VĂN BẢN HỢP NHẤT - BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

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

THÔNG TƯ
Quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay

Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 8 năm 2017, được sửa đổi, bổ sung bởi:

Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 6 năm 2020.

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 6 năm 2006 và Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 21 tháng 11 năm 2014;

Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Nghị định số 125/2015/NĐ-CP ngày 04 tháng 12 năm 2015 của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Vận tải và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam;

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay[1].

---

[1] Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay có căn cứ ban hành như sau:

"Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 6 năm 2006 và Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 21 tháng 11 năm 2014;

Chương I
QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Thông tư này quy định về quản lý hoạt động bay, bảo đảm hoạt động bay tại Việt Nam và trong vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.

Điều 2. Đối tượng áp dụng[2]

1. Thông tư này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân liên quan đến quản lý hoạt động bay, bảo đảm hoạt động bay tại Việt Nam và trong vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.

2. Thông tư này không áp dụng đối với tổ chức, cá nhân liên quan đến quản lý hoạt động bay ngoài đường hàng không, hoạt động bay đặc biệt.

Điều 3. Quy ước viết tắt

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

1. ADS (Automatic dependent surveillance): Giám sát phụ thuộc tự động.

2. AFS (Aeronautical fixed service): Dịch vụ cố định hàng không.

3. AFTN (Aeronautical fixed telecommunication network): Mạng viễn thông cố định hàng không.

4. AGA (Aerodromes, air routes and ground aids): Sân bay, đường bay và thiết bị phụ trợ mặt đất.

5. AIC (Aeronautical information circular): Thông tri hàng không.

Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Nghị định số 125/2015/NĐ-CP ngày 04 tháng 12 năm 2015 của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Vận tải và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam;

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay.".

[2] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 1 Điều 1 Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 6 năm 2020.

6. AIDC (Air traffic service inter-facility data communication): Liên lạc dữ liệu giữa các phương tiện dịch vụ không lưu.

7. AIM (Aeronautical information management): Quản lý tin tức hàng không.

8. AIP (Aeronautical information publication): Tập thông báo tin tức hàng không.

9. AIRAC (Aeronautical information regulation and control): Hệ thống kiểm soát và điều chỉnh tin tức hàng không.

10. AIREP (Air report): Báo cáo từ tàu bay.

11. AIS (Aeronautical information service): Dịch vụ thông báo tin tức hàng không.

12. ALERFA (Alert phase): Giai đoạn báo động.

13. AMHS (Air traffic service message handling system): Hệ thống xử lý điện văn dịch vụ không lưu.

14. AMSS (Automatic message switching system): Hệ thống chuyển điện văn tự động.

15. AMSL (Above mean sea level): So với mực nước biển trung bình.

16. ATFM (Air traffic flow management): Quản lý luồng không lưu.

17. ATIS (Automatic terminal information service): Dịch vụ thông báo tự động tại khu vực sân bay (phát thanh bằng lời).

18. ATM (Air traffic management): Quản lý không lưu.

19. ATS (Air traffic services): Dịch vụ không lưu.

20. ATS/DS (Air traffic service/Direct speech): Liên lạc trực thoại không lưu.

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

22. CNS (Communication, navigation, surveillance): Thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không.

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

24. Cơ sở AIS: Cơ sở cung cấp AIS.

25. Cơ sở ANS: Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

26. Cơ sở ATS: Cơ sở cung cấp ATS.

27. Cơ sở CNS: Cơ sở cung cấp dịch vụ CNS.

28. Cơ sở MET: Cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không.

29. Cơ sở SAR: Cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

30. D-ATIS (Datalink - Automatic terminal information service): Dịch vụ thông báo tự động tại khu vực sân bay (truyền dữ liệu bằng kỹ thuật số).

31. D-VOLMET (Datalink-Volmet): Dịch vụ thông báo khí tượng trên đường bay (truyền dữ liệu bằng kỹ thuật số).

32. DME (Distance measuring equipment): Thiết bị đo cự ly.

33. DETRESFA (Distress phase): Giai đoạn khẩn nguy.

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

35. FIR (Flight information region): Vùng thông báo bay.

36. ft (Foot/Feet): Đơn vị đo chiều cao tính bằng bộ.

37. GBAS (Ground based augmentation system): Hệ thống tăng cường độ chính xác của tín hiệu vệ tinh dẫn đường đặt trên mặt đất.

38. GP (Glide path): Đài chỉ góc hạ cánh thuộc hệ thống ILS.

39. GNSS (Global navigation satellite system): Hệ thống vệ tinh dẫn đường toàn cầu.

40. HKDD: Hàng không dân dụng.

41. ICAO (International Civil Aviation Organization): Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế.

42. IFR (Instrument flight rules): Quy tắc bay bằng thiết bị.

43. ILS (Instrument landing system): Hệ thống hạ cánh bằng thiết bị.

44. kt (Knot): Đơn vị đo tốc độ bằng dặm/giờ.

45. LLZ (Localizer): Đài chỉ hướng hạ cánh thuộc hệ thống ILS.

46.[3] METAR (Routine aerodrome meteorological report): Bản tin báo cáo thời tiết thường lệ để phát ra ngoài sân bay.

47.[4] MET REPORT (Local routine aerodrome meteorological report): Bản tin báo cáo thời tiết thường lệ, phát hành trong khu vực sân bay.

48. NDB (Non Directional radio Beacon): Đài dẫn đường vô hướng.

49. NIL (Non or I have nothing to send to you): Không hoặc không có gì thông báo.

50. NOTAM (Notice to airmen): Điện văn thông báo hàng không.

51. OPMET (Operational meteorological information): Số liệu khí tượng phục vụ khai thác.

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

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

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

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

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

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

58. ROBEX (Regional operational meteorological bulletin exchange): Mạng trao đổi thông tin khí tượng phục vụ khai thác khu vực.

59. RVR (Runway visual range): Tầm nhìn trên đường cất hạ cánh.

60. SMS (Safety Management System): Hệ thống quản lý an toàn.

61. SSR (Secondary surveillance radar): Ra đa giám sát thứ cấp.

62. SID (Standard instrument departure): Phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị.

---

[3] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại điểm a khoản 2 Điều 1 Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 6 năm 2020.

[4] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại điểm b khoản 2 Điều 1 Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 6 năm 2020.

63.[5] SPECI (Special aerodrome meteorological report): Bản tin báo cáo thời tiết đặc biệt để phát ra ngoài sân bay.

64.[6] SPECIAL (Local special aerodrome meteorological report): Bản tin báo cáo thời tiết đặc biệt, phát hành trong khu vực sân bay.

65. STAR (Standard instrument arrival): Phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị.

66. TAF (Aerodrome forecast): Bản tin dự báo thời tiết tại sân bay.

67. TAF AMD (Amendment aerodrome forecast): Bản tin bổ sung dự báo thời tiết tại sân bay.

68. TREND: Bản tin dự báo thời tiết phục vụ hạ cánh.

69. VFR (Visual flight rules): Quy tắc bay bằng mắt.

70. VHF (Very high frequency): sóng cực ngắn (từ 30 đến 300 Me-ga-héc).

71. VOR (VHF omnidirectional radio range): Đài vô tuyến đa hướng sóng VHF.

72. UTC (Coordinated universal time): Giờ quốc tế.

73. WAFS (World area forecast system): Hệ thống dự báo thời tiết khu vực toàn cầu.

74. WMO (World Meteorological Organisation): Tổ chức Khí tượng thế giới.

75.[7] PAPI (Precision approach path indicator): Hệ thống đèn chỉ thị đường trượt tiếp cận chính xác.

Điều 4. Giải thích từ ngữ

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

---

[5] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại điểm c khoản 2 Điều 1 Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 6 năm 2020.

[6] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại điểm d khoản 2 Điều 1 Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 6 năm 2020.

[7] Khoản này được bổ sung theo quy định tại điểm đ khoản 2 Điều 1 Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 6 năm 2020.

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

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

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

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

5. AIP là tài liệu tin tức hàng không, bao gồm những tin tức ổn định lâu dài, cần thiết cho hoạt động bay.

6. AIRAC là hệ thống thông báo trước về những thay đổi quan trọng ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động bay, căn cứ vào những ngày có hiệu lực chung do ICAO quy định.

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

8. An toàn là trạng thái mà khả năng gây hại cho người hoặc hủy hoại tài sản được giảm thiểu và duy trì tại hoặc dưới mức độ chấp nhận được thông qua quá trình liên tục nhận dạng mối nguy hiểm và quản lý rủi ro.

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

10. ATM là việc quản lý các vùng trời và hoạt động bay (bao gồm ATS, ATFM và quản lý vùng trời) một cách an toàn, hiệu quả và điều hòa thông qua việc phối hợp cung cấp các phương tiện và dịch vụ với các bên liên quan có các chức năng dựa trên mặt đất và trên tàu bay.

