

3. Bộ Tư pháp chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Nội vụ xác định kinh phí hoạt động, kinh phí đào tạo và bồi dưỡng của Học viện Tư pháp;

4. Bộ Tư pháp chủ trì, phối hợp với Bộ Giáo dục và Đào tạo xác định mã số đào tạo cho Học viện Tư pháp;

5. Bộ Nội vụ chủ trì, phối hợp với Bộ Tư pháp xây dựng biên chế cho Học viện Tư pháp;

6. Bộ Tư pháp chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội, Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh trong việc xây dựng trụ sở Học viện Tư pháp tại Hà Nội và Cơ sở tại thành phố Hồ Chí Minh.

Điều 6.

1. Quyết định này có hiệu lực thi hành sau 15 ngày, kể từ ngày đăng Công báo.

2. Bãi bỏ Quyết định của Thủ tướng Chính phủ số 34/1998/QĐ-TTg ngày 11 tháng 02 năm 1998 về việc thành lập Trường Đào tạo các chức danh tư pháp.

3. Bộ trưởng Bộ Tư pháp, các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Phan Văn Khải

CÁC BỘ

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

QUYẾT ĐỊNH của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải số **02/2004/QĐ-BGTVT** ngày **23/02/2004** về việc ban hành Quy chế chuyên cơ hàng không dân dụng.

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 1991 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 1995;

Căn cứ Nghị định số 34/2003/NĐ-CP ngày 4/4/2003 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Quyết định số 267/2003/QĐ-TTg ngày 19/12/2003 của Thủ tướng Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng không Việt Nam;

Theo đề nghị của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định

này Quy chế chuyên cơ hàng không dân dụng.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực sau 15 ngày, kể từ ngày đăng Công báo. Bãi bỏ Quyết định số 2485/1998/QĐ-CHK ngày 01/9/1998 của Cục trưởng Cục Hàng không dân dụng Việt Nam ban hành Quy định tạm thời bảo đảm chuyên cơ trong ngành hàng không dân dụng và Quyết định số 25/2000/QĐ-CHK ngày 07/9/2000 của Cục trưởng Cục Hàng không dân dụng Việt Nam về việc sửa đổi, bổ sung một số nội dung của Quy định tạm thời bảo đảm chuyên cơ trong ngành hàng không dân dụng.

Điều 3. Các Chánh Văn phòng Bộ, Vụ trưởng các Vụ thuộc Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam và Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

BỘ TRƯỞNG
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Đào Đình Bình

QUY CHẾ chuyên cơ hàng không dân dụng

(ban hành kèm theo Quyết định số 02/2004/QĐ-BGTVT ngày 23/02/2004 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải).

Chương I

NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

1. Quy chế này quy định các tiêu chuẩn chuyên cơ, phương thức giao nhận và thực hiện các chuyến bay chuyên cơ Việt Nam và chuyên cơ nước ngoài trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam.

2. Quy chế này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài liên quan đến việc thực hiện các chuyến bay chuyên cơ trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam.

Điều 2. Giải thích từ ngữ

Trong Quy chế này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. *Chuyến bay chuyên cơ* là chuyến bay của Việt Nam hoặc nước ngoài được sử dụng hoàn toàn riêng biệt hoặc kết hợp vận chuyển thương mại và được cơ quan có thẩm quyền xác nhận hoặc thông báo theo quy định phục vụ chuyên cơ.

2. *Chuyên cơ nước ngoài* là chuyến bay chuyên cơ do nước ngoài chịu trách nhiệm tổ chức thực hiện bay đến, bay đi hoặc bay qua lãnh thổ Việt Nam.

3. *Chuyên cơ Việt Nam* là chuyến bay chuyên cơ do doanh nghiệp vận tải hàng không Việt Nam tổ chức thực hiện trong, ngoài lãnh thổ Việt Nam.

4. *Cơ quan có thẩm quyền* là các cơ quan

Đảng, Nhà nước, Chính phủ và Quốc hội Việt Nam có thẩm quyền xác định, giao nhiệm vụ đảm bảo bay chuyên cơ cho ngành hàng không dân dụng.

5. *Hàng chuyên cơ* là những loại hàng hóa mà cơ quan có thẩm quyền quy định chuyên chở theo Quy chế này.

6. *Khách chuyên cơ* là lãnh đạo Đảng, Nhà nước, Quốc hội và Chính phủ Việt Nam và các cá nhân mà cơ quan có thẩm quyền quy định phục vụ theo Quy chế này.

Điều 3. Nguyên tắc đảm bảo chuyên cơ

Chuyến bay chuyên cơ được đảm bảo theo những nguyên tắc sau:

1. Tuân thủ các tiêu chuẩn, yêu cầu áp dụng chung và áp dụng bổ sung đối với máy bay, động cơ máy bay, người lái, tiếp viên trực tiếp tham gia thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ Việt Nam và nhân viên kỹ thuật đi theo đảm bảo bay cho máy bay chuyên cơ Việt Nam;

2. Tuân thủ các tiêu chuẩn, yêu cầu áp dụng chung và áp dụng bổ sung đối với kiểm soát viên không lưu trực tiếp điều hành chuyến bay chuyên cơ; đối với các trang thiết bị, nhân viên tham gia phục vụ chuyến bay chuyên cơ;

3. Tuân thủ trình tự quy định, phương thức giao nhận nhiệm vụ chuyên cơ, chuẩn bị, thực hành và điều hành chuyến bay chuyên cơ;

4. Tuân thủ các yêu cầu về phục vụ

khách chuyên cơ, chuyên chở hàng chuyên cơ và các yêu cầu liên quan khác của cơ quan có thẩm quyền;

5. Bảo đảm quy định về nghi thức đón tiễn khách chuyên cơ của cơ quan có thẩm quyền;

6. Tuân thủ các yêu cầu, quy định về đảm bảo an ninh, an toàn cho chuyến bay chuyên cơ;

7. Đảm bảo bí mật theo quy định của pháp luật.

