, trường dữ liệu, ký hiệu và thời gian;

b) Kiểm tra tính đầy đủ, tính chính xác, tính logic, sự phù hợp giữa các trường dữ liệu của FPL;

c) Đối chiếu với Kế hoạch hoạt động bay ngày đã nhận được;

d) Kiểm tra các thông tin hạn chế khai thác đã công bố trong AIP, NOTAM, biện pháp quản lý luồng không lưu, kế hoạch sử dụng vùng trời và các điều kiện khai thác có liên quan.

2. Trường hợp FPL chưa đầy đủ, chưa đúng định dạng hoặc có nội dung chưa rõ, Bộ phận Thủ tục bay yêu cầu tổ lái, người khai thác hoặc đại diện được ủy quyền bổ sung, sửa đổi.

3. Trường hợp FPL đáp ứng yêu cầu, Bộ phận Thủ tục bay chấp thuận FPL bằng hình thức phát điện văn FPL; trường hợp không chấp thuận thì phải thông báo rõ lý do bằng phương thức phù hợp.

4. Điện văn FPL và các điện văn ATS liên quan đến FPL phải được gửi tới các địa chỉ theo quy định.

5. Việc tiếp nhận, kiểm tra, chấp thuận, từ chối và phát điện văn FPL và các điện văn ATS liên quan đến FPL phải được ghi nhận, lưu trữ trên hệ thống hoặc sổ nghiệp vụ để phục vụ tra cứu, điều tra sự cố và kiểm tra, giám sát khi cần thiết.

Điều 159. Phương thức nộp FPL của các chuyến bay vận tải hàng không chuyên dùng và hàng không chung khai thác bằng tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam khởi hành từ các cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh tại Việt Nam

1. Người khai thác tàu bay phải bảo đảm các điều kiện tiên quyết về Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay (AOC) hoặc Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay hàng không chung, hàng không chuyên dùng còn hiệu lực, tàu bay có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực và chịu trách nhiệm trước pháp luật về tính hợp lệ của các tài liệu đó trước khi thực hiện các chuyến bay tại Việt Nam.

2. Người lái tàu bay, người khai thác tàu bay hoặc đại diện được ủy quyền phải gửi thông tin khai thác của các chuyến bay vận tải hàng không chuyên dùng, hàng không chung khai thác bằng tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam cho Trung tâm Quản lý luồng không lưu trước 01 ngày so với ngày dự kiến khai thác. Các thông tin khai thác bao gồm: Ngày dự kiến thực hiện, số hiệu chuyến bay, sân bay khởi hành và giờ dự kiến khởi hành, sân bay đến, đường bay.

3. Trung tâm Quản lý luồng không lưu có trách nhiệm:

a) Đánh giá rủi ro hoạt động hàng không chung, hàng không chuyên dùng xâm phạm các khu vực cấm bay, hạn chế bay, nguy hiểm và các vùng trời đang có hoạt động của các lực lượng vũ trang dựa trên thông tin tại Kế hoạch sử dụng vùng trời (AUP), Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật (UUP) hoặc các thông tin có được về việc sử dụng vùng trời của lực lượng vũ trang;

b) Đánh giá mức độ ảnh hưởng đối với năng lực thông qua của các phân khu vùng trời và sân bay;

c) Cập nhật Kế hoạch hoạt động bay ngày và gửi kế hoạch bổ sung tới các địa chỉ theo quy định.

4. Căn cứ Kế hoạch hoạt động bay ngày, tổ lái, người khai thác tàu bay hoặc đại diện được ủy quyền nộp FPL theo quy định tại Điều 157 của Thông tư này.

Điều 160. Sửa đổi, bổ sung, hủy bỏ FPL

1. Tổ lái, người khai thác tàu bay hoặc đại diện được ủy quyền nộp FPL phải thông báo ngay cho Bộ phận Thủ tục bay khi chuyến bay bị hủy, chậm, hoặc có thay đổi so với FPL đã nộp.

2. Trường hợp chuyến bay bị chậm so với giờ dự kiến khởi hành từ 30 phút trở lên đối với chuyến bay có kiểm soát, từ 60 phút trở lên đối với chuyến bay không có kiểm soát và 15 phút trở lên đối với chuyến bay có áp dụng biện pháp quản lý luồng không lưu hoặc A-CDM, thì tổ lái, người khai thác tàu bay hoặc đại diện được ủy quyền phải gửi thông tin trì hoãn theo quy định.

3. Nếu tàu bay đang bay, tổ lái phải báo cáo thay đổi cho cơ sở ATS đang thiết lập liên lạc; cơ sở ATS có trách nhiệm chuyển ngay thông tin nhận được cho Bộ phận Thủ tục bay để xử lý theo quy định.

4. Điện văn sửa đổi, hủy, trì hoãn, khởi hành, hạ cánh được lập, gửi và xử lý theo mẫu điện văn ATS của ICAO.

Điều 161. Chấm dứt FPL

1. Đối với chuyến bay có FPL cho toàn bộ chuyến bay hay cho phần cuối của chuyến bay tới sân bay đến, ngay sau khi tàu bay đã hạ cánh tổ lái phải báo cáo trực tiếp hoặc qua liên lạc vô tuyến cho cơ sở ATS tại sân bay đó về việc tàu bay đã hạ cánh.

2. Đối với chuyến bay có FPL cho một phần của chuyến bay, mà phần đó không bao gồm sân bay đến, tổ lái phải báo cáo việc kết thúc kế hoạch bay cho cơ sở ATS liên quan, nếu cơ sở ATS đó yêu cầu.

3. Trong trường hợp tại sân bay đến không có cơ sở ATS, tổ lái phải báo cáo việc hạ cánh bằng phương tiện sẵn có nhanh nhất cho cơ sở ATS gần nhất.

4. Trong trường hợp sân bay đến không có đủ thiết bị liên lạc và không thể trực tiếp đến báo cáo, ngay trước khi hạ cánh tổ lái phải báo cáo qua liên lạc vô tuyến việc hạ cánh cho cơ sở ATS duy trì liên lạc sau cùng.

5. Báo cáo hạ cánh phải bao gồm những nội dung sau:

- a) Nhận dạng tàu bay;
- b) Sân bay khởi hành;
- c) Sân bay dự định đến (trong trường hợp hạ cánh xuống sân bay dự bị);
- d) Sân bay thực tế đến;
- đ) Giờ hạ cánh.

MỤC 3

KẾ HOẠCH THỰC HIỆN CHUYẾN BAY

Điều 162. Nội dung và thời gian nộp Kế hoạch thực hiện chuyến bay

1. Kế hoạch thực hiện chuyến bay là hình thức thông báo thông tin áp dụng bắt buộc đối với các chuyến bay bay qua, bay trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý mà không bay vào lãnh thổ Việt Nam.

2. Nội dung và thời gian cung cấp Kế hoạch thực hiện chuyến bay tuân thủ theo quy định tại Nghị định số 222/2026/NĐ-CP ngày 22 tháng 6 năm 2026 của Chính phủ về hoạt động bay.

Điều 163. Tiếp nhận và xử lý Kế hoạch thực hiện chuyến bay

1. Cơ sở Thông báo, hiệp đồng bay thuộc Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam là đầu mối tiếp nhận, xem xét và phản hồi kế hoạch thực hiện chuyến bay.

2. Kế hoạch thực hiện chuyến bay được gửi bằng một trong các phương thức sau đây:

a) Qua hệ thống điện tử do Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam công bố;

b) Qua mạng viễn thông hàng không, thư điện tử hoặc phương thức khác đã được công bố;

c) Trường hợp cần thiết, nộp trực tiếp theo đầu mối được công bố.

3. Sau khi nhận kế hoạch thực hiện chuyến bay, cơ sở Thông báo, hiệp đồng bay có trách nhiệm:

a) Kiểm tra tính đầy đủ, thống nhất, hợp lệ của hồ sơ, dữ liệu;

b) Đánh giá khả năng tiếp thu của các phân khu vùng trời và các điều kiện khai thác liên quan;

c) Cập nhật Kế hoạch hoạt động bay ngày và gửi kế hoạch bổ sung tới các địa chỉ theo quy định;

d) Trường hợp cần thiết, yêu cầu người gửi bổ sung, làm rõ thông tin.

4. Kế hoạch thực hiện chuyến bay phải bảo đảm đủ các điều kiện sau đây:

a) Thông tin đầy đủ, chính xác, hợp lệ;

b) Không làm ảnh hưởng đến yêu cầu quốc phòng, an ninh, an toàn hoạt động bay và biện pháp quản lý luồng không lưu đang áp dụng;

c) Hoàn thành nghĩa vụ thanh toán giá dịch vụ điều hành bay của người khai thác tàu bay.

5. Phản hồi về kế hoạch thực hiện chuyến bay phải thể hiện tối thiểu:

a) Số, ký hiệu hoặc mã tham chiếu kế hoạch thực hiện chuyến bay được phản hồi;

b) Nhận dạng chuyến bay;

c) Loại tàu bay, quốc tịch tàu bay, điểm vào, điểm ra FIR, thời gian dự kiến qua điểm vào, điểm ra khỏi FIR;

d) Thời hạn hiệu lực của chấp thuận;

đ) Điều kiện, giới hạn hoặc yêu cầu phối hợp kèm theo, nếu có.

6. Trường hợp từ chối, cơ sở Thông báo, hiệp đồng bay phải thông báo rõ lý do cho người gửi.

7. Điện văn Kế hoạch bay không lưu của các chuyến bay này phải được gửi tới các địa chỉ được công bố trong AIP Việt Nam.

Điều 164. Sửa đổi, thay thế, hủy bỏ kế hoạch thực hiện chuyến bay

1. Người gửi kế hoạch thực hiện chuyến bay phải thông báo ngay cho cơ sở Thông báo, hiệp đồng bay khi chuyến bay bị hủy hoặc có thay đổi so với kế hoạch đã được chấp thuận.

2. Thay đổi các nội dung sau đây phải gửi kế hoạch thực hiện chuyến bay mới thay thế:

a) Số hiệu chuyến bay hoặc dấu hiệu nhận biết tàu bay;

b) Kiểu loại tàu bay, quốc tịch tàu bay;

c) Hành trình bay, đường hàng không, điểm vào, điểm ra FIR;

d) Ngày thực hiện chuyến bay;

đ) Mục đích chuyến bay.

3. Các thay đổi khác được thực hiện bằng văn bản sửa đổi hoặc trên hệ thống điện tử theo định dạng đã được công bố.

4. Ngay sau khi tiếp nhận nội dung sửa đổi, thay thế hoặc hủy bỏ, cơ sở Thông báo, hiệp đồng bay có trách nhiệm cập nhật và thông báo cho các địa chỉ liên quan; chỉ được thực hiện chuyến bay khi đã hoàn tất công tác hiệp đồng với Trung tâm Quản lý điều hành bay khu vực liên quan.

5. Trường hợp kế hoạch thực hiện chuyến bay đã được chấp thuận nhưng chuyến bay không còn thực hiện, người gửi phải thông báo hủy bỏ ngay để tránh phát sinh hiệp đồng, điều hành hoặc điều phối không cần thiết.

MỤC 4

CHIA SẺ, TRAO ĐỔI DỮ LIỆU KẾ HOẠCH BAY

Điều 165. Chia sẻ, trao đổi dữ liệu Kế hoạch bay

1. Các cơ quan, đơn vị liên quan đến khởi tạo, cung cấp, tiếp nhận dữ liệu kế hoạch bay có trách nhiệm cung cấp, thông báo kịp thời cho nhau các thay đổi, bổ sung, hủy bỏ của kế hoạch bay để đảm bảo công tác quản lý hoạt động bay, quản lý, sử dụng vùng trời linh hoạt và an ninh quốc phòng.

2. Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam có trách nhiệm tổ chức hệ thống cơ sở dữ liệu dùng chung hoặc cơ chế trao đổi dữ liệu điện tử bảo đảm dữ liệu về Kế hoạch bay được cập nhật đồng bộ, chính xác, kịp thời.

CHƯƠNG X

PHƯƠNG THỨC BAY HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG

MỤC 1

CÁC LOẠI PHƯƠNG THỨC BAY HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG

Điều 166. Phân loại phương thức bay

Phương thức bay bao gồm phương thức bay bằng mắt và phương thức bay bằng thiết bị. Phương thức bay bằng thiết bị bao gồm phương thức bay truyền thống và phương thức bay dẫn đường theo tính năng (PBN).

Điều 167. Các phương thức bay bằng thiết bị

1. Phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị.
2. Phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị.
3. Phương thức tiếp cận bằng thiết bị bao gồm:
 - a) Phương thức tiếp cận không chính xác (NPA);
 - b) Phương thức tiếp cận có hướng dẫn độ cao (APV);
 - c) Phương thức tiếp cận chính xác (PA).
4. Phương thức bay đường dài.
5. Phương thức bay chờ.

MỤC 2

YÊU CẦU ĐỐI VỚI THIẾT KẾ PHƯƠNG THỨC BAY

Điều 168. Tiêu chuẩn và khung pháp lý

1. Phương thức bay phải được thiết kế theo tiêu chuẩn quy định tại PANS-OPS Doc 8168 của ICAO. Trường hợp có khác biệt, việc áp dụng thực hiện theo

quy định của pháp luật Việt Nam và nội dung đã được công bố trong AIP Việt Nam.

2. Các nội dung khác biệt so với tiêu chuẩn của ICAO phải được Cục Hàng không Việt Nam quy định cụ thể và công bố trong AIP Việt Nam.

3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ dẫn đường đảm bảo việc thiết kế và đánh giá phương thức bay đối với hệ thống, thiết bị dẫn đường do doanh nghiệp quản lý.

4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm xây dựng mới, sửa đổi, bổ sung phương thức bay theo trách nhiệm được giao.

Điều 169. Thiết kế phương thức bay trong khu vực đồi núi

1. Khu vực đồi núi là khu vực có biên dạng địa hình thay đổi, trong đó chênh lệch mức cao địa hình vượt quá 900 m (3 000 ft) trong phạm vi khoảng cách 18,5 km (10,0 NM).

2. Khi thiết kế phương thức bay để sử dụng tại khu vực đồi núi, nhân viên thiết kế căn cứ vào đánh giá chuyên môn, kinh nghiệm và thông tin thu thập thực tế từ người khai thác cảng hàng không, người lái và các cơ quan, đơn vị liên quan để đề xuất áp dụng giá trị độ cao vượt chướng ngại tối thiểu (MOC) được tăng thêm lên đến tối đa 100% nhằm hạn chế thời gian tàu bay phải chịu ảnh hưởng của nhiễu động phía khuất gió và các hiện tượng thời tiết bất lợi khác liên quan đến khu vực đồi núi. Trên cơ sở báo cáo đề xuất, Cục Hàng không Việt Nam xem xét, quyết định việc áp dụng giá trị MOC này.

3. Việc áp dụng các mức tăng độ cao vượt chướng ngại vật tối thiểu (MOC) đối với địa hình đồi núi phải được công bố trong AIP.

Điều 170. Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu sân bay

1. Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu sân bay phải được thiết lập và công bố trên AIP.

2. Đối với từng phương thức bay được thiết kế, phải công bố độ cao/chiều cao vượt chướng ngại vật (OCA/H) tương ứng với từng loại tàu bay mà phương thức đó được áp dụng.

3. Đối với phương thức tiếp cận chính xác, khi cần thiết phải công bố bổ sung OCA/H đối với tàu bay loại Cat DL (tàu bay có sải cánh từ 65 mét đến 80 mét và/hoặc có khoảng cách thẳng đứng giữa quỹ đạo bay của bánh tàu bay và ăng-ten đài tầm (đài chỉ góc hạ cánh) từ 7 mét đến 8 mét).

4. Việc xác định, kiểm tra và công bố OCA/H phải phù hợp với tiêu chuẩn, quy trình thiết kế phương thức bay và quy định về quản lý, công bố tin tức hàng không.

Điều 171. Đánh giá phương thức bay

1. Đánh giá phương thức bay bao gồm đánh giá mặt đất và bay đánh giá.
2. Đánh giá mặt đất bao gồm rà soát độc lập và rà soát về khai thác bay.
3. Bay đánh giá bao gồm bay đánh giá bằng buồng lái mô phỏng, giả định và bay đánh giá bằng tàu bay.

Điều 172. Đánh giá mặt đất

1. Phương thức bay phải được đánh giá độc lập bởi nhân viên thiết kế phương thức bay có đủ năng lực và không tham gia trực tiếp vào quá trình thiết kế phương thức bay đó. Việc đánh giá nhằm phát hiện, hiệu chỉnh các sai sót trong việc áp dụng tiêu chuẩn kỹ thuật và đảm bảo tính chính xác, thống nhất của hệ thống hồ sơ, tài liệu thiết kế phương thức bay.
2. Phương thức bay phải được đánh giá từ góc độ khai thác bay nhằm xác định các vấn đề rủi ro tiềm ẩn trong thiết kế phương thức bay đối với khai thác bay thực tế.
3. Kết quả đánh giá mặt đất là cơ sở để xác định sự cần thiết của việc bay đánh giá bằng buồng lái mô phỏng, giả định hoặc bay đánh giá bằng tàu bay hoặc kết hợp cả hai hình thức.

Điều 173. Bay đánh giá

1. Bay đánh giá phải được thực hiện trong các trường hợp sau:
 - a) Khả năng bay của phương thức bay không thể được xác định bằng các phương pháp khác;
 - b) Phương thức bay có các sai lệch so với tiêu chuẩn thiết kế thông thường, yêu cầu phải áp dụng các biện pháp giảm thiểu để đảm bảo an toàn tương đương;
 - c) Độ chính xác, tính toàn vẹn của dữ liệu chương ngại vật và địa hình chưa đủ độ tin cậy và không thể xác định bằng các phương pháp khác (chỉ thực hiện bay đánh giá bằng tàu bay);
 - d) Các phương thức bay mới thay thế các phương thức bay hiện hữu có lộ trình, biên dạng độ cao hoặc cảm biến, cơ sở hạ tầng dẫn đường khác với phương thức bay hiện hữu;
 - đ) Đối với các phương thức bay PinS dành cho trực thăng;
 - e) Đối với các phương thức bay RNP AR.
2. Bay đánh giá có thể được thực hiện dưới hình thức bay đánh giá bằng buồng lái mô phỏng, giả định, bay đánh giá bằng tàu bay hoặc kết hợp cả hai tùy theo yêu cầu. Trong đó:

a) Bay đánh giá bằng buồng lái mô phỏng, giả định phải bao quát tất cả các khía cạnh của bay đánh giá ngoại trừ việc xác minh chương ngại vật, tín hiệu trong không gian và đánh giá cơ sở hạ tầng sân bay;

b) Bay đánh giá bằng tàu bay cho phép đánh giá trong điều kiện khai thác thực tế. Trường hợp tàu bay đánh giá không bao quát được toàn bộ các dải tốc độ theo thiết kế, có thể áp dụng các biện pháp đánh giá bổ sung bằng buồng lái mô phỏng, giả định với các nhóm tàu bay phù hợp.

3. Phương thức bay phải được bay đánh giá bằng tàu bay khi đường cất hạ cánh hoặc sân bay chưa được đánh giá cho hoạt động bay bằng thiết bị trong thực tế trước đó hoặc theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

4. Các hệ thống, thiết bị thông tin, dẫn đường và giám sát phải đảm bảo trạng thái hoạt động ổn định, tin cậy và đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn kỹ thuật trong suốt quá trình thực hiện bay đánh giá bằng tàu bay.

5. Các dữ liệu sử dụng cho bay đánh giá, bao gồm sơ đồ phương thức bay, bảng mã hóa phương thức bay, sơ đồ chương ngại vật, dữ liệu đường cất hạ cánh phải được Cục Hàng không Việt Nam xem xét và chấp thuận trước khi triển khai thực hiện.

Điều 174. Công bố sơ đồ phương thức bay

1. Cục Hàng không Việt Nam công bố và giám sát an toàn đối với toàn bộ hệ thống phương thức bay hàng không dân dụng tại các sân bay và trong vùng trời của Việt Nam.

2. Sản phẩm thiết kế, đánh giá phương thức bay của các tổ chức nước ngoài cho các sân bay hoặc vùng trời của Việt Nam phải được xem xét, đánh giá để đảm bảo tuân thủ các yêu cầu theo quy định của Việt Nam và ICAO trước khi được công bố.

Điều 175. Rà soát định kỳ, đột xuất phương thức bay

1. Phương thức bay phải được duy trì và rà soát định kỳ theo chu kỳ 05 năm một lần tính từ thời điểm hiệu lực của phương thức bay.

2. Việc rà soát định kỳ phương thức bay bao gồm những nội dung sau:

a) Đánh giá tác động của tất cả các thay đổi đối với dữ liệu chương ngại vật;

b) Đánh giá tác động của tất cả các thay đổi đối với dữ liệu sân bay, dữ liệu hàng không và dữ liệu đài dẫn đường;

c) Đánh giá tác động của tất cả các tu chỉnh tiêu chuẩn thiết kế và thay đổi đối với tiêu chuẩn trình bày. Các phương thức bay hiện hữu có thể được duy trì không đổi ngay cả khi các tiêu chuẩn thiết kế và tiêu chuẩn trình bày có sự thay đổi, nếu xác định được rằng những thay đổi này không liên quan đến vấn đề an

toàn;

d) Đánh giá tác động của tất cả các thay đổi đối với yêu cầu của người khai thác.

3. Trường hợp kết quả rà soát định kỳ yêu cầu thiết kế, sửa đổi phương thức bay, Cục Hàng không Việt Nam chỉ đạo cơ sở thiết kế phương thức bay lập kế hoạch và triển khai thực hiện nhiệm vụ.

4. Nhân viên thực hiện rà soát định kỳ phương thức bay phải có năng lực tương đương với trình độ cần thiết để thiết kế phương thức bay mới.

5. Việc rà soát, đánh giá đột xuất phương thức bay được thực hiện trong các trường hợp sau đây:

a) Theo yêu cầu của công tác điều tra tai nạn, sự cố tàu bay liên quan đến phương thức bay; khi nhận được báo cáo, phản hồi chính thức về các bất cập, sai lệch hoặc nguy cơ mất an toàn từ tổ lái hoặc cơ sở điều hành bay trong quá trình khai thác thực tế;

b) Theo yêu cầu khi tiêu chuẩn thiết kế phương thức bay của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) hoặc quy định pháp luật liên quan của Việt Nam có sự thay đổi, cập nhật;

c) Theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 176. Đánh giá rủi ro an toàn

1. Việc đánh giá rủi ro an toàn đối với phương thức bay được coi là đảm bảo khi công tác thiết kế phương thức bay được thực hiện tuân thủ đầy đủ theo các quy định của Việt Nam.

2. Việc đánh giá rủi ro an toàn phải được thực hiện khi có sự sai lệch với quy định của Việt Nam.

MỤC 3

DẪN ĐƯỜNG THEO TÍNH NĂNG

Điều 177. Dẫn đường theo tính năng

1. PBN bao gồm ba thành phần: Thông số dẫn đường, hạ tầng đài dẫn đường, ứng dụng dẫn đường.

2. Thông số dẫn đường là một tập hợp các yêu cầu đối với tàu bay và tổ lái cần thiết để hỗ trợ các hoạt động PBN trong một vùng trời xác định. Có hai loại thông số dẫn đường:

a) Thông số RNAV là thông số dẫn đường dựa trên dẫn đường khu vực,

không bao gồm yêu cầu về chức năng giám sát tính năng và cảnh báo trên tàu bay (OBPMA), được ký hiệu bằng tiền tố RNAV. Các thông số RNAV bao gồm: RNAV 1, RNAV 2, RNAV 5, RNAV 10 (tương đương RNP 10 - không yêu cầu OBPMA) và các thông số khác theo quy định hiện hành của ICAO;

b) Thông số RNP là thông số dẫn đường dựa trên dẫn đường khu vực, có bao gồm yêu cầu về chức năng giám sát tính năng và cảnh báo trên tàu bay (OBPMA), được ký hiệu bằng tiền tố RNP. Các thông số RNP bao gồm: RNP 4, RNP 2, RNP 1, A-RNP, RNP APCH, RNP AR APCH, RNP 0.3 và các thông số khác theo quy định hiện hành của ICAO.

3. Chức năng giám sát tính năng và cảnh báo trên tàu bay (OBPMA) xác định việc khai thác hệ thống dẫn đường có đáp ứng mức độ rủi ro an toàn chấp nhận được cần thiết liên quan đến thông số dẫn đường RNP. OBPMA có thể áp dụng đối với tính năng dẫn đường theo phương ngang và theo phương dọc của tàu bay. OBPMA cũng giúp tổ lái phát hiện khi hệ thống dẫn đường không đạt được hoặc không thể bảo đảm tính toàn vẹn và tính năng dẫn đường mà thông số RNP yêu cầu.

4. Hạ tầng đài dẫn đường bao gồm các đài dẫn đường mặt đất hoặc hệ thống dẫn đường trong không gian. Các đài dẫn đường mặt đất truyền thống bao gồm DME và VOR. Khái niệm PBN yêu cầu việc các đài dẫn đường cung cấp thông tin vị trí cho tàu bay thông qua hệ thống dẫn đường khu vực trên tàu bay. Các hệ thống dẫn đường trong không gian bao gồm các thành phần của hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu (GNSS).

5. Ứng dụng dẫn đường là việc sử dụng thông số dẫn đường cùng với hạ tầng đài dẫn đường liên quan cho đường hàng không và phương thức bay bằng thiết bị để cho phép người khai thác dẫn đường trong một vùng trời xác định phù hợp với khái niệm vùng trời. Ứng dụng RNP được hỗ trợ bởi thông số dẫn đường RNP, ứng dụng RNAV được hỗ trợ bởi thông số dẫn đường RNAV.

6. Cục Hàng không Việt Nam xác định và công bố thông số RNAV và RNP cho các đường hàng không và phương thức bay cụ thể phù hợp với quy định, hướng dẫn của ICAO.

Điều 178. Khả năng đủ điều kiện bay và phê chuẩn khai thác

1. Tàu bay phải được trang bị hệ thống RNAV hoặc RNP có khả năng hỗ trợ ứng dụng dẫn đường dự kiến khai thác, tuân thủ các quy định về thông số dẫn đường. Hệ thống RNAV hoặc RNP và các hoạt động khai thác tàu bay phải tuân thủ các quy định về thông số dẫn đường được xây dựng cho một ứng dụng dẫn đường cụ thể và được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn cho hoạt động khai thác đó.

2. Thông số dẫn đường quy định chi tiết các yêu cầu đối với tổ lái và tàu bay cần thiết để hỗ trợ ứng dụng dẫn đường. Thông số này bao gồm cấp độ của tính

năng dẫn đường, các chức năng, cảm biến và các yếu tố khai thác được yêu cầu đối với hệ thống RNAV hoặc RNP.

3. Tổ lái, người khai thác phải tuân thủ các giới hạn khai thác được yêu cầu đối với ứng dụng dẫn đường.

4. Tất cả các giả định liên quan đến ứng dụng dẫn đường được liệt kê trong thông số dẫn đường. Các giả định này cần được rà soát khi tiến hành quá trình đánh giá khả năng đủ điều kiện bay và phê chuẩn khai thác.

5. Người khai thác và tổ lái có trách nhiệm kiểm tra hệ thống RNAV hoặc RNP được khai thác phù hợp với yêu cầu của thông số dẫn đường. Để tạo thuận lợi cho quá trình này, các tài liệu chứng nhận hoặc tài liệu khai thác phải xác định rõ sự phù hợp với thông số dẫn đường liên quan.

6. Tiêu chuẩn thiết kế phương thức PBN và điều kiện khai thác theo tiêu chuẩn, hướng dẫn của ICAO.

MỤC 4

YÊU CẦU BỔ SUNG ĐỐI VỚI CƠ SỞ THIẾT KẾ PHƯƠNG THỨC BAY HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG

Điều 179. Yêu cầu bổ sung đối với cơ sở thiết kế phương thức bay hàng không dân dụng

1. Cơ sở thiết kế phương thức bay phải được trang bị cơ sở hạ tầng và trang thiết bị cần thiết để thực hiện nhiệm vụ thiết kế phương thức bay.

2. Cơ sở thiết kế phương thức bay phải xác định rõ khung năng lực tiêu chuẩn cho các chức danh công việc; bảo đảm nhân viên thiết kế phương thức bay được đào tạo, huấn luyện và đánh giá phù hợp khi thực hiện nhiệm vụ được giao.

3. Cơ sở thiết kế phương thức bay phải thiết lập, duy trì và cải tiến liên tục Hệ thống quản lý chất lượng (QMS) đối với toàn bộ quá trình thiết kế phương thức bay.

4. QMS phải được xây dựng theo tiêu chuẩn ISO 9001 hoặc tiêu chuẩn tương đương và được chứng nhận bởi một tổ chức được công nhận.

5. QMS phải bao gồm Chính sách chất lượng, Mục tiêu chất lượng, các quy trình kiểm soát nội bộ, kiểm soát chất lượng, quản lý rủi ro, xử lý sự không phù hợp và các cơ chế phản hồi để xác định nguyên nhân gốc và thực hiện hành động khắc phục, cải tiến.

CHƯƠNG XI

BAY KIỂM TRA, HIỆU CHUẨN HỆ THỐNG, THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG,

GIÁM SÁT VÀ BAY ĐÁNH GIÁ PHƯƠNG THỨC BAY BẰNG THIẾT BỊ

MỤC 1

BAY KIỂM TRA, HIỆU CHUẨN HỆ THỐNG, THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT HÀNG KHÔNG

Điều 180. Mục đích

Bay kiểm tra, hiệu chuẩn nhằm mục đích xác minh và đánh giá các thông số kỹ thuật (bao gồm độ chính xác, tầm phủ sóng, tính toàn vẹn...) của hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không so với các tiêu chuẩn quy định bằng cách sử dụng tàu bay được trang bị hệ thống đo lường chuyên dụng trong môi trường thực tế.

Điều 181. Các hình thức bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Bay khảo sát vị trí: là hình thức bay nhằm đánh giá tác động của môi trường lên chất lượng tín hiệu vô tuyến của hệ thống, thiết bị tại vị trí dự kiến lắp đặt. Hệ thống, thiết bị di động thường được sử dụng lắp đặt để cho bay khảo sát vị trí tại khu vực có địa hình phức tạp.

2. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn cơ bản là hình thức bay được thực hiện sau khi hoàn tất công tác lắp đặt và hiệu chỉnh dưới mặt đất nhằm thiết lập hiệu lực của tín hiệu trong không gian. Trong quá trình này, các thông số của hệ thống, thiết bị sẽ được tinh chỉnh để đạt độ chính xác tối ưu. Đối với hệ thống dẫn đường bằng vệ tinh, hình thức bay này nhằm xác minh hiệu lực của các tín hiệu tăng cường và các phương thức bay bằng thiết bị tương ứng.

3. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ là hình thức bay được thực hiện trên cơ sở thường xuyên hoặc sau khi bảo dưỡng lớn thiết bị theo kế hoạch nhằm định kỳ xác nhận hiệu lực của tín hiệu trong không gian. Đối với hệ thống dẫn đường bằng vệ tinh, hình thức bay này nhằm xác minh hiệu lực của các tín hiệu tăng cường và các phương thức bay bằng thiết bị tương ứng.

4. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn đặc biệt là hình thức bay được thực hiện để kiểm tra, đánh giá các thông số kỹ thuật của hệ thống, thiết bị khi có dấu hiệu của việc hệ thống, thiết bị hoạt động sai chức năng; sau khi xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay; hoặc trong các trường hợp đặc biệt khác có khả năng ảnh hưởng đến chất lượng tín hiệu.

Điều 182. Thứ tự ưu tiên bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn được thực hiện theo thứ tự ưu tiên như sau:

a) Ưu tiên 1: bay kiểm tra, hiệu chuẩn đặc biệt;

b) Ưu tiên 2: bay kiểm tra, hiệu chuẩn cơ bản; bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ;

c) Ưu tiên 3: bay khảo sát vị trí.

2. Trường hợp có nhiều kế hoạch bay kiểm tra, hiệu chuẩn yêu cầu thực hiện cùng thời điểm, công tác tổ chức, thực hiện theo quy định tại khoản 1 Điều này.

Điều 183. Quy định về bay kiểm tra, hiệu chuẩn cơ bản

1. Hệ thống, thiết bị phải bay kiểm tra, hiệu chuẩn cơ bản bao gồm: VOR, NDB, ILS (LLZ, GP, Markers), DME, PAPI, Hệ thống đèn tín hiệu tại sân bay, GBAS, SBAS, hệ thống PSR, hệ thống SSR, hệ thống ADS-B.

2. Các trường hợp yêu cầu bay kiểm tra, hiệu chuẩn cơ bản trước khi đưa vào khai thác:

a) Sau khi hệ thống, thiết bị được lắp đặt và hiệu chỉnh mặt đất;

b) Sau khi thay đổi ăng ten, thay đổi vị trí ăng ten phát xạ;

c) Thay đổi tần số phát xạ;

d) Sau khi sửa chữa lớn hoặc do các nguyên nhân khác có thể làm thay đổi các thông số tín hiệu phát xạ.

Điều 184. Quy định về bay hiệu chuẩn định kỳ

1. Hệ thống, thiết bị phải bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ bao gồm: ILS (LLZ, GP, Marker), VOR, NDB, DME, GBAS, PAPI, Hệ thống đèn tín hiệu tại sân bay.

2. Chu kỳ bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ cho từng loại hệ thống, thiết bị dẫn đường quy định tại Phụ lục VIII ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 185. Phối hợp trong quá trình bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Trước khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn, hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát phải được kiểm tra kỹ thuật và xác nhận trạng thái hoạt động bởi nhân viên kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay.

2. Nhân viên kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay được phép thực hiện hiệu chỉnh các thông số hệ thống, thiết bị mặt đất theo đúng tiêu chuẩn quy định trên cơ sở yêu cầu của nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn trong quá trình bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

3. Thiết bị liên lạc VHF không-địa được sử dụng để liên lạc hai chiều giữa nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn trên tàu bay và nhân viên kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay trên tần số riêng biệt và không được gây can nhiễu cho dịch vụ điều hành bay.

Điều 186. Vai trò của tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn khi bay kiểm tra,

hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường giám sát

1. Trong quá trình bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống thiết bị dẫn đường, tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn đóng vai trò là phương tiện chuyên chở các thành viên tổ bay và hệ thống thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

2. Trong quá trình bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống thiết bị giám sát, tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn đóng vai trò là mục tiêu giám sát:

a) Khi kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống PSR: tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn là mục tiêu để phát hiện trong khu vực cần thiết;

b) Khi kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống SSR: tàu bay sử dụng bộ phát đáp chế độ A, chế độ C hoặc chế độ S để trả lời tín hiệu hỏi từ trạm SSR mặt đất;

c) Khi kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống ADS-B: tàu bay phát tín hiệu ADS-B quảng bá cho các thiết bị thu dưới mặt đất.

Điều 187. Đánh giá chất lượng PSR/SSR/ADS-B trong khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn PSR/SSR/ADS-B, nhân viên kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay căn cứ tín hiệu mục tiêu của tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn trên màn hình ra đa hoặc cường độ từ trường mục tiêu đo được để:

a) Đánh giá các cự ly, độ cao, độ chính xác và phương vị phát hiện mục tiêu của hệ thống giám sát;

b) Đánh giá việc giải mã nhận dạng, mã khẩn nguy của SSR/ADS-B.

2. Tổ chức khai thác PSR/SSR/ADS-B được sử dụng công cụ đánh giá của nhà sản xuất thiết bị để thực hiện thu thập dữ liệu trong quá trình bay kiểm tra, hiệu chuẩn nhằm phân tích, đánh giá chất lượng hệ thống PSR/SSR/ADS-B

3. Sau khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn cơ bản, tổ chức khai thác PSR/SSR/ADS-B báo cáo Cục Hàng không Việt Nam giản đồ vùng phủ sóng PSR/SSR/ADS-B để công bố trong AIP Việt Nam.

Điều 188. Thẩm quyền xác định tình trạng khai thác của hệ thống, thiết bị sau khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Cục Hàng không Việt Nam là cơ quan chịu trách nhiệm xác định tình trạng khai thác của hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát sau khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

2. Việc xác định dựa trên:

a) Báo cáo xác định tình trạng hệ thống, thiết bị sau khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn của Cơ sở cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn, đánh giá phương

thức bay;

b) Báo cáo, đánh giá mặt đất về tình trạng hoạt động của hệ thống, thiết bị của Cơ sở quản lý, khai thác hệ thống, thiết bị;

c) Kết quả theo dõi, giám sát bay kiểm tra, hiệu chuẩn của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 189. Xác định tình trạng khai thác của hệ thống, thiết bị sau khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn

Tình trạng khai thác của hệ thống, thiết bị sau khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn được xác định như sau:

1. Sử dụng được không hạn chế: hệ thống, thiết bị cung cấp tín hiệu trong không gian đáp ứng hoàn toàn các tham số và tiêu chuẩn được quy định trong khu vực phủ sóng của hệ thống, thiết bị.

2. Sử dụng có hạn chế: hệ thống, thiết bị cung cấp tín hiệu trong không gian không đáp ứng toàn bộ tham số và tiêu chuẩn được quy định trong khu vực phủ sóng của hệ thống, thiết bị, nhưng an toàn cho việc sử dụng trong giới hạn xác định. Trường hợp hệ thống, thiết bị có thể không an toàn cho hoạt động bay, không được phân loại sử dụng hạn chế hoặc sử dụng có giới hạn.

3. Không sử dụng được: hệ thống, thiết bị không sẵn sàng cho sử dụng khai thác do cung cấp các tín hiệu sai hoặc không an toàn hoặc cung cấp các tín hiệu mà không kiểm soát được chất lượng trong không gian.

Điều 190. Thông báo thay đổi tình trạng hệ thống, thiết bị

1. Hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát có tiêu chuẩn khác biệt so với tiêu chuẩn ICAO phải được Cục Hàng không Việt Nam công bố trong AIP Việt Nam và thông báo chính thức cho ICAO.

2. Việc thay đổi tình trạng hoạt động của hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát có hiệu lực lâu dài phải được Cục Hàng không Việt Nam thông báo cho người khai thác tàu bay và công bố trong AIP.

3. Việc thay đổi tình trạng hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát đột xuất và tạm thời cần phải được tổ chức cung cấp dịch vụ dẫn đường, giám sát hàng không thông báo ngay cho người khai thác tàu bay bằng NOTAM.

4. Việc thay đổi tình trạng hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát do bay kiểm tra, hiệu chuẩn phát hiện được, phải được tổ chức cung cấp dịch vụ dẫn đường, giám sát hàng không thông báo ngay cho người khai thác tàu bay bằng NOTAM. Cục Hàng không Việt Nam thu hồi giấy phép khai thác đối với hệ thống, thiết bị dẫn đường có tình trạng không sử dụng được hoặc cho phép hoạt động ở chế độ thử hoặc để bảo dưỡng.

5. Tổ chức cung cấp dịch vụ dẫn đường, giám sát hàng không phải thông báo dừng cung cấp dịch vụ đối với hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát đang trong thời gian được bay kiểm tra, hiệu chuẩn (trừ hệ thống, thiết bị chỉ được bay kiểm tra dài hiệu hoặc kiểm tra giải mã nhận dạng tàu bay).

Điều 191. Phương thức bay kiểm tra, hiệu chuẩn

Cơ sở cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn có trách nhiệm xây dựng phương thức bay kiểm tra, hiệu chuẩn đối với từng hệ thống, thiết bị bảo đảm tuân thủ hướng dẫn tại Tài liệu 8071 của ICAO; phương thức này phải được quy định tại Tài liệu khai thác của cơ sở và trình Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

Điều 192. Lưu trữ hồ sơ và báo cáo

Tổ chức cung cấp dịch vụ dẫn đường, giám sát hàng không chịu trách nhiệm lưu trữ hồ sơ kết quả bay kiểm tra, hiệu chuẩn ít nhất 05 năm cùng với các hồ sơ khác của hệ thống, thiết bị theo quy định để phục vụ công tác kiểm tra, giám sát khi cần thiết.

MỤC 2

BAY ĐÁNH GIÁ PHƯƠNG THỨC BAY BẰNG TÀU BAY

Điều 193. Tổ chức bay đánh giá phương thức bay bằng tàu bay

1. Việc tổ chức bay đánh giá phương thức bay bằng tàu bay phải tuân thủ các yêu cầu quy định tại Điều 173 của Thông tư này.