11. Bản đồ, sơ đồ hàng không là bản đồ, sơ đồ bao gồm các tin tức hàng không cần thiết để người lái, các tổ chức và cá nhân liên quan đến hoạt động bay sử dụng.

12. Bản danh mục NOTAM còn hiệu lực là danh mục các NOTAM còn hiệu lực được phát hành hàng tháng.

13.[8] Bộ dữ liệu (Data set) là tập hợp dữ liệu có thể nhận dạng được.

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

15. Chỉ danh địa điểm là nhóm mã 04 chữ cái lập theo quy tắc của ICAO và được chỉ định để ký hiệu vị trí của một đài cố định hàng không.

16. Chuyến bay IFR là chuyến bay được thực hiện theo quy tắc bay IFR.

17. Chuyến bay VFR là chuyến bay được thực hiện theo quy tắc bay VFR.

18. Chuyến bay VFR có kiểm soát là chuyến bay có kiểm soát được thực hiện theo quy tắc bay VFR.

19. Chuyến bay VFR đặc biệt là chuyến bay VFR có kiểm soát do cơ sở ATS cho phép hoạt động trong khu vực kiểm soát trong điều kiện khí tượng thấp hơn điều kiện bay bằng mắt.

20. Chuyến bay có kiểm soát là chuyến bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay.

21. Chướng ngại vật là những vật thể cố định, di động hoặc một phần của chúng nằm trên khu vực dự định cho tàu bay hoạt động hoặc nhô lên khỏi bề mặt giới hạn an toàn bay.

22. Cơ sở SAR là cơ sở hiệp đồng hoạt động tìm kiếm, cứu nạn và trực tiếp thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn HKDD.

23. Cơ sở điều hành bay là trung tâm kiểm soát đường dài, cơ sở kiểm soát tiếp cận, đài kiểm soát tại sân bay.

---

[8] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại điểm a khoản 3 Điều 1 Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 6 năm 2020.

24. Cơ sở kiểm soát tiếp cận là cơ sở điều hành bay có chức năng cung cấp dịch vụ điều hành bay cho các chuyến bay có kiểm soát đến hoặc đi từ một hoặc nhiều sân bay.

25. Công tác báo động là hoạt động thông báo cho các cơ quan có liên quan về tàu bay cần sự giúp đỡ và sự hỗ trợ của cơ sở SAR.

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

27. Dịch vụ báo động là dịch vụ được cung cấp nhằm mục đích thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan về tàu bay cần phải tìm kiếm, cứu nạn và trợ giúp theo yêu cầu.

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

29.[9] Dịch vụ kiểm soát tại sân bay là dịch vụ điều hành bay cung cấp cho hoạt động tại sân bay.

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

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

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

---

[9] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại điểm b khoản 3 Điều 1 Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 6 năm 2020.

33. Dịch vụ thủ tục bay là dịch vụ được cung cấp để nhận và xử lý các báo cáo, điện văn liên quan đến ATS và kế hoạch bay không lưu nộp trước khi tàu bay khởi hành.

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

35. Dịch vụ CNS bao gồm dịch vụ liên lạc (không địa, điểm nối điểm), dịch vụ dẫn đường (bay đường dài, tiếp cận, hạ cánh, cất cánh), dịch vụ giám sát (ra đa sơ cấp/thứ cấp/Mode S, giám sát tự động phụ thuộc).

36. Dịch vụ khí tượng hàng không bao gồm dịch vụ cảnh báo thời tiết trong FIR và dịch vụ khí tượng tại sân bay.

37. Dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không là dịch vụ khẩn nguy sân bay, dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

38.[10] Đài kiểm soát tại sân bay là cơ sở điều hành bay cung cấp dịch vụ điều hành bay cho hoạt động tại sân bay.

39. Điều kiện khí tượng bay bằng mắt là điều kiện khí tượng biểu thị bằng trị số tầm nhìn, khoảng cách tới mây và trần mây bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu quy định.

40. Điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị là điều kiện khí tượng biểu diễn bằng trị số tầm nhìn, khoảng cách tới mây, trần mây mà những trị số này thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu quy định cho điều kiện khí tượng bay bằng mắt.

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

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

---

[10] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại điểm c khoản 3 Điều 1 Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 6 năm 2020.

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

44. Độ chính xác là mức độ phù hợp giữa giá trị dự đoán hoặc giá trị đo được với giá trị thực.

45. Đường bay ATS là tuyến đường được thiết lập tại đó có cung cấp ATS.

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

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

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

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

50. Hệ thống quản lý an toàn (SMS) của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay là phương pháp tiếp cận một cách có hệ thống về quản lý an toàn, bao gồm các chính sách và mục tiêu, cơ cấu tổ chức và trách nhiệm, các phương thức thực hiện đảm bảo an toàn hoạt động bay trong phạm vi doanh nghiệp.

51. Hoạt động bay là hoạt động của tàu bay đang bay hoặc đang hoạt động trên khu vực di chuyển tại sân bay.

52.[11] Hoạt động tại sân bay là tất cả hoạt động trên khu vực di chuyển tại sân bay và tất cả hoạt động bay trong vùng trời sân bay.

53. Hồ sơ khí tượng là tài liệu viết tay hay in ấn hoặc tài liệu dạng điện tử, bao gồm các thông tin khí tượng phục vụ chuyến bay.

54. Kế hoạch bay không lưu là các tin tức quy định cung cấp cho cơ sở ATS về chuyến bay dự định thực hiện hoặc một phần của chuyến bay.

---

[11] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại điểm d khoản 3 Điều 1 Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 6 năm 2020.

55. Khí cầu tự do không người lái là phương tiện bay tự do không người lái nhẹ hơn không khí, không có động cơ, được phân loại thành nặng, trung bình và nhẹ.

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

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

58. Kiểu loại RNAV, RNP là giá trị giới hạn biểu diễn bằng khoảng cách tính theo đơn vị NM từ vị trí dự định mà trong phạm vi đó chuyến bay được thực hiện trong ít nhất là 95% tổng thời gian bay.

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

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

61. Liên lạc không - địa là liên lạc hai chiều giữa tàu bay với đài hoặc điểm trên mặt đất.

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

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

64. Mực bay là mặt đẳng áp so với mặt đẳng áp chuẩn 1013,2 hPa và cách mặt đẳng áp khác cùng tính chất những khoảng giá trị khí áp quy định.

65. Mực bay đường dài là mực bay được duy trì trong phần lớn hành trình chuyến bay.

66. Mực bay chuyển tiếp là mực bay thấp nhất có thể sử dụng cao hơn độ cao chuyển tiếp.

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

68. Mục tiêu an toàn được xác định bằng việc xem xét mức độ thực hiện an toàn mong muốn và thực tế đối với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phù hợp với hệ thống quản lý an toàn của doanh nghiệp.

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

70. PBN là tính năng dẫn đường cần thiết cho hoạt động bay được công bố cho một vùng trời xác định.

71. PIB là bản thông báo gồm các NOTAM còn hiệu lực có tính chất khai thác quan trọng ảnh hưởng đến hoạt động bay, được chuẩn bị để cung cấp cho tổ lái trước chuyến bay.

72. Phòng thủ tục bay là cơ sở cung cấp dịch vụ thủ tục bay tại sân bay.

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

74. Phương thức bay chờ là động tác dự định trước nhằm giữ tàu bay trong một vùng trời xác định khi chờ huấn lệnh tiếp theo.

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

76. Phương thức tiếp cận hụt là phương thức phải tuân theo trong trường hợp không thể tiếp tục hạ cánh.

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

78. Quan trắc khí tượng là đánh giá một hay nhiều yếu tố khí tượng bằng thiết bị, bằng mắt do nhân viên quan trắc khí tượng thực hiện.

79. Quan trắc từ tàu bay là đánh giá một hay nhiều yếu tố khí tượng từ tàu bay đang bay do lái trưởng hoặc nhân viên dẫn đường thực hiện.

80. RNAV là phương pháp dẫn đường cho phép tàu bay hoạt động trên quỹ đạo mong muốn trong tầm phủ của đài dẫn đường quy chiếu ở mặt đất hoặc trong tầm giới hạn khả năng của thiết bị tự dẫn trên tàu bay hoặc khi kết hợp cả hai.

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

82. SID là đường bay cho tàu bay cất cánh theo IFR được xác định từ một sân bay hoặc đường cất hạ cánh của sân bay tới một điểm trọng yếu xác định trên đường bay ATS mà tại đó bắt đầu thực hiện giai đoạn bay đường dài của chuyến bay.

83. STAR là đường bay cho tàu bay đến theo IFR được xác định từ một điểm trọng yếu thông thường trên đường bay ATS tới một điểm mà từ đó có thể bắt đầu thực hiện phương thức tiếp cận bằng thiết bị đã được công bố.