Chương II

TIÊU CHUẨN CHUYÊN CƠ

Điều 4. Máy bay đăng ký Việt Nam làm nhiệm vụ chuyên cơ Việt Nam

1. Máy bay được thiết kế chuyên làm nhiệm vụ chuyên cơ được khai thác, bảo dưỡng theo các tiêu chuẩn, yêu cầu của nhà chế tạo đối với máy bay đó.

2. Máy bay thương mại làm nhiệm vụ chuyên cơ Việt Nam, ngoài việc tuân thủ các tiêu chuẩn chung của nhà chế tạo, còn phải đáp ứng các tiêu chuẩn bổ sung dưới đây:

a) Thuộc kiểu loại máy bay có hai động cơ trở lên;

b) Đã được sử dụng không quá 2/3 thọ mệnh theo quy định của nhà chế tạo về niên hạn, về giờ bay hoặc về số lần cất, hạ cánh theo quy định tại Phụ lục của Quy chế này;

c) Có lịch sử khai thác, bảo dưỡng rõ ràng và không có hỏng hóc lặp lại nhiều lần mà chưa xác định được nguyên nhân;

d) Có cấu hình đáp ứng được các yêu cầu về nghi lễ ngoại giao khi có yêu cầu;

đ) Có chỗ nằm nghỉ hoặc ghế ngồi tiện lợi cho nhu cầu nghỉ ngơi của khách chuyên cơ khi chuyến bay kéo dài từ 4 giờ trở lên;

e) Có phương tiện phục vụ việc liên lạc với mặt đất cho khách chuyên cơ trong suốt chuyến bay.

Điều 5. Máy bay đăng ký nước ngoài làm nhiệm vụ chuyên cơ Việt Nam

Máy bay đăng ký nước ngoài thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ Việt Nam, ngoài việc phải đáp ứng các tiêu chuẩn quy định tại Điều 4 của Quy chế này, còn phải đáp ứng các điều kiện bổ sung dưới đây:

1. Máy bay đó do doanh nghiệp vận tải hàng không Việt Nam thuê khai thác;

2. Doanh nghiệp vận tải hàng không Việt Nam thuê khai thác máy bay có văn bản đề nghị Cục Hàng không Việt Nam cho sử dụng máy bay đó để thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ Việt Nam;

3. Được Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam cho phép làm nhiệm vụ chuyên cơ Việt Nam bằng văn bản.

Điều 6. Động cơ lắp trên máy bay chuyên cơ Việt Nam

1. Động cơ lắp trên máy bay, mà máy bay đó được thiết kế chuyên làm nhiệm vụ chuyên cơ, được khai thác, bảo dưỡng

theo các tiêu chuẩn, yêu cầu của nhà chế tạo máy bay đó.

2. Động cơ lắp trên máy bay thương mại làm nhiệm vụ chuyên cơ Việt Nam, ngoài việc tuân thủ các tiêu chuẩn chung của nhà chế tạo, phải đáp ứng các tiêu chuẩn bổ sung dưới đây:

a) Đã được sử dụng không quá 90% thọ mệnh quy định đối với bộ phận, chi tiết của động cơ có quy định thọ mệnh;

b) Có lịch sử khai thác, bảo dưỡng rõ ràng, không có hỏng hóc lặp lại nhiều lần đối với bộ phận, chi tiết của động cơ mà chưa xác định được nguyên nhân;

c) Được Giám đốc doanh nghiệp vận tải hàng không Việt Nam cấp phép bằng văn bản cho động cơ được làm nhiệm vụ chuyên cơ.

Điều 7. Người lái máy bay chuyên cơ Việt Nam

1. Người lái máy bay chuyên cơ Việt Nam, ngoài việc phải có đủ các tiêu chuẩn chung theo quy định của người lái máy bay, còn phải đáp ứng các tiêu chuẩn bổ sung dưới đây:

a) Có quốc tịch Việt Nam;

b) Có tổng số giờ bay tích lũy chung đạt từ 2.000 (hai nghìn) giờ trở lên;

c) Có tổng số giờ bay tích lũy trên kiểu loại máy bay làm nhiệm vụ chuyên cơ, theo vị trí lái được phép, đạt từ 300 (ba trăm) giờ trở lên;

d) Có đạo đức, tác phong, tinh thần

trách nhiệm và ý thức tổ chức kỷ luật tốt, lý lịch rõ ràng;

đ) Trong quá trình công tác bay chưa mắc sai phạm gây uy hiếp an toàn từ mức khiển trách về bay trở lên.

2. Chỉ khi không thể bố trí được người lái có quốc tịch Việt Nam thì mới sử dụng người lái có quốc tịch nước ngoài làm nhiệm vụ chuyên cơ Việt Nam. Người lái có quốc tịch nước ngoài khi tham gia thực hiện chuyến bay chuyên cơ Việt Nam phải đáp ứng các điều kiện dưới đây:

a) Người lái đó do doanh nghiệp vận tải hàng không Việt Nam thuê;

b) Doanh nghiệp vận tải hàng không Việt Nam có văn bản đề nghị Cục Hàng không Việt Nam cho sử dụng người lái nước ngoài đó thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ Việt Nam và đảm bảo rằng người lái đó có đủ năng lực chuyên môn, tinh thần trách nhiệm và ý thức tổ chức kỷ luật để hoàn thành nhiệm vụ chuyên cơ Việt Nam;

c) Đáp ứng được các tiêu chuẩn người lái chuyên cơ quy định tại các điểm b, c, d khoản 1 Điều này;

d) Thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ cùng người lái Việt Nam;

đ) Được Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam cho phép làm nhiệm vụ chuyên cơ Việt Nam bằng văn bản.