2. Trách nhiệm tổ chức bay đánh giá phương thức bay bằng tàu bay:

a) Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay và doanh nghiệp cảng hàng không cung cấp dịch vụ CNS chịu trách nhiệm tổ chức bay đánh giá phương thức bay bằng tàu bay đối với các phương thức bay sử dụng thiết bị dẫn đường do doanh nghiệp quản lý, khai thác;

b) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu chịu trách nhiệm tổ chức bay đánh giá đối với các phương thức bay dẫn đường theo tính năng (PBN);

c) Người khai thác cảng hàng không, Nhà đầu tư chịu trách nhiệm tổ chức bay đánh giá phương thức bay trong trường hợp xây mới, điều chỉnh, nâng cấp đường cất hạ cánh.

3. Cục Hàng không Việt Nam ban hành hướng dẫn về thực hiện bay đánh giá phương thức bay.

MỤC 3

CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ BAY KIỂM TRA, HIỆU CHUẨN

Điều 194. Phạm vi cung cấp dịch vụ của cơ sở cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn

Cơ sở bay kiểm tra, hiệu chuẩn là đơn vị cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá phương thức bay bằng tàu bay hoặc các hình thức bay khác phù hợp.

Điều 195. Yêu cầu đối với cơ sở cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Được Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra, đánh giá và công nhận đủ năng lực thực hiện công tác bay kiểm tra, hiệu chuẩn, bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị.

2. Có quyền sở hữu hoặc quyền sử dụng hợp pháp đối với các phương tiện, thiết bị dưới đây thông qua các tổ chức trong nước hoặc nước ngoài để phục vụ hoạt động cung cấp dịch vụ:

a) Tàu bay có cấu hình, trang thiết bị phù hợp với hoạt động bay kiểm tra, hiệu chuẩn; bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị;

b) Hệ thống thiết bị kiểm tra, hiệu chuẩn chuyên dụng trên tàu bay.

3. Cơ sở cung cấp dịch vụ chịu trách nhiệm cuối cùng về chất lượng dữ liệu, kết quả bay kiểm tra, hiệu chuẩn và đảm bảo an toàn đối với các dịch vụ do mình cung cấp. Việc sử dụng nguồn lực từ bên ngoài (nếu có) không làm thay đổi hoặc giảm trừ trách nhiệm của cơ sở cung cấp dịch vụ. Cơ sở cung cấp dịch vụ phải bảo đảm mọi hoạt động, hệ thống, phương tiện thuê hoặc mua từ bên ngoài phải đáp ứng các tiêu chuẩn, quy định hiện hành; đồng thời có trách nhiệm phối hợp, tạo điều kiện để cơ quan nhà nước có thẩm quyền kiểm tra, giám sát tính tuân thủ của tổ chức cung cấp dịch vụ được thuê ngoài.

Điều 196. Người lái tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Có giấy phép lái tàu bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp hoặc công nhận.

2. Đối với người lái thực hiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải có chứng chỉ đã hoàn thành khóa huấn luyện để thực hiện các bài bay kiểm tra, hiệu chuẩn trên tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn tại cơ sở đào tạo, huấn luyện được Cục Hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận hoặc công nhận

3. Đối với người lái thực hiện bay đánh giá phương thức bay phải có chứng chỉ đã hoàn thành khóa huấn luyện, đào tạo về bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị tại cơ sở đào tạo, huấn luyện được Cục Hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận hoặc công nhận.

Điều 197. Nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn được huấn luyện, đào tạo chuyên môn; huấn luyện vận hành, khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn phù hợp và được đánh giá đáp ứng yêu cầu theo quy định.

2. Nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn khi thực hiện nhiệm vụ phải được trang bị kiến thức về các hệ thống thiết bị dẫn đường, giám sát đang thực hiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

Điều 198. Tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Tàu bay phải đáp ứng các tiêu chuẩn, hướng dẫn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) đối với tàu bay thực hiện nhiệm vụ kiểm tra, hiệu chuẩn.

2. Tàu bay phải đảm bảo đủ điều kiện bay, có cấu trúc và đặc tính kỹ thuật phù hợp để lắp đặt hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn mà không làm ảnh hưởng đến tính năng bay của tàu bay.

3. Tàu bay bay đánh giá phương thức bay phải được trang bị hệ thống FMS, lái tự động, thiết bị và tính năng phù hợp, đáp ứng yêu cầu để thực hiện bay theo các phương thức bay cần đánh giá.

Điều 199. Hệ thống thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Hệ thống thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật quy định tại Tài liệu 8071 của ICAO về kiểm tra thiết bị phụ trợ dẫn đường vô tuyến.

2. Hệ thống thiết bị bay kiểm tra hiệu chuẩn là loại thiết bị có cấu hình máy thu kép (02 máy thu hoạt động đồng thời để đo thông số của thiết bị dẫn đường, giám sát).

3. Hệ thống thiết bị phải có hồ sơ chứng minh tính tuân thủ các tiêu chuẩn kỹ thuật; có kết quả hiệu chuẩn định kỳ còn hiệu lực nhằm bảo đảm tính chính xác của dữ liệu đo lường.

Điều 200. Hệ thống quản lý chất lượng

1. Cơ sở bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải thiết lập, duy trì và cải tiến liên tục Hệ thống quản lý chất lượng (QMS) đối với toàn bộ quá trình bay kiểm tra hiệu chuẩn, bay đánh giá phương thức bay.

2. QMS phải được xây dựng theo tiêu chuẩn ISO 9001 hoặc tiêu chuẩn tương đương và được chứng nhận bởi một tổ chức được công nhận.

3. QMS phải bao gồm Chính sách chất lượng, Mục tiêu chất lượng, các quy trình kiểm soát nội bộ, kiểm soát chất lượng, quản lý rủi ro, xử lý sự không phù hợp và các cơ chế phản hồi để xác định nguyên nhân gốc và thực hiện hành động khắc phục, cải tiến.

CHƯƠNG XII
DỮ LIỆU HÀNG KHÔNG, TIN TỨC HÀNG KHÔNG VÀ SƠ ĐỒ, BẢN ĐỒ
HÀNG KHÔNG

MỤC 1

DỮ LIỆU HÀNG KHÔNG, TIN TỨC HÀNG KHÔNG

Tiểu mục 1

Sản phẩm, dịch vụ tin tức hàng không

Điều 201. Quy định chung về sản phẩm, dịch vụ tin tức hàng không

1. Sản phẩm tin tức hàng không bao gồm:

a) Tập Thông báo tin tức hàng không (AIP), bao gồm các Tập tu chỉnh AIP và các Tập bổ sung AIP;

b) Thông tri hàng không (AIC);

c) Sơ đồ, bản đồ hàng không;

d) Điện văn thông báo tin tức hàng không (NOTAM);

đ) Các bộ dữ liệu số về hàng không.

2. Dịch vụ tin tức hàng không bao gồm:

a) Dịch vụ phát hành dữ liệu hàng không và tin tức hàng không;

b) Dịch vụ tin tức trước chuyến bay;

c) Dịch vụ tin tức sau chuyến bay.

3. Cơ sở AIS có trách nhiệm bảo đảm việc thu thập, xử lý, lưu trữ, tích hợp, trao đổi và cung cấp dữ liệu hàng không, tin tức hàng không và sản phẩm tin tức hàng không cần thiết cho an toàn, điều hòa và hiệu quả hoạt động bay phù hợp với yêu cầu khai thác của cộng đồng quản lý không lưu và người sử dụng bao gồm:

a) Các đối tượng tham gia hoạt động khai thác bay, bao gồm tổ lái, người lập kế hoạch bay và thiết bị mô phỏng, giả định bay;

b) Cơ sở ATS chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ thông báo bay và các cơ quan chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ tin tức trước chuyến bay.

4. Việc cung cấp dữ liệu hàng không và tin tức hàng không phải được thực hiện trong phạm vi lãnh thổ Việt Nam và các khu vực trên biển (high seas) mà Việt Nam chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu. Dữ liệu hàng không và tin tức hàng không phải được cung cấp dưới dạng các sản phẩm tin tức hàng không. Trường hợp dữ liệu hàng không hoặc tin tức hàng không được cung cấp

từ quốc gia khác hoặc nguồn khác thì phải xác định rõ thẩm quyền, nguồn gốc và tình trạng kiểm tra, xác nhận của dữ liệu.

5. Việc thực hiện cung cấp dữ liệu hàng không và tin tức hàng không của Việt Nam được thực hiện theo thẩm quyền của Nhà chức trách hàng không dân dụng, không phân biệt định dạng cung cấp. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay được phân công cung cấp dịch vụ AIS phải chịu trách nhiệm về dữ liệu hàng không và tin tức hàng không được cung cấp theo quy định tại khoản 4 Điều này.

6. Dữ liệu hàng không và tin tức hàng không của Việt Nam được cung cấp phải đáp ứng các yêu cầu về chất lượng theo quy định tại Điều 237 của Thông tư này.

7. Các thỏa thuận chính thức giữa người khởi tạo dữ liệu hàng không và cơ sở AIS phải được thiết lập nhằm bảo đảm việc cung cấp dữ liệu hàng không và tin tức hàng không được thực hiện đầy đủ và kịp thời.

8. Cơ sở AIS phải kịp thời cung cấp cho AIS của các Quốc gia khác dữ liệu hàng không và tin tức hàng không cần thiết cho sự an toàn, điều hòa, hiệu quả của hoạt động dẫn đường hàng không khi được các Quốc gia đó yêu cầu.

9. Trong trường hợp không cung cấp dịch vụ 24 giờ/ngày, dịch vụ AIS phải được duy trì trong suốt thời gian có tàu bay hoạt động trong vùng trách nhiệm của cơ sở AIS, đồng thời phải bắt đầu ít nhất hai giờ trước và kết thúc ít nhất hai giờ sau khoảng thời gian đó. Ngoài ra, dịch vụ phải được cung cấp vào các thời điểm khác khi có yêu cầu từ cơ quan có thẩm quyền.

Điều 202. Phạm vi dữ liệu hàng không và tin tức hàng không

1. Dữ liệu hàng không và tin tức hàng không do cơ sở AIS tiếp nhận, quản lý tối thiểu bao gồm các nhóm sau đây:

- a) Quy định, quy tắc và thủ tục quốc gia có liên quan đến hoạt động bay;
- b) Sân bay, sân bay trực thăng;
- c) Vùng trời;
- d) Đường bay ATS;
- đ) Phương thức bay bằng thiết bị;
- e) Hệ thống, thiết bị dẫn đường vô tuyến;
- g) Chương ngại vật;
- h) Địa hình;
- i) Thông tin địa lý hàng không.

2. Việc xác định, thu thập, công bố và báo cáo dữ liệu hàng không phải phù hợp với yêu cầu về độ chính xác, độ phân giải và tính toàn vẹn của từng loại dữ liệu nhằm đáp ứng yêu cầu của người sử dụng cuối.

Điều 203. Hệ quy chiếu chung dùng trong dẫn đường hàng không

1. Hệ tọa độ WGS-84 được sử dụng làm hệ quy chiếu ngang trong hoạt động dẫn đường hàng không. Các tọa độ địa lý hàng không được công bố theo kinh độ, vĩ độ phải được thể hiện theo mốc quy chiếu trắc địa WGS-84.

2. Mức nước biển trung bình (MSL) và mô hình trọng trường (EGM-96) được sử dụng cho hệ quy chiếu đứng trong hoạt động dẫn đường hàng không.

3. Lịch Gregory và Giờ quốc tế (UTC) được sử dụng làm hệ quy chiếu thời gian trong hoạt động dẫn đường hàng không.

Điều 204. Cung cấp dữ liệu hàng không, tin tức hàng không

1. Tin tức hàng không phải được cung cấp dưới dạng sản phẩm tin tức hàng không và các dịch vụ liên quan.

2. Trường hợp dữ liệu hàng không và tin tức hàng không được cung cấp dưới nhiều định dạng khác nhau thì phải thiết lập quy trình để bảo đảm tính nhất quán giữa các định dạng.

Điều 205. Hình thức trình bày tin tức hàng không

1. Tin tức hàng không được trình bày theo hình thức tiêu chuẩn bao gồm AIP, Tập tu chỉnh AIP, Tập bổ sung AIP, AIC, NOTAM và sơ đồ, bản đồ hàng không.

2. AIP, Tập tu chỉnh AIP, Tập bổ sung AIP và AIC được cung cấp dưới dạng bản điện tử; bảo đảm hiển thị trên thiết bị điện tử, in ra giấy và trích xuất dữ liệu theo yêu cầu khai thác.

3. Các phần thể hiện bằng ngôn ngữ phổ thông trong sản phẩm tin tức hàng không phải được thể hiện bằng tiếng Việt và tiếng Anh; các chữ viết tắt, chỉ địa danh và ký hiệu phải tuân thủ quy định của ICAO và phải được sử dụng trong các sản phẩm tin tức hàng không bất cứ khi nào phù hợp nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc phân phối dữ liệu hàng không và tin tức hàng không.

4. Tên địa danh phải được thể hiện thống nhất; trường hợp cần thiết phải chuyển sang bảng chữ cái La-tinh theo quy tắc được cơ quan có thẩm quyền chấp nhận.

Điều 206. Tập thông báo tin tức hàng không

1. Tập Thông báo tin tức hàng không (AIP) được xây dựng nhằm đáp ứng các yêu cầu về trao đổi tin tức hàng không có tính chất ổn định, lâu dài và cần

thiết đổi với hoạt động bay.

2. AIP phải bao gồm:

a) Cam kết của Nhà chức trách hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm công bố tin tức về cơ sở hạ tầng, các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay hoặc các quy trình trong AIP;

b) Điều kiện chung về việc cung cấp, khai thác và sử dụng các dịch vụ hoặc cơ sở, trang thiết bị phục vụ hoạt động hàng không dân dụng;

c) Danh mục các khác biệt với tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành và quy trình, quy tắc của ICAO;

d) Các biện pháp thay thế tương đương với tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành và quy trình, quy tắc của ICAO.

3. Cấu trúc chi tiết, nội dung công bố và phương thức trình bày thực hiện theo quy định của ICAO và hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 207. Tập tu chỉnh AIP

1. Các thay đổi có tính chất lâu dài đối với AIP phải được công bố bằng Tập tu chỉnh AIP.

2. Có hai dạng tu chỉnh AIP:

a) Tu chỉnh thông thường (AIP AMDT);

b) Tu chỉnh theo chu kỳ AIRAC (AIRAC AIP AMDT).

3. Các cơ quan, đơn vị có nhu cầu sửa đổi, bổ sung tin tức trong AIP phải cung cấp hồ sơ, tài liệu đúng thời hạn để cơ sở AIS biên soạn, thẩm tra và phát hành.

Điều 208. Tập bổ sung AIP

1. Tập bổ sung AIP được sử dụng để công bố:

a) Những thay đổi tạm thời có thời hạn từ ba tháng trở lên;

b) Những thay đổi ngắn hạn nhưng có nội dung dài hoặc cần biểu đồ, sơ đồ minh họa;

c) Các nội dung tạm thời khác mà việc công bố bằng Tập bổ sung AIP là phù hợp hơn NOTAM.

2. Tập bổ sung AIP được phát hành bằng 02 hình thức sau:

a) Tập bổ sung AIP thông thường (AIP SUP);

b) Tập bổ sung AIP theo chu kỳ AIRAC (AIRAC AIP SUP).

3. Danh mục các Tập bổ sung AIP còn hiệu lực phải được phát hành định kỳ.

Điều 209. Cập nhật AIP

1. AIP phải được sửa đổi hoặc tái bản theo các khoảng thời gian cần thiết để đảm bảo thông tin luôn được cập nhật.

2. Việc cập nhật AIP phải được đồng bộ với các bộ dữ liệu số về hàng không tương ứng để bảo đảm tính nhất quán dữ liệu.

Điều 210. Thông tri hàng không

1. Thông tri hàng không (AIC) được sử dụng để cung cấp:

a) Các dự báo dài hạn về bất kỳ thay đổi lớn nào trong hệ thống pháp luật, quy định, phương thức hoặc cơ sở hạ tầng, trang thiết bị; hoặc

b) Các tin tức có tính chất giải thích hoặc hướng dẫn thuần túy có khả năng ảnh hưởng đến an toàn bay; hoặc

c) Các tin tức hoặc thông báo có tính chất giải thích hoặc hướng dẫn liên quan đến các vấn đề về kỹ thuật, pháp lý hoặc hành chính thuần túy.

2. Các trường hợp phát hành AIC gồm:

a) Dự kiến những thay đổi quan trọng về phương thức, dịch vụ và hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị được cung cấp;

b) Dự kiến về việc thực hiện hệ thống dẫn đường mới;

c) Những thông báo chính rút ra từ kết quả điều tra tai nạn, sự cố uy hiếp an toàn bay;

d) Thông báo quy định liên quan đến an ninh hàng không và bảo vệ hoạt động HKDD chống lại những hành vi can thiệp bất hợp pháp;

đ) Tư vấn về vấn đề y tế có liên quan đặc biệt tới người lái;

e) Cảnh báo người lái tránh các mối nguy hiểm vật lý;

g) Ảnh hưởng của một số hiện tượng thời tiết đặc biệt đối với hoạt động bay;

h) Thông báo về hiện tượng nguy hiểm mới phát hiện về kỹ thuật tàu bay;

i) Quy định liên quan đến việc chuyên chở hàng hóa nguy hiểm bằng đường hàng không;

k) Các yêu cầu của văn bản quy phạm pháp luật và công bố sự thay đổi tại

các văn bản này;

- l) Quy định về cấp giấy phép cho tổ lái;
- m) Quy định về đào tạo, huấn luyện cho nhân viên hàng không;
- n) Áp dụng hoặc loại trừ các văn bản quy phạm pháp luật;
- o) Tư vấn về việc sử dụng và bảo trì các dạng hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị đặc biệt;
- p) Kế hoạch phát hành sơ đồ, bản đồ hàng không mới hoặc sửa đổi;
- q) Trang bị các thiết bị vô tuyến điện;
- r) Thông báo giải thích liên quan đến vấn đề giảm tiếng ồn;
- s) Lựa chọn những hướng dẫn về duy trì đủ điều kiện bay;
- t) Thay đổi loại NOTAM, phát hành AIP mới hoặc những thay đổi lớn về nội dung, phạm vi, hình thức của chúng;
- u) Các thông tin khác có tính chất tương tự.

3. AIC không được sử dụng đối với tin tức thuộc diện phải công bố trong AIP hoặc NOTAM.

4. Các AIC đang còn hiệu lực phải được rà soát giá trị hiệu lực tối thiểu mỗi năm một lần.

5. Danh mục AIC còn hiệu lực phải được phát hành định kỳ.

Điều 211. Điện văn thông báo tin tức hàng không (NOTAM)

1. NOTAM được khởi tạo và phát hành ngay khi có tin tức cần thông báo. Các tin tức này có tính chất:

- a) Mang tính chất tạm thời và ngắn hạn; hoặc
- b) Tin tức về sự thay đổi lâu dài, quan trọng; hoặc
- c) Tin tức về sự thay đổi tạm thời trong thời gian dài hạn không phù hợp để công bố bằng Tập bổ sung AIP.

2. Việc soạn thảo và phát hành NOTAM phải tuân thủ các định dạng, cấu trúc và quy tắc của ICAO.

3. Cục Hàng không Việt Nam có thể xem xét bổ sung loại NOTAM để đáp ứng nhu cầu khai thác.

4. Việc trao đổi quốc tế về NOTAM được thực hiện trên cơ sở thỏa thuận chung giữa các cơ sở NOTAM quốc tế có liên quan, cũng như giữa các cơ sở

NOTAM và các đơn vị xử lý NOTAM đa quốc gia.

Điều 212. Các trường hợp khởi tạo và phát hành NOTAM

1. Mở, đóng cảng hàng không, sân bay, sân bay trực thăng đường cất hạ cánh hoặc những thay đổi quan trọng trong việc khai thác cảng hàng không, sân bay, sân bay trực thăng hoặc đường cất hạ cánh.

2. Thiết lập, hủy bỏ hoặc những thay đổi quan trọng về hoạt động của các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

3. Thiết lập, hủy bỏ hoặc những thay đổi quan trọng về khả năng khai thác của dịch vụ dẫn đường vô tuyến và liên lạc không địa bao gồm:

a) Gián đoạn hay phục hồi hoạt động trở lại, thay đổi tần số, thay đổi thời gian hoạt động, thay đổi tên gọi, hướng đối với thiết bị phụ trợ chỉ hướng;

b) Thay đổi vị trí, tăng hoặc giảm công suất từ 50% trở lên;

c) Thay đổi lịch, nội dung phát sóng, tính không ổn định hay thiếu tin cậy của dịch vụ dẫn đường vô tuyến và liên lạc không địa hoặc các hạn chế của các trạm chuyển tiếp bao gồm ảnh hưởng khai thác, dịch vụ bị ảnh hưởng, tần số và khu vực bị ảnh hưởng.

4. Hệ thống dự phòng không sẵn sàng để sử dụng, ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động khai thác.

5. Thiết lập, hủy bỏ hoặc có những thay đổi quan trọng về thiết bị phụ trợ bằng mắt.

6. Việc gián đoạn hoặc phục hồi hoạt động trở lại của các bộ phận chính hệ thống chiếu sáng tại sân bay.

7. Thiết lập, hủy bỏ hoặc có những thay đổi quan trọng trong các phương thức sử dụng cho dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

8. Phát hiện, sửa chữa các hư hỏng hoặc hạn chế khai thác trên khu vực hoạt động tại sân bay.

9. Thay đổi hoặc hạn chế về khả năng cung cấp nhiên liệu, dầu nhờn và ôxy.

10. Thay đổi quan trọng về khả năng cung cấp phương tiện và dịch vụ SAR.

11. Thiết lập, hủy bỏ hoặc phục hồi hoạt động của các đèn cảnh báo chướng ngại vật ảnh hưởng đến hoạt động bay.

12. Thay đổi các quy định yêu cầu phải hành động tức thời như khu vực cấm bay sử dụng cho dịch vụ SAR.

13. Xuất hiện các nguy hiểm chưa được công bố ảnh hưởng đến hoạt động

bay bao gồm: chương ngại vật, tập trận và hoạt động quân sự, can nhiễu tần số vô tuyến, phóng tên lửa, bay trình diễn, bay thể thao, bắn pháo hoa, thả đèn lồng, mảnh vỡ tên lửa và nhảy dù quy mô lớn ở ngoài những khu vực công bố; kế hoạch phát xạ la-de, trình chiếu la-de và các đèn tìm kiếm nếu tầm nhìn ban đêm của người lái có khả năng bị suy giảm.

14. Khu vực có xung đột ảnh hưởng đến hoạt động bay bao gồm: tin tức cụ thể liên quan đến tính chất, mức độ đe dọa của xung đột và hậu quả của nó đối với hàng không dân dụng.

15. Xây dựng, di chuyển hoặc thay đổi các chương ngại vật ảnh hưởng đến hoạt động bay trong khu vực cất cánh, lấy độ cao, tiếp cận hệt, tiếp cận và dải bay đường cất hạ cánh.

16. Thiết lập, chấm dứt hiệu lực hoặc thay đổi tình trạng hoạt động của các khu vực cấm bay, nguy hiểm hoặc hạn chế bay.

17. Thiết lập, chấm dứt hiệu lực các khu vực hoặc đường bay hoặc phần đường bay có khả năng xảy ra bay chặn hoặc yêu cầu canh nghe trên tần số khẩn nguy VHF 121,5 MHz.

18. Chỉ định, hủy bỏ hoặc thay đổi địa danh do ICAO quy định.

19. Những thay đổi quan trọng về cấp độ công tác cứu hộ và cứu hỏa được cung cấp tại sân bay, sân bay trực thăng.

20. Sự xuất hiện, di chuyển hoặc có những thay đổi quan trọng về các điều kiện nguy hiểm do tuyết, băng, tuyết tan, chất phóng xạ, hóa chất độc hại hoặc nước trên khu vực di chuyển tại sân bay.

21. Xuất hiện dịch bệnh cần phải thông báo để tiêm chủng hoặc có những biện pháp cách ly để kiểm dịch.

22. Thay đổi quan trọng về hoạt động của núi lửa, vị trí, ngày, giờ núi lửa hoạt động, phạm vi hoạt động (ngang và cao) của mây tro bụi bao gồm cả hướng di chuyển, các mực bay và đường bay hoặc phần của đường bay có thể bị ảnh hưởng.

23. Thông báo về việc thải vào bầu khí quyển chất phóng xạ hoặc hóa chất sau sự cố hạt nhân hay hóa học, vị trí, ngày giờ xảy ra sự cố, mực bay, đường bay hoặc các phần đường bay có thể bị ảnh hưởng và hướng di chuyển.

24. Thực hiện các hoạt động cứu trợ nhân đạo có các phương thức và giới hạn ảnh hưởng đến hoạt động bay.

25. Thực hiện các biện pháp ứng phó không lưu ngắn hạn trong trường hợp ngừng hoạt động hoặc ngừng hoạt động một phần của ATS và các dịch vụ hỗ trợ có liên quan.

Điều 213. Các trường hợp không yêu cầu khởi tạo và phát hành NOTAM

1. Công việc bảo dưỡng thường xuyên trên sân đỗ và đường lăn mà không ảnh hưởng đến việc di chuyển an toàn của tàu bay.
2. Công việc sơn kẻ dấu hiệu trên đường cất hạ cánh khi các hoạt động bay có thể được thực hiện một cách an toàn trên các đường cất hạ cánh khác hoặc các thiết bị được sử dụng để sơn kẻ có thể được di chuyển khi cần thiết.
3. Chướng ngại vật tạm thời trong khu vực lân cận của sân bay, sân bay trực thăng không ảnh hưởng tới việc khai thác tàu bay một cách an toàn.
4. Thiết bị chiếu sáng sân bay, sân bay trực thăng bị hư hỏng một phần mà không ảnh hưởng trực tiếp tới việc khai thác tàu bay.
5. Thông tin liên lạc không - địa tạm thời bị hư hỏng một phần khi vẫn có các tần số phù hợp khác hoạt động và đáp ứng yêu cầu.
6. Thiếu dịch vụ đánh tín hiệu sân đỗ và kiểm soát việc di chuyển trên mặt đất.
7. Ký hiệu chỉ dẫn vị trí, điểm đến hoặc những ký hiệu chỉ dẫn khác trên khu vực di chuyển của sân bay mất khả năng cung cấp mà không ảnh hưởng trực tiếp tới việc khai thác tàu bay.
8. Hoạt động nhảy dù theo quy tắc bay bằng máy trong vùng trời không có kiểm soát, hoặc trong vùng trời có kiểm soát, tại những khu vực được công bố hoặc khu vực nguy hiểm hoặc khu vực cấm bay.
9. Hoạt động huấn luyện do đơn vị mặt đất thực hiện mà không ảnh hưởng trực tiếp tới việc khai thác tàu bay.
10. Hệ thống dự phòng không sẵn sàng để sử dụng, nếu các hệ thống này không ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động khai thác.
11. Hạn chế đối với phương tiện hoặc dịch vụ của sân bay mà không ảnh hưởng đến khai thác.
12. Quy định, hướng dẫn của các cơ quan liên quan của Việt Nam không ảnh hưởng đến hoạt động hàng không chung.
13. Thông báo hoặc cảnh báo về hạn chế có thể xảy ra mà không ảnh hưởng đến hoạt động khai thác.
14. Nhắc nhở chung về tin tức đã được công bố.
15. Khả năng đáp ứng của thiết bị đối với các đơn vị mặt đất mà không bao gồm tin tức ảnh hưởng đến khai thác đối với người sử dụng thiết bị, vùng trời.

16. Tin tức về chiều la-de mà không ảnh hưởng đến khai thác, tin tức về bắn pháo hoa dưới độ cao bay tối thiểu.

17. Đóng một phần khu vực di chuyển tại sân bay đối với công việc được tiến hành theo kế hoạch đã được phối hợp nội bộ với thời gian thực hiện ít hơn 01 giờ mà không ảnh hưởng trực tiếp tới việc khai thác tàu bay.

18. Đóng, không đáp ứng hoặc thay đổi việc khai thác của sân bay, sân bay trực thăng ngoài giờ hoạt động của sân bay, sân bay trực thăng đó.

19. Thông tin khác có tính chất tạm thời tương tự.

Điều 214. Các tin tức phải báo cáo trước khi phát hành NOTAM

1. Các tin tức phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam trước khi phát hành NOTAM bao gồm:

a) Hoạt động quân sự ngoài các khu vực cấm bay, nguy hiểm, hạn chế bay đã được công bố trong AIP Việt Nam mà ảnh hưởng đến hoạt động bay hàng không dân dụng;

b) Hoạt động trong khu vực cấm bay, nguy hiểm, hạn chế bay không tuân theo các quy định đã được công bố trong AIP Việt Nam;

c) Thiết lập, hủy bỏ hoặc có những thay đổi quan trọng đối với các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;

d) Thiết lập, đóng cửa hoặc có những thay đổi quan trọng trong việc khai thác các sân bay hoặc các đường cất hạ cánh;

đ) Thiết lập, đóng cửa hoặc hủy bỏ các thiết bị điện tử, thiết bị phụ trợ phục vụ cho công tác dẫn đường hàng không và sân bay có khả năng ảnh hưởng tới an toàn bay.

2. Các NOTAM nước ngoài có tính chất đặc biệt ảnh hưởng đến FIR do Việt Nam quản lý phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam bao gồm:

a) Đóng cửa cảng hàng không quốc tế là cảng hàng không đến của các chuyến bay trực tiếp khởi hành từ cảng hàng không quốc tế của Việt Nam;

b) Hạn chế hoạt động vùng trời do xảy ra đình công của nhân viên tại cơ sở ATS, ANS, các cuộc diễn tập hàng không, hoạt động của núi lửa, hiện tượng thiên nhiên bất thường khác có thể ảnh hưởng đến an toàn bay;

c) Diễn tập hàng không hoặc hoạt động của các phương tiện bay tự do có thể ảnh hưởng đến an toàn bay;

d) Các hoạt động quân sự xâm phạm vào các đường bay hoặc vùng trời được kiểm soát;

đ) Thiết lập các khu vực cấm bay, hạn chế bay, nguy hiểm gần vùng trời được kiểm soát hoặc gần đường hàng không;

e) Các hoạt động bay quân sự hoặc dân dụng tại đảo xa, các FIR của Việt Nam được phổ biến bởi một phòng NOTAM của một quốc gia khác;

g) Hoạt động hàng không vũ trụ của các quốc gia khác xâm phạm vào vùng trời hoặc vùng thông báo bay của Việt Nam;

h) Xung đột vũ trang hoặc bất kỳ hoạt động nào có tính chất tương tự.

3. Cơ quan, đơn vị khởi tạo tin tức hàng không có trách nhiệm đánh giá, xác định các trường hợp ảnh hưởng hoặc không ảnh hưởng đến hoạt động bay để làm căn cứ quyết định việc đề nghị phát hành hay không phát hành điện văn NOTAM và chịu trách nhiệm việc đề nghị này.

Điều 215. Thời hạn và cách thức cung cấp tin tức phù hợp phát hành NOTAM

1. NOTAM cần được phát hành với thời gian đủ để các bên bị ảnh hưởng có thể thực hiện bất kỳ hành động cần thiết nào, trừ trường hợp mất khả năng hoạt động, hoạt động núi lửa, phát tán vật liệu phóng xạ, hóa chất độc hại và các sự kiện khác không thể dự báo trước.

2. Cơ quan, đơn vị có tin tức phù hợp phát hành NOTAM gửi tin tức tới cơ sở AIS kèm theo văn bản hoặc điện văn liên quan đến nội dung phát hành NOTAM để bảo đảm cơ sở AIS phát hành NOTAM theo thời hạn sau:

a) Ít nhất bảy ngày trước ngày bắt đầu có hiệu lực đối với tin tức liên quan đến hoạt động của các khu vực cấm bay, nguy hiểm hoặc hạn chế bay và của hoạt động yêu cầu hạn chế vùng trời tạm thời ngoài các hoạt động khẩn nguy;

b) Ít nhất ba ngày trước ngày bắt đầu có hiệu lực đối với tin tức liên quan đến công việc sẽ được tiến hành tại khu vực di chuyển tại sân bay;

c) Ít nhất hai mươi bốn giờ trước giờ có hiệu lực đối với trường hợp cần xử lý gấp nhưng vẫn có thể dự kiến trước;

d) Gửi ngay khi phát sinh đối với trường hợp khẩn cấp hoặc sự kiện không thể lường trước.

3. Trường hợp hủy bỏ hoạt động hoặc giảm thời gian hoạt động hoặc thu hẹp phạm vi của vùng trời, tin tức được cung cấp sớm nhất có thể, để có đủ thời gian thông báo và lập kế hoạch sử dụng vùng trời.

Điều 216. NOTAM nhắc lại

Khi một Tập tu chỉnh AIP hoặc Tập bổ sung AIP được phát hành theo AIRAC, Trigger NOTAM phải được khởi tạo.

Điều 217. Danh mục NOTAM còn hiệu lực (NOTAM Checklist)

Danh mục các NOTAM còn hiệu lực phải được cung cấp theo chu kỳ không quá 01 tháng.

Điều 218. Bộ dữ liệu số về hàng không

1. Dữ liệu số về hàng không bao gồm các bộ dữ liệu sau:

- a) Bộ dữ liệu AIP;
- b) Các bộ dữ liệu địa hình;
- c) Các bộ dữ liệu chương ngại vật;
- d) Các bộ dữ liệu lập bản đồ sân bay; và
- e) Các bộ dữ liệu phương thức bay bằng thiết bị.

2. Cơ sở AIS có trách nhiệm cung cấp các bộ dữ liệu số về hàng không tuân thủ các thông số kỹ thuật sản phẩm dữ liệu và sử dụng các mô hình trao đổi dữ liệu có khả năng tương tác toàn cầu; bảo đảm chất lượng dữ liệu theo quy định của ICAO.

3. Danh mục các bộ dữ liệu còn hiệu lực phải được cung cấp định kỳ.

4. Chi tiết về cấu trúc, định dạng dữ liệu, yêu cầu chất lượng đối với các bộ dữ liệu số về hàng không và ban hành, cập nhật Danh mục dữ liệu hàng không Việt Nam tuân thủ quy định của ICAO PANS-AIM Doc 10066.

Điều 219. Bộ dữ liệu AIP

Bộ dữ liệu AIP phải chứa dữ liệu số thể hiện các thông tin có tính chất ổn định, lâu dài và các thay đổi tạm thời dài hạn cần thiết cho hoạt động bay.

Điều 220. Phạm vi và quy định cập nhật bộ dữ liệu địa hình và chương ngại vật điện tử hàng không (eTOD)

1. Phạm vi các khu vực của các bộ dữ liệu địa hình và chương ngại vật hàng không được quy định như sau:

- a) Khu vực 1: Toàn bộ vùng chủ quyền của Việt Nam;
- b) Khu vực 2: trong khu vực sân bay và lân cận sân bay, được chia như sau:

Khu vực 2a: một khu vực hình chữ nhật xung quanh đường CHC bao gồm dải bay cộng với bất kỳ khoảng trống nào hiện có;

Khu vực 2b: khu vực kéo dài từ cuối Khu vực 2a theo hướng khởi hành, có chiều dài 10 km và mở rộng 15% về mỗi bên;

Khu vực 2c: khu vực mở rộng ra ngoài Khu vực 2a và Khu vực 2b với khoảng cách không quá 10 km từ ranh giới của Khu vực 2a;

Khu vực 2d: khu vực nằm ngoài Khu vực 2a, 2b và 2c với khoảng cách tối đa 45 km từ điểm quy chiếu sân bay, hoặc đến ranh giới khu vực kiểm soát tiếp cận hiện có, lấy cự ly gần nhất.

c) Khu vực 3: khu vực bao quanh khu vực hoạt động của sân bay, mở rộng từ mép đường cất hạ cánh đến 90 m cách trục tim đường CHC và 50 m từ mép của tất cả các phần khác của khu vực hoạt động của sân bay;

d) Khu vực 4: khu vực kéo dài 900 m trước ngưỡng đường CHC và 60 m mỗi bên trục tim đường CHC kéo dài theo hướng tiếp cận của đường CHC tiếp cận chính xác CAT II hoặc III;

đ) Trường hợp địa hình ở khoảng cách lớn hơn 900 m từ ngưỡng đường CHC là đồi núi hoặc có địa hình trọng yếu khác, chiều dài của Khu vực 4 cần xem xét kéo dài đến khoảng cách không quá 2 000 m từ ngưỡng đường CHC;

e) Các yêu cầu về trị số đối với bộ dữ liệu địa hình và chương ngại vật hàng không quy định tại PANS-AIM ICAO Doc 10066;

g) Minh hoạ về các bề mặt thu thập dữ liệu địa hình và chương ngại vật hàng không được nêu trong Phụ lục XVI của Thông tư này.

2. Thời gian cập nhật eTOD

a) Dữ liệu địa hình phải được đánh giá tỷ lệ biến động theo chu kỳ 5 năm một lần. Tỷ lệ biến động này sẽ làm cơ sở cho phương án cập nhật;

b) Dữ liệu chương ngại vật phải được cập nhật ngay khi có bất kỳ sự thay đổi nào tại thực địa. Định kỳ 05 năm một lần, Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải thực hiện đánh giá và cập nhật tổng thể dữ liệu để làm cơ sở hiệu chỉnh phương thức bay, sơ đồ, bản đồ hàng không và các tài liệu liên quan, nhằm bảo đảm an toàn hoạt động bay.

Điều 221. Các bộ dữ liệu địa hình

1. Bộ dữ liệu địa hình phải thể hiện dạng dữ liệu số của bề mặt địa hình dưới dạng các giá trị mức cao liên tục tại tất cả các điểm giao nhau của một lưới xác định, được tham chiếu đến một mốc tham chiếu chung.

2. Dữ liệu địa hình phải được thiết lập cho Khu vực 1.

3. Đối với các sân bay thường xuyên có hoạt động hàng không dân dụng, dữ liệu địa hình phải được thiết lập cho:

a) Khu vực 2a;

b) Khu vực tuyến bay cất cánh; và

c) Khu vực bao quanh các bề mặt chướng ngại vật của sân bay.

4. Đối với các sân bay thường xuyên có hoạt động hàng không dân dụng, dữ liệu địa hình cần được thiết lập cho Khu vực 2 như sau:

a) Khu vực mở rộng đến 10 km cách điểm quy chiếu sân bay;

b) Ngoài khu vực nêu trên mở ra hết phạm vi Khu vực 2 đối với địa hình xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu địa hình nằm ngang ở 120m cao hơn mức cao của đường cất hạ cánh thấp nhất.

5. Cần có các biện pháp thiết lập dữ liệu địa hình cho các sân bay liên kề sao cho phạm vi vùng chồng lấn phải đảm bảo dữ liệu địa hình được chính xác.

6. Đối với các sân bay nằm gần biên giới lãnh thổ quốc gia, cần có sự thỏa thuận giữa các quốc gia liên quan để chia sẻ dữ liệu địa hình.

7. Đối với các sân bay thường xuyên có hoạt động hàng không dân dụng, dữ liệu địa hình phải được thiết lập cho Khu vực 3.

8. Đối với các sân bay thường xuyên có hoạt động hàng không dân dụng, dữ liệu địa hình phải được thiết lập cho Khu vực 4 của tất cả các đường CHC khai thác tiếp cận chính xác CAT II hoặc III hoặc khi có nhu cầu về dữ liệu địa hình chi tiết để có thể đánh giá ảnh hưởng của địa hình đến việc xác định chiều cao quyết định bằng cách sử dụng phương pháp đo chiều cao vô tuyến.

9. Minh họa các bề mặt thu thập dữ liệu địa hình tại Phụ lục XVI của Thông tư này.

Điều 222. Các bộ dữ liệu chướng ngại vật hàng không

1. Bộ dữ liệu chướng ngại vật hàng không phải thể hiện dạng dữ liệu số về chiều dọc và chiều ngang của chướng ngại vật hàng không.

2. Dữ liệu chướng ngại vật hàng không không được đặt trong các bộ dữ liệu địa hình.

3. Dữ liệu chướng ngại vật hàng không phải được thiết lập cho các đối tượng trong Khu vực 1 có chiều cao từ 100 m trở lên so với mặt đất.

4. Đối với các sân bay thường xuyên có hoạt động hàng không dân dụng, dữ liệu chướng ngại vật hàng không cho toàn bộ chướng ngại vật trong phạm vi khu vực 2 được đánh giá là gây nguy hiểm cho hoạt động hàng không phải được thiết lập.