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

85. Tập tu chỉnh AIP là tài liệu bao gồm những thay đổi mang tính chất lâu dài đối với những tin tức trong AIP.

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

87.[12] Sản phẩm tin tức hàng không là dữ liệu hàng không và tin tức hàng không được cung cấp dưới dạng bộ dữ liệu số hoặc dưới dạng bản giấy hoặc bản điện tử được tiêu chuẩn hóa, bao gồm:

a) AIP (các tập tu chỉnh AIP và các tập bổ sung AIP);

b) AIC;

[12] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại điểm đ khoản 3 Điều 1 Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 6 năm 2020.

c) Sơ đồ hàng không;

d) NOTAM;

đ) Bộ dữ liệu số.

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

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

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

91. Tin tức hàng không là tin tức thu được từ quá trình tổng hợp, phân tích và định dạng dữ liệu hàng không.

92. Tin tức khí tượng bao gồm các số liệu quan trắc, phân tích, dự báo liên quan đến điều kiện thời tiết hiện tại hay dự kiến sẽ xuất hiện.

93. Trạm quan trắc khí tượng sân bay là cơ sở MET chịu trách nhiệm tiến hành quan trắc và báo cáo về điều kiện thời tiết tại sân bay và trong khu vực lân cận.

94. Trạm thông báo bay tại sân bay là cơ sở ATS tại sân bay nhằm cung cấp dịch vụ thông báo bay khi không thiết lập đài kiểm soát tại sân bay đó.

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

96. Vùng trời kiểm soát là vùng trời có giới hạn xác định mà tại đó dịch vụ điều hành bay được cung cấp.

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

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

99.[13] Phụ ước của ICAO là phụ lục của Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế năm 1944.

Điều 5. Các cơ sở ANS

1. Cơ sở ATS, cơ sở ATFM.

2. Cơ sở CNS; cơ sở cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn, bay đánh giá phương thức bay.

3. Cơ sở MET.

4. Cơ sở AIS; cơ sở bản đồ, sơ đồ, dữ liệu hàng không; cơ sở thiết kế phương thức bay HKDD.

5. Cơ sở SAR.

Điều 6. Đảm bảo hệ thống văn bản tài liệu nghiệp vụ bảo đảm hoạt động bay

1. Cơ sở ANS lập hệ thống văn bản, tài liệu nghiệp vụ bảo đảm hoạt động bay theo hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam; thực hiện quản lý, cập nhật và lưu trữ văn bản tài liệu của cơ sở.

2. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn xây dựng và kiểm tra việc thực hiện tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ sở ANS.

Chương II
TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC TỔ CHỨC VÀ CÁ NHÂN LIÊN QUAN TRONG LĨNH VỰC QUẢN LÝ VÀ BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY

Điều 7. Trách nhiệm của Cục Hàng không Việt Nam

[13] Khoản này được bổ sung theo quy định tại điểm e khoản 3 Điều 1 Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 6 năm 2020.

1. Tổ chức xây dựng, ban hành quy chế bay trong khu vực sân bay, phương thức bay HKDD; kế hoạch, tài liệu hướng dẫn, quy trình, phương thức; hướng dẫn chuyên môn, nghiệp vụ liên quan đến bảo đảm hoạt động bay theo quy định của pháp luật.

2. Xây dựng chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển hệ thống quản lý và bảo đảm hoạt động bay trình Bộ Giao thông vận tải ban hành.

3. Nghiên cứu, đề xuất áp dụng và tổ chức thực hiện các tiêu chuẩn, quy định, hướng dẫn của ICAO, WMO và công nghệ kỹ thuật liên quan đến quản lý và bảo đảm hoạt động bay phù hợp với quy định của pháp luật và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

4. Xây dựng phương án, báo cáo Bộ Giao thông vận tải để phối hợp với Bộ Quốc phòng trình Thủ tướng Chính phủ quyết định việc thiết lập, hủy bỏ đường hàng không, phê duyệt ranh giới phần FIR trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý và tổ chức thực hiện theo quy định của pháp luật.

5. Tổ chức phân định khu vực trách nhiệm cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; quản lý việc cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

6. Chỉ đạo, kiểm tra và giám sát công tác bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không và bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị; quản lý và sử dụng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không theo quy định.

7. Công bố danh mục sân bay dự bị phục vụ bay HKDD; bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không; AIP, tập tu chỉnh AIP, tập bổ sung AIP, AIC, các bản đồ, sơ đồ hàng không; tổ chức việc xây dựng và ban hành các loại bản đồ, sơ đồ hàng không; dữ liệu địa hình và chướng ngại vật hàng không phục vụ cho các hoạt động HKDD.

8. Tổ chức xây dựng và thực hiện kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn HKDD; tổ chức thực hiện diễn tập tìm kiếm, cứu nạn cấp ngành; phối hợp hiệp đồng tìm kiếm, cứu nạn HKDD với các quốc gia có liên quan trong khu vực; tổ chức thực hiện ứng phó không lưu HKDD.

9. Tổ chức quản lý công tác huấn luyện nhân viên bảo đảm hoạt động bay.

10. Tổ chức kiểm tra; cấp, gia hạn, hủy bỏ, đình chỉ giấy phép nhân viên bảo đảm hoạt động bay; giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bảo đảm hoạt động bay và giấy phép khai thác các cơ sở ANS; ấn định mã số, địa chỉ kỹ thuật của hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS, thiết bị điện tử trên tàu bay mang quốc tịch Việt Nam.

11. Quản lý an toàn hoạt động bay và an toàn trong cung ứng dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; tổ chức thực hiện chương trình an toàn đường cất hạ cánh.

12. Tổ chức điều tra các sự cố, tai nạn liên quan đến hoạt động bay, bảo đảm hoạt động bay; thanh tra, kiểm tra, giám sát việc chấp hành các quy định về quản lý, bảo đảm hoạt động bay và xử lý các vi phạm theo quy định của pháp luật.

13. Chỉ đạo, kiểm tra giám sát việc thực hiện ký kết văn bản hiệp đồng điều hành bay giữa cơ sở ATS của Việt Nam với cơ sở ATS nước ngoài, văn bản thỏa thuận hợp tác quốc tế trong bảo đảm hoạt động bay; hợp tác quốc tế trong quản lý và bảo đảm hoạt động bay và thực hiện các nội dung khác theo quy định của pháp luật.

Điều 8. Trách nhiệm của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay

1. Đầu tư, bảo đảm cơ sở hạ tầng, phương tiện, hệ thống thiết bị kỹ thuật, nhân lực; thiết lập, tổ chức và đảm bảo hoạt động các cơ sở ANS theo quy định của pháp luật Việt Nam và phù hợp với các tiêu chuẩn của ICAO.

2. Xây dựng tài liệu hướng dẫn khai thác của các cơ sở ANS; phương thức, quy trình bảo đảm hoạt động bay; kế hoạch ứng phó không lưu, chương trình huấn luyện, các kế hoạch và chương trình khác liên quan đến bảo đảm hoạt động bay theo quy định; ban hành quy định về quản lý, khai thác, bảo dưỡng hệ thống thiết bị của đơn vị; tài liệu hướng dẫn khai thác các hệ thống thiết bị bảo đảm hoạt động bay.

3. Đảm bảo công tác phối hợp giữa các cơ sở ANS trong nước và quốc tế, giữa các cơ sở ANS và đơn vị quân sự có liên quan.

4. Thống nhất một cơ sở ANS xây dựng, khảo sát, đo đạc, cập nhật và quản lý eTOD; đảm bảo việc kết nối, trao đổi, lưu trữ dữ liệu hàng không theo quy định của pháp luật phục vụ bảo đảm hoạt động bay.

5. Xây dựng và tổ chức thực hiện kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn HKDD; diễn tập vận hành cơ chế tìm kiếm cứu nạn HKDD.

6. Xây dựng mới, sửa đổi, bổ sung phương thức bay; bản đồ, sơ đồ hàng không. Tham gia việc thiết lập các bề mặt giới hạn chướng ngại vật tại sân bay có hoạt động bay dân dụng; thiết lập các bề mặt giới hạn chướng ngại vật đối với các trạm, đài vô tuyến thuộc quyền quản lý của doanh nghiệp.

7. Tổ chức bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống thiết bị dẫn đường, giám sát, bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị phù hợp với phạm vi trách nhiệm của doanh nghiệp.

8. Phối hợp với Cục Hàng không Việt Nam quản lý và sử dụng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không theo quy định.

9. Thiết lập và duy trì hoạt động SMS.

10. Thực hiện các nhiệm vụ khác theo quy định của pháp luật.

Điều 9. Trách nhiệm của người khai thác tàu bay

1. Tham gia thiết lập đường bay ATS và tổ chức vùng trời.

2. Nghiên cứu, đề xuất với Cục Hàng không Việt Nam, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay bổ sung, hoàn thiện dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phù hợp với yêu cầu khai thác bay.

