VĂN BẢN PHÁP LUẬT KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT - BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Văn bản hợp nhất số 01/VBHN-BGTVT ngày 07 tháng 02 năm 2024 hợp nhất Thông tư quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay

(Tiếp theo Công báo số 379 + 380)

Chương II
QUY ĐỊNH VỀ AN TOÀN KHAI THÁC SÂN BAY

Mục 4
AN TOÀN KHAI THÁC KHI CÓ HOẠT ĐỘNG THI CÔNG

Điều 56. Quy định chung

1. Hoạt động thi công xây dựng và lắp đặt thiết bị đối với công trình xây dựng mới, sửa chữa, cải tạo; phá dỡ công trình; bảo hành, bảo trì công trình xây dựng, đưa công trình vào khai thác tại cảng hàng không, sân bay phải tuân thủ các quy định an toàn khai thác tại cảng hàng không, sân bay; phương án đảm bảo an ninh, an toàn trong quá trình thi công được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận; biện pháp tổ chức thi công đã được chủ đầu tư phê duyệt và các quy định khác có liên quan.

2. Hoạt động sửa chữa thường xuyên, đột xuất như sửa chữa nhà cửa, phòng làm việc của các cơ quan đơn vị tại cảng hàng không, sửa chữa hệ thống cấp thoát nước, sửa chữa hệ thống chiếu sáng, bảo dưỡng, sửa chữa trang thiết bị văn phòng, sửa chữa công trình, hạng mục công trình kỹ thuật, lắp đặt quảng cáo mà không ảnh hưởng đến an ninh, an toàn khai thác tại khu bay, không làm thay đổi mặt bằng công trình trong tài liệu khai thác có liên quan, người khai thác cảng hàng không, sân bay, người khai thác công trình tổ chức thực hiện, đảm bảo không làm ảnh hưởng đến an ninh, an toàn khai thác theo quy định.

Điều 57. Trách nhiệm của chủ đầu tư

1. Chủ trì phối hợp với đơn vị thi công lập phương án đảm bảo an ninh, an toàn và vệ sinh môi trường tại cảng hàng không, sân bay trong quá trình thi

công kèm phương án điều chỉnh khai thác đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa, phương án điều chỉnh khai thác hệ thống thiết bị đảm bảo hoạt động bay (nếu có) để thống nhất với người khai thác cảng hàng không, sân bay trước khi trình cấp có thẩm quyền xem xét, chấp thuận theo quy định.

2. Phối hợp với người khai thác cảng hàng không, sân bay để tổ chức phổ biến các quy định về an ninh, an toàn, thông tin liên lạc trong quá trình thi công tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay.

3. Bố trí người phụ trách trong suốt quá trình thi công tại cảng hàng không, sân bay để phối hợp với các cơ quan, đơn vị tại cảng hàng không, sân bay trong quá trình thi công.

4. Yêu cầu đơn vị thi công, đơn vị giám sát thi công của chủ đầu tư phối hợp với người khai thác cảng hàng không, sân bay, các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền tại cảng hàng không, sân bay trong suốt quá trình thi công để giải quyết ngay các vấn đề phát sinh ảnh hưởng đến an toàn khai thác của cảng hàng không, sân bay trong quá trình thi công.

Điều 58. Trách nhiệm của đơn vị thi công, đơn vị giám sát của chủ đầu tư

1. Tổ chức phổ biến, huấn luyện cho cán bộ, công nhân viên quy định về an ninh, an toàn hàng không, phòng cháy, chữa cháy; hướng dẫn luồng tuyến di chuyển, cách thông tin liên lạc cho người, phương tiện tham gia hoạt động thi công theo quy định về an ninh, an toàn khai thác tại cảng hàng không, sân bay và phương án đảm bảo an ninh, an toàn và vệ sinh môi trường tại cảng hàng không, sân bay đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

2. Bố trí người phụ trách, đầu mối liên hệ để phối hợp với các cơ quan, đơn vị tại cảng hàng không, sân bay trong quá trình thi công.

3. Thực hiện quy định đảm bảo an toàn, an ninh, vệ sinh môi trường, phòng cháy, chữa cháy, luồng tuyến di chuyển trong suốt quá trình thi công; có biện pháp để kiểm soát người, phương tiện của đơn vị xâm nhập các khu vực khác ngoài khu vực thi công của đơn vị thi công.

4. Đơn vị thi công phải trang bị phương tiện, thiết bị chữa cháy phù hợp tại khu vực thi công; việc sử dụng bình khí hóa lỏng, xăng, dầu trong khu vực thi công phải tuân thủ quy định về phòng cháy, chữa cháy.

5. Đơn vị thi công phải thiết lập hàng rào, biển báo, sơn kẻ tín hiệu, lắp đặt đèn cảnh báo xung quanh khu vực thi công theo phương án đảm bảo an ninh, an toàn và vệ sinh môi trường tại cảng hàng không, sân bay được duyệt, đảm bảo không để phát sinh vật ngoại lai làm ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay.

6. Đơn vị giám sát thi công có trách nhiệm tổ chức giám sát các hoạt động thi công theo đúng phương án đảm bảo an ninh, an toàn và vệ sinh môi trường tại cảng hàng không, sân bay được duyệt trong quá trình thi công; thường xuyên giám sát việc quản lý, sử dụng công cụ, dụng cụ thi công và các vật phẩm nguy hiểm của đơn vị thi công.

7. Người phụ trách thi công của đơn vị thi công và người phụ trách giám sát thi công của đơn vị giám sát tại khu bay phải được trang bị bộ đàm hoặc thiết bị phù hợp để liên lạc với đài kiểm soát tại sân bay; tuân thủ các huấn lệnh và chịu sự hướng dẫn của kiểm soát viên không lưu.

8. Đơn vị thi công, đơn vị giám sát của chủ đầu tư chịu sự kiểm tra, giám sát của người khai thác cảng hàng không, sân bay, cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền tại cảng hàng không, sân bay trong suốt quá trình thi công.

Điều 59. Trách nhiệm của người khai thác cảng hàng không, sân bay

1. Chủ trì phối hợp với các đơn vị có liên quan để thống nhất phương án đảm bảo an ninh, an toàn đối với hoạt động xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị trong khu vực cảng hàng không, sân bay mà làm ảnh hưởng đến hoạt động khai thác tại cảng hàng không, sân bay trước khi trình cấp có thẩm quyền xem xét, phê duyệt.

2. Phối hợp với chủ đầu tư, đơn vị thi công hoàn tất việc đánh giá sự thay đổi, nhận dạng các mối nguy ảnh hưởng đến an toàn khai thác trong quá trình thi công, đưa ra giải pháp giảm thiểu mối nguy theo quy định của tài liệu Hệ thống quản lý an toàn.

3. Phổ biến các quy định về an ninh, an toàn khai thác và thông tin liên lạc cho đơn vị thi công, chủ đầu tư, tư vấn giám sát khi thi công tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay. Bố trí lực lượng thường xuyên kiểm tra, giám sát hoạt động thi công, yêu cầu chủ đầu tư và đơn vị thi công tuân thủ nghiêm phương án đảm bảo an ninh, an toàn đã được phê duyệt; không để vật ngoại lai phát sinh từ khu vực thi công xuất hiện trên khu vực hoạt động của sân bay.

4. Thông báo các nội dung liên quan đến hoạt động thi công tại khu bay đến các cơ quan đơn vị có liên quan tại cảng hàng không, sân bay để phối hợp điều hành hoạt động khai thác tại cảng hàng không, sân bay đảm bảo an ninh, an toàn, hiệu quả. Nội dung thông báo gồm:

a) Nội dung công việc;

b) Đơn vị thi công;

c) Đơn vị giám sát;

d) Thời gian bắt đầu, thời gian kết thúc;

đ) Địa điểm, phạm vi công trình;

e) Bản vẽ mặt bằng vị trí thi công;

g) Tổng số người và các loại phương tiện, trang thiết bị tham gia;

h) Phương tiện liên lạc;

i) Các lưu ý, cảnh báo trong quá trình thi công (nếu có).

5. Phối hợp chặt chẽ với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay trong quá trình cung cấp dịch vụ điều hành bay đảm bảo tuyệt đối an toàn hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay.

6. Tổ chức các cuộc họp an toàn định kỳ hoặc đột xuất với chủ đầu tư, đơn vị thi công để xem xét, thảo luận các vấn đề an ninh, an toàn; xử lý kịp thời các vấn đề về phát sinh ảnh hưởng đến an ninh, an toàn khai thác; đề xuất cấp có thẩm quyền kịp thời sửa đổi, bổ sung phương án đảm bảo an ninh, an toàn đã được duyệt và tổ chức điều phối các hoạt động khai thác an toàn, hiệu quả trong quá trình thi công.

Điều 60. Nội dung chính của phương án đảm bảo an ninh, an toàn tại cảng hàng không, sân bay

1. Xác định phạm vi công việc, ranh giới khu vực thi công thể hiện chi tiết bằng hàng rào ranh giới giữa khu vực thi công và khu vực khai thác của cảng hàng không, sân bay; hướng tuyến giao thông của người, phương tiện trong quá trình thi công, vị trí tập kết vật liệu, bãi vật liệu thải tạm thời (nếu có), bãi đỗ phương tiện, thiết bị thi công và khu vực lán trại tạm cho người tham gia thi công.

2. Xác định thời gian bắt đầu thi công, thời gian kết thúc thi công. Thời gian thi công phải đảm bảo đủ thời gian thực hiện thủ tục thông báo tin tức hàng không đối với các trường hợp phải thông báo tin tức hàng không theo quy định.

3. Xác định các khu vực, phạm vi các công trình nổi và ngầm, các công trình và thiết bị dẫn đường hàng không bị ảnh hưởng bởi hoạt động thi công; các ảnh hưởng chiều cao của phương tiện, thiết bị, vật liệu tập kết và các vấn đề an toàn khai thác có thể xảy ra trong quá trình thi công.

4. Xác định quy trình xử lý, phương án khắc phục các ảnh hưởng của quá trình thi công đến hoạt động khai thác thường ngày và an toàn khai thác tại cảng hàng không, sân bay.

5. Xác định phương án thi công trong điều kiện tầm nhìn hạn chế, đặc biệt là thi công tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay và gần các hệ thống công trình cấp điện, công trình ngầm.

6. Xác định các thông số kỹ thuật chính của công trình, thiết bị dự kiến đưa vào khai thác để thực hiện thủ tục thông báo tin tức hàng không đối với các trường hợp phải thông báo tin tức hàng không theo quy định.

7. Đảm bảo sự tuân thủ của người, phương tiện, thiết bị tham gia quá trình thi công tại cảng hàng không, sân bay gồm:

a) Phương án nhận dạng và kiểm soát người, phương tiện tham gia thi công ra vào khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay;

b) Cơ chế liên hệ, phối hợp giữa chủ đầu tư, đơn vị thi công với đài kiểm soát tại sân bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay, người khai thác công trình trong quá trình thi công để phối hợp xử lý các vấn đề phát sinh, đặc biệt là quy trình xác định vị trí và bảo vệ các công trình ngầm trong khu vực thi công;

c) Phương án đảm bảo người tham gia thi công được tập huấn về quy định kiểm soát người, phương tiện, an ninh an toàn, vệ sinh môi trường, phòng cháy, chữa cháy khi tham gia thi công tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay;

d) Đảm bảo thông tin liên lạc, vệ sinh môi trường; kiểm soát vật liệu dễ cháy nổ và công tác phòng cháy, chữa cháy; kiểm soát phát sinh vật ngoại lai sang khu vực đang khai thác của cảng hàng không, sân bay;

đ) Quy trình kiểm soát nội bộ của chủ đầu tư, tư vấn giám sát và nhà thầu thi công, bao gồm cả phương án xử lý của chủ đầu tư đối với người, phương tiện thi công vi phạm các quy định về an ninh, an toàn tại cảng hàng không, sân bay;

e) Phương án di dời phương tiện thi công bị hư hỏng để đảm bảo an toàn hoạt động bay; phương án phòng, chống giông, bão.

Mục 5
HOẠT ĐỘNG TRONG ĐIỀU KIỆN THỜI TIẾT NGUY HIỂM

Điều 61. Khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế

1. Người, phương tiện không được di chuyển vào khu vực hạn chế, khu vực nhạy cảm của thiết bị ILS khi có hoạt động bay, chỉ được chờ tại những vị trí dừng chờ theo quy định.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phối hợp với đài kiểm soát tại sân bay kiểm soát không cho người, phương tiện hoạt động trong các khu vực hạn chế, khu vực nhạy cảm của thiết bị ILS đường cất hạ cánh trong suốt thời gian áp dụng phương thức khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế.

Điều 62. Khai thác trong trường hợp tốc độ gió vượt quá 20 m/s (75 km/h)

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

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

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

b) Hạn chế việc kéo, đẩy tàu bay ra hoặc vào vị trí đỗ;

c) Ngừng tra nạp nhiên liệu cho tàu bay.

Điều 63. Khai thác trong điều kiện thời tiết nguy hiểm

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

2. Nhân viên làm việc tại khu bay không được trú ẩn bên dưới bất cứ bộ phận nào của thân, cánh tàu bay khi nhận thấy có hiện tượng sấm, chớp, sét; chủ động di chuyển đến các công trình có mái che an toàn chống sét để trú ẩn nếu không có công việc thực sự cấp thiết.

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

4. Dừng ngay việc tra nạp nhiên liệu.

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

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

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

8. Người khai thác cảng hàng không, sân bay thống nhất bằng văn bản hiệp đồng hoặc quy chế phối hợp với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay để phối hợp cung cấp và trao đổi thông tin về hiện tượng thời tiết nguy hiểm đối với hoạt động khai thác tại cảng hàng không, sân bay; có trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị về điều kiện thời tiết nguy hiểm tại cảng hàng không, sân bay.

Mục 6
DI DỜI TÀU BAY MẤT KHẢ NĂNG DI CHUYỂN

Điều 64. Trách nhiệm di dời

Tàu bay mất khả năng di chuyển cần phải được di dời để không ảnh hưởng đến hoạt động bình thường của cảng hàng không, sân bay. Việc di dời tàu bay mất khả năng di chuyển thuộc trách nhiệm của người khai thác tàu bay.

Điều 65. Yêu cầu về tổ chức di dời

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải xây dựng phương án di dời tàu bay mất khả năng tự di chuyển, trong đó xác định và thông báo số điện thoại và số fax của cơ quan được giao xử lý các tình huống di chuyển tàu bay hỏng trên khu bay hoặc khu vực lân cận. Phương án di dời tàu bay mất khả năng di chuyển phải được quy định trong tài liệu khai thác sân bay.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay thông báo phạm vi, khả năng di dời tàu bay mất khả năng di chuyển trên khu bay hoặc khu vực lân cận của người khai thác cảng hàng không, sân bay cho người khai thác tàu bay.

3. Tàu bay bị hỏng hóc, mất khả năng di chuyển nằm trong khu vực có hoạt động bay phải được di dời để không ảnh hưởng đến hoạt động hàng không bình thường. Người khai thác tàu bay phải tổ chức di dời tàu bay bị sự cố theo yêu cầu của người khai thác cảng hàng không, sân bay.

4. Tổ chức di dời tàu bay mất khả năng di chuyển tại sân bay cần theo thứ tự như sau:

a) Xác định điều kiện mức độ hư hại của tàu bay vào thời điểm sớm nhất để thông báo yêu cầu tới đơn vị cung cấp dịch vụ di dời nhanh chóng có mặt phục vụ theo hợp đồng đã được thỏa thuận và dự kiến trước các phương án để phối hợp thực hiện di dời;

b) Thiết lập đường để cho các loại xe đặc chủng ra, vào phục vụ việc di dời tàu bay;

c) Tháo nguồn ắc quy hoặc tháo dây tiếp mát, tháo nguồn ra khỏi thanh dẫn điện; tổ chức thông gió phần bên trong tàu bay, kiểm tra dập tắt lửa những chỗ còn cháy khói, tẩy rửa các chất lỏng, nhiện liệu cả bên trong khoang tàu bay và trên mặt đất trước khi di dời tàu bay đi. Tiến hành giảm trọng lượng tàu bay nếu cần thiết như rút dầu, giải tỏa hàng hóa hoặc tháo bớt những bộ phận có thể tháo của tàu bay để giảm trọng lượng, tạo điều kiện cho việc nâng nhấc tàu bay;

d) Vận chuyển chuyên gia và các thiết bị phục vụ di dời của công ty dịch vụ đã thuê ra hiện trường; chuẩn bị sẵn sàng các lực lượng, phương tiện cùng phối hợp với công ty dịch vụ thực hiện các bước di dời;

đ) Tổ chức nâng nhấc, sửa chữa phục hồi theo phương án đã được phê duyệt trong tài liệu khai thác sân bay;

e) Sau khi đã di dời tàu bay mất khả năng di chuyển ra khỏi khu vực, tổ chức san gạt, thu dọn mặt bằng và kiểm tra tổng hợp.

5. Các yêu cầu trong thời gian tổ chức di dời:

a) Xe chữa cháy và xe cứu thương phải trực tại địa điểm sẵn sàng làm nhiệm vụ;

b) Phải đảm bảo thông tin liên lạc với đài kiểm soát tại sân bay và với các cơ quan liên quan trong toàn bộ thời gian tổ chức di dời để không ảnh hưởng đến hoạt động bay của các đường cất hạ cánh khác của sân bay;

c) Tổ chức di dời không làm tàu bay hư hỏng thêm trừ trường hợp có ý kiến của chủ tàu bay hay người khai thác tàu bay trong trường hợp tàu bay bị hư hại nhiều không còn khả năng phục hồi sửa chữa;

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

đ) Không hút thuốc trong quá trình thực hiện việc di dời;

e) Tuân thủ các yêu cầu của cơ quan điều tra tai nạn, sự cố.

6. Người khai thác tàu bay hiệp đồng với người khai thác cảng hàng không, sân bay để canh giữ, bảo vệ tàu bay sau khi được di dời đến vị trí đỗ tàu bay được xác định trong phương án di chuyển tàu bay hư hỏng để phục vụ công tác điều tra theo quy định.

7. Trong kế hoạch hiệp đồng sẵn sàng xử lý khi có tình trạng tàu bay mất khả năng di chuyển xảy ra tại cảng hàng không, sân bay cần phải nêu rõ địa điểm của ban chỉ huy hiện trường, các số điện thoại quan trọng và chỉ dẫn các đường ra, vào của các phương tiện phục vụ di dời tàu bay.

8. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải thực hiện đầy đủ các quy trình liên quan đến thông báo tin tức hàng không trong trường hợp ảnh hưởng đến hoạt động khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định.

9. Trường hợp tàu bay mất khả năng di chuyển nằm trong khu vực có hoạt động bay nhưng không xác định được người khai thác tàu bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm di dời tàu bay đến vị trí không ảnh hưởng đến hoạt động hàng không bình thường của cảng hàng không, sân bay.

Mục 7
ĐẢM BẢO VỆ SINH KHU BAY VÀ KIỂM SOÁT VẬT NGOẠI LAI

Điều 66. Công tác vệ sinh môi trường khu bay

1. Các cơ quan, đơn vị, nhân viên hoạt động tại khu bay không được đổ xăng, dầu, xả rác, chất thải trên khu bay.

2. Rác thải, chất thải phát sinh trong khu bay phải được thu gom, vận chuyển và xử lý đúng quy trình.

3. Phương tiện, thiết bị mặt đất phải đảm bảo vệ sinh sạch sẽ, nhằm ngăn ngừa phát sinh vật ngoại lai và đảm bảo vệ sinh môi trường.

4. Các cơ quan, đơn vị hoạt động tại khu bay có trách nhiệm kiểm soát không để phát sinh vật ngoại lai tại khu vực tập kết do đơn vị quản lý, khai thác.

Điều 67. Kiểm soát vật ngoại lai

1. Phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay phải được kiểm tra, bảo dưỡng định kỳ, đột xuất nhằm bảo đảm các chi tiết gắn trên phương tiện, trang thiết bị không bị rơi ra khu bay trong quá trình hoạt động.

2. Phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay phải được kiểm tra, bảo đảm các đồ vật, dụng cụ mang theo không được rơi, văng ra ngoài; phải có ký hiệu nhận diện của đơn vị quản lý, sử dụng.

3. Các đơn vị có nhân viên làm việc thường xuyên trong khu bay khi sử dụng công cụ, dụng cụ làm việc trong khu bay phải có quy trình quản lý công cụ, dụng cụ, không để quên, thất lạc công cụ, dụng cụ trên khu bay.

4. Các đơn vị hoạt động, khai thác thường xuyên trong khu bay phải có quy trình kiểm soát, phối hợp với người khai thác cảng hàng không, sân bay kiểm soát việc phát sinh vật ngoại lai tại khu vực tập kết phương tiện, trang thiết bị do đơn vị quản lý và các khu vực hoạt động khác trong khu bay.

5. Nhân viên trực tiếp phục vụ tàu bay trước và sau khi phục vụ có trách nhiệm kiểm tra vị trí đỗ tàu bay, thu dọn vật ngoại lai phát sinh trong quá trình phục vụ tàu bay tại vị trí đỗ tàu bay.

6. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải bố trí các vị trí đặt thùng đựng vật ngoại lai trong khu bay. Thùng đựng vật ngoại lai phải được đặt những nơi dễ thấy, phải luôn được đậy nắp, đảm bảo chắc chắn không bị dịch chuyển khi có mưa bão và thường xuyên được dọn sạch để ngăn ngừa rác, vật ngoại lai bị tràn hoặc đổ ra ngoài. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm thông báo các vị trí đặt thùng đựng vật ngoại lai trong khu bay cho các cơ quan, đơn vị hoạt động tại khu bay.

7. Người làm việc trong khu bay nếu phát hiện vật ngoại lai phải thu gom và để đúng nơi quy định, trong trường hợp không có điều kiện để thu gom vật ngoại lai, phải thông báo cho đài kiểm soát tại sân bay và người khai thác cảng hàng không, sân bay.

8. Các cơ quan, đơn vị hoạt động tại khu bay có trách nhiệm tuyên truyền, thông báo cho người của cơ quan, đơn vị làm việc trên khu bay thu gom và để vật ngoại lai vào thùng đựng vật ngoại lai theo đúng quy định; không bỏ rác sinh hoạt thu gom từ văn phòng làm việc, trên tàu bay, vật tư còn lại sau khi phục vụ tàu bay vào các thùng đựng vật ngoại lai bố trí tại khu bay.

Mục 8
HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN

Điều 68. Quy định chung về hệ thống quản lý an toàn tại cảng hàng không, sân bay

1. Hệ thống quản lý an toàn bao gồm các chính sách, mục tiêu an toàn, quản lý rủi ro an toàn, đảm bảo an toàn và thúc đẩy an toàn đối với các tổ chức tham gia vào hoạt động hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay của Việt Nam.

2. Các tổ chức có trách nhiệm xây dựng và thiết lập hệ thống quản lý an toàn theo quy định và phù hợp với quy mô của doanh nghiệp và mức độ phức tạp của dịch vụ hàng không mà doanh nghiệp cung cấp, bao gồm:

a) Người khai thác cảng hàng không, sân bay;

b) Tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không khác gồm: đơn vị cung cấp dịch vụ khai thác nhà ga hành khách; dịch vụ khai thác nhà ga, kho hàng hóa; dịch vụ cung cấp xăng dầu hàng không; dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất; dịch vụ cung cấp suất ăn hàng không; dịch vụ sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện, trang thiết bị hàng không.

3. Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không xây dựng tài liệu hệ thống quản lý an toàn đảm bảo phù hợp với tài liệu hệ thống quản lý an toàn của người khai thác cảng hàng không, sân bay.

4. Người khai thác cảng hàng không, sân bay ban hành quy định an toàn tại cảng hàng không, sân bay, bao gồm các nội dung cụ thể về an toàn khai thác theo chức năng nhiệm vụ được giao và các trình tự thực hiện, phối hợp giữa các đơn vị hoạt động thường xuyên tại sân bay trong việc thực hiện các yêu cầu về an toàn khai thác tại cảng hàng không, sân bay.

5. Người khai thác cảng hàng không, sân bay giám sát việc tuân thủ các quy định về bảo đảm an toàn hàng không tại sân bay; phát hiện các vụ việc vi phạm và chuyển cho Cảng vụ hàng không xử lý theo quy định của pháp luật.

6. Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không kiểm tra, giám sát việc tổ chức thực hiện hệ thống quản lý an toàn sân bay.

7. Nhân sự quản lý an toàn của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không phải có hồ sơ chứng minh đã tham gia các khóa đào tạo, huấn luyện về hệ thống quản lý an toàn.

8. Tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không khác phải xây dựng, thiết lập, đảm bảo kế hoạch ứng phó khẩn nguy được triển khai phù hợp với kế hoạch ứng phó khẩn nguy của người khai thác cảng hàng không, sân bay và các tổ chức liên kết khác nếu có trong quá trình cung cấp dịch vụ.

Điều 69. Cấu trúc của tài liệu hệ thống quản lý an toàn

1. Khung cấu trúc hệ thống quản lý an toàn tối thiểu bao gồm các nội dung sau:

a) Chính sách và mục tiêu an toàn;

b) Quản lý rủi ro an toàn;

c) Đảm bảo an toàn;

d) Thúc đẩy an toàn.

2. Chính sách và mục tiêu an toàn bao gồm các nội dung sau:

a) Cam kết của người đứng đầu tổ chức;

b) Trách nhiệm an toàn và trách nhiệm giải trình an toàn;

c) Bổ nhiệm nhân sự an toàn chủ chốt;

d) Phối hợp lập kế hoạch khẩn nguy;

đ) Tài liệu hệ thống quản lý an toàn.

3. Quản lý rủi ro an toàn bao gồm các nội dung sau:

a) Nhận dạng mối nguy;

b) Đánh giá và giảm thiểu rủi ro an toàn.

4. Đảm bảo an toàn bao gồm tối thiểu các nội dung sau:

a) Giám sát và đo lường thực hiện an toàn;

b) Quản lý sự thay đổi;

c) Cải tiến liên tục hệ thống quản lý an toàn.

5. Thúc đẩy an toàn bao gồm các nội dung sau:

a) Huấn luyện đào tạo;

b) Phổ biến an toàn.

Điều 70. Yêu cầu cụ thể về chính sách và mục tiêu an toàn của hệ thống quản lý an toàn

1. Tổ chức phải xây dựng chính sách an toàn gồm các cam kết về quản lý an toàn, đáp ứng các yêu cầu sau:

a) Phản ánh cam kết của tổ chức đối với an toàn;

b) Việc cung cấp nguồn lực để thực hiện chính sách an toàn;

c) Các quy trình báo cáo an toàn;

d) Các loại hành vi liên quan tới các hoạt động hàng không của tổ chức không được chấp thuận và các trường hợp không áp dụng hình thức kỷ luật;

đ) Được ký bởi người đứng đầu tổ chức;

e) Được phổ biến trong toàn bộ tổ chức;

g) Được xem xét định kỳ hàng năm hoặc trong trường hợp cần thiết để đảm bảo chính sách an toàn luôn phù hợp và thích hợp đối với tổ chức.

2. Tổ chức phải xây dựng mục tiêu an toàn làm cơ sở để giám sát, đo lường việc thực hiện an toàn toàn và đáp ứng các yêu cầu sau:

a) Phản ánh cam kết của tổ chức trong việc duy trì hoặc cải tiến liên tục hiệu lực của hệ thống quản lý an toàn;

b) Được phổ biến trong toàn bộ tổ chức;

c) Được xem xét định kỳ để bảo đảm mục tiêu an toàn luôn phù hợp và thích hợp đối với tổ chức.

3. Tổ chức phải xác định trách nhiệm thực hiện và giải trình về bảo đảm an toàn theo các yêu cầu sau:

a) Xác định người đứng đầu có trách nhiệm cao nhất, thay mặt cho tổ chức để thực hiện và duy trì hệ thống quản lý an toàn của tổ chức;

b) Xác định phạm vi trách nhiệm về an toàn trong toàn bộ tổ chức, bao gồm cả trách nhiệm giải trình trực tiếp về an toàn của người đứng đầu tổ chức;

c) Xác định trách nhiệm của từng cá nhân trong bộ phận quản lý, các nhân viên liên quan tới thực hiện an toàn;

d) Văn bản, tài liệu và phổ biến các trách nhiệm thực hiện an toàn, trách nhiệm giải trình và thẩm quyền trong toàn tổ chức;

đ) Các cấp độ quản lý có thẩm quyền quyết định mức độ rủi ro an toàn chấp nhận được.

4. Người quản lý an toàn của người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm thực hiện và duy trì hiệu quả của hệ thống quản lý an toàn; đáp ứng các yêu cầu được quy định đối với nhân sự chủ chốt của người khai thác cảng hàng không, sân bay.

5. Người quản lý an toàn của tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không khác được quy định tại điểm b khoản 2 Điều 68 phải đảm bảo các yêu cầu sau:

a) Có đầy đủ kiến thức về hệ thống quản lý an toàn;

b) Có tối thiểu 05 năm kinh nghiệm quản lý trong lĩnh vực chuyên môn được phê chuẩn của tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không;

c) Có chứng chỉ đã tham gia các khóa đào tạo, huấn luyện về hệ thống quản lý an toàn.

6. Tài liệu hệ thống quản lý an toàn

a) Tổ chức phải xây dựng và duy trì các hồ sơ, tài liệu về an toàn như là một phần của tài liệu hệ thống quản lý an toàn của tổ chức, trong đó chỉ rõ sự tiếp cận của tổ chức đối với quản lý an toàn bằng cách thức phù hợp với các mục tiêu an toàn của tổ chức;

b) Tổ chức phải xây dựng và duy trì tài liệu hệ thống quản lý an toàn cập nhật với các hoạt động thực tế.

Điều 71. Yêu cầu cụ thể về quản lý rủi ro an toàn

1. Nhận dạng mối nguy

a) Tổ chức phải xây dựng và duy trì cách thức, quá trình để nhận dạng các mối nguy liên quan tới sản phẩm hoặc dịch vụ hàng không của mình;

b) Nhận dạng mối nguy phải dựa trên việc sử dụng kết hợp nhiều phương pháp và dự đoán từ việc thu thập dữ liệu an toàn.

2. Đánh giá và giảm thiểu rủi ro an toàn

Tổ chức phải xây dựng quy trình và duy trì quá trình đảm bảo phân tích, đánh giá và kiểm soát các rủi ro an toàn liên quan tới các mối nguy được nhận dạng.

Điều 72. Yêu cầu cụ thể về đảm bảo an toàn

1. Giám sát và đo lường thực hiện an toàn

a) Tổ chức phải xây dựng và duy trì các biện pháp kiểm tra, xác nhận việc thực hiện an toàn của tổ chức và để xác nhận hiệu quả của các biện pháp kiểm soát rủi ro an toàn;

b) Tổ chức phải kiểm tra, xác nhận việc thực hiện an toàn của tổ chức bằng việc đối chiếu với các chỉ số an toàn và chỉ tiêu an toàn của hệ thống quản lý an toàn nhằm hỗ trợ đạt được mục tiêu an toàn của tổ chức.

2. Quản lý sự thay đổi

Tổ chức phải xây dựng và duy trì quy trình để nhận dạng những thay đổi có thể ảnh hưởng tới mức độ rủi ro an toàn liên quan tới các sản phẩm và dịch vụ hàng không của mình để nhận dạng và quản lý các rủi ro an toàn có thể phát sinh từ những sự thay đổi đó.

3. Cải tiến liên tục hệ thống quản lý an toàn

Tổ chức phải giám sát và đánh giá hiệu quả các quá trình của hệ thống quản lý an toàn nhằm duy trì và cải tiến liên tục tính hiệu lực của hệ thống quản lý an toàn.

Điều 73. Yêu cầu cụ thể về thúc đẩy an toàn

1. Huấn luyện và đào tạo

a) Tổ chức phải xây dựng và duy trì chương trình huấn luyện an toàn để đảm bảo toàn thể nhân viên được huấn luyện và có đủ năng lực để thực hiện nhiệm vụ quản lý an toàn;

b) Phạm vi của chương trình huấn luyện an toàn phải phù hợp với từng cá nhân tham gia vào hệ thống quản lý an toàn.

2. Tổ chức phải xây dựng và duy trì phương thức tuyên truyền, phổ biến an toàn để:

a) Đảm bảo toàn bộ nhân viên nhận thức được hệ thống quản lý an toàn tương ứng với vị trí công việc của họ;

b) Truyền tải thông tin an toàn quan trọng;

c) Giải thích về những hành động được thực hiện để nâng cao an toàn;

d) Giải thích việc xây dựng và sửa đổi các quy trình an toàn.

Điều 74. Danh mục không đáp ứng

1. Danh mục không đáp ứng bao gồm các công trình, các thiết bị được xây dựng, lắp đặt tại cảng hàng không, sân bay nhưng không đáp ứng các quy định tại Thông tư này và các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng, liên quan đến:

a) Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng sân bay và công trình, hạ tầng kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay;

b) Yêu cầu về quản lý chướng ngại vật hàng không.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải xác định danh mục không đáp ứng, nhận dạng mối nguy, đánh giá rủi ro theo hệ thống quản lý an toàn đối với các công trình, các thiết bị trong danh mục không đáp ứng, xây dựng kế hoạch khắc phục các tồn tại trong danh mục không đáp ứng.

3. Danh mục không đáp ứng được thể hiện chi tiết trong tài liệu khai thác sân bay. Trong quá trình hoạt động, nếu phát hiện hoặc khi được khuyến cáo về các hạng mục công trình không đáp ứng theo tiêu chuẩn khai thác, người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm rà soát, đánh giá, cập nhật vào tài liệu khai thác sân bay và báo cáo Cục Hàng không Việt Nam để công bố theo quy định.

4. Cục Hàng không Việt Nam theo dõi, đôn đốc và yêu cầu người khai thác cảng hàng không, sân bay khắc phục các tồn tại trong danh mục không đáp ứng trong tài liệu khai thác sân bay.

Mục 9
BÁO CÁO, ĐIỀU TRA TAI NẠN, SỰ CỐ, VỤ VIỆC AN TOÀN KHAI THÁC VÀ KHẮC PHỤC CÁC HƯ HỎNG DO TAI NẠN, SỰ CỐ TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Điều 75. Quy định chung về báo cáo, điều tra tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay

1. Mục đích của các yêu cầu báo cáo là thu thập, tổng hợp và phân tích số liệu để đánh giá mức độ an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay, nhận dạng mối

nguy, rủi ro uy hiếp an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay để đưa ra các khuyến cáo và giải pháp thích hợp nhằm ngăn ngừa tai nạn, sự cố an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay.

2. Các tổ chức phải thực hiện quy trình báo cáo tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay gồm:

a) Người khai thác cảng hàng không, sân bay;

b) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không gồm: dịch vụ khai thác nhà ga hành khách; dịch vụ khai thác nhà ga, kho hàng hóa; dịch vụ cung cấp xăng dầu hàng không; dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất; dịch vụ cung cấp suất ăn hàng không; dịch vụ sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện, trang thiết bị hàng không.

3. Các tổ chức, cá nhân hoạt động tại cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm:

a) Báo cáo bắt buộc các sự cố, vụ việc liên quan đến lĩnh vực khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định của Thông tư này;

b) Thông báo, cung cấp đầy đủ các thông tin các sự cố, vụ việc liên quan đến an toàn khai thác cho người khai thác cảng hàng không, sân bay và các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền.

4. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức điều tra, xác minh, giảng bình tai nạn mức A, sự cố mức B, mức C, trừ trường hợp tai nạn, sự cố liên quan đến tàu bay được điều tra theo quy định của pháp luật về điều tra tại nạn, sự cố tàu bay; chỉ đạo xử lý, khắc phục tai nạn, sự cố; ban hành khuyến cáo phòng ngừa, ngăn chặn tai nạn, sự cố; báo cáo Bộ Giao thông vận tải về tai nạn mức A, sự cố mức B bao gồm báo cáo ban đầu, báo cáo cuối cùng.

5. Cảng vụ hàng không tổ chức điều tra, xác minh, giảng bình sự cố mức D; chỉ đạo xử lý, khắc phục sự cố; ban hành khuyến cáo phòng ngừa, ngăn chặn tai nạn, sự cố; báo cáo an toàn theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam; báo cáo Cục Hàng không Việt Nam về sự cố mức D bao gồm báo cáo ban đầu, báo cáo cuối cùng.

6. Tổ chức hoạt động tại cảng hàng không, sân bay có liên quan đến nguyên nhân dẫn đến vụ việc có trách nhiệm tổ chức giảng bình vụ việc mức E; thực hiện các biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn vụ việc.

7. Tổ chức hoạt động tại cảng hàng không, sân bay có liên quan đến tai nạn, sự cố an toàn phải tự điều tra, xác minh, giảng bình tai nạn, sự cố trong phạm vi của tổ chức; thực hiện các biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn tai nạn, sự cố.

Điều 76. Phân loại tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay

1. Tai nạn (mức A): tai nạn gây chết người trong quá trình sử dụng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay, trừ các trường hợp bất khả kháng do thiên tai, dịch bệnh, đột tử.

2. Sự cố nghiêm trọng (mức B): sự cố gây mất an toàn nghiêm trọng dẫn đến việc đóng cửa tạm thời đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay hoặc đóng cửa tạm thời cảng hàng không, sân bay.

3. Sự cố uy hiếp an toàn cao (mức C): sự cố gây hư hỏng kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; sự cố gây hư hỏng nặng tàu bay, phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay dẫn đến tàu bay, phương tiện, trang thiết bị không thể hoạt động để cung cấp dịch vụ theo kế hoạch ban đầu; sự cố gây thương tích nặng cho người hoặc uy hiếp an toàn cao cho người, phương tiện hoạt động trên khu bay, ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn khai thác tàu bay.

4. Sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn (mức D): sự cố phương tiện va chạm với phương tiện, trang thiết bị hoặc với người; sự cố làm ảnh hưởng đến an toàn khai thác kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; sự cố gây thương tích cho người trong quá trình khai thác, cung cấp dịch vụ hàng không.

5. Vụ việc (mức E): các vụ việc không uy hiếp trực tiếp đến an toàn hàng không nhưng có ảnh hưởng đến quá trình cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay.

6. Căn cứ vào phân loại tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định tại Thông tư này, người khai thác cảng hàng không, sân bay thống kê, thiết lập danh mục tai nạn, sự cố, vụ việc an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay điển hình tại cảng hàng không, sân bay theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam để phục vụ cho việc quản lý an toàn tại cảng hàng không, sân bay.

Điều 77. Báo cáo tự nguyện

1. Báo cáo tự nguyện là báo cáo được thực hiện do tổ chức hoặc cá nhân không yêu cầu phải thực hiện báo cáo bắt buộc.

2. Các tổ chức, cá nhân được khuyến khích và tạo điều kiện thực hiện báo cáo tự nguyện trong các hoạt động khai thác cảng hàng không, sân bay vì mục đích an toàn.

3. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

a) Đảm bảo báo cáo tự nguyện và các phân tích tiếp theo được sử dụng dưới dạng hạn chế và không tiết lộ hoặc thể hiện thông tin liên quan đến người, tổ chức báo cáo trừ khi có yêu cầu của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền hoặc tổ chức, cá nhân báo cáo đồng ý tiết lộ;

b) Bảo mật các báo cáo tự nguyện, thông tin sử dụng từ các báo cáo tự nguyện không làm ảnh hưởng đến người, tổ chức báo cáo;

c) Thực hiện các biện pháp xử lý, kiểm tra, giám sát an toàn cần thiết xuất phát từ báo cáo tự nguyện.

Điều 78. Khắc phục các hư hỏng do sự cố, tai nạn tại cảng hàng không, sân bay gây ra

1. Trường hợp cần xây dựng công trình hoặc lắp đặt thiết bị để sửa chữa, khắc phục các hư hỏng đột xuất do sự cố, tai nạn tại cảng hàng không, sân bay gây ra, uy hiếp trực tiếp đến an toàn, an ninh hàng không và cần thực hiện ngay, người khai thác cảng hàng không, sân bay chủ trì phối hợp với các đơn vị có liên quan triển khai phương án xây dựng công trình, lắp đặt công trình trong khu vực do người khai thác cảng hàng không, sân bay đang quản lý, sử dụng; tuân thủ các quy định về đảm bảo an ninh, an toàn đối với hoạt động xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị trong khu vực cảng hàng không, sân bay tại Điều 50 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay; thông báo cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ thông báo tin tức hàng không để thực hiện quy trình thông báo tin tức hàng không theo quy định trong trường hợp ảnh hưởng đến hoạt động khai thác sân bay.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với các đơn vị có liên quan thực hiện việc tháo dỡ, di dời công trình ngay khi khắc phục xong các hư hỏng do sự cố, tai nạn tại cảng hàng không, sân bay gây ra hoặc khi được Cục Hàng không Việt Nam yêu cầu.

Mục 10
KIỂM SOÁT CHIM, ĐỘNG VẬT HOANG DÃ, VẬT NUÔI

Điều 79. Yêu cầu về kiểm soát và giảm thiểu tác hại của chim, động vật hoang dã, vật nuôi

1. Việc kiểm soát và giảm thiểu tác hại của chim, động vật hoang dã, vật nuôi được thực hiện theo quy định của pháp luật Việt Nam, tiêu chuẩn và hướng dẫn của ICAO.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm:

a) Xây dựng, điều chỉnh, cập nhật bổ sung chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay và thông báo cho các cơ quan, đơn vị có liên quan để phối hợp thực hiện. Chương trình này phải thích ứng và phù hợp với quy mô, cấp độ, mức độ phức tạp của từng cảng hàng không, sân bay; có tính đến mức độ rủi ro của từng loài với các điều kiện từng khu vực; tần suất hoạt động bay;

b) Tổ chức thực hiện chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi hiệu quả tại cảng hàng không, sân bay; quyết định và chịu trách nhiệm về cách thức, phương pháp xua đuổi, kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay. Trường hợp sử dụng các loại súng và đạn nổ phải được cơ quan có thẩm quyền cấp phép;

c) Tổng hợp, báo cáo theo quy định về báo cáo an toàn hoặc báo cáo đột xuất trong trường hợp được Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không yêu cầu;

d) Thông báo tin tức cho cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay khi hoạt động di chuyển của chim, động vật hoang dã, vật nuôi ảnh hưởng đến an toàn bay để thực hiện phát hành thông báo tin tức hàng không theo quy định.