5. Đối với các sân bay thường xuyên có hoạt động hàng không dân dụng, dữ liệu chướng ngại vật hàng không phải được thiết lập cho:

a) Khu vực 2a đối với các chướng ngại vật hàng không xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chướng ngại vật là khu vực hình chữ nhật bao quanh đường CHC, bao gồm dải bay cộng với khoảng trống hiện có. Bề mặt thu thập chướng ngại vật Khu vực 2a phải có chiều cao 3m so với mức cao của đường CHC gần nhất được đo dọc theo trục tìm đường CHC và đối với những phần liên quan đến khoảng trống, nếu có, ở mức cao của phần cuối đường CHC gần nhất;

b) Khu vực 2b: Bề mặt thu thập chướng ngại vật có độ dốc 1,2% từ cuối Khu vực 2a và có cùng mức cao với phần cuối đường CHC theo hướng khởi hành. Ngoại trừ chướng ngại vật hàng không có chiều cao thấp hơn 3m so với mặt đất trong khu vực 2b;

c) Khu vực 2c: Bề mặt thu thập chướng ngại vật có độ dốc 1,2% từ Khu vực 2a và Khu vực 2b. Mức cao ban đầu là mức cao của điểm bắt đầu từ Khu vực 2a. Ngoại trừ chướng ngại vật thấp hơn 15m so với mặt đất trong Khu vực 2c;

d) Khu vực 2d: Bề mặt thu thập chướng ngại vật có chiều cao 100m so với mặt đất. Ngoại trừ dữ liệu không cần thu thập gồm các chướng ngại vật hàng không có chiều cao thấp hơn 3m so với mặt đất trong khu vực 2b và thấp hơn 15m so với mặt đất trong Khu vực 2c;

đ) Các chướng ngại vật hàng không trong khu vực tuyến bay cất cánh xâm phạm bề mặt có độ dốc 1,2% và có chung điểm xuất phát với khu vực tuyến bay cất cánh; và

e) Các chướng ngại vật xâm phạm các bề mặt chướng ngại vật.

6. Cần có các biện pháp tạo lập dữ liệu chướng ngại vật cho các sân bay liên kề sao cho phạm vi vùng chồng lấn phải đảm bảo dữ liệu địa hình được chính xác.

7. Đối với các sân bay nằm gần biên giới lãnh thổ quốc gia, cần có sự thỏa thuận giữa các quốc gia liên quan để chia sẻ dữ liệu chướng ngại vật hàng không.

8. Đối với các sân bay thường xuyên có hoạt động hàng không dân dụng, dữ liệu chướng ngại vật hàng không cần được tạo lập cho Khu vực 3 gồm các chướng ngại vật xâm phạm bề mặt thu thập chướng ngại vật 0,5m cao hơn mặt phẳng đi qua điểm gần nhất trên khu vực hoạt động sân bay.

9. Đối với các sân bay thường xuyên có hoạt động hàng không dân dụng, dữ liệu chướng ngại vật hàng không phải được tạo lập cho khu vực 4 của tất cả các đường CHC đã thiết lập khai thác tiếp cận chính xác CAT II hoặc III.

10. Minh họa các bề mặt thu thập dữ liệu chướng ngại vật tại Phụ lục XVI của Thông tư này.

Điều 223. Bộ dữ liệu lập bản đồ sân bay

1. Bộ dữ liệu lập bản đồ sân bay phải chứa dữ liệu số mô tả các đặc điểm,

đối tượng của sân bay phục vụ khai thác mặt đất, dẫn đường và các mục đích bảo đảm hoạt động bay khác.

2. Bộ dữ liệu lập bản đồ sân bay được cung cấp đối với các sân bay thường xuyên phục vụ hoạt động hàng không dân dụng quốc tế hoặc các sân bay khác theo yêu cầu khai thác và quyết định của Cục Hàng không Việt Nam.

3. Nội dung, cấu trúc, thuộc tính dữ liệu, mô hình trao đổi và yêu cầu chất lượng đối với bộ dữ liệu lập bản đồ sân bay thực hiện theo ICAO PANS-AIM Doc 10066.

Điều 224. Bộ dữ liệu phương thức bay bằng thiết bị

1. Bộ dữ liệu phương thức bay bằng thiết bị được thiết lập nhằm hỗ trợ quá trình chuyển đổi từ sản phẩm trình bày trên giấy sang việc sử dụng dữ liệu số trong hệ thống quản lý không lưu.

2. Bộ dữ liệu phương thức bay bằng thiết bị phải bao gồm tối thiểu dữ liệu liên quan đến phương thức bay, giai đoạn phương thức bay, giai đoạn tiếp cận chót, điểm của phương thức bay, khu chờ và phương thức bay trực thăng, cùng các thuộc tính bắt buộc áp dụng cho từng đối tượng dữ liệu.

3. Cục Hàng không Việt Nam quy định về mô tả của các đối tượng dữ liệu cùng với các thuộc tính, kiểu dữ liệu và các yêu cầu chất lượng dữ liệu áp dụng.

4. Bộ dữ liệu phương thức bay bằng thiết bị phải bao gồm cả các yêu cầu về công bố dữ liệu được quy định trong hướng dẫn xây dựng phương thức bay bằng mặt và phương thức bay bằng thiết bị của Việt Nam và ICAO.

Điều 225. Siêu dữ liệu

1. Khi cung cấp bất kỳ một bộ dữ liệu số nào phải kèm theo ít nhất một tập hợp siêu dữ liệu tối thiểu để đảm bảo khả năng truy xuất nguồn gốc.

2. Siêu dữ liệu này phải bao gồm tối thiểu:

- a) Tên của tổ chức hoặc thực thể cung cấp bộ dữ liệu;
- b) Ngày và giờ bộ dữ liệu được cung cấp;
- c) Thời hạn hiệu lực của bộ dữ liệu;
- d) Bất kỳ giới hạn nào liên quan đến việc sử dụng bộ dữ liệu đó.

3. Siêu dữ liệu phải được thu thập đối với các quá trình xử lý dữ liệu hàng không và tại các điểm trao đổi dữ liệu. Việc thu thập siêu dữ liệu phải được áp dụng trong toàn bộ chuỗi dữ liệu, từ khởi tạo đến phát hành cho người sử dụng tiếp theo.

4. Việc sử dụng siêu dữ liệu phải cho phép xác định nguồn gốc dữ liệu, phiên

bản dữ liệu, quá trình xử lý, thời điểm có hiệu lực, các sửa đổi và nguyên nhân gốc của lỗi dữ liệu khi phát hiện trong khai thác.

Điều 226. Cập nhật bộ dữ liệu

1. Các bộ dữ liệu phải được sửa đổi hoặc phát hành lại theo chu kỳ cần thiết để bảo đảm dữ liệu luôn được cập nhật.
2. Những thay đổi có tính lâu dài và những thay đổi tạm thời có thời hạn từ ba tháng trở lên được cung cấp dưới dạng dữ liệu số phải được phát hành dưới dạng bộ dữ liệu hoàn chỉnh hoặc bộ dữ liệu chỉ bao gồm những nội dung thay đổi so với bộ dữ liệu hoàn chỉnh được phát hành trước đó.
3. Việc cập nhật AIP và bộ dữ liệu số phải được thực hiện đồng bộ.

Điều 227. Xây dựng, khảo sát, đo đạc và duy trì dữ liệu hàng không liên quan đến lưới PACS/SACS và eTOD

1. Người khai thác Cảng hàng không có trách nhiệm tổ chức lập kế hoạch, thiết kế, khảo sát, đo đạc lưới PACS/SACS và bảo trì các điểm mốc PACS/SACS trong phạm vi quản lý.
2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm chủ trì quản lý, tiếp nhận, kiểm tra, tích hợp, lưu trữ, trao đổi và cập nhật dữ liệu eTOD phục vụ bảo đảm hoạt động bay theo quy định. Người khai thác cảng hàng không hoặc chủ đầu tư dự án xây dựng sân bay, đường cất hạ cánh mới, trong trường hợp chủ đầu tư không phải là người khai thác cảng, có trách nhiệm xây dựng, khảo sát, đo đạc và cung cấp dữ liệu eTOD khu vực 2, 3, 4 cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; đồng thời chịu trách nhiệm về tính chính xác, đầy đủ, kịp thời và khả năng truy xuất nguồn gốc của dữ liệu do mình cung cấp.
3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay được phân công có trách nhiệm đảm bảo việc kết nối, trao đổi, lưu trữ dữ liệu hàng không theo quy định của pháp luật phục vụ bảo đảm hoạt động bay.
4. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn về việc xây dựng, khảo sát, đo đạc và duy trì dữ liệu hàng không liên quan đến lưới PACS/SACS và eTOD phù hợp với các yêu cầu của ICAO.

Điều 228. Bản quyền

1. Các sản phẩm tin tức hàng không do Việt Nam phát hành đại diện cho quốc gia được bảo hộ quyền tác giả và quyền liên quan theo quy định của pháp luật Việt Nam và thuộc bản quyền của Cục Hàng không Việt Nam.
2. Việc sử dụng dữ liệu hàng không, tin tức hàng không và sản phẩm AIS cho mục đích thương mại phải tuân thủ quy định của pháp luật và quy định của

ICAO.

3. Đối với các sản phẩm tin tức hàng không thuộc quyền sở hữu bản quyền của quốc gia khác được cung cấp hoặc trao đổi với Việt Nam, việc cung cấp các sản phẩm này cho bên thứ ba chỉ được thực hiện khi đáp ứng đầy đủ các điều kiện sau:

a) Bên thứ ba phải được thông báo rõ ràng về việc sản phẩm đang được bảo hộ bản quyền;

b) Sản phẩm phải được ghi chú cụ thể về quyền sở hữu bản quyền của quốc gia cung cấp.

4. Đối với dữ liệu hàng không và tin tức hàng không được Quốc gia khác cung cấp cho Việt Nam dưới dạng bộ dữ liệu số theo thỏa thuận, Việt Nam không được cung cấp bộ dữ liệu số này cho bất kỳ bên thứ ba nào nếu không có sự đồng ý của Quốc gia cung cấp đó.

Điều 229. Dịch vụ phát hành dữ liệu hàng không và tin tức hàng không

1. AIP, Tập tu chỉnh AIP, Tập bổ sung AIP và AIC phải được cung cấp bằng phương thức nhanh nhất.

2. Các sản phẩm tin tức hàng không phải được cung cấp cho người sử dụng được ủy quyền khi có yêu cầu.

Điều 230. Dịch vụ tin tức trước chuyến bay

1. Tin tức hàng không liên quan đến chặng bay xuất phát từ sân bay phải được cung cấp cho tổ lái, người khai thác tàu bay, nhân viên điều độ khai thác bay, đại diện được ủy quyền.

2. Tin tức hàng không cung cấp phục vụ lập kế hoạch trước chuyến bay phải bao gồm các tin tức quan trọng đối với khai thác được lấy từ các sản phẩm tin tức hàng không.

3. Các hệ thống thông báo tin tức trước chuyến bay tự động được sử dụng để cung cấp dữ liệu hàng không và tin tức hàng không cho người khai thác, phục vụ mục đích tự thuyết trình (self-briefing) tin tức trước chuyến bay, lập kế hoạch bay và cung cấp dịch vụ thông báo bay. Dữ liệu hàng không và tin tức hàng không được cung cấp phải tuân thủ các quy định tại Phụ ước 15 của ICAO.

4. Các trang thiết bị phục vụ tự thuyết trình (self-briefing) tin tức của hệ thống thông báo tin tức trước chuyến bay tự động phải bảo đảm khả năng kết nối cho nhân viên khai thác, bao gồm thành viên tổ lái và các nhân viên hàng không có liên quan khác, để tham vấn với cơ sở AIS bằng điện thoại hoặc các phương tiện viễn thông phù hợp khác khi cần thiết. Giao diện người - máy của các trang thiết bị này phải bảo đảm việc truy cập dễ dàng, có hướng dẫn tới tất cả các tin

tức, dữ liệu liên quan.

5. Trường hợp sử dụng các hệ thống thông báo tin tức trước chuyến bay tự động để cung cấp điểm truy cập chung, đồng bộ cho nhân viên khai thác, bao gồm thành viên tổ lái, đại diện được ủy quyền và các nhân viên hàng không có liên quan khác, nhằm tiếp cận dữ liệu hàng không, tin tức hàng không, tin tức khí tượng và các thông tin khác (nếu có) thì cơ sở cung cấp dữ liệu, tin tức cho hệ thống đó phải chịu trách nhiệm về chất lượng và tính kịp thời của tin tức do mình cung cấp.

Điều 231. Dịch vụ tin tức sau chuyến bay

1. Cơ chế tiếp nhận thông tin do tổ lái báo cáo về tình trạng, khả năng khai thác và hoạt động của cơ sở, phương tiện, trang thiết bị, hệ thống hoặc dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tại sân bay phải được thiết lập.

2. Thông tin quy định tại khoản 1 Điều này phải được chuyển kịp thời cho cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không để phối hợp xử lý, phát hành tin tức theo quy định, phù hợp với tính chất và mức độ ảnh hưởng của tin tức.

3. Cơ chế tiếp nhận, xử lý thông tin do tổ lái báo cáo về sự xuất hiện của động vật hoang dã hoặc nguy cơ uy hiếp an toàn do động vật hoang dã gây ra trong khu vực sân bay và khu vực lân cận sân bay phải được thiết lập.

4. Thông tin về sự xuất hiện của động vật hoang dã hoặc nguy cơ uy hiếp an toàn do động vật hoang dã gây ra phải được chuyển kịp thời cho cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không để phối hợp xử lý, phát hành phù hợp với tính chất, mức độ ảnh hưởng và yêu cầu bảo đảm an toàn hoạt động bay.

Tiểu mục 2

Quản lý tin tức hàng không

Điều 232. Các yêu cầu về AIM

Cơ sở AIS đảm bảo nguồn lực và quy trình quản lý tin tức hàng không phù hợp để đảm bảo việc kịp thời thu thập, xử lý, lưu trữ, tích hợp, trao đổi và cung cấp dữ liệu hàng không, tin tức hàng không và sản phẩm tin tức hàng không đảm bảo chất lượng cho người sử dụng.

Điều 233. Người khởi tạo dữ liệu hàng không

1. Các thỏa thuận chính thức giữa người khởi tạo dữ liệu hàng không và cơ sở AIS phải được thiết lập nhằm bảo đảm việc cung cấp dữ liệu hàng không và tin tức hàng không được thực hiện đầy đủ và kịp thời.

2. Thỏa thuận chính thức giữa người khởi tạo dữ liệu và cơ sở AIS phải quy định tối thiểu trách nhiệm cung cấp dữ liệu, thời hạn gửi dữ liệu, tiêu chí chất lượng, hồ sơ tham chiếu, yêu cầu kiểm tra, xác nhận, quy trình sửa đổi, cập nhật, xử lý sai lệch và đầu mối liên lạc.

3. Việc nhận diện người khởi tạo dữ liệu hàng không phải được lập thành tài liệu phù hợp với phạm vi dữ liệu hàng không và tin tức hàng không cần thu thập.

4. Cơ sở AIS phải duy trì danh mục người khởi tạo dữ liệu hàng không và đầu mối liên hệ tương ứng.

5. Mỗi phần tử dữ liệu cần thu thập phải được gán cho một người khởi tạo dữ liệu hàng không xác định theo thỏa thuận chính thức giữa người khởi tạo dữ liệu hàng không và cơ sở AIS.

Điều 234. Doanh nghiệp, tổ chức cung cấp dịch vụ dữ liệu hàng không

1. Doanh nghiệp, tổ chức cung cấp dịch vụ dữ liệu hàng không phải bảo đảm cung cấp dữ liệu hàng không và tin tức hàng không đáp ứng yêu cầu về an toàn, điều hòa và hiệu quả cho hoạt động bay.

2. Doanh nghiệp, tổ chức cung cấp dịch vụ dữ liệu hàng không phải tiếp nhận, tổng hợp hoặc tập hợp, chỉnh sửa, định dạng, lưu trữ và phân phối dữ liệu hàng không và tin tức hàng không thuộc phạm vi lãnh thổ và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.

3. Doanh nghiệp, tổ chức cung cấp dịch vụ dữ liệu hàng không phải bảo đảm tính sẵn có của dữ liệu hàng không và tin tức hàng không để cung cấp cho người sử dụng.

Điều 235. Xử lý dữ liệu

1. Dữ liệu hàng không phải được kiểm tra, xác nhận, biên tập, định dạng, lưu trữ và tích hợp theo đúng quy trình trước khi được phát hành.

2. Dữ liệu hàng không và tin tức hàng không phải được xử lý phù hợp với thông số kỹ thuật sản phẩm, mô hình dữ liệu áp dụng và yêu cầu chất lượng của từng loại sản phẩm tin tức hàng không.

3. Cơ sở AIS phải lưu vết việc xử lý, bao gồm phiên bản dữ liệu, thời gian xử lý, người thực hiện, công cụ sử dụng và các quyết định xác nhận hoặc từ chối dữ liệu.

Điều 236. Kiểm soát chất lượng dữ liệu hàng không và tin tức hàng không

1. Cơ sở AIS phải áp dụng các bước kiểm tra chất lượng để bảo đảm dữ liệu hàng không, tin tức hàng không và sản phẩm tin tức hàng không phù hợp với thông số kỹ thuật sản phẩm.

2. Biện pháp kiểm soát chất lượng có thể bao gồm kiểm tra bảo mật, kiểm tra logic, kiểm tra ngữ nghĩa, kiểm tra so sánh, kiểm tra dự phòng, cơ chế phát hiện lỗi, thử nghiệm ứng dụng đối với dữ liệu quan trọng và đánh giá tính phù

hợp của phần cứng, phần mềm, công cụ xử lý dữ liệu.

3. Cơ sở AIS phải bảo đảm tính nhất quán của dữ liệu hàng không trong các sản phẩm tin tức hàng không khác nhau.

4. Trường hợp dữ liệu hàng không hoặc tin tức hàng không bị trùng lặp giữa AIP Việt Nam và AIP của quốc gia khác đối với khu vực có liên quan, cơ sở AIS phải phối hợp với cơ sở AIS của quốc gia đó để bảo đảm tính nhất quán.

5. Khi phát hiện lỗi dữ liệu hoặc sai lệch chất lượng trong khai thác, cơ sở AIS phải xác định nguyên nhân, thực hiện sửa lỗi, phát hành lại tin tức cần thiết và thông báo cho người sử dụng bị ảnh hưởng.

Điều 237. Yêu cầu về chất lượng dữ liệu

1. Độ chính xác của dữ liệu hàng không (Data accuracy) phải phù hợp với mục đích sử dụng.

2. Độ phân giải của dữ liệu hàng không (Data resolution) phải tương xứng với độ chính xác thực tế của dữ liệu.

3. Tính toàn vẹn của dữ liệu hàng không (Data integrity) phải được duy trì trong toàn bộ chuỗi dữ liệu, từ khởi tạo đến phân phối cho người sử dụng tiếp theo. Căn cứ vào cấp phân loại tính toàn vẹn áp dụng, phải thiết lập các quy trình nhằm:

a) Đối với dữ liệu thường lệ (Routine data): ngăn ngừa dữ liệu bị sai sót trong suốt quá trình xử lý dữ liệu;

b) Đối với dữ liệu thiết yếu (Essential data): bảo đảm dữ liệu không bị sai sót ở bất kỳ giai đoạn nào trong vòng đời xử lý dữ liệu (như thu thập, xử lý, lưu trữ, tích hợp, trao đổi và cung cấp), đồng thời áp dụng các biện pháp hoặc bước bổ sung khi cần thiết để xử lý các rủi ro tiềm ẩn trong toàn bộ quá trình xử lý dữ liệu hàng không nhằm tăng cường bảo đảm tính toàn vẹn dữ liệu ở cấp độ này;

c) Đối với dữ liệu trọng yếu (Critical data): bảo đảm dữ liệu không bị sai sót ở bất kỳ giai đoạn nào trong vòng đời xử lý dữ liệu (như thu thập, xử lý, lưu trữ, tích hợp, trao đổi và cung cấp), đồng thời áp dụng các quy trình bảo đảm tính toàn vẹn dữ liệu bổ sung nhằm giảm thiểu nguy cơ phát sinh sai sót.

4. Khả năng truy xuất nguồn gốc của dữ liệu hàng không (Data traceability) phải được bảo đảm và duy trì trong suốt thời gian dữ liệu còn được sử dụng.

5. Tính kịp thời của dữ liệu hàng không (Data timeliness) phải được bảo đảm thông qua việc quy định giới hạn về thời hạn hiệu lực của các thành phần dữ liệu.

a) Các giới hạn này có thể gắn với từng thành phần dữ liệu hoặc với bộ dữ liệu.

b) Nếu thời hạn hiệu lực được xác định cho một bộ dữ liệu, thời hạn đó sẽ tính đến ngày hiệu lực của tất cả các thành phần dữ liệu riêng lẻ.

6. Tính đầy đủ của dữ liệu hàng không (Data completeness) phải được bảo đảm để phục vụ mục đích sử dụng đã định.

7. Định dạng của dữ liệu hàng không (Data format) được cung cấp phải bảo đảm dữ liệu được hiểu và sử dụng thống nhất theo đúng mục đích khai thác.

8. Yêu cầu chi tiết về chất lượng dữ liệu hàng không tuân thủ quy định của ICAO PANS-AIM Doc 10066.

Điều 238. Cung cấp, trao đổi dữ liệu hàng không, tin tức hàng không và sản phẩm tin tức hàng không

1. Trao đổi, chia sẻ dữ liệu hàng không, tin tức hàng không trong nước:

a) Cơ sở AIS có trách nhiệm trao đổi, chia sẻ, ký kết văn bản thỏa thuận về việc cung cấp, trao đổi dữ liệu hàng không, tin tức hàng không liên quan đến hoạt động bay với các cơ sở ANS và các đơn vị khác có liên quan;

b) Các cơ quan, đơn vị có trách nhiệm cung cấp dữ liệu hàng không, tin tức hàng không phải chỉ định đầu mối liên lạc trực tiếp và thường xuyên với cơ sở AIS nhằm bảo đảm việc trao đổi dữ liệu, tin tức được nhanh chóng, chính xác;

c) Việc cung cấp, trao đổi dữ liệu hàng không, tin tức hàng không được thực hiện qua các hình thức như bưu điện, AFTN/AMHS, đầu cuối hệ thống kỹ thuật chuyên ngành hoặc qua công thông tin điện tử.

2. Dữ liệu hàng không, tin tức hàng không có ảnh hưởng đến an toàn bay phải được cung cấp kịp thời và đầy đủ. Người khởi tạo dữ liệu hàng không có trách nhiệm lập kế hoạch, bảo đảm khoảng thời gian cần thiết để cơ sở AIS chuẩn bị và phát hành các dữ liệu, tin tức đó. Trường hợp dữ liệu hàng không, tin tức hàng không không được gửi đến cơ sở AIS đúng thời hạn quy định có thể bị từ chối hoặc lùi thời điểm công bố.

3. Trao đổi, chia sẻ dữ liệu hàng không, tin tức hàng không và sản phẩm tin tức hàng không với các quốc gia khác:

a) Việc trao đổi, chia sẻ dữ liệu hàng không, tin tức hàng không và sản phẩm tin tức hàng không giữa Việt Nam với các quốc gia thành viên được thực hiện tuân thủ các quy định của ICAO. Cần tổ chức xây dựng và ký kết văn bản thỏa thuận về việc trao đổi, chia sẻ dữ liệu hàng không, tin tức hàng không và sản phẩm tin tức hàng không với các quốc gia khi có đề nghị;

b) Một bản sao của các sản phẩm tin tức hàng không sau đây phải được cung cấp miễn phí theo yêu cầu của cơ sở AIS thuộc Quốc gia thành viên dưới hình thức đã được hai bên thống nhất:

AIP, bao gồm các Tập tu chỉnh AIP và các Tập bổ sung AIP;

Thông tri hàng không (AIC);

NOTAM;

Sơ đồ, bản đồ hàng không.

c) Khi dữ liệu hàng không và tin tức hàng không được cung cấp dưới dạng bộ dữ liệu số để phục vụ công tác AIS, việc cung cấp phải được thực hiện trên cơ sở thỏa thuận giữa các Quốc gia thành viên liên quan;

d) Phải chỉ định cơ sở AIS có trách nhiệm tiếp nhận các sản phẩm tin tức hàng không do các Quốc gia thành viên cung cấp. Cơ sở này phải có đủ năng lực để xử lý các yêu cầu về dữ liệu hàng không và tin tức hàng không do các Quốc gia khác cung cấp;

đ) Cơ sở AIS phải thực hiện các biện pháp cần thiết để đáp ứng các yêu cầu khai thác liên quan đến việc phát hành và tiếp nhận NOTAM được phân phối qua điện văn viễn thông hàng không;

e) Trong mọi trường hợp có thể thực hiện được, cần thiết lập liên lạc trực tiếp giữa các cơ sở AIS nhằm tạo thuận lợi cho việc trao đổi dữ liệu hàng không và tin tức hàng không trong phạm vi quốc tế;

g) Cơ sở AIS phải thu thập dữ liệu hàng không, tin tức hàng không từ AIS của quốc gia khác và từ các nguồn sẵn có khác để phục vụ dịch vụ tin tức trước chuyến bay và đáp ứng nhu cầu tin tức trong khi bay. Dữ liệu hàng không, tin tức hàng không nhận được từ cơ sở AIS quốc gia khác phải ghi rõ thẩm quyền của quốc gia khởi tạo khi phân phối;

h) Dữ liệu hàng không và thông tin hàng không thu nhận theo điểm g của khoản này phải được kiểm chứng trước khi phân phối nếu có thể; nếu chưa được kiểm chứng thì khi phân phối phải được nhận diện rõ là chưa được kiểm chứng.

Điều 239. Kiểm tra, xác nhận dữ liệu hàng không và tin tức hàng không

1. Dữ liệu hàng không và tin tức hàng không dự kiến được công bố như một phần của sản phẩm tin tức hàng không phải được kiểm tra xác nhận trước khi gửi cho cơ sở AIS, nhằm bảo đảm tính chính xác của thông tin công bố.

2. Cơ sở AIS phải thiết lập các quy trình kiểm tra xác minh và xác nhận để bảo đảm rằng, khi tiếp nhận dữ liệu hàng không và tin tức hàng không, các yêu cầu về chất lượng được đáp ứng.

Điều 240. Phát hiện lỗi dữ liệu

1. Kỹ thuật phát hiện lỗi dữ liệu số phải được áp dụng trong quá trình truyền hoặc lưu trữ dữ liệu hàng không và các bộ dữ liệu số.

2. Các kỹ thuật phát hiện lỗi dữ liệu số phải được sử dụng nhằm duy trì các mức độ toàn vẹn dữ liệu.

Điều 241. Áp dụng tự động hóa

1. Tự động hóa phải được áp dụng nhằm bảo đảm chất lượng, hiệu quả và tính kinh tế của dịch vụ tin tức hàng không.

2. Khi triển khai các quy trình tự động, phải xem xét đến tính toàn vẹn của dữ liệu hàng không và tin tức hàng không; trường hợp xác định có rủi ro thì phải thực hiện các biện pháp giảm thiểu phù hợp.

3. Để đáp ứng các yêu cầu về chất lượng dữ liệu, việc tự động hóa phải:

a) Cho phép trao đổi dữ liệu số giữa các bên tham gia trong chuỗi xử lý dữ liệu;

b) Sử dụng các mô hình trao đổi tin tức hàng không và mô hình trao đổi dữ liệu được thiết kế để có khả năng tương tác toàn cầu.

Điều 242. Giới hạn dữ liệu và xử lý dữ liệu không phù hợp

1. Cơ sở AIS có quyền từ chối tích hợp hoặc công bố dữ liệu hàng không, tin tức hàng không không đáp ứng yêu cầu về chất lượng dữ liệu, hồ sơ nguồn, định dạng, thời hạn cung cấp hoặc thẩm quyền khởi tạo, trừ trường hợp thông tin khẩn cấp phục vụ an toàn bay được xử lý theo trình tự đặc biệt.

2. Dữ liệu không phù hợp phải được nhận diện, cô lập, ghi nhận và xử lý theo quy trình kiểm soát sự không phù hợp; mọi giới hạn về việc sử dụng dữ liệu phải được nêu rõ cho người sử dụng.

3. Cơ sở AIS phải duy trì hồ sơ về dữ liệu không phù hợp, nguyên nhân, hành động khắc phục, hành động phòng ngừa và kết quả xác nhận sau khắc phục.

Điều 243. Hệ thống AIRAC

1. Việc phát hành tin tức theo chu kỳ AIRAC được thực hiện trong trường hợp thiết lập, hủy bỏ hoặc có những thay đổi quan trọng về:

a) Giới hạn (theo phương ngang và thẳng đứng), quy định, phương thức liên quan tới Vùng thông báo bay, khu vực kiểm soát, khu vực kiểm soát tại sân bay; khu vực tư vấn không lưu; đường bay ATS; khu vực cấm bay, nguy hiểm, hạn chế bay và vùng nhận dạng phòng không (ADIZ); khu vực, đường bay hoặc các phần của vùng và đường bay có khả năng xảy ra bay chặn;

b) Vị trí, tần số, tên gọi, các hiện tượng bất thường đã biết, chu kỳ bảo dưỡng của hệ thống, thiết bị dẫn đường vô tuyến và thông tin liên lạc, giám sát;

c) Phương thức bay chờ, phương thức tiếp cận, SID, STAR, phương thức

giảm tiếng ồn và phương thức không lưu khác;

d) Mục bay chuyển tiếp, độ cao chuyển tiếp, độ cao bay tối thiểu theo phân khu;

đ) Thiết bị khí tượng và phương thức khai thác;

e) Đường cất hạ cánh và các đoạn dừng, đường lăn, sân đỗ;

g) Phương án vận hành trên mặt đất tại sân bay (bao gồm cả phương án khai thác trong điều kiện tầm nhìn thấp);

h) Đèn tiếp cận, đèn đường cất hạ cánh;

i) Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của sân bay cho cất cánh, hạ cánh.

2. Tin tức phát hành theo hệ thống AIRAC phải được cơ sở AIS phát hành và đảm bảo đến tay người nhận ít nhất 28 ngày trước ngày có hiệu lực. Đối với những thay đổi lớn, tin tức phải đến tay người nhận ít nhất 56 ngày trước ngày có hiệu lực.

3. Tin tức được phát hành theo chu kỳ AIRAC sẽ không được thay đổi trong ít nhất 28 ngày kể từ ngày có hiệu lực, trừ trường hợp nội dung được thông báo mang tính chất tạm thời và không tồn tại trong toàn bộ khoảng thời gian này.

4. Trường hợp đến chu kỳ AIRAC mà không có tin tức, dữ liệu hàng không cần công bố, cơ sở AIS phải phát hành thông báo NIL chậm nhất một chu kỳ AIRAC trước ngày có hiệu lực AIRAC liên quan.

5. Các thay đổi quan trọng về khai thác đã được lập kế hoạch trước, có yêu cầu thay đổi sơ đồ, bản đồ hàng không hoặc cập nhật cơ sở dữ liệu dẫn đường, phải được thực hiện theo ngày có hiệu lực của chu kỳ AIRAC. Không được áp dụng ngày thực hiện khác với ngày có hiệu lực AIRAC.

6. Những thay đổi lớn bao gồm việc thiết lập và dự kiến thay đổi lớn đối với các trường hợp:

a) các sân bay mới, khai thác chuyển bay quốc tế theo quy tắc bay bằng thiết bị (IFR);

b) các đường cất hạ cánh mới phục vụ hoạt động khai thác IFR tại các sân bay;

c) thiết kế và cấu trúc của mạng đường bay ATS;

d) thiết kế và cấu trúc của một bộ các phương thức trong vùng trời trung tâm (bao gồm cả các thay đổi của hướng bay trong phương thức bay do thay đổi độ lệch từ);

đ) các trường hợp được nêu tại khoản 1 Điều này nếu gây ảnh hưởng tới toàn

bộ Quốc gia hoặc một phần đáng kể lãnh thổ Quốc gia, hoặc nếu yêu cầu phải có sự hiệp đồng xuyên biên giới.

Điều 244. Hệ thống quản lý chất lượng (QMS)

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không phải thiết lập, áp dụng, duy trì và cải tiến hệ thống quản lý chất lượng bao quát toàn bộ các chức năng của dịch vụ tin tức hàng không.

2. Việc thực hiện hệ thống quản lý chất lượng phải được chứng minh đối với từng giai đoạn của quá trình cung cấp dịch vụ, bao gồm tối thiểu: tiếp nhận, khởi tạo, kiểm tra, xử lý, lưu trữ, công bố, phân phối và cập nhật tin tức, dữ liệu hàng không.

3. Hệ thống quản lý chất lượng phải được áp dụng đối với toàn bộ chuỗi dữ liệu hàng không, từ khâu khởi tạo dữ liệu đến khâu phân phối cho người sử dụng dự kiến tiếp theo, phù hợp với mục đích sử dụng của dữ liệu.

4. Hệ thống quản lý chất lượng phải được xây dựng theo tiêu chuẩn ISO 9001 được chứng nhận bởi tổ chức chứng nhận được công nhận.

5. Trong khuôn khổ hệ thống quản lý chất lượng đã được thiết lập, phải xác định năng lực, kiến thức, kỹ năng, thái độ tương ứng cần thiết đối với từng vị trí công việc. Phải có các quy trình để bảo đảm nhân sự có đủ năng lực cần thiết nhằm thực hiện các chức năng cụ thể được giao, duy trì hồ sơ phù hợp. Phải thiết lập việc đánh giá ban đầu và đánh giá định kỳ, yêu cầu nhân sự chứng minh năng lực cần thiết. Việc đánh giá định kỳ nhân sự phải được sử dụng như một biện pháp để phát hiện và khắc phục các thiếu hụt về kiến thức, kỹ năng và thái độ.

6. Hệ thống quản lý chất lượng phải bao gồm các chính sách, quy trình và thủ tục cần thiết, kể cả các chính sách, quy trình và thủ tục liên quan đến việc sử dụng siêu dữ liệu (metadata), nhằm bảo đảm và xác minh rằng dữ liệu hàng không có khả năng truy xuất nguồn gốc trong toàn bộ chuỗi dữ liệu thông tin hàng không, qua đó cho phép xác định nguyên nhân gốc của bất kỳ bất thường hoặc sai sót dữ liệu nào được phát hiện trong quá trình sử dụng, thực hiện khắc phục và thông báo cho các người sử dụng bị ảnh hưởng.

7. Hệ thống quản lý chất lượng được thiết lập phải bảo đảm dịch vụ cung cấp đáp ứng các yêu cầu về chất lượng dữ liệu hàng không.

8. Phải thực hiện tất cả các biện pháp cần thiết để giám sát việc tuân thủ hệ thống quản lý chất lượng đang được áp dụng.

9. Việc chứng minh sự tuân thủ của hệ thống quản lý chất lượng được áp dụng phải được thực hiện thông qua đánh giá. Trường hợp phát hiện sự không phù hợp, phải xác định và thực hiện hành động khắc phục nguyên nhân của sự không phù hợp một cách kịp thời. Tất cả các nhận xét đánh giá và hành động khắc phục phải có bằng chứng và được lập hồ sơ đầy đủ.

Điều 245. Yếu tố con người

1. Việc tổ chức cung cấp dịch vụ tin tức hàng không cũng như việc thiết kế, biên soạn nội dung, xử lý và phân phối dữ liệu hàng không, tin tức hàng không phải tính đến các nguyên tắc về yếu tố con người nhằm tạo thuận lợi cho việc sử dụng tối ưu các dữ liệu, tin tức này.

2. Khi có yêu cầu tương tác của con người, phải xem xét đến tính toàn vẹn của tin tức; trường hợp xác định có rủi ro thì phải thực hiện các biện pháp giảm thiểu phù hợp.

Tiểu mục 3

Yêu cầu bổ sung đối với cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không (AIS)

Điều 246. Yêu cầu bổ sung đối với cơ sở AIS

1. Cơ sở AIS phải được trang bị cơ sở hạ tầng và trang thiết bị cần thiết để thực hiện nhiệm vụ cung cấp dịch vụ tin tức hàng không.

2. Cơ sở AIS phải xác định rõ khung năng lực tiêu chuẩn cho các chức danh công việc; đảm bảo nhân viên được đào tạo, huấn luyện và đánh giá phù hợp khi thực hiện nhiệm vụ được giao.

3. Cơ sở AIS phải thiết lập, duy trì, cập nhật hệ thống tài liệu cần thiết cho việc cung cấp dịch vụ tin tức hàng không; phù hợp với các tiêu chuẩn ISO và được chứng nhận bởi một tổ chức chứng nhận được công nhận. Thỏa thuận chính thức về việc cung cấp dữ liệu hàng không, tin tức hàng không phải được xây dựng và ký kết giữa cơ sở AIS và Người khởi tạo dữ liệu hàng không.

Điều 247. Tuân thủ Phương thức Quản lý tin tức hàng không

Cơ sở AIS phải cung cấp dịch vụ tin tức hàng không phù hợp với các phương thức và quy tắc quy định tại các tài liệu ICAO PANS-AIM Doc 10066, ICAO PANS-IM Doc 10199 và theo quy định của pháp luật Việt Nam. Trường hợp có khác biệt, việc áp dụng thực hiện theo quy định của pháp luật Việt Nam và nội dung đã công bố trong AIP Việt Nam.

MỤC 2

SƠ ĐỒ, BẢN ĐỒ HÀNG KHÔNG

Điều 248. Yêu cầu chung

1. Mỗi loại sơ đồ, bản đồ phải cung cấp các thông tin liên quan đến chức năng của sơ đồ, bản đồ đó và việc thiết kế sơ đồ, bản đồ phải tuân thủ các nguyên tắc về yếu tố con người nhằm tạo điều kiện cho việc sử dụng sơ đồ, bản đồ một

cách tối ưu.

2. Mỗi loại sơ đồ, bản đồ phải cung cấp các thông tin phù hợp với từng giai đoạn của chuyến bay để đảm bảo khai thác tàu bay an toàn và nhanh chóng.

3. Việc trình bày thông tin phải chính xác, rõ ràng, không bị biến dạng và rối thông tin, không gây nhầm lẫn và có thể đọc được trong mọi điều kiện khai thác bình thường.

4. Màu sắc hoặc sắc độ màu và kích cỡ chữ được sử dụng phải đảm bảo tổ lái có thể đọc và diễn giải sơ đồ, bản đồ một cách dễ dàng trong các điều kiện ánh sáng tự nhiên và nhân tạo khác nhau.

5. Sơ đồ, bản đồ hàng không được cung cấp dưới dạng bản giấy và hoặc điện tử theo điều kiện kỹ thuật khai thác. Trường hợp phát hành điện tử phải bảo đảm đồng bộ với AIP và các bộ dữ liệu số về hàng không có liên quan.

6. Thông tin phải được trình bày dưới hình thức cho phép tổ lái nắm bắt trong thời gian hợp lý, phù hợp với khối lượng công việc và điều kiện khai thác.

7. Việc trình bày thông tin trên mỗi loại sơ đồ, bản đồ phải cho phép việc chuyển tiếp thuận lợi giữa các sơ đồ, bản đồ phù hợp với từng giai đoạn của chuyến bay.

8. Sản phẩm sơ đồ, bản đồ hàng không được thể hiện dưới dạng bản in hoặc bản điện tử. Ngôn ngữ sử dụng trên sơ đồ, bản đồ hàng không là tiếng Anh hoặc tiếng Việt. Sản phẩm công bố quốc tế phải có tiếng Anh; bản song ngữ khi cần, thống nhất ký hiệu ICAO.

9. Các sơ đồ, bản đồ hàng không phải đảm bảo tính sẵn có, đầy đủ, chính xác và được duy trì cập nhật thường xuyên; được định kỳ rà soát, đánh giá lại theo chu kỳ 05 năm một lần tính từ thời điểm sơ đồ, bản đồ ban hành có hiệu lực. Việc rà soát, đánh giá đột xuất sơ đồ, bản đồ hàng không được thực hiện khi:

a) Có những thay đổi như được nêu tại các nội dung quy định về từng loại bản đồ, sơ đồ hàng không;

b) Theo đề nghị của người khởi tạo dữ liệu hoặc khi có thay đổi lớn về dữ liệu;

c) Đối với sơ đồ phương thức bay thì thực hiện theo quy định tại Điều 175 của Thông tư này.

10. Đối với các sơ đồ, bản đồ hàng không bao trùm lãnh thổ nhiều quốc gia, việc thiết lập và cung cấp phải được thực hiện trên cơ sở phối hợp giữa các quốc gia liên quan, đảm bảo tuân thủ các thoả thuận dẫn đường hàng không khu vực và tiêu chuẩn của ICAO.

11. Doanh nghiệp có cơ sở sơ đồ, bản đồ hàng không thiết lập và áp dụng hệ

thống quản lý chất lượng sơ đồ, bản đồ hàng không.