Điều 8. Tiếp viên phục vụ trên máy bay chuyên cơ Việt Nam

Tiếp viên phục vụ trên máy bay chuyên cơ Việt Nam, ngoài việc phải có đủ các tiêu chuẩn chung theo quy định của tiếp viên hàng không, còn phải đáp ứng được các tiêu chuẩn bổ sung dưới đây:

1. Có quốc tịch Việt Nam;

2. Có tổng thời gian tích lũy nghiệp vụ tiếp viên từ 300 (ba trăm) giờ trở lên;

3. Có tổng thời gian tích lũy nghiệp vụ tiếp viên trên kiểu loại máy bay làm nhiệm vụ chuyên cơ từ 100 (một trăm) giờ trở lên;

4. Có đạo đức, tác phong, tinh thần trách nhiệm và ý thức tổ chức kỷ luật tốt, lý lịch rõ ràng;

5. Không mắc sai phạm từ mức “khiển trách” trở lên trong vòng 01 năm tính đến thời điểm xét chọn để phục vụ bay chuyên cơ.

Điều 9. Nhân viên kỹ thuật đi theo máy bay chuyên cơ

Nhân viên kỹ thuật đi theo máy bay chuyên cơ, ngoài việc phải có đủ các tiêu chuẩn chung theo quy định của nhân viên kỹ thuật máy bay, còn phải đáp ứng được các tiêu chuẩn bổ sung dưới đây:

1. Có Chứng chỉ cho phép bay cho máy bay (CRS) mức B trở lên đối với loại máy bay mà nhân viên đó đi theo phục vụ;

2. Có đạo đức, tác phong, tinh thần trách nhiệm và ý thức tổ chức kỷ luật tốt, lý lịch rõ ràng;

3. Không mắc sai phạm từ mức “khiển trách” về chuyên môn trở lên trong vòng

6 tháng tính đến thời điểm xét chọn để phục vụ bay chuyên cơ.

Điều 10. Kiểm soát viên không lưu

Kiểm soát viên không lưu trực tiếp điều hành chuyến bay chuyên cơ, ngoài việc phải có đủ các tiêu chuẩn chung theo quy định đối với kiểm soát viên không lưu, còn phải đáp ứng được các tiêu chuẩn bổ sung dưới đây:

1. Có quốc tịch Việt Nam;
2. Có trình độ nghiệp vụ và kinh nghiệm xử lý các tình huống bất trắc khi điều hành bay;
3. Có thời gian trực tiếp kiểm soát không lưu tại các cơ quan kiểm soát không lưu từ 5 năm trở lên;
4. Có đạo đức, tác phong, tinh thần trách nhiệm và ý thức tổ chức kỷ luật tốt, lý lịch rõ ràng;
5. Trong quá trình công tác kiểm soát không lưu không mắc các sai phạm gây uy hiếp an toàn bay.

Điều 11. Cấp phép, gia hạn, hủy bỏ, đình chỉ làm nhiệm vụ chuyên cơ

Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam căn cứ vào kết quả kiểm tra việc tuân thủ các tiêu chuẩn, yêu cầu quy định tại Quy chế này quyết định cấp phép, gia hạn, hủy bỏ hoặc đình chỉ việc thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ.

Điều 12. Quản lý Danh mục máy bay, động cơ máy bay chuyên cơ và Danh sách người lái, tiếp viên, kiểm soát viên không

lưu thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ và nhân viên kỹ thuật đi theo máy bay chuyên cơ

1. Cục Hàng không Việt Nam lập và quản lý Danh mục máy bay và Danh sách người lái, kiểm soát viên không lưu, tiếp viên, nhân viên kỹ thuật đi theo máy bay chuyên cơ được phép làm nhiệm vụ chuyên cơ.

2. Doanh nghiệp vận tải hàng không Việt Nam lập và quản lý Danh mục động cơ lắp trên máy bay chuyên cơ Việt Nam.

Chương III

TRÁCH NHIỆM ĐẢM BẢO CHUYÊN CƠ

Điều 13. Cục Hàng không Việt Nam

Cục Hàng không Việt Nam là đầu mối tiếp nhận nhiệm vụ chuyên cơ từ các cơ quan có thẩm quyền và có trách nhiệm:

1. Triển khai toàn diện, đầy đủ, kịp thời nhiệm vụ chuyên cơ đến các cơ quan, đơn vị liên quan trong ngành;

2. Chỉ huy, xử lý kịp thời các tình huống bất bình thường trong quá trình thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ;

3. Báo cáo tình hình thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ lên các cơ quan có thẩm quyền và Bộ Giao thông vận tải.

Điều 14. Cục Cảnh hàng không khu vực

Tổng Giám đốc Cục Cảnh hàng không

khu vực là đầu mối tiếp nhận nhiệm vụ chuyên cơ từ Cục Hàng không Việt Nam và có trách nhiệm:

1. Tổ chức triển khai, theo dõi, chỉ đạo thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ tại các Cảng hàng không trực thuộc, nơi máy bay chuyên cơ cất, hạ cánh và làm nhiệm vụ dự bị;

2. Nắm vững tình hình thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ trong khu vực và định kỳ báo cáo cho Cục Hàng không Việt Nam mọi diễn biến;

3. Ban hành Kế hoạch đảm bảo, phục vụ bay chuyên cơ tại các Cảng hàng không trực thuộc.

Điều 15. Cảng hàng không

Giám đốc Cảng hàng không, nơi máy bay chuyên cơ cất hạ cánh, có trách nhiệm:

1. Chủ trì phối hợp việc đảm bảo an ninh cho máy bay chuyên cơ, khách chuyên cơ và hàng hóa, hành lý của đoàn khách chuyên cơ trong khu vực sân bay;

2. Bố trí khu vực đỗ riêng, bố trí lực lượng canh gác bảo vệ cho máy bay chuyên cơ và chủ trì phối hợp canh gác bảo vệ máy bay chuyên cơ;

3. Tạo mọi điều kiện thuận lợi cho các bộ phận phục vụ, chuẩn bị máy bay chuyên cơ làm nhiệm vụ, đảm bảo lịch cất hạ cánh của máy bay chuyên cơ;

4. Chủ trì phối hợp việc tổ chức các nghi lễ đón, tiễn phù hợp với tính chất

của nhiệm vụ chuyên cơ, đáp ứng yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền.