3. Thu nhận và chuyển kịp thời các tin tức có thể ảnh hưởng đến hoạt động bay cho các cơ sở ANS liên quan.

4. Trang bị các phương tiện, thiết bị liên lạc và tín hiệu liên quan đến hoạt động tìm kiếm, cứu nạn cho tàu bay tìm kiếm, cứu nạn.

5. Xây dựng phương thức ứng phó trường hợp một động cơ tàu bay trở lên hoạt động không bình thường trong giai đoạn cất cánh; chuyển đổi các sơ đồ phương thức bay liên quan đã được ban hành sang tiếng Anh kèm đơn vị đo lường NM/ft.

6. Tham gia thiết lập các bề mặt giới hạn chướng ngại vật tại sân bay có hoạt động bay dân dụng, thiết kế phương thức bay; thực hiện đánh giá phương thức bay bằng thiết bị trên hệ thống huấn luyện bay giả định theo đề nghị của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 10. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân liên quan

1. Tổ chức, cá nhân nếu phát hiện tàu bay lâm nguy, lâm nạn hoặc có lý do tin rằng tàu bay đang trong tình trạng khẩn nguy phải thông báo ngay cho trạm báo động hoặc cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn.

2. Tổ chức, cá nhân thực hiện đúng các quy định, hướng dẫn liên quan đến các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không tại sân bay có hoạt động bay dân dụng và các trạm, đài vô tuyến hàng không.

3. Tổ lái có trách nhiệm tuân thủ các quy định, hướng dẫn về quản lý và bảo đảm hoạt động bay; thông báo kịp thời cho cơ sở ATS các tin tức ảnh hưởng, có thể ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay; thực hiện các chỉ thị của cơ sở ATS nhằm trợ giúp công tác tìm kiếm, cứu nạn HKDD; đề xuất với Cục Hàng không Việt Nam, tổ chức có liên quan các biện pháp ngăn ngừa và tăng cường đảm bảo an toàn hoạt động bay.

Chương III
QUY CHẾ KHÔNG LƯU HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG

Mục 1. QUY TẮC BAY

Điều 11. Nguyên tắc áp dụng quy tắc bay

1. Khi hoạt động trong vùng trời Việt Nam và trong FIR do Việt Nam quản lý, tổ lái phải áp dụng quy tắc bay quy định tại Thông tư này.

2. Khi đang bay hoặc đang hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay, tổ lái phải tuân theo quy tắc bay tổng quát.

3.[14] Ngoài quy định tại khoản 2 Điều này, tổ lái phải tuân theo một trong các quy tắc sau:

a) VFR;

b) IFR.

4. Trong điều kiện khí tượng bay bằng mắt, tổ lái có thể chọn hoặc khi kiểm soát viên không lưu yêu cầu bay theo IFR.

Điều 12. Trách nhiệm của người chỉ huy tàu bay

1. Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo mọi hoạt động của tàu bay phù hợp với quy tắc bay quy định tại Thông tư này. Trong tình huống khẩn nguy, để đảm bảo an toàn, người chỉ huy tàu bay có thể thực hiện khác với quy tắc bay này, nhưng phải thông báo ngay cho cơ sở ATS và phải chịu trách nhiệm về quyết định của mình.

2. Trước khi bay, người chỉ huy tàu bay phải biết các số liệu liên quan đến chuyến bay. Đối với chuyến bay IFR, trước khi bay người chỉ huy tàu bay phải nghiên cứu tin tức khí tượng hiện tại và các bản tin dự báo, lưu ý tới yêu cầu về nhiên liệu và chuẩn bị phương án dự bị cho trường hợp chuyến bay không thể thực hiện được theo kế hoạch bay.

Điều 13. Quy tắc bay tổng quát, VFR, IFR

Quy tắc bay tổng quát, VFR, IFR được quy định chi tiết tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

Mục 2. QUY ĐỊNH VỀ KHÔNG LƯU HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG

Điều 14. Các ATS

ATS bao gồm:

1. Dịch vụ điều hành bay.

---

[14] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 4 Điều 1 Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 6 năm 2020.

a) Dịch vụ kiểm soát tại sân bay;

b) Dịch vụ kiểm soát tiếp cận;

c) Dịch vụ kiểm soát đường dài.

2. Dịch vụ thông báo bay.

3. Dịch vụ tư vấn không lưu.

4. Dịch vụ báo động.

Điều 15. Cơ sở ATS và cơ sở ATFM

1. Cơ sở ATS bao gồm:

a) Cơ sở điều hành bay bao gồm đài kiểm soát tại sân bay, cơ sở kiểm soát tiếp cận, trung tâm kiểm soát đường dài;

b) Phòng thủ tục bay;

c) Cơ sở, bộ phận đánh tín hiệu tại sân bay;

d) Cơ sở thông báo, hiệp đồng bay;

đ) Trạm thông báo bay tại sân bay.

2. Chức năng, nhiệm vụ của cơ sở ATS và cơ sở ATFM được quy định tại tài liệu hướng dẫn khai thác của từng cơ sở này.

3. Cơ sở ATS và cơ sở ATFM phải được cấp giấy phép khai thác trước khi đưa vào hoạt động chính thức.

Điều 16. Đảm bảo hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải đầu tư, bảo đảm cơ sở hạ tầng, hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị cần thiết cho các cơ sở ATS và cơ sở ATFM; tổ chức và quản lý mạng lưu trữ, xử lý dữ liệu không lưu; phối hợp với các tổ chức khác có liên quan lập kế hoạch, thiết lập, khai thác các máy tính lưu trữ, xử lý dữ liệu không lưu phục vụ cho việc lập kế hoạch bay, quản lý và điều hành bay.

2. Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra thực hiện việc đảm bảo hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị sử dụng cho các cơ sở ATS và cơ sở ATFM.

Điều 17. Nhân viên không lưu

1.[15] Nhân viên không lưu bao gồm:

a) Kiểm soát viên không lưu tại sân bay, tiếp cận, đường dài;

b) Nhân viên thủ tục bay;

c) Nhân viên thông báo, hiệp đồng bay;

d) Nhân viên ATFM;

đ) Nhân viên đánh tín hiệu;

e) Nhân viên khai thác liên lạc sóng ngắn không - địa (HF A/G);

g) Kíp trưởng không lưu (tại các vị trí được quy định chi tiết tại Phụ lục XI ban hành kèm theo Thông tư này);

h) Nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay;

i) Huấn luyện viên không lưu, huấn luyện viên ATFM.

2. Nhân viên không lưu khi thực hiện nhiệm vụ phải có giấy phép và năng định còn hiệu lực. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải bố trí đủ nhân viên không lưu phù hợp với vị trí công tác.

3. Nhiệm vụ của nhân viên không lưu được quy định tại tài liệu hướng dẫn khai thác của từng cơ sở ATS, cơ sở ATFM.

Điều 18. Khu vực trách nhiệm quản lý, điều hành bay

1. Cục Hàng không Việt Nam thiết lập các khu vực trách nhiệm quản lý, điều hành bay được quy định tại khoản 1 Điều 13 Nghị định số 125/2015/NĐ-CP ngày 04 tháng 12 năm 2015 của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay.

2. Cục Hàng không Việt Nam chỉ định cơ sở cung cấp dịch vụ tại các khu vực trách nhiệm quản lý, điều hành bay trên cơ sở đề nghị của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ ATS.

---

[15] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 5 Điều 1 Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 6 năm 2020.

Điều 19. Cung cấp tin tức giữa cơ sở ATS và người khai thác tàu bay

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

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

Điều 20. Hiệp đồng giữa HKDD và quân sự

1. Cơ sở ATS phải thường xuyên hiệp đồng chặt chẽ với các đơn vị thuộc Bộ Quốc phòng chịu trách nhiệm đối với hoạt động có ảnh hưởng đến chuyến bay của tàu bay dân dụng theo nguyên tắc và nội dung quy định tại Điều 91 của Luật HKDD Việt Nam và các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan.

2. Việc phối hợp, hiệp đồng các hoạt động có khả năng gây nguy hiểm cho tàu bay dân dụng thực hiện theo các quy định tại Điều 21 của Thông tư này.

3. Cơ sở ATS có trách nhiệm thỏa thuận với đơn vị liên quan thuộc Bộ Quốc phòng để trao đổi kịp thời những tin tức liên quan đến đảm bảo an toàn cho hoạt động bay dân dụng theo các nguyên tắc sau:

a) Cơ sở ATS phải thường xuyên hoặc theo yêu cầu, cung cấp cho đơn vị liên quan thuộc Bộ Quốc phòng về kế hoạch bay và những tin tức khác về hoạt động bay dân dụng phù hợp với văn bản thỏa thuận liên quan; để hạn chế tối đa khả năng phải bay chặn, các khu vực hoặc đường bay có yêu cầu về kế hoạch bay, liên lạc hai chiều, báo cáo vị trí phải được xác định để cơ sở điều hành bay có đủ số liệu cho việc nhận dạng tàu bay dân dụng;

b) Cơ sở ATS, cơ sở ATFM được thông báo kịp thời khi cơ quan, đơn vị thuộc Bộ Quốc phòng quan sát thấy tàu bay dân dụng hoặc nghi ngờ là tàu bay dân dụng đang tới gần hoặc đã bay vào khu vực mà tại đó có thể cần phải bay chặn; thực hiện mọi biện pháp để xác minh nguồn gốc của tàu bay liên quan và hướng dẫn kịp thời để tránh khả năng phải bay chặn.