Điều 249. Các nhóm Sơ đồ, bản đồ hàng không

Sơ đồ, bản đồ hàng không bao gồm các nhóm sau:

1. Nhóm 1: Các sơ đồ dùng cho mục đích lập kế hoạch:

- a) Sơ đồ chương ngại vật sân bay - loại A;
- b) Sơ đồ chương ngại vật sân bay - loại B;
- c) Sơ đồ địa hình và chương ngại vật sân bay - phiên bản điện tử;
- d) Sơ đồ địa hình tiếp cận chính xác.

2. Nhóm 2: Các sơ đồ sử dụng trong hoạt động di chuyển mặt đất của tàu bay tại sân bay:

- a) Sơ đồ sân bay, sân bay trực thăng;
- b) Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất;
- c) Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay.

3. Nhóm 3: Các sơ đồ sử dụng trong chuyến bay từ cất cánh đến hạ cánh của tàu bay:

- a) Sơ đồ đường hàng không;
- b) Sơ đồ khu vực tiếp cận;
- c) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID);
- d) Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR);
- đ) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị;
- e) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt;
- g) Sơ đồ độ cao tối thiểu giám sát không lưu.

4. Nhóm 4: Các bản đồ phục vụ mục đích dẫn đường, đánh dấu và lập kế hoạch bay bằng mắt:

- a) Bản đồ hàng không thế giới tỷ lệ 1:1.000.000;
- b) Bản đồ hàng không tỷ lệ 1:500.000;
- c) Bản đồ dẫn đường hàng không tỷ lệ nhỏ;
- d) Bản đồ đánh dấu vệt bay.

5. Nhóm 5: Các loại sơ đồ, bản đồ khác phục vụ hoạt động khai thác bay và quản lý hoạt động bay tuân thủ các quy định của ICAO.

Điều 250. Loại sơ đồ, bản đồ hàng không được công bố trong AIP Việt Nam

1. Các sơ đồ, bản đồ hàng không thuộc các điểm a, b, d khoản 1; khoản 2 và khoản 3 Điều 249 phải được công bố trong AIP Việt Nam.

2. Các sơ đồ, bản đồ hàng không thuộc điểm c khoản 1 và khoản 4 Điều 249 được công bố trong AIP Việt Nam khi sẵn có.

3. Các sơ đồ hàng không thuộc khoản 4 Điều 249 khi được cung cấp, phải được cung cấp dưới dạng các sản phẩm tin tức hàng không.

Điều 251. Thông số kỹ thuật chung của sơ đồ, bản đồ hàng không

1. Tiêu đề

a) Tiêu đề của sơ đồ, bản đồ hàng không phải phù hợp với danh mục các nhóm sơ đồ, bản đồ hàng không được quy định tại Điều 249 của Thông tư này.

b) Đối với các loại sơ đồ, bản đồ hàng không không được quy định cụ thể trong danh mục các nhóm sơ đồ, bản đồ hàng không tại Điều 249 của Thông tư này, tiêu đề phải được lựa chọn phù hợp và phản ánh đúng chức năng của sơ đồ, bản đồ hàng không đó.

2. Quy cách thể hiện

a) Bố cục phân ghi chú biên lề của sơ đồ, bản đồ hàng không thực hiện tuân thủ các quy định của ICAO;

b) Các thông tin phải được trình bày ở mặt trước của sơ đồ, bản đồ hàng không, trừ trường hợp đã nêu trong phần thông số kỹ thuật của sơ đồ, bản đồ hàng không có liên quan, bao gồm:

Ký hiệu hoặc tiêu đề của loại sơ đồ, bản đồ hàng không, trong đó tiêu đề có thể được viết tắt;

Tên và số tham chiếu của tờ sơ đồ, bản đồ hàng không;

Ký hiệu của tờ liên kề trên lề của sơ đồ, bản đồ hàng không (nếu có);

c) Phần chú thích cho các biểu tượng và chữ viết tắt phải ở mặt trước hoặc mặt sau của mỗi loại sơ đồ, bản đồ hàng không. Trường hợp không thực hiện được, phần chú thích phải được công bố riêng;

d) Tên và địa chỉ đầy đủ của cơ quan ban hành phải được thể hiện ở lề của sơ đồ, bản đồ hàng không, trừ trường hợp sơ đồ, bản đồ được công bố như một phần của tài liệu hàng không thì thông tin này có thể được đặt ở phần đầu của tài

liệu đó;

đ) Mẫu kiểu chữ sử dụng cho sơ đồ, bản đồ hàng không được quy định chi tiết tại Tài liệu 8697 của ICAO. Phông chữ được sử dụng chủ yếu là phông Arial với bộ mã ký tự Unicode.

3. Biểu tượng

a) Biểu tượng sử dụng trong sơ đồ, bản đồ hàng không thực hiện tuân thủ các quy định của ICAO. Khi có những thông tin quan trọng mà chưa có biểu tượng thể hiện thì lựa chọn biểu tượng phù hợp nhưng không được phép gây nhầm lẫn với biểu tượng của sơ đồ, bản đồ hàng không hiện hành hoặc làm giảm mức độ dễ đọc của sơ đồ, bản đồ hàng không;

b) Thiết bị dẫn đường trên mặt đất, giao điểm và lộ điểm phải được sử dụng cùng loại biểu tượng trên sơ đồ, bản đồ hàng không;

c) Biểu tượng được sử dụng cho điểm trọng yếu phải dựa trên một hệ thống phân cấp các biểu tượng và được chọn theo thứ tự sau: thiết bị dẫn đường trên mặt đất, giao điểm, lộ điểm. Chỉ sử dụng biểu tượng lộ điểm khi tại vị trí điểm trọng yếu không tồn tại thiết bị dẫn đường trên mặt đất hoặc giao điểm.

4. Đơn vị đo lường trong sơ đồ, bản đồ hàng không

a) Khoảng cách thể hiện trong sơ đồ, bản đồ hàng không phải căn cứ vào khoảng cách trắc địa thực tế;

b) Khoảng cách phải được thể hiện bằng ki lô mét (km) hoặc dặm hải lý (NM) hoặc cả hai đơn vị, đảm bảo các đơn vị được phân biệt rõ ràng;

c) Độ cao, mức cao, chiều cao phải được thể hiện bằng mét (m) hoặc bộ (ft) hoặc cả hai đơn vị, đảm bảo các đơn vị được phân biệt rõ ràng;

d) Kích thước thẳng trên sân bay và các khoảng cách ngắn phải được thể hiện bằng mét (m);

đ) Độ phân giải của dữ liệu trên bản đồ hàng không (khoảng cách, kích thước, mức cao và chiều cao) phải theo quy định cho từng loại sơ đồ, bản đồ hàng không cụ thể;

e) Các đơn vị đo lường dùng để thể hiện khoảng cách, độ cao, mức cao và chiều cao phải được ghi rõ ở mặt trước của sơ đồ, bản đồ hàng không;

g) Tỷ lệ chuyển đổi (ki lô mét/dặm hải lý, mét/bộ) phải được thể hiện trên mỗi sơ đồ, bản đồ hàng không mà trên đó có thể hiện khoảng cách, mức cao hoặc độ cao. Tỷ lệ chuyển đổi phải được đặt ở mặt trước của sơ đồ, bản đồ hàng không.

5. Tỷ lệ và phép chiếu

a) Đối với sơ đồ, bản đồ hàng không của khu vực rộng lớn thì tên, tỷ lệ và

các tham số cơ bản của phép chiếu phải được thể hiện;

b) Đối với sơ đồ, bản đồ hàng không của khu vực nhỏ chỉ cần thể hiện thước tỷ lệ tuyến tính.

6. Hiệu lực của thông tin hàng không

Ngày hiệu lực của thông tin hàng không phải được thể hiện rõ ở mặt trước của mỗi sơ đồ, bản đồ hàng không.

7. Tên các địa danh

a) Phải sử dụng bảng chữ cái La Mã cho các chữ viết;

b) Tên địa danh và các điểm đặc trưng về địa lý trong nước có thể sử dụng bảng chữ cái tiếng Việt;

c) Khi thuật ngữ địa lý như “mũi”, “điểm”, “vịnh”, “sông” được viết tắt trên sơ đồ, bản đồ hàng không, từ đó phải được viết đầy đủ bằng tiếng Việt. Không sử dụng các dấu chấm câu trong từ viết tắt trên sơ đồ, bản đồ hàng không.

8. Chữ viết tắt

Chữ viết tắt phải được sử dụng trên các sơ đồ, bản đồ hàng không khi phù hợp.

9. Biên giới chính trị

a) Biên giới quốc tế phải được thể hiện trên sơ đồ, bản đồ hàng không, tuy nhiên có thể bị ngắt quãng nếu phải thể hiện dữ liệu quan trọng hơn;

b) Khi xuất hiện lãnh thổ của hơn một quốc gia trên sơ đồ, bản đồ hàng không, tên của các quốc gia phải được thể hiện.

10. Màu sắc

Màu sắc được sử dụng trên sơ đồ, bản đồ hàng không phải tuân thủ các quy định của ICAO.

11. Địa hình

a) Địa hình thể hiện trên sơ đồ, bản đồ hàng không phải đáp ứng nhu cầu của người sử dụng về:

Định hướng và nhận dạng;

Vượt địa hình an toàn;

Tính rõ ràng của thông tin hàng không khi được thể hiện;

Lập kế hoạch;

b) Trường hợp sử dụng các mức cao điểm thì chúng phải thể hiện cho các điểm trọng yếu được lựa chọn;

c) Giá trị của các mức cao điểm có độ chính xác nghi ngờ phải được thêm ký hiệu $\pm$.

12. Khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay và khu vực nguy hiểm

Khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay hoặc khu vực nguy hiểm được thể hiện phải bao gồm cả mã tham chiếu hoặc nhận dạng, ngoại trừ các chữ cái tên quốc gia có thể loại bỏ.

13. Khu vực trách nhiệm của cơ sở ATS

Khi vùng trời ATS được thể hiện trên sơ đồ, bản đồ hàng không, phải chỉ rõ phân loại vùng trời, loại, tên hoặc hô hiệu, các giới hạn cao và tần số vô tuyến. Các giới hạn ngang phải được thể hiện theo quy định về biểu tượng sơ đồ, bản đồ hàng không.

14. Độ lệch từ

Phải chỉ rõ hướng Bắc thực và độ lệch từ trên sơ đồ, bản đồ hàng không. Độ phân giải của độ lệch từ phải được thể hiện theo quy định cho từng loại sơ đồ, bản đồ hàng không.

15. Dữ liệu hàng không

a) Cục Hàng không Việt Nam và doanh nghiệp có cơ sở sơ đồ, bản đồ hàng không phải thiết lập và áp dụng hệ thống quản lý chất lượng bao gồm các quy trình, quy định và nguồn lực cần thiết để bảo đảm quản lý chất lượng tại từng giai đoạn xử lý dữ liệu theo quy định tại Phụ ước 15 của ICAO;

b) Dữ liệu hàng không phải bảo đảm khả năng truy nguyên nguồn gốc để phát hiện và khắc phục sai lệch hoặc sai sót phát sinh trong quá trình thực hiện, duy trì hoặc khai thác sử dụng dữ liệu;

c) Độ phân giải của dữ liệu hàng không khi thể hiện trên sơ đồ, bản đồ hàng không phải phù hợp với quy định áp dụng độ phân giải dữ liệu của từng loại sơ đồ, bản đồ hàng không theo quy định;

d) Tính toàn vẹn của dữ liệu hàng không phải được duy trì trong toàn bộ quá trình xử lý dữ liệu từ khi khởi tạo dữ liệu đến khi chia sẻ dữ liệu cho người sử dụng theo quy định;

đ) Phải áp dụng các biện pháp kiểm tra để phát hiện lỗi dữ liệu như sai lệch dữ liệu, mất dữ liệu so với dữ liệu gốc trong suốt quá trình lưu trữ và chia sẻ dữ liệu hàng không.

16. Các hệ quy chiếu chung

a) Hệ quy chiếu ngang: Hệ tọa độ WGS-84 được sử dụng để làm hệ quy chiếu ngang (trắc địa) cho sơ đồ, bản đồ hàng không. Các tọa độ địa lý được công bố theo kinh độ, vĩ độ phải được thể hiện theo mốc quy chiếu trắc địa WGS-84:

Các tọa độ địa lý đã được chuyển đổi sang hệ tọa độ WGS-84 nhưng độ chính xác của dữ liệu khảo sát ban đầu không đáp ứng yêu cầu theo quy định thì phải được đánh dấu bằng dấu hoa thị;

Độ phân giải của tọa độ địa lý thể hiện trên sơ đồ, bản đồ hàng không phải phù hợp với quy định áp dụng đối với từng loại sơ đồ, bản đồ hàng không theo quy định.

b) Hệ quy chiếu cao: Mức nước biển trung bình (MSL) được sử dụng làm hệ quy chiếu cao cho sơ đồ, bản đồ hàng không:

Đối với các vị trí mặt đất được khảo sát tại sân bay hoặc sân bay trực thăng, ngoài độ cao tham chiếu theo MSL, phải công bố thêm giá trị độ lệch geo-ít so với ellipsoid WGS-84, theo quy định áp dụng đối với từng loại sơ đồ, bản đồ hàng không;

Độ phân giải của mức cao và độ lệch geo-ít khi thể hiện trên sơ đồ, bản đồ hàng không phải phù hợp với quy định áp dụng đối với từng loại sơ đồ, bản đồ hàng không.

Điều 252. Chi tiết về sơ đồ, bản đồ hàng không

Chi tiết về sơ đồ, bản đồ hàng không thực hiện theo Phụ ước 4 của ICAO về sơ đồ hàng không. Một số nội dung chính như sau

a) Sơ đồ, bản đồ hàng không quy định tại Điều 249 của Thông tư này phải được thiết kế, xây dựng, kiểm tra, phê chuẩn, công bố và cập nhật phù hợp với tiêu chuẩn của Phụ ước 4 của ICAO áp dụng cho từng loại sơ đồ, bản đồ; trường hợp áp dụng khác với tiêu chuẩn của ICAO phải được Cục Hàng không Việt Nam đánh giá, kiểm soát rủi ro, thông báo và công bố khác biệt theo quy định;

b) Cơ sở sơ đồ, bản đồ hàng không bảo đảm các sơ đồ, bản đồ thuộc trách nhiệm của Việt Nam được sản xuất, phê chuẩn, công bố và duy trì cập nhật. Trường hợp không cung cấp loại sơ đồ, bản đồ do không phát sinh dữ liệu khai thác liên quan, lý do phải được ghi nhận trong hồ sơ và công bố phù hợp trên Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) của Việt Nam;

c) Đối với từng loại sơ đồ, bản đồ quy định tại Điều 249 của Thông tư này, cơ sở sơ đồ, bản đồ hàng không phải lập bảng kiểm tra tuân thủ tương ứng với Phụ ước 4 của ICAO;

d) Sơ đồ, bản đồ hàng không điện tử và bộ dữ liệu số liên quan trong thiết bị hiển thị sơ đồ hàng không điện tử trong buồng lái phải đồng bộ với AIP, Tập tu chỉnh AIP, Tập bổ sung AIP, NOTAM và các bộ dữ liệu hàng không đã công bố;

phải có cơ chế cập nhật, lưu vết phiên bản, kiểm tra tính toàn vẹn và khả năng khôi phục dữ liệu. Việc sử dụng thiết bị hiển thị sơ đồ hàng không điện tử trong buồng lái thực hiện theo quy định về khai thác tàu bay, trang bị điện tử.

Điều 253. Yêu cầu bổ sung đối với cơ sở sơ đồ, bản đồ hàng không

1. Cơ sở sơ đồ, bản đồ hàng không phải được trang bị cơ sở hạ tầng và trang thiết bị cần thiết để thực hiện nhiệm vụ cung cấp sơ đồ, bản đồ hàng không.

2. Cơ sở sơ đồ, bản đồ hàng không phải xác định rõ khung năng lực tiêu chuẩn cho các chức danh công việc; đảm bảo nhân viên được đào tạo, huấn luyện và đánh giá phù hợp khi thực hiện nhiệm vụ được giao.

3. Cơ sở sơ đồ, bản đồ hàng không phải thiết lập, duy trì, cập nhật hệ thống tài liệu cần thiết cho việc cung cấp dịch vụ tin tức hàng không; phù hợp với các tiêu chuẩn ISO và được chứng nhận bởi một tổ chức chứng nhận được công nhận.

Điều 254. Phê chuẩn sơ đồ, bản đồ hàng không

1. Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn các loại sơ đồ, bản đồ hàng không được quy định tại Điều 249 của Thông tư này để bảo đảm các yêu cầu khai thác và công bố tin tức hàng không.

2. Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam gửi 01 bộ hồ sơ đề nghị phê chuẩn sơ đồ, bản đồ hàng không qua dịch vụ bưu chính hoặc hệ thống văn bản điện tử đến Cục Hàng không Việt Nam và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ bao gồm:

- a) Văn bản đề nghị theo mẫu tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này;
- b) Bản sao hoặc bản sao điện tử dự thảo sơ đồ, bản đồ hàng không;
- c) Bản sao hoặc bản sao điện tử các tài liệu có liên quan bao gồm cả bảng kiểm tra tuân thủ tương ứng với Phụ ước 4 của ICAO.

3. Trong thời hạn 07 ngày làm việc kể từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thẩm định hồ sơ. Trường hợp hồ sơ đủ điều kiện, Cục Hàng không Việt Nam ra quyết định phê chuẩn theo mẫu tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam thực hiện công bố tin tức hàng không theo quy định. Trường hợp từ chối phê chuẩn, Cục Hàng không Việt Nam phải thông báo bằng văn bản, nêu rõ lý do.

CHƯƠNG XIII

KHÍ TƯỢNG HÀNG KHÔNG

MỤC 1

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 255. Nguyên tắc cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không

1. Nguyên tắc chung.

a) Dịch vụ khí tượng hàng không được cung cấp nhằm bảo đảm an toàn, điều hòa và hiệu quả cho hoạt động bay dân dụng; tuân thủ các quy định của Chương này và các phương thức, quy tắc tại Tài liệu ICAO PANS-MET Doc 10157 và ICAO Doc 8896 -Tài liệu hướng dẫn thực hành khí tượng hàng không. Trường hợp có sự khác biệt giữa quy định của Việt Nam và tiêu chuẩn của ICAO, việc áp dụng được thực hiện theo các nội dung khác biệt đã công bố chính thức trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) Việt Nam;

b) Người khai thác tàu bay, tổ bay, cơ sở không lưu, cơ sở tìm kiếm cứu nạn, người khai thác cảng hàng không, sân bay và các bên liên quan khác phải được cung cấp thông tin khí tượng cần thiết để thực hiện chức năng của mình trong hoạt động hàng không.

2. Phạm vi cung cấp dịch vụ

Dịch vụ khí tượng hàng không bao gồm việc cung cấp thông tin khí tượng phục vụ:

- a) Lập kế hoạch trước chuyến bay;
- b) Điều hành và khai thác chuyến bay trong khi bay;
- c) Hoạt động tại cảng hàng không, sân bay;
- d) Dịch vụ không lưu và các hoạt động hàng không liên quan.

3. Yêu cầu đối với thông tin khí tượng

Thông tin khí tượng hàng không phải:

- a) Chính xác, liên tục, kịp thời, đầy đủ và phù hợp với mục đích khai thác bao gồm việc xác định rõ nguồn cung cấp thông tin;
- b) Được cung cấp theo định dạng, nội dung và tiêu chuẩn quốc tế;
- c) Bảo đảm tính nhất quán trong toàn bộ hệ thống cung cấp dịch vụ khí tượng;
- d) Được cập nhật liên tục theo diễn biến của điều kiện thời tiết.

4. Các thông tin khí tượng phục vụ khai thác:

- a) Quan trắc và báo cáo thời tiết sân bay;
- b) Dự báo thời tiết hàng không;
- c) Thông tin về các hiện tượng thời tiết nguy hiểm trên đường bay;

d) Thông tin tư vấn về bão nhiệt đới, tro bụi núi lửa và thời tiết không gian.

5. Cảnh báo hiện tượng thời tiết nguy hiểm

a) Thông tin về hiện tượng thời tiết nguy hiểm phải được phát hành dưới dạng cảnh báo phù hợp với phạm vi và mức độ ảnh hưởng;

b) Việc phát hành và phổ biến các cảnh báo phải bảo đảm kịp thời, liên tục và phù hợp với yêu cầu của hoạt động bay;

c) Nội dung và phương thức phát hành cảnh báo phải phù hợp với hướng dẫn tại ICAO PANS-MET.

6. Tổ chức cung cấp dịch vụ

a) Dịch vụ khí tượng hàng không được tổ chức theo hệ thống thống nhất, bảo đảm phối hợp hiệu quả giữa cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay khác và các đơn vị liên quan;

b) Trách nhiệm cung cấp, truyền phát và sử dụng thông tin khí tượng phải được phân định rõ ràng giữa các tổ chức có liên quan.

7. Hệ thống quản lý chất lượng

a) Việc cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không phải được thực hiện trong khuôn khổ hệ thống quản lý chất lượng;

b) Các quy trình, hệ thống và sản phẩm khí tượng phải được kiểm soát, đánh giá và cải tiến liên tục nhằm nâng cao chất lượng và hiệu quả khai thác.

8. Công bố và phổ biến thông tin

a) Thông tin khí tượng hàng không phải được công bố và phổ biến thông qua các hệ thống thông tin theo quy định;

b) Việc trao đổi, cung cấp, chia sẻ thông tin khí tượng hàng không giữa các cơ quan/tổ chức, quốc gia và khu vực phải tuân thủ các tiêu chuẩn quốc tế và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

Điều 256. Thông báo của người khai thác tàu bay về nhu cầu sử dụng dịch vụ khí tượng hàng không

1. Người khai thác tàu bay có nhu cầu sử dụng dịch vụ khí tượng hàng không hoặc yêu cầu thay đổi dịch vụ khí tượng hàng không đang được cung cấp phải thông báo trước cho tổ chức cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không có liên quan. Thời hạn thông báo trước tối thiểu được thực hiện theo thỏa thuận giữa tổ chức cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không hoặc cơ sở khí tượng sân bay với người khai thác tàu bay.

2. Người khai thác tàu bay phải thông báo cho tổ chức cung cấp dịch vụ khí

tượng hàng không khi:

- a) Dự kiến thiết lập đường bay mới hoặc loại hình khai thác mới;
- b) Có thay đổi mang tính lâu dài đối với hoạt động khai thác bay theo lịch;
- c) Có các thay đổi khác có khả năng ảnh hưởng đến việc cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không.

3. Nội dung thông báo quy định tại khoản 2 Điều này phải bao gồm đầy đủ thông tin, chi tiết cần thiết để tổ chức cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không lập kế hoạch, bố trí nguồn lực và tổ chức cung cấp dịch vụ phù hợp.

4. Người khai thác tàu bay hoặc thành viên tổ bay có trách nhiệm thông báo cho cơ sở khí tượng sân bay có liên quan trong các trường hợp sau đây, khi được tổ chức cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không yêu cầu trên cơ sở tham vấn người sử dụng:

- a) Lịch bay;
- b) Chuyến bay không thường lệ;
- c) Chuyến bay bị chậm, được khai thác sớm hơn kế hoạch hoặc bị hủy.

MỤC 2

YÊU CẦU ĐỐI VỚI DOANH NGHIỆP CUNG CẤP DỊCH VỤ KHÍ TƯỢNG HÀNG KHÔNG

Điều 257. Điều kiện cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không

1. Đáp ứng các điều kiện quy định tại Điều 28 Thông tư này.

2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không phải duy trì liên tục các điều kiện về tổ chức, nhân sự, hệ thống trang bị kỹ thuật, tài liệu khai thác, phương án dự phòng và hệ thống quản lý chất lượng trong suốt quá trình cung cấp dịch vụ.

Điều 258. Cung cấp, sử dụng, quản lý chất lượng và nguyên tắc diễn giải thông tin khí tượng hàng không.

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không phải duy trì cơ chế phối hợp chặt chẽ với người sử dụng thông tin khí tượng hàng không và các tổ chức, cá nhân có liên quan về các vấn đề ảnh hưởng đến việc cung cấp dịch vụ khí tượng phục vụ hoạt động hàng không.

2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không phải thiết lập, duy trì và cải tiến liên tục Hệ thống quản lý chất lượng (QMS) đối với toàn bộ thông tin khí tượng cung cấp cho người sử dụng quy định tại điểm b, khoản 1, Điều 255

Thông tư này.

3. QMS phải được xây dựng theo tiêu chuẩn ISO 9001 hoặc tiêu chuẩn tương đương và được chứng nhận bởi một tổ chức được công nhận.

4. QMS phải bao gồm Chính sách chất lượng, Mục tiêu chất lượng, các quy trình kiểm soát nội bộ, quản lý rủi ro, xử lý sự không phù hợp và các cơ chế phản hồi để xác định nguyên nhân gốc của lỗi dữ liệu và thực hiện hành động khắc phục, cải tiến.

5. Việc chứng minh sự phù hợp của hệ thống quản lý chất lượng áp dụng trong cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không phải được thực hiện thông qua hoạt động đánh giá, kiểm tra. Trường hợp phát hiện sự không phù hợp của hệ thống, Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không phải thực hiện biện pháp xác định nguyên nhân và khắc phục. Tất cả các phát hiện, nhận xét trong quá trình đánh giá phải được chứng minh bằng bằng chứng khách quan và được lập, lưu trữ hồ sơ đầy đủ.

6. Do đặc tính biến đổi của các yếu tố khí tượng theo không gian và thời gian, do giới hạn của kỹ thuật quan trắc và do giới hạn trong định nghĩa của một số yếu tố khí tượng, giá trị cụ thể của các yếu tố khí tượng được nêu trong bản tin, báo cáo khí tượng phải được hiểu là giá trị xấp xỉ tốt nhất phản ánh điều kiện thực tế tại thời điểm quan trắc.

7. Do đặc tính biến đổi của các yếu tố khí tượng theo không gian và thời gian, do giới hạn của kỹ thuật dự báo và do giới hạn trong định nghĩa của một số yếu tố khí tượng, giá trị cụ thể của các yếu tố khí tượng được nêu trong bản tin dự báo phải được hiểu là giá trị có xác suất xảy ra cao nhất trong thời kỳ dự báo. Trường hợp bản tin dự báo nêu thời điểm xảy ra hoặc thời điểm thay đổi của một yếu tố khí tượng, thời điểm đó phải được hiểu là thời điểm có khả năng xảy ra cao nhất.

8. Thông tin khí tượng hàng không cung cấp cho các đối tượng sử dụng quy định tại điểm b, khoản 1 Điều 255 Thông tư này phải bảo đảm phù hợp với các nguyên tắc về yếu tố con người, được trình bày theo hình thức rõ ràng, dễ hiểu, hạn chế tối đa yêu cầu phải diễn giải, suy luận của người sử dụng.

MỤC 3

CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ KHÍ TƯỢNG HÀNG KHÔNG

Điều 259. Cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không bao gồm:

- a) Cơ sở cung cấp dịch vụ cảnh báo thời tiết hàng không;
- b) Cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng sân bay;

c) Trạm quan trắc khí tượng hàng không.

2. Mỗi cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không phải được tổ chức, trang bị và vận hành phù hợp với chức năng, nhiệm vụ, phạm vi trách nhiệm và điều kiện khai thác được cấp phép hoặc phê chuẩn trong tài liệu khai thác.

3. Việc thành lập mới, thay đổi chức năng, phạm vi trách nhiệm hoặc chấm dứt hoạt động của cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không phải được cơ quan có thẩm quyền phê chuẩn.

Điều 260. Cơ sở cung cấp dịch vụ cảnh báo thời tiết hàng không

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ cảnh báo thời tiết hàng không có trách nhiệm:

a) Duy trì việc theo dõi liên tục các điều kiện khí tượng ảnh hưởng đến hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm của mình;

b) Lập thông tin SIGMET và các thông tin khác liên quan đến khu vực trách nhiệm của mình;

c) Cung cấp thông tin SIGMET và khi được yêu cầu, các thông tin khí tượng khác cho các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan;

d) Phát hành thông tin SIGMET;

đ) Khi được yêu cầu theo thỏa thuận hàng không khu vực:

Lập thông tin AIRMET liên quan đến khu vực trách nhiệm của mình;

Cung cấp thông tin AIRMET cho các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan; và phát hành thông tin AIRMET.

2. Cung cấp thông tin nhận được về hoạt động núi lửa trước, trong khi phun trào, và mây tro núi lửa mà chưa có SIGMET được phát hành, cho trung tâm kiểm soát đường dài/trung tâm thông báo bay liên quan, theo thỏa thuận giữa cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không và cơ sở dịch vụ không lưu có thẩm quyền liên quan, đồng thời cung cấp cho trung tâm tư vấn tro bụi núi lửa liên quan theo xác định tại thỏa thuận dẫn đường hàng không khu vực;

3. Cung cấp thông tin nhận được liên quan đến việc phát tán vật liệu phóng xạ vào khí quyển trong khu vực trách nhiệm hoặc khu vực lân cận, cho trung tâm kiểm soát đường dài/trung tâm thông báo bay liên quan, theo thỏa thuận giữa cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không và cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu có thẩm quyền liên quan, và cho các cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không theo thỏa thuận giữa cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không. Thông tin này bao gồm vị trí, ngày, giờ phát tán và quỹ đạo dự báo của vật liệu phóng xạ.

Điều 261. Cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng sân bay

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không sân bay có trách nhiệm thực hiện toàn bộ hoặc một số chức năng sau đây, phù hợp với phạm vi được phê chuẩn, điều kiện khai thác và nhu cầu bảo đảm hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay:

a) Lập hoặc thu nhận các bản dự báo khí tượng, thông tin khí tượng và các thông tin liên quan khác phục vụ chuyến bay thuộc phạm vi trách nhiệm của cơ sở;

b) Lập hoặc thu nhận các bản dự báo về điều kiện khí tượng tại cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận có liên quan đến hoạt động bay;

c) Duy trì việc theo dõi liên tục điều kiện khí tượng tại cảng hàng không, sân bay được phê chuẩn cung cấp dịch vụ hoặc lập dự báo;

d) Cung cấp thuyết trình khí tượng, tư vấn khí tượng và tài liệu khí tượng chuyến bay cho tổ lái, nhân viên khai thác bay và các đối tượng sử dụng khác theo yêu cầu khai thác;

đ) Cung cấp các thông tin khí tượng hàng không khác cho người sử dụng hàng không;

e) Hiện thị, phổ biến các thông tin khí tượng hiện có phục vụ hoạt động bay;

g) Trao đổi thông tin khí tượng với cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không sân bay khác, cơ sở cung cấp dịch vụ cảnh báo thời tiết và các cơ sở khí tượng có liên quan;

h) Cung cấp thông tin nhận được về hoạt động núi lửa trước, trong khi phun trào hoặc mây tro bụi núi lửa cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan, cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không và cơ sở cảnh báo thời tiết theo phương thức phối hợp được thiết lập giữa cơ sở dịch vụ khí tượng hàng không, cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không và cơ quan, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu có liên quan.

2. Cảng hàng không, sân bay phải được cung cấp dự báo khí tượng phục vụ hạ cánh khi có yêu cầu theo kế hoạch bảo đảm hoạt động bay khu vực, thỏa thuận hàng không khu vực hoặc theo quyết định của cơ quan có thẩm quyền căn cứ vào yêu cầu khai thác bay.

3. Đối với cảng hàng không, sân bay không có cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không đặt tại cảng hàng không, sân bay đó, Cục Hàng không Việt Nam chỉ định doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không phù hợp để cung cấp thông tin khí tượng hàng không theo yêu cầu.

a) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không có trách nhiệm thiết lập phương thức, phương tiện và quy trình cung cấp thông tin khí tượng hàng không cho cảng hàng không, sân bay quy định tại khoản 2 Điều này, bảo đảm

thông tin được cung cấp đầy đủ, kịp thời, chính xác và phù hợp với yêu cầu bảo đảm hoạt động bay;

b) Việc cung cấp, trao đổi, hiển thị và lưu trữ thông tin khí tượng hàng không quy định tại Điều này phải tuân thủ tiêu chuẩn kỹ thuật, quy trình khai thác, phương thức phối hợp được cấp có thẩm quyền phê duyệt và phù hợp với tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của ICAO về khí tượng hàng không.

Điều 262. Trạm quan trắc khí tượng hàng không

1. Trạm khí tượng hàng không phải thực hiện quan trắc thường lệ vào các khoảng thời gian cố định. Tại sân bay, các quan trắc thường lệ phải được bổ sung bằng quan trắc đặc biệt khi xảy ra những thay đổi được quy định liên quan đến gió bề mặt, tầm nhìn, tầm nhìn đường cất hạ cánh, hiện tượng thời tiết hiện tại, mây và/hoặc nhiệt độ không khí.

2. Nhà chức trách hàng không tổ chức kiểm tra các trạm khí tượng hàng không với tần suất đủ thường xuyên nhằm bảo đảm duy trì tiêu chuẩn cao về quan trắc; bảo đảm hệ thống thiết bị và toàn bộ bộ phận hiển thị hoạt động chính xác; và bảo đảm vị trí lắp đặt, điều kiện môi trường của thiết bị không có thay đổi đáng kể.

3. Tại các sân bay có đường cất hạ cánh được sử dụng cho tiếp cận và hạ cánh bằng thiết bị CAT II và CAT III, phải lắp đặt thiết bị tự động để đo hoặc đánh giá, theo trường hợp áp dụng, đồng thời giám sát và hiển thị từ xa các yếu tố: gió bề mặt, tầm nhìn, tầm nhìn đường cất hạ cánh, độ cao chân mây, nhiệt độ không khí, nhiệt độ điểm sương và khí áp, nhằm hỗ trợ hoạt động tiếp cận, hạ cánh và cất cánh.

Các thiết bị này phải là hệ thống tự động tích hợp để thu nhận, xử lý, phát hành và hiển thị theo thời gian thực các thông tin khí tượng ảnh hưởng đến hoạt động hạ cánh và cất cánh. Việc thiết kế hệ thống tự động tích hợp phải tuân thủ nguyên tắc yếu tố con người và bao gồm các phương thức dự phòng.

4. Kết quả quan trắc là cơ sở để lập các báo cáo khí tượng được phổ biến tại sân bay nơi thực hiện quan trắc và các báo cáo khí tượng được phổ biến ra ngoài sân bay đó.

Điều 263. Quan trắc, báo cáo khí tượng sân bay

1. Việc quan trắc khí tượng thường lệ phải được thực hiện trong suốt 24 giờ mỗi ngày, trừ khi có thỏa thuận khác giữa cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và người khai thác có liên quan. Các quan trắc này phải được thực hiện với tần suất tối thiểu 01 giờ một lần hoặc với tần suất 30 phút một lần nếu được yêu cầu. Tại các trạm khí tượng hàng không khác, việc quan trắc thường lệ được thực hiện theo phê chuẩn của Cục Hàng không Việt Nam.

2. Các loại bản tin quan trắc thường lệ:

a) MET REPORT phát hành trong sân bay (phục vụ tàu bay cất cánh, hạ cánh, phát quang bá trên ATIS, D-ATIS);

b) METAR phát ra ngoài sân bay (chủ yếu để lập kế hoạch bay, phát quang bá VOLMET, D-VOLMET).

3. Các loại bản tin quan trắc đặc biệt:

a) SPECIAL phải được phát hành trong sân bay (phục vụ tàu bay cất cánh, hạ cánh, phát quang bá trên ATIS, D-ATIS);

b) SPECI phải được phát ra ngoài sân bay (chủ yếu để lập kế hoạch bay, phát quang bá VOLMET, D-VOLMET) trừ khi bản tin METAR được phát 30 phút một lần.

4. Tại các cảng hàng không, sân bay không khai thác 24 giờ, bản tin METAR theo quy định tại khoản 2 Điều này, bản tin SPECI theo quy định tại khoản 3 Điều này phải được phát hành trước khi cảng hàng không, sân bay hoạt động trở lại, phù hợp với thỏa thuận về bảo đảm hoạt động bay.

5. Nội dung chi tiết về bản tin quan trắc theo Phụ lục XVIII A ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 264. Báo cáo thời tiết từ tàu bay (AIREP)

1. Tàu bay hoạt động trong vùng trời Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý có trách nhiệm thực hiện báo cáo thời tiết từ tàu bay theo quy định.

2. Cơ sở điều hành bay có trách nhiệm tiếp nhận, chuyển tiếp và xử lý báo cáo thời tiết từ tàu bay theo quy trình hiệp đồng với cơ sở khí tượng liên quan.

3. Nội dung, hình thức, điều kiện phát hành, tiếp nhận và sử dụng báo cáo thời tiết từ tàu bay theo Phụ lục XVIII B ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 265. Dự báo, cảnh báo thời tiết tại sân bay và khu vực bay

1. Việc phát hành một bản tin dự báo mới bởi một cơ sở khí tượng sân bay sẽ mặc định hủy bỏ bất kỳ bản tin dự báo cùng loại nào đã phát hành trước đó cho cùng một địa điểm và cùng thời gian hiệu lực.

2. Các bản tin dự báo, cảnh báo thời tiết tại sân bay và khu vực bay bao gồm:

a) Dự báo thời tiết tại sân bay (TAF, TAF AMD);

b) Dự báo TREND;

c) Dự báo khí tượng cho cất cánh;

- d) Dự báo khu vực bay (GAMET);
- đ) Cảnh báo thời tiết tại sân bay (AD WRNG);
- e) Cảnh báo hiện tượng gió đứt (WS WRNG).

3. Việc lập, phát hành, sửa đổi, thay thế, hủy bỏ và cung cấp các sản phẩm quy định tại khoản 2 Điều này phải bảo đảm kịp thời, nhất quán, rõ ràng và phù hợp với phạm vi trách nhiệm được giao.

4. Nội dung, thời hạn hiệu lực, điều kiện phát hành các sản phẩm quy định tại khoản 2 Điều này theo Phụ lục XVIII C ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 266. Dự báo và cảnh báo thời tiết trên đường bay

1. Các bản tin dự báo, cảnh báo thời tiết trên đường bay bao gồm:

- a) Thông báo SIGMET;
- b) Thông báo AIRMET;
- c) Bản tin báo cáo đặc biệt từ tàu bay (AIREP).

2. Thông báo AIRMET được phát hành bởi cơ sở cảnh báo thời tiết hàng không (MWO) theo thỏa thuận hàng không khu vực, được lập và phát hành khi có mật độ bay cao đối với các chuyến bay tầng thấp dưới FL100 (hoặc FL150 đối với vùng núi hoặc cao hơn khi cần thiết).

3. Nội dung, thời hạn hiệu lực, điều kiện phát hành các sản phẩm quy định tại khoản 1 Điều này theo Phụ lục XVIII D ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 267. Hồ sơ khí tượng và cung cấp thông tin cho người khai thác tàu bay và tổ lái.

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không có trách nhiệm thiết lập và cung cấp hồ sơ khí tượng cùng các thông tin khí tượng liên quan cho người khai thác tàu bay và tổ lái, phù hợp với loại hình khai thác, phạm vi trách nhiệm và thỏa thuận cung cấp dịch vụ.

2. Hồ sơ khí tượng phải đáp ứng yêu cầu khai thác chuyến bay, bao gồm tối thiểu các thông tin khí tượng liên quan đến sân bay khởi hành, sân bay đến, sân bay dự bị, đường bay, các hiện tượng thời tiết nguy hiểm và các yếu tố khí tượng có ảnh hưởng đến an toàn chuyến bay.

3. Người khai thác tàu bay, tổ lái và nhân viên điều độ khai thác bay được phép tự khai thác thông tin khí tượng trước chuyến bay (self-briefing) thông qua Hệ thống thông tin trước chuyến bay tự động theo quy định của khoản 4 Điều này; trong trường hợp này, người khai thác tàu bay và tổ lái chịu trách nhiệm đối với việc phân tích, đánh giá và sử dụng thông tin khí tượng phục vụ hoạt động

bay.

4. Hệ thống thông tin trước chuyến bay tự động phục vụ tự khai thác thông tin khí tượng phải bảo đảm cung cấp dữ liệu khí tượng cập nhật, liên tục; có chức năng định danh người dùng và lưu vết điện tử làm căn cứ pháp lý xác nhận việc cung cấp và tiếp nhận thông tin khí tượng; việc cung cấp dữ liệu khí tượng thông qua các hệ thống tự động và thiết bị buồng lái được từng bước áp dụng định dạng trao đổi thông tin khí tượng số theo tiêu chuẩn của ICAO, phù hợp với lộ trình triển khai Quản lý thông tin toàn hệ thống (SWIM) do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn trong tài liệu khai thác.

Điều 268. Hệ thống thông tin trước chuyến bay tự động phục vụ thuyết trình khí tượng, tư vấn, lập kế hoạch bay và tài liệu chuyến bay

1. Khi doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khí tượng sử dụng hệ thống thông tin trước chuyến bay tự động để cung cấp và hiển thị thông tin khí tượng cho người khai thác và thành viên tổ bay nhằm phục vụ tự thuyết trình khí tượng, lập kế hoạch bay và lập tài liệu chuyến bay, thì thông tin được cung cấp và hiển thị phải tuân thủ các quy định tại Điều 267 Thông tư này.