Điều 16. Doanh nghiệp vận tải hàng không Việt Nam

Giám đốc Doanh nghiệp vận tải hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

1. Lập phương án phục vụ chuyên cơ bao gồm: xác định máy bay thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ, đường bay, danh sách các nước đề nghị xin phép bay qua, bay đến, điểm vào, điểm ra các nước, các chi tiết liên quan đến việc khai thác, đảm bảo kỹ thuật và báo cáo Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam;

2. Xin phép bay cho các chuyến bay chuyên cơ Việt Nam mà mình dự định thực hiện phù hợp với quy định tại Nghị định số 25/2000/NĐ-CP ngày 01/8/2000 của Chính phủ về quản lý hoạt động bay dân dụng tại Việt Nam;

3. Chủ trì phối hợp đảm bảo an toàn, an ninh và lịch trình cất hạ cánh cho máy bay chuyên cơ Việt Nam trong cả quá trình thực hiện nhiệm vụ;

4. Quy định cụ thể về cấu hình máy bay, quy trình phục vụ, vị trí ngồi, lựa chọn khách khi phục vụ khách chuyên cơ chung với khách thường và tổ chức thực hiện;

5. Chủ trì phối hợp phục vụ khách chuyên cơ chu đáo, an toàn, đáp ứng các yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền. Chủ trì hướng dẫn, duy trì trật tự trên máy bay chuyên cơ khi có tùy tùng và các đối tượng khác bay cùng khách chuyên cơ;

6. Phối hợp đảm bảo an toàn, an ninh cho hàng hóa, hành lý, tài liệu và tài sản của đoàn khách chuyên cơ.

Điều 17. Trung tâm quản lý bay dân dụng Việt Nam

Tổng Giám đốc Trung tâm quản lý bay dân dụng Việt Nam có trách nhiệm:

1. Đảm bảo thông tin liên lạc thông suốt giữa Cục Hàng không Việt Nam với các đơn vị tham gia điều hành chuyến bay chuyên cơ;

2. Phối hợp nhịp nhàng việc chỉ huy điều hành bay với cơ quan điều hành bay quân đội;

3. Phối hợp thực hiện quy định về việc hạn chế khai thác tại Cảng hàng không quốc tế hoặc đóng cửa Cảng hàng không địa phương;

4. Chủ trì phối hợp duy trì phân cách giữa máy bay chuyên cơ với các máy bay khác, hành lang bay, phương thức thông tin liên lạc trong quá trình điều hành chuyến bay chuyên cơ;

5. Đảm bảo chế độ làm việc liên tục của thiết bị điều hành bay trong cả quá trình điều hành chuyến bay chuyên cơ;

6. Sẵn sàng xử lý các tình huống bay bất thường.

Chương IV

GIAO NHẬN NHIỆM VỤ CHUYÊN CƠ

Điều 18. Giao nhận nhiệm vụ chuyên cơ

1. Khi nhận được nhiệm vụ chuyên cơ từ các cơ quan có thẩm quyền, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam tổ chức triển khai giao nhiệm vụ thực hiện chuyên cơ Việt Nam, chuyên cơ nước ngoài cho:

a) Doanh nghiệp vận tải hàng không Việt Nam;

b) Cục Cảng hàng không khu vực liên quan;

c) Trung tâm quản lý bay dân dụng Việt Nam.

2. Cục Hàng không Việt Nam cấp phép và ghi rõ điều này trong phép bay, thông báo nhiệm vụ chuyên cơ đối với các chuyến bay chuyên cơ bay quá cảnh Việt Nam cho:

a) Trung tâm quản lý bay dân dụng Việt Nam;

b) Cục Cảng hàng không liên quan.

3. Nội dung nhiệm vụ chuyên cơ được quản lý theo chế độ mật.

Điều 19. Thời hạn giao nhiệm vụ chuyên cơ

1. Thời hạn giao nhiệm vụ chuyên cơ được quy định như sau:

a) Đối với các chuyến bay chuyên cơ Việt Nam:

i) Chuyên cơ nội địa: trước giờ dự định cất hạ cánh ít nhất 24 giờ;

ii) Chuyên cơ quốc tế: trước ngày dự định cất hạ cánh ít nhất 15 ngày.

b) Đối với chuyến bay chuyên cơ nước

ngoài bay đi, bay đến Việt Nam: trước giờ dự định cất, hạ cánh ít nhất 48 giờ.

c) Đối với chuyến bay chuyên cơ nước ngoài bay quá cảnh Việt Nam: trước khi bay vào vùng thông báo bay của Việt Nam 72 giờ.

2. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam thông báo cho các cơ quan, đơn vị một cách sớm nhất về việc đình chỉ hoặc thay đổi giờ cất, hạ cánh, giờ bay quá cảnh của các chuyến bay chuyên cơ.

Điều 20. Ghi nhận, lưu trữ tình hình thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ

Mỗi cơ quan, đơn vị tham gia thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ có trách nhiệm ghi nhận và lưu trữ đầy đủ các chi tiết việc giao nhận, chuẩn bị, triển khai, thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ và xử lý sự cố theo đúng quy định về lưu trữ của Nhà nước.

Chương V

CHUẨN BỊ PHỤC VỤ CHUYẾN BAY CHUYÊN CƠ

Điều 21. Nơi đậu máy bay chuyên cơ

1. Các máy bay chuẩn bị làm nhiệm vụ chuyên cơ được bố trí đỗ riêng biệt, cách các máy bay khác ít nhất 50 mét tại sân đỗ trong suốt thời gian chuẩn bị và chờ làm nhiệm vụ, trừ trường hợp đặc biệt đi bằng đường ống.