Điều 21. Thông báo, hiệp đồng về hoạt động có khả năng gây nguy hiểm đối với tàu bay dân dụng

1. Việc thông báo, hiệp đồng về hoạt động có khả năng gây nguy hiểm cho tàu bay dân dụng trên đất liền hay trên biển thực hiện theo quy định tại Điều 10 của Nghị định số 125/2015/NĐ-CP ngày 04 tháng 12 năm 2015 của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay và Chương IV của Thông tư này.

2. Trong trường hợp tàu bay dân dụng lâm vào tình huống khẩn nguy hoặc những tình huống bất thường khác, việc liên lạc trực tiếp giữa cơ sở ATS liên quan và đơn vị tiến hành hoạt động có khả năng gây nguy hiểm cho tàu bay dân dụng trên đất liền hay trên biển phải được đảm bảo để yêu cầu tạm dừng các hoạt động đó.

3. Việc hướng dẫn liên quan đến những ảnh hưởng nguy hiểm của việc phát tia la-de khi tàu bay đang bay thực hiện theo Tài liệu 9815 của ICAO quy định hướng dẫn về việc phát tia la-de và an toàn bay (Doc. 9815).

Điều 22. Hiệp đồng giữa cơ sở ATS và cơ sở MET

1. Để cung cấp các tin tức khí tượng mới nhất cho tàu bay thực hiện chuyến bay, cơ sở ATS và cơ sở MET phải có thỏa thuận để nhân viên không lưu:

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

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

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

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

Điều 23. Hiệp đồng giữa cơ sở ATS và cơ sở AIS

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

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

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

c) Sự xuất hiện của hoạt động núi lửa do nhân viên không lưu quan sát được hoặc được tổ lái báo cáo;

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

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

3. Những thay đổi về tin tức hàng không đặc biệt quan trọng có ảnh hưởng đến sơ đồ và hệ thống dẫn đường bằng máy tính phải được phát hành theo chu kỳ được quy định tại Chương IV của Thông tư này.

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

5. Cục Hàng không Việt Nam ban hành hướng dẫn việc cung cấp các tin tức, dữ liệu cho cơ sở AIS.

Điều 24. Độ cao bay an toàn thấp nhất

1. Độ cao bay an toàn thấp nhất do Cục Hàng không Việt Nam quy định và công bố cho từng đường bay ATS, RNAV/RNP, vùng trời kiểm soát.

2.[16] Độ cao bay an toàn thấp nhất trên đường bay được tính so với điểm cao nhất của địa hình và chướng ngại vật nhân tạo trong dải bảo vệ 25 km về mỗi bên

[16] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại điểm a khoản 6 Điều 1 Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 6 năm 2020.

trục đường bay ATS, trong dải bảo vệ theo quy định của từng kiểu loại dẫn đường RNAV/RNP như sau:

a) Tối thiểu là 300 m đối với địa hình đồng bằng, trung du và mặt nước;

b) Tối thiểu là 600 m đối với địa hình vùng núi.

3. Trong vùng trời sân bay, độ cao bay an toàn thấp nhất phải được quy định cho các phân khu của từng phương thức tiếp cận bằng thiết bị. Độ cao bay an toàn thấp nhất trong từng phân khu tối thiểu là 300 m trên điểm cao nhất của địa hình và chướng ngại vật nhân tạo trong vòng 46 km cách đài dẫn đường của phương thức tiếp cận bằng thiết bị, kể cả vùng đệm rộng 09 km bao quanh mỗi phân khu. Đối với địa hình vùng núi cao, độ cao này quy định tối thiểu là 600 m.

4. Nếu chênh lệch độ cao trong các phân khu dưới 100 m, có thể quy định độ cao bay an toàn thấp nhất chung cho các phân khu.

5.[17] Đối với hai phương thức bay sử dụng hai thiết bị dẫn đường đặt cách nhau không quá 09 km, độ cao bay an toàn thấp nhất cho từng phân khu được chọn là độ cao có giá trị lớn hơn.

Điều 25. Giờ sử dụng trong ATS

1. Cơ sở ATS phải được trang bị đồng hồ chỉ thời gian theo giờ, phút và giây. Đồng hồ phải được nhìn thấy rõ từ các vị trí làm việc.

2. Các đồng hồ và dụng cụ ghi thời gian của cơ sở ATS phải được kiểm tra thường xuyên để đảm bảo hiệu chỉnh so với giờ chuẩn trong phạm vi ± 30 giây. Trong trường hợp cơ sở ATS sử dụng liên lạc bằng đường truyền dữ liệu, các đồng hồ và dụng cụ ghi thời gian của cơ sở này phải được kiểm tra thường xuyên để hiệu chỉnh so với giờ chuẩn trong phạm vi ± 01 giây.

3. Giờ đúng phải được lấy theo đồng hồ chuẩn Việt Nam.

4. Cơ sở ATS cung cấp cho tổ lái đang bay giờ đúng khi được yêu cầu hoặc khi cần thiết cho ATS. Việc chỉnh giờ phải thực hiện với độ chính xác đến 30 giây.

---

[17] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại điểm b khoản 6 Điều 1 Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 6 năm 2020.

Điều 26. Xử lý tình huống khẩn nguy trong khi bay

1. Một tàu bay được xem hoặc được coi là ở trong tình huống khẩn nguy, kể cả bị can thiệp bất hợp pháp phải được quan tâm, hỗ trợ và ưu tiên hơn tàu bay khác. Để chỉ tàu bay đang ở trong tình huống khẩn nguy, tổ lái tàu bay có trang bị máy phát - đáp, đường truyền dữ liệu phù hợp có thể thực hiện như sau:

a) Đặt chế độ A, mã số 7700;

b) Đặt chế độ A, mã số 7500 để báo cáo tàu bay đang bị can thiệp bất hợp pháp;

c) Kích hoạt chế độ khẩn nguy, khẩn cấp của giám sát ADS;

d) Truyền điện văn qua liên lạc CPDLC.

2. Khi một tàu bay ở trong tình huống hoặc nghi ngờ ở trong tình huống bị can thiệp bất hợp pháp, cơ sở ATS phải trợ giúp kịp thời khi có yêu cầu; phải liên tục cung cấp các thông tin chính xác để hỗ trợ cho việc điều khiển tàu bay an toàn và tiến hành những hành động cần thiết cho các giai đoạn của chuyến bay, đặc biệt cho giai đoạn tàu bay hạ cánh.

3. Các biện pháp xử lý cụ thể trong tình huống khẩn nguy được thực hiện theo tài liệu nghiệp vụ "Phương thức không lưu HKDD" và tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ sở điều hành bay.

Điều 27. Xử lý trường hợp tàu bay bị lạc đường, không được nhận dạng

Khi tàu bay bay lệch ra khỏi đường bay và thông báo là đã bị lạc hoặc tàu bay được quan sát hoặc được thông báo là đang bay trong một khu vực xác định nhưng việc nhận dạng tàu bay đó không thực hiện được, phải tiến hành các biện pháp xử lý sau:

1. Ngay khi nhận biết được về một tàu bay bị lạc, cơ sở ATS tiến hành các hành động cần thiết trợ giúp tàu bay để đảm bảo an toàn cho tàu bay đó.

2. Nếu chưa biết được vị trí của tàu bay, cơ sở ATS phải:

a) Cố gắng thiết lập liên lạc hai chiều với tàu bay, trừ khi liên lạc này đã được thiết lập;

b) Sử dụng các thiết bị sẵn có để xác định vị trí của tàu bay;

c) Thông báo cho các cơ sở ATS khác về khu vực tàu bay bị lạc hoặc có thể bay lạc vào, tính đến các yếu tố có thể ảnh hưởng đến việc dẫn đường cho tàu bay trong mọi tình huống;

d) Thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan thuộc Bộ Quốc phòng theo thỏa thuận đã ký kết giữa các bên; cung cấp cho các cơ quan, đơn vị này kế hoạch bay và các dữ liệu khác liên quan đến tàu bay bị lạc;

đ) Yêu cầu các cơ quan, đơn vị liên quan thuộc Bộ Quốc phòng và các tàu bay đang bay khác hỗ trợ thiết lập liên lạc với tàu bay, xác định vị trí của tàu bay.

3. Khi đã xác định được vị trí của tàu bay, cơ sở ATS phải:

a) Thông báo cho tàu bay về vị trí của tàu bay đó và các hành động cần thực hiện;

b) Cung cấp cho các cơ sở ATS khác và các cơ quan, đơn vị liên quan thuộc Bộ Quốc phòng thông tin về tàu bay bị lạc và những tin tức đã cung cấp cho tàu bay đó.

4. Ngay khi nhận biết về một tàu bay không được nhận dạng trong khu vực trách nhiệm, cơ sở ATS phải cố gắng thiết lập nhận dạng tàu bay ở các vị trí cần thiết cho việc cung cấp ATS hoặc theo yêu cầu của cơ quan, đơn vị liên quan thuộc Bộ Quốc phòng theo phương thức đã được thỏa thuận. Cơ sở ATS phải thực hiện các bước thích hợp sau:

a) Cố gắng thiết lập liên lạc hai chiều với tàu bay;

b) Hỏi các cơ sở ATS khác về chuyến bay đó và yêu cầu các cơ sở này hỗ trợ thiết lập liên lạc hai chiều với tàu bay;

c) Cố gắng có được tin tức từ các tàu bay khác đang hoạt động trong khu vực trách nhiệm.

5. Cơ sở ATS phải thông báo ngay cho cơ quan, đơn vị liên quan thuộc Bộ Quốc phòng về việc đã thiết lập được nhận dạng đối với tàu bay đó.

Điều 28. Xử lý đối với việc bay chặn tàu bay dân dụng

1. Ngay khi nhận thấy một tàu bay bị bay chặn trong khu vực trách nhiệm của mình, cơ sở ATS phải thực hiện các bước thích hợp sau:

a) Cố gắng thiết lập liên lạc hai chiều với tàu bay bị bay chặn qua các thiết bị hiện có bao gồm cả tần số khẩn nguy 121,5MHz, trừ khi liên lạc đã được thiết lập;

b) Thông báo cho tổ lái của tàu bay bị bay chặn về tình trạng bị bay chặn;

c) Thiết lập liên lạc với đơn vị chỉ huy bay chặn, tiếp tục duy trì liên lạc hai chiều với tàu bay bay chặn và cung cấp cho tàu bay này những thông tin đã biết liên quan tới tàu bay bị bay chặn;

d) Chuyển điện văn giữa tàu bay bay chặn hoặc đơn vị chỉ huy bay chặn và tàu bay bị bay chặn, khi cần thiết;

đ) Phối hợp chặt chẽ với đơn vị chỉ huy bay chặn thực hiện các hành động cần thiết để đảm bảo cho sự an toàn của tàu bay bị bay chặn;

e) Thông báo cho cơ sở ATS tại FIR kế cận nếu tàu bay này có thể đã bay lạc từ FIR kế cận này.

2. Ngay khi nhận thấy tàu bay bị bay chặn đã ở bên ngoài khu vực trách nhiệm, cơ sở ATS phải thực hiện các bước thích hợp sau:

a) Thông báo cho cơ sở ATS liên quan những tin tức đã biết để hỗ trợ nhận dạng tàu bay và yêu cầu thực hiện các hành động được quy định tại Khoản 1 Điều này;

b) Chuyển điện văn giữa tàu bay bị bay chặn và cơ sở ATS liên quan hoặc đơn vị chỉ huy bay chặn.

Điều 29. Trang bị và sử dụng thiết bị báo cáo độ cao khí áp

1. Tàu bay dân dụng phải trang bị và sử dụng thiết bị báo cáo độ cao khí áp khi hoạt động trong vùng trời Việt Nam.

2. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn và công bố việc trang bị và sử dụng thiết bị báo cáo độ cao khí áp bao gồm phạm vi, mục đích, nội dung và yêu cầu khai thác kỹ thuật, phương thức và các giới hạn khai thác (nếu có).

Điều 30. Quản lý an toàn ATS

Việc quản lý an toàn ATS thực hiện theo quy định tại Chương XV của Thông tư này.

Điều 31. Sử dụng ngôn ngữ

1. Liên lạc giữa cơ sở ATS và tổ lái tàu bay dân dụng: Tiếng Anh là ngôn ngữ chính được sử dụng.

2. Liên lạc giữa các cơ sở điều hành bay: Tiếng Anh là ngôn ngữ chính được sử dụng, trừ khi có thỏa thuận giữa các cơ sở này về việc liên lạc được thực hiện bằng tiếng Việt.

Điều 32. Kế hoạch ứng phó không lưu

1. Kế hoạch ứng phó không lưu được xây dựng phù hợp với hướng dẫn chung của ICAO và phù hợp với kế hoạch ứng phó không lưu của các quốc gia kế cận trên cơ sở có sự phối hợp chặt chẽ với các cơ sở ATS có trách nhiệm cung cấp dịch vụ tại các phần vùng trời kế cận và những người sử dụng có liên quan.

2. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức xây dựng, sửa đổi và công bố kế hoạch ứng phó không lưu để xử lý các tình huống bất trắc trong trường hợp trục trặc hoặc có nguy cơ trục trặc đối với việc cung cấp ATS và các dịch vụ hỗ trợ liên quan khác trong vùng trời trách nhiệm đảm bảo dịch vụ này.

Điều 33. Ghi và lưu trữ số liệu về không lưu

1. Số liệu liên lạc thoại lưu động, dữ liệu và liên lạc cố định, giám sát ATS sử dụng cho ATS phải được tự động ghi lại nhằm phục vụ cho việc điều tra tai nạn và sự cố hoạt động bay, tiến hành tìm kiếm, cứu nạn, đánh giá hệ thống không lưu và hệ thống ra đa, đào tạo và huấn luyện kiểm soát viên không lưu.

2. Số liệu giám sát ATS phải được ghi lại và lưu trữ trong khoảng thời gian ít nhất là 15 ngày.

3. Liên lạc thoại, liên lạc dữ liệu sử dụng cho ATS phải được ghi lại và lưu trữ trong khoảng thời gian ít nhất là 30 ngày.

4. Băng phi diễn, điện văn không lưu phải được lưu trữ ít nhất 90 ngày và chỉ được hủy đi khi việc lưu trữ không cần thiết nữa.

5. Số liệu có liên quan đến việc điều tra tai nạn, sự cố hoạt động bay phải được lưu trữ kéo dài cho đến khi số liệu này không cần thiết nữa.

6. Băng ghi phải được bảo quản ngăn nắp và đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật để không làm mất từ tính của băng lưu trữ. Văn bản phải viết bằng mực không phai, không được tẩy xóa, nếu chỗ nào cần sửa thì gạch chéo để nhìn thấy rõ và ghi điều cần sửa bên cạnh.

Điều 34. Dịch vụ điều hành bay

1. Dịch vụ điều hành bay được cung cấp cho:

a) Chuyến bay IFR trong vùng trời không lưu loại A, B, C, D và E;

b) Chuyến bay VFR trong vùng trời không lưu loại B, C và D;

c) Chuyến bay VFR đặc biệt;

d) Hoạt động bay tại sân bay.

2. Để đảm bảo việc cung cấp dịch vụ, cơ sở điều hành bay phải:

a) Được cung cấp tin tức về kế hoạch hoạt động của từng tàu bay hoặc những thay đổi về tin tức đó, tin tức hiện thời về quá trình thực hiện mỗi chuyến bay;

b) Dựa vào những tin tức nhận được, xác định vị trí tương đối giữa các tàu bay với nhau;

c) Cấp huấn lệnh, tin tức để ngăn ngừa va chạm giữa các tàu bay thuộc quyền kiểm soát của mình và điều hòa hoạt động bay;

d) Hiệp đồng với cơ sở điều hành bay khác để cấp huấn lệnh khi một tàu bay có thể va chạm với tàu bay khác đang chịu sự kiểm soát của cơ sở đó hoặc trước khi chuyển giao kiểm soát tàu bay cho cơ sở đó.

3. Tin tức về hoạt động của tàu bay và việc ghi lại các huấn lệnh đã cấp cho tàu bay phải được hiển thị rõ ràng nhằm cho phép đánh giá kịp thời hoạt động bay đảm bảo phân cách thích hợp giữa các tàu bay và duy trì tốt luồng không lưu.

4. Cơ sở điều hành bay cấp huấn lệnh phải đảm bảo phân cách giữa:

a) Các chuyến bay trong vùng trời không lưu loại A và B;

b) Các chuyến bay IFR với nhau trong vùng trời không lưu loại C, D và E;

c) Các chuyến bay IFR và các chuyến bay VFR trong vùng trời không lưu loại C;

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

đ) Các chuyến bay VFR đặc biệt.