2. Khi hệ thống thông tin trước chuyến bay tự động được sử dụng để cung cấp một điểm truy cập chung đối với thông tin khí tượng và tin tức hàng không cho người khai thác, thành viên tổ bay và các nhân viên hàng không liên quan khác, thì cơ quan khí tượng liên quan vẫn chịu trách nhiệm bảo đảm rằng việc kiểm soát chất lượng và quản lý chất lượng thông tin khí tượng được doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khí tượng thực hiện thông qua các hệ thống đó, phù hợp với Mục 2,3 của Chương này.

3. Hệ thống thông tin trước chuyến bay tự động cung cấp chức năng tự thuyết trình khí tượng phải cho phép người khai thác và thành viên tổ bay tiếp cận việc tư vấn, khi cần thiết, với cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng sân bay bằng điện thoại hoặc bằng phương tiện thông tin phù hợp khác.

Điều 269. Thông tin khí tượng cho tàu bay đang bay

1. Thông tin khí tượng sử dụng cho tàu bay đang bay phải được cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng sân bay hoặc cơ sở cung cấp dịch vụ cảnh báo thời tiết cung cấp cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan và thông qua phát trên D-VOLMET hoặc VOLMET, theo quy định của thỏa thuận bảo đảm hoạt động bay khu vực. Thông tin khí tượng phục vụ việc lập kế hoạch của người khai thác đối với tàu bay đang bay phải được cung cấp khi có yêu cầu, theo thỏa thuận giữa cơ quan khí tượng hoặc các cơ quan khí tượng và người khai thác liên quan.

2. Thông tin khí tượng sử dụng cho tàu bay đang bay phải được cung cấp cho các cơ sở dịch vụ không lưu phù hợp với các yêu cầu kỹ thuật tại Mục 4 chương này.

3. Thông tin khí tượng phải được cung cấp thông qua phát sóng D-VOLMET hoặc VOLMET phù hợp với các yêu cầu kỹ thuật.

MỤC 4

SỬ DỤNG PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỂ TRAO ĐỔI THÔNG TIN KHÍ TƯỢNG

Điều 270. Yêu cầu về thông tin liên lạc

1. Doanh nghiệp phải trang bị các phương tiện thông tin liên lạc phù hợp cho cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng sân bay và trạm khí tượng hàng không để cung cấp thông tin khí tượng cần thiết cho các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu tại các sân bay liên quan.

2. Doanh nghiệp phải trang bị các phương tiện thông tin liên lạc phù hợp cho cơ sở cung cấp dịch vụ cảnh báo thời tiết để cung cấp thông tin khí tượng cần thiết cho các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và các cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn đối với các vùng thông báo bay, vùng kiểm soát và vùng tìm kiếm, cứu nạn liên quan trong khu vực trách nhiệm.

3. Các phương tiện thông tin giữa các cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng sân bay và các trạm khí tượng hàng không với đài kiểm soát không lưu hoặc cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận cho phép liên lạc bằng thoại trực tiếp; tốc độ thiết lập liên lạc phải bảo đảm để các đầu mối cần liên hệ được kết nối trong thời gian tối đa 15 giây.

4. Doanh nghiệp phải trang bị các phương tiện thông tin phù hợp để cho phép các cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng trao đổi thông tin khí tượng khai thác với các cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng khác.

Điều 271. Sử dụng thông tin liên lạc của dịch vụ cố định hàng không và Internet công cộng

1. Các bản tin khí tượng chứa thông tin khí tượng khai thác được truyền qua dịch vụ cố định hàng không hoặc Internet công cộng phải do cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hoặc trạm khí tượng hàng không thích hợp phát hành.

2. Các điện văn và bản tin chứa thông tin khí tượng khai thác phải đạt thời gian truyền chuyển tiếp dưới 05 phút.

MỤC 5

THÔNG TIN KHÍ TƯỢNG CUNG CẤP CHO CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ KHÔNG LƯU, DỊCH VỤ TÌM KIẾM CỨU NẠN HÀNG KHÔNG VÀ DỊCH VỤ TIN TỨC HÀNG KHÔNG

Điều 272. Thông tin khí tượng cung cấp cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu

1. Cục Hàng không Việt Nam chỉ định một cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng sân bay hoặc cơ sở cung cấp dịch vụ cảnh báo thời tiết liên kết với từng đơn vị cung cấp dịch vụ không lưu. Trên cơ sở phối hợp với đơn vị cung cấp dịch vụ không lưu liên quan, cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng sân bay hoặc cơ sở cung cấp dịch vụ cảnh báo thời tiết có trách nhiệm bảo đảm cung cấp thông tin khí tượng mới nhất phục vụ cho việc thực hiện chức năng điều hành bay.

2. Cơ sở cung cấp dịch vụ cảnh báo thời tiết (MWO) phải được liên kết với Cơ sở AIS hoặc trung tâm kiểm soát đường dài (ACC) nhằm bảo đảm cung cấp thông tin khí tượng phục vụ hoạt động bay.

3. Mọi thông tin khí tượng do cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu yêu cầu liên quan đến tình huống khẩn nguy của tàu bay phải được cung cấp trong thời gian sớm nhất có thể.

4. Cung cấp, phổ biến và truyền phát thông tin khí tượng: Các báo cáo và dự báo khí tượng hiện hành phải được cung cấp cho các trạm viễn thông hàng không được chỉ định nhằm phục vụ công tác phổ biến và truyền phát thông tin khi cần thiết. Trường hợp có yêu cầu, bản sao của các thông tin này phải được chuyển cho Cơ sở AIS hoặc ACC liên quan.

Điều 273. Thông tin khí tượng cung cấp cho cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm cứu nạn hàng không

1. AMO hoặc MWO được chỉ định theo thỏa thuận bảo đảm hoạt động bay khu vực có trách nhiệm cung cấp cho các cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm cứu nạn các thông tin khí tượng cần thiết theo hình thức được thống nhất giữa các bên. Trong quá trình thực hiện hoạt động tìm kiếm cứu nạn, các cơ sở khí tượng phải duy trì phối hợp và liên lạc thường xuyên với cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm cứu nạn liên quan.

2. Thông tin khí tượng cung cấp cho cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm cứu nạn phải bao gồm các điều kiện khí tượng tại vị trí cuối cùng của tàu bay mất tích và dọc theo lộ trình bay dự kiến của tàu bay đó, đặc biệt bao gồm:

- a) Các hiện tượng thời tiết nguy hiểm trên đường bay;
- b) Lượng mây và loại mây, thông tin về độ cao chân mây và đỉnh mây của mây CB;
- c) Tầm nhìn và các hiện tượng làm giảm tầm nhìn;
- d) Gió bề mặt và gió trên cao;
- đ) Trạng thái bề mặt, đặc biệt là tuyết phủ hoặc ngập nước nếu có;

e) Nhiệt độ và trạng thái mặt nước biển, khu vực có băng phủ (nếu có) và dòng hải lưu, nếu liên quan đến khu vực tìm kiếm; và

g) Số liệu khí áp quy về mực nước biển trung bình.

Điều 274. Thông tin khí tượng cung cấp cho cơ sở dịch vụ tin tức hàng không

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng cung cấp kịp thời thông tin khí tượng mới nhất cho các cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không nhằm đáp ứng yêu cầu thực hiện chức năng, nhiệm vụ của các đơn vị này.

2. Thông tin khí tượng sau đây phải được cung cấp cho cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không khi cần thiết:

a) Thông tin về dịch vụ khí tượng phục vụ dẫn đường hàng không quốc tế đưa vào các ấn phẩm thông báo tin tức hàng không liên quan;

b) Thông tin cần thiết để chuẩn bị NOTAM hoặc ASHTAM, đặc biệt bao gồm:

Thông tin về việc thiết lập, tạm ngừng hoặc thay đổi đáng kể trong hoạt động của các dịch vụ khí tượng hàng không. Các thông tin này phải được cung cấp cho cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không trước ngày có hiệu lực nhằm bảo đảm việc phát hành NOTAM phù hợp với quy định tại Tiểu mục 2 Mục 1 Chương XII Thông tư này;

Thông tin về sự xuất hiện của hoạt động núi lửa; và

Thông tin về việc phát tán chất phóng xạ vào khí quyển theo thỏa thuận giữa cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng và cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không liên quan.

c) Thông tin cần thiết để chuẩn bị thông tri tin tức hàng không (AIC), đặc biệt bao gồm:

Các thay đổi quan trọng dự kiến đối với quy trình, dịch vụ và trang thiết bị khí tượng hàng không được cung cấp; và

Ảnh hưởng của một số hiện tượng thời tiết đối với hoạt động khai thác tàu bay.

Điều 275. Lưu trữ dữ liệu, thông tin và hồ sơ khí tượng hàng không

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không phải lưu trữ dữ liệu khí tượng hàng không, bao gồm: số liệu khí tượng, thông tin, sản phẩm khí tượng, điện văn, nhật ký, hồ sơ kỹ thuật, hồ sơ chất lượng cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không.

2. Hồ sơ, dữ liệu, hình thức lưu trữ phải bảo đảm:

- a) Đầy đủ, chính xác, có hệ thống;
- b) Có thể truy xuất, đối chiếu và kiểm tra khi cần thiết;
- c) Được bảo vệ chống mất mát, hư hỏng, sửa đổi trái phép hoặc truy cập trái phép.

3. Thời hạn lưu trữ:

a) Số liệu quan trắc khí tượng hàng không (tự động, bán tự động, thủ công): tối thiểu 02 năm;

b) Tin tức, bản tin và sản phẩm khí tượng hàng không (METAR, SPECI, TAF, SIGMET, AIRMET, cảnh báo khí tượng): tối thiểu 05 năm.

4. Hồ sơ khí tượng và dữ liệu khí tượng liên quan, bao gồm dữ liệu từ các hệ thống tự động, phải được cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không và người khai thác tàu bay lưu trữ tối thiểu 30 ngày kể từ ngày cung cấp, để phục vụ công tác kiểm tra, giám sát. Trong trường hợp phục vụ cho công tác điều tra, hồ sơ phải được lưu giữ cho đến khi việc xem xét hoặc điều tra được hoàn tất.

Điều 276. Thông tin khí hậu hàng không

1. Thông tin khí hậu hàng không phục vụ công tác lập kế hoạch bay phải được biên soạn dưới dạng các bảng khí hậu sân bay và bản tóm tắt khí hậu sân bay. Các thông tin này phải được cung cấp cho người sử dụng hàng không theo thỏa thuận giữa cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng và người sử dụng liên quan.

2. Cung cấp bản sao dữ liệu quan trắc khí tượng: Khi có yêu cầu và trong khả năng thực tế, Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không phải cung cấp các dữ liệu quan trắc khí tượng cho Cục Hàng không Việt Nam, người khai thác tàu bay và các tổ chức, cá nhân liên quan đến việc ứng dụng khí tượng vào hoạt động điều phái bay quốc tế để phục vụ công tác nghiên cứu, điều tra hoặc phân tích khai thác.

3. Bảng khí hậu sân bay và bản tóm tắt khí hậu sân bay được thực hiện theo ICAO PANS-MET.

CHƯƠNG XIV

THÔNG TIN, DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT HOẠT ĐỘNG BAY

MỤC 1

HỆ THỐNG, THIẾT BỊ CNS

Điều 277. Yêu cầu đối với hệ thống, thiết bị CNS

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ CNS phải đảm bảo các hệ thống, thiết bị CNS của

mình tuân thủ các tiêu chuẩn của ICAO như sau:

- a) Phụ ước 10 về viễn thông hàng không;
- b) Phụ ước 14 về Thiết kế, khai thác sân bay (đối với hệ thống đèn tín hiệu, biển báo, VDGS).

2. Hệ thống dẫn đường, giám sát hoạt động bay phải tuân thủ quy định về bay kiểm tra hiệu chuẩn theo quy định tại Chương XI của Thông tư này.

Điều 278. Mã số, địa chỉ kỹ thuật hệ thống, thiết bị

1. Mã số, địa chỉ kỹ thuật hệ thống, thiết bị CNS do Cục Hàng không Việt Nam ấn định thống nhất trong toàn ngành HKDD Việt Nam, phù hợp với việc phân bổ và tiêu chuẩn của ICAO.

2. Mã số, địa chỉ kỹ thuật hệ thống, thiết bị CNS bao gồm:

- a) Địa chỉ 24 bit tàu bay mang quốc tịch Việt Nam;
- b) Địa chỉ 24 bit để giám sát đối với hệ thống ADS-B, Ra đa giám sát thứ cấp Mode S;
- c) Địa danh, địa điểm mạng AFTN;
- d) Địa chỉ đầu cuối mạng AFTN;
- đ) Địa chỉ đầu cuối mạng AMHS;
- e) Địa chỉ đầu cuối CPDLC;
- g) Mã nhận dạng đài dẫn đường vô tuyến;
- h) Mã nhận dạng quốc gia (SAC), mã nhận dạng hệ thống (SIC), hệ thống ra đa PSR, SSR, hệ thống ATM, trạm ADS-B.

Điều 279. Thời gian và tọa độ của đài, trạm, hệ thống, thiết bị CNS

1. Hệ thống, thiết bị CNS phải sử dụng giờ UTC.

2. Tọa độ của đài, trạm, hệ thống thiết bị CNS:

- a) Vị trí phát sóng của đài, trạm, hệ thống, thiết bị CNS được xác định và công bố theo hệ tọa độ toàn cầu (WGS-84). Việc đo đạc, xác định tọa độ phải do tổ chức có chức năng phù hợp thực hiện;
- b) Cục Hàng không Việt Nam công bố dữ liệu tọa độ của đài, trạm, hệ thống, thiết bị CNS.

Điều 280. Tạm dừng, chấm dứt hoạt động của hệ thống CNS

Trước khi tạm dừng hoạt động hay chấm dứt khai thác các hệ thống, thiết bị CNS, Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ CNS phải:

1. Tổ chức đánh giá sự thay đổi và có phương án đảm bảo hoạt động bay an toàn (nếu việc dừng hoạt động, chấm dứt khai thác các hệ thống, thiết bị CNS gây ảnh hưởng đến phương thức cung cấp dịch vụ ANS khác).

2. Thông báo Cục Hàng không Việt Nam và thực hiện thủ tục thông báo tin tức hàng không theo quy định.

Điều 281. Bảo vệ an toàn khai thác hệ thống, thiết bị CNS

1. Bảo vệ an toàn hệ thống, thiết bị CNS và an toàn thông tin, an ninh mạng là trách nhiệm của cơ quan, tổ chức và cá nhân.

2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hoạt động bay, cơ sở CNS phải áp dụng các biện pháp đảm bảo an toàn và an toàn thông tin, an ninh mạng đối với hệ thống, thiết bị CNS thuộc phạm vi cung cấp tuân thủ quy định của nhà nước và phù hợp với quy định của ICAO.

Điều 282. Thông báo tình trạng hoạt động của hệ thống, thiết bị CNS

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hoạt động bay, cơ sở CNS có trách nhiệm:

a) Thông báo về tình trạng hoạt động của hệ thống, thiết bị CNS cho cơ sở AIS và cơ sở điều hành bay có liên quan theo quy định;

b) Trong trường hợp hệ thống, thiết bị dẫn đường vô tuyến, hệ thống đèn tín hiệu tại sân bay phục vụ cho việc tiếp cận, cất cánh, hạ cánh hoạt động không bình thường, phải thông báo ngay cho đài kiểm soát không lưu và cơ sở kiểm soát tiếp cận.

2. Tổ chức sử dụng dịch vụ CNS có trách nhiệm:

a) Thông báo ngay cho cơ sở điều hành bay có liên quan trực tiếp về tình trạng bất thường của các dịch vụ CNS;

b) Đề xuất với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hoạt động bay liên quan và Cục Hàng không Việt Nam về chất lượng dịch vụ CNS.

Điều 283. Đầu tư, lắp đặt, cải tạo, nâng cấp hệ thống, thiết bị CNS

1. Việc đầu tư, lắp đặt, cải tạo, nâng cấp hệ thống, thiết bị CNS phải đáp ứng yêu cầu phát triển hệ thống cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và quy định của pháp luật.

2. Hệ thống, thiết bị CNS nhập khẩu phải đảm bảo tiêu chuẩn tương thích

điện từ, quy hoạch phổ tần số theo quy định của pháp luật về tần số vô tuyến điện.

Điều 284. Sản xuất hệ thống, thiết bị CNS

1. Việc sản xuất hệ thống, thiết bị thu phát sóng vô tuyến điện hàng không phải tuân thủ theo quy định của pháp luật về viễn thông, tần số vô tuyến điện.

2. Các hệ thống, thiết bị CNS được sản xuất hoặc cải tiến tại Việt Nam phải tuân thủ tiêu chuẩn của ICAO, được kiểm tra, thử nghiệm, đánh giá và có kết quả hoạt động thử nghiệm đạt yêu cầu trước khi đưa vào khai thác, sử dụng.

MỤC 2 DỊCH VỤ CNS

Điều 285. Cơ sở CNS

1. Cơ sở CNS bao gồm các cơ sở cung cấp một hoặc các dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát.

2. Nhiệm vụ của cơ sở CNS được quy định tại tài liệu khai thác của từng cơ sở CNS.

3. Cơ sở CNS phải được cấp Giấy chứng nhận trước khi đưa vào hoạt động chính thức.

Điều 286. Yêu cầu đối với Cơ sở cung cấp dịch vụ CNS

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ CNS phải đảm bảo tính sẵn sàng, liên tục, chính xác và toàn vẹn của dịch vụ do mình cung cấp.

2. Cơ sở cung cấp dịch vụ CNS phải thiết lập, duy trì hệ thống tài liệu phù hợp với phạm vi trách nhiệm, quy mô hoạt động và yêu cầu cung cấp dịch vụ CNS, bảo đảm các nội dung sau:

a) Có tài liệu khai thác cơ sở, thể hiện các nội dung cơ bản về tổ chức, phương thức cung cấp dịch vụ, phối hợp, hiệp đồng, xử lý tình huống và duy trì hoạt động cung cấp dịch vụ CNS;

b) Có kế hoạch hoặc phương án phù hợp để xử lý trường hợp gián đoạn dịch vụ, sự cố kỹ thuật hoặc các tình huống ảnh hưởng đến khả năng cung cấp dịch vụ CNS;

c) Có tài liệu khai thác, bảo dưỡng hệ thống thiết bị CNS;

d) Thực hiện việc rà soát, cập nhật tài liệu, kiểm tra nội bộ và báo cáo theo quy định của cơ quan có thẩm quyền.

3. Cơ sở cung cấp dịch vụ CNS có trách nhiệm duy trì chất lượng dịch vụ

theo đúng Giấy phép chứng nhận khai thác cơ sở được cấp; bảo đảm hệ thống, thiết bị CNS được bảo trì, bảo dưỡng định kỳ tuân thủ quy trình kỹ thuật của nhà sản xuất và tài liệu khai thác được phê chuẩn; thực hiện kiểm tra, hiệu chuẩn mặt đất đối với thiết bị dẫn đường và giám sát theo đúng tần suất, thông số kỹ thuật quy định tại Tài liệu ICAO Doc 8071.

Điều 287. Ghi, lưu trữ các tham số cung cấp dịch vụ CNS

Cơ sở CNS phải ghi và lưu trữ dữ liệu chính xác, đầy đủ thông tin về các cuộc liên lạc thoại, liên lạc dữ liệu, dữ liệu và hình ảnh của các dịch vụ do mình cung cấp. Thời gian lưu trữ quy định như sau:

1. Tối thiểu là 30 ngày đối với các kênh: liên lạc không - địa bằng thoại và dữ liệu CPDLC; liên lạc trực thoại không lưu (kênh riêng, kênh điện thoại); liên lạc dữ liệu giữa các cơ sở ATS và giữa các cơ sở ATS với các cơ quan khác có liên quan đến hoạt động bay được ấn định trong tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ sở ATS; liên lạc AFTN và liên lạc AMHS.

2. Tối thiểu là 30 ngày đối với: dữ liệu, hình ảnh nhận được từ các hệ thống PSR, SSR, ADS phục vụ ATS và giám sát hoạt động bay.

3. Trường hợp các cuộc liên lạc, dữ liệu và hình ảnh lưu trữ có liên quan đến việc điều tra tai nạn và sự cố thì thời hạn lưu trữ được kéo dài và do cơ quan điều tra ấn định trước khi hết thời hạn quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này.

Điều 288. Việc sử dụng các dịch vụ CNS cho hoạt động bay hàng không chung

Việc sử dụng các dịch vụ CNS cho hoạt động bay hàng không chung, hoạt động bay của tàu bay công vụ thực hiện trên cơ sở phương án khai thác và quản lý hoạt động bay theo hợp đồng giữa doanh nghiệp cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không với tổ chức, cá nhân sử dụng dịch vụ.

Điều 289. Cung cấp dịch vụ CNS cho tổ chức nước ngoài

Việc cung cấp dịch vụ CNS cho tổ chức nước ngoài phải tuân thủ luật pháp của Việt Nam và luật pháp của nước ngoài có liên quan.

CHƯƠNG XV

PHƯƠNG THỨC LIÊN LẠC KHÔNG - ĐỊA

MỤC 1

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 290. Phương thức liên lạc không địa

Phương thức liên lạc không địa bao gồm:

1. Phương thức liên lạc thoại không - địa (bằng VHF, HF);
2. Phương thức liên lạc không - địa bằng dữ liệu (CPDLC).

MỤC 2.

PHƯƠNG THỨC LIÊN LẠC THOẠI KHÔNG - ĐỊA

Điều 291. Phương thức liên lạc thoại không - địa

Phương thức liên lạc thoại không - địa sử dụng trong các trường hợp sau:

1. Dịch vụ kiểm soát tại sân bay;
2. Dịch vụ kiểm soát tiếp cận;
3. Dịch vụ kiểm soát đường dài;
4. Trường hợp khẩn cấp, khẩn nguy và thông tin liên lạc bị hỏng;
5. Phương thức phát các tin tức khí tượng và tin tức khác về sân bay;
6. Xử lý trường hợp bất thường của tổ lái.

Điều 292. Thiết lập, duy trì và chuyển giao liên lạc thoại không - địa

1. Thiết lập và duy trì liên lạc:

a) Khi thiết lập liên lạc, tổ lái phải sử dụng tên gọi đầy đủ của tàu bay và cơ sở ATS;

b) Khi cơ sở ATS muốn phát các thông báo mang tính chất quảng bá, điện văn phải bắt đầu bằng cụm từ “Tất cả tàu bay” (“All stations”). Trong trường hợp này tổ lái không phải báo nhận;

c) Khi việc nhận điện văn khó khăn thì các thông tin quan trọng của điện văn phải được phát 2 lần.

2. Chuyển giao liên lạc:

a) Cơ sở chuyển giao liên lạc có trách nhiệm thông báo cho tàu bay tần số liên lạc của cơ sở nhận chuyển giao theo văn bản hiệp đồng. Trong trường hợp không có thông báo này, tàu bay có trách nhiệm thông báo cho cơ sở chuyển giao liên lạc trước khi đổi tần số;

b) Tàu bay được hướng dẫn để chờ (STAND BY) trên một tần số khi dự định rằng cơ sở ATS có trách nhiệm bắt đầu liên lạc và canh nghe (MONITOR) trên tần số mà các thông tin đang được phát.

3. Kỹ thuật phát, canh nghe trong liên lạc thoại không – địa, quy định về tên gọi cơ sở ATS, tên gọi tàu bay.

Điều 293. Huấn lệnh về độ cao, mực bay

Tổ lái và kiểm soát viên không lưu có trách nhiệm:

1. Đảm bảo không để xảy ra nhầm lẫn khi sử dụng các dạng thuật ngữ khác nhau để chỉ định độ cao, mực bay.
2. Phải phát lại toàn bộ huấn lệnh về độ cao, mực bay khi có bất kỳ thay đổi nào trong nội dung huấn lệnh.

Điều 294. Báo cáo vị trí

1. Báo cáo vị trí bao gồm các thông tin sau:

- a) Thông tin nhận dạng tàu bay;
- b) Vị trí tàu bay;
- c) Thời gian;
- d) Mực bay hoặc độ cao bay bao gồm mực bay đang bay qua, mực bay đã cấp, nếu không duy trì được mực bay đã cấp;
- đ) Vị trí tiếp theo, thời gian bay qua;
- e) Điểm trọng yếu tiếp theo.

2. Thông tin tại các điểm d, đ và e khoản 1 Điều này có thể không cần thông báo nếu kiểm soát viên không lưu đã thông báo cho tổ lái trong môi trường điều hành bay sử dụng giám sát ATS. Thông tin tại điểm d khoản 1 Điều này được thông báo vào lần liên lạc đầu tiên sau khi tàu bay chuyển đổi tần số liên lạc.

3. Trường hợp cơ sở ATS sử dụng giám sát ATS, kiểm soát viên không lưu có thể không yêu cầu tổ lái báo cáo tại vị trí báo cáo bắt buộc.

MỤC 3.

PHƯƠNG THỨC LIÊN LẠC KHÔNG - ĐỊA BẰNG DỮ LIỆU

Điều 295. Sử dụng liên lạc không – địa bằng dữ liệu

1. Liên lạc không – địa bằng dữ liệu (CPDLC) là một phương thức liên lạc giữa kiểm soát viên không lưu và tổ lái. Khi tàu bay hoạt động trong vùng trời ngoài tầm phủ sóng của liên lạc thoại VHF và có sẵn dịch vụ CPDLC, kiểm soát viên không lưu và tổ lái phải chọn CPDLC làm phương tiện liên lạc, trừ khi có hướng dẫn khác.

2. Trong vùng trời cung cấp cả liên lạc thoại không - địa và CPDLC, kiểm soát viên và tổ lái sẽ quyết định phương tiện liên lạc phù hợp nhất tại từng thời điểm, trừ khi có quy định khác của Cục Hàng không Việt Nam.

3. Tổ lái phải luôn canh nghe trên tần số khẩn nguy, cả trong trường hợp liên lạc không - địa bằng dữ liệu.

4. Việc trao đổi thông tin qua CPDLC phải sử dụng định dạng điện văn tiêu chuẩn.

5. Cục Hàng không Việt Nam công bố chi tiết về CPDLC trên AIP Việt Nam.

Điều 296. Sử dụng CPDLC trong tình huống khẩn nguy

1. Trong tình huống khẩn nguy, tổ lái ưu tiên sử dụng phương tiện liên lạc thoại. Tuy nhiên, có thể sử dụng CPDLC nếu việc này nhanh chóng hơn hoặc không thể thiết lập được liên lạc thoại.

2. Khi nhận được điện văn khẩn nguy qua CPDLC, kiểm soát viên không lưu phải xác nhận việc nhận điện văn bằng phương tiện phù hợp nhất.

3. Khi tình huống khẩn nguy đã được giải quyết hoặc do kích hoạt nhầm, tổ lái phải gửi điện văn hủy tình trạng khẩn nguy càng sớm càng tốt và xác nhận lại ý định bay qua thoại hoặc CPDLC.

CHƯƠNG XVI

TÌM KIẾM, CỨU NẠN HÀNG KHÔNG

MỤC 1

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 297. Yêu cầu bảo đảm sẵn sàng công tác tìm kiếm, cứu nạn

Cục Hàng không Việt Nam, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, Người khai thác cảng hàng không, người khai thác tàu bay tại Việt Nam, các doanh nghiệp và tổ chức hàng không khác, cơ quan và đơn vị liên quan thuộc Bộ Xây dựng bảo đảm:

1. Chế độ trực hiệp đồng tìm kiếm, cứu nạn 24/24 giờ hằng ngày.

2. Chuẩn bị sẵn sàng hệ thống cơ sở, phương tiện, trang thiết bị cho hoạt động tìm kiếm, cứu nạn khi được yêu cầu.

3. Lực lượng tìm kiếm, cứu nạn và các lực lượng phối hợp liên quan được huấn luyện theo quy định để thực hiện nhiệm vụ.

4. Bảo đảm nguồn lực tài chính cho hoạt động tìm kiếm, cứu nạn.

5. Việc trợ giúp đối với tàu bay lâm nguy, lâm nạn và người sống sót trong tai nạn tàu bay phải được thực hiện không phân biệt quốc tịch, tình trạng của người được trợ giúp hoặc hoàn cảnh mà họ được phát hiện.

Điều 298. Thông tin liên lạc sử dụng trong công tác tìm kiếm, cứu nạn

hàng không

1. Cục Hàng không Việt Nam chủ trì, phối hợp với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, Người khai thác cảng hàng không và người khai thác tàu bay bảo đảm các phương tiện, thiết bị thông tin liên lạc hai chiều nhanh chóng, tin cậy với nhau và bảo đảm liên lạc với:

a) Các lực lượng, đơn vị, doanh nghiệp thuộc Bộ Xây dựng liên quan đến công tác tìm kiếm, cứu nạn;

b) Các trạm báo động;

c) Trung tâm điều hành thông tin vệ tinh COSPAS-SARSAT Việt Nam;

d) Các cơ quan, đơn vị tìm kiếm, cứu nạn thuộc Bộ Quốc phòng và các bộ, ngành liên quan, Ban Chỉ huy Phòng thủ dân sự các tỉnh và thành phố trực thuộc Trung ương.

2. Tàu bay, tàu thuyền và các phương tiện tìm kiếm, cứu nạn được trang bị thiết bị thông tin có thể liên lạc trên tần số khẩn nguy hàng không và các tần số khác sử dụng cho công tác tìm kiếm, cứu nạn.

3. Các phương tiện, lực lượng tham gia tìm kiếm, cứu nạn cần được trang bị bảng mã hiệu quốc tế để trợ giúp việc thông tin, liên lạc trong điều kiện các phương tiện thông tin liên lạc thông thường không thực hiện được.

Điều 299. Thông tin tìm kiếm, cứu nạn hàng không

1. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức bảo đảm cung cấp thông tin bao gồm:

a) Thông tin về tìm kiếm, cứu nạn được công bố trong AIP Việt Nam về cơ quan chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn; khu vực trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn; kiểu loại dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn và phương tiện được cung cấp, kể cả thông tin về tầm phủ của tàu bay tìm kiếm, cứu nạn; các văn bản thỏa thuận phối hợp về tìm kiếm, cứu nạn; điều kiện về phương tiện và dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn sẵn có; quy trình và tín hiệu sử dụng trong tìm kiếm, cứu nạn hàng không;

b) Thiết lập hệ thống, chia sẻ thông tin tìm kiếm, cứu nạn với hàng không các quốc gia khác và các tổ chức liên quan đến hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không theo quy định của pháp luật.

2. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức thiết lập và duy trì danh mục các phương tiện, thiết bị và các đội tìm kiếm, cứu nạn, bao gồm cả phương tiện, thiết bị chung hoặc chia sẻ sử dụng (nếu có).

3. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm chỉ đạo, giám sát việc duy trì thông tin liên hệ của Trung tâm Phối hợp Tìm kiếm, cứu nạn hàng không và các cơ sở SAR trong Danh bạ điều hành khai thác (OPS Control Directory); bảo đảm

việc đăng ký sử dụng, duy trì khả năng truy cập và khai thác Kho dữ liệu vị trí tàu bay gặp nạn (Location of an Aircraft in Distress Repository - LADR) tuân thủ các quy định của ICAO.

4. Cục Hàng không Việt Nam, Trung tâm Phối hợp Tìm kiếm, cứu nạn hàng không và Trung tâm khẩn nguy sân bay tại các cảng hàng không có trách nhiệm thiết lập, duy trì thư viện tìm kiếm, cứu nạn hàng không dưới dạng bản giấy hoặc bản điện tử; bảo đảm đầy đủ, chính xác và thường xuyên cập nhật các tài liệu, dữ liệu và thông tin phục vụ hoạt động tìm kiếm, cứu nạn, bao gồm thông tin về các đơn vị tìm kiếm, cứu nạn, cơ sở phối hợp tìm kiếm, cứu nạn, cơ sở báo động, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu, phương tiện thông tin liên lạc, người khai thác tàu bay hoặc đại diện được chỉ định, các nguồn lực có thể tham gia hoặc hỗ trợ hoạt động tìm kiếm, cứu nạn và các tài liệu chuyên ngành có liên quan.

5. Trung tâm Điều hành thông tin vệ tinh COSPAS-SARSAT Việt Nam là đầu mối quốc gia tiếp nhận, xử lý và truyền phát thông tin báo động cấp cứu từ hệ thống COSPAS-SARSAT đến các cơ quan, đơn vị có trách nhiệm tổ chức hoạt động tìm kiếm, cứu nạn theo quy định của pháp luật.

Điều 300. Lực lượng, phương tiện, hệ thống trang thiết bị tìm kiếm, cứu nạn hàng không

1. Lực lượng tìm kiếm, cứu nạn hàng không bao gồm:

a) Lực lượng, phương tiện, thiết bị tìm kiếm, cứu nạn của Cục Hàng không Việt Nam, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, Người khai thác cảng hàng không, các hãng hàng không Việt Nam, các doanh nghiệp và tổ chức khác có liên quan trong ngành hàng không;

b) Lực lượng, phương tiện, thiết bị tìm kiếm, cứu nạn của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, các cơ quan, đơn vị tìm kiếm, cứu nạn chuyên trách hoặc kiêm nhiệm thuộc Bộ Xây dựng;

c) Lực lượng, phương tiện, thiết bị tìm kiếm, cứu nạn khác có liên quan đến tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

2. Yêu cầu về phương tiện, hệ thống trang thiết bị:

a) Trang thiết bị cho các cơ sở SAR phải bảo đảm việc theo dõi tàu bay; hệ thống phần mềm; khả năng hệ thống tiếp nhận các tín hiệu khẩn nguy; hệ thống các trang thiết bị thông tin liên lạc và các trang thiết bị có liên quan khác để thực hiện nhiệm vụ;

b) Các trang thiết bị, phương tiện phục vụ công tác tìm kiếm, cứu nạn hiện trường;

c) Tàu bay TKCN phải được trang bị để liên lạc trên tần số khẩn nguy hàng không và tần số tại hiện trường; được trang bị thiết bị định hướng (homing) trên

tần số khẩn nguy. Khi TKCN trên biển, phải liên lạc được với tàu thuyền và mang theo Bảng mã hiệu quốc tế.

3. Các cơ sở SAR, Trung tâm khẩn nguy sân bay phải bảo đảm đủ nhân sự được huấn luyện để khai thác các hệ thống trang thiết bị, phương tiện.

Điều 301. Quy ước và tín hiệu tìm kiếm, cứu nạn hàng không

1. Hệ thống tín hiệu tìm kiếm, cứu nạn được quy định tại Phụ lục IX ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Việc sử dụng tín hiệu tìm kiếm, cứu nạn phải rõ ràng, không gây nhầm lẫn với tín hiệu khác.

Điều 302. Kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn hàng không

1. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn nội dung, trình tự xây dựng, cập nhật và duy trì Kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn hàng không. Kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn hàng không phải bao gồm các nội dung về tổ chức, điều hành, phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn; huy động và sử dụng lực lượng, phương tiện; bảo đảm thông tin liên lạc, kỹ thuật, hậu cần; phối hợp trong nước và quốc tế; hỗ trợ tàu bay lâm nguy; thu thập, quản lý thông tin phục vụ tìm kiếm, cứu nạn và các nội dung cần thiết khác bảo đảm triển khai hiệu quả hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

2. Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không có trách nhiệm xây dựng, cập nhật và duy trì kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn hàng không trong vùng trách nhiệm được giao trình Cục Hàng không Việt Nam ban hành.

Điều 303. Phân định khu vực trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn hàng không

Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn nghiệp vụ, ấn định ranh giới các khu vực trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn giữa người khai thác cảng hàng không với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đảm bảo hoạt động bay đảm bảo thiết lập và duy trì các cơ sở SAR trong từng vùng tìm kiếm, cứu nạn hàng không thuộc trách nhiệm của Việt Nam.

MỤC 2

TỔ CHỨC VÀ HIỆP ĐỒNG TÌM KIẾM, CỨU NẠN HÀNG KHÔNG

Điều 304. Đội tìm kiếm, cứu nạn hàng không

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, Người khai thác cảng hàng không chỉ định các đội tìm kiếm, cứu nạn làm lực lượng chủ lực, huấn luyện cho các bộ phận khác có liên quan, bảo đảm thực hiện tìm kiếm, cứu nạn một cách nhanh chóng, chuyên nghiệp và an toàn khi có tàu bay lâm nguy, lâm

nạn trong khu vực trách nhiệm của mình.

2. Đội tìm kiếm, cứu nạn hàng không gồm lái xe, cán bộ, nhân viên tìm kiếm, cứu nạn và nhân viên y tế. Cán bộ, nhân viên tìm kiếm, cứu nạn phải được đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ tìm kiếm, cứu nạn, kỹ năng thực hành và kiến thức về an toàn, vệ sinh lao động, quản lý các nguy cơ ảnh hưởng đến sức khỏe và an toàn trong quá trình thực hiện nhiệm vụ.

3. Đội tìm kiếm, cứu nạn hàng không được trang bị đầy đủ phương tiện, hệ thống trang thiết bị phục vụ cho công tác tìm kiếm, cứu nạn.

4. Đội tìm kiếm, cứu nạn có nhiệm vụ:

a) Chuẩn bị sẵn sàng và nhanh chóng triển khai thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn do đơn vị quản lý giao;

b) Giữ liên lạc liên tục với Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không, Trung tâm khẩn nguy sân bay liên quan và chỉ huy hiện trường sau khi được chỉ định;

c) Trực tiếp tham gia tìm kiếm, cứu nạn tàu bay bị lâm nguy, lâm nạn xảy ra trong vùng trách nhiệm;

d) Chủ trì hướng dẫn nghiệp vụ tiếp cận, xử lý, di chuyển hành khách và tổ lái, hàng hóa ra khỏi tàu bay bị tai nạn; ưu tiên cấp cứu người sống sót, dập và phòng, chống cháy, nổ; bảo vệ hiện trường, cung cấp đầy đủ thông tin phục vụ công tác điều tra tai nạn;

đ) Thực hiện các yêu cầu, nhiệm vụ khác do chỉ huy hiện trường, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không hoặc Trung tâm khẩn nguy sân bay, Ban Chỉ huy tìm kiếm, cứu nạn liên quan giao.

Điều 305. Chỉ huy hiện trường

1. Chỉ huy hiện trường do cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn chỉ định.

2. Chỉ huy hiện trường có nhiệm vụ:

a) Phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn tại hiện trường giữa phương tiện đến tìm kiếm, cứu nạn với người, tàu bay bị nạn và với cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn;

b) Duy trì thông tin liên lạc giữa phương tiện đến tìm kiếm, cứu nạn với người, tàu bay bị nạn và phân công nhiệm vụ cụ thể cho từng phương tiện, lực lượng tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn; thường xuyên báo cáo tình hình thực hiện nhiệm vụ tại hiện trường với cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn;

c) Thực hiện các chỉ dẫn, yêu cầu về tìm kiếm, cứu nạn tại hiện trường của cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn;

d) Báo cáo, đề xuất với cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn việc bổ sung, thay đổi kế hoạch hoạt động tìm kiếm, cứu nạn phù hợp với điều kiện thực tế hoặc việc dừng, chấm dứt hoạt động tìm kiếm, cứu nạn. Việc thay đổi kế hoạch hoạt động tìm kiếm, cứu nạn phải được cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn phê chuẩn; trường hợp khẩn cấp, không thể liên lạc được với cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn, chỉ huy hiện trường được điều chỉnh kế hoạch hành động phù hợp với tình hình thực tế và phải báo cáo trong thời gian ngắn nhất.