3. Đài kiểm soát tại sân bay có trách nhiệm:

a) Cung cấp thông tin kịp thời cho người khai thác cảng hàng không, sân bay và tổ lái khi phát hiện chim, động vật hoang dã, vật nuôi trong khu vực cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay;

b) Tiếp nhận thông tin phản ánh từ tổ lái về việc phát hiện chim, động vật hoang dã, vật nuôi trong khu vực cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; cung cấp cho người khai thác cảng hàng không, sân bay;

c) Tham gia chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay của người khai thác cảng hàng không, sân bay.

4. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm báo cáo các vụ tàu bay va chạm với chim, động vật hoang dã, vật nuôi hoặc các mối nguy hiểm từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi mà người khai thác tàu bay quan sát được cả trên không và trên mặt đất cho người khai thác cảng hàng không, sân bay và Cục hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không theo quy định về báo cáo an toàn hàng không.

5. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

a) Triển khai kế hoạch kiểm tra, giám sát để đảm bảo chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi được xây dựng và thực hiện như một phần của hệ thống quản lý an toàn;

b) Tổng hợp và thông báo cho ICAO số liệu các sự vụ tàu bay va chạm với chim, động vật hoang dã, vật nuôi theo yêu cầu của ICAO;

c) Đánh giá và xây dựng giải pháp kiểm soát môi trường để giảm các mối nguy từ chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay trong bước quy hoạch vị trí, quy mô cảng hàng không, sân bay theo quy định của pháp luật về quy hoạch cảng hàng không, sân bay.

6. Cảng vụ hàng không có trách nhiệm:

a) Tham gia phối hợp với người khai thác cảng hàng không, sân bay và các đơn vị có liên quan trong việc xây dựng và phối hợp thực hiện chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại mỗi cảng hàng không, sân bay;

b) Chủ trì cùng người khai thác cảng hàng không, sân bay làm việc với chính quyền địa phương trong công tác kiểm soát mối nguy về chim, động vật hoang dã, vật nuôi khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay khi có đề nghị của người khai thác cảng hàng không, sân bay hoặc của chính quyền địa phương;

c) Kiểm tra, giám sát, có ý kiến kịp thời với người khai thác cảng hàng không, sân bay khi thấy các biện pháp xua đuổi, tiêu diệt chim, động vật hoang dã, vật nuôi không phù hợp với quy định về an toàn khai thác tại cảng hàng không, sân bay; quy định về môi trường và các quy định pháp luật về bảo tồn chim và động vật hoang dã quý hiếm để người khai thác cảng hàng không, sân bay điều chỉnh kịp thời.

Điều 80. Chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay

Chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay tối thiểu gồm các nội dung sau:

1. Mô tả về cơ cấu tổ chức của bộ phận được giao triển khai chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

2. Mô tả về vai trò và nhiệm vụ của nhân sự liên quan đến chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

3. Mô tả hoạt động của sân bay.

4. Các quy trình để thực hiện thu thập, báo cáo và ghi lại dữ liệu về các vụ va chạm với chim, động vật hoang dã, vật nuôi và động vật hoang dã quan sát được.

5. Phương pháp và quy trình đánh giá rủi ro về an toàn đối với chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

6. Các quy trình, biện pháp và nhân sự để quản lý môi trường sống đối với chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

7. Các quy trình, biện pháp và nhân sự để xua đuổi, ngăn chặn và loại bỏ chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

8. Quy trình phối hợp với các bên liên quan trong và ngoài đơn vị.

9. Các quy trình, biện pháp và quy định để đào tạo nhân sự.

10. Các quy trình giám sát các biện pháp giảm thiểu được áp dụng và đánh giá hiệu quả của các biện pháp đã áp dụng cũng như hiệu quả của chính chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi.

Điều 81. Quy định báo cáo của người khai thác tàu bay

Người khai thác tàu bay thực hiện báo cáo cho Cục Hàng không Việt Nam và người khai thác cảng hàng không, sân bay khi có sự cố va chạm chim, động vật

hoang dã, vật nuôi với tàu bay theo mẫu báo cáo sự cố va chạm chim, động vật hoang dã, vật nuôi với tàu bay và báo cáo bổ sung thông tin về chi phí khai thác và hư hại động cơ do sự cố chim, động vật hoang dã, vật nuôi va chạm với tàu bay được quy định tại Mẫu số 03 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

Mục 11
NHÂN VIÊN ĐIỀU KHIỂN, VẬN HÀNH THIẾT BỊ HÀNG KHÔNG, PHƯƠNG TIỆN HOẠT ĐỘNG TẠI KHU VỰC HẠN CHẾ CỦA CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Điều 82. Giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay

1. Nội dung giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay bao gồm:

a) Quốc hiệu;

b) Cơ quan cấp giấy phép;

c) Tên giấy phép;

d) Số giấy phép;

đ) Ngày cấp, ngày hết hạn của giấy phép;

e) Họ tên, ngày sinh, giới tính của người được cấp giấy phép;

g) Cơ quan công tác;

h) Phạm vi hoạt động;

i) Ngày cấp năng định;

k) Năng định;

l) Quy định về sử dụng giấy phép;

m) Chữ ký và dấu của cơ quan cấp giấy phép hoặc mã QR trong trường hợp sử dụng mã QR;

n) Ảnh của người được cấp giấy phép.

2. Mẫu giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay được quy định tại

Mẫu số 04 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm triển khai và áp dụng mẫu giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay theo quy định của Thông tư này chậm nhất là 12 tháng kể từ ngày Thông tư này có hiệu lực.

3. Quy cách giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay:

a) Kích thước: chiều rộng bằng 85,60 mm, chiều cao bằng 53,98 mm, chiều dày bằng 0,76 mm;

b) Ảnh của người được cấp giấy phép được in trực tiếp trên giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay;

c) Phôi được làm bằng vật liệu nhựa.

4. Mã năng định của nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay được quy định tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này. Trong quá trình khai thác, trường hợp phát sinh mã năng định khác, Cục Hàng không Việt Nam báo cáo Bộ Giao thông vận tải để bổ sung danh mục mã năng định của nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay.

Mục 12
ĐIỀU PHỐI GIỜ HẠ, CẤT CÁNH TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY[12]

Điều 83. Hội đồng slot

1. Cục Hàng không Việt Nam thành lập Hội đồng slot để tham vấn ý kiến về các nội dung trong công tác điều phối slot, bao gồm:

---

[12] Mục này được thay thế theo quy định tại khoản 3 Điều 1 Thông tư số 52/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngay 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng, hàng không, sân bay, có hiệu lực kể từ ngày 25 tháng 02 năm 2024.

a) Tham số điều phối slot, thay đổi tham số điều phối slot;

b) Giải pháp tăng năng lực khai thác tại các cảng hàng không, sân bay Việt Nam;

c) Điều chỉnh, thay đổi độ dài chuỗi slot; tỷ lệ sử dụng đúng của mỗi chuỗi slot; tỷ lệ sử dụng slot trên slot xác nhận và tỷ lệ sử dụng đúng slot trên số slot được xác nhận làm cơ sở xem xét các đề xuất slot bổ sung của các hãng hàng không trong mùa lịch bay; chỉ số slot sử dụng đúng; slot lịch sử của các hãng hàng không trong trường hợp điều chỉnh giảm tham số điều phối slot; các mốc thời hạn tại lịch điều phối slot của IATA;

d) Chỉ số slot sử dụng đúng, tỷ lệ sử dụng đúng slot liên quan đến việc xác định slot lịch sử và các mốc thời gian theo lịch điều phối slot của IATA và độ dài chuỗi slot đối với các quốc gia có hãng hàng không hai nước khai thác đi, đến đảm bảo cân bằng lợi ích của hai quốc gia;

đ) Danh sách cảng hàng không được điều phối toàn phần.

2. Thành phần Hội đồng slot bao gồm đại diện các hãng hàng không Việt Nam, người khai thác cảng hàng không, sân bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và các đơn vị thuộc Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 84. Nguyên tắc xác định tham số điều phối slot

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm xây dựng chỉ số giới hạn năng lực khai thác nhà ga, sân đỗ tàu bay.

2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đảm bảo hoạt động bay có trách nhiệm xây dựng chỉ số giới hạn năng lực khai thác đường cất, hạ cánh và dịch vụ điều hành bay.

3. Trên cơ sở chỉ số giới hạn năng lực được quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này và ý kiến Hội đồng slot, Cục Hàng không Việt Nam quyết định về tham số điều phối slot, thay đổi tham số điều phối slot.

4. Tham số điều phối slot tại cảng hàng không được xác định theo nguyên tắc sau:

a) Tham số điều phối slot liên quan đến nhà ga, sân đỗ tàu bay không vượt quá chỉ số giới hạn năng lực khai thác nhà ga, sân đỗ tàu bay quy định tại khoản 1 Điều này;

b) Tham số điều phối slot liên quan đến đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay không vượt quá 80% chỉ số giới hạn quy định tại khoản 2 Điều này đối với các cảng hàng không được điều phối toàn phần. Tham số điều phối slot của các cảng hàng không không được điều phối toàn phần không vượt quá chỉ số giới hạn năng lực khai thác đường cất, hạ cánh và dịch vụ điều hành bay quy định tại khoản 2 Điều này.

5. Cục Hàng không Việt Nam xem xét, quyết định điều chỉnh tăng tham số điều phối slot đường cất, hạ cánh và dịch vụ điều hành bay tại cảng hàng không được điều phối toàn phần không vượt quá chỉ số giới hạn năng lực được quy định tại khoản 2 Điều này trong giai đoạn:

a) Tết Nguyên đán từ ngày 15 tháng Chạp đến 15 tháng Giêng Âm lịch;

b) Cao điểm Hè từ ngày 15 tháng 5 đến ngày 15 tháng 8 Dương lịch;

c) Giai đoạn nghỉ Lễ theo quy định;

d) Các sự kiện văn hóa, kinh tế, chính trị và các giai đoạn cao điểm khác theo yêu cầu của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải.

Điều 85. Slot lịch sử

1. Slot lịch sử của một mùa lịch bay là chuỗi slot được sử dụng đúng với tỷ lệ ít nhất 80% của mỗi chuỗi slot quốc tế hoặc tỷ lệ ít nhất 70% của mỗi chuỗi slot nội địa quy định tại khoản 2 Điều này.

2. Các chuỗi slot được xem xét làm cơ sở tính slot lịch sử bao gồm:

a) Các chuỗi slot được xác nhận lần cuối đến ngày cơ sở tính slot lịch sử;

b) Các chuỗi slot nội địa được xác nhận thay đổi trước ngày 15 tháng 9 đối với lịch bay mùa Đông và trước ngày 15 tháng 02 đối với lịch bay mùa Hè;

c) Các chuỗi slot nội địa thay đổi từ các chuỗi slot quốc tế và ngược lại được xác nhận trước ngày 15 tháng 9 đối với lịch bay mùa Đông và trước ngày 15 tháng 02 đối với lịch bay mùa Hè;

d) Các chuỗi slot đề xuất mới (code N, B) được xác nhận lần đầu, các chuỗi slot đề xuất mới (code N) được thực hiện đồng thời với việc hủy chuỗi slot (code D) sau ngày cơ sở tính slot lịch sử;

đ) Các chuỗi slot quy định tại điểm b, điểm c khoản này phải được đề xuất chậm nhất đến ngày 10 tháng 02 đối với lịch bay mùa Hè và ngày 10 tháng 9 đối với lịch bay mùa Đông.

3. Thứ tự ưu tiên xác định slot lịch sử trong trường hợp số lượng chuỗi slot đủ điều kiện xem xét lịch sử vượt tham số điều phối slot:

a) Các chuỗi slot được xác nhận đến ngày cơ sở tính slot lịch sử;

b) Các chuỗi slot xác nhận quy định tại điểm b, điểm c khoản 2 Điều này;

c) Các chuỗi slot xác nhận quy định tại điểm d khoản 2 Điều này.

4. Slot sử dụng đúng

a) Đối với slot cất cánh là slot được khai thác thực tế không sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận: 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa; 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất;

b) Đối với slot hạ cánh là slot có giờ khai thác thực tế;

c) Các slot đã được xác nhận nhưng bị ảnh hưởng do thiên tai, dịch bệnh, đóng cửa sân bay theo yêu cầu của nhà chức trách hoặc cảng hàng không, sân bay đi, đến;

d) Các slot đã được xác nhận bị ảnh hưởng trực tiếp do thay đổi kế hoạch bay nhằm phục vụ các chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang hoặc theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền.

5. Tỷ lệ sử dụng đúng slot là thương số của tổng số slot sử dụng đúng trên tổng số slot được xác nhận (đối với lịch bay mùa Hè: tính từ ngày bắt đầu của chuỗi đến ngày cuối cùng của chuỗi nhưng không quá ngày 20 tháng 8; đối với lịch bay mùa Đông: tính từ ngày bắt đầu của chuỗi đến ngày cuối cùng của chuỗi). Các chuỗi slot có ngày bắt đầu sau ngày 20 tháng 8 sẽ không được thông báo slot lịch sử.

6. Cục Hàng không Việt Nam thông báo slot lịch sử cho các hãng hàng không trên cơ sở các chuỗi slot được xác nhận tại điểm a, điểm b, điểm c khoản 2 Điều này theo lịch công bố của IATA.

7. Cục Hàng không Việt Nam xem xét thông báo cho hãng hàng không trước thời điểm phân bổ chuỗi slot đầu mùa lịch bay về khả năng các slot quy định tại điểm d khoản 2 Điều này là slot lịch sử trong trường hợp hãng hàng không gửi đề nghị và tài liệu chứng minh.

8. Hãng hàng không có trách nhiệm gửi tài liệu chứng minh:

a) Chuyến bay bị ảnh hưởng quy định tại điểm d khoản 4 Điều này đến người khai thác cảng hàng không, sân bay trước 14 ngày so với thời điểm thông báo slot lịch sử theo lịch công bố của IATA;

b) Trong vòng 07 ngày kể từ thời điểm thông báo slot lịch sử theo lịch công bố của IATA đối với quy định tại khoản 7 Điều này.

9. Quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này được áp dụng bắt đầu từ ngày 26 tháng 10 năm 2025 của lịch bay mùa Đông năm 2025 để làm cơ sở xác định slot lịch sử cho mùa Đông năm 2026 và các mùa lịch bay kế tiếp.

Điều 86. Thứ tự ưu tiên điều phối giờ hạ, cất cánh

1. Cục Hàng không Việt Nam điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo thứ tự ưu tiên như sau:

a) Slot lịch sử và các thay đổi slot lịch sử không tác động đến các tham số điều phối slot;

b) Thay đổi slot lịch sử tác động đến các tham số điều phối slot;

c) Các slot kéo dài của mùa khai thác liền kề trước đó;

d) Slot của hãng hàng không lần đầu tiên khai thác đến cảng hàng không (chỉ ưu tiên xác nhận 06 slot/ngày);

đ) Slot đề xuất mới của hãng hàng không đang khai thác.

2. Cục Hàng không Việt Nam sử dụng các tiêu chí ưu tiên bổ sung để điều phối các slot chưa được xác nhận theo quy định tại khoản 1 Điều này và các slot đề xuất mới của hãng hàng không đang khai thác theo thứ tự như sau:

a) Giai đoạn hiệu lực của chuỗi slot kéo dài từ đầu mùa đến cuối mùa;

b) Giai đoạn hiệu lực của chuỗi slot dài hơn được ưu tiên hơn;

c) Chuyến bay đến, đi từ quốc gia mới;

d) Slot của các đường bay phục vụ kinh tế, xã hội;

đ) Chuyến bay quốc tế có độ dài đường bay dài hơn;

e) Chuyến bay đến, đi từ cảng hàng không mới;

g) Chuỗi slot đã được hãng hàng không trả lại của mùa tương ứng trước đó không muộn hơn thời hạn trả chuỗi slot vào đầu mùa lịch bay;

h) Chuyến bay sử dụng tàu bay thân rộng có cấu hình thương mại lớn.

3. Trong trường hợp điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo thứ tự ưu tiên quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này mà chưa xác nhận hết thì phân bổ lần lượt 1:1 theo từng ngày và khung giờ cụ thể, theo thứ tự hãng hàng không có tỷ lệ sử dụng đúng slot từ cao xuống thấp trong giai đoạn mùa lịch bay tương ứng liền kề trước đó của cảng hàng không tương ứng.

Điều 87. Quy trình điều phối giờ hạ, cất cánh tại cảng hàng không được điều phối toàn phần

1. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo slot lịch sử trước mỗi mùa lịch bay đến hãng hàng không theo thời hạn thông báo slot lịch sử tại lịch điều phối slot của IATA.

2. Hãng hàng không trả lời đồng ý hoặc không đồng ý đối với slot lịch sử tại lịch điều phối slot của IATA. Trường hợp không nhận được trả lời của hãng hàng không sau thời hạn này thì được coi là hãng hàng không đồng ý slot lịch sử.

3. Hãng hàng không gửi điện văn đề xuất điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay đến địa chỉ thư điện tử được công bố trên Trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam. Thời hạn gửi đề xuất đầu mùa lịch bay theo lịch điều phối slot của IATA.

4. Cục Hàng không Việt Nam điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay trên cơ sở thứ tự ưu tiên quy định tại Điều 86 Thông tư này và gửi điện văn kết quả điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay đến hãng hàng không theo thời hạn phân bổ chuỗi slot đầu mùa lịch bay tại lịch điều phối slot của IATA.

5. Sau thời hạn phân bổ chuỗi slot đầu mùa lịch bay, Cục Hàng không Việt Nam lập danh sách các chuỗi slot đề xuất của các hãng hàng không mới, đường bay mới quy định tại khoản 3 Điều này mà chưa được xác nhận theo danh sách điện văn chờ. Các chuỗi slot trong danh sách này sẽ được ưu tiên xác nhận khi có slot khả

dụng theo thứ tự ưu tiên quy định tại Điều 86 Thông tư này cho đến ngày cơ sở tính slot lịch sử.

6. Trường hợp hãng hàng không gửi đề xuất chuỗi slot sau thời hạn gửi đề xuất đầu mùa lịch bay, Cục Hàng không Việt Nam điều phối theo các nguyên tắc sau:

a) Chỉ được xem xét sau thời hạn phân bổ chuỗi slot đầu mùa lịch bay và sau các chuỗi slot quy định khoản 5 Điều này;

b) Hãng hàng không gửi đề xuất trước sẽ được xem xét trước;

c) Các chuỗi slot đề xuất sau ngày 15 tháng 9 đối với lịch bay mùa Đông và sau ngày 15 tháng 02 đối với lịch bay mùa Hè sẽ được điều phối cùng với các slot không phải là chuỗi theo nguyên tắc gửi trước được xem xét trước.

7. Đối với các đề xuất slot không phải chuỗi, Cục Hàng không Việt Nam điều phối theo các nguyên tắc sau:

a) Chỉ điều phối sau ngày 15 tháng 9 đối với lịch bay mùa Đông và sau ngày 15 tháng 02 đối với lịch bay mùa Hè;

b) Hãng hàng không gửi đề xuất trước sẽ được xem xét trước.

8. Trường hợp điều chỉnh giảm tham số điều phối tại một cảng hàng không:

a) Trường hợp tham số điều phối giảm, Cục Hàng không Việt Nam điều chỉnh giảm tương ứng số slot đang sử dụng của các hãng hàng không theo tỷ trọng slot nắm giữ của hãng hàng không tại cảng hàng không đó theo từng khung giờ cụ thể của giai đoạn cần điều chỉnh;

b) Trong trường hợp tham số điều phối bị điều chỉnh giảm đã phục hồi nhỏ hơn hoặc bằng mức ban đầu, Cục Hàng không Việt Nam điều chỉnh tăng tương ứng số slot của các hãng hàng không theo tỷ trọng nắm giữ của hãng hàng không tại thời điểm trước khi thực hiện điều chỉnh giảm.

9. Trường hợp tăng tham số điều phối trong các giai đoạn quy định tại khoản 5 Điều 84 Thông tư này, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện điều phối như sau:

a) Các slot được tăng thêm sẽ được tạo thành quỹ;

b) 50% số lượng slot quy định tại điểm a khoản này được điều phối trên cơ sở tỷ trọng slot nắm giữ của các hãng hàng không tương ứng với giai đoạn tăng tham số tại thời điểm ngày cơ sở tính slot lịch sử, không áp dụng quy định nêu tại khoản 12 Điều này;

c) 50% số lượng slot nêu tại điểm a khoản này được điều phối theo thứ tự ưu tiên tại khoản 2, khoản 3 Điều 86 Thông tư này và quy định tại khoản 12 Điều này.