5. Trong trường hợp tổ lái yêu cầu hoặc Cục Hàng không Việt Nam có quy định khác cho Điểm b Khoản 4 Điều này đối với vùng trời không lưu loại D và E, cơ sở điều hành bay có thể cấp một huấn lệnh không đảm bảo phân cách trên một đoạn bay cụ thể của chuyến bay thực hiện trong điều kiện khí tượng bay VFR.

Điều 35. Cơ sở điều hành bay

1. Dịch vụ kiểm soát đường dài do các cơ sở sau đảm nhiệm:

a) Trung tâm kiểm soát đường dài;

b) Cơ sở kiểm soát tiếp cận tại vùng trời kiểm soát mà ở đó trung tâm kiểm soát đường dài không thể đảm bảo đầy đủ tầm phủ của hệ thống kỹ thuật, thiết bị sử dụng cho việc cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài.

2. Dịch vụ kiểm soát tiếp cận do các cơ sở sau đảm nhiệm:

a) Cơ sở kiểm soát tiếp cận;

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

3. Dịch vụ kiểm soát tại sân bay do đài kiểm soát tại sân bay đảm nhiệm.

Điều 36. Các hình thức phân cách giữa các tàu bay

Cơ sở điều hành bay bảo đảm phân cách giữa các tàu bay bằng một trong các hình thức sau:

1. Phân cách cao bằng cách chỉ định các mực bay khác nhau chọn trong bảng mực bay đường dài quy định tại Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Phân cách phẳng bao gồm các hình thức phân cách sau:

a) Phân cách dọc bằng cách duy trì khoảng cách giữa các tàu bay trên cùng một đường bay, trên các đường bay hội tụ hoặc ngược chiều, theo đơn vị thời gian hoặc khoảng cách;

b) Phân cách ngang bằng cách duy trì tàu bay trên các đường bay khác nhau hoặc những địa điểm khác nhau.

3. Phân cách kết hợp là việc phối hợp giữa phân cách cao với một trong các hình thức phân cách phẳng nêu tại Khoản 2 Điều này, sử dụng tiêu chuẩn tối thiểu không được thấp hơn một nửa tiêu chuẩn của từng loại phân cách khi được áp dụng riêng biệt. Phân cách kết hợp chỉ được áp dụng trên cơ sở thỏa thuận không vận khu vực và hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 37. Giá trị phân cách tối thiểu

Cục Hàng không Việt Nam công bố giá trị phân cách tối thiểu, phạm vi áp dụng trong AIP Việt Nam cho cơ sở ATS, tổ lái và người khai thác tàu bay có liên quan biết.

Điều 38. Nội dung huấn lệnh kiểm soát không lưu

1. Huấn lệnh kiểm soát không lưu bao gồm các nội dung: số chuyến bay, số hiệu tàu bay ghi trong kế hoạch bay; giới hạn huấn lệnh; đường bay; các mực bay trên toàn bộ đường bay hoặc cho một phần đường bay và mực bay thay đổi (nếu có); các thông báo, chỉ dẫn cần thiết khác như hoạt động của tàu bay khi tiếp cận hoặc cất cánh, liên lạc và thời điểm huấn lệnh hết hiệu lực.

2. Chi tiết về nội dung, việc cấp huấn lệnh kiểm soát không lưu và việc nhắc lại huấn lệnh kiểm soát không lưu thực hiện theo hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 39. Phối hợp cấp huấn lệnh

1. Các cơ sở điều hành bay phải hiệp đồng với nhau để cấp huấn lệnh cho toàn bộ hoặc một phần đường bay.

2. Huấn lệnh cấp cho toàn bộ đường bay đến sân bay dự định hạ cánh đầu tiên theo một trong các điều kiện sau:

a) Cơ sở điều hành bay đã hiệp đồng với tất cả cơ sở điều hành bay mà tàu bay sẽ bay qua trước khi tàu bay cất cánh;

b) Có cơ sở đảm bảo rằng việc hiệp đồng trước sẽ được thực hiện giữa các cơ sở điều hành bay nhằm kiểm soát chuyến bay một cách liên tục.

3. Khi không tiến hành hiệp đồng trước hoặc không cấp huấn lệnh trước, cơ sở điều hành bay chỉ được cấp huấn lệnh cho tàu bay đến một điểm mà tại đó hiệp đồng được với các cơ sở điều hành bay liên quan. Trước khi tàu bay đến điểm đó hoặc tại điểm đó, cơ sở điều hành bay sẽ cấp huấn lệnh tiếp theo hoặc sẽ cấp huấn lệnh bay chờ nếu cần thiết.

4. Khi tàu bay dự định cất cánh từ sân bay trong vùng trời kiểm soát để bay đến vùng trời kiểm soát khác trong vòng 30 phút bay hoặc một khoảng thời gian khác do thỏa thuận giữa hai trung tâm kiểm soát đường dài, việc hiệp đồng với trung tâm kiểm soát tiếp theo phải thực hiện trước khi cấp huấn lệnh cất cánh.

5. Khi tàu bay dự định rời một vùng trời kiểm soát và sau đó sẽ bay trở vào vùng trời kiểm soát đó hoặc bay vào một vùng trời kiểm soát khác, có thể cấp huấn lệnh từ sân bay khởi hành đến sân bay dự định hạ cánh đầu tiên. Huấn lệnh này hoặc huấn lệnh sửa đổi chỉ có hiệu lực đối với phần chuyến bay thực hiện trong vùng trời kiểm soát.

Điều 40. Phương thức ứng phó trường hợp bất thường trong điều hành bay

Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn chi tiết phương thức ứng phó trường hợp bất thường liên quan đến:

1. Liên lạc vô tuyến.

2. Áp dụng phân cách khẩn cấp.

3. Có cảnh báo xung đột ngắn hạn (Short-Term Conflict Alert - STCA).

4. Có cảnh báo độ cao an toàn tối thiểu (Minimum Safe Altitude Warning - MSAW).

Điều 41. Dịch vụ thông báo bay

1. Dịch vụ thông báo bay cung cấp tin tức liên quan cho tàu bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay hoặc được cơ sở ATS nhận biết bằng các cách thích hợp khác. Khi cơ sở ATS cung cấp đồng thời dịch vụ thông báo bay và dịch vụ điều hành bay, thì việc cung cấp dịch vụ điều hành bay luôn được ưu tiên hơn việc cung cấp dịch vụ thông báo bay. Trong tình huống tàu bay đang ở giai đoạn tiếp cận chót, hạ cánh, cất cánh hoặc đang lấy độ cao, có thể yêu cầu cung cấp ngay những tin tức quan trọng khác ngoài những tin tức do dịch vụ điều hành bay cung cấp.

2. Nội dung dịch vụ thông báo bay bao gồm như sau:

a) Thông báo SIGMET thích hợp;

b) Tin tức thích hợp về hoạt động núi lửa trước khi phun, khi phun và mây tro núi lửa;

c) Tin tức thích hợp về việc thả chất phóng xạ, hóa chất độc hại vào khí quyển;

d) Tin tức thích hợp về thay đổi trạng thái hoạt động của thiết bị dẫn đường;

đ) Tin tức thích hợp về tình trạng của sân bay và hệ thống kỹ thuật, thiết bị tại sân bay đó, gồm cả tin tức về tình trạng khu hoạt động tại sân bay khi bị ngập nước;

e) Tin tức thích hợp về hoạt động của tàu bay không người lái và tin tức thích hợp khác có thể ảnh hưởng đến an toàn bay.

3. Ngoài quy định tại Khoản 2 Điều này, chuyến bay còn được cung cấp những tin tức về:

a) Điều kiện thời tiết thực tế, dự báo tại sân bay khởi hành, sân bay đến và sân bay dự bị;

b) Nguy cơ va chạm đối với tàu bay đang hoạt động trong vùng trời có cung cấp dịch vụ thông báo bay theo yêu cầu (vùng trời không lưu loại C, D, E, F và G);

c) Đối với chuyến bay trên biển, khi tổ lái yêu cầu có thể cung cấp các tin tức có sẵn như tên gọi vô tuyến, vị trí, hướng bay, tốc độ và số liệu liên quan khác của tàu thuyền trong khu vực;

d) Tin tức tại Điểm b Khoản này chỉ liên quan đến tàu bay mà sự hiện diện của nó có thể gây ra nguy cơ va chạm cho tàu bay được thông báo; tin tức có thể không đầy đủ và cơ sở ATS không chịu trách nhiệm về tính chính xác của tin tức trong các lần thông báo;

đ) Khi cần thiết phải thông báo bổ sung về nguy cơ va chạm theo Điểm b Khoản này hoặc trong trường hợp dịch vụ thông báo bay tạm thời bị gián đoạn, có thể sử dụng liên lạc thoại giữa các tàu bay với nhau trong vùng trời xác định.

4. Cơ sở ATS phải phát ngay báo cáo đặc biệt từ tàu bay đến tàu bay khác, cơ sở MET và cơ sở ATS liên quan; phải phát liên tục cho tàu bay theo một khoảng thời gian đã được xác định trong văn bản hiệp đồng giữa các cơ sở này.