Điều 306. Trách nhiệm của người chỉ huy tàu bay

1. Khi người chỉ huy tàu bay trong quá trình bay quan sát thấy một tàu bay hoặc phương tiện mặt nước khác đang trong tình trạng nguy hiểm, phải thực hiện các biện pháp ứng phó sau đây (trừ trường hợp bất khả kháng hoặc xét thấy không hợp lý, không cần thiết):

a) Duy trì tiếp tục quan sát phương tiện gặp nạn cho đến khi buộc phải rời khỏi hiện trường do giới hạn an toàn bay hoặc khi được Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không liên quan thông báo không cần tiếp tục;

b) Xác định chính xác hoặc ước tính vị trí của tàu bay gặp nạn (xác định và biểu thị bằng một hoặc các hình thức sau: Tọa độ địa lý; tọa độ lưới; khoảng cách và phương vị thực tính từ một địa vật, mốc địa hình dễ nhận biết hoặc từ đài dẫn đường vô tuyến vô hướng/hữu hướng liên quan);

c) Chấp hành và thực hiện nghiêm túc theo các chỉ dẫn, yêu cầu điều hành của cơ sở SAR hoặc cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu thích hợp;

d) Kịp thời báo cáo cho cơ sở SAR hoặc cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu thông tin chi tiết thu thập được tại hiện trường, bao gồm: Loại phương tiện gặp nạn; dấu hiệu nhận biết và tình trạng tổn thất của phương tiện; Thời điểm quan sát (giờ và phút theo giờ chuẩn quốc tế UTC); Số lượng người được quan sát thấy và tình trạng thể chất của người sống sót; Việc người trên phương tiện đã rời bỏ phương tiện gặp nạn hay chưa; Các tín hiệu cấp cứu nhận được hoặc quan sát được, bao gồm cả tín hiệu từ các thiết bị phát tín hiệu nguy nạn, phao báo nạn (distress beacon); Điều kiện thời tiết thực tế tại khu vực hiện trường tai nạn; Xác định và báo cáo tuyến tiếp cận mặt đất thuận lợi nhất tới hiện trường tai nạn; Vị trí, đặc điểm nhận dạng của các phương tiện khác trong khu vực có khả năng tham gia hỗ trợ cứu nạn.

2. Trường hợp tàu bay đầu tiên đến hiện trường không phải là tàu bay tìm kiếm, cứu nạn thì tàu bay đó đảm nhiệm việc điều phối hoạt động trên không của các tàu bay đến sau cho đến khi tàu bay tìm kiếm, cứu nạn đầu tiên đến hiện trường. Nếu trong thời gian đó tàu bay này không thiết lập được liên lạc với trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không hoặc cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu thì theo thỏa thuận chung, bàn giao nhiệm vụ cho một tàu bay có khả năng thiết lập và duy trì liên lạc cho đến khi tàu bay tìm kiếm, cứu nạn đầu tiên đến.

3. Khi cần chuyển thông tin cho người sống sót hoặc các đơn vị cứu nạn trên mặt đất, mặt nước mà không có liên lạc hai chiều, tàu bay phải thả thiết bị liên lạc cho phép thiết lập liên hệ trực tiếp hoặc chuyển thông tin bằng cách thả bản tin, nếu khả thi.

4. Khi quan sát thấy tín hiệu trên mặt đất, tàu bay phải báo hiệu đã hiểu hoặc chưa hiểu tín hiệu bằng phương thức nêu tại khoản 3 Điều này hoặc nếu không thực hiện được, bằng tín hiệu trực quan phù hợp.

5. Khi cần chỉ dẫn phương tiện trên mặt nước đến nơi có tàu bay hoặc phương tiện đang lâm nạn, tàu bay phải truyền chỉ dẫn chính xác bằng mọi phương tiện sẵn có; trường hợp không thiết lập được liên lạc vô tuyến thì phát tín hiệu trực quan phù hợp.

Điều 307. Phương thức của người chỉ huy tàu bay khi thu được tín hiệu lâm nạn

1. Khi thu được tín hiệu báo nguy, người chỉ huy tàu bay phải thực hiện, nếu khả thi:

a) Xác nhận đã thu được tín hiệu báo nguy;

b) Ghi lại vị trí của phương tiện lâm nạn nếu được cung cấp;

c) Lấy phương vị của nguồn phát tín hiệu;

d) Thông báo cho trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không hoặc cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu về tín hiệu báo nguy kèm mọi thông tin có được;

đ) Tùy theo quyết định của mình, trong khi chờ chỉ dẫn, tiến đến vị trí lâm nạn;

e) Cố gắng thiết lập liên lạc với người đang lâm nạn.

2. Khi giám sát tần số 121.5 MHz và thu được tín hiệu từ thiết bị phát báo nguy, ngoài quy định tại khoản 1 Điều này, người chỉ huy tàu bay còn phải:

a) Ghi lại và báo cáo sớm nhất có thể vị trí nơi lần đầu thu được tín hiệu;

b) Không thay đổi cài đặt mức ngưỡng lọc nhiễu trên thiết bị vô tuyến của tàu bay;

c) Nếu khả thi, tiếp tục giám sát tần số cho đến khi tín hiệu chấm dứt và thông báo cho Trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không hoặc cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu.

Điều 308. Hiệp đồng với quốc gia lân cận trong tìm kiếm, cứu nạn hàng không

Cục Hàng không Việt Nam phối hợp chặt chẽ với cơ quan hàng không dân dụng các nước có ranh giới chung vùng tìm kiếm, cứu nạn theo văn bản thỏa thuận đã ký kết về công tác phối hợp trợ giúp tìm kiếm, cứu nạn tàu bay dân dụng bị tai nạn.

Điều 309. Hiệp đồng với các dịch vụ khác trong công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không

Cơ sở SAR phối hợp, hiệp đồng chặt chẽ với:

1. Cơ sở SAR khác, cơ sở ANS khác, người khai thác tàu bay, các tổ chức, đơn vị hàng không có liên quan và các Trung tâm Phối hợp Tìm kiếm, Cứu nạn Hàng hải có liên quan.
2. Các Cơ quan, đơn vị tìm kiếm, cứu nạn Bộ Quốc phòng, Bộ Công an và các bộ, ngành có liên quan; ban Chỉ huy phòng thủ dân sự các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương; các tổ chức và cá nhân khác có liên quan.
3. Cơ quan điều tra tai nạn tàu bay.

Điều 310. Cung cấp và xử lý thông tin về tàu bay trong tình trạng khẩn nguy

1. Cơ quan, tổ chức, cá nhân khi phát hiện hoặc có thông tin về tàu bay trong tình trạng khẩn nguy phải thông báo ngay cho Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không, Trung tâm khẩn nguy sân bay, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu hoặc cơ quan, đơn vị có liên quan để xử lý theo thẩm quyền.
2. Ngay sau khi nhận được thông tin về tàu bay trong tình trạng khẩn nguy, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không, Trung tâm khẩn nguy sân bay phải đánh giá thông tin nhận được, xác định mức độ khẩn nguy, phạm vi ảnh hưởng và triển khai các biện pháp xử lý phù hợp; đồng thời thông báo cho các cơ quan, đơn vị có liên quan theo quy định.

Điều 311. Hiệp đồng các giai đoạn khẩn nguy

Cơ sở SAR, Trung tâm khẩn nguy sân bay khi nhận được thông tin tàu bay đang trong giai đoạn hồ nghi, giai đoạn báo động, giai đoạn khẩn nguy hoặc tai nạn phải nhanh chóng đánh giá, phân tích, xử lý thông tin và có hành động xử lý phù hợp như sau:

1. Giai đoạn Hồ nghi: Khi xác định tình huống thuộc giai đoạn hồ nghi, cơ sở SAR có trách nhiệm phối hợp chặt chẽ với cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và các cơ quan, dịch vụ có liên quan để thu thập, xác minh và nhanh chóng đánh giá các báo cáo, thông tin liên quan đến tàu bay.
2. Giai đoạn Báo động: Khi tình huống chuyển sang giai đoạn báo động, cơ sở SAR phải phát lệnh báo động ngay lập tức tới các đơn vị tìm kiếm, cứu nạn

hàng không chuyên trách và kích hoạt các hành động chuẩn bị, ứng phó cần thiết theo phương án.

3. Giai đoạn Khẩn nguy: Khi tình huống chuyển sang giai đoạn khẩn nguy, cơ sở SAR, Trung tâm khẩn nguy sân bay phải thực hiện ngay các bước sau đây theo thứ tự ưu tiên hợp lý (trừ trường hợp tình huống thực tế có yêu cầu khác):

a) Kích hoạt và điều động các đơn vị tìm kiếm, cứu nạn triển khai hành động ngay lập tức theo phương án hiệp đồng xử lý tình huống khẩn nguy;

b) Xác định tọa độ, vị trí của tàu bay; đánh giá mức độ sai số của vị trí và xác định ranh giới khu vực cần tìm kiếm;

c) Thông báo và cập nhật liên tục diễn biến tình hình cho người khai thác tàu bay;

d) Thông báo cho các cơ sở SAR lân cận có khả năng hỗ trợ hoặc có liên quan đến khu vực hoạt động;

đ) Thông báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan nếu thông tin khẩn nguy thu thập từ nguồn khác;

e) Yêu cầu các tàu bay, tàu thuyền, đài thông tin duyên hải và các lực lượng khác không nằm trong kế hoạch nhưng có điều kiện thuận lợi hỗ trợ thực hiện:

Duy trì canh, nghe liên tục để thu nhận tín hiệu phát radio từ tàu bay lâm nạn, thiết bị vô tuyến chỉ báo vị trí sự cố hoặc thiết bị phát tín hiệu vị trí khẩn cấp (ELT) trên các tần số quy định (tần số 121.5 MHz và tần số từ 406.0 MHz đến 406.1 MHz);

Hỗ trợ tàu bay lâm nạn trong điều kiện thực tế cho phép;

Thông báo kịp thời mọi diễn biến, manh mối phát hiện được về cơ sở SAR.

g) Xây dựng kế hoạch hành động chi tiết cho chiến dịch tìm kiếm, cứu nạn và truyền đạt trực tiếp đến các lực lượng chỉ huy tại hiện trường;

h) Điều chỉnh, bổ sung kế hoạch hành động kịp thời theo sự thay đổi của tình hình thực tế;

i) Thông báo cho cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay có thẩm quyền;

k) Thông báo cho Quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay.

4. Đối với tàu bay mà không xác định được vị trí, việc hiệp đồng tìm kiếm và cứu nạn được thực hiện như sau:

a) Trong trường hợp tàu bay được công bố trong giai đoạn khẩn nguy mà không xác định rõ vị trí và đánh giá có thể ở trong một hoặc nhiều vùng tìm kiếm và cứu nạn, Trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không bắt đầu tiến hành

các hành động theo quy định tại khoản 3 Điều này và trao đổi với các Trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn kế cận để thống nhất chỉ định một Trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn thực hiện trách nhiệm ngay lập tức;

b) Sau khi tuyên bố giai đoạn khẩn nguy, Trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không đang hiệp đồng hoạt động tìm kiếm phải thông báo cho tất cả các Trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn tham gia hoạt động này về các tình huống khẩn cấp và các diễn biến tiếp theo. Khi nhận được hay có bất kỳ thông tin nào, các trung tâm này thông báo ngay cho Trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không đang điều phối hoạt động tìm kiếm.

5. Chuyển thông tin đến tàu bay mà đã được tuyên bố trong giai đoạn khẩn nguy: Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không chịu trách nhiệm điều phối các hoạt động tìm kiếm, cứu nạn chuyển ngay thông tin về các hoạt động tìm kiếm đã được bắt đầu tới cơ sở ATS trong FIR có tàu bay khẩn nguy đang hoạt động để thông tin này có thể chuyển đến được tàu bay.

6. Khi nhiều nước tham gia hoạt động trong vùng tìm kiếm, cứu nạn, việc tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn phải phù hợp với kế hoạch do Trung tâm đang điều phối hoạt động tìm kiếm cứu nạn hàng không yêu cầu.

Điều 312. Công tác cứu nạn tàu bay dân dụng lâm nạn

1. Sau khi nhận được thông tin tàu bay lâm nạn, Bộ Xây dựng báo cáo ngay Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia; chủ trì phối hợp với các Bộ, ngành, địa phương liên quan đề xuất kế hoạch, phương án tìm kiếm, cứu nạn tàu bay dân dụng lâm nạn.

2. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức thực hiện các công việc sau:

a) Chỉ thị cho các cơ quan, đơn vị thuộc quyền và thông báo cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đảm bảo hoạt động bay, các đơn vị có liên quan về các chỉ thị và diễn biến liên quan;

b) Tổ chức phối hợp thực hiện kế hoạch, phương án cứu nạn đã được cấp có thẩm quyền quyết định;

c) Duy trì việc thông báo cho các cơ quan, đơn vị có liên quan về diễn biến tiếp theo.

3. Phương thức tiến hành tại hiện trường thực hiện theo kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn HKDD, kế hoạch khẩn nguy sân bay.

Điều 313. Các giai đoạn hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không

1. Trên cơ sở đánh giá, phân loại tình huống khẩn nguy theo các giai đoạn khẩn nguy quy định tại Điều 311 Thông tư này, hoạt động tìm kiếm, cứu nạn được thực hiện qua năm giai đoạn liên tiếp sau đây; tùy thuộc vào tình huống thực tế,

các giai đoạn có thể được triển khai đồng thời hoặc thay đổi thứ tự để tối ưu hóa thời gian cứu nạn:

a) Giai đoạn nhận biết: hệ thống tìm kiếm, cứu nạn được thông báo về tình huống khẩn cấp thực tế hoặc tiềm ẩn;

b) Giai đoạn hành động ban đầu: thực hiện các hành động sơ bộ ngay lập tức, đánh giá thông tin, xác định giai đoạn khẩn nguy, chỉ định điều phối viên chịu trách nhiệm chung của nhiệm vụ;

c) Giai đoạn lập kế hoạch: xác định khu vực ưu tiên tìm kiếm, xây dựng các phương án và kế hoạch bay tìm kiếm cứu nạn;

d) Giai đoạn triển khai hoạt động: triển khai các thành phần liên quan, cơ sở SAR thực hiện công tác tìm kiếm và cứu nạn, cấp cứu nạn nhân;

đ) Giai đoạn kết thúc: kết thúc hoạt động, báo cáo tổng kết, lưu trữ hồ sơ.

2. Trách nhiệm giám sát và điều phối:

a) Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không chịu trách nhiệm giám sát toàn bộ các giai đoạn, chủ động điều chỉnh kế hoạch theo tình hình thực tế; phối hợp chặt chẽ với các trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn lân cận khi cần thiết.

b) Trường hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn mở rộng sang vùng thuộc trách nhiệm quản lý của quốc gia khác, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không có trách nhiệm đề nghị và phối hợp với cơ quan có thẩm quyền của quốc gia đó thực hiện hành động theo Hiệp định và các văn bản hiệp đồng về tìm kiếm cứu nạn đã ký kết.

Điều 314. Kết thúc, chấm dứt hoặc tạm dừng hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không

1. Hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không phải được duy trì liên tục trong điều kiện thực tế cho phép cho đến khi toàn bộ người sống sót được đưa đến nơi an toàn, hoặc cho đến khi không còn hy vọng hợp lý về việc cứu được người sống sót theo quy định tại khoản 4 Điều này.

2. Trong các giai đoạn khẩn nguy (hồ nghi, báo động hoặc khẩn nguy), khi có cơ sở xác định không còn tình trạng khẩn cấp hoặc hoạt động tìm kiếm, cứu nạn đã thành công, cơ sở SAR liên quan thực hiện:

a) Tuyên bố hủy bỏ giai đoạn khẩn nguy và kết thúc hoạt động tìm kiếm, cứu nạn;

b) Thông báo ngay lập tức việc kết thúc tình trạng khẩn cấp đến các cơ quan, đơn vị, cơ sở SAR và các lực lượng đã được kích hoạt hoặc thông báo trước đó.

3. Thẩm quyền quyết định kết thúc hoạt động tìm kiếm, cứu nạn:

a) Trong giai đoạn khẩn nguy, khi tìm thấy tàu bay lâm nạn, cơ sở SAR phải báo cáo Ban Chỉ huy Phòng chống thiên tai và Tìm kiếm cứu nạn của Cục Hàng không Việt Nam để quyết định kết thúc hoạt động tìm kiếm và thông báo đến các đơn vị, lực lượng tham gia;

b) Sau khi hoàn tất việc cứu nạn, cơ sở SAR báo cáo Ban Chỉ huy Phòng chống thiên tai và Tìm kiếm cứu nạn của Cục Hàng không Việt Nam để xem xét, báo cáo Bộ Xây dựng và Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia xem xét, quyết định kết thúc toàn bộ hoạt động cứu nạn.

4. Căn cứ và thủ tục chấm dứt hoạt động tìm kiếm khi không có kết quả:

Trường hợp hoạt động tìm kiếm không mang lại kết quả, việc xem xét chấm dứt hoạt động phải căn cứ trên kết quả rà soát, đánh giá toàn diện các yếu tố sau:

a) Khả năng sống sót của nạn nhân dựa trên thời gian, điều kiện thời tiết và môi trường tại khu vực lâm nạn;

b) Xác nhận tất cả các khu vực được phân công đã được quét và tìm kiếm đầy đủ;

c) Xác nhận tất cả các vị trí, manh mối có khả năng liên quan đến vụ việc đã được kiểm tra, xác minh trên thực địa;

d) Xác nhận các biện pháp thu thập, đối chiếu thông tin đã được triển khai triệt để và không còn khả năng khai thác thêm thông tin có giá trị phục vụ công tác tìm kiếm.

Khi có đủ các căn cứ trên và xác định việc tiếp tục tìm kiếm không làm tăng khả năng tìm thấy người sống sót, cơ sở SAR báo cáo Cục Hàng không Việt Nam đề nghị cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định tuyên bố chấm dứt hoạt động tìm kiếm.

5. Tạm dừng hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên hiện trường:

a) Trường hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn không thể tiếp tục triển khai trên thực tế do điều kiện bất khả kháng hoặc không thể bảo đảm an toàn cho lực lượng cứu nạn, nhưng có thông tin hoặc căn cứ đánh giá người bị nạn vẫn còn khả năng sống sót, cơ sở SAR quyết định tạm dừng các hoạt động trên hiện trường;

b) Cơ sở cung cấp dịch vụ phải thông báo ngay lập tức quyết định tạm dừng đến các cơ quan, đơn vị, lực lượng tham gia và báo cáo Cục Hàng không Việt Nam để đề nghị cấp có thẩm quyền theo dõi;

c) Các thông tin liên quan nhận được trong thời gian tạm dừng phải được tập trung phân tích, đánh giá; hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên hiện trường phải được kích hoạt và tiếp tục trở lại ngay khi điều kiện thực tế cho phép và có cơ sở

hợp lý.

Điều 315. Phối hợp bảo đảm an toàn cho hoạt động bay của các tàu bay tìm kiếm, cứu nạn hàng không

Cục Hàng không Việt Nam chủ trì thực hiện công tác phối hợp bảo đảm an toàn bay cho hoạt động bay tìm kiếm, cứu nạn phù hợp với văn bản hiệp đồng điều hành bay với Nhà chức trách hàng không các nước có liên quan.

MỤC 3

DIỄN TẬP, VÀ NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG CÔNG TÁC TÌM KIẾM, CỨU NẠN HÀNG KHÔNG

Điều 316. Yêu cầu về công tác diễn tập tìm kiếm, cứu nạn hàng không

1. Công tác diễn tập tìm kiếm, cứu nạn hàng không được tổ chức với sự tham gia của:

a) Các lực lượng tìm kiếm, cứu nạn hàng không; hàng hải; lực lượng quân đội; lực lượng công an; lực lượng của các hãng hàng không; các lực lượng được Ban Chỉ huy Phòng thủ dân sự của tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương huy động theo tính chất và quy mô của từng cuộc diễn tập;

b) Cơ quan, đơn vị phụ trách tìm kiếm, cứu nạn hàng không của các quốc gia khác khi phù hợp.

2. Cơ quan chủ trì tổ chức diễn tập phải xây dựng chương trình, kế hoạch diễn tập; xây dựng cơ chế đánh giá, báo cáo sau diễn tập để xác định, khắc phục các nội dung còn thiếu sót hoặc vấn đề tiềm ẩn trong quá trình tổ chức thực hiện.

Điều 317. Tổ chức và các loại hình diễn tập tìm kiếm, cứu nạn hàng không

1. Diễn tập tìm kiếm, cứu nạn hàng không bao gồm các loại hình sau:

a) Diễn tập tìm kiếm, cứu nạn hàng không: vận hành cơ chế tham mưu, chỉ huy, hiệp đồng và diễn tập thực binh;

b) Diễn tập vận hành cơ chế: vận hành cơ chế tham mưu, chỉ huy và hiệp đồng.

2. Diễn tập tìm kiếm, cứu nạn hàng không:

a) Cục Hàng không Việt Nam chủ trì lập kế hoạch, báo cáo Bộ Xây dựng trình Ban Chỉ đạo phòng thủ dân sự quốc gia ban hành, đảm bảo công tác diễn tập tìm kiếm, cứu nạn hàng không được thực hiện tối thiểu 02 năm một lần;

b) Căn cứ kế hoạch diễn tập đã được Ban Chỉ đạo phòng thủ dân sự quốc gia

ban hành, Ban Chỉ huy Phòng thủ dân sự các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, các bộ, ngành và các cơ quan, đơn vị có liên quan trong phạm vi nhiệm vụ và quyền hạn được giao có trách nhiệm xây dựng kế hoạch triển khai chi tiết nhằm bảo đảm thực hiện đồng bộ, hiệu quả công tác diễn tập tìm kiếm, cứu nạn hàng không trên phạm vi toàn quốc;

c) Kinh phí tham gia diễn tập do các cơ quan, đơn vị tự xây dựng và bảo đảm.

3. Diễn tập vận hành cơ chế: hằng năm, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không, Trung tâm Khẩn nguy sân bay xây dựng kế hoạch, tổ chức thực hiện kiểm tra, vận hành cơ chế tham mưu, chỉ huy, phối hợp hiệp đồng tìm kiếm, cứu nạn cho các tình huống giả định tàu bay lâm nguy, lâm nạn trong khu vực trách nhiệm; chủ trì tìm kiếm, cứu nạn với các cơ quan, đơn vị khác có liên quan.

4. Ngoài hai hình thức diễn tập trên, Trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không, các Trung tâm khẩn nguy sân bay tại các cảng hàng không, Trung tâm ứng phó khẩn nguy của người khai thác tàu bay, các cơ quan, đơn vị liên quan thường xuyên tổ chức huấn luyện, diễn tập, kiểm tra thông tin liên lạc định kỳ hàng tháng với các cơ quan, đơn vị liên quan; kiểm tra khả năng sẵn sàng của phương tiện, thiết bị định kỳ hàng quý và khả năng vận hành thực địa định kỳ theo kế hoạch được đơn vị phê duyệt.

Điều 318. Nâng cao chất lượng dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay thiết lập và áp dụng hệ thống quản lý chất lượng dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

2. Cục Hàng không Việt Nam:

a) Hướng dẫn việc thiết lập hệ thống quản lý chất lượng dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không và kiểm tra, giám sát việc thực hiện;

b) Tổ chức đánh giá định kỳ về công tác chuẩn bị, phối hợp bảo đảm tìm kiếm, cứu nạn hàng không, chia sẻ thông tin và dữ liệu giữa các cơ quan, đơn vị tìm kiếm, cứu nạn hàng không với cơ quan, đơn vị tìm kiếm hàng hải và quân sự; bình giảng, rút kinh nghiệm các vụ tìm kiếm, cứu nạn và các cuộc diễn tập tìm kiếm, cứu nạn đã tiến hành; có biện pháp khắc phục, ngăn ngừa và nâng cao chất lượng dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

Điều 319. Kiểm tra, giám sát công tác bảo đảm tìm kiếm, cứu nạn hàng không

1. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức kiểm tra, giám sát công tác bảo đảm tìm kiếm, cứu nạn.

2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, người khai thác cảng hàng không xây dựng kế hoạch hằng năm và tổ chức kiểm tra nội bộ công

tác bảo đảm tìm kiếm, cứu nạn.

3. Nội dung kiểm tra bao gồm:

a) Cơ sở vật chất, hệ thống phương tiện, trang bị, thiết bị, phần mềm sử dụng cho tìm kiếm, cứu nạn;

b) Bảo đảm nhân lực và chế độ trực;

c) Công tác đào tạo, huấn luyện, gồm kế hoạch huấn luyện hằng năm; chương trình và tài liệu huấn luyện; kết quả huấn luyện, báo cáo huấn luyện; hồ sơ huấn luyện nhân viên;

d) Hệ thống văn bản, tài liệu nghiệp vụ tìm kiếm, cứu nạn; văn bản phối hợp, hiệp đồng về tìm kiếm, cứu nạn.

MỤC 4.

YÊU CẦU BỔ SUNG ĐỐI VỚI CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ TÌM KIẾM, CỨU NẠN HÀNG KHÔNG

Điều 320. Yêu cầu về cơ sở vật chất, hạ tầng kỹ thuật

Cơ sở SAR và các Trung tâm khẩn nguy sân bay tại các cảng hàng không phải bảo đảm cơ sở vật chất, hạ tầng kỹ thuật đáp ứng các yêu cầu sau:

1. Có khu vực tác nghiệp hiệp đồng, điều phối chuyên dụng, bố trí đủ phương tiện làm việc, hiển thị thông tin phục vụ điều hành tìm kiếm, cứu nạn; bảo đảm hoạt động liên tục 24/24 giờ trong mọi điều kiện thời tiết và khi xảy ra sự cố nguồn điện.

2. Có hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật, nguồn điện hoặc năng lượng và các phương án dự phòng bảo đảm không gián đoạn hoạt động cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

3. Đối với Trung tâm khẩn nguy sân bay, bảo đảm vị trí bố trí thuận tiện cho việc triển khai lực lượng, phương tiện đến hiện trường và năng lực cơ sở vật chất phù hợp với quy mô sân bay, khả năng khai thác theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 321. Yêu cầu về trang thiết bị kỹ thuật

1. Cơ sở SAR và các Trung tâm khẩn nguy sân bay tại các cảng hàng không phải trang bị và duy trì hệ thống kỹ thuật phù hợp với phạm vi cung cấp dịch vụ, và chức năng, nhiệm vụ, bảo đảm khả năng tiếp nhận, xử lý thông tin khẩn nguy, điều phối hoạt động và hỗ trợ tìm kiếm, cứu nạn tại hiện trường.

2. Trang thiết bị kỹ thuật tối thiểu bao gồm:

- a) Hệ thống thông tin liên lạc hai chiều nhanh và tin cậy với các cơ quan, đơn vị liên quan;
- b) Thiết bị, hệ thống tiếp nhận và xử lý tín hiệu khẩn nguy, Cospas-Sarsat;
- c) Công cụ, hệ thống hỗ trợ xác định vị trí, lập kế hoạch, theo dõi hoạt động và lưu trữ dữ liệu;
- d) Thiết bị, phương tiện hỗ trợ triển khai nhiệm vụ tại hiện trường;
- đ) Trang thiết bị kỹ thuật khác cần thiết theo phạm vi trách nhiệm và yêu cầu khai thác.

3. Toàn bộ trang thiết bị phải có tài liệu khai thác, tài liệu bảo dưỡng; được kiểm tra, kiểm định định kỳ theo quy định; có phương án dự phòng bảo đảm hoạt động khi hệ thống chính bị sự cố.

Điều 322. Yêu cầu về nhân lực

1. Cơ sở SAR và các Trung tâm khẩn nguy sân bay tại các cảng hàng không phải duy trì đủ nhân lực để cung cấp dịch vụ theo chế độ trực, phạm vi trách nhiệm và yêu cầu triển khai nhiệm vụ.

2. Nhân viên thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không phải được đào tạo, huấn luyện phù hợp với vị trí công việc, nhiệm vụ được giao và yêu cầu phối hợp nghiệp vụ.

3. Cơ sở SAR, Trung tâm khẩn nguy sân bay phải được bố trí nhân sự trực liên tục 24 giờ trong ngày để tiếp nhận, xử lý và phối hợp các hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

4. Nhân sự trực phải được huấn luyện phù hợp với nhiệm vụ được giao và thành thạo việc sử dụng tiếng Anh dùng trong liên lạc vô tuyến thoại phục vụ tìm kiếm, cứu nạn. Đáp ứng yêu cầu về năng lực thông tin liên lạc, bao gồm khả năng trao đổi rõ ràng, chính xác, kịp thời trong tình huống khẩn nguy.

5. Hồ sơ đào tạo, huấn luyện, kiểm tra, đánh giá năng lực của nhân viên phải được lập, lưu trữ và cung cấp khi cơ quan có thẩm quyền yêu cầu.

6. Cơ sở SAR và Trung tâm khẩn nguy sân bay có trách nhiệm tổ chức hoặc tham gia diễn tập, huấn luyện phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan theo kế hoạch được ban hành.

Điều 323. Yêu cầu về hệ thống tài liệu và quản lý chất lượng dịch vụ

Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không và các trung tâm khẩn nguy sân bay tại các cảng hàng không phải thiết lập, duy trì hệ thống tài liệu và quản lý chất lượng phù hợp với phạm vi trách nhiệm, quy mô hoạt động và yêu cầu cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không, bảo đảm các nội dung sau:

1. Có tài liệu khai thác cơ sở, thể hiện các nội dung cơ bản về tổ chức, phương thức cung cấp dịch vụ, phối hợp, hiệp đồng, xử lý tình huống và duy trì hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

2. Có kế hoạch hoặc phương án phù hợp để xử lý trường hợp gián đoạn dịch vụ, sự cố kỹ thuật hoặc các tình huống ảnh hưởng đến khả năng cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

3. Có các văn bản phối hợp, hiệp đồng với cơ quan, đơn vị liên quan; duy trì thông tin, danh mục lực lượng, phương tiện, trang thiết bị và đầu mối liên lạc phục vụ công tác tìm kiếm, cứu nạn phù hợp với vùng trách nhiệm.

4. Thực hiện việc rà soát, cập nhật tài liệu, kiểm tra nội bộ và báo cáo theo quy định của cơ quan có thẩm quyền.

CHƯƠNG XVII

ĐƠN VỊ ĐO LƯỜNG

Điều 324. Các đơn vị đo lường sử dụng trong bảo đảm hoạt động bay

Các đơn vị đo lường thông dụng được sử dụng chính thức trong bảo đảm hoạt động bay như sau:

1. Thời gian:

a) Sử dụng Giờ phối hợp quốc tế (UTC) làm chuẩn thời gian duy nhất cho mọi hoạt động liên lạc, dẫn đường và báo cáo hàng không;

b) Định dạng hiển thị: 24 giờ (HH:MM:SS) và Lịch Gregorian (YYYY-MM-DD).

2. Khối lượng: Tấn (Tonne - t).

3. Nhiệt độ: Độ C (Degree Celsius - °C) thay cho Kelvin.

4. Góc phẳng: Độ (°), phút ('), giây (") thay cho Radian.

5. Thể tích: Lít (L).

6. Khoảng cách dài (Dẫn đường): Sử dụng Hải lý (Nautical Mile - NM) thay cho km.

7. Độ cao/ Chiều cao (Altitude/Height): Sử dụng Foot (ft) thay cho mét (m) trong điều hành bay và phân cách cao.

8. Tốc độ (Speed): Sử dụng Knot (kt) thay cho m/s hoặc km/h đối với tốc độ tàu bay và tốc độ gió.

9. Đặt độ cao (Altimeter setting): Sử dụng đơn vị Hectopascal (hPa). Không

sử dụng inch thủy ngân (inHg) hay milimet thủy ngân (mmHg) trong đàm thoại không lưu tại Việt Nam trừ trường hợp tàu bay lực lượng vũ trang.

10. Tầm nhìn (Visibility): Sử dụng Mét (m) hoặc Kilômét (km).

Điều 325. Thông tin liên lạc không - địa

1. Trong liên lạc vô tuyến, bắt buộc sử dụng tên gọi chuẩn của đơn vị đo lường.

2. Trường hợp có sự khác biệt về trang thiết bị (ví dụ: máy bay chỉ hiển thị mét trong khi kiểm soát viên không lưu cấp huấn lệnh feet), bắt buộc phải thực hiện quy trình xác nhận chuyển đổi giá trị trước khi thực hiện để tránh va chạm.

PHẦN IV

CÔNG TÁC ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN, CẤP PHÉP NHÂN VIÊN BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY

CHƯƠNG XVIII

QUY ĐỊNH CHUNG CÔNG TÁC ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN, CẤP PHÉP NHÂN VIÊN BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY

MỤC 1

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 326. Nhân viên bảo đảm hoạt động bay (ANS)

1. Nhân viên bảo đảm hoạt động bay (ANS) là nhân viên hàng không thực hiện công việc liên quan trực tiếp đến việc cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, bao gồm:

- a) Kiểm soát viên không lưu (ATCO);
- b) Nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không;
- c) Nhân viên kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay (ATSEP);
- d) Nhân viên khí tượng hàng không (MET);
- đ) Nhân viên tin tức hàng không (AIS/AIM);
- e) Nhân viên thiết kế phương thức bay;
- g) Nhân viên đánh tín hiệu;
- h) Nhân viên quản lý luồng không lưu (ATFM);
- i) Nhân viên tìm kiếm, cứu nạn hàng không (SAR);

k) Học viên kiểm soát không lưu (giai đoạn huấn luyện OJT).

2. Nhân viên ANS quy định tại các điểm a, b khoản 1 Điều này thuộc nhóm chức danh phải được cấp giấy phép, năng định.

3. Nhân viên quy định tại các điểm c, d, đ, e, g, h, i, k, khoản 1 Điều này phải có chứng chỉ chuyên môn phù hợp, hoàn thành huấn luyện tại đơn vị và được doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay xác nhận nội bộ năng lực trước khi thực hiện nhiệm vụ độc lập.

4. Chức năng chuyên môn của từng loại nhân viên bảo đảm hoạt động bay được phân loại tại Phụ lục XI ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 327. Tiêu chuẩn chung của nhân viên ANS

1. Là công dân Việt Nam từ 18 tuổi trở lên (riêng đối với Kiểm soát viên không lưu và Nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không từ 21 tuổi trở lên), tốt nghiệp trung học phổ thông trở lên, có lý lịch rõ ràng, sức khỏe, phẩm chất đạo đức, trình độ chuyên môn, ngoại ngữ và năng lực phù hợp với chức danh, vị trí và phạm vi nhiệm vụ được giao.

2. Những chức danh pháp luật quy định phải có giấy phép chỉ được thực hiện nhiệm vụ khi có giấy phép và năng định còn hiệu lực; các chức danh khác chỉ được thực hiện nhiệm vụ khi có chứng chỉ chuyên môn và xác nhận nội bộ năng lực còn hiệu lực. Chức danh không thuộc diện cấp giấy phép, năng định do doanh nghiệp ANS chỉ định và báo cáo Cục Hàng không Việt Nam để kiểm tra, giám sát.

Điều 328. Chứng chỉ chuyên môn

1. Nhân viên ANS phải được đào tạo huấn luyện và được cấp chứng chỉ chuyên môn tại cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay được cấp Giấy chứng nhận.

2. Chứng chỉ chuyên môn không thay thế cho yêu cầu đánh giá năng lực và xác nhận nội bộ năng lực tại đơn vị khai thác.

3. Mẫu chứng chỉ chuyên môn do cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay xây dựng và được phê chuẩn trong hệ thống tài liệu của cơ sở.

Điều 329. Nguyên tắc đào tạo, huấn luyện và đánh giá dựa trên năng lực

1. Việc đào tạo, huấn luyện và đánh giá nhân viên bảo đảm hoạt động bay được thực hiện theo phương pháp CBTA hoặc tương đương.

2. Một chương trình CBTA áp dụng phương pháp thiết kế hệ thống giảng dạy (phương pháp ADDIE gồm 05 bước Phân tích - Thiết kế - Phát triển - Triển

khai - Đánh giá) để bảo đảm tính logic, khả năng cập nhật và khả năng cải tiến liên tục. Tối thiểu phải bao gồm các thành phần sau đây:

a) Bản đặc tả đào tạo, huấn luyện (Training Specification), trong đó mô tả mục đích đào tạo, huấn luyện, danh mục nhiệm vụ, yêu cầu khai thác, yêu cầu kỹ thuật, yêu cầu pháp lý và các điều kiện cần đáp ứng khi thiết kế khóa học;

b) Mô hình năng lực được điều chỉnh (Adapted Competency Model) bao gồm năng lực thành phần, mô tả năng lực, tiêu chí thực hiện, hành vi quan sát được, điều kiện đánh giá và tiêu chuẩn năng lực cuối cùng;

c) Kế hoạch đánh giá (Assessment Plan) bao gồm loại hình đánh giá, phương pháp, công cụ, số lần đánh giá, bằng chứng đánh giá, thang đo và nguyên tắc ra quyết định;

d) Kế hoạch đào tạo, huấn luyện (Training Plan) bao gồm Đề cương (Syllabus) và các mốc quan trọng (Milestones);

đ) Giáo trình, tài liệu đào tạo, huấn luyện, tài liệu hướng dẫn giảng dạy, tài liệu học tập, tài liệu đánh giá, biểu mẫu ghi nhận, công cụ hỗ trợ đánh giá (Training and Assessment Materials).

3. Khung năng lực đối với mỗi nhân viên ANS này phải được xây dựng tuân thủ quy định của ICAO, WMO, IMO, tài liệu hướng dẫn của tổ chức chuyên môn quốc tế có liên quan và yêu cầu khai thác tại Việt Nam.

4. Đánh giá theo CBTA phải:

a) Dựa trên nhiều bằng chứng quan sát được;

b) Thực hiện qua nhiều lần quan sát, nhiều bối cảnh;

c) Có tiêu chí đạt rõ ràng;

d) Bảo đảm tính hợp lệ, độ tin cậy, tính nhất quán giữa các đánh giá viên;

đ) Có cơ chế phản hồi, khắc phục và đánh giá lại.

5. CBTA phải gắn với đánh giá, phản hồi liên tục, huấn luyện khắc phục, hành động phòng ngừa và cơ chế cải tiến khóa học, đề cương đào tạo, huấn luyện trên cơ sở kết quả thực hiện của học viên và yêu cầu của đơn vị khai thác.

6. Thời hạn hiệu lực của đánh giá, huấn luyện và kiểm tra, sát hạch định kỳ

a) Trường hợp việc duy trì kinh nghiệm, huấn luyện hoặc kiểm tra, sát hạch được hoàn thành trong vòng 3 tháng cuối của thời hạn hiệu lực, thời hạn hiệu lực mới được tính từ ngày hết hạn ban đầu;

b) Trường hợp việc duy trì kinh nghiệm, huấn luyện hoặc kiểm tra, sát hạch được hoàn thành trước 3 tháng cuối của thời hạn hiệu lực, thời hạn hiệu lực mới

được tính từ cuối tháng mà việc duy trì kinh nghiệm, huấn luyện hoặc kiểm tra được hoàn thành.

Điều 330. Giấy phép nhân viên bảo đảm hoạt động bay

1. Giấy phép, năng định chỉ được cấp cho cá nhân đáp ứng đầy đủ các yêu cầu tại Thông tư này về độ tuổi, kiến thức hàng không, kinh nghiệm, huấn luyện, kỹ năng và điều kiện về sức khỏe theo quy định. Cá nhân chỉ được cấp giấy phép, năng định sau khi được thực hiện kiểm tra, đánh giá, sát hạch để chứng minh được năng lực thông qua đáp ứng đầy đủ các yêu cầu về kiến thức chuyên môn và kỹ năng thực hành tương ứng với loại giấy phép, năng định đề nghị cấp.

2. Cá nhân chỉ được thực hiện nhiệm vụ trong lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay yêu cầu có giấy phép theo quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam khi giấy phép được cấp theo quy định cụ thể tại Thông tư này.

3. Cá nhân được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép chỉ được thực hiện các quyền hạn trong phạm vi nội dung được cấp trong giấy phép.

4. Cá nhân đề nghị cấp giấy phép, năng định có trách nhiệm chứng minh bằng các tài liệu và hồ sơ huấn luyện đối với các nội dung sau:

a) Thời gian huấn luyện và kinh nghiệm hàng không tích lũy để đáp ứng các yêu cầu tương ứng với từng loại giấy phép, năng định;

b) Kinh nghiệm hàng không thực tế theo các yêu cầu và điều kiện cụ thể được quy định tại Thông tư này.

Điều 331. Danh mục giấy phép và năng định đối với nhân viên bảo đảm hoạt động bay.

1. Giấy phép kiểm soát viên không lưu gồm các năng định sau đây:

a) Kiểm soát sân bay (ADC - Aerodrome Control) bao gồm: Kiểm soát di chuyển mặt đất (GMC); Kiểm soát không lưu tại sân bay (TWR);

b) Kiểm soát tiếp cận: không có giám sát ATS (APP - Approach Control Procedural); có giám sát ATS (APS - Approach Control Surveillance); ra đa chính xác (APRC Approach precision radar control rating);

c) Kiểm soát đường dài: không có giám sát ATS (ACP - Area Control Procedural); có giám sát ATS (ACS - Area Control Surveillance).

2. Giấy phép nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không.

3. Giấy phép Giáo viên cho các nhân viên quy định tại các khoản 1, 2 Điều này gồm các năng định sau đây:

a) Giáo viên lý thuyết;

- b) Giáo viên thực hành huấn luyện trên hệ thống mô phỏng, giả định;
- c) Giáo viên thực hành huấn luyện tại vị trí làm việc (OJTI).