10. Tham số điều phối được điều chỉnh tăng do nâng cao năng lực phục vụ của cảng hàng không và dịch vụ đảm bảo hoạt động bay:

a) Trường hợp tham số điều phối tăng trước thời hạn phân bổ chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo lịch điều phối slot của IATA, Cục Hàng không Việt Nam điều phối theo quy trình điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay quy định tại khoản 4 Điều này;

b) Trường hợp tham số điều phối tăng sau thời hạn phân bổ chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo lịch điều phối slot của IATA, Cục Hàng không Việt Nam điều phối theo quy định tại khoản 9 Điều này.

11. Hãng hàng không có trách nhiệm trả lại slot đã xác nhận nhưng không sử dụng bằng điện văn đến Cục Hàng không Việt Nam. Việc trả lại slot không sử dụng được thực hiện như sau:

a) Hãng hàng không trả lại slot đến thời hạn trả chuỗi slot vào đầu mùa lịch bay theo lịch điều phối slot của IATA thì thời gian tương ứng với số slot trả lại sẽ được trừ đi khi tính slot lịch sử. Các hãng hàng không trả lại chuỗi slot được ghi nhận và lập thành danh sách;

b) Hãng hàng không trả slot đã được xác nhận tối thiểu trước 10 ngày so với ngày dự kiến khai thác thì slot được trả lại sẽ được trừ đi khi xác định tỷ lệ sử dụng slot trên slot xác nhận của tháng gần nhất để làm cơ sở xác nhận slot bổ sung.

12. Cục Hàng không Việt Nam thực hiện quy trình điều phối slot bổ sung (nếu có) theo các điều kiện như sau:

a) Hãng hàng không có tỷ lệ sử dụng slot cất cánh đạt từ 85% trở lên và tỷ lệ sử dụng đúng slot cất cánh đạt từ 75% trở lên của tháng gần nhất được công bố;

b) Tỷ lệ slot tại lịch khai thác hàng ngày của hãng hàng không trùng với slot đã được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận của tháng gần nhất đạt từ 85% trở lên;

c) Không áp dụng quy định tại điểm a, điểm b khoản này đối với hãng hàng không có slot lịch sử trung bình từ 6 slot trong một ngày trở xuống hoặc theo yêu cầu của Bộ Giao thông vận tải.

Điều 87a. Quy trình điều phối giờ hạ, cất cánh tại cảng hàng không không được điều phối toàn phần

1. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo danh sách chuỗi slot được ghi nhận vào cuối mùa lịch bay đối với lịch bay mùa Đông và các chuỗi slot được ghi nhận vào ngày 20 tháng 8 đối với lịch bay mùa Hè tương ứng trước đó đến các hãng hàng không theo thời hạn thông báo slot lịch sử tại lịch điều phối slot của IATA.

2. Hãng hàng không trả lời đồng ý hoặc không đồng ý với danh sách chuỗi slot được thông báo tại cảng hàng không theo thời hạn chấp thuận slot lịch sử tại lịch điều phối slot của IATA. Trường hợp không nhận được trả lời của hãng hàng không sau thời hạn này là hãng hàng không đồng ý với danh sách slot được ghi nhận vào cuối mùa lịch bay tương ứng trước đó.

3. Hãng hàng không gửi điện văn đề xuất điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay đến địa chỉ thư điện tử được công bố trên Trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam không muộn hơn 15 ngày so với thời hạn gửi đề xuất đầu mùa lịch bay tại lịch điều phối slot của IATA.

4. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay hoặc lấy ý kiến của người khai thác cảng hàng không (trong trường hợp cần thiết). Đối với các đề xuất mới (Code N), Cục Hàng không Việt Nam điều phối theo tiêu chí ưu tiên bổ sung theo quy định tại khoản 2 Điều 86 Thông tư này.

5. Cục Hàng không Việt Nam sẽ điều phối các chuỗi slot gửi sau thời hạn quy định tại khoản 3 Điều này cùng với các slot không phải là chuỗi theo nguyên tắc hãng hàng không gửi đề xuất trước được xem xét trước sau khi thực hiện việc điều phối slot quy định tại khoản 4 Điều này.

Điều 88. Công bố thông tin

1. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm tổng hợp các thông tin cảng hàng không được điều phối toàn phần như sau:

a) Tham số điều phối slot của cảng hàng không, sân bay;

b) Kết quả xác nhận slot cập nhật đến ngày bắt đầu mùa lịch bay;

c) Kết quả thống kê tỷ lệ sử dụng slot trên slot xác nhận, tỷ lệ sử dụng đúng slot trên số slot được xác nhận hàng tháng.

2. Các thông tin quy định tại khoản 1 Điều này được công bố công khai trên Trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 89. Quy định về xây dựng cơ sở dữ liệu slot và ứng dụng công nghệ thông tin

1. Cơ sở dữ liệu phục vụ công tác điều phối slot

a) Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xây dựng cơ sở dữ liệu để điều phối slot. Các thông số chính của cơ sở dữ liệu gồm tham số điều phối slot, điện văn trao đổi slot, số liệu về slot lịch sử theo mùa của các hãng hàng không, số liệu slot được xác nhận cập nhật, quỹ slot còn lại cập nhật và các thông số cần thiết khác do Cục Hàng không Việt Nam quyết định;

b) Người khai thác cảng hàng không, sân bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và các tổ chức liên quan khác tham gia hoạt động vận chuyển, khai thác tại các cảng hàng không được điều phối có trách nhiệm cung cấp dữ liệu định kỳ quy định tại Điều 90 Thông tư này hoặc đột xuất theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

2. Cục Hàng không Việt Nam cấp quyền truy cập hệ thống phần mềm quản lý slot cho các hãng hàng không Việt Nam, người khai thác cảng hàng không, sân bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và Cảng vụ hàng không. Các đơn vị có trách nhiệm bảo mật tài khoản truy cập hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 90. Chế độ báo cáo và cung cấp thông tin để xây dựng cơ sở dữ liệu

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo và cung cấp thông tin sau:

a) Giới hạn năng lực khai thác nhà ga, sân đỗ định kỳ hai lần 01 năm, khi có thay đổi hoặc theo yêu cầu, theo Mẫu số 5.1.1 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Sử dụng slot chuyến bay nội địa, quốc tế và việc lập kế hoạch khai thác hàng ngày so với slot được xác nhận hàng tháng theo Mẫu số 5.1.2 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này vào ngày 05 của tháng kế tiếp;

c) Số lượng tàu bay đỗ qua đêm được xác nhận cho hãng hàng không theo Mẫu số 5.1.4 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này trước ngày 15 tháng 4 hàng năm báo cáo đối với số liệu của lịch bay mùa Đông kế tiếp và trước ngày 15 tháng 9 hàng năm báo cáo đối với số liệu của lịch bay mùa Hè kế tiếp;

d) Sử dụng chuỗi slot theo số hiệu chuyến bay của mùa lịch bay theo Mẫu số 5.1.5 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này; báo cáo gửi về Cục Hàng hàng không Việt Nam trước 10 ngày so với ngày thông báo slot lịch sử theo lịch điều phối slot của IATA đối với số liệu tổng hợp theo lịch bay mùa. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm cung cấp lịch điều phối slot của IATA cho người khai thác cảng hàng không, sân bay;

đ) Giám sát thu hồi slot theo số hiệu chuyến bay trong mùa lịch bay theo Mẫu số 5.1.6 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này; báo cáo gửi về Cục Hàng không Việt Nam vào ngày 10 hàng tháng để tổng hợp thu hồi chuỗi slot theo quy định tại Điều 92 Thông tư này.

2. Cảng vụ hàng không báo cáo và cung cấp thông tin giám sát sử dụng slot chuyến bay đi theo Mẫu số 5.2.1 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này vào ngày 07 của tháng kế tiếp.

3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay báo cáo và cung cấp chỉ số giới hạn năng lực khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay định kỳ hai lần 01 năm hoặc khi có thay đổi hoặc theo yêu cầu theo Mẫu 6.1 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 91. Cơ chế giám sát, quản lý việc sử dụng slot tại các cảng hàng không điều phối toàn phần

1. Giám sát thực hiện slot

a) Cảng vụ hàng không có trách nhiệm giám sát việc thực hiện slot tại cảng hàng không thuộc phạm vi quản lý, báo cáo Cục Hàng không Việt Nam.

b) Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm xây dựng cơ sở dữ liệu, đầu tư hệ thống công nghệ thông tin để tiếp nhận, xử lý dữ liệu thực hiện slot của các hãng hàng không, báo cáo Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không.

c) Hãng hàng không hoặc đơn vị phục vụ mặt đất được hãng hàng không ủy quyền có trách nhiệm cung cấp dữ liệu chính xác về thời gian AOBT, AIBT cho người khai thác cảng hàng không, sân bay để thực hiện các nội dung được quy định tại điểm b khoản 1 Điều này.

2. Các hãng hàng không mở bán vé, đặt giữ chỗ khi chưa có slot lịch sử hoặc slot chưa được xác nhận sẽ không được xem xét xác nhận thêm slot trên đường bay dự kiến khai thác.

3. Quản lý tàu bay đỗ qua đêm

a) Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm xác nhận số lượng tàu bay đỗ qua đêm cho từng hãng hàng không theo đăng ký của các hãng hàng không phù hợp với năng lực khai thác của cảng hàng không theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều 90 Thông tư này.

b) Hãng hàng không Việt Nam có trách nhiệm xây dựng kế hoạch khai thác phù hợp và tuân thủ số lượng tàu bay đỗ qua đêm quy định tại điểm a khoản này.

c) Hãng hàng không đã được xác nhận số tàu bay đỗ qua đêm trong một mùa lịch bay thì sẽ được tiếp tục duy trì số lượng vị trí tàu bay đỗ qua đêm này trong mùa lịch bay kế tiếp.

d) Trong trường hợp hãng hàng không không tuân thủ số lượng tàu bay đỗ qua đêm đã được xác nhận dẫn đến quá tải sân đỗ tàu bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay có quyền từ chối việc tiếp nhận chuyến bay của hãng hàng không gây quá tải sân đỗ và thông báo việc từ chối này đến doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đảm bảo hoạt động bay, hãng hàng không và báo cáo Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không.

4. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm cung cấp cho người khai thác cảng hàng không, sân bay dữ liệu về slot đã được xác nhận ngay sau khi gửi cho các hãng hàng không để người khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện việc so sánh, đối chiếu, xử lý số liệu để báo cáo theo quy định tại điểm a khoản 3 Điều này.

5. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm cung cấp tài khoản cho Cảng vụ hàng không để truy cập vào hệ thống cơ sở dữ liệu quản lý chuyến bay của Cảng hàng không.

Điều 92. Các trường hợp thu hồi chuỗi slot

1. Hãng hàng không không bắt đầu khai thác hoặc ngừng khai thác liên tục trong khoảng thời gian tương ứng 30% của chuỗi slot được xác nhận nhưng không được quá 06 tuần.

2. Hãng hàng không sử dụng không đúng slot (bao gồm cả slot được xác nhận nhưng không sử dụng và không trả lại đúng hạn) liên tục trong khoảng thời gian tương ứng 40% của chuỗi slot được xác nhận nhưng không được quá 08 tuần.

3. Các hãng hàng không có chuỗi slot bị thu hồi sẽ không được tính slot lịch sử cho mùa lịch bay tương ứng tiếp theo.

4. Cục Hàng không Việt Nam sẽ thực hiện thu hồi các chuỗi slot quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này.

Điều 93. Hoán đổi chuỗi slot giữa các hãng hàng không

1. Các hãng hàng không được phép hoán đổi chuỗi slot trên cơ sở 1:1 trong cùng một cảng hàng không với các điều kiện sau:

a) Phải hoán đổi toàn bộ chuỗi slot;

b) Chỉ được hoán đổi chuỗi slot một lần trong một mùa lịch bay.

2. Các hãng hàng không đề xuất hoán chuỗi đổi slot gửi điện văn đến Cục Hàng không Việt Nam chậm nhất trước 01 tuần trước ngày bắt đầu của chuỗi slot theo các nội dung sau:

a) Tên của các hãng hàng không đề xuất hoán đổi slot;

b) Chuỗi slot đề xuất hoán đổi;

c) Giai đoạn hoán đổi (giai đoạn khai thác, mùa lịch bay).

3. Chuỗi slot hoán đổi được xem xét slot lịch sử theo quy định tại Điều 85 Thông tư này.

Điều 93a. Trách nhiệm của Cục Hàng không Việt Nam

1. Tổ chức thực hiện công tác quản lý, điều phối slot đảm bảo công khai, minh bạch, không phân biệt đối xử.

2. Công bố lịch điều phối slot của IATA trước mùa lịch bay trên trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam.

3. Quyết định điều chỉnh, thay đổi các nội dung quy định tại điểm c, điểm d khoản 1 Điều 83 Thông tư này trong các trường hợp không lường trước được, ngoài khả năng kiểm soát, ảnh hưởng đến hoạt động khai thác vận tải hàng không, bao gồm:

a) Ảnh hưởng của thiên tai, thời tiết, dịch bệnh, chiến tranh, xung đột vũ trang, khủng bố và cấm vận;

b) Ảnh hưởng của việc đình công, biểu tình;

c) Dừng khai thác theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc theo yêu cầu của cảng hàng không, sân bay khai thác đi, đến;

d) Nhà sản xuất thu hồi tàu bay hoặc động cơ tàu bay vì lý do kỹ thuật.

4. Báo cáo Bộ Giao thông vận tải xem xét quyết định thay đổi, điều chỉnh các nội dung quy định tại điểm c, điểm d khoản 1 Điều 83 Thông tư này trong các trường hợp ảnh hưởng đến hoạt động khai thác vận tải hàng không khác ngoài quy định tại khoản 3 Điều này.

5. Công bố danh sách các cảng hàng không được điều phối toàn phần.

6. Quyết định hoạt động của Hội đồng slot.

Mục 13
QUY ĐỊNH VỀ A-CDM

Điều 94. Quy định về thiết lập, triển khai A-CDM

1. A-CDM bao gồm các quy tắc và quy trình cho các bên liên quan hoạt động tại sân bay để chia sẻ thông tin và phối hợp ra quyết định với mục tiêu tối ưu hóa việc sử dụng nguồn lực tại sân bay để:

a) Tăng khả năng dự báo trong khai thác;

b) Tăng khả năng thực hiện chuyến bay đúng giờ;

c) Giảm chi phí hoạt động trên khu bay;

d) Tối ưu hóa việc khai thác hạ tầng và giảm ùn tắc;

đ) Giảm thiểu lãng phí sử dụng slot và quản lý luồng không lưu;

e) Linh hoạt trong việc lập kế hoạch trước chuyến bay;

g) Giảm thiểu ùn tắc trên sân đỗ và đường lăn.

2. Các cảng hàng không có tần suất bay từ 100.000 lượt chuyến trong 01 năm phải xây dựng và thiết lập A-CDM.

3. Tùy vào đặc điểm, tính chất, quy mô các cảng hàng không, thành phần các cơ quan, đơn vị tham gia vào quá trình phối hợp ra quyết định tại cảng hàng không có thể thay đổi, tuy nhiên phải có tối thiểu các thành phần như sau:

a) Người khai thác cảng hàng không, sân bay;

b) Người khai thác tàu bay;

c) Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tại sân bay;

d) Cơ sở quản lý luồng không lưu;

đ) Đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất.

4. Các cơ quan, đơn vị có liên quan chia sẻ thông tin, thực hiện các quy trình, quá trình đã được thống nhất trong A-CDM. Các thành viên của A-CDM phải đảm bảo nguồn lực, cơ sở vật chất kỹ thuật để đáp ứng các phương thức chia sẻ thông tin trên cơ sở hệ thống A-CDM mà người khai thác cảng hàng không, sân bay xây dựng. Các bên chịu trách nhiệm đối với hành động ra quyết định của mình.

Điều 95. Trách nhiệm các cơ quan, đơn vị có liên quan

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm:

a) Thiết lập, triển khai A-CDM; điều phối chung về quá trình triển khai và vận hành hệ thống A-CDM;

b) Phối hợp cung cấp kế hoạch, phương án liên quan đến hoạt động khai thác tại cảng hàng không, sân bay, thông tin liên quan đến thay đổi năng lực khai thác cảng hàng không, sân bay;

c) Phân bổ việc sử dụng hạ tầng tại cảng hàng không, sân bay như vị trí đỗ tàu bay, cửa ra tàu bay, cửa soi chiếu an ninh, vị trí làm thủ tục;

d) Báo cáo Cục Hàng không Việt Nam kết quả triển khai A-CDM khi có yêu cầu hoặc khi có trường hợp không phối hợp, tuân thủ quy định pháp luật, quy trình A-CDM đã ban hành của các tổ chức, đơn vị liên quan.

2. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm:

a) Cung cấp kế hoạch bay, thông tin liên quan đến chuyến bay, thời gian quay đầu dự kiến và thực tế, các thay đổi nếu có;

b) Quản lý và tự cung cấp TOBT hoặc thông qua các công ty cung cấp dịch vụ được ủy quyền;

c) Bảo đảm các thành viên tổ bay nhận được thông tin về TOBT và TSAT theo quy trình; tuân thủ các quy trình khởi động động cơ và kéo đẩy tàu bay;

d) Cập nhật các thay đổi thông tin chuyến bay vào hệ thống A-CDM;

đ) Đảm bảo đơn vị cung cấp dịch vụ mặt đất được ủy quyền có trách nhiệm cung cấp thông tin liên quan của người khai thác tàu bay theo yêu cầu.

3. Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tại sân bay có trách nhiệm:

a) Cung cấp các thông tin về việc sử dụng đường cất hạ cánh và kế hoạch sử dụng đường cất hạ cánh;

b) Cung cấp các thông tin về năng lực khai thác của đường cất hạ cánh và phân cách tối thiểu của tàu bay đi và đến;

c) Bảo đảm thời gian cấp huấn lệnh khởi động động cơ phù hợp với TSAT.

4. Trung tâm quản lý luồng không lưu có trách nhiệm:

a) Bảo đảm cân đối giữa các chuyến bay đi và đến;

b) Phối hợp xử lý dữ liệu về A-CDM nhận được từ người khai thác cảng hàng không, sân bay;

c) Cung cấp và cập nhật CTOT vào hệ thống A-CDM;

d) Cung cấp các thông tin liên quan đến hạn chế luồng không lưu.

5. Cảng vụ hàng không có trách nhiệm:

a) Kiểm tra, giám sát việc thiết lập và triển khai A-CDM;

b) Báo cáo Cục Hàng không Việt Nam kết quả kiểm tra, giám sát khi có yêu cầu hoặc khi có trường hợp không phối hợp, không tuân thủ thực hiện A-CDM của các tổ chức, đơn vị liên quan.

6. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

a) Yêu cầu người khai thác cảng hàng không, sân bay thiết lập và triển khai A-CDM tại các cảng hàng không theo quy định tại Thông tư này;

b) Yêu cầu các cơ quan, đơn vị có liên quan phối hợp với người khai thác cảng hàng không, sân bay để thiết lập và triển khai A-CDM tại các cảng hàng không;

c) Tổ chức kiểm tra, đánh giá kết quả triển khai A-CDM theo quy định của nhà chức trách hàng không.

7. Các đơn vị có liên quan theo quy định khoản 3 Điều 94 của Thông tư này có trách nhiệm cử nhân sự tham gia trực điều phối khai thác theo A-CDM tại cảng hàng không.

Chương III
PHÒNG, CHỐNG THIÊN TAI VÀ KHẨN NGUY SÂN BAY TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Điều 96. Quy định chung

1. Công tác phòng, chống thiên tai và khẩn nguy sân bay tại cảng hàng không, sân bay bao gồm:

a) Công tác phòng, chống thiên tai;

b) Công tác khẩn nguy sân bay.

2. Công tác phòng, chống thiên tai và khẩn nguy sân bay tại cảng hàng không, sân bay được thực hiện theo quy định về phòng, chống thiên tai, khẩn nguy sân bay tại Thông tư này, tiêu chuẩn áp dụng và hướng dẫn của ICAO.

3. Người khai thác cảng hàng không, sân bay chủ trì, phối hợp các doanh nghiệp hoạt động trên địa bàn cảng hàng không, sân bay trong công tác phòng, chống thiên tai tại cảng hàng không, sân bay.

4. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm thiết lập trung tâm khẩn nguy sân bay và quy định cụ thể, phân định rõ trách nhiệm của trung tâm hiệp đồng khẩn nguy sân bay trong từng lĩnh vực phòng, chống thiên tai và khẩn nguy sân bay tại cảng hàng không, sân bay.

5. Người khai thác cảng hàng không, sân bay bảo đảm các thiết bị, phương tiện tối thiểu phục vụ công tác phòng, chống thiên tai và khẩn nguy sân bay theo tiêu chuẩn áp dụng; người khai thác cảng hàng không, sân bay được phép huy động thiết bị, phương tiện của các doanh nghiệp hoạt động trên địa bàn cảng hàng không, sân bay.