5. Ngoài quy định tại Khoản 2 Điều này, cơ sở ATS phải cung cấp cho chuyến bay VFR những tin tức sẵn có về hoạt động bay và điều kiện khí tượng trên đường bay nếu thực tế không cho phép thực hiện chuyến bay VFR.

Điều 42. Dịch vụ tư vấn không lưu

1. Nội dung dịch vụ tư vấn không lưu bao gồm:

a) Tư vấn cho tổ lái cất cánh theo thời gian quy định, mực bay đường dài;

b) Tư vấn cho tổ lái trong việc xử lý các tình huống gây mất an toàn cho tàu bay;

c) Cung cấp thông tin về các hoạt động bay khác trong khu vực tư vấn không lưu.

2. Quy tắc, phương thức cung cấp dịch vụ tư vấn không lưu được quy định trong phương thức không lưu HKDD.

3. Căn cứ yêu cầu, mật độ, kiểu loại và tính chất hoạt động bay, Cục Hàng không Việt Nam quyết định thiết lập khu vực tư vấn không lưu đáp ứng nhu cầu và an toàn hoạt động bay.

Điều 43. Dịch vụ báo động

1. Dịch vụ báo động được cung cấp cho:

a) Tàu bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay;

b) Tàu bay khác đã nộp kế hoạch bay không lưu hoặc tàu bay đã được cơ sở ATS nhận biết bằng các cách khác;

c) Tàu bay khi đã biết hoặc cho rằng đang bị can thiệp bất hợp pháp.

2. Trung tâm kiểm soát đường dài là đầu mối chính thu thập tin tức về tình trạng lâm nguy, lâm nạn của tàu bay hoạt động trong khu vực trách nhiệm của trung tâm và thông báo tin tức này cho cơ sở SAR liên quan.

3. Khi xuất hiện tình trạng lâm nguy, lâm nạn của tàu bay đang chịu sự kiểm soát của đài kiểm soát tại sân bay hoặc cơ sở kiểm soát tiếp cận, cơ sở điều hành bay này phải thông báo ngay cho trung tâm kiểm soát đường dài và trung tâm này phải thông báo lại cho cơ sở SAR liên quan.

4. Tùy theo tính chất khẩn nguy có thể không thực hiện theo quy định tại Khoản 3 Điều này. Trong trường hợp đó, đài kiểm soát tại sân bay hoặc cơ sở kiểm soát tiếp cận trước tiên phải thực hiện báo động và áp dụng các biện pháp để triển khai đến các cơ quan, đơn vị tìm kiếm, cứu nạn tại địa phương nhằm trợ giúp kịp thời.

Điều 44. Các giai đoạn khẩn nguy

1. Giai đoạn hồ nghi (INCERFA) là khi xảy ra một hoặc các tình huống sau:

a) Không nhận được liên lạc từ tàu bay trong vòng 30 phút sau giờ cần phải có liên lạc hoặc kể từ lần liên lạc không được đầu tiên với tàu bay, chọn giờ sớm hơn;

b) Tàu bay không đến trong vòng 30 phút, sau giờ dự tính đến do tổ lái thông báo lần cuối cùng hoặc do cơ sở ATS dự tính, chọn giờ trễ hơn trừ khi không có nghi ngờ về an toàn cho tàu bay và người trên tàu bay.

2. Giai đoạn báo động (ALERFA) là khi xảy ra một hoặc các tình huống sau:

a) Khi các cố gắng tiếp theo để liên lạc với tàu bay hoặc hỏi các nơi có liên quan về tin tức tàu bay đều không có kết quả;

b) Tàu bay đã được phép hạ cánh nhưng không hạ cánh trong vòng 05 phút sau giờ dự tính và vẫn không liên lạc được với tàu bay;

c) Tin tức nhận được cho thấy rằng khả năng hoạt động của tàu bay bị suy giảm, nhưng chưa tới mức độ phải hạ cánh bắt buộc trừ trường hợp có căn cứ làm giảm bớt mối lo ngại về an toàn cho tàu bay và những người trên tàu bay;

d) Đã biết hoặc cho rằng tàu bay đang bị can thiệp bất hợp pháp.

3. Giai đoạn khẩn nguy (DETRESFA) là khi xảy ra một hoặc các tình huống sau:

a) Khi các cố gắng tiếp theo để liên lạc với tàu bay và đã hỏi trên một phạm vi lớn hơn mà không có kết quả, cho thấy khả năng tàu bay đang bị lâm nguy, lâm nạn;

b) Cơ sở ATS xác định rằng nhiên liệu trên tàu bay đã cạn hoặc không đủ cho tàu bay đến vị trí an toàn;

c) Tin tức nhận được cho thấy khả năng hoạt động của tàu bay bị suy giảm tới mức có thể phải hạ cánh bắt buộc;

d) Khi có tin tức nhận được hoặc khi có cơ sở chắc chắn rằng tàu bay đang chuẩn bị tiến hành hoặc đã hạ cánh bắt buộc, trừ trường hợp có cơ sở chắc chắn rằng tàu bay, những người trên tàu bay không bị đe dọa trực tiếp, không nghiêm trọng và không cần phải trợ giúp ngay tức khắc.

Điều 45. Nội dung thông báo cho cơ sở SAR

1. Nội dung thông báo gồm những tin tức có được theo thứ tự như sau:

a) INCERFA, ALERFA, DETRESFA tùy theo từng giai đoạn khẩn nguy;

b) Cơ sở/người gọi;

c) Tính chất khẩn nguy;

d) Số liệu chủ yếu từ kế hoạch bay không lưu;

đ) Cơ sở có liên lạc lần cuối cùng, giờ và tần số đã sử dụng;

e) Báo cáo cuối cùng về vị trí và phương pháp xác định vị trí đó;

g) Màu sơn và dấu hiệu tàu bay, hàng hóa nguy hiểm trên tàu bay (nếu có);

h) Những biện pháp do cơ sở thông báo đã thực hiện;

i) Các tin tức liên quan khác.

2. Nội dung tin tức nêu tại Khoản 1 Điều này mà chưa sẵn có tại thời điểm thông báo cho cơ sở SAR phải được cơ sở ATS thu thập đầy đủ trước khi công bố giai đoạn khẩn nguy, nếu có cơ sở chắc chắn rằng giai đoạn này sẽ xảy ra.

3. Ngoài nội dung thông báo quy định tại Khoản 1 Điều này, cơ sở ATS phải cung cấp cho cơ sở SAR:

a) Các tin tức hữu ích, đặc biệt là sự thay đổi tình trạng lâm nguy, lâm nạn qua từng giai đoạn;

b) Việc chấm dứt của tình trạng lâm nguy.

Điều 46. Thông báo cho người khai thác tàu bay, thông báo cho tàu bay đang hoạt động gần tàu bay lâm nguy, lâm nạn

1. Trung tâm kiểm soát đường dài khi quyết định là tàu bay đang ở trong giai đoạn hồ nghi hoặc giai đoạn báo động và điều kiện thực tế cho phép, phải thông báo cho người khai thác tàu bay trước khi thông báo cho cơ sở SAR. Nếu tàu bay đang ở trong giai đoạn khẩn nguy thì phải thông báo ngay cho cơ sở SAR theo quy định tại Khoản 3 Điều 44 của Thông tư này.

2. Trung tâm kiểm soát đường dài, khi điều kiện thực tế cho phép, phải chuyển ngay cho người khai thác tàu bay các tin tức như đã thông báo cho cơ sở SAR.

3. Cơ sở ATS khi xác định rằng tàu bay đang ở trong tình trạng lâm nguy, lâm nạn phải thông báo ngay về tính chất của tình trạng lâm nguy, lâm nạn cho tàu bay đang hoạt động ở gần tàu bay lâm nguy, lâm nạn, trừ trường hợp nêu tại Khoản 4 Điều này.

4. Cơ sở ATS khi biết hoặc cho rằng tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp thì không được đề cập đến tính chất của tình trạng khẩn nguy trên hệ thống liên lạc không - địa nếu báo cáo từ tàu bay liên quan chưa đề cập đến và có cơ sở chắc chắn rằng việc đề cập này sẽ làm cho tình huống trầm trọng hơn.

Điều 47. Chi tiết về dịch vụ điều hành bay, thông báo bay, báo động, đảm bảo thông tin liên lạc và cung cấp tin tức cho cơ sở ATS[18]

Chi tiết về dịch vụ điều hành bay, thông báo bay, báo động, đảm bảo liên lạc và cung cấp tin tức cho cơ sở ATS thực hiện theo Phụ ước 11 của ICAO về ATS.

[18] Điều này được sửa đổi, bổ sung quy định tại khoản 7 Điều 1 Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23 tháng 4 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 6 năm 2020.

(Xem tiếp Công báo số 595 + 596)

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