2. Chỉ những người trực tiếp chuẩn bị máy bay chuyên cơ, có Thẻ phục vụ

chuyên cơ mới được phép ra, vào khu vực bảo vệ máy bay chuyên cơ.

3. Khu vực sân đỗ máy bay chuyên cơ phải được đảm bảo đầy đủ các điều kiện bảo vệ như: rào chắn, ánh sáng, hành lang bảo vệ bao quanh và các điều kiện khác.

Điều 22. Thẻ phục vụ chuyên cơ

1. Cảng hàng không cấp Thẻ phục vụ chuyên cơ cho các đối tượng trực tiếp chuẩn bị máy bay chuyên cơ, kiểm tra, giám sát và thu hồi Thẻ sau khi kết thúc công việc chuẩn bị.

2. Việc cấp, thu hồi Thẻ phục vụ chuyên cơ được ghi lưu trong Sổ phục vụ chuyên cơ của Cảng hàng không với các nội dung: tên người được cấp, đơn vị công tác, nhiệm vụ thực hiện, số Thẻ sử dụng, thời gian cấp, thời gian thu hồi Thẻ, chữ ký người cấp và chữ ký người dùng Thẻ.

3. Mẫu Thẻ phục vụ chuyên cơ do Cục Hàng không Việt Nam thống nhất ban hành.

Điều 23. Chuẩn bị kỹ thuật máy bay chuyên cơ

1. Nội dung chuẩn bị trước khi bay của máy bay chuyên cơ bao gồm nội dung chuẩn bị trước khi bay thông thường và nổ thử máy mặt đất, nếu điều kiện cho phép.

2. Việc chuẩn bị kỹ thuật máy bay chuyên cơ phải được kết thúc trước giờ cất cánh dự định ít nhất 01 giờ. Quy định này không áp dụng đối với các chuyến

bay chuyên cơ thuê khoang hoặc khách chuyên cơ mua ghế bay cùng khách thường.

Điều 24. Công tác chuẩn bị của Tổ lái máy bay chuyên cơ Việt Nam

1. Trước khi thực hiện nhiệm vụ, Tổ lái phải nghiên cứu kỹ nhiệm vụ bay, thống nhất phương thức thực hiện nhiệm vụ trong Tổ, ôn luyện xử lý tình huống bất trắc, nắm vững đặc điểm các phương tiện thông tin, dẫn đường, thời tiết trên đường bay, sân bay đến và các sân bay dự bị.

2. Tổ lái phải được nghỉ ngơi ít nhất 6 giờ trước khi thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ.

Điều 25. Nhiên liệu máy bay chuyên cơ Việt Nam

1. Nhiên liệu của máy bay chuyên cơ, kể cả nhiên liệu còn trên máy bay và nhiên liệu nạp bổ sung, phải được kiểm tra chất lượng trong vòng 10 ngày, tính đến ngày máy bay cất cánh làm nhiệm vụ.

2. Nhiên liệu còn trên máy bay không đáp ứng yêu cầu phải được rút khỏi máy bay. Thùng chứa nhiên liệu của máy bay phải được xúc rửa trước khi nạp nhiên liệu mới. Toàn bộ việc kiểm tra, xử lý, nạp nhiên liệu do Doanh nghiệp vận tải hàng không chịu trách nhiệm.

3. Việc nạp nhiên liệu lên máy bay chuyên cơ chỉ được thực hiện khi đảm bảo các điều kiện sau:

a) Có Chứng chỉ kiểm tra chất lượng thích hợp của lô nhiên liệu đó;

b) Có mặt Tổ trưởng Tổ kỹ thuật chuẩn bị máy bay chuyên cơ, đại diện Cảng hàng không và đại diện đơn vị tra nạp nhiên liệu cho máy bay chuyên cơ.

4. Nhiên liệu máy bay chuyên cơ và trên xe tra nạp nhiên liệu cuối cùng lên máy bay chuyên cơ phải được lưu thành từng mẫu riêng cho đến khi máy bay chuyên cơ hạ cánh an toàn ở sân bay kế tiếp 48 giờ.

5. Mỗi mẫu nhiên liệu lưu có dung tích tối thiểu là 01 lít và phải được bảo quản trong bình chứa bằng vật liệu không có khả năng làm thay đổi tính chất nhiên liệu và được niêm phong đúng quy định. Trên mỗi mẫu phải ghi rõ: số hiệu máy bay được nạp, số hiệu xe tra nạp, thời gian lấy mẫu, tên người lấy mẫu, ngày niêm phong, tên người niêm phong.

6. Chứng chỉ kiểm tra chất lượng, mẫu nhiên liệu chuyên cơ được lưu giữ tại Cảng hàng không nạp nhiên liệu và đơn vị tra nạp nhiên liệu.

Điều 26. Phê chuẩn kỹ thuật cho máy bay làm nhiệm vụ chuyên cơ

Ngoài quy định chuyên môn về ký cho phép bay, Giám đốc Doanh nghiệp vận tải hàng không Việt Nam, hoặc người được ủy quyền, phải ký xác nhận kết quả chuẩn bị kỹ thuật máy bay vào Sổ chuẩn bị bay chuyên cơ.

Điều 27. Sổ chuẩn bị bay chuyên cơ

1. Doanh nghiệp vận tải hàng không Việt Nam phải có Sổ chuẩn bị bay chuyên cơ riêng.

2. Nội dung trang ghi của Sổ chuẩn bị bay chuyên cơ Việt Nam tương tự nội dung Sổ chuẩn bị bay thông thường nhưng ở phần xác nhận đủ điều kiện làm nhiệm vụ chuyên cơ có thêm chữ ký của đại diện có thẩm quyền của Doanh nghiệp vận tải hàng không.

3. Trang ghi của Sổ chuẩn bị bay chuyên cơ gồm các liên theo quy định của Doanh nghiệp vận tải hàng không và thêm 01 liên cho Cục Hàng không Việt Nam lưu giữ.

Điều 28. Chuẩn bị điều hành chuyến bay chuyên cơ

1. Trung tâm quản lý bay dân dụng Việt Nam thực hiện việc chuẩn bị kỹ thuật, phân công kiểm soát viên không lưu, phương thức điều hành chuyến bay chuyên cơ, thông báo và hiệp đồng với các cơ quan quản lý vùng trời trong nước, ngoài nước đối với chuyến bay ra nước ngoài và chuẩn bị các phương án xử lý tình huống bất trắc.

2. Chuẩn bị các thiết bị điều hành bay theo nguyên tắc có dự phòng nóng.

3. Mọi công tác chuẩn bị điều hành bay, thông báo hiệp đồng điều hành bay, cấp phép bay đối với chuyến bay ra nước ngoài phải được hoàn thiện trước giờ máy bay chuyên cơ cất, hạ cánh, bay qua.

4. Tình hình chuẩn bị điều hành bay chuyên cơ và danh sách kiểm soát viên

không lưu tham gia điều hành chuyến bay chuyên cơ được đăng ký vào Sổ phục vụ chuyên cơ của Trung tâm quản lý bay dân dụng Việt Nam và Sổ phục vụ chuyên cơ tại các đơn vị trực tiếp làm nhiệm vụ điều hành máy bay chuyên cơ.

Điều 29. Đảm bảo an ninh chuyến bay chuyên cơ

1. Đối với các chuyến bay chuyên cơ Việt Nam:

a) Cảng hàng không tổ chức canh gác, giám sát máy bay từ lúc chuẩn bị làm nhiệm vụ chuyên cơ cho đến khi máy bay cất cánh;

b) Cảng hàng không chủ trì phối hợp với Bộ Tư lệnh cảnh vệ - Bộ Công an thực hiện việc kiểm tra an ninh đối với người và hành lý của đoàn khách chuyên cơ;

c) Doanh nghiệp vận tải hàng không Việt Nam phối hợp với Bộ Tư lệnh cảnh vệ - Bộ Công an bảo đảm an ninh cho máy bay chuyên cơ, khách chuyên cơ, hàng chuyên cơ và hành lý, hàng hóa đoàn khách chuyên cơ ở nước ngoài.

2. Đối với các chuyến bay chuyên cơ nước ngoài bay đi, bay đến, bay qua lãnh thổ Việt Nam: Cảng hàng không phối hợp với cơ quan có trách nhiệm của Bộ Ngoại giao, Bộ Công an đảm bảo an ninh tăng cường cho máy bay, khách chuyên cơ nước ngoài tại khu vực sân bay Việt Nam, khi có yêu cầu của phía nước ngoài.

Điều 30. Chuyên cơ thuê khoang, mua ghế

Đối với chuyến bay chuyên cơ thuê khoang hoặc khách chuyên cơ mua ghế bay cùng khách thường, Doanh nghiệp vận tải hàng không Việt Nam có trách nhiệm thực hiện các quy định bổ sung sau:

1. Chủ trì phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan thực hiện các biện pháp hữu hiệu để giảm thiểu nguy cơ gây mất an ninh, an toàn cho khách chuyên cơ;

2. Bố trí khách thường lên máy bay ổn định xong mới mời khách chuyên cơ lên máy bay và mời khách chuyên cơ xuống máy bay trước khi cho khách thường xuống.

Điều 31. Đảm bảo an ninh suất ăn cho khách chuyên cơ

Doanh nghiệp vận tải hàng không Việt Nam có trách nhiệm quy định cụ thể và tổ chức thực hiện các biện pháp tăng cường đảm bảo an ninh suất ăn cho khách chuyên cơ.

Chương VI

THỰC HÀNH BAY CHUYÊN CƠ

Điều 32. Đón tiễn khách chuyên cơ

1. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức thực hiện việc đón tiễn khách chuyên cơ tại Cảng hàng không.

2. Doanh nghiệp vận tải hàng không Việt Nam chủ trì phối hợp tổ chức đón, đưa khách chuyên cơ lên, xuống máy bay đảm bảo các yêu cầu: nghiêm túc, trọng thị, thuận tiện, an toàn.

Điều 33. Hạn chế khai thác, đóng cửa Cảng hàng không khi có hoạt động chuyên cơ và quyền ưu tiên cất, hạ cánh của máy bay chuyên cơ

1. Khi máy bay chuyên cơ cất, hạ cánh tại Cảng hàng không quốc tế Việt Nam thì phải hạn chế khai thác Cảng hàng không quốc tế đó và dành riêng các khu vực liên quan trên bề mặt Cảng hàng không quốc tế đó để phục vụ cho máy bay chuyên cơ và khách chuyên cơ. Thời gian hạn chế khai thác trước và sau thời gian máy bay chuyên cơ dự định cất, hạ cánh là 10 phút, cụ thể là:

a) Đối với chuyên cơ đến:

(i) Dành riêng khu vực đường cất hạ cánh (CHC), đường lăn, khu vực sân đỗ máy bay và khu vực Nhà khách A/VIP để phục vụ chuyên cơ;

(ii) Trong trường hợp, nếu máy bay chuyên cơ sau khi hạ cánh và đã vào khu vực sân đỗ riêng cho máy bay chuyên cơ thì dành riêng khu vực này các khu vực kế cận quy định khác (nếu cần thiết) và tuyến đường từ khu vực bãi đỗ máy bay chuyên cơ đến Nhà khách A/VIP để phục vụ chuyên cơ. Các khu vực khác gồm: đường CHC, đường lăn (nếu không ảnh hưởng đến khu vực dành riêng), sân đỗ được phép trở lại hoạt động bình thường.

b) Đối với chuyến bay chuyên cơ đi:

(i) Dành riêng khu vực Nhà khách A/VIP, khu vực sân đỗ, đường lăn và đường CHC để phục vụ bay chuyên cơ;

(ii) Trong trường hợp máy bay chuyên

cơ đã lăn đến đường lăn chính để ra đường CHC cất cánh thì các khu vực Nhà khách A/VIP, các khu vực bãi đỗ và các đường lăn khác được phép trở lại hoạt động bình thường. Sau khi máy bay chuyên cơ đã cất cánh, đường lăn chính được phép trở lại hoạt động bình thường. Sau 10 phút kể từ giờ cất cánh, đường CHC được phép trở lại hoạt động bình thường.

2. Khi có máy bay chuyên cơ cất cánh tại Cảng hàng không địa phương Việt Nam thì phải đóng cửa Cảng hàng không đó. Thời gian đóng cửa là trước và sau thời gian máy bay chuyên cơ dự định cất, hạ cánh 15 phút.

3. Phòng NOTAM quốc tế (NOF) - Trung tâm hợp đồng - chỉ huy - điều hành bay thuộc Trung tâm Quản lý bay dân dụng Việt Nam có trách nhiệm phát NOTAM về việc hạn chế khai thác tại các Cảng hàng không quốc tế và việc đóng cửa Cảng hàng không địa phương khi có hoạt động bay chuyên cơ. Nội dung phát: các chuyến bay có thể bị chậm trễ do hoạt động của chuyến bay chuyên cơ.

4. Khi giờ cất, hạ cánh của chuyến bay chuyên cơ sai lệch so với giờ dự định trong kế hoạch bay thì xử lý như sau:

a) Đối với chuyến bay đến: Giám đốc Trung tâm Quản lý bay khu vực có trách nhiệm thông báo cho Giám đốc Cảng hàng không liên quan biết giờ dự kiến hạ cánh sửa đổi để điều chỉnh việc hạn chế khai thác hoặc đóng cửa Cảng hàng không;

b) Đối với chuyến bay đi: Giám đốc Cảng hàng không có trách nhiệm thông báo cho Giám đốc Trung tâm Quản lý bay khu vực liên quan biết giờ cất cánh sửa đổi để hiệu chỉnh phân cách các hoạt động bay trong khu vực;

c) Nếu thời gian sai lệch lớn hơn 15 phút: cơ quan Không báo tại sân phải dự thảo NOTAM sửa đổi, gửi ngay cho phòng NOF rà xét và phát NOTAM sửa đổi kịp thời.

5. Trường hợp tại Cảng hàng không có nhiều loại máy bay khác nhau cùng hoạt động thì thứ tự ưu tiên được thực hiện theo quy định tại Quy tắc về bay, quản lý và điều hành bay trong vùng trời nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ban hành kèm theo Quyết định số 232/1998/QĐ-BQP ngày 27/02/1998 của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, cụ thể như sau:

a) Khi cất cánh: máy bay làm nhiệm vụ chuyên cơ có quyền cất cánh sau máy bay cất cánh chiến đấu, cất cánh diễn tập hiệp đồng quân binh chủng và máy bay cất cánh làm nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn.

b) Khi hạ cánh: máy bay chuyên cơ có quyền hạ cánh sau máy bay phải hạ cánh khẩn cấp và máy bay mà lượng nhiên liệu còn lại có thời gian bay ít.

6. Quy định chi tiết về khu vực hạn chế khai thác, khu vực dành riêng, việc đóng cửa Cảng hàng không được nêu tại Kế hoạch đảm bảo, phục vụ bay chuyên cơ của Cảng hàng không đó.

Điều 34. Phân cách bay giữa máy bay chuyên cơ với máy bay khác

1. Trong khu vực kiểm soát tại sân:

a) Phân cách giữa cất cánh và cất cánh: áp dụng phân cách 10 phút giữa máy bay chuyên cơ và một máy bay khác cất cánh từ một đường cất hạ cánh của Cảng hàng không;

b) Phân cách giữa hạ cánh và hạ cánh: áp dụng phân cách 10 phút giữa máy bay chuyên cơ và một máy bay khác hạ cánh từ một đường cất hạ cánh của Cảng hàng không;

c) Phân cách giữa cất cánh và hạ cánh: áp dụng phân cách 10 phút giữa máy bay chuyên cơ cất cánh và một máy bay khác hạ cánh hoặc giữa máy bay chuyên cơ hạ cánh và một máy bay khác cất cánh từ cùng một đường cất hạ cánh của Cảng hàng không.

2. Trong khu vực kiểm soát tiếp cận:

a) Phân cách giữa máy bay chuyên cơ và các máy bay khác trong khu vực kiểm soát tiếp cận phải áp dụng ít nhất một trong hai loại hình phân cách sau:

(i) Phân cách cao;

(ii) Phân cách bằng ra đa.

b) Giá trị phân cách tối thiểu giữa máy bay chuyên cơ và các máy bay khác trong khu vực kiểm soát tiếp cận được áp dụng như sau:

(i) Đối với phân cách cao: 600 m (2000 ft);

(ii) Đối với phân cách bằng ra đa: 10 NM.

c) Trong khu vực kiểm soát tiếp cận, không áp dụng hình thức bay vượt máy

bay chuyên cơ trên cùng một hành lang, vệt bay.

3. Trong khu vực kiểm soát đường dài:

a) Phân cách giữa máy bay chuyên cơ và các máy bay khác phải áp dụng ít nhất một trong ba loại hình phân cách sau:

(i) Phân cách cao;

(ii) Phân cách bằng ra đa;

(iii) Phân cách dọc theo thời gian.

b) Giá trị phân cách tối thiểu giữa máy bay chuyên cơ và các máy bay khác trong khu vực kiểm soát đường dài được áp dụng như sau:

(i) Đối với phân cách cao: 600 m (2000 ft);

(ii) Đối với phân cách bằng ra đa: 20 NM;

(iii) Đối với phân cách dọc: 30 phút. Riêng đối với máy bay được trang bị và có Chứng chỉ dẫn đường khu vực/RNAV còn hiệu lực, được phép giảm tiêu chuẩn phân cách xuống còn 20 phút.

c) Hạn chế tối đa việc thay đổi độ cao, hướng bay và tốc độ bay của máy bay chuyên cơ. Trong mọi trường hợp, không được phép áp dụng hình thức bay vượt cắt phía trước máy bay chuyên cơ.

Điều 35. Báo cáo, xử lý sự cố

Khi phát sinh sự cố kỹ thuật, an ninh, khí tượng và những sự cố khác ảnh hưởng đến việc thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ

thì Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị liên quan có trách nhiệm báo cáo nhanh chóng, chính xác và đầy đủ mọi thông tin liên quan cho Cục Hàng không Việt Nam để thống nhất phương án xử lý, khắc phục; trường hợp vượt quá thẩm quyền thì Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam báo cáo Bộ Giao thông vận tải và cơ quan có thẩm quyền để có hướng xử lý kịp thời.

Chương VII

TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 39. Đảm bảo tuân thủ tiêu chuẩn

1. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm tổ chức kiểm tra định kỳ hoặc đột xuất việc tuân thủ các tiêu chuẩn, yêu cầu thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ quy định tại Quy chế này.

2. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam đình chỉ, hủy bỏ quyền thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ đối với máy bay, động cơ máy bay, các cá nhân liên quan khi thấy không đảm bảo an toàn cho chuyến bay chuyên cơ. Trường hợp đặc biệt buộc phải tạm thời cho phép các đối tượng chưa thỏa mãn một số tiêu chuẩn, yêu cầu tương ứng nêu trong Quy chế này thì Thủ trưởng đơn vị quản lý đối tượng liên quan phải báo cáo bằng văn bản cho Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam xem xét quyết định cho làm nhiệm vụ chuyên cơ Việt Nam theo từng lần riêng biệt.

3. Doanh nghiệp vận tải hàng không Việt Nam, Trung tâm quản lý bay dân dụng Việt Nam và các đơn vị liên quan định kỳ kiểm tra, xem xét bảo đảm để máy bay, động cơ máy bay, người lái, tiếp viên, kiểm soát viên không lưu và nhân viên kỹ thuật đáp ứng tiêu chuẩn thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ.

Điều 40. Triển khai thực hiện Quy chế

1. Căn cứ quy định tại Quy chế này Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam và Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị liên quan xây dựng quy trình nội bộ triển khai chi tiết các nội dung đảm bảo chuyên cơ trong cơ quan, đơn vị mình.

2. Ngoài các đối tượng cần tuân thủ tiêu chuẩn nêu trong Chương 2 của Quy chế này, các cơ quan, đơn vị trong ngành hàng không có trách nhiệm bố trí các cán bộ, nhân viên có đủ trình độ chuyên môn nghiệp vụ, có tinh thần trách nhiệm, đạo đức tác phong, sức khỏe và có ý thức tổ chức kỷ luật tốt để phục vụ chuyến bay chuyên cơ.

3. Khi nhận được nhiệm vụ chuyên cơ, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị liên quan trong ngành hàng không có trách nhiệm tổ chức triển khai thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ theo đúng chức trách và nhiệm vụ được giao một cách nhanh chóng, đầy đủ, an toàn và đúng thời hạn./.

BỘ TRƯỞNG
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Đào Đình Bình

Phụ lục

**GIỚI HẠN KHAI THÁC VỀ NIÊN HẠN, VỀ GIỜ BAY, VỀ SỐ LẦN
CẮT HẠ CÁNH ÁP DỤNG ĐỐI VỚI MÁY BAY THƯƠNG
MẠI LÀM NHIỆM VỤ CHUYÊN CƠ**

*(kèm theo Quyết định số 02/2004/QĐ-BGTVT ngày 23/02/2004
của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

Số thứ tự	Kiểu loại máy bay	Niên hạn	Số lần cất, hạ cánh tối đa	Giờ bay tối đa (giờ)
1.	Boeing 777	Không quy định	20.000	Chưa xác định
2.	Boeing 767	Không quy định	35.000	Chưa xác định
3.	Airbus A320/321	Không quy định	32.000	40.000
4.	Fokker F70	Không quy định	60.000	60.000
5.	ATR 72	Không quy định	47.000	Chưa xác định

Ghi chú: Đối với kiểu loại máy bay có cả giới hạn về số lần cất hạ cánh và giới hạn giờ bay thì áp dụng giới hạn đến trước./.

BỘ NỘI VỤ

CÔNG VĂN số 198/BNV-TCPCP
ngày **04/02/2004** về việc **đính chính Quyết định số 02/2004/QĐ-BNV** ngày **15/01/2004** về việc **phê duyệt bản Điều lệ của Tổng Hội Xây dựng Việt Nam.**

Ngày 15 tháng 01 năm 2004 Bộ Nội vụ đã ban hành Quyết định số 02/2004 QĐ-BNV về việc phê duyệt bản Điều lệ của Tổng hội Xây dựng Việt Nam. Do có sự thay đổi về nội dung, Bộ Nội vụ đính chính lại như sau:

Điều 1. Tên giao dịch Vietnam Federation Associations of Civil Engineering nay chỉnh lại là Vietnam Federation of Civil Engineering Associations.

Viết tắt VIFACE đính chính VIFCEA.

Điều 2. “Tổng hội Xây dựng Việt Nam... hội Xây dựng tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, hội viên tập thể và hội viên của các hội chuyên ngành cùng nhau...”
Đính chính “Tổng hội Xây dựng Việt Nam.... hội Xây dựng tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, hội viên tập thể, các chi hội và hội viên là công dân Việt Nam là chuyên gia đầu ngành về xây dựng cùng nhau...”