6. Cục Hàng không Việt Nam chỉ đạo người khai thác cảng hàng không, sân bay và các doanh nghiệp khác hoạt động tại cảng hàng không, sân bay thiết lập hệ thống cơ sở, lực lượng phòng, chống thiên tai và khẩn nguy sân bay; công tác diễn tập, ký kết văn bản hiệp đồng liên quan đến công tác phòng, chống thiên tai và khẩn nguy sân bay tại cảng hàng không, sân bay.

Điều 97. Phòng, chống thiên tai tại cảng hàng không, sân bay

1. Trách nhiệm của người khai thác cảng hàng không, sân bay:

a) Ban hành và tổ chức thực hiện phương án, kế hoạch phòng, chống thiên tai tại cảng hàng không, sân bay theo quy định;

b) Xây dựng, ký kết các văn bản hiệp đồng về công tác phòng, chống thiên tai với các cơ quan, đơn vị trên địa bàn cảng hàng không, sân bay theo quy định;

c) Kiểm tra, rà soát, bổ sung, bảo dưỡng phương tiện, thiết bị phòng, chống thiên tai;

d) Kiểm tra, bảo dưỡng hệ thống chằng néo, neo đỗ tàu bay tại các sân đỗ tàu bay; kiểm tra, tổ chức gia cố các cơ sở, công trình, nhà xưởng, đài trạm;

đ) Kiểm tra thường xuyên, định kỳ hệ thống thoát nước tại cảng hàng không, sân bay và việc kết nối giữa hệ thống thoát nước nội bộ cảng hàng không, sân bay với hệ thống thoát nước bên ngoài đảm bảo không bị úng ngập trong mùa mưa bão;

e) Kiểm tra hệ thống chống sét tại các công trình, nhà ga, đài, trạm tại khu vực cảng hàng không, sân bay.

2. Trách nhiệm của các doanh nghiệp khác hoạt động tại cảng hàng không, sân bay:

a) Xây dựng phương án, kế hoạch phòng, chống thiên tai cụ thể của đơn vị;

b) Kiểm tra, rà soát, bổ sung, bảo dưỡng hệ thống thiết bị phục vụ công tác phòng, chống thiên tai, các cơ sở, công trình, đài, trạm của đơn vị;

c) Phối hợp với người khai thác cảng hàng không, sân bay trong phòng, chống thiên tai và khắc phục hậu quả.

3. Trách nhiệm của cảng vụ hàng không:

Chủ trì, phối hợp người khai thác cảng hàng không, sân bay làm việc với chính quyền địa phương và các cơ quan, đơn vị có liên quan trong công tác đảm bảo việc thoát nước từ hệ thống thoát nước hiện trạng của cảng hàng không, sân bay với hệ thống thoát nước bên ngoài của địa phương.

Điều 98. Công tác khẩn nguy sân bay

1. Công tác khẩn nguy sân bay bao gồm các tình huống sau:

a) Ứng phó tình huống tàu bay lâm nạn ngoài cảng hàng không, sân bay;

b) Khẩn nguy sân bay đối với tàu bay gặp sự cố, tai nạn trong cảng hàng không, sân bay;

c) Khẩn nguy sân bay liên quan đến tình huống các công trình, nhà xưởng, đài trạm tại cảng hàng không, sân bay bị cháy, nổ, bị sập đổ vì bão lốc, ngập úng, khẩn nguy y tế (bao gồm cả trường hợp tàu bay chở khách về từ vùng có dịch bệnh);

d) Khẩn nguy sân bay trong điều kiện môi trường khắc nghiệt, địa hình khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay phức tạp, gần biển;

đ) Khẩn nguy đối với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng theo quy định của pháp luật về an ninh hàng không.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay xây dựng kế hoạch khẩn nguy sân bay; xây dựng lực lượng khẩn nguy cảng hàng không, sân bay theo quy định của ICAO; hợp đồng phối hợp chặt chẽ với chính quyền địa phương và các cơ quan, đơn vị liên quan trong công tác khẩn nguy sân bay.

3. Các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không trên địa bàn cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm đảm bảo đầy đủ lực lượng, phương tiện theo kế hoạch khẩn nguy sân bay của người khai thác cảng hàng không, sân bay.

4. Kế hoạch khẩn nguy sân bay bao gồm các nội dung sau:

a) Quy định chung: mục đích, đối tượng áp dụng, phạm vi trách nhiệm, căn cứ pháp lý để xây dựng, phân loại các tình huống khẩn nguy và quy trình sửa đổi, bổ sung tài liệu;

b) Tổ chức công tác khẩn nguy gồm: trung tâm khẩn nguy sân bay, trạm báo động khẩn nguy, ban chỉ huy hiện trường; thiết lập các khu vực, sơ đồ luồng tuyến, cổng cửa ra vào cho lực lượng, phương tiện tham gia vào công tác ứng phó khẩn nguy;

c) Phân định trách nhiệm cho các đơn vị trong việc tổ chức, phối hợp và thực hiện công tác khẩn nguy;

d) Hệ thống thông tin liên lạc phục vụ trong công tác khẩn nguy;

đ) Lực lượng, phương tiện, trang thiết bị sử dụng trong công tác khẩn nguy;

e) Điều tra và khôi phục: trách nhiệm của các đơn vị trong công tác điều tra và khôi phục sự cố, tai nạn;

g) Chế độ trực khẩn nguy và công tác huấn luyện, kiểm tra, diễn tập;

h) Quy chế báo cáo;

i) Quy chế phối hợp với ban chỉ huy khẩn nguy địa phương;

k) Các phụ lục gồm: vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn của cảng hàng không, sân bay; sơ đồ thông báo khi có tình huống khẩn nguy; sơ đồ thông báo, báo động khi có hành vi can thiệp bất hợp pháp theo quy định của pháp luật về an ninh hàng không; sơ đồ chỉ huy, chỉ đạo khi có tình huống khẩn nguy; sơ đồ thông tin liên lạc, tần số quy định cho công tác khẩn nguy; danh bạ điện thoại của các cá nhân, tổ chức có liên quan trong công tác khẩn nguy; sơ đồ kẻ lưới ô vuông cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; sơ đồ cổng, cửa, luồng tuyến ra vào của lực lượng, phương tiện tham gia ứng phó với tình huống khẩn nguy; các tình huống khẩn nguy giả định.

5. Kế hoạch khẩn nguy sân bay bao gồm khẩn nguy tại chỗ, khẩn nguy hoàn toàn và được chia thành các giai đoạn:

a) Giai đoạn thu thập thông tin và đánh giá tình huống;

b) Giai đoạn báo động;

c) Giai đoạn khẩn nguy.

6. Người khai thác cảng hàng không, sân bay chỉ huy, điều hành các lực lượng hàng không để ứng phó ban đầu với các tình huống khẩn nguy sân bay, ứng phó tai nạn tàu bay trong khu vực thuộc phạm vi trách nhiệm được giao.

7. Người khai thác cảng hàng không, sân bay triển khai thực hiện kế hoạch khẩn nguy trong cảng hàng không, sân bay, cụ thể:

a) Triển khai các lực lượng khẩn nguy cứu nạn sẵn sàng ứng phó, tiếp cận khu vực sự cố, tai nạn;

b) Kích hoạt trung tâm khẩn nguy sân bay;

c) Thông báo cho các đơn vị hiệp đồng liên quan;

d) Dịch vụ y tế và cứu thương sẵn sàng ứng phó, tiếp cận khu vực sự cố, tai nạn;

đ) Thông báo cho người khai thác tàu bay lâm nguy, lâm nạn; thu thập thông tin liên quan đến các hàng hóa nguy hiểm trên tàu bay, thông báo cho những đơn vị liên quan;

e) Báo cáo Cảng vụ hàng không; thiết lập liên lạc với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay liên quan đến việc đóng cảng hàng không, sân bay, chỉ định hành lang bay khẩn nguy, phát hành NOTAM;

g) Thông báo cho các cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay theo quy định;

h) Thông báo cho bộ phận khí tượng để đưa ra thông báo khí tượng đặc biệt;

i) Bố trí để thực hiện khảo sát và chụp ảnh ngay lập tức đường cất hạ cánh bị ảnh hưởng để có các giải pháp xử lý kịp thời;

k) Thông báo cho bộ phận khám nghiệm tử thi trong trường hợp có tử vong và thiết lập cơ sở nhà xác tạm thời.

8. Diễn tập khẩn nguy sân bay phải được tổ chức định kỳ tại từng cảng hàng không, sân bay theo các cấp độ như sau:

a) Tổng diễn tập khẩn nguy sân bay được thực hiện với tần suất không quá 02 năm một lần;

b) Diễn tập khẩn nguy sân bay cơ sở được thực hiện với tần suất một lần 01 năm, khi tổng diễn tập khẩn nguy không được tổ chức định kỳ hoặc khi có những thiếu sót được phát hiện cần người khai thác cảng hàng không, sân bay khắc phục sớm hoặc khi có yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

Chương IV
ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 99. Điều khoản chuyển tiếp[13]

1. Giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay đã được cấp trước ngày Thông tư này có hiệu lực tiếp tục có giá trị đến khi giấy phép hết hiệu lực.

---

[13] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 4 Điều 1 Thông tư số 52/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng, hàng không, sân bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2024.

2. Các chuỗi slot của các hãng hàng không Việt Nam được xác nhận đến ngày 28 tháng 02 năm 2023 của lịch bay mùa Hè năm 2023 được sử dụng làm cơ sở thông báo lịch sử cho lịch bay mùa Hè năm 2025 và năm 2026 trừ các chuỗi slot bị thu hồi do không sử dụng theo quy định tại khoản 1 Điều 92 Thông tư này.

3. Đối với các chuỗi slot của hãng hàng không nước ngoài được xác nhận đến ngày cơ sở tính slot lịch sử tại lịch bay mùa Hè năm 2024 được sử dụng làm cơ sở thông báo lịch sử cho lịch bay mùa Hè năm 2025 và mùa Hè năm 2026.

4. Đối với các chuỗi slot xác nhận đến ngày cơ sở tính slot lịch sử của lịch bay mùa Đông năm 2023 được sử dụng để làm cơ sở thông báo lịch sử cho các hãng hàng không tại lịch bay mùa Đông năm 2024 và năm 2025, trừ các chuỗi slot bị thu hồi do không sử dụng theo quy định tại khoản 1 Điều 92 Thông tư này.

5. Trường hợp các chuỗi slot mới của các hãng hàng không nước ngoài tại lịch bay mùa Hè năm 2024 đủ điều kiện thông báo slot lịch sử cho các mùa tương ứng tiếp theo làm vượt tham số điều phối slot, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện việc điều phối slot của các hãng hàng không Việt Nam trên cơ sở tỷ lệ nắm giữ theo khung giờ tại thời điểm ngày cơ sở tính slot lịch sử quy định tại khoản 2 Điều này.

6. Các chuỗi slot trả trước ngày cơ sở tính slot lịch sử sẽ được thông báo slot lịch sử cho mùa lịch bay tương ứng trong giai đoạn từ lịch bay mùa Hè năm 2024 đến lịch bay mùa Hè năm 2026.

Điều 100. Hiệu lực thi hành[14]

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 15 tháng 01 năm 2022.

2. Bãi bỏ Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng

---

[14] Điều 3 Thông tư số 52/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng, hàng không, sân bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2024, quy định như sau:

*"**Điều 3. Hiệu lực và trách nhiệm thi hành***

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2024.

2. Chánh Văn phòng, Chánh Thanh tra, các Vụ và Cục Hàng không Việt Nam và Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị và các tổ chức, cá nhân liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này./. ".

hàng không, sân bay và Thông tư số 30/2020/TT-BGTVT ngày 18 tháng 11 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.

3. Các văn bản quy phạm pháp luật, tài liệu của ICAO 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.

4. Khoản 1 Điều 34 của Thông tư này được áp dụng chậm nhất sau 12 tháng kể từ ngày Thông tư này có hiệu lực.

5.[15] (***được bãi bỏ)***

6. Mẫu số 4.2 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này được áp dụng chậm nhất sau 36 tháng kể từ ngày Thông tư này có hiệu lực.

Điều 101. Tổ chức thực hiện

Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này./.

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	**XÁC THỰC VĂN BẢN HỢP NHẤT**
Số: 01/VBHN-BGTVT	*Hà Nội, ngày 07 tháng 02 năm 2024* **KT. BỘ TRƯỞNG** **THỨ TRƯỞNG** **Lê Anh Tuấn**

[15] Khoản này được bãi bỏ theo quy định tại khoản 5 Điều 1 Thông tư số 52/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng, hàng không, sân bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2024.

PHỤ LỤC I

CÁC MẪU

(Ban hành kèm theo Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

STT	Tên các mẫu
Mẫu số 01	Mẫu thẻ giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay
Mẫu số 02	Mẫu thẻ giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không
Mẫu số 03	Mẫu báo cáo sự cố va chạm chim, động vật hoang dã, vật nuôi với tàu bay và báo cáo bổ sung thông tin về chi phí khai thác và hư hại động cơ do sự cố chim, động vật hoang dã, vật nuôi va chạm với tàu bay
Mẫu số 3.1	Mẫu báo cáo sự cố va chạm chim, động vật hoang dã, vật nuôi với tàu bay
Mẫu số 3.2	Mẫu báo cáo bổ sung thông tin về chi phí khai thác và hư hại động cơ do sự cố chim, động vật hoang dã, vật nuôi va chạm với tàu bay
Mẫu số 04	Mẫu Giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay
Mẫu số 4.1	Mẫu Giấy phép không áp dụng mã QR
Mẫu số 4.2.	Mẫu Giấy phép áp dụng mã QR
Mẫu số 05	Mẫu báo cáo của người khai thác cảng hàng không, sân bay và Cảng vụ hàng không
Mẫu số 5.1	Mẫu báo cáo của người khai thác cảng hàng không, sân bay
Mẫu số 5.1.1	Mẫu báo cáo giới hạn năng lực khai thác nhà ga, sân đỗ

STT	Tên các mẫu
Mẫu số 5.1.2	Mẫu báo cáo sử dụng slot chuyến bay nội địa và chuyến bay quốc tế[16]
Mẫu số 5.1.3	Mẫu báo cáo kế hoạch trung hạn 5 năm về tăng, giảm giới hạn khai thác nhà ga, sân đỗ[17]
Mẫu số 5.1.4	Mẫu báo cáo số lượng tàu bay đỗ qua đêm được xác nhận cho hãng hàng không
Mẫu số 5.1.5	Mẫu báo cáo sử dụng slot theo số hiệu chuyến bay[18]
Mẫu số 5.1.6	Mẫu báo cáo giám sát thu hồi slot theo số hiệu chuyến bay[19]
Mẫu số 5.2	Mẫu báo cáo của Cảng vụ hàng không
Mẫu số 5.2.1	Mẫu báo cáo giám sát sử dụng slot chuyến bay nội địa[20]

[16] Mẫu này được thay thế theo quy định tại khoản 1 Điều 2 Thông tư số 52/2023/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng, hàng không, sân bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2024.

[17] Mẫu này được bãi bỏ theo quy định tại khoản 3 Điều 2 Thông tư số 52/2023/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng, hàng không, sân bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2024.

[18] Mẫu này được thay thế theo quy định tại khoản 1 Điều 2 Thông tư số 52/2023/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng, hàng không, sân bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2024.

[19] Mẫu này được bổ sung theo quy định tại khoản 1 Điều 2 Thông tư số 52/2023/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng, hàng không, sân bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2024.

[20] Mẫu này được thay thế theo quy định tại khoản 1 Điều 2 Thông tư số 52/2023/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng, hàng không, sân bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2024.

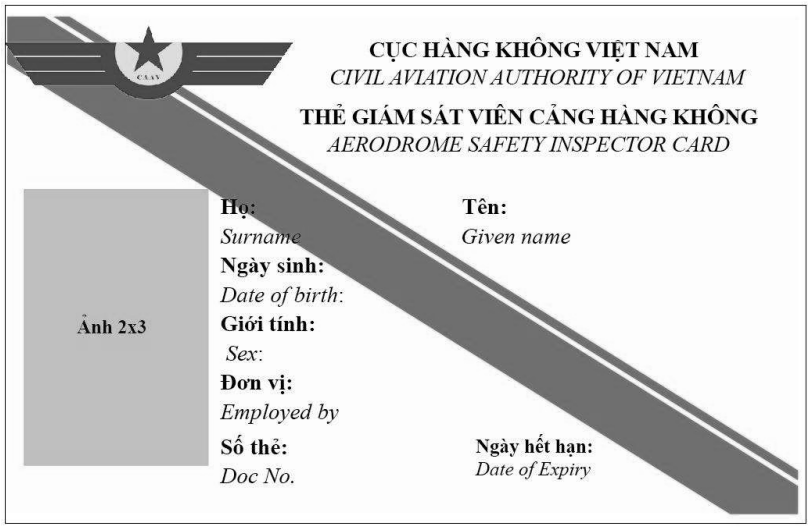
STT	Tên các mẫu
Mẫu số 5.2.2	Mẫu báo cáo giám sát sử dụng slot chuyến bay quốc tế[21]
Mẫu số 06	Mẫu báo cáo của cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay
Mẫu số 6.1	Mẫu báo cáo giới hạn năng lực khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay
Mẫu số 6.2	Mẫu báo cáo kế hoạch trung hạn về tăng, giảm giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay[22]

[21] Mẫu này được bãi bỏ theo quy định tại khoản 3 Điều 2 Thông tư số 52/2023/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng, hàng không, sân bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2024.

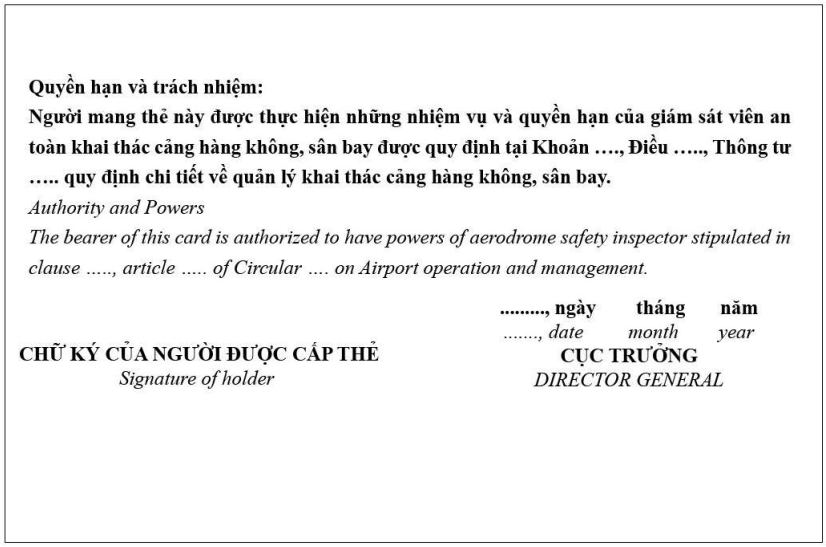
[22] Mẫu này được bãi bỏ theo quy định tại khoản 3 Điều 2 Thông tư số 52/2023/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng, hàng không, sân bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2024.

Mẫu số 01
Mẫu thẻ giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay

1. Mặt trước



2. Mặt sau



Quyền hạn và trách nhiệm:

Người mang thẻ này được thực hiện những nhiệm vụ và quyền hạn của giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay được quy định tại Khoản ….., Điều ….., Thông tư ….. quy định chi tiết về quản lý khai thác cảng hàng không, sân bay.

Authority and Powers

The bearer of this card is authorized to have powers of aerodrome safety inspector stipulated in clause ….., article ….. of Circular …. on Airport operation and management.