Điều 332. Quy định về giấy phép, năng định nhân viên bảo đảm hoạt động bay

1. Giấy phép của các nhân viên bảo đảm hoạt động bay có hiệu lực bảy (07) năm.
2. Hiệu lực của năng định nhân viên hàng không:
 - a) 12 tháng đối với các năng định Kiểm soát viên không lưu;
 - b) 24 tháng đối với năng định Nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không, năng định giáo viên cho Kiểm soát viên không lưu và Nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không.
3. Hiệu lực của giấy phép, năng định được tính tới ngày cuối cùng của tháng hiệu lực trừ trường hợp giấy phép, năng định bị thu hồi hoặc hủy bỏ trước hạn hiệu lực.
4. Nội dung và mẫu giấy phép tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 333. Đình chỉ hiệu lực giấy phép nhân viên hàng không

1. Việc đình chỉ giấy phép nhân viên hàng không thực hiện theo quy định tại Nghị định Chính phủ số 221/2026/NĐ-CP ngày 22 tháng 6 năm 2026 về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không.
2. Cục Hàng không Việt Nam ban hành quyết định đình chỉ hiệu lực giấy phép nêu rõ lý do, phạm vi và thời hạn đình chỉ.
3. Người bị đình chỉ giấy phép không được thực hiện quyền hạn theo quy định của giấy phép trong thời gian bị đình chỉ.
4. Người bị đình chỉ giấy phép chỉ được xem xét khôi phục hiệu lực của giấy phép sau khi:
 - a) Khắc phục đầy đủ nguyên nhân dẫn đến bị đình chỉ giấy phép;
 - b) Hoàn thành việc huấn luyện phục hồi, kiểm tra hoặc yêu cầu bổ sung theo quyết định của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 334. Thu hồi giấy phép nhân viên bảo đảm hoạt động bay

1. Việc thu hồi giấy phép nhân viên hàng không thực hiện theo quy định tại Nghị định Chính phủ số 221/2026/NĐ-CP ngày 22 tháng 6 năm 2026 về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không.

2. Cục Hàng không Việt Nam ban hành quyết định thu hồi giấy phép, nêu rõ lý do.

3. Người bị thu hồi giấy phép chỉ được xem xét cấp lại sau khi:

a) Khắc phục đầy đủ nguyên nhân dẫn đến bị thu hồi giấy phép;

b) Hoàn thành việc huấn luyện phục hồi, kiểm tra hoặc yêu cầu bổ sung theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

MỤC 2

KIỂM SOÁT VIÊN KHÔNG LƯU

Điều 335. Điều kiện cấp Giấy chứng nhận cho học viên kiểm soát không lưu vào huấn luyện tại vị trí làm việc.

1. Điều kiện chung:

a) Từ 18 tuổi trở lên;

b) Đáp ứng tiêu chuẩn tuyển chọn đầu vào theo quy định của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ ANS;

c) Đã hoàn thành khóa đào tạo ban đầu tại một cơ sở đào tạo, huấn luyện được phê chuẩn;

d) Có Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe còn hiệu lực;

đ) Đáp ứng yêu cầu về trình độ thông thạo tiếng Anh theo quy định tại Thông tư này;

e) Đạt yêu cầu của kỳ kiểm tra cấp Giấy chứng nhận của cơ sở đào tạo, huấn luyện liên quan.

2. Người có Giấy chứng nhận học viên kiểm soát không lưu nếu không bắt đầu thực hiện các quyền hạn trong vòng một năm kể từ ngày được cấp hoặc để gián đoạn việc thực hiện các quyền hạn của Giấy chứng nhận trong thời gian vượt quá một năm thì chỉ được tiếp tục huấn luyện đơn vị (Unit training) sau khi được đánh giá năng lực bởi cơ sở đào tạo, huấn luyện phù hợp.

Điều 336. Quy định về đào tạo huấn luyện và giám sát thực hành đối với học viên Kiểm soát không lưu

1. Học viên Kiểm soát không lưu được đào tạo ban đầu bao gồm: Đào tạo cơ bản (Basic training), đào tạo theo năng định (Rating training).

2. Học viên Kiểm soát không lưu chỉ được tham gia huấn luyện OJT trong môi trường khai thác thực tế khi đáp ứng đầy đủ các điều kiện sau:

a) Đã hoàn thành các giai đoạn huấn luyện lý thuyết, thực hành trên thiết bị mô phỏng, giả định;

b) Đạt yêu cầu của kỳ kiểm tra cấp Giấy chứng nhận của cơ sở thực hiện huấn luyện tại vị trí làm việc;

c) Được doanh nghiệp phê duyệt và đưa vào kế hoạch OJT chính thức;

d) Được giáo viên thực hành huấn luyện kiểm soát viên không lưu tại vị trí làm việc (ATC OJTI) giám sát trực tiếp, hướng dẫn và chịu trách nhiệm đối với việc cung cấp dịch vụ không lưu.

3. Quá trình huấn luyện OJT phải được thực hiện theo chương trình huấn luyện, tài liệu khai thác, quy trình giám sát OJTI đã được doanh nghiệp ban hành; đồng thời các rủi ro an toàn có khả năng phát sinh trong quá trình OJT phải được đánh giá và áp dụng biện pháp bảo đảm an toàn phù hợp theo quy định tại Hệ thống quản lý an toàn (SMS) của doanh nghiệp.

4. Trong quá trình tham gia huấn luyện đơn vị, Học viên Kiểm soát không lưu không được làm việc độc lập và phải được nhận diện rõ ràng trên lịch trực, nhật ký OJT nhằm mục đích kiểm soát an toàn.

Điều 337. Điều kiện để cấp Giấy phép, năng định cho kiểm soát viên không lưu

1. Người đề nghị cấp giấy phép lần đầu phải:

a) Từ 21 tuổi trở lên;

b) Đã hoàn thành khóa học tại đơn vị và hoàn thành các kỳ kiểm tra và đánh giá phù hợp theo quy định;

c) Đáp ứng các yêu cầu về kiến thức quy định tại Điều 338, Điều 339 và kinh nghiệm quy định tại Điều 340 Thông tư này;

d) Có Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe còn hiệu lực;

đ) Đáp ứng yêu cầu về trình độ thông thạo tiếng Anh theo quy định tại Thông tư này;

e) Đạt yêu cầu của kỳ sát hạch cấp giấy phép, năng định do Cục Hàng không Việt Nam tổ chức.

2. Giấy phép Kiểm soát viên không lưu chỉ có hiệu lực khi có ít nhất 01 năng định còn hiệu lực.

3. Người có giấy phép kiểm soát viên không lưu nếu không bắt đầu thực hiện các quyền hạn và năng định của giấy phép trong vòng một năm kể từ ngày cấp thì phải thực hiện huấn luyện đơn vị (Unit training) sau khi được đánh giá năng lực

bởi cơ sở đào tạo, huấn luyện phù hợp.

Điều 338. Các yêu cầu về kiến thức đối với việc cấp giấy phép cho Kiểm soát viên không lưu

1. Yêu cầu kiến thức chung:

a) Luật hàng không (Air law): Các quy tắc và quy định liên quan đến kiểm soát viên không lưu;

b) Hệ thống thiết bị không lưu (Air traffic control equipment): Nguyên lý, cách sử dụng và giới hạn của các hệ thống thiết bị được sử dụng trong kiểm soát không lưu;

c) Kiến thức chung (General knowledge): Các nguyên lý bay; các nguyên lý vận hành và chức năng của tàu bay và hệ thống tàu bay điều khiển từ xa (RPAS), động cơ và các hệ thống thiết bị; tính năng của tàu bay liên quan đến các hoạt động điều hành bay;

d) Năng lực con người (Human performance): Khả năng và giới hạn của con người bao gồm các nguyên tắc về Quản lý mối đe dọa và quản lý lỗi (TEM - Threat and Error Management) được quy định tại Tài liệu huấn luyện về các Yếu tố con người (Doc 9683);

đ) Khí tượng (Meteorology): Khí tượng hàng không; cách sử dụng và đánh giá các tài liệu và thông tin khí tượng; nguồn gốc và đặc điểm của các hiện tượng thời tiết ảnh hưởng đến hoạt động bay và an toàn bay; kỹ thuật đo độ cao (altimetry);

e) Dẫn đường (Navigation): Các nguyên lý dẫn đường hàng không; nguyên lý, giới hạn và độ chính xác của các hệ thống thiết bị dẫn đường và thiết bị hỗ trợ bằng mắt (visual aids); và

g) Các phương thức khai thác (Operational procedures): Các phương thức kiểm soát không lưu, thông tin liên lạc, liên lạc thoại vô tuyến và thuật ngữ hàng không (trong các tình huống thông thường, không thông thường và khẩn nguy); cách sử dụng các tài liệu và tin tức hàng không có liên quan; các biện pháp thực hành an toàn liên quan đến chuyến bay.

2. Yêu cầu về kinh nghiệm:

Người nộp đơn phải hoàn thành các khóa đào tạo theo quy định và chứng minh được năng lực theo yêu cầu của Nhà chức trách hàng không Việt Nam, đồng thời phải hoàn thành khóa huấn luyện tại vị trí làm việc trong môi trường điều hành bay thực tế tối thiểu là 03 tháng, dưới sự giám sát trực tiếp của giáo viên thực hành huấn luyện kiểm soát viên không lưu tại vị trí làm việc (ATC OJTI). Các yêu cầu về kinh nghiệm quy định cho từng năng định đối với kiểm soát viên không lưu tại Điều 340 có thể được tính là một phần kinh nghiệm quy định tại

khoản này.

Điều 339. Yêu cầu về kiến thức cho từng năng định.

1. Năng định kiểm soát sân bay: Yêu cầu về Sơ đồ sân bay; các đặc tính vật lý và thiết bị hỗ trợ bằng mắt; Cấu trúc vùng trời; Áp dụng các quy tắc, các phương thức và nguồn thông tin; Các trang thiết bị dẫn đường hàng không; Thiết bị kiểm soát không lưu và việc sử dụng các thiết bị này; Địa hình và các địa tiêu nổi bật; Đặc điểm của hoạt động bay; Các hiện tượng thời tiết; Các kế hoạch khẩn nguy và tìm kiếm, cứu nạn.

2. Năng định kiểm soát tiếp cận và đường dài không có giám sát: Cấu trúc vùng trời; Áp dụng các quy tắc, các phương thức và nguồn thông tin; Các trang thiết bị dẫn đường hàng không; Thiết bị kiểm soát không lưu và việc sử dụng các thiết bị này; Địa hình và các địa tiêu nổi bật; Các đặc điểm của hoạt động bay và luồng không lưu; Các hiện tượng thời tiết; Các kế hoạch khẩn nguy và tìm kiếm, cứu nạn.

3. Năng định kiểm soát tiếp cận và đường dài có giám sát: Các nguyên lý, cách sử dụng và các hạn chế của hệ thống giám sát ATS được áp dụng và của các thiết bị liên quan; Các phương thức cung cấp dịch vụ giám sát ATS phù hợp, bao gồm cả các phương thức nhằm đảm bảo phân cách địa hình phù hợp.

Điều 340. Các yêu cầu về kinh nghiệm đối với Kiểm soát viên không lưu

1. Năng định Kiểm soát sân bay (ADC - Aerodrome Control): tối thiểu 90 giờ hoặc 01 tháng, tính theo giá trị lớn hơn tại cơ sở đề nghị cấp năng định.

2. Năng định Kiểm soát tiếp cận không có giám sát ATS (APP), Kiểm soát tiếp cận giám sát ATS (APS), Kiểm soát đường dài không có giám sát ATS (ACP) và Kiểm soát đường dài giám sát ATS (ACS): tối thiểu 180 giờ hoặc 03 tháng, tính theo giá trị lớn hơn.

3. Năng định Kiểm soát tiếp cận ra đa chính xác (APRC - Approach precision radar control rating): Thực hiện tối thiểu 200 lần tiếp cận chính xác, trong đó có tối đa 100 lần thực hiện trên thiết bị mô phỏng, giả định được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận và tối thiểu 100 lần thực hiện trên trang thiết bị thực tế tại cơ sở đề nghị cấp năng định.

4. Trường hợp năng định APS có dẫn dắt tiếp cận bằng hệ thống giám sát: Phải thực hiện thêm tối thiểu 25 lần dẫn dắt tiếp cận trên màn hình hiển thị vị trí hoặc hệ thống giám sát tương đương tại cơ sở dưới sự giám sát của giáo viên thực hành tại vị trí làm việc (ATC OJTI).

5. Đơn đề nghị cấp năng định phải được nộp trong thời hạn 06 tháng kể từ ngày hoàn thành yêu cầu về kinh nghiệm được quy định tại các khoản 1, 2, 3, 4 Điều này.

6. Trong trường hợp người nộp đơn đã được cấp một năng định loại khác, hoặc đã được cấp cùng loại năng định đó nhưng tại một cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu khác, Cục Hàng không Việt Nam sẽ xem xét khả năng có thể giảm yêu cầu về kinh nghiệm theo quy định tại các khoản 1, 2, 3, 4 Điều này.

7. Trường hợp thay đổi cơ sở, vị trí hoặc môi trường khai thác có khác biệt đáng kể về hệ thống thiết bị, quy trình, vùng trời hoặc mức độ phức tạp thì phải hoàn thành chương trình Huấn luyện chuyển đổi (Conversion training) và được đánh giá đạt yêu cầu trước khi thực hiện nhiệm vụ độc lập. Kiểm soát viên không lưu chỉ được giao nhiệm vụ độc lập tại cơ sở ATS mới sau khi hoàn thành huấn luyện lý thuyết, huấn luyện mô phỏng, giả định hoặc huấn luyện bổ sung cần thiết, huấn luyện tại vị trí làm việc dưới sự giám sát của giáo viên đủ điều kiện và được đánh giá đạt năng lực theo chương trình huấn luyện đã được phê chuẩn.

Điều 341. Các yêu cầu về kỹ năng đối với Kiểm soát viên không lưu

1. Người nộp đơn phải chứng minh được các kỹ năng, khả năng nhận định tình huống và hiệu quả thực hiện các công việc cần thiết để cung cấp dịch vụ điều hành bay an toàn, điều hòa và thông suốt, tương ứng với mức độ quyền hạn được cấp; bao gồm cả khả năng nhận diện và quản lý các mối đe dọa và sai sót (TEM).

2. Tài liệu hướng dẫn về việc áp dụng quản lý mối đe dọa và sai sót (TEM) được quy định tại Tài liệu PANS-TRG (Doc 9868), Phần II, Mục I, Chương 6 và Tài liệu hướng dẫn Đào tạo về các yếu tố con người (Tài liệu 9683).

Điều 342. Quyền hạn của người được cấp giấy phép, năng định kiểm soát viên không lưu và các điều kiện phải tuân thủ khi thực hiện các quyền hạn đó

1. Năng định kiểm soát sân bay: được cung cấp hoặc giám sát việc cung cấp dịch vụ kiểm soát sân bay đối với sân bay mà người sở hữu giấy phép được cấp năng định.

2. Năng định kiểm soát tiếp cận không có giám sát: được cung cấp hoặc giám sát việc cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận cho sân bay hoặc các sân bay mà người sở hữu giấy phép được cấp năng định và huấn luyện chuyển đổi cơ sở, trong phạm vi vùng trời hoặc một phần vùng trời thuộc thẩm quyền của cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận.

3. Năng định kiểm soát tiếp cận có giám sát: cung cấp hoặc giám sát việc cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận thông qua việc sử dụng các hệ thống giám sát dịch vụ không lưu (ATS) phù hợp cho sân bay hoặc các sân bay mà người sở hữu giấy phép được cấp năng định và huấn luyện chuyển đổi cơ sở, trong phạm vi vùng trời hoặc một phần vùng trời thuộc thẩm quyền của cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận; với điều kiện tuân thủ các quy định tại khoản 4 Điều 340, quyền hạn nêu trên bao gồm cả việc cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận sử dụng radar giám sát;

4. Năng định kiểm soát tiếp cận sử dụng ra đa chính xác: được cung cấp hoặc giám sát việc cung cấp dịch vụ ra đa tiếp cận chính xác tại sân bay mà người sở hữu giấy phép được cấp năng định.

5. Năng định kiểm soát đường dài không có giám sát: được cung cấp hoặc giám sát việc cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài trong phạm vi vùng trời kiểm soát hoặc một phần vùng trời kiểm soát mà người sở hữu giấy phép được cấp năng định.

6. Năng định kiểm soát đường dài có giám sát: được cung cấp hoặc giám sát việc cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài thông qua việc sử dụng hệ thống giám sát dịch vụ không lưu (ATS), trong phạm vi vùng trời kiểm soát hoặc một phần vùng trời kiểm soát mà người sở hữu giấy phép được cấp năng định.

7. Trước khi thực hiện các quyền hạn được quy định tại Điều này, người sở hữu giấy phép phải nắm vững mọi thông tin liên quan và hiện hành.

8. Năng định sẽ mất hiệu lực khi kiểm soát viên không lưu ngừng thực hiện các quyền hạn của năng định đó trong thời gian 06 (sáu) tháng. Năng định sẽ tiếp tục không có hiệu lực cho đến khi kiểm soát viên không lưu được khôi phục năng lực thực hiện các quyền hạn của năng định đó.

Điều 343. Yêu cầu đào tạo, huấn luyện và đánh giá năng lực cho kiểm soát viên không lưu

Chương trình đào tạo, huấn luyện để cấp giấy phép và năng định ATCO gồm các giai đoạn:

1. Đào tạo ban đầu (Initial Training): Bao gồm đào tạo cơ bản (Basic Training) và đào tạo theo năng định (Rating Training). Dành cho người đề nghị cấp Giấy chứng nhận cho học viên kiểm soát không lưu hoặc để cấp năng định bổ sung.

2. Huấn luyện đơn vị (Unit Training): Bao gồm Huấn luyện tiền thực hành tại vị trí làm việc (Pre-OJT) và huấn luyện thực hành tại vị trí làm việc (On-the-Job Training - OJT) để cấp giấy phép cho kiểm soát viên không lưu, cấp năng định bổ sung.

3. Huấn luyện duy trì (Continuation Training): Bao gồm huấn luyện định kỳ (Refresher Training), huấn luyện chuyển đổi (Conversion Training) nhằm bảo đảm duy trì hiệu lực của các năng định ghi trên giấy phép.

4. Huấn luyện phát triển (Development Training): Do doanh nghiệp cung cấp dịch vụ ANS triển khai để phát triển kiểm soát viên không lưu thành:

a) Giáo viên lý thuyết (Theoretical Instructor);

b) Giáo viên thực hành huấn luyện trên hệ thống mô phỏng, giả định

(Simulator Instructor);

c) Giáo viên thực hành huấn luyện kiểm soát viên không lưu tại vị trí làm việc (ATC OJTI);

d) Đánh giá viên (Assessor);

đ) Sát hạch viên (Examiner) (tham gia Hội đồng sát hạch của Cục Hàng không Việt Nam để cấp giấy phép, năng định Kiểm soát viên không lưu);

e) Kíp trưởng (Watch Supervisor);

g) Các chức danh liên quan khác.

5. Huấn luyện khắc phục (Remedial Training): Áp dụng đối với trường hợp kết quả đánh giá cho thấy nhân viên có sự thiếu hụt về năng lực; nhân viên có liên quan trực tiếp đến các sự cố, vụ việc an toàn; kết quả kiểm tra, giám sát không đạt yêu cầu; hoặc thực hiện theo kiến nghị của ATC OJTI, Đánh giá viên (Assessor) hoặc Kíp trưởng (Supervisor).

6. Huấn luyện phục hồi (Re-entry Training): Áp dụng đối với kiểm soát viên không lưu đã hoàn thành chương trình huấn luyện và sát hạch năng định nhưng không duy trì thực hiện nhiệm vụ tại vị trí làm việc. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ ANS phải xây dựng nội dung và thời lượng huấn luyện phục hồi, tổ chức huấn luyện theo quy định.

7. Chương trình đào tạo, huấn luyện, đánh giá năng lực cho kiểm soát viên không lưu phải được xây dựng tuân thủ các quy định của ICAO tại tài liệu PANS-TRG ICAO (Doc 9868) và tài liệu Doc 10056 ICAO.

Điều 344. Yêu cầu duy trì kinh nghiệm hiện tại và điều kiện gia hạn năng định

1. Kiểm soát viên không lưu phải thực hiện nhiệm vụ tại vị trí ít nhất 03 lần trong 06 tháng (Recency).

2. Trường hợp bị ngắt quãng phải được huấn luyện theo quy định tại Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư này.

3. Điều kiện gia hạn giấy phép năng định.

a) Hoàn thành huấn luyện định kỳ (Refresher) theo quy định;

b) Có Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe còn hiệu lực;

c) Có Giấy chứng nhận trình độ thông thạo tiếng Anh còn hiệu lực theo quy định;

d) Đạt yêu cầu của kỳ kiểm tra, sát hạch gia hạn năng định của Cục Hàng không Việt Nam trong vòng 3 tháng trước thời hạn hiệu lực năng định.

Điều 345. Huấn luyện bay làm quen

1. Kiểm soát viên không lưu phải tham gia chương trình huấn luyện bay làm quen trên buồng lái tàu bay trong các giai đoạn huấn luyện ban đầu, chuyển đổi và định kỳ. Chương trình nhằm giúp kiểm soát viên không lưu thấu hiểu môi trường khai thác, khối lượng công việc của tổ lái và các yếu tố liên quan, từ đó nâng cao nhận thức tình huống và hiệu quả phối hợp không - địa.

2. Việc bay huấn luyện làm quen tối thiểu 05 năm một lần.

3. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm phối hợp với Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu bảo đảm an toàn, hiệu quả trong quá trình thực hiện bay làm quen.

MỤC 3

NHÂN VIÊN KHAI THÁC THIẾT BỊ THÔNG TIN LIÊN LẠC HÀNG KHÔNG

Điều 346. Điều kiện cấp giấy phép và năng định cho nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không

Điều kiện chung để được cấp giấy phép:

1. Đáp ứng các tiêu chuẩn chung của nhân viên bảo đảm hoạt động bay;
2. Từ 21 tuổi trở lên;
3. Đã hoàn thành chương trình đào tạo ban đầu và huấn luyện đơn vị;
4. Đáp ứng yêu cầu về trình độ thông thạo tiếng Anh theo quy định tại Thông tư này;
5. Đạt yêu cầu của kỳ sát hạch cấp năng định do Cục Hàng không Việt Nam tổ chức.

Điều 347. Các yêu cầu về kiến thức và kinh nghiệm thực hành tối thiểu đối với việc đào tạo, huấn luyện nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không

Người đề nghị cấp giấy phép nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không phải đáp ứng tối thiểu các yêu cầu về:

1. Lý thuyết theo các chủ đề như sau:
 - a) Kiến thức chung: Dịch vụ Không lưu được cung cấp trong phạm vi quốc gia;
 - b) Phương thức khai thác: Phương thức liên lạc vô tuyến; thuật ngữ; mạng

viễn thông hàng không;

c) Quy tắc và quy định: Các quy tắc và quy định áp dụng đối với nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không;

d) Thiết bị thông tin viễn thông: Nguyên lý, việc sử dụng và các giới hạn của thiết bị thông tin viễn thông tại một đài, trạm hàng không.

2. Kinh nghiệm:

Hoàn thành khóa đào tạo được phê chuẩn trong thời gian 12 tháng trước ngày nộp đơn đề nghị cấp giấy phép, năng định và có thời gian thực tập dưới sự giám sát của giáo viên thực hành tại vị trí làm việc trong thời gian tối thiểu là 02 tháng.

3. Kỹ năng:

Người đề nghị phải chứng minh năng lực trong việc:

a) Khai thác các thiết bị liên lạc viễn thông đang được sử dụng;

b) Chuyển và nhận các điện thông thoại vô tuyến một cách hiệu quả và chính xác.

4. Khi thực hiện nhiệm vụ tại một đài, trạm hàng không, người được cấp giấy phép nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không phải nắm vững toàn bộ thông tin về các loại thiết bị và phương thức khai thác được sử dụng tại đài, trạm hàng không đó.

Điều 348. Đào tạo, huấn luyện cho nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không

1. Đào tạo ban đầu (Initial Training): Bao gồm đào tạo cơ bản (Basic Training) và đào tạo theo năng định (Rating training).

2. Huấn luyện đơn vị (Unit Training): Bao gồm Huấn luyện tiền thực hành tại vị trí làm việc (pre-OJT) và huấn luyện thực hành tại vị trí làm việc (On-the-Job Training - OJT) để cấp giấy phép.

3. Huấn luyện duy trì (Continuation Training): Bao gồm huấn luyện định kỳ (Refresher Training) 01 năm một lần, huấn luyện chuyển đổi (Conversion Training) nhằm bảo đảm duy trì hiệu lực của các năng định ghi trên giấy phép.

4. Huấn luyện phục hồi (Re-entry Training): Áp dụng đối với nhân viên đã hoàn thành chương trình huấn luyện và sát hạch năng định nhưng không duy trì thực hiện nhiệm vụ tại vị trí làm việc. Trường hợp bị ngắt quãng phải được huấn luyện theo quy định tại Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư này.

5. Huấn luyện phát triển (Development Training).

MỤC 4

YÊU CẦU VỀ ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN, ĐÁNH GIÁ NĂNG LỰC ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN ANS KHÔNG YÊU CẦU CẤP GIẤY PHÉP

Điều 349. Yêu cầu về đào tạo, huấn luyện

Nhân viên ANS quy định tại các điểm c, d, đ, e, g, h, i khoản 1 Điều 326 phải được đào tạo, huấn luyện và đánh giá năng lực đáp ứng tiêu chuẩn theo quy định của ICAO, WMO, IMO và yêu cầu khai thác tại Việt Nam.

Điều 350. Đánh giá năng lực Nhân viên ANS

Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và các doanh nghiệp có nhân viên ANS:

1. Phải tổ chức đánh giá năng lực nội bộ trước khi giao thực hiện nhiệm vụ;
2. Chịu trách nhiệm xây dựng quy trình và đánh giá nội bộ năng lực cho các đối tượng không yêu cầu cấp giấy phép, năng định;
3. Việc đánh giá năng lực phải dựa trên các tiêu chí hiệu suất rõ ràng, đảm bảo hiệu lực (Validity) và độ tin cậy (Reliability).

Điều 351. Xác nhận nội bộ năng lực đối với chức danh không yêu cầu cấp giấy phép, năng định

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và các doanh nghiệp có nhân viên ANS phải quy định trình tự cấp, sửa đổi, hạn chế, đình chỉ, thu hồi và khôi phục xác nhận nội bộ năng lực trong tài liệu khai thác. Quy trình này phải được tích hợp trong hệ thống quản lý năng lực và được Cục Hàng không Việt Nam hậu kiểm.

2. Xác nhận nội bộ năng lực phải xác định rõ chức danh, cơ sở, hệ thống, phạm vi nhiệm vụ, ngày có hiệu lực, điều kiện duy trì, thời hạn rà soát và các giới hạn áp dụng (đình chỉ, thu hồi). Nhân viên chỉ được bố trí nhiệm vụ độc lập khi đã được đánh giá đạt tiêu chuẩn năng lực cuối cùng của mô hình năng lực điều chỉnh.

Điều 352. Đánh giá viên

Đánh giá viên (Assessor) là người thực hiện đánh giá năng lực của học viên; được doanh nghiệp cung cấp dịch vụ ANS và cơ sở đào tạo, huấn luyện giao thực hiện nhiệm vụ đánh giá viên bằng văn bản. Đánh giá viên phải đáp ứng các yêu cầu chung sau đây:

1. Có trình độ chuyên môn, kinh nghiệm phù hợp với nội dung hoặc phạm vi đánh giá;

2. Đã hoàn thành đào tạo, bồi dưỡng về phương pháp giảng dạy, huấn luyện và đánh giá theo CBTA hoặc nội dung tương đương. Nội dung huấn luyện tối thiểu bao gồm:

- a) Chức trách, nhiệm vụ và trách nhiệm của người đánh giá;
- b) Phương pháp, quy trình và kỹ thuật thực hiện kiểm tra;
- c) Đánh giá năng lực học viên;
- d) Quản lý kết quả không đạt và biện pháp khắc phục tiếp theo.

3. Phải thể hiện khả năng đánh giá độc lập, khách quan.

4. Có hiểu biết đầy đủ về tài liệu khai thác, quy trình chuyên môn, hệ thống kỹ thuật, nguy cơ, rủi ro, yêu cầu an toàn liên quan đến vị trí huấn luyện, đánh giá.

5. Trường hợp thực hiện đánh giá trên thiết bị huấn luyện mô phỏng, giả định (SIM) hoặc OJT, phải đạt yêu cầu kiểm tra kiến thức và kiểm tra kỹ năng định kỳ hàng năm trên thiết bị huấn luyện, có năng định phù hợp.

6. Không trong thời gian bị đình chỉ thực hiện nhiệm vụ chuyên môn hoặc bị áp dụng biện pháp kỷ luật làm ảnh hưởng trực tiếp đến năng lực giảng dạy, huấn luyện, đánh giá.

CHƯƠNG XIX

SÁT HẠCH CẤP GIẤY PHÉP, NĂNG ĐỊNH

MỤC 1

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 353. Quy trình chung

- 1. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức thực hiện sát hạch nhân viên hàng không.
- 2. Sát hạch bao gồm sát hạch lý thuyết và sát hạch thực hành.
- 3. Sát hạch lý thuyết được thực hiện bằng hệ thống máy tính với phần mềm tạo đề sát hạch ngẫu nhiên.

Điều 354. Sát hạch cấp giấy phép, năng định

- 1. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam thành lập Hội đồng sát hạch để tổ chức sát hạch theo từng lĩnh vực chuyên môn và trình độ thông thạo tiếng Anh để cấp giấy phép, năng định cho nhân viên bảo đảm hoạt động bay.
- 2. Cục Hàng không Việt Nam được phép sử dụng cơ sở vật chất, chuyên gia

của các tổ chức trong và ngoài nước để tổ chức sát hạch nhân viên hàng không.

3. Hội đồng sát hạch có trách nhiệm xây dựng và ban hành quy chế hoạt động của Hội đồng sát hạch, thành lập Tổ sát hạch theo từng lĩnh vực chuyên môn và trình độ thông thạo tiếng Anh.

4. Hội đồng sát hạch làm việc theo chế độ kiêm nhiệm; Phòng chuyên môn về lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay thuộc Cục Hàng không Việt Nam là cơ quan thường trực của Hội đồng.

5. Nhiệm vụ của Tổ sát hạch:

a) Sát hạch viên trong Tổ sát hạch được Cục Hàng không Việt Nam chỉ định tham gia thực hiện việc kiểm tra sát hạch;

b) Biên soạn câu hỏi, đề sát hạch lý thuyết, thực hành, đáp án có thang điểm phù hợp với chuyên môn và trình độ thông thạo tiếng Anh, báo cáo Hội đồng sát hạch;

c) Thực hiện việc sát hạch, tổng hợp kết quả, đánh giá kỳ sát hạch để báo cáo Hội đồng sát hạch. Sát hạch viên chịu trách nhiệm về kết quả sát hạch theo sự phân công của Tổ sát hạch. Tổ trưởng Tổ sát hạch chịu trách nhiệm về kết quả của kỳ sát hạch và báo cáo kết quả sát hạch trước Hội đồng sát hạch.

Điều 355. Hồ sơ, thời gian lưu trữ

Các hồ sơ, tài liệu của Hội đồng phải được lưu trữ đầy đủ theo quy định, thời gian lưu trữ tối thiểu là 05 năm.

Điều 356. Quy định về sát hạch viên

1. Sát hạch viên là người trực tiếp thực hiện việc sát hạch thực hành.

2. Sát hạch viên là cá nhân có năng lực, kinh nghiệm, trình độ được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn.

3. Để giảm thiểu sự thiên lệch công bằng, sát hạch viên không được là người trực tiếp huấn luyện OJT cho học viên đó trong giai đoạn trước.

4. Sát hạch viên có các tiêu chuẩn như sau:

a) Có tư tưởng chính trị, đạo đức lối sống tốt, không vi phạm kỷ luật, an toàn trong 03 (ba) năm gần nhất;

b) Sát hạch viên phải có giấy phép, năng định đối với sát hạch viên thực hành tại vị trí làm việc, chứng chỉ chuyên môn phù hợp, chứng chỉ đào tạo và kinh nghiệm, kiến thức phù hợp với lĩnh vực tham gia sát hạch;

c) Phải tham gia ít nhất 02 kỳ đánh giá, sát hạch kiểm soát viên không lưu/nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không với vai trò quan sát để

tích lũy kinh nghiệm đánh giá;

d) Có kinh nghiệm ít nhất 05 (năm) năm làm việc ở vị trí chuyên môn phù hợp với lĩnh vực tham gia sát hạch.

5. Sát hạch viên tiếng Anh đáp ứng một trong các tiêu chuẩn như sau:

a) Là chuyên gia khai thác trong lĩnh vực chuyên ngành hàng không tương ứng, có ít nhất 05 (năm) năm kinh nghiệm, có trình độ cử nhân Anh ngữ hoặc tương đương, có chứng chỉ đánh giá tiếng Anh hàng không do cơ sở đào tạo được ICAO hoặc Cục Hàng không Việt Nam công nhận;

b) Là giáo viên tiếng Anh có ít nhất 05 (năm) năm giảng dạy liên tục tại các trường đại học, có chứng nhận đánh giá tiếng Anh hàng không do cơ sở đào tạo được ICAO hoặc Cục Hàng không Việt Nam công nhận;

c) Phải tham gia ít nhất 02 kỳ đánh giá, sát hạch tiếng Anh cho kiểm soát viên không lưu/ nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không với vai trò quan sát để tích lũy kinh nghiệm đánh giá.

Điều 357. Sát hạch lý thuyết

1. Người làm đơn đề nghị kiểm tra sát hạch lý thuyết phải đạt mức cụ thể đối với từng loại kiểm tra sát hạch lý thuyết nhân viên bảo đảm hoạt động bay:

a) Tối thiểu đạt 75% bài kiểm tra;

b) Đối với nhân viên hàng không sát hạch giấy phép giáo viên lý thuyết và giáo viên thực hành tối thiểu đạt 85% bài kiểm tra.

Điều 358. Các điều kiện để sát hạch thực hành

1. Để đủ điều kiện kiểm tra sát hạch thực hành, người làm đơn phải đáp ứng đầy đủ các điều kiện theo quy định đối với từng loại giấy phép hoặc năng định cụ thể.

2. Để được kiểm tra thực hành để cấp giấy phép và năng định đối với kiểm soát viên không lưu và nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không, người làm đơn phải đáp ứng các yêu cầu sau:

a) Độ tuổi: Đảm bảo độ tuổi tối thiểu theo quy định đối với từng loại giấy phép và năng định tương ứng;

b) Hồ sơ năng lực: Cung cấp đầy đủ bằng chứng chứng minh đã hoàn thành chương trình huấn luyện; đạt yêu cầu về kiến thức chuyên môn và kinh nghiệm thực tiễn; có Giấy chứng nhận sức khỏe và chứng nhận trình độ thông thạo tiếng Anh còn hiệu lực, phù hợp với loại giấy phép hoặc năng định đề nghị cấp;

c) Kết quả sát hạch lý thuyết: Phải có kết quả đạt trong kỳ sát hạch lý thuyết

trước khi đăng ký sát hạch thực hành.

Điều 359. Kiểm tra sát hạch lại sau khi không đạt

1. Sát hạch lại được thực hiện tối đa 02 lần đối với từng bài sát hạch.
2. Trong trường hợp không đạt sát hạch lần thứ nhất, người tham dự sát hạch đề nghị sát hạch lại sau khi được giáo viên xác nhận đã huấn luyện lại những nội dung không đạt.
3. Trong trường hợp không đạt sau 02 lần sát hạch, người làm đơn phải thực hiện huấn luyện lại các nội dung liên quan tới bài sát hạch không đạt và chỉ được thực hiện sát hạch lại sớm nhất sau 03 tháng kể từ khi thực hiện bài sát hạch lần cuối cùng.

Điều 360. Thủ tục cấp giấy phép, năng định nhân viên bảo đảm hoạt động bay

1. Doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân nộp 01 bộ hồ sơ trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua bưu chính hoặc trực tuyến trên Cổng Dịch vụ công quốc gia và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ. Hồ sơ gồm:

- a) Văn bản đề nghị của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ ANS kèm theo danh sách trích ngang hoặc đơn của cá nhân đề nghị;
- b) Bản sao hoặc mẫu biểu điện tử đơn đề nghị cấp giấy phép, năng định theo mẫu tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này;
- c) Sơ yếu lý lịch có dán ảnh và xác nhận của thủ trưởng đơn vị hoặc chính quyền địa phương (áp dụng đối với Kiểm soát viên không lưu);
- d) Hồ sơ chứng minh về kiến thức, kinh nghiệm phù hợp với giấy phép, năng định bao gồm:

Chứng chỉ chuyên môn;

Bản sao hoặc bản sao điện tử chứng nhận hoàn thành khóa huấn luyện đơn vị hoặc kết quả kiểm tra kiến thức phù hợp;

Đối với Kiểm soát viên không lưu phải kèm hồ sơ OJT, nhật ký OJT và phiếu đánh giá tổng hợp năng lực.

đ) Bản sao hoặc bản sao điện tử Giấy chứng nhận sức khỏe còn hiệu lực (áp dụng đối với Học viên Kiểm soát không lưu, Kiểm soát viên không lưu, Giáo viên thực hành tại vị trí làm việc Kiểm soát viên không lưu);

e) Bản sao hoặc bản sao điện tử Giấy chứng nhận trình độ thông thạo tiếng Anh còn hiệu lực;

g) Ảnh chân dung điện tử chụp trong vòng 6 tháng tính đến thời điểm nộp hồ sơ.

2. Trình tự thủ tục hành chính cấp giấy phép, năng định như sau:

a) Trong thời hạn 01 ngày làm việc kể từ khi nhận được hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra tính hợp lệ, đầy đủ của hồ sơ. Nếu hồ sơ không đủ điều kiện tiếp nhận, thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản hoặc trên môi trường điện tử cho người làm đơn lý do nếu hồ sơ bị từ chối. Nếu thành phần hồ sơ đầy đủ theo quy định thì hồ sơ được tiếp nhận;

b) Trong thời gian 03 ngày làm việc kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ hợp lệ, Cục Hàng không Việt Nam tổ chức đánh giá chi tiết nội dung hồ sơ. Trường hợp có yêu cầu sửa đổi, bổ sung hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo bằng văn bản cho người đề nghị để sửa đổi, bổ sung hồ sơ. Trong thời hạn 15 ngày làm việc kể từ khi thông báo kết quả đánh giá hồ sơ, nếu người đề nghị không hoàn thành việc hoàn thiện hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện đóng hồ sơ giải quyết thủ tục hành chính, đồng thời thông báo trả lại hồ sơ. Trường hợp hồ sơ không đạt yêu cầu, Cục Hàng không Việt Nam thông báo từ chối cấp phép và nêu rõ lý do. Trường hợp hồ sơ đạt yêu cầu, người đề nghị hoàn thành nghĩa vụ nộp phí, lệ phí theo quy định;

c) Trong thời hạn 05 ngày, kể từ khi thông báo về tính hợp lệ hồ sơ và người đề nghị hoàn thành nghĩa vụ nộp phí, Cục Hàng không Việt Nam sẽ tiến hành tổ chức sát hạch theo quy định đối với loại giấy phép và năng định tương ứng;

d) Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép, năng định theo đề nghị trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ khi người làm đơn đạt được kết quả sát hạch theo quy định.

3. Thời gian sát hạch lý thuyết và thực hành không tính vào thời gian giải quyết thủ tục hành chính.

4. Việc trả kết quả được thực hiện trực tuyến trên Cổng Dịch vụ công quốc gia hoặc trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua bưu chính.

Điều 361. Thủ tục cấp lại giấy phép, năng định nhân viên bảo đảm hoạt động bay

1. Giấy phép, năng định được cấp lại khi Giấy phép, năng định sắp hết hiệu lực, bị mất hoặc hỏng, thay đổi thông tin hành chính, được phục hồi. Đối với trường hợp gia hạn, người đề nghị phải nộp hồ sơ trong thời gian phù hợp để bảo đảm hoàn thành thủ tục trước khi hết hiệu lực của năng định. Trường hợp Giấy phép, năng định đã hết hạn hiệu lực, người đề nghị phải nộp hồ sơ cấp Giấy phép, năng định theo trình tự, thủ tục quy định tại Điều 360 Thông tư này.

2. Giấy phép, năng định được cấp lại trong các trường hợp sau đây:

a) Bị mất hoặc bị hỏng;

b) Thay đổi thông tin hành chính nhưng không làm thay đổi phạm vi hoạt động;

c) Được phục hồi sau khi đã khắc phục nguyên nhân dẫn đến đình chỉ, thu hồi theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam;

d) Bổ sung năng định;

đ) Gia hạn giấy phép, năng định.

3. Doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân nộp 01 bộ hồ sơ trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua bưu chính hoặc trực tuyến trên Cổng Dịch vụ công quốc gia và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ:

a) Đối với trường hợp gia hạn, bổ sung, cấp lại do đình chỉ, thu hồi giấy phép, năng định hồ sơ bao gồm:

Văn bản đề nghị của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ ANS kèm theo danh sách trích ngang;

Bản sao hoặc mẫu biểu điện tử đơn đề nghị gia hạn, bổ sung, cấp lại giấy phép, năng định theo mẫu tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này;

Bản sao hoặc bản sao điện tử chứng chỉ tốt nghiệp khóa huấn luyện và Phiếu đánh giá năng lực gần nhất;

Bản sao hoặc bản sao điện tử Giấy chứng nhận sức khỏe còn hiệu lực (áp dụng đối với Học viên Kiểm soát không lưu, Kiểm soát viên không lưu, Giáo viên thực hành tại vị trí làm việc Kiểm soát viên không lưu);

Bản sao hoặc bản sao điện tử Giấy chứng nhận trình độ thông thạo tiếng Anh còn hiệu lực.

b) Hồ sơ đối với trường hợp Giấy phép bị mất, hỏng hoặc cần sửa đổi thông tin cá nhân:

Bản sao hoặc biểu mẫu điện tử đơn đề nghị cấp lại theo mẫu tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này;

Tài liệu chứng minh thông tin cần sửa đổi là chính xác hoặc bản giải trình trong trường hợp bị mất hoặc hỏng không sử dụng được.

4. Trình tự thủ tục gia hạn, bổ sung năng định như sau:

a) Trong thời hạn 01 ngày làm việc kể từ khi nhận được hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra tính hợp lệ, đầy đủ của hồ sơ. Nếu hồ sơ không đủ điều kiện tiếp nhận, thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản hoặc trên môi trường điện tử cho người làm đơn lý do nếu hồ sơ bị từ chối. Nếu thành phần hồ sơ đầy đủ

theo quy định thì hồ sơ được tiếp nhận;

b) Trong thời gian 03 ngày làm việc kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ hợp lệ, Cục Hàng không Việt Nam tổ chức đánh giá chi tiết nội dung hồ sơ. Trường hợp có yêu cầu sửa đổi, bổ sung hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo bằng văn bản cho người đề nghị để sửa đổi, bổ sung hồ sơ. Trong thời hạn 15 ngày làm việc kể từ khi thông báo kết quả đánh giá hồ sơ, nếu người đề nghị không hoàn thành việc hoàn thiện hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện đóng hồ sơ giải quyết thủ tục hành chính, đồng thời thông báo trả lại hồ sơ. Trường hợp hồ sơ không đạt yêu cầu, Cục Hàng không Việt Nam thông báo từ chối cấp phép và nêu rõ lý do. Trường hợp hồ sơ đạt yêu cầu, người đề nghị hoàn thành nghĩa vụ nộp phí, lệ phí theo quy định;

c) Trong thời hạn 04 ngày, kể từ khi thông báo về tính hợp lệ hồ sơ và người đề nghị hoàn thành nghĩa vụ nộp phí, Cục Hàng không Việt Nam sẽ tiến hành tổ chức sát hạch theo quy định đối với loại giấy phép và năng định tương ứng;

d) Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép, năng định theo đề nghị trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ khi người làm đơn đạt được kết quả sát hạch theo quy định.

5. Thời gian sát hạch lý thuyết và thực hành không tính vào thời gian thực hiện thủ tục hành chính.

6. Trường hợp đề nghị cấp lại do mất, hư hỏng hoặc đề nghị thay đổi thông tin hành chính nhưng không làm thay đổi phạm vi hoạt động. Trong thời hạn 02 ngày làm việc kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ hợp lệ, Cục Hàng không Việt Nam quyết định cấp lại Giấy phép cho người đề nghị, đồng thời thu hồi Giấy phép đã cấp trừ trường hợp bị mất.

7. Việc trả kết quả được thực hiện trực tuyến trên Cổng Dịch vụ công quốc gia hoặc trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua bưu chính.

MỤC 2

TRÌNH ĐỘ THÔNG THẠO NGÔN NGỮ

Điều 362. Đánh giá trình độ thông thạo ngoại ngữ

1. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức kiểm tra đánh giá trình độ thông thạo tiếng Anh về nói và hiểu ngôn ngữ sử dụng trong liên lạc vô tuyến điện đối với các nhân viên sau:

a) Kiểm soát viên không lưu, học viên Kiểm soát không lưu;

b) Nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không.

2. Việc đánh giá khả năng ngôn ngữ phải được hoàn thành khi cấp giấy phép lần đầu và định kỳ theo thời hạn của mức độ ngôn ngữ của người được đánh giá và đáp ứng các yêu cầu của ICAO.

3. Giấy chứng nhận tiếng Anh Mức 4 (Operational) có hiệu lực 03 năm; Mức 5 (Extended) có hiệu lực 06 năm; Mức 6 (Expert) có giá trị vĩnh viễn.

4. Tiêu chí đánh giá trình độ thông thạo tiếng Anh theo quy định tại Phụ lục XIV, mẫu giấy chứng nhận trình độ thông thạo tiếng Anh tại Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư này.

CHƯƠNG XX

CƠ SỞ ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN NGHIỆP VỤ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG LĨNH VỰC BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY

MỤC 1

QUY ĐỊNH CHUNG VỀ CƠ SỞ ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN NGHIỆP VỤ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG LĨNH VỰC BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY

Điều 363. Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay

1. Cục Hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay và phạm vi huấn luyện cho tổ chức, cá nhân theo quy định tại Nghị định số 221/2026/NĐ-CP ngày 22 tháng 6 năm 2026 của Chính phủ về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và Quản lý an toàn hàng không.

2. Hoạt động đào tạo, huấn luyện nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay phải được tổ chức và triển khai nhằm bảo đảm an toàn hàng không, duy trì năng lực chuyên môn và tuân thủ quy định của pháp luật Việt Nam, đồng thời phù hợp với tiêu chuẩn, khuyến cáo và hướng dẫn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO).

3. Hoạt động đào tạo, huấn luyện phải được quản lý thông qua hệ thống quản lý chất lượng nhằm bảo đảm tính nhất quán, hiệu quả và cải tiến liên tục chất lượng đào tạo.

4. Cơ sở đào tạo, huấn luyện có hoạt động OJT trong môi trường khai thác thực tế phải áp dụng, tuân thủ SMS hoặc cơ chế bảo đảm an toàn của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ.

5. Cơ sở đào tạo, huấn luyện phải sử dụng phương pháp đào tạo, giảng dạy, thiết bị huấn luyện và công nghệ đào tạo phù hợp với chương trình huấn luyện được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc chấp thuận.

6. Việc tổ chức huấn luyện phải bảo đảm tính minh bạch, khách quan trong

đánh giá năng lực, ngăn ngừa xung đột lợi ích trong quá trình giảng dạy, kiểm tra và đánh giá.

7. Cơ sở đào tạo, huấn luyện được cấp Giấy chứng nhận cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm đào tạo, huấn luyện học viên theo các nội dung chương trình huấn luyện đã được phê chuẩn và đảm bảo học viên có đầy đủ kiến thức và kỹ năng khi hoàn thành khoá học.

8. Cơ sở đào tạo huấn luyện được phép thuê Cơ sở đào tạo, huấn luyện khác có chức danh nhân viên bảo đảm hoạt động bay phù hợp để thực hiện một phần của khoá huấn luyện được phê chuẩn với điều kiện Cơ sở đào tạo, huấn luyện được thuê phải có chức danh nhân viên phù hợp và được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận, Cơ sở đào tạo, huấn luyện đi thuê phải có đủ năng lực kiểm soát chất lượng các nội dung huấn luyện đi thuê và giáo viên của đơn vị được thuê phải đáp ứng các quy định, tiêu chuẩn của Cơ sở đào tạo, huấn luyện đi thuê.

9. Cơ sở đào tạo, huấn luyện phải xây dựng Tài liệu hướng dẫn cơ sở đào tạo, huấn luyện (Training and Procedures Manual – TPM) mô tả chi tiết cách thức cơ sở đào tạo, huấn luyện tiến hành các hoạt động của cơ sở.

Điều 364. Quy định chung về cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay

1. Cơ sở đào tạo, huấn luyện phải thiết lập và triển khai các chương trình đào tạo, huấn luyện và kiểm tra dựa trên bằng chứng và năng lực đối với nhân viên bảo đảm hoạt động bay, giáo viên, đánh giá viên.

2. Cơ sở đào tạo, huấn luyện chỉ được phép hoạt động khi được cấp Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay và chỉ được hoạt động đúng với nội dung được ghi trong Giấy chứng nhận và Phạm vi huấn luyện được phê chuẩn theo Nghị định số 221/2026/NĐ-CP ngày 22 tháng 6 năm 2026 của Chính phủ về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không.

3. Cơ sở đào tạo, huấn luyện phải xây dựng mô hình năng lực được điều chỉnh trên cơ sở:

a) Phân tích chức năng, nhiệm vụ và phân tích công việc;

b) Tài liệu khai thác, quy trình tác nghiệp, tài liệu kỹ thuật và yêu cầu an toàn của vị trí công tác;

c) Quy định của pháp luật Việt Nam, tiêu chuẩn ICAO, WMO, IMO, tài liệu hướng dẫn của tổ chức chuyên môn quốc tế có liên quan và thông lệ quốc tế phù hợp;

d) Dữ liệu khai thác, dữ liệu an toàn, bài học kinh nghiệm, các nguy cơ, rủi

ro và yêu cầu quản lý thay đổi.

Điều 365. Giáo viên của cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay

Nội dung về giáo viên của cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay thực hiện theo quy định tại Nghị định số 221/2026/NĐ-CP ngày 22 tháng 6 năm 2026 của Chính phủ về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và Quản lý an toàn hàng không.

Điều 366. Khoá đào tạo, huấn luyện

Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn cho cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay thực hiện các khóa đào tạo, huấn luyện theo quy định.

MỤC 2

QUY ĐỊNH VỀ TỔ CHỨC ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN

Điều 367. Quy định về Hệ thống tài liệu đào tạo, huấn luyện của cơ sở đào tạo, huấn luyện

1. Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm xây dựng, ban hành và duy trì hệ thống tài liệu đào tạo, huấn luyện dùng cho việc tổ chức, quản lý và kiểm soát hoạt động đào tạo, huấn luyện.

2. Hệ thống tài liệu đào tạo, huấn luyện của cơ sở đào tạo, huấn luyện phải thực hiện theo quy định tại Nghị định số 221/2026/NĐ-CP ngày 22 tháng 6 năm 2026 của Chính phủ về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không.

3. Cơ sở đào tạo, huấn luyện phải bảo đảm hệ thống tài liệu được rà soát định kỳ, sửa đổi, bổ sung và cập nhật kịp thời với các thay đổi về quy định huấn luyện, dữ liệu huấn luyện và tiêu chuẩn huấn luyện.

Điều 368. Địa điểm của cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên bảo đảm hoạt động bay

1. Trụ sở chính: Tổ chức đề nghị cấp hoặc đang giữ Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay theo quy định tại Chương này phải thiết lập và duy trì trụ sở chính (principal place of business) được đặt tại địa chỉ thực tế và phù hợp với địa chỉ ghi trên Giấy chứng nhận.

2. Các địa điểm được phê chuẩn ngoài trụ sở chính: Cơ sở đào tạo, huấn luyện được phép tổ chức đào tạo, huấn luyện theo chương trình đã được phê chuẩn

hoặc chấp thuận tại các địa điểm được phê chuẩn với điều kiện:

a) Cơ sở vật chất, trang thiết bị, nhân sự và nội dung khóa học tại địa điểm được phê chuẩn phải đáp ứng đầy đủ các yêu cầu áp dụng;

b) Các địa điểm được nêu trong tài liệu Phạm vi huấn luyện, trong đó nêu rõ tên, địa chỉ và các khóa đào tạo được phê chuẩn tại địa điểm đó.

Điều 369. Thiết bị huấn luyện mô phỏng, giả định

1. Cơ sở đào tạo, huấn luyện kiểm soát viên không lưu đề nghị hoặc đang có Giấy chứng nhận còn hiệu lực với phạm vi, năng định huấn luyện yêu cầu phải có thiết bị huấn luyện mô phỏng, giả định phải đảm bảo tối thiểu 01 thiết bị huấn luyện mô phỏng, giả định phù hợp với chương trình đào tạo, huấn luyện và được Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra cùng với cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay.

2. Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay có sử dụng thiết bị huấn luyện mô phỏng, giả định phải đảm bảo có đầy đủ số lượng phi công giả định được đào tạo, huấn luyện phù hợp.

3. Hồ sơ thiết bị huấn luyện mô phỏng, giả định được lưu trữ tại cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay bao gồm:

a) Giấy chứng nhận xuất xứ và chất lượng (CO/CQ);

b) Tài liệu kỹ thuật của hệ thống bao gồm: Mô tả chi tiết phần cứng, mô tả tính năng phần mềm, tài liệu hướng dẫn vận hành và bảo trì;

c) Tài liệu chứng minh năng lực huấn luyện bao gồm: Chương trình huấn luyện, danh mục các bài tập, tiêu chuẩn đánh giá học viên;

d) Tài liệu liên quan đến kiểm tra và thử nghiệm bao gồm: Biên bản về kết quả thử nghiệm tại nhà máy (FAT - Factory Acceptance Test), Biên bản SAT (Site Acceptance Test);

đ) Chi tiết Bảng kiểm tra thiết bị mô phỏng, giả định theo mẫu tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.

MỤC 3 HỆ THỐNG TÀI LIỆU

Điều 370. Triển khai chương trình đào tạo, huấn luyện

1. Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay phải đảm bảo rằng việc triển khai mỗi Chương trình đào tạo, huấn luyện phải đáp ứng được các quy định hiện hành về đào tạo, huấn luyện

ng nghiệp vụ nhân viên hàng không và bao gồm tối thiểu các nội dung sau:

- a) Tài liệu khoá đào tạo, bao gồm giáo trình, đề cương chi tiết cho từng khoá đào tạo, huấn luyện;
- b) Các yêu cầu tối thiểu về thiết bị huấn luyện phù hợp với các nội dung trong chương trình đào tạo, huấn luyện;
- c) Đối với khoá huấn luyện OJT: Phải có danh sách các sân bay thực hiện huấn luyện và các trang thiết bị gồm cả khu vực giảng bình cho học viên;
- d) Có đầy đủ giáo viên và đánh giá viên phù hợp.

2. Chương trình đào tạo phải bao gồm nội dung về kiến thức và kỹ năng liên quan đến yếu tố con người.

Điều 371. Hệ thống quản lý chất lượng và chương trình đảm bảo chất lượng

1. Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay phải thiết lập và duy trì hệ thống quản lý chất lượng để bảo đảm mọi hoạt động đào tạo, huấn luyện tuân thủ yêu cầu được phê chuẩn, được kiểm soát, đánh giá và cải tiến liên tục.

2. Đối với chương trình CBTA, cơ sở đào tạo, huấn luyện phải thực hiện đánh giá thường xuyên hiệu lực chương trình để bảo đảm:

- a) Chương trình và kế hoạch đánh giá phù hợp với công việc thực tế của người học sau đào tạo;
- b) Chuẩn năng lực trung gian và chuẩn năng lực cuối được thiết kế phù hợp;
- c) Có hành động khắc phục, điều chỉnh khi kết quả đào tạo, huấn luyện hoặc dữ liệu sau đào tạo cho thấy cần phải cải tiến.

3. Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay phải tổ chức cơ chế thu thập và phân tích phản hồi từ học viên, giáo viên, đánh giá viên, đơn vị sử dụng lao động và kết quả sau đào tạo, huấn luyện để làm cơ sở rà soát, cập nhật chương trình huấn luyện.

4. Để đáp ứng quy định tại khoản 1 Điều này, Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay có thể ký hợp đồng với tổ chức đánh giá chất lượng để thực hiện các hoạt động đánh giá chất lượng. Các hoạt động này phải được thực hiện theo Chương trình đảm bảo chất lượng của Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay để đảm bảo các hoạt động đào tạo, huấn luyện được duy trì tuân thủ với các tiêu chuẩn tối thiểu quy định tại Thông tư này.

Điều 372. Đào tạo, huấn luyện theo năng lực

Cơ sở đào tạo, huấn luyện nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay phải áp dụng phương pháp đào tạo, huấn luyện theo năng lực hoặc tương đương đối với các khoá đào tạo, huấn luyện cấp giấy phép, năng định, chứng chỉ chuyên môn cho nhân viên bảo đảm hoạt động bay.

MỤC 4

QUẢN LÝ HỒ SƠ, DỮ LIỆU ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN

Điều 373. Hồ sơ, dữ liệu đào tạo, huấn luyện

Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay phải lưu giữ đầy đủ hồ sơ của học viên, giáo viên, đánh giá viên, sát hạch viên và các nhân sự khác tham gia hoạt động đào tạo, huấn luyện:

1. Hồ sơ học viên phải được lưu giữ cho từng học viên, tối thiểu bao gồm:

a) Họ, tên của học viên;

b) Bản sao giấy phép, chứng chỉ chuyên môn của học viên (nếu có) và Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe (nếu yêu cầu);

c) Tên khóa đào tạo, huấn luyện;

d) Kinh nghiệm đầu vào của học viên, bao gồm các nội dung đào tạo, huấn luyện đã được công nhận trước đó (nếu có);

đ) Thời gian đào tạo, huấn luyện mà học viên đã hoàn thành;

e) Kết quả thực hiện của học viên đối với từng bài học và họ, tên giáo viên trực tiếp giảng dạy;

g) Hồ sơ theo dõi tiến độ hiện tại của học viên, thể hiện các bài thực hành hoặc nội dung thực tập đã hoàn thành hoặc cần hoàn thành đối với từng môn học;

h) Ngày và kết quả của từng bài kiểm tra lý thuyết và bài kiểm tra thực hành cuối khóa, kèm theo họ, tên người đánh giá;

i) Số giờ đào tạo, huấn luyện bổ sung mà học viên đã thực hiện sau mỗi lần không đạt yêu cầu trong kiểm tra thực hành.

2. Hồ sơ nhân sự kể từ khi nhân sự đảm nhiệm các vị trí quản lý, giám sát cho đến khi chấm dứt thực hiện nhiệm vụ tại cơ sở.

3. Hồ sơ giáo viên và đánh giá viên bao gồm:

a) Họ, tên của giáo viên, đánh giá viên;

b) Bản sao giấy phép của giáo viên, đánh giá viên (nếu có) và Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe (nếu được yêu cầu);

c) Kinh nghiệm công tác trước đây và hiện tại;

d) Trình độ chuyên môn và hồ sơ đào tạo, huấn luyện phù hợp với nội dung giảng dạy hoặc đánh giá được giao;

đ) Phạm vi đào tạo, huấn luyện hoặc đánh giá của giáo viên, đánh giá viên.

Điều 374. Giấy chứng nhận hoàn thành khóa đào tạo, huấn luyện và bảng kết quả học tập

1. Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay phải cấp Giấy chứng nhận hoàn thành khóa đào tạo, huấn luyện cho từng học viên sau khi hoàn thành chương trình đào tạo, huấn luyện đã được phê chuẩn.

2. Khi có yêu cầu, cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay phải cung cấp bảng kết quả học tập cho học viên đã tốt nghiệp hoặc học viên chấm dứt khóa đào tạo, huấn luyện trước khi hoàn thành.

Điều 375. Cách quy đổi đào tạo, huấn luyện hoặc kinh nghiệm đã có

1. Khi tiếp nhận học viên vào khóa đào tạo, huấn luyện, cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay có thể công nhận phần nội dung đào tạo, huấn luyện hoặc kinh nghiệm đã có trước đó của học viên.

2. Cơ sở đào tạo, huấn luyện phải áp dụng các nguyên tắc sau khi công nhận kinh nghiệm hoặc nội dung đã đào tạo, huấn luyện trước đây của học viên:

a) Đối với nội dung đào tạo, huấn luyện đã hoàn thành đạt yêu cầu tại các cơ sở sau:

Trường đại học, học viện, cao đẳng hoặc trung cấp được công nhận;

Cơ sở giáo dục nghề nghiệp, kỹ thuật, dạy nghề hoặc trung học được công nhận;

Cơ sở đào tạo, huấn luyện được phê chuẩn.

b) Việc công nhận đối với nội dung đào tạo, huấn luyện trước đây được thực hiện theo một trong các hình thức sau:

Thông qua bài kiểm tra đầu vào có nội dung tương đương bài kiểm tra áp dụng đối với học viên hoàn thành môn học tương ứng tại cơ sở đào tạo, huấn luyện;

Thông qua việc đánh giá chương trình, bảng điểm (nếu có) đã được xác nhận của cơ sở đào tạo, huấn luyện mà học viên đã theo học trước đó.

MỤC 5

GIÁM SÁT VÀ DUY TRÌ HIỆU LỰC

Điều 376. Kiểm tra, đánh giá

1. Cục Hàng không Việt Nam thực hiện chương trình giám sát đối với cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay để kiểm tra, đánh giá việc tuân thủ với các quy định tại Chương này.

2. Cục Hàng không Việt Nam có thể kiểm tra cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay để xác định bất kỳ thời điểm nào xem cơ sở có tuân thủ các qui định tại Thông tư này hay không.

3. Đơn vị được cấp Giấy chứng nhận cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay phải tạo điều kiện cho đại diện của Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra đánh giá tất cả các địa điểm, trang thiết bị, tài liệu và nhân sự, bao gồm cả quá trình huấn luyện khi tiến hành kiểm tra đánh giá.

4. Việc duy trì hiệu lực Giấy chứng nhận cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay sẽ phụ thuộc vào việc cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không tuân thủ theo các quy định của Thông tư này.

Điều 377. Trách nhiệm của cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay

1. Báo cáo Cục Hàng không Việt Nam khi có sự thay đổi về các nội dung theo hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay theo quy định của pháp luật chuyên ngành hàng không.

2. Tổ chức biên soạn và ban hành giáo trình đào tạo, huấn luyện phù hợp với quy định của Thông tư này; quyết định hình thức đào tạo.

3. Tổ chức thực hiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay và cấp chứng chỉ chuyên môn theo quy định tại Thông tư này.

4. Triển khai các giải pháp nâng cao chất lượng đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay.

5. Báo cáo Cục Hàng không Việt Nam về kết quả thực hiện hoạt động đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay theo mẫu tại Phụ lục XV ban hành kèm theo Thông tư này chi tiết như sau:

a) Tên báo cáo: kết quả đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không

lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay;

b) Phương thức gửi, nhận báo cáo: báo cáo định kỳ được thể hiện dưới hình thức văn bản giấy hoặc bản sao điện tử, được gửi bằng một trong các phương thức sau: gửi trực tiếp; gửi qua dịch vụ bưu chính hoặc các phương thức khác theo quy định của pháp luật;

c) Tần suất báo cáo: định kỳ hằng năm;

d) Thời hạn gửi báo cáo: trước ngày 20 tháng 12 hằng năm;

đ) Thời gian chốt số liệu báo cáo: tính từ ngày 15 tháng 12 năm trước kỳ báo cáo đến ngày 14 tháng 12 năm thuộc kỳ báo cáo.

MỤC 6

TRÁCH NHIỆM THỰC HIỆN

Điều 378. Trách nhiệm của Cục Hàng không Việt Nam

1. Thiết lập, quản lý, khai thác cơ sở dữ liệu điện tử về giấy phép, năng định và các dữ liệu quản lý nhân viên bảo đảm hoạt động bay (nhân viên ANS) thuộc thẩm quyền.

2. Tổ chức sát hạch; cấp, cấp lại, gia hạn, bổ sung, đình chỉ, thu hồi giấy phép, năng định các nhân viên ANS thuộc đối tượng cấp phép; tổ chức đánh giá trình độ thông thạo tiếng Anh hàng không;

3. Thực hiện kiểm tra, giám sát, hậu kiểm định kỳ hoặc đột xuất nhằm bảo đảm tuân thủ và an toàn khai thác đối với:

a) Điều kiện hành nghề của nhân viên ANS;

b) Hoạt động đào tạo, huấn luyện, đánh giá, quản lý năng lực tại cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay và doanh nghiệp liên quan (bao gồm cả việc doanh nghiệp chỉ định, xác nhận giáo viên, đánh giá viên, OJTI nội bộ);

c) Hồ sơ đào tạo, huấn luyện, quá trình đánh giá nội bộ và kỹ năng thực tế tại vị trí làm việc của nhân viên ANS không thuộc diện yêu cầu cấp giấy phép, năng định.

4. Công bố kết quả kiểm tra, giám sát và quyết định thời hạn yêu cầu doanh nghiệp, cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay khắc phục các sai sót, điểm không tuân thủ tùy theo mức độ ảnh hưởng đến an toàn khai thác.

Điều 379. Trách nhiệm của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, các doanh nghiệp có nhân viên được quy định tại Thông tư

này và cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên ANS

1. Bảo đảm việc áp dụng phương pháp đào tạo, huấn luyện và đánh giá dựa trên năng lực (CBTA) không làm giảm tiêu chuẩn an toàn; trường hợp phát hiện bất cập của chương trình, khóa học hoặc mô hình năng lực phải chủ động cập nhật, báo cáo Cục Hàng không Việt Nam theo thẩm quyền;

2. Cơ sở đào tạo, huấn luyện và các doanh nghiệp liên quan gửi văn bản kế hoạch các khóa đào tạo, huấn luyện và đánh giá năng lực nhân viên bảo đảm boạt động bay định kỳ 06 tháng/lần gửi về Cục Hàng không Việt Nam để thực hiện việc kiểm tra, giám sát công tác đào tạo, huấn luyện;

3. Quản lý hồ sơ, dữ liệu; thực hiện chế độ báo cáo Cục Hàng không Việt Nam định kỳ, đột xuất về kế hoạch, kết quả đào tạo, huấn luyện; tình trạng năng lực, giấy phép, năng định, của nhân viên ANS;

4. Nhân viên ANS, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, và các doanh nghiệp có nhân viên được quy định tại Thông tư này và cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay (ATO) có nghĩa vụ tạo điều kiện, phối hợp và cung cấp đầy đủ thông tin, hồ sơ, tài liệu theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam trong các hoạt động kiểm tra, giám sát, hậu kiểm.

5. Trách nhiệm của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và các doanh nghiệp có nhân viên được quy định tại Thông tư này:

a) Xây dựng, duy trì hệ thống quản lý năng lực nhân viên; ban hành tài liệu đào tạo, huấn luyện, tài liệu đánh giá, tài liệu xác nhận nội bộ năng lực; quản lý hồ sơ, dữ liệu theo quy định;

b) Tổ chức đánh giá năng lực nội bộ trước khi giao nhiệm vụ. Đối với chức danh không thuộc diện cấp giấy phép, năng định, việc đánh giá phải dựa trên các tiêu chí hiệu suất rõ ràng, bảo đảm tính hợp lệ và độ tin cậy;

c) Bố trí đủ nhân lực đã được đào tạo, huấn luyện, đánh giá, có giấy phép, năng định hoặc xác nhận nội bộ năng lực phù hợp với vị trí công tác;

d) Tổ chức đào tạo, huấn luyện theo đúng phạm vi đào tạo, huấn luyện được phê chuẩn;

đ) Thực hiện hậu kiểm nội bộ, rà soát hiệu quả chương trình đào tạo, huấn luyện, đánh giá và áp dụng các biện pháp khắc phục, phòng ngừa.

PHẦN V

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 380. Trách nhiệm của Cục Hàng không Việt Nam

1. Chịu trách nhiệm trước Bộ Xây dựng trong việc tổ chức triển khai, hướng dẫn, kiểm tra và giám sát sự tuân thủ các quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay theo Thông tư này.

2. Tổ chức phân định khu vực trách nhiệm cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; quản lý việc cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

3. Phê chuẩn hệ thống tài liệu khai thác, phương thức bay và sơ đồ, bản đồ hàng không dân dụng. Tổ chức công bố và phát hành các sản phẩm tin tức hàng không.

4. Xây dựng, ban hành kế hoạch ứng phó không lưu quốc gia và tổ chức, phối hợp bảo đảm hoạt động bay trong khu vực.

5. Tổ chức thực hiện diễn tập tìm kiếm, cứu nạn cấp ngành; phối hợp hiệp đồng tìm kiếm, cứu nạn HKDD với các quốc gia có liên quan trong khu vực.

6. Chỉ đạo, kiểm tra giám sát việc thực hiện ký kết văn bản hiệp đồng điều hành bay giữa cơ sở ATS của Việt Nam với cơ sở ATS nước ngoài, văn bản thỏa thuận hợp tác quốc tế trong bảo đảm hoạt động bay; hợp tác quốc tế trong quản lý và bảo đảm hoạt động bay và thực hiện các nội dung khác theo quy định của pháp luật.

Điều 381. Trách nhiệm của Cảng vụ hàng không

1. Kiểm tra, giám sát việc chấp hành các quy định về cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay và xử lý các vi phạm theo quy định của pháp luật.

2. Kiểm tra, giám sát hoạt động bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không và bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị HKDD tại cảng hàng không.

Điều 382. Trách nhiệm của Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay

1. Duy trì liên tục các điều kiện cấp Giấy chứng nhận và tổ chức cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo đúng phạm vi, điều kiện, giới hạn được cấp phép nhằm bảo đảm an toàn, điều hòa và hiệu quả.

2. Đầu tư, bảo đảm cơ sở hạ tầng, phương tiện, hệ thống trang thiết bị kỹ thuật, nhân lực; thiết lập, tổ chức và đảm bảo hoạt động các cơ sở ANS theo quy định của pháp luật Việt Nam và phù hợp với các tiêu chuẩn của ICAO.

3. Thiết lập, duy trì và vận hành hiệu quả Hệ thống quản lý an toàn (SMS), Hệ thống quản lý chất lượng (QMS) và Hệ thống quản lý rủi ro mặt trời (FRMS) đối với lực lượng kiểm soát viên không lưu.

4. Xây dựng, cập nhật hệ thống tài liệu khai thác, tài liệu bảo dưỡng, thiết kế

phương thức bay và hệ thống sơ đồ, bản đồ hàng không trình Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

5. Tổ chức các chương trình đào tạo, huấn luyện, đánh giá và xác nhận nội bộ năng lực cho nhân viên bảo đảm hoạt động bay theo phương pháp đánh giá dựa trên năng lực.

6. Đảm bảo công tác phối hợp giữa các cơ sở ANS trong nước và quốc tế, giữa các cơ sở ANS và đơn vị quân sự có liên quan.

7. Xây dựng và tổ chức thực hiện kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn HKDD; diễn tập vận hành cơ chế tìm kiếm cứu nạn HKDD.

8. Tổ chức bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống thiết bị dẫn đường, giám sát, bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị phù hợp với phạm vi trách nhiệm của doanh nghiệp.

9. Phối hợp với Cục Hàng không Việt Nam quản lý và sử dụng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không theo quy định.

Điều 383. Trách nhiệm của Người khai thác cảng hàng không, sân bay

1. Cung cấp dịch vụ dẫn đường hoạt động bay, thực hiện công tác tìm kiếm cứu nạn, khẩn nguy tại các sân bay thuộc khu vực trách nhiệm do mình quản lý.

2. Phối hợp với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong việc tổ chức khai thác, bảo trì hạ tầng, cung cấp thông tin tình trạng sân bay;

3. Chủ trì lập kế hoạch, khảo sát, tổ chức thực hiện đo đạc mốc không chế tọa độ sơ cấp của sân bay (PACS) và mốc không chế tọa độ thứ cấp của sân bay SACS và duy tu, bảo trì các điểm mốc trong phạm vi trách nhiệm quản lý.

4. Thiết lập cơ chế tiếp nhận và chuyển giao kịp thời các thông tin do tổ lái báo cáo về tình trạng hạ tầng, thiết bị, nguy cơ động vật hoang dã cho cơ sở cung cấp dịch vụ tin tức hàng không để xem xét công bố.

5. Ký kết và thực hiện văn bản thỏa thuận với cơ sở bảo đảm hoạt động bay về quy trình bảo trì, chuyển đổi nguồn điện dự phòng và xử lý sự cố tại cảng hàng không.

Điều 384. Trách nhiệm của Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không

1. Tổ chức triển khai các chương trình đào tạo, huấn luyện và kiểm tra nhân viên bảo đảm hoạt động bay theo phương pháp đánh giá dựa trên năng lực hoặc tương đương đúng với chương trình đã được phê chuẩn.

2. Xây dựng, thiết lập và duy trì hệ thống quản lý chất lượng để bảo đảm mọi hoạt động đào tạo, huấn luyện tuân thủ các quy định hiện hành và được cải tiến liên tục.

3. Quản lý, lưu trữ đầy đủ hồ sơ, dữ liệu của học viên, giáo viên, đánh giá viên và thực hiện báo cáo kế hoạch, kết quả đào tạo cho Cục Hàng không Việt Nam theo quy định.

Điều 385. Trách nhiệm của Người khai thác tàu bay và Tổ lái

1. Tuân thủ nghiêm ngặt các phương thức bay, tiêu chuẩn khai thác, quy tắc tránh va chạm và huấn lệnh của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu.

2. Tham gia thiết lập đường bay ATS và tổ chức vùng trời.

3. Nghiên cứu, đề xuất với Cục Hàng không Việt Nam, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay bổ sung, hoàn thiện dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phù hợp với yêu cầu khai thác bay.

4. Thu nhận và chuyển kịp thời các tin tức có thể ảnh hưởng đến hoạt động bay cho các cơ sở ANS liên quan.

5. Tổ lái có trách nhiệm tuân thủ các quy định, hướng dẫn về quản lý và bảo đảm hoạt động bay; thông báo kịp thời cho cơ sở ATS các tin tức ảnh hưởng, có thể ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay; thực hiện các chỉ thị của cơ sở ATS nhằm trợ giúp công tác tìm kiếm, cứu nạn HKDD; đề xuất với Cục Hàng không Việt Nam, tổ chức có liên quan các biện pháp ngăn ngừa và tăng cường đảm bảo an toàn hoạt động bay.

Điều 386. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân liên quan

Tổ chức, cá nhân nếu phát hiện tàu bay lâm nguy, lâm nạn hoặc có lý do tin rằng tàu bay đang trong tình trạng khẩn nguy phải thông báo ngay cho trạm báo động hoặc cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn.

Điều 387. Hiệu lực thi hành

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2026.

2. Các Thông tư sau hết hiệu lực kể từ ngày Thông tư này có hiệu lực thi hành:

a) Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay;

b) Thông tư số 32/2021/TT-BGTVT ngày 14 tháng 12 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số

19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay;

c) Thông tư số 28/2023/TT-BGTVT ngày 29 tháng 9 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư trong lĩnh vực hàng không dân dụng;

d) Thông tư số 15/2024/TT-BGTVT ngày 29 tháng 5 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay;

đ) Thông tư số 10/2018/TT-BGTVT ngày 14 tháng 03 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về nhân viên hàng không; đào tạo, huấn luyện và sát hạch nhân viên hàng không;

e) Thông tư số 35/2021/TT-BGTVT ngày 17 tháng 12 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 10/2018/TT-BGTVT ngày 14 tháng 03 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về nhân viên hàng không; đào tạo, huấn luyện và sát hạch nhân viên hàng không;

g) Thông tư số 01/2025/TT-BXD ngày 28 tháng 3 năm 2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng sửa đổi, bổ sung một số điều và phụ lục ban hành kèm theo Thông tư số 10/2018/TT-BGTVT ngày 14 tháng 3 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về nhân viên hàng không; đào tạo, huấn luyện và sát hạch nhân viên hàng không;

h) Thông tư số 42/2011/TT-BGTVT ngày 1 tháng 6 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Hướng dẫn thực hiện chế độ thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi đối với người lao động làm các công việc có tính chất đặc thù trong ngành Hàng không;

i) Thông tư số 23/2023/TT-BGTVT ngày 17 tháng 7 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về chế độ lao động, kỷ luật lao động đặc thù đối với nhân viên hàng không.

3. Bãi bỏ Chương I, II của Thông tư số 71/2025/TT-BXD ngày 31 tháng 12 năm 2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về sửa đổi, bổ sung một số điều của các thông tư để cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính trong lĩnh vực đăng kiểm, hàng không dân dụng và thanh tra thuộc phạm vi quản lý của Bộ Xây dựng.

Điều 388. Điều khoản chuyển tiếp

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải thực hiện việc chuyển đổi để cấp lại Giấy chứng nhận khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo quy định của Thông tư này trước ngày 31 tháng 12 năm

2027; trong thời gian chuyển đổi, tiếp tục được thực hiện theo Giấy chứng nhận khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay đã được cấp trước ngày Thông tư này có hiệu lực thi hành.

2. Cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm rà soát và hoàn thành việc chuyển đổi hệ thống đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ (bao gồm cả giáo trình, chương trình đào tạo, huấn luyện), quản lý, cấp chứng chỉ chuyên môn, công nhận kết quả huấn luyện, kết quả đánh giá năng lực của nhân viên bảo đảm hoạt động bay và áp dụng chương trình đào tạo, huấn luyện và đánh giá dựa trên năng lực (CBTA) theo quy định của Thông tư này trước ngày 31 tháng 12 năm 2027; trong thời gian chuyển đổi, tiếp tục được hoạt động theo giấy chứng nhận, phê chuẩn hoặc công nhận đã được cấp trước ngày Thông tư này có hiệu lực thi hành.

3. Giấy chứng nhận khai thác hệ thống trang thiết bị bảo đảm hoạt động bay đã được cấp trước ngày Thông tư này có hiệu lực thi hành, được tiếp tục sử dụng đến hết thời hạn ghi trên giấy chứng nhận; trường hợp phát sinh nội dung thuộc diện phải cấp lại theo quy định của Thông tư này thì doanh nghiệp, tổ chức khai thác hệ thống trang thiết bị bảo đảm hoạt động bay phải thực hiện thủ tục cấp lại Giấy chứng nhận khai thác hệ thống trang thiết bị bảo đảm hoạt động bay theo quy định của Thông tư này.

4. Giấy phép, năng định của kiểm soát viên không lưu và nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không đã được cấp trước ngày Thông tư này có hiệu lực thi hành, được tiếp tục sử dụng đến hết thời hạn ghi trên giấy phép, năng định.

5. Học viên đang tham gia khóa đào tạo, huấn luyện trước ngày Thông tư này có hiệu lực thi hành, được tiếp tục học theo chương trình đã được phê duyệt hoặc phê chuẩn. Việc đánh giá, cấp chứng chỉ hoặc công nhận kết quả sau khi hoàn thành khóa học được tiếp tục thực hiện theo chương trình đã được phê duyệt hoặc phê chuẩn đó.

6. Giáo viên, đánh giá viên, giáo viên thực hành trên SIM, giáo viên thực hành huấn luyện tại vị trí làm việc (OJTI) đã được cấp giấy phép, phê chuẩn, công nhận, chỉ định hoặc xác nhận hợp lệ trước ngày Thông tư này có hiệu lực thi hành, được tiếp tục thực hiện nhiệm vụ đến hết thời hạn ghi trong giấy phép, văn bản phê chuẩn, công nhận, chỉ định hoặc xác nhận.

7. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu có trách nhiệm điều chỉnh Hệ thống quản lý mật mỗi, rủ ro mật mỗi, thời gian làm việc nghỉ ngơi đối với kiểm soát viên không lưu phù hợp với quy định của Thông tư này và trình Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn trước ngày 01/7/2028; trong thời gian điều chỉnh, được tiếp tục thực hiện theo các quy định của pháp luật tại thời điểm trước ngày Thông tư này có hiệu lực thi hành.

8. Các văn bản quy phạm pháp luật, tài liệu của ICAO, WMO được dẫn chiếu trong Thông tư này khi được sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế thì áp dụng theo văn bản được sửa đổi, bổ sung, thay thế đó.

Nơi nhận:

- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- UBND các tỉnh, thành phố;
- Các Thứ trưởng Bộ Xây dựng;
- Cục Kiểm tra văn bản và Tổ chức thi hành pháp luật (Bộ Tư pháp);
- Công báo;
- Cổng thông tin điện tử Chính phủ;
- Cổng thông tin điện tử Bộ Xây dựng;
- Báo Xây dựng;
- Các cơ quan, đơn vị trực thuộc Bộ Xây dựng;
- Lưu: VT, VT&ATGT.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Lê Anh Tuấn