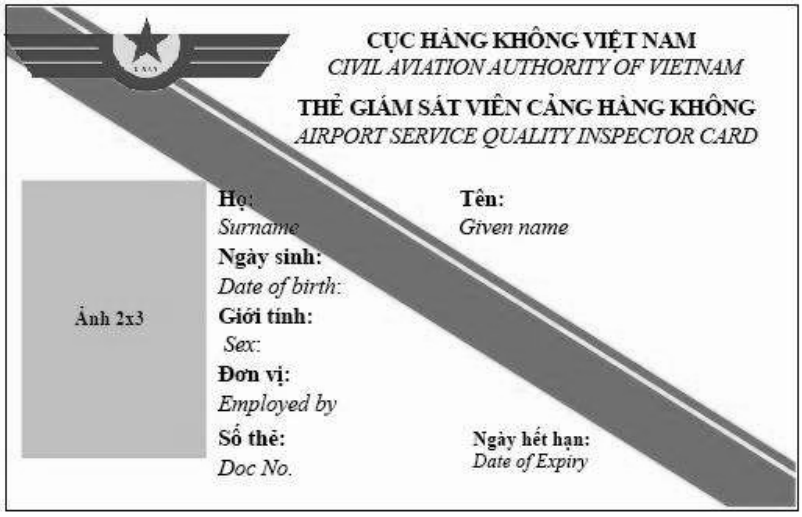
....., ngày tháng năm
....., date month year

CHỮ KÝ CỦA NGƯỜI ĐƯỢC CẤP THẺ
Signature of holder

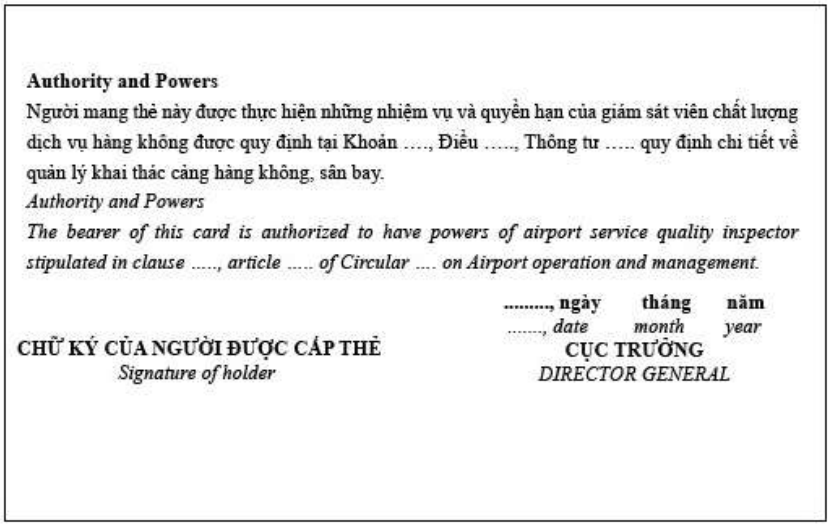
CỤC TRƯỞNG
DIRECTOR GENERAL

Mẫu số 02
Mẫu thẻ giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không

1. Mặt trước



2. Mặt sau



Authority and Powers

Người mang thẻ này được thực hiện những nhiệm vụ và quyền hạn của giám sát viên chất lượng dịch vụ hàng không được quy định tại Khoản …., Điều ….., Thông tư ….. quy định chi tiết về quản lý khai thác cảng hàng không, sân bay.

Authority and Powers

The bearer of this card is authorized to have powers of airport service quality inspector stipulated in clause ....., article ..... of Circular .... on Airport operation and management.

....., ngày tháng năm
....., date month year

CHỮ KÝ CỦA NGƯỜI ĐƯỢC CẤP THẺ
Signature of holder

CỤC TRƯỞNG
DIRECTOR GENERAL

Mẫu số 03

Mẫu báo cáo sự cố va chạm chim, động vật hoang dã, vật nuôi với tàu bay và báo cáo bổ sung thông tin về chi phí khai thác và hư hại động cơ do sự cố chim, động vật hoang dã, vật nuôi va chạm với tàu bay

Mẫu số 3.1. Mẫu báo cáo sự cố va chạm chim, động vật hoang dã, vật nuôi với tàu bay

Send to:

Gửi tới:

Operator.....	01/02	Effect on Flight:	
Người khai thác tàu bay.....		*Ảnh hưởng tới chuyến bay*	
Aircraft Make/Model.....	03/04	None	□ 32
Nhà sản xuất tàu bay/Mẫu mã		*Không*	
Engine Make/Model.....	05/06	Aborted take - off	□ 33
Nhà sản xuất động cơ/Mẫu mã		*Hủy cất cánh*	
Aircraft Registration.....	07	Precautionary landing	□ 34
Số đăng ký tàu bay.....		*Hạ cánh phòng bất trắc*	
Flight number.....		Engines shut down	□ 35
Số hiệu chuyến bay.....		*Động cơ bị tắt*	
Date day..... month..... year	08	Other (specify)	□ 36
Ngày..... tháng..... năm		*Khác (nêu rõ)*	
Route to.....		Sky Condition	37
Điểm đến.....		*Điều kiện bầu trời*	
Local time.....	09	No cloud	□ A
Giờ địa phương.....		*Không mây*	
dawn □A day □B dusk □C night □D10		Some cloud	□ B
bình minh □ A ban ngày □ B chạng vạng □ C đêm □ D		*Có mây*	
AerodromeName.....	11/12	Overcast	□ C
Tên sân bay.....		*U ám*	

Runway used.....			13	Precipitation			
				Lượng giáng thủy			
Đường CHC sử dụng.....				Fog			□ 38
Location if Enroute.....			14	*Sương mù*			
Vị trí trên đường bay.....				Rain			□ 39
Height AGL.....			15	*Mưa*			
Độ cao (AGL).....				Snow			□ 40
Speed IAS.....			16	*Tuyết*			
Tốc độ (IAS).....				bird Species*.....			41
Phase of Flight.....			17	*Loài chim*.....			
Giai đoạn của chuyến bay....				Number of Birds.....			
Parked	□ A	En route	□ E	*Số lượng chim*.....			
đỗ		*trên đường bay*		*Seen*	42	*Struck*	
Taxi	□ B	Descent	□ F	*Nhìn thấy*		*Va chạm*	
lăn		*hạ độ cao*					
Take-off run	□ C	Approach	□ G		1 □ A		□ A
chạy đà cất cánh		*tiếp cận*			2-10 □ B		□ B
Climb	□ D	Landing roll	□ H		11-100 □ C		□ C
lấy độ cao		*xả đà hạ cánh*		More	□ D		□ D
Part(s) of Aircraft				*Nhiều hơn*			
Phần (các phần) của tàu bay							
	Struck		Damaged	Size of Bird	44		
	Va chạm		*Hư hại*	*Kích thước của chim*			
Radome	□	18	□			Small	□ S
Chóp ra đa						*Nhỏ*	
Windshield	□	19	□			Medium	□ M
Kính chắn gió						*Trung bình*	
Nose	□	20	□			Large	□ L

(excluding above)

Mũi (ngoại trừ phần trên)

Engine no.1 □ 21 □

Động cơ số

2 □ 22 □

3 □ 23 □

4 □ 24 □

Propeller □ 25 □

Cánh quạt

Wing/rotor □ 26 □

Cánh tàu bay/cánh quay trực thăng

Fuselage □ 27 □

Thân

Landing gear □ 28 □

Càng

Tail □ 29 □

Đuôi

Lights □ 30 □

Đèn

Other (specify) □ 31 □

Khác (nêu rõ)

Reported by.....

Báo cáo bởi.....

(Name, Signature)

(Tên, Chữ ký)

To

Pilot Warned of Birds 45

Tổ lái có được cảnh báo về chim

Yes □ y No □ x

Có *Không*

Remarks (describe damage, injuries and other pertinent information) 46/47

Bình luận (mô tả mức độ hư hại, mức độ tổn thương và các thông tin thích hợp)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

* Send the pictures of the birdstrike

** Gửi ảnh của sự cố chim va chạm vào tàu bay*

Mẫu số 3.2. Mẫu báo cáo bổ sung thông tin về chi phí khai thác và hư hại động cơ do sự cố chim, động vật hoang dã, vật nuôi va chạm với tàu bay

A. BASIC DATA

A. THÔNG TIN CƠ BẢN

Operator..... 01/02

Người khai thác.....

Aircraft Make/Model..... 03/04

Nhà sản xuất tàu bay/Mẫu mã.....

Engine Make/Model:..... 05/06

Nhà sản xuất động cơ/Mẫu mã.....

Aircraft Registration:..... 07

Số đăng ký tàu bay.....

Date of strike: day..... month..... year..... 08

Ngày xảy ra sự cố va chạm: ngày..... tháng..... năm.....

Aerodrome/Location if known..... 11/12/14

.....

Sân bay/Vị trí nếu biết.....

B. COST INFORMATION:

B. THÔNG TIN CHI PHÍ:

Aircraft time out of service:..... hours 52

Thời gian tàu bay không phục vụ bay..... giờ

Estimated cost of repairs or replacement U.S. $..... 53

Chi phí ước tính cho việc sửa chữa hoặc thay thế:

Estimated other costs U.S. $..... 54

Chi phí ước tính khác:

C. CÁC THÔNG TIN ĐẶC BIỆT VỀ HƯ HẠI ĐỘNG CƠ DO SỰ CỐ VA CHẠM

Engine position number 1 2 3 4

Vị trí của động cơ

Reason for failure/shutdown *Lý do hỏng/tắt máy*	55	56	57	58
Uncontained failure *Bị văng ra không kiểm soát*	□ A	□ A	□ A	□ A
Fire *Cháy*	□ B	□ B	□ B	□ B
Shutdown - Vibration *Tắt - Rung*	□ C	□ C	□ C	□ C
Shutdown - Temperature *Tắt - Nhiệt độ*	□ D	□ D	□ D	□ D
Shutdown - Fire warning *Tắt - Cảnh báo cháy*	□ E	□ E	□ E	□ E
Shutdown - Other (specify) *Tắt - Khác (nêu rõ)*	□ Y	□ Y	□ Y	□ Y
.....				
Shutdown - unknown *Tắt - không biết*	□ Z	□ Z	□ Z	□ Z
Estimated percentage of thrust loss* *Phần trăm ước tính giảm lực đẩy*	__59	__60	__61	__62
Estimated number of birds ingested *Số lượng chim ước tính bị cuốn vào động cơ*	__63	__64	__65	__66

Bird species..... 41
Loài chim.....

* These may be difficult to determine but even estimates are useful.

** Việc nhận diện được các loài chim có thể khó nhưng cần thiết ngay cả khi chỉ là số ước lượng.*

Send the pictures of the birdstrike
Gửi ảnh của sự cố chim va chạm vào tàu bay

Reported by.....
Được báo cáo bởi.....
(Name, Signature)
(Tên, Chữ ký)

Mẫu số 04. Mẫu giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay

Mẫu số 4.1. Mẫu Giấy phép không áp dụng mã QR

1. Mặt trước

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN ĐIỀU KHIỂN, VẬN HÀNH
THIẾT BỊ HÀNG KHÔNG, PHƯƠNG TIỆN HOẠT ĐỘNG
TẠI KHU VỰC HẠN CHẾ CỦA CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY
Số Giấy phép:

Ảnh 2x3

Họ và tên:
Ngày sinh:
Giới tính:
Cơ quan công tác:
Phạm vi hoạt động: Cảng hàng không, sân bay tại Việt Nam

CỤC TRƯỞNG

Ngày cấp:
Ngày hết hạn:

2. Mặt sau

Năng định được phê chuẩn:

Ngày cấp	Năng định

1. Người được cấp giấy phép phải mang theo giấy phép trong khi thực hiện nhiệm vụ.
2. Người được cấp giấy phép phải thực hiện đúng năng định đã được phê chuẩn trong giấy phép.
3. Giấy phép bị thu hồi trong trường hợp người được cấp giấy phép vi phạm quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải và Cục Hàng không Việt Nam.

Mẫu số 4.2. Mẫu Giấy phép áp dụng mã QR

1. Mặt trước

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM ----------	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc ----------

GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN ĐIỀU KHIỂN, VẬN HÀNH THIẾT BỊ HÀNG KHÔNG, PHƯƠNG TIỆN HOẠT ĐỘNG TẠI KHU VỰC HẠN CHẾ CỦA CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Số Giấy phép:

Ảnh 2x3

Họ và tên:

Ngày sinh:

Giới tính:

Cơ quan công tác:

Phạm vi hoạt động: **Cảng hàng không, sân bay tại Việt Nam**

Ngày cấp:

Ngày hết hạn:

2. Mặt sau

Năng định được phê chuẩn:

Ngày cấp	Năng định

1. Người được cấp giấy phép phải mang theo giấy phép trong khi thực hiện nhiệm vụ.
2. Người được cấp giấy phép phải thực hiện đúng năng định đã được phê chuẩn trong giấy phép.
3. Giấy phép bị thu hồi trong trường hợp người được cấp giấy phép vi phạm quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải và Cục Hàng không Việt Nam.

Mẫu số 05. Mẫu báo cáo của người khai thác cảng hàng không, sân bay và Cảng vụ hàng không

Mẫu số 5.1. Mẫu báo cáo của người khai thác cảng hàng không, sân bay
Mẫu số 5.1.1. Mẫu báo cáo giới hạn năng lực khai thác nhà ga, sân đỗ

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

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

Người lập báo cáo	Thủ trưởng đơn vị
(Ghi rõ họ tên)	*(Ghi rõ họ tên)*

HƯỚNG DẪN MẪU 5.1.1

a) Tên báo cáo: mẫu báo cáo giới hạn năng lực khai thác nhà ga, sân đỗ.

b) Nội dung yêu cầu báo cáo:

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

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

- Kỳ báo cáo: số liệu theo lịch bay mùa hè và lịch bay mùa đông.

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

- Định dạng báo cáo: báo cáo được lập dưới định dạng excel hoặc word.

c) Đơn vị báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay.

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

đ) Phương thức gửi, nhận báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay gửi báo cáo bằng văn bản về Cục Hàng không Việt Nam qua địa chỉ hộp thư điện tử vthk@caa.gov.vn.

e) Thời hạn gửi báo cáo:

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

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

g) Tần suất thực hiện báo cáo: 02 lần/năm.

h) Thời gian chốt số liệu báo cáo:

- Trước ngày 15 tháng 4 đối với số liệu của lịch bay mùa đông kế tiếp

- Trước ngày 15 tháng 9 đối số liệu với lịch bay mùa hè kế tiếp.

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

k) Biểu mẫu số liệu báo cáo: báo cáo theo Mẫu số 5.1.1.

Mẫu số 5.1.2. Báo cáo sử dụng slot chuyến bay nội địa, quốc tế và lập kế hoạch khai thác hàng ngày so với slot được xác nhận[23]

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

STT	Số hiệu chuyến bay	Hãng hàng không	Chặng bay	Chuyến đi/ Chuyến đến	Quốc tế/Nội địa	Ngày khai thác	Giờ slot được xác nhận	Khung giờ slot được xác nhận	Giờ AOBT hoặc AIBT	Chênh lệch thời gian	Tình trạng sử dụng slot	Giờ SOBT	Tình trạng trùng khớp slot	Ngày khai thác trong tuần (DOW)
(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*	*(5)*	*(6)*	*(7)*	*(8)*	*(9)*	*(10)*	*(11) = (10)-(8)*	*(12)*	*(13)*	*(14)*	*(15)*
1	AB123	AB	SGNHAN	DEP	NĐ	01APR24	10:10	10	10:15	00:05	Đúng slot	10:10	Trùng khớp	
2	AB456	AB	HPHSGN	ARR	NĐ	01APR24	07:00	7	09:10	02:10	Sai slot	07:05	Không trùng khớp	
3	CD123	CD	SGNBKK	DEP	QT	01APR24	09:45	9	10:50	01:05	Sai slot	10:45	Không trùng khớp	
4 ...	CD234 ...	CD ...	... ...	ARR ...	QT ...						...			

NGƯỜI LẬP BÁO CÁO
(Ghi rõ họ tên)

THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ
(Ghi rõ họ tên)

[23] Mẫu này được thay thế theo quy định tại khoản 1 Điều 2 Thông tư số 52/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng, hàng không, sân bay, có hiệu lực kể từ ngày 25 tháng 02 năm 2024.

HƯỚNG DẪN BIỂU MẪU 5.1.2

a) Tên báo cáo: Mẫu báo cáo sử dụng slot chuyến bay nội địa, quốc tế và việc lập kế hoạch khai thác hàng ngày so với slot được xác nhận.

b) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo: kết quả tình trạng slot: "Đúng slot", "Sai slot", "Không sử dụng" gắn với các chỉ tiêu, cụ thể: số hiệu chuyến bay; đường bay; hãng khai thác; thời gian thực hiện; slot đi, đến và tình trạng trùng khớp slot; báo cáo số liệu chi tiết theo kỳ báo cáo và cộng dồn đến kỳ báo cáo tới Cảng vụ hàng không và Cục Hàng không Việt Nam.

- Giải thích thuật ngữ:

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

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

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

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

+ Quốc tế/nội địa (Cột 6): các chuyến bay nội địa được ký hiệu là "NĐ" và chuyến bay quốc tế được ký hiệu là "QT", nhằm mục đích phân biệt các chuyến bay đi, đến các cảng hàng không.

+ Ngày khai thác (Cột 7): là ngày khai thác thực tế theo giờ địa phương (giờ Hà Nội).

+ Giờ slot được xác nhận (Cột 8): là giờ slot được lấy từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương.

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

+ Giờ AOBT hoặc AIBT (Cột 10): thời gian khởi hành thưc tế (Actual Off Block Time-AOBT) hoặc thời gian kết thúc thực tế (Actual In-Block Time-IBT) của tàu bay thực hiện chuyến bay đó.

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

+ Tình trạng sử dụng slot (Cột 12): tình trạng sử dụng slot được xác định gồm 03 tình trạng là "Đúng slot", "Sai Slot" và "Không sử dụng".

+ Giờ SOBT (Cột 13): là thời gian khởi hành dự kiến trong lịch khai thác ngày của hãng hàng không.

❖ "Đúng slot" (Cột 11): là slot được khai thác thực tế không sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất; 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa.

❖ "Sai slot" (Cột 11): là slot được khai thác thực tế sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất; sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa.

❖ "Không sử dụng" là chuyến bay không có thời gian khởi hành thực tế hoặc thời gian kết thúc thực tế tại Cột 10.

+ Tình trạng trùng khớp slot (Cột 14): là kết quả so sánh sự trùng khớp giữa giờ SOBT (Cột 13) và giờ slot được xác nhận (Cột 8) (hiệu số giữa giờ SOBT và giờ Slot được xác nhận bằng 0) được xác định gồm 03 tình trạng là "Trùng khớp", "Không trùng khớp" và "Không sử dụng").

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

Ví dụ về đúng slot: chuyến nội địa AB123 giờ AOBT 10:15, giờ slot được xác nhận 10:10, chênh lệch 00:05, tình trạng slot là "Đúng slot".

Ví dụ về sai slot: chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất CD123, giờ AOBT 10:50, giờ slot được xác nhận 09:45, chênh lệch 01:05 (65 phút) nên tình trạng slot là "Sai slot"; chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất DE234 giờ AOBT 10:10, giờ slot được xác nhận 08:05, chênh lệch 02:05 (125 phút) nên tình trạng slot là "Sai slot".

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

- Định dạng báo cáo:

+ Báo cáo được lập dưới định dạng excel;

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

c) Đơn vị báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay.

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

đ) Phương thức gửi, nhận báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo sử dụng slot chuyến bay nội địa và chuyến bay quốc tế về Cảng vụ hàng không và Cục Hàng không Việt Nam qua hộp thư điện tử (Email: giamsatslot@caa.gov.vn). Các Cảng vụ hàng không thông báo địa chỉ email để gửi báo cáo.

e) Thời hạn gửi báo cáo: ngày 05 hàng tháng báo cáo số liệu cho 01 tháng trước, báo cáo số liệu chi tiết cộng dồn khi đến kỳ báo cáo.

g) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo số liệu trong giai đoạn 01 tháng từ 00 giờ ngày 01 đến hết 23 giờ 59 phút ngày cuối cùng của tháng báo cáo trong lịch bay mùa theo giờ địa phương (giờ Hà Nội).

h) Thời gian chốt số liệu báo cáo:

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

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

- Lưu ý người khai thác cảng hàng không, sân bay khi thực hiện việc báo cáo:

+ Do thời gian trong hệ thống slot của Cục Hàng không Việt Nam là giờ UTC nên sau khi xuất dữ liệu từ hệ thống phải quy đổi sang giờ địa phương (giờ Hà Nội) bằng cách cộng thêm 07:00 vào giờ slot để làm dữ liệu đưa vào Cột 8.

+ Để đảm bảo đủ dữ liệu cho 30 hoặc 31 ngày tùy từng tháng: lấy thêm số liệu slot từ mốc 17:00-23:55 giờ quốc tế của ngày cuối cùng của tháng trước kỳ báo cáo và bỏ dữ liệu slot từ mốc 17:00-23:55 (UTC) của ngày cuối cùng của tháng của kỳ Báo cáo và được chốt sau 15:00 ngày hàng ngày. Ví dụ: kỳ báo cáo tháng 8/2024 khi xuất dữ liệu sẽ lấy thêm dữ liệu slot từ 17:00 đến 24:00 của ngày 31/7/2024 và bỏ đi dữ liệu từ 17:00 đến 24:00 ngày 31/8/2024 (vì khi chuyển giờ quốc tế sang giờ địa phương đã chuyển sang ngày 01/9/2024).

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

k) Biểu mẫu số liệu báo cáo: báo cáo theo Mẫu số 5.1.2.

Mẫu số 5.1.3. Mẫu báo cáo kế hoạch trung hạn 5 năm về tăng, giảm giới hạn khai thác nhà ga, sân đỗ[24]

[24] Mẫu này được bãi bỏ theo quy định tại khoản 3 Điều 2 Thông tư số 52/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng, hàng không, sân bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2024.

Mẫu số 5.1.4. Mẫu báo cáo số lượng tàu bay đỗ qua đêm được xác nhận cho hãng hàng không

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

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

Người lập báo cáo
(Ghi rõ họ tên)

Thủ trưởng đơn vị
(Ghi rõ họ tên)

HƯỚNG DẪN MẪU SỐ 5.1.4

a) Tên báo cáo: mẫu báo cáo số lượng tàu bay đỗ qua đêm được xác nhận cho hãng hàng không.

b) Nội dung yêu cầu báo cáo:

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

- Kỳ báo cáo: báo cáo số liệu theo lịch bay mùa hè và lịch bay mùa đông.

- Ngày báo cáo: là ngày đơn vị gửi báo cáo và ngày này là thời điểm trước thời hạn báo cáo.

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

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

- Định dạng báo cáo: báo cáo được lập dưới định dạng excel hoặc word.

c) Đơn vị báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay.

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

đ) Phương thức gửi, nhận báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay gửi báo cáo bằng văn bản qua địa chỉ hòm thư điện tử vthk@caa.gov.vn của Cục Hàng không Việt Nam.

e) Thời hạn gửi báo cáo:

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

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

g) Tần suất thực hiện báo cáo: 02 lần/năm.

h) Thời gian chốt số liệu báo cáo: trước ngày 15 tháng 4 đối với số liệu của lịch bay mùa đông kế tiếp và ngày 15 tháng 9 đối số liệu với lịch bay mùa hè kế tiếp.

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

k) Biểu mẫu số liệu báo cáo: báo cáo theo mẫu số 5.1.4.

Mẫu số 5.1.5. Mẫu báo cáo sử dụng chuỗi slot theo số hiệu chuyến bay của mùa lịch bay để thông báo slot lịch sử[25]

1. Đơn vị báo cáo:

2. Cơ quan nhận báo cáo:

3. Ngày báo cáo:

4. Kỳ báo cáo:

5. Cảng hàng không:

6. Biểu mẫu báo cáo

6.1. Bảng chi tiết giám sát chuỗi slot chuyến đi, đến để trả lịch sử

STT	Số hiệu chuyến bay	Hãng hàng không	Chặng bay	Chuyến đi/ Chuyến đến	Quốc tế/ Nội địa	Ngày khai thác	Giờ slot được xác nhận	Khung giờ slot được xác nhận	Giờ AOBT hoặc AIBT	Chênh lệch thời gian	Tình trạng sử dụng slot	Ngày khai thác trong tuần (DOW)
(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*	*(5)*	*(6)*	*(7)*	*(8)*	*(9)*	*(10)*	*(11) = (10)-(8)*	*(12)*	*(13)*
1	AB123	AB	SGNHAN	DEP	NĐ	01APR24	10:10	10	10:15	00:05	Đúng slot	1
2	AB456	AB	HPHSGN	ARR	NĐ	01APR24	07:00	7	09:10	02:10	Sai slot	1
3	CD123	CD	SGNBKK	DEP	QT	01APR24	09:45	9	10:50	01:05	Sai slot	1
4 ...	CD234 ...	CD ...	... ...	ARR ...	QT ...						...	

6.2. Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay chuyến đi, đến

STT	Số hiệu chuyến bay	Chặng bay	Ngày khai thác (DAY)	Giai đoạn xác nhận chuỗi slot		Giờ slot được xác nhận	Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi	Tổng số slot thực hiện	Tổng số slot thực hiện đúng	Tỷ lệ slot thực hiện/Tổng số slot được xác nhận	Tỷ lệ slot thực hiện đúng/ Tổng số slot được xác nhận
(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*	*(5)*	*(6)*	*(7)*	*(8)*	*(9)*	*(10)*	*(11)=(9)/(8)*	*(12)=(10)/(8)*
1	AB123	HANSGN	1	29MAR24	01JUN24	11:30	10	8	5	80%	50%
2	AB123	HANSGN	1	07JUN24	11JUL24	15:35	5	3	3	60%	60%
3	AB123	HANSGN	1	06JUL24	24OCT24	08:50	16	15	14	94%	88%
4	AB123	HANSGN	3	01APR24	27MAY24	14:40	9	9	8	100%	89%
5	AB123	HANSGN	3	03JUN24	24OCT24	12:20	21	20	18	95%	86%
6	AB123	HANSGN	4	29MAR24	24OCT24	03:20	30	27	25	90%	83%
...											

NGƯỜI LẬP BÁO CÁO
(Ghi rõ họ tên)

THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ
(Ghi rõ họ tên)

[25] Mẫu này được thay thế theo quy định tại khoản 1 Điều 2 Thông tư số 52/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng, hàng không, sân bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2024.

HƯỚNG DẪN MẪU SỐ 5.1.5

a) Tên báo cáo: Mẫu báo cáo sử dụng chuỗi slot theo số hiệu chuyến bay của mùa lịch bay để thông báo slot lịch sử.

b) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay:

+ Người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo: kết quả tình trạng sử dụng slot đi, đến của các chuỗi slot được xác nhận tại ngày cơ sở tính slot lịch sử và chuỗi slot hình thành sau ngày cơ sở tính slot lịch sử (số liệu chi tiết lấy từ mẫu số 5.1.2) để thực hiện thu hồi chuỗi slot theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều 92 của Thông tư này. "Đúng slot", "Sai slot", "Không sử dụng" của các chuyến bay quốc tế và nội địa (lập thành 02 bảng) gắn với các chỉ tiêu, cụ thể: số hiệu chuyến bay; đường bay; hãng khai thác; thời gian thực hiện; slot đi, đến trong kỳ báo cáo và cộng dồn theo mục "6.1. Bảng chi tiết giám sát chuỗi slot đi, đến";

+ Tổng hợp, báo cáo số liệu chuyến bay đi "Đúng slot" tổng hợp mùa lịch bay theo các tiêu chí: (i) từng số hiệu chuyến bay quốc tế hoặc chuyến bay nội địa; (ii) theo từng ngày khai thác trong tuần (từ DAY 1 đến DAY 7); (iii) theo từng cảng; (iv) và được chia thành 02 bảng chuyến bay quốc tế và chuyến bay nội địa riêng;

+ Tổng hợp, báo cáo số liệu các chuyến bay đến theo mục *"6.2. Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay chuyến đi, đến"*.

- Giải thích thuật ngữ đối với số liệu nêu tại mục "6.1. *Bảng chi tiết giám sát chuỗi slot chuyến đi, đến để trả lịch sử*""

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

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

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

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

+ Quốc tế/Nội địa (Cột 6): các chuyến bay nội địa được ký hiệu là "NĐ" và chuyến bay quốc tế được ký hiệu là "QT", nhằm mục đích phân biệt các chuyến bay đi, đến các cảng hàng không.

+ Ngày khai thác (Cột 7): là ngày khai thác thực tế theo giờ địa phương (giờ Hà Nội).

+ Giờ slot được xác nhận (Cột 8): là giờ slot được lấy từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương.

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

+ Giờ AOBT hoặc AIBT (Cột 10): thời gian khởi hành thực tế (Actual Off Block Time-AOBT) hoặc thời gian kết thúc thực tế (Actual In-Block Time-IBT) của tàu bay thực hiện chuyến bay đó.

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

+ Tình trạng sử dụng slot (Cột 12): tình trạng sử dụng slot được xác định gồm 03 tình trạng là "Đúng slot", "Sai Slot" và "Không sử dụng".

❖ "Đúng slot" (Cột 11): là slot được khai thác thực tế không sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất; 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa.

❖ "Sai slot" (Cột 11): là slot được khai thác thực tế sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất; sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa.

❖ "Không sử dụng" là chuyến bay không có thời gian khởi hành thực tế hoặc thời gian kết thúc thực tế tại Cột 10.

+ Ngày khai thác trong tuần (DOW) (Cột 13): tương ứng với các DAY 1 (Thứ Hai), DAY 2 (Thứ Ba), DAY 3 (Thứ Tư), DAY 4 (Thứ Năm), DAY 5

(Thứ Sáu), DAY 6 (Thứ Bảy), DAY 7 (Chủ nhật). Đề nghị chỉ thống kê một ngày khai thác trong một dòng trường hợp chuyến bay hàng ngày (DAY 1234567) thì thống kê thành 7 dòng từ dòng 1 đến dòng 7.

- Giải thích thuật ngữ đối với số liệu nêu tại mục *"6.2. Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay chuyến đi, đến":*

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

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

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

+ Giai đoạn xác nhận chuỗi slot: (Cột 5) là ngày bắt đầu chuỗi slot xác nhận được xác nhận và Cột (6) là ngày kết thúc chuỗi slot xác nhận được xác nhận trong lịch bay mùa.

+ Giờ slot được xác nhận (Cột 7): là giờ slot được lấy từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương. Vào ngày cơ sở tính slot lịch sử, Cục Hàng không Việt Nam cung cấp dữ liệu cho người khai thác cảng hàng không, sân bay.

+ Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi (Cột 8): là tổng số slot được lấy từ hệ thống phần mềm quản lý slot (bao gồm chuỗi slot được chốt tại ngày cơ sở tính slot lịch sử và chuỗi slot hình thành sau ngày cơ sở tính slot lịch sử) của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương.

+ Tổng số slot thực hiện (Cột 9): là tổng số slot được hãng hàng không sử dụng theo từng DAY trong TUẦN (người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu thực hiện đến ngày 20/8 với lịch bay mùa Hè và đến ngày cuối cùng của lịch bay mùa Đông từ hệ thống của cảng hàng không).

+ Tổng số slot thực hiện đúng (Cột 10): là tổng số slot thực hiện đúng theo từng số hiệu chuyến bay theo từng DAY trong TUẦN (đối với lịch bay mùa Hè được chốt vào ngày 20 tháng 8).

+ Tỷ lệ slot thực hiện/Tổng số slot được xác nhận (Cột 11): là tỷ lệ % được tính bằng tổng số slot thực hiện theo từng DAY trong TUẦN/Tổng số slot trong giai đoạn được xác nhận theo từng DAY trong TUẦN của mỗi mùa lịch bay (đối với lịch bay mùa Hè được chốt vào ngày 20 tháng 8).

+ Tỷ lệ slot thực hiện đúng/Tổng số slot được xác nhận (Cột 12): là tỷ lệ % được tính bằng tổng số slot thực hiện đúng theo từng DAY trong TUẦN/Tổng số slot trong giai đoạn được xác nhận theo từng DAY trong TUẦN của mỗi mùa lịch bay (đối với lịch bay mùa Hè được chốt vào ngày 20 tháng 8).

- Định dạng báo cáo:

+ Báo cáo được lập dưới định dạng Excel.

+ Thời gian được định dạng ngày: DDMMYY. Ví dụ: 29MAR24.

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

c) Đơn vị báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay.

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

đ) Phương thức gửi, nhận báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay gửi báo cáo bằng văn bản về Cục Hàng không Việt Nam qua địa chỉ hòm thư điện tử giamsatslot@caa.gov.vn.

e) Thời hạn gửi báo cáo: tổng hợp báo cáo cả mùa trước 10 ngày so với ngày thông báo slot lịch sử theo lịch điều phối slot của IATA.

g) Tần suất thực hiện báo cáo: tổng hợp theo mỗi mùa slot (mùa Đông/mùa Hè).

h) Thời gian chốt số liệu báo cáo:

- Tổng số slot chuỗi được xác nhận:

+ Cục Hàng không Việt Nam cung cấp tại ngày cơ sở tính slot lịch sử.

+ Người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất các chuỗi slot hình thành sau HBD (số liệu chi tiết lấy từ mẫu số 5.1.2) vào 20/8 đối với lịch bay mùa Hè và ngày cuối cùng của lịch bay mùa Đông từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam.

- Tổng số slot thực hiện: là số slot thực hiện từ 00:00 DAY 1 đến 23:59 DAY 7 của tuần báo cáo. Dữ liệu chốt và chiết xuất đến ngày 20 tháng 8 với lịch bay mùa Hè và ngày cuối cùng của lịch bay mùa Đông.

- Tổng số slot thực hiện đúng: là số slot thực hiện từ 00:00 DAY 1 đến 23:59 DAY 7 của tuần báo cáo và tổng hợp theo lịch bay mùa. Dữ liệu chốt vào ngày cuối cùng là ngày 20 tháng 8 với lịch bay mùa Hè và vào ngày cuối cùng của lịch bay mùa đông.

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay khi thực hiện việc báo cáo:

+ Do thời gian trong hệ thống slot của Cục Hàng không Việt Nam là giờ UTC nên sau khi xuất dữ liệu từ hệ thống phải quy đổi sang giờ địa phương (giờ Hà Nội) bằng cách cộng thêm 07:00 vào giờ slot để làm dữ liệu đưa vào Cột 8.

+ Để đảm bảo đủ dữ liệu cho 30 hoặc 31 ngày tùy từng tháng: lấy thêm số liệu slot từ mốc 17:00-23:55 giờ quốc tế của ngày cuối cùng của tháng trước kỳ báo cáo và bỏ dữ liệu slot từ mốc 17:00-23:55 (UTC) của ngày cuối cùng của tháng của kỳ báo cáo và được 15:00 ngày hàng ngày. Ví dụ: kỳ báo cáo tháng 8/2024 khi xuất dữ liệu sẽ lấy thêm dữ liệu slot từ từ 17:00 đến 24:00 của ngày 31/7/2024 và bỏ đi dữ liệu từ 17:00 đến 24:00 ngày 31/8/2024 (vì khi chuyển giờ quốc tế sang giờ địa phương đã chuyển sang ngày 01/9/2024).

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

k) Biểu mẫu số liệu báo cáo: báo cáo theo Mẫu số 5.1.5

Mẫu số 5.1.6. Mẫu báo cáo giám sát thu hồi slot theo số hiệu chuyến bay[26]

1. Đơn vị báo cáo:

2. Cơ quan nhận báo cáo:

3. Ngày báo cáo:

4. Kỳ báo cáo:

5. Cảng hàng không:

6. Biểu mẫu báo cáo

6.1. Bảng chi tiết giám sát chuỗi slot đi, đến

STT	Số hiệu chuyến bay	Hãng hàng không	Chặng bay	Chuyến đi/ Chuyến đến	Quốc tế/Nội địa	Ngày khai thác	Giờ slot được xác nhận	Khung giờ slot được xác nhận	Giờ AOBT hoặc AIBT	Chênh lệch thời gian	Tình trạng sử dụng slot	Ngày khai thác trong tuần (DOW)
(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*	*(5)*	*(6)*	*(7)*	*(8)*	*(9)*	*(10)*	*(11) = (10)-(8)*	*(12)*	*(13)*
1	AB123	AB	SGNHAN	DEP	NĐ	01APR24	10:10	10	10:15	00:05	Đúng slot	1
2	AB456	AB	HPHSGN	ARR	NĐ	01APR24	07:00	7	09:10	02:10	Sai slot	1
3	CD123	CD	SGNBKK	DEP	QT	01APR24	09:45	9	10:50	01:05	Sai slot	1
4	CD234	CD	SGNVCS	ARR	QT	01APR24	03:45	3			Không sử dụng	1

6.2. Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay đi, đến:

6.2.1. Các chuyến bay đi, đến không sử dụng slot liên tục

STT	Số hiệu chuyến bay	Chặng bay	Ngày khai thác (DAY)	Chuyến đi, đến	Giai đoạn xác nhận chuỗi slot		Giờ slot được xác nhận	Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi	Tổng số slot không thực hiện liên tục của kỳ trước báo cáo	Tổng số slot không thực hiện liên tục kỳ báo cáo	Tổng số slot không thực hiện liên tục cộng dồn	Tỷ lệ slot không thực hiện liên tục kỳ báo cáo/Tổng số slot được xác nhận	Tỷ lệ slot không thực hiện liên tục cộng dồn/ Tổng số slot được xác nhận	Kết quả
(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*	*(5)*	*(6)*	*(7)*	*(8)*	*(9)*	*(10)*	*(11)=(9)/(8)*	*(12)=(10)/(8)*	*(13)=(10)/(8)*	*(14)*	*(15)*
1	AB123	HANSGN	1		29MAR24	28OCT24	11:30	31	0	6	6	19,4%	19,4%	Thu hồi chuỗi slot

[26] Mẫu này được bổ sung theo quy định tại khoản 2 Điều 2 Thông tư số 52/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng, hàng không, sân bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2024.

STT	Số hiệu chuyến bay	Chặng bay	Ngày khai thác (DAY)	Chuyến đi, đến	Giai đoạn xác nhận chuỗi slot		Giờ slot được xác nhận	Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi	Tổng số slot không thực hiện liên tục của kỳ trước báo cáo	Tổng số slot không thực hiện liên tục kỳ báo cáo	Tổng số slot không thực hiện liên tục cộng dồn	Tỷ lệ slot không thực hiện liên tục kỳ báo cáo/Tổng số slot được xác nhận	Tỷ lệ slot không thực hiện liên tục cộng dồn/ Tổng số slot được xác nhận	Kết quả
2	AB123	HANSGN	1		29MAR24	28OCT24	15:35	31	0	3	3	10%	10%	Chưa thu hồi
3	AB234	SGNHAN	1		29MAR24	28OCT24	11:30	31	0	6	6	19,4%	19,4%	Thu hồi chuỗi slot
4	AB243	SGNHAN	1		29MAR24	28OCT24	15:35	31	0	3	3	10%	10%	Chưa thu hồi

6.2.2. Các chuyến bay đi sử dụng slot không đúng liên tục

STT	Số hiệu chuyến bay	Chặng bay	Ngày khai thác (DAY)	Chuyến đi, đến	Giai đoạn xác nhận chuỗi slot		Giờ slot được xác nhận	Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi	Tổng số slot sử dụng không đúng liên tục của kỳ trước báo cáo	Tổng số slot sử dụng không đúng liên tục kỳ báo cáo	Tổng số slot sử dụng không đúng liên tục cộng dồn	Tỷ lệ slot sử dụng slot không đúng liên tục kỳ báo cáo/Tổng số slot được xác nhận	Tỷ lệ slot sử dụng không đúng liên tục cộng dồn/Tổng số slot được xác nhận	Kết quả
(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*	*(5)*	*(6)*	*(7)*	*(8)*	*(9)*	*(10)*	*(11)=(9)/(8)*	*(12)=(10)/(8)*	*(13)=(10)/(8)*	*(14)*	*(15)*
1	AB123	HANSGN	1		29MAR24	28OCT24	11:30	31	0	8	8	19,4%	19,4%	Thu hồi chuỗi slot
2	AB234	HANSGN	1		29MAR24	28OCT24	15:35	31	0	3	3	10%	10%	Chưa thu hồi
3	...													

NGƯỜI LẬP BÁO CÁO
(Ghi rõ họ tên)

THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ
(Ghi rõ họ tên)

HƯỚNG DẪN MẪU SỐ 5.1.6

a) Tên báo cáo: Mẫu báo cáo giám sát thu hồi slot theo số hiệu chuyến bay.

b) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay:

+ Người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo: kết quả tình trạng sử dụng slot đi, đến của các chuỗi slot được xác nhận tại ngày cơ sở tính slot lịch sử (HBD) và chuỗi slot hình thành sau HBD (số liệu chi tiết lấy từ mẫu số 5.1.2) để thực hiện thu hồi chuỗi slot theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều 92 Thông tư này: "Đúng slot", "Sai slot", "Không sử dụng" của các chuyến bay quốc tế và nội địa (lập thành 02 bảng) gắn với các chỉ tiêu, cụ thể: số hiệu chuyến bay; đường bay; hãng khai thác; thời gian thực hiện; slot đi, đến trong kỳ báo cáo và cộng dồn theo mục "6.1. Bảng chi tiết giám sát chuỗi slot đi, đến";

+ Tổng hợp, báo cáo số liệu các chuyến bay đi, đến theo mục *6.2. Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay đi, đến*" để xác định chuỗi slot bị thu hồi theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều 92 Thông tư này: tổng hợp hàng tháng và cộng dồn của mùa lịch bay theo các tiêu chí "Đúng slot", "Sai slot", "Không sử dụng" liên tục: (i) từng số hiệu chuyến bay quốc tế hoặc chuyến bay nội địa; (ii) theo từng ngày khai thác trong tuần (từ DAY 1 đến DAY 7); (iii) theo từng cảng; (iv) và được chia thành 02 bảng chuyến bay quốc tế và chuyến bay nội địa riêng;

- Giải thích thuật ngữ đối với số liệu nêu tại mục "6.1. Bảng chi tiết giám sát chuỗi slot đi, đến":

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

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

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

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

+ Quốc tế/nội địa (Cột 6): các chuyến bay nội địa được ký hiệu là "NĐ" và chuyến bay quốc tế được ký hiệu là "QT", nhằm mục đích phân biệt các chuyến bay đi, đến các cảng hàng không.

+ Ngày khai thác (Cột 7): là ngày khai thác thực tế theo giờ địa phương (giờ Hà Nội).

+ Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi (Cột 8): là tổng số slot của chuỗi được lấy từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương.

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

+ Giờ AOBT hoặc AIBT (Cột 10): thời gian khởi hành thưc tế (Actual Off Block Time-AOBT) hoặc thời gian kết thúc thực tế (Actual In-Block Time-IBT) của tàu bay thực hiện chuyến bay đó.

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

+ Tình trạng sử dụng slot (Cột 12): tình trạng sử dụng slot được xác định gồm 03 tình trạng là "Đúng slot", "Sai Slot" và "Không sử dụng".

❖ "Đúng slot" (Cột 11): là slot được khai thác thực tế không sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất; không sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa.

❖ "Sai slot" (Cột 11): là slot được khai thác thực tế sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất; sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa.

❖ "Không sử dụng" là chuyến bay không có thời gian khởi hành thực tế hoặc thời gian kết thúc thực tế tại Cột 10.

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

- Giải thích thuật ngữ đối với số liệu nêu tại mục 6.2.1. *Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay đi, đến không sử dụng liên lục:*

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

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

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

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

+ Giai đoạn xác nhận chuỗi slot: (Cột 6) là ngày bắt đầu chuỗi slot xác nhận được xác nhận và Cột (7) là ngày kết thúc chuỗi slot xác nhận được xác nhận trong lịch bay mùa.

+ Giờ slot được xác nhận (Cột 8): là giờ slot được lấy từ hệ thống phần mềm quản lý slot (bao gồm chuỗi slot được chốt tại ngày cơ sở tính slot lịch sử và chuỗi slot hình thành sau ngày cơ sở tính slot lịch sử) của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương.

+ Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi (Cột 9): là tổng số slot theo từng DAY trong TUẦN với số hiệu chuyến bay và chặng bay cụ thể được thống kê từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương.

+ Tổng số slot không thực hiện liên tục của kỳ trước báo cáo (Cột 10): là tổng số slot được hãng hàng không thực hiện liên tục theo từng DAY trong TUẦN của kỳ trước kỳ báo cáo.

+ Tổng số slot không sử dụng liên tục kỳ báo cáo (Cột 11): là tổng số slot mà hãng hàng không không thực hiện liên tục theo từng DAY trong TUẦN của kỳ báo cáo (người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu thực hiện đến ngày cuối tháng trong kỳ báo cáo và cộng dồn đến thời điểm báo cáo từ hệ thống của cảng hàng không).

+ Tổng số slot không thực hiện hoặc sử dụng không đúng liên tục cộng dồn (Cột 12): là tổng số slot mà hãng hàng không không thực hiện liên tục theo từng DAY trong TUẦN cộng dồn đến kỳ báo cáo (người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu thực hiện cộng dồn đến ngày cuối tháng trong kỳ báo cáo).

+ Tỷ lệ slot không thực hiện kỳ báo cáo/Tổng số slot được xác nhận (Cột 13): là thương số giữa slot không sử dụng liên tục kỳ báo cáo chia cho tổng số slot cả chuỗi được xác nhận.

+ Tỷ lệ slot không thực hiện thực hiện liên tục cộng dồn/Tổng số slot được xác nhận (Cột 14): là thương số giữa slot không thực hiện liên tục cộng dồn đến kỳ báo cáo chia cho tổng số slot cả chuỗi được xác nhận.

+ Kết quả Cột (15): ghi nhận kết quả "Thu hồi" hoặc "Chưa thu hồi" theo các tiêu chí quy định khoản 1 và 2 Điều 92 của Thông tư này.

- Giải thích thuật ngữ đối với số liệu nêu tại mục 6.2.2. *Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay đi sử dụng không đúng liên tục:*

+ Các cột từ (Cột 2) đến (Cột 9) và (Cột 15) áp dụng giống nội dung giải thích như mục 6.2.1 đối với chuyến bay đi.

+ Tổng số slot đi sử dụng không đúng liên tục của kỳ trước báo cáo (Cột 10): là tổng số slot đi được hãng hàng không sử dụng không đúng liên tục theo từng DAY trong TUẦN của kỳ trước kỳ báo cáo.

+ Tổng số slot đi sử dụng không đúng liên tục kỳ báo cáo (Cột 11): là tổng số slot đi mà hãng hàng không không thực hiện liên tục theo từng DAY trong TUẦN của kỳ báo cáo (người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu thực hiện đến ngày cuối tháng trong kỳ báo cáo và cộng dồn đến thời điểm báo cáo từ hệ thống của cảng hàng không).

+ Tổng số slot đi sử dụng không đúng liên tục cộng dồn (Cột 12): là tổng số slot đi mà hãng hàng không sử dụng không đúng liên tục liên tục theo từng

DAY trong TUẦN cộng dồn đến kỳ báo cáo (người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu thực hiện cộng dồn đến ngày cuối tháng trong kỳ báo cáo).

+ Tỷ lệ slot đi sử dụng không đúng liên tục kỳ báo cáo/Tổng số slot được xác nhận (Cột 13): là thương số giữa slot đi sử dụng không đúng liên tục kỳ báo cáo chia cho tổng số slot cả chuỗi được xác nhận.

+ Tỷ lệ slot đi sử dụng không đúng liên tục cộng dồn/Tổng số slot được xác nhận (Cột 14): là thương số giữa slot di sử dụng không đúng liên tục cộng dồn đến kỳ báo cáo chia cho tổng số slot cả chuỗi được xác nhận.

- Định dạng báo cáo:

+ Báo cáo được lập dưới định dạng excel.

+ Thời gian được định dạng ngày: DDMMYY. Ví dụ: 29MAR24.

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

c) Đơn vị báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay.

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

đ) Phương thức gửi, nhận báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay gửi báo cáo bằng văn bản về Cục Hàng không Việt Nam qua địa chỉ hòm thư điện tử giamsatslot@caa.gov.vn.

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

g) Tần suất thực hiện báo cáo: hàng tháng.

h) Thời gian chốt số liệu báo cáo:

- Tổng số slot chuỗi được xác nhận: người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất chuỗi slot các chuỗi slot hình thành sau ngày cơ sở tính slot lịch sử vào 15:00 ngày 02 hàng tháng từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam và cộng thêm các chuỗi slot được Cục Hàng không Việt Nam cung cấp tại ngày cơ sở tính slot lịch sử (HBD).

- Tổng số slot thực hiện: là số slot thực hiện từ 00:00 DAY 1 đến 23:59 DAY 7 của tháng báo cáo và cộng dồn đến kỳ báo cáo.

- Tổng số slot thực hiện đúng: là số slot thực hiện đúng từ 00:00 DAY 1 đến 23:59 DAY 7 của tháng báo cáo và cộng dồn đến kỳ báo cáo.

- Tổng số slot thực hiện không đúng: là số slot thực hiện không đúng từ 00:00 DAY 1 đến 23:59 DAY 7 của tháng báo cáo và cộng dồn đến kỳ báo cáo.

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay khi thực hiện việc báo cáo cần lưu ý:

+ Do thời gian trong hệ thống slot của Cục Hàng không Việt Nam là giờ UTC nên sau khi xuất dữ liệu từ hệ thống phải quy đổi sang giờ địa phương (giờ Hà Nội) bằng cách cộng thêm 07:00 vào giờ slot để làm dữ liệu đưa vào Cột 8.

+ Để đảm bảo đủ dữ liệu cho 30 hoặc 31 ngày tùy từng tháng: lấy thêm số liệu slot từ mốc 17:00-23:55 giờ quốc tế của ngày cuối cùng của tháng trước kỳ báo cáo và bỏ dữ liệu slot từ mốc 17:00-23:55 (UTC) của ngày cuối cùng của tháng của kỳ Báo cáo và được chốt vào 15:00 ngày hàng ngày. Ví dụ: kỳ báo cáo tháng 8/2024 khi xuất dữ liệu sẽ lấy thêm dữ liệu slot từ 17:00 đến 23:55 của ngày 31/7/2024 và bỏ đi dữ liệu từ 17:00 đến 23:55 ngày 31/8/2024 (vì khi chuyển giờ quốc tế sang giờ địa phương đã chuyển sang ngày 01/9/2024).

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

k) Biểu mẫu số liệu báo cáo: báo cáo theo Mẫu số 5.1.6.

Mẫu số 5.2. Mẫu báo cáo của Cảng vụ hàng không

Mẫu số 5.2.1. Mẫu báo cáo giám sát sử dụng slot chuyến bay đi[27]

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

STT	Hãng hàng không	Tổng slot được xác nhận	Đúng slot	Tỷ lệ đúng slot (%)	Sai slot	Tỷ lệ sai slot (%)	Không sử dụng	Tỷ lệ không dùng (%)	Tỷ lệ sử dụng (%)	Tỷ lệ slot trùng khớp trong Lịch khai thác ngày (%)
(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*	*(5)=(4)/(3)*	*(6)*	*(7)=(6)/(3)*	*(8)*	*(9)=(8)/(3)*	*(10)=100%-(9)*	*(11)*
1	VN									
2	VJ									
3	QH									
4	BL									
5	0V									
6	VU									
	Tổng									

NGƯỜI LẬP BÁO CÁO
(Ghi rõ họ tên)

THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ
(Ghi rõ họ tên)

[27] Mẫu này được thay thế theo quy định tại khoản 1 Điều 2 Thông tư số 52/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng, hàng không, sân bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2024.

HƯỚNG DẪN MẪU SỐ 5.2.1

a) Tên báo cáo: Báo cáo giám sát sử dụng slot chuyến bay đi.

b) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Sau khi nhận được báo cáo sử dụng slot chuyến bay nội địa, quốc tế và việc lập kế hoạch khai thác hàng ngày so với slot được xác nhận (Mẫu số 5.1.2) của người khai thác cảng hàng không, sân bay, Cảng vụ hàng không tổng hợp kết quả hiện thực của các chuyến bay đi của từng hãng hàng không để xác định số lượng và tỷ lệ % thực hiện slot: "Đúng slot", "sai slot", "không sử dụng" và tỷ lệ slot trùng khớp trong lịch khai thác được người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo.

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

- Giải thích thuật ngữ:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

+ Tỷ lệ slot trùng khớp trong lịch khai thác ngày (Cột 11): là thương số giữa tổng số chuyến bay có giờ SOBT trong lịch khai thác ngày của hãng hàng không trùng khớp với chuỗi slot được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận/Tổng số slot được xác nhận của kỳ báo cáo.

- Định dạng báo cáo: báo cáo được lập dưới định dạng excel.

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

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

đ) Phương thức gửi, nhận báo cáo: Cảng vụ hàng không gửi báo cáo về Cục Hàng không Việt Nam qua hộp thư điện tử giamsatslot@caa.gov.vn.

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

g) Tần suất thực hiện báo cáo: hàng tháng.

Báo cáo số liệu trong giai đoạn 01 tháng từ 00 giờ ngày 01 đến 23 giờ 59 ngày cuối cùng của tháng trong mùa lịch bay. *Ví dụ: báo cáo số liệu tháng 8 từ 00 giờ ngày 01/8/2024 đến 23 giờ 59 phút ngày 31/8/2024 trong lịch bay mùa Hè năm 2021. Thời gian được tính theo giờ địa phương (giờ Hà Nội).*

h) Thời gian chốt số liệu báo cáo:

- Số liệu thực hiện đúng slot, sai slot, không sử dụng slot của từng hãng hàng không của chuyến bay nội địa của tháng báo cáo được chốt và chiết xuất từ báo cáo sử dụng slot của cảng hàng không vào 15:00 ngày 05 hàng tháng từ báo cáo sử dụng slot tại Mẫu số 5.1.2 cho số liệu của tháng trước liền kề.

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

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay khi thực hiện việc báo cáo:

+ Do thời gian trong hệ thống slot của Cục Hàng không Việt Nam là giờ UTC nên sau khi xuất dữ liệu từ hệ thống phải quy đổi sang giờ địa phương (giờ Hà Nội) bằng cách cộng thêm 07:00 vào giờ slot để làm dữ liệu đưa vào Cột 8.

+ Để đảm bảo đủ dữ liệu cho 30 hoặc 31 ngày tùy từng tháng: lấy thêm số liệu slot từ mốc 17:00-23:55 giờ quốc tế của ngày cuối cùng của tháng trước kỳ báo cáo và bỏ dữ liệu slot từ mốc 17:00-23:55 (UTC) của ngày cuối cùng của tháng của kỳ Báo cáo và được 15:00 hàng ngày. Ví dụ: kỳ báo cáo tháng 8/2024 khi xuất dữ liệu sẽ lấy thêm dữ liệu slot từ 17:00 đến 24:00 của ngày 31/7/2024 và bỏ đi dữ liệu từ 17:00 đến 24:00 ngày 31/8/2024 (vì khi chuyển giờ quốc tế sang giờ địa phương đã chuyển sang ngày 01/9/2024).

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

k) Biểu mẫu số liệu báo cáo: báo cáo theo Mẫu số 5.2.1.

Mẫu số 5.2.2. Mẫu báo cáo giám sát sử dụng slot chuyến bay quốc tế[28]

[28] Mẫu này được bãi bỏ theo quy định tại khoản 3 Điều 2 Thông tư số 52/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng, hàng không, sân bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2024.

Mẫu số 06. Mẫu báo cáo của cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay
Mẫu số 6.1. Mẫu báo cáo giới hạn năng lực khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay

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

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

Người lập báo cáo *(Ghi rõ họ tên)*	Thủ trưởng đơn vị *(Ghi rõ họ tên)*

HƯỚNG DẪN MẪU SỐ 6.1

a) Tên báo cáo: mẫu báo cáo giới hạn năng lực khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay.

b) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay báo cáo số liệu số chuyến bay cất cánh và hạ cánh trong 60 phút bất kỳ theo các chỉ tiêu nêu tại biểu mẫu nêu trên.

- Kỳ báo cáo: báo cáo số liệu theo lịch bay mùa hè và lịch bay mùa đông.

- Ngày báo cáo: là ngày đơn vị gửi báo cáo và ngày này là thời điểm trước thời hạn báo cáo.

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

- Định dạng báo cáo: báo cáo được lập dưới định dạng excel hoặc word.

c) Đơn vị báo cáo: Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

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

đ) Phương thức gửi, nhận báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay gửi báo cáo bằng văn bản về Cục Hàng không Việt Nam qua hộp thư điện tử vthk@caa.gov.vn.

e) Thời hạn gửi báo cáo:

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

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

g) Tần suất thực hiện báo cáo: 02 lần/năm.

h) Thời gian chốt số liệu báo cáo: trước ngày 15 tháng 4 đối với số liệu của lịch bay mùa đông kế tiếp và ngày 15 tháng 9 đối số liệu với lịch bay mùa hè kế tiếp.

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

k) Biểu mẫu số liệu báo cáo: báo cáo theo Mẫu số 6.1.

Mẫu số 6.2. Mẫu báo cáo kế hoạch trung hạn về tăng, giảm giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay[29]

[29] Mẫu này được bãi bỏ theo quy định tại khoản 3 Điều 2 Thông tư số 52/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng, hàng không, sân bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2024.

PHỤ LỤC II

DANH MỤC CÁC PHƯƠNG TIỆN PHẢI ĐƯỢC KIỂM TRA CHẤT LƯỢNG AN TOÀN KỸ THUẬT, BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

(Ban hành kèm theo Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

STT	Tên phương tiện
1	Xe băng chuyền
2	Xe ô tô thông thường (xe tải, xe bán tải, xe chở khách trên khu bay từ 04 đến dưới 30 chỗ, xe cứu thương, xe dẫn tàu bay, 30 chỗ trở lên)
3	Xe suất ăn
4	Xe cấp nước sạch
5	Xe chữa cháy
6	Xe kéo (xe đầu kéo đô-ly)
7	Xe kéo đẩy tàu bay dùng cần kéo đẩy, xe kéo đẩy tàu bay không dùng cần kéo đẩy
8	Xe xúc nâng, máy xúc nâng
9	Xe phục vụ hành khách hạn chế khả năng di chuyển
10	Xe phun sơn
11	Xe thang
12	Xe trung chuyển thùng hàng
13	Xe tra nạp nhiên liệu cho các phương tiện hoạt động trên khu bay, xe tra nạp nhiên liệu tàu bay
14	Xe truyền tiếp nhiên liệu

STT	Tên phương tiện
15	Cần trục (cẩu và thiết bị nâng người)
16	Xe tẩy vệt cao su và vệt sơn
17	Xe nâng hàng (xe nâng vật tư, hàng hóa rời, xe nâng tự hành)
18	Xe vệ sinh sân, đường, khu bay (xe ép rác, xe quét đường, xe hút bồn, xe rửa đường, xe phun nước, xe hút vệ sinh)
19	Máy xúc đào
20	Xe cấp điện cho tàu bay
21	Xe cấp khí khởi động tàu bay
22	Xe điều hòa không khí
23	Xe lu rung
24	Xe chở người bốn bánh có gắn động cơ

PHỤ LỤC III

BẢNG MÃ NĂNG ĐỊNH CỦA NHÂN VIÊN ĐIỀU KHIỂN, VẬN HÀNH THIẾT BỊ HÀNG KHÔNG, PHƯƠNG TIỆN HOẠT ĐỘNG TẠI KHU VỰC HẠN CHẾ CỦA CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

(Ban hành kèm theo Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

STT	Mã năng định	Năng định nhân viên hàng không nhóm điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay
1	QLC1	Điều khiển xe/moóc băng chuyền
2	QLC2	Điều khiển xe ô tô thông thường (xe tải, xe bán tải, xe chở khách trên khu bay từ 04 đến dưới 30 chỗ, xe cứu thương, xe dẫn tàu bay)
3	QLC3	Điều khiển xe chở khách trên khu bay từ 30 chỗ trở lên
4	QLC4	Điều khiển xe suất ăn
5	QLC5	Điều khiển xe cấp nước sạch
6	QLC6	Điều khiển xe chữa cháy
7	QLC7	Điều khiển xe đầu kéo
8	QLC8	Điều khiển xe kéo đẩy tàu bay dùng cần kéo đẩy
9	QLC9	Điều khiển xe kéo đẩy tàu bay không dùng cần kéo đẩy
10	QLC10	Điều khiển xe nâng hàng
11	QLC11	Điều khiển xe xúc nâng
12	QLC12	Điều khiển xe phục vụ hành khách hạn chế khả năng di chuyển
13	QLC13	Điều khiển xe/moóc phun sơn
14	QLC14	Điều khiển xe thang
15	QLC15	Điều khiển xe trung chuyển thùng hàng

STT	Mã năng định	Năng định nhân viên hàng không nhóm điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay
16	QLC16	Điều khiển xe hút vệ sinh
17	QLC17	Điều khiển xe tra nạp nhiên liệu cho các phương tiện hoạt động trên khu bay
18	QLC18	Điều khiển xe tra nạp nhiên liệu tàu bay
19	QLC19	Điều khiển xe truyền tiếp nhiên liệu
20	QLC20	Điều khiển xe cần cẩu
21	QLC21	Điều khiển xe cắt cỏ
22	QLC22	Điều khiển xe tẩy vệt cao su và vệt sơn
23	QLC23	Điều khiển xe/moóc nâng phục vụ kỹ thuật tàu bay
24	QLC24	Điều khiển xe nâng vật tư, hàng hóa rời
25	QLC25	Điều khiển xe vệ sinh sân đường, khu bay (xe ép rác, xe quét đường, xe hút bồn, xe rửa đường, xe phun nước)
26	QLC26	Điều khiển máy xúc đào
27	QLC27	Điều khiển phương tiện phục vụ khai thác khu bay (Xe trám khe mastic, xe đo ma sát)
28	QLC28	Điều khiển các loại cẩu và thiết bị nâng
29	QLC29	Điều khiển xe nâng tự hành, thang nâng người
30	QLC30	Điều khiển xe bán tải kéo rơ moóc
31	QLC31	Điều khiển xe cấp điện cho tàu bay
32	QLC32	Điều khiển xe cấp khí khởi động tàu bay
33	QLC33	Điều khiển xe điều hòa không khí
34	QLC34	Vận hành thiết bị thùng nâng xe suất ăn

STT	Mã năng định	Năng định nhân viên hàng không nhóm điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay
35	QLC35	Vận hành thang kéo đẩy tay
36	QLC36	Vận hành cầu hành khách
37	QLC37	Vận hành thiết bị cấp điện cho tàu bay
38	QLC38	Vận hành thiết bị cấp khí khởi động tàu bay
39	QLC39	Vận hành thiết bị tra nạp nhiên liệu
40	QLC40	Vận hành thiết bị thủy lực phục vụ công tác kỹ thuật tàu bay
41	QLC41	Vận hành thiết bị điều hòa không khí
42	QLC42	Vận hành thiết bị chiếu sáng di động
43	QLC43	Vận hành thiết bị cấp khí nén, khí ô xy, khí ni tơ
44	QLC44	Vận hành băng chuyền kéo đẩy tay
45	QLC45	Vận hành thiết bị cấp nước sạch
46	QLC46	Vận hành thiết bị hút vệ sinh
47	QLC47	Vận hành thiết bị nâng người
48	QLC48	Điều khiển xe chở người 04 bánh có gắn động cơ (xe điện)

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Địa chỉ:	Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại liên hệ:	
- Nội dung:	080.44417; Fax: 080.44517
- Phát hành:	080.48543
Email:	congbao@chinhphu.vn
Website:	http://congbao.chinhphu.vn
In tại:	Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng