

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

**BỘ GIAO THÔNG  
VẬN TẢI**

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

Số: 39/2005/QĐ-BGTVT

*Hà Nội, ngày 26 tháng 8 năm 2005*

**QUYẾT ĐỊNH**

**Ban hành “Quy chế công tác thông tin,  
dẫn đường và giám sát hàng không dân dụng” (\*)**

**BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

Căn cứ Nghị định số 34/2003/NĐ-CP ngày 04 tháng 4 năm 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 tháng 12 năm 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;

Xét đề nghị của Vụ trưởng Vụ Vận tải và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam,

dẫn đường và giám sát hàng không dân dụng”.

**Điều 2.** Quyết định này có hiệu lực sau 15 ngày, kể từ ngày đăng Công báo. Các quy định trước đây trái với Quyết định này đều bị bãi bỏ.

**Điều 3.** Các Ông (Bà) 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 và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

**QUYẾT ĐỊNH:**

**BỘ TRƯỞNG**

**Điều 1.** Ban hành kèm theo Quyết định này “Quy chế công tác thông tin,

**Đào Đình Bình**

(\*) Đã được chỉnh sửa theo nội dung của Quyết định đính chính số 3612/QĐ-BGTVT ngày 29/9/2005.

**BỘ GIAO THÔNG  
VẬN TẢI**

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

**QUY CHẾ**

**Công tác thông tin, dẫn đường và giám sát hàng không dân dụng**

(Ban hành kèm theo Quyết định số 39/2005/QĐ-BGTVT

ngày 26 tháng 8 năm 2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

**Chương I**

**NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG**

**Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**

Quy chế này quy định các tiêu chuẩn, điều kiện đối với công tác thông tin, dẫn đường và giám sát hàng không dân dụng (sau đây gọi là thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không), bao gồm các quy định về trang thiết bị, cơ sở khai thác, bảo dưỡng trang thiết bị và dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không; nhân viên khai thác, kỹ thuật; sử dụng tần số vô tuyến điện thuộc nghiệp vụ hàng không; bay kiểm tra, hiệu chuẩn trang thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không; kiểm tra việc cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không; trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân có liên quan trong công tác thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không.

**Điều 2. Đối tượng áp dụng**

Quy chế này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân Việt Nam và nước ngoài có liên quan đến việc quản lý, cung cấp và sử dụng các dịch vụ thông tin, dẫn đường,

giám sát hàng không trên lãnh thổ Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, điều hành.

**Điều 3. Quy ước viết tắt**

Trong Quy chế này, các chữ viết tắt dưới đây được hiểu như sau:

1. “AIDC” (Air Traffic Service Inter-facility Data Communication): Liên lạc dữ liệu giữa các phương tiện thuộc dịch vụ không lưu.

2. “AMHS” (Air Traffic Service Message Handling System): Hệ thống xử lý điện văn dịch vụ không lưu.

3. “ATN” (Aeronautical Telecommunication Network): Mạng viễn thông hàng không.

4. “ATIS” (Automatic Terminal Information Service): Dịch vụ thông báo tự động khu vực trung tâm.

5. “AMSS” (Automatic Message Switching System): Hệ thống chuyển điện văn tự động.

6. “AIRAC” (Aeronautical Information Regulation and control): Kiểm soát và điều chỉnh tin tức hàng không.

7. **“ATS/DS”** (Air Traffic Service/Direct Speech): Liên lạc trực thoại không lưu.

8. **“AIS”** (Aeronautical Information Service): Công tác không báo.

9. **“CPDLC”** (Controller Pilot Data link Communication): Liên lạc dữ liệu giữa người lái tàu bay và kiểm soát viên không lưu.

10. **“FDP”** (Flight Plan Data Processing): Hệ thống xử lý dữ liệu kế hoạch bay.

11. **“VOR”** (Very high Frequency Omnidirectional radio Range): Đài dẫn đường đa hướng sóng cực ngắn.

12. **“DME”** (Distance Measuring Equipment): Thiết bị đo cự ly bằng vô tuyến.

13. **“ILS”** (Instrument Landing System): Hệ thống hạ cánh bằng thiết bị.

14. **“GP”** (Glide Path): Đài chỉ góc hạ cánh thuộc hệ thống ILS.

15. **“LLZ”** (Localizer): Đài chỉ hướng hạ cánh thuộc hệ thống ILS.

16. **“NOTAM”** (Notice to Airman): Thông báo cho người lái tàu bay.

17. **“MM”** (Middle Marker): Đài chỉ mốc vô tuyến giữa thuộc hệ thống ILS.

18. **“OM”** (Outer Marker): Đài chỉ mốc vô tuyến ngoài thuộc hệ thống ILS.

19. **“NDB”** (Non Directional radio Beacon): Đài dẫn đường vô hướng.

20. **“VHF”** (Very High Frequency): Sóng cực ngắn.

21. **“HF”** (High Frequency): Sóng ngắn.

22. **“GBAS”** (Ground based Augmentation System): Hệ thống tăng cường độ chính xác của tín hiệu vệ tinh dẫn đường, đặt trên mặt đất.

23. **“RDP”** (Radar Data Processing): Hệ thống xử lý dữ liệu ra đa.

24. **“SSB”** (Single Side Band): Đơn biên.

25. **“UTC”** (Universal Time Coordination): Thời gian phối hợp toàn cầu.

26. **“WGS-84”** (World Geodetic System): Hệ tọa độ toàn cầu.

27. **“PSR”** (Primary Surveillance Radar): Hệ thống ra đa giám sát sơ cấp.

28. **“SSR”** (Secondary Surveillance Radar): Hệ thống ra đa giám sát thứ cấp.

#### **Điều 4. Giải thích thuật ngữ**

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

1. **“Án định tần số”** là việc cơ quan quản lý cho phép một đài vô tuyến điện được quyền sử dụng một tần số hoặc một kênh tần số vô tuyến điện theo những điều kiện cụ thể.

2. **“Bảo dưỡng”** là việc kiểm tra đánh giá, vệ sinh công nghiệp, hiệu chỉnh hoặc sửa chữa thay thế bộ phận không đủ tiêu chuẩn khai thác.

3. **“Cải tiến”** là sự thay đổi của trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không hoặc bộ phận của trang thiết bị đã phù hợp với tiêu chuẩn đã phê chuẩn.

4. **“Cơ quan kiểm soát tiếp cận”** là một đơn vị được thành lập để cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu đối với các chuyến bay có kiểm soát đi hoặc đến một hoặc nhiều sân bay.

5. **“Cơ sở điều hành bay”** là các trung tâm kiểm soát đường dài, cơ quan kiểm soát tiếp cận, đài chỉ huy tại sân bay, đài kiểm soát mặt đất.

6. **“Chỉ danh địa điểm”** là nhóm mã 04 chữ cái lập theo quy tắc của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế và được chỉ định để ký hiệu vị trí của một đài cố định hàng không.

7. **“Đài kiểm soát tại sân”** là một đơn vị được thành lập để cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu đối với hoạt động bay tại sân bay.

8. **“Độ chính xác”** là mức độ phù hợp giữa giá trị dự đoán hoặc giá trị đo được và giá trị thực.

9. **“Giấy phép khai thác trang thiết bị”** là văn bản chứng nhận các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không đáp ứng điều kiện đảm bảo an toàn cho hoạt động bay khi đưa vào khai thác.

10. **“Hoạt động bay dân dụng”** là các chuyến bay đến, bay đi, bay qua và bay trong lãnh thổ Việt Nam, bao gồm: các chuyến bay của tàu bay dân dụng; các chuyến bay của tàu bay công vụ nhằm mục đích dân dụng hoặc hoạt động trong khu vực kiểm soát của hàng không dân dụng; các chuyến bay chuyên cơ.

11. **“Liên lạc không - địa”** là liên lạc hai chiều giữa các đài tàu bay với các đài hoặc các cơ quan trên mặt đất.

12. **“Mạng viễn thông cố định hàng không”** là hệ thống toàn cầu các mạch viễn thông cố định hàng không, thuộc dịch vụ thông tin cố định hàng không, để trao đổi điện văn và hoặc dữ liệu kỹ thuật số giữa các đài cố định hàng không có cùng hoặc tương thích về đặc tính thông tin.

13. **“Mức độ sẵn sàng”** là tỷ số giữa thời gian khai thác thực tế và thời gian khai thác theo quy định.

14. **“Nhiều có hại”** là nhiều làm nguy hại đến hoạt động của nghiệp vụ vô tuyến điện hợp pháp hoặc cản trở, làm gián đoạn dịch vụ vô tuyến điện đang được phép khai thác.

15. **“Phổ tần số vô tuyến điện”** là dãy các tần số của bức xạ vô tuyến điện.

16. **“Sân bay”** là phần xác định trên mặt đất hoặc trên mặt nước, được xây dựng để bảo đảm cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và di chuyển.

17. **“Sóng vô tuyến điện”** là các sóng điện từ có tần số thấp hơn 3000 GHz truyền lan trong không gian không có dẫn sóng nhân tạo.

18. **“Sửa chữa”** là phục hồi trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không để đạt tình trạng hoạt động bình thường phù hợp với tiêu chuẩn đã phê chuẩn.

19. **“Sửa chữa lớn”** là việc sửa chữa mà nếu thực hiện không thích hợp có thể gây ảnh hưởng bất lợi tới độ bền cấu trúc, đặc tính kỹ thuật, tính năng, quá trình hoạt động hoặc các phẩm chất khác của trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không, làm ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay; hoặc là một dạng sửa chữa không được thực hiện theo các thông lệ bình thường hoặc không thể thực hiện bằng các phương thức cơ bản.

20. **“Thông báo bắt buộc”** là các quyết định hoặc chỉ thị của các cơ quan quản lý nhà nước hoặc thông báo của các nhà sản xuất, bắt buộc thực hiện đối với trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không.

21. **“Thông báo tự động khu vực trung tâm”** là việc cung cấp cho tàu bay đang hạ và cất cánh về thông tin hiện hành một cách thường xuyên suốt ngày hoặc một phần thời gian quy định trong ngày, bằng đường truyền dữ liệu hoặc bằng thoại phát thanh lập đi lập lại liên tục.

22. **“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.

23. **“Trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không”** là bất kỳ trang thiết bị nào đang được sử dụng, sẵn sàng đưa vào sử dụng, hoặc được

thiết kế để sử dụng cho việc cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không.

24. **“Trung tâm kiểm soát đường dài”** là một đơn vị được thành lập để cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu đối với các chuyến bay có kiểm soát, trong vùng kiểm soát thuộc phạm vi trách nhiệm của mình.

25. **“Vùng thông báo bay”** là vùng trời có giới hạn được xác định trong đó có cung cấp dịch vụ thông báo bay và công tác báo động.

## **Điều 5. Công bố thông tin**

1. Các tính năng, thông số liên quan đến khai thác các hệ thống kỹ thuật, trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không được quản lý thống nhất. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam công bố các thông tin này.

2. Các thông tin thuộc danh mục bí mật Nhà nước được quản lý theo quy định của pháp luật về bảo vệ bí mật Nhà nước.

## **Chương II**

### **TRANG THIẾT BỊ, CƠ SỞ KHAI THÁC, BẢO DƯỠNG TRANG THIẾT BỊ VÀ DỊCH VỤ THÔNG TIN, DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT HÀNG KHÔNG**

**Điều 6. Tiêu chuẩn kỹ thuật trang thiết bị**

1. Trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phải đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật do cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam quy định hoặc thừa nhận và phù hợp với tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

2. Trong trường hợp bị ảnh hưởng bởi địa hình nơi lắp đặt trang thiết bị, tùy từng trường hợp Cục Hàng không Việt Nam cho phép khai thác các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không với điều kiện hạn chế.

3. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm nghiên cứu, đề xuất và thông báo sự khác biệt giữa tiêu chuẩn Việt Nam và tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế theo quy định.

### **Điều 7. Bảo vệ các trang thiết bị**

1. Việc khai thác, sử dụng các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phải tuân theo quy định của cơ quan có thẩm quyền.

2. Đảm bảo an toàn và an ninh trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không là trách nhiệm của các cơ quan nhà nước, của mọi tổ chức và cá nhân.

3. Nghiêm cấm các hành vi can thiệp trái quy định làm mất hoặc giảm khả năng hoạt động của các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không.

### **Điều 8. Đầu tư, lắp đặt, cải tạo, nâng cấp trang thiết bị**

1. Việc đầu tư, lắp đặt, cải tạo và nâng cấp trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phải tuân theo quy hoạch phát triển ngành hàng không dân dụng Việt Nam, các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan, đáp ứng yêu cầu thực tiễn cho hoạt động bay và phải được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

2. Các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không nhập khẩu phải đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật công nghệ, quy hoạch phổ tần số và theo quy định của pháp luật.

3. Tổ chức cung cấp và lắp đặt các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không có trách nhiệm chuyển giao tài liệu có liên quan và huấn luyện việc khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa trang thiết bị cho bên mua.

### **Điều 9. Lắp đặt và khai thác trang thiết bị trên tàu bay**

1. Mọi tàu bay dân dụng hoạt động trong vùng trời Việt Nam phải được lắp đặt các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phù hợp với tiêu chuẩn tối thiểu do Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế quy định.

2. Ngoài quy định tại khoản 1 Điều này, việc lắp đặt các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không trên tàu bay dân dụng Việt Nam phải tuân thủ theo quy định của pháp luật Việt Nam.

3. Việc khai thác các trang thiết bị

thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không trên tàu bay phải tuân thủ các quy định về khai thác tàu bay.

### **Điều 10. Tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa**

1. Tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa là tài liệu hướng dẫn cho các nhân viên khai thác, kỹ thuật thực hiện việc khai thác, bảo dưỡng và sửa chữa trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không.

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ có trách nhiệm xây dựng tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa. Trong trường hợp lắp đặt đồng bộ trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không được sản xuất ở nước ngoài thì có thể sử dụng tài liệu của nhà sản xuất trang thiết bị đó. Tài liệu khai thác phải có bản dịch tiếng Việt.

3. Khi có thay đổi kết cấu, sửa chữa lớn trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không thì phải sửa đổi, bổ sung tài liệu cho phù hợp.

### **Điều 11. Mã số, địa chỉ kỹ thuật trang thiết bị**

1. Mã số, địa chỉ kỹ thuật của trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không được quy định thống nhất trong toàn ngành hàng không dân dụng Việt Nam, phù hợp với việc phân bố và tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế, bao gồm:

a) Địa chỉ 24 bit tàu bay dân dụng đăng ký tại Việt Nam;

b) Chỉ danh địa điểm mạng AFTN;

c) Địa chỉ đầu cuối mạng AFTN;

d) Địa chỉ đầu cuối AMHS mạng ATN;

đ) Địa chỉ đầu cuối CPDLC;

e) Mã nhận dạng đài dẫn đường vô tuyến;

g) Mã nhận dạng hệ thống ra đa giám sát sơ cấp PSR, hệ thống ra đa giám sát thứ cấp SSR, hệ thống xử lý dữ liệu ra đa RDP, hệ thống xử lý dữ liệu kế hoạch bay FDP.

2. Mã số, địa chỉ kỹ thuật của trang thiết bị do Cục Hàng không Việt Nam cấp theo đề nghị của các tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không và của người khai thác tàu bay đăng ký tại Việt Nam.

3. Cục Hàng không Việt Nam lập sơ đồ đăng ký mã số, địa chỉ kỹ thuật của trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không và thông báo cho Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

### **Điều 12. Thiết lập kênh thông tin liên lạc hàng không**

Việc thiết lập các kênh thông tin và các đường truyền dẫn sau đây phải được Cục Hàng không Việt Nam cho phép:

1. Các kênh: trực thoại không lưu ATS/DS, viễn thông cố định hàng không AFTN, liên lạc điện văn dịch vụ không lưu AMHS, liên lạc dữ liệu giữa các cơ quan kiểm soát không lưu AIDC;

097669  
 www.ThuVienPhapLuat.com  
 Tel: +84-8-3845 6884  
 LawSoft

2. Các đường truyền dẫn phục vụ điều khiển xa các đài thu phát VHF không - địa và truyền dẫn dữ liệu ra đa của các hệ thống ra đa giám sát sơ cấp, thứ cấp.

### **Điều 13. Kết nối sử dụng thông tin, dữ liệu trên kênh thông tin liên lạc hàng không**

1. Việc kết nối sử dụng thông tin, dữ liệu trên các kênh thông tin liên lạc, trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không giữa các tổ chức trong ngành hàng không dân dụng để phục vụ cho công tác quản lý hoạt động bay.

2. Việc kết nối sử dụng thông tin, dữ liệu trên các kênh thông tin liên lạc, trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không giữa các tổ chức trong ngành hàng không dân dụng và các tổ chức ngoài ngành chỉ được thực hiện để phục vụ công tác quản lý, sử dụng vùng trời và đảm bảo an ninh quốc phòng của các đơn vị quân đội và công an có liên quan.

3. Việc kết nối nêu tại khoản 1 và 2 Điều này giữa các tổ chức sau đây phải được Cục hàng không Việt Nam chấp thuận:

a) Giữa các Cụm cảng hàng không khu vực, Trung tâm Quản lý bay dân dụng Việt Nam, các hãng hàng không khai thác tại Việt Nam;

b) Giữa các tổ chức nêu tại điểm a khoản 3 Điều này với các tổ chức ngoài ngành hàng không dân dụng.

### **Điều 14. Thuê phương tiện viễn thông công cộng phục vụ cho công tác thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không**

Các tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không được phép thuê các phương tiện viễn thông công cộng để hoạt động. Các phương tiện thuê phải đáp ứng các yêu cầu về độ chính xác, tính toàn vẹn và mức độ sẵn sàng của dịch vụ theo yêu cầu của hoạt động hàng không.

### **Điều 15. Hệ thống thời gian**

1. Việc cài đặt thời gian của các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phải được thực hiện thống nhất theo giờ UTC. Trưởng trung tâm kiểm soát đường dài có trách nhiệm hiệp đồng với các trung tâm kiểm soát đường dài kế cận, các đơn vị điều hành và các đài trạm trong khu vực để thống nhất sử dụng thời gian.

2. Một ngày gồm 24 giờ, bắt đầu từ 00.01 và tối thiểu như sau: đối với thiết bị liên lạc điện văn và dữ liệu, gồm 06 số, hai số đầu hiển thị ngày trong tháng, bốn số còn lại giờ và phút UTC; các thiết bị khác gồm 04 số, giờ và phút UTC.

### **Điều 16. Tọa độ của trang thiết bị**

1. Vị trí phát sóng của trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không được xác định và công bố theo hệ tọa độ toàn cầu (WGS-84).

2. Độ chính xác của dữ liệu tọa độ tuân



thủ theo các tiêu chuẩn do Việt Nam thừa nhận.

3. Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt và công bố dữ liệu tọa độ của trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không.

### **Điều 17. Ghi, lưu trữ các tham số cung cấp dịch vụ**

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phải có trang thiết bị ghi và lưu trữ chính xác, đầy đủ thông tin về các cuộc liên lạc thoại, liên lạc dữ liệu, thông tin, dữ liệu và hình ảnh của các dịch vụ do mình cung cấp. Thời gian lưu trữ như sau:

a) Tối thiểu là 30 ngày đối với các kênh: liên lạc không - địa bằng thoại và dữ liệu CPDLC phục vụ chỉ huy, điều hành và quản lý hoạt động bay; liên lạc trực thoại không lưu ATS/DS; liên lạc dữ liệu giữa các cơ quan kiểm soát không lưu và giữa các cơ quan kiểm soát không lưu với các cơ quan khác có liên quan đến hoạt động bay được ấn định trong tài liệu hướng dẫn khai thác; liên lạc thông tin cố định hàng không AFTN và liên lạc điện văn dịch vụ không lưu AMHS;

b) Tối thiểu là 15 ngày đối với: thông tin, dữ liệu, hình ảnh nhận được từ các hệ thống ra đa giám sát sơ cấp, ra đa giám sát thứ cấp, giám sát tự động phụ thuộc phục vụ cho công tác kiểm soát không lưu và giám sát hoạt động bay.

2. Trong trường hợp các cuộc liên lạc,

thông tin, dữ liệu và hình ảnh lưu trữ có liên quan đến việc điều tra tai nạn và sự cố thì thời hạn lưu trữ được kéo dài và do cơ quan điều tra ấn định trước khi hết thời hạn quy định tại khoản 1 Điều này.

3. Ngoài quy định tại khoản 1 và 2 Điều này, việc lưu trữ tài liệu phải theo quy định của pháp luật về lưu trữ.

### **Điều 18. Thiết bị dự phòng**

1. Trang thiết bị thông tin không - địa, dẫn đường, giám sát vô tuyến điện hàng không tối thiểu phải có cấu hình kép hoặc thiết bị dự phòng độc lập để thay thế khi thiết bị chính không đảm bảo hoạt động bình thường.

2. Thiết bị dự phòng phải đáp ứng tính năng, tiêu chuẩn kỹ thuật như thiết bị chính và bảo đảm sẵn sàng hoạt động.

### **Điều 19. Nguồn điện chính và dự phòng**

1. Các tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phải bố trí nguồn điện chính và dự phòng cho các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không. Nguồn điện chính và dự phòng phải tuân theo tiêu chuẩn của nhà sản xuất trang thiết bị và theo yêu cầu của hoạt động hàng không.

2. Nguồn điện phục vụ cho thiết bị chỉ huy điều hành bay phải là nguồn điện liên tục, không ngắt.

3. Việc chuyển đổi từ nguồn điện chính

sang nguồn điện dự phòng phải được thực hiện tự động. Thời gian chuyển đổi tối đa của từng loại trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phải tuân theo tiêu chuẩn quy định và theo yêu cầu của hoạt động hàng không.

#### **Điều 20. Các tài liệu sử dụng**

Tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không và cơ sở điều hành bay phải có tối thiểu các tài liệu sau đây:

1. Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, Pháp lệnh Bưu chính viễn thông, Quy chế công tác không lưu hàng không dân dụng Việt Nam, Quy chế công tác thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không dân dụng, Quy chế công tác không báo hàng không dân dụng Việt Nam và các văn bản quy phạm pháp luật khác có liên quan;

2. Giấy phép khai thác trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không;

3. Giấy phép sử dụng tần số vô tuyến điện do Cục Tần số vô tuyến điện - Bộ Bưu chính, Viễn thông cấp (đối với thiết bị thu - phát sóng vô tuyến điện);

4. Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, bao gồm: tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa của tổ chức cung cấp dịch vụ hoặc tài liệu của nhà chế tạo, sản xuất trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không; tài liệu ghi chép bảo dưỡng, sửa chữa, biên bản kỹ thuật, thống kê kỹ thuật, báo cáo kỹ thuật;

5. Tài liệu tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành về các hệ thống, trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

#### **Điều 21. Bảo dưỡng, sửa chữa trang thiết bị**

1. Trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phải được bảo dưỡng, sửa chữa theo đúng tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng, sửa chữa của tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không hoặc của nhà chế tạo, sản xuất trang thiết bị.

2. Việc sửa chữa lớn các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không chỉ được thực hiện ở các cơ sở chuyên ngành về thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không được Cục Hàng không Việt Nam công nhận.

3. Thiết bị đo lường, kiểm chuẩn phục vụ công tác kiểm tra, bảo dưỡng, sửa chữa trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phải được kiểm định, hiệu chuẩn theo quy định của pháp luật về đo lường và các văn bản pháp luật khác có liên quan.

#### **Điều 22. Tổ chức bảo dưỡng, sửa chữa**

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phải tổ chức bộ phận bảo dưỡng, sửa chữa phù hợp với quy định tại Điều 21 của Quy chế này. Trường hợp thuê bảo dưỡng, sửa chữa phải có hợp đồng bằng văn bản với tổ chức bảo dưỡng, sửa chữa.

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phải bố trí người giám sát quy trình bảo dưỡng, sửa chữa theo quy định trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng, sửa chữa và duy trì tiêu chuẩn, thông số kỹ thuật ghi trong giấy phép khai thác trang thiết bị.

### **Điều 23. Cơ sở bảo dưỡng, sửa chữa, lắp đặt trang thiết bị**

Cơ sở bảo dưỡng, sửa chữa, lắp đặt trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phải bảo đảm các điều kiện sau đây:

1. Có đội ngũ nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa, lắp đặt trang thiết bị và nhân viên kiểm tra chất lượng sản phẩm được huấn luyện, đào tạo về chuyên môn nghiệp vụ theo quy định;

2. Có nhà xưởng đảm bảo tiêu chuẩn về không gian, nhiệt độ, môi trường, ánh sáng và tiếng ồn;

3. Có thiết bị đo lường kiểm tra, dụng cụ sửa chữa, nguyên vật liệu, phụ tùng thay thế đầy đủ theo quy định của nhà sản xuất trang thiết bị;

4. Có tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng, sửa chữa và lắp đặt trang thiết bị;

5. Có hệ thống thống kê, lưu trữ, báo cáo kỹ thuật;

6. Có phương tiện và phương án phòng cháy, chữa cháy tại chỗ.

### **Điều 24. Ghi thông tin về bảo dưỡng, sửa chữa**

1. Việc bảo dưỡng, sửa chữa hoặc cải tiến các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phải được ghi đầy đủ, rõ ràng trong nhật ký hoặc bằng hình thức khác.

2. Nội dung ghi tối thiểu bao gồm:

a) Ngày bảo dưỡng, sửa chữa hoặc cải tiến;

b) Tình trạng của trang thiết bị;

c) Nội dung, biện pháp đã bảo dưỡng, sửa chữa hoặc cải tiến;

d) Thực hiện các thông báo bắt buộc.

3. Khi chuyển giao trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không từ tổ chức khai thác này sang tổ chức khai thác khác phải chuyển kèm hồ sơ, tài liệu liên quan đến trang thiết bị đó.

4. Thông tin, dữ liệu về bảo dưỡng, sửa chữa trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phải được lưu trữ dài hạn theo quy định.

### **Điều 25. Thông báo tình trạng hoạt động của trang thiết bị**

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không có trách nhiệm sau đây:

a) Thông báo về tình trạng hoạt động của các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không cho cơ quan không báo hàng không và các cơ quan kiểm soát không lưu có liên quan theo Quy chế công tác không báo hàng không dân dụng hiện hành;

b) Trong trường hợp trang thiết bị dẫn đường vô tuyến, hệ thống đèn tín hiệu tại sân bay phục vụ cho việc tiếp cận, cất hạ cánh hoạt động không bình thường, phải thông báo ngay cho đài kiểm soát tại sân và cơ quan kiểm soát tiếp cận.

2. Tổ chức sử dụng dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không có trách nhiệm sau đây:

a) Thông báo ngay cho các cơ quan kiểm soát không lưu có liên quan trực tiếp về tình trạng bất thường của các dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát; trong trường hợp này, ngay sau khi tàu bay hạ cánh, người chỉ huy tàu bay phải báo cáo cho cơ quan thủ tục bay của sân bay đến theo Quy chế công tác không báo hàng không dân dụng hiện hành;

b) Đề xuất với tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không có liên quan và Cục Hàng không Việt Nam về chất lượng dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không.

### **Điều 26. Báo cáo tình trạng kỹ thuật**

Các tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không có trách nhiệm báo cáo tình trạng kỹ thuật của trang thiết bị, như sau:

1. Báo cáo tức thời về sự cố kỹ thuật xảy ra gây uy hiếp hoặc có thể gây uy hiếp an toàn hoạt động bay theo Phụ lục số 1.

2. Báo cáo theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

### **Điều 27. Sản xuất trang thiết bị**

1. Việc sản xuất trang thiết bị thu phát sóng vô tuyến điện hàng không phải tuân thủ theo quy định của pháp luật về bưu chính viễn thông.

2. Việc sản xuất trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không khác ngoài quy định tại khoản 1 Điều này phải tuân thủ theo quy định tại các văn bản quy phạm pháp luật khác có liên quan.

3. Các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không được sản xuất hoặc cải tiến tại Việt Nam phải hoạt động thử trước khi cấp chứng nhận kỹ thuật.

4. Cục Hàng không Việt Nam cấp chứng nhận kỹ thuật cho các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không được sản xuất hoặc cải tiến tại Việt Nam thuộc danh mục quy định tại Điều 29 của Quy chế này.

### **Điều 28. Hoạt động thử các trang thiết bị**

1. Các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không hoạt động thử phải đáp ứng các yêu cầu về tính năng, tiêu chuẩn kỹ thuật và tiêu chuẩn khai thác.

2. Cục Hàng không Việt Nam quy định điều kiện, thủ tục hoạt động thử đối với trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không và giám sát hoạt động thử.

### **Điều 29. Cấp giấy phép khai thác trang thiết bị**

Các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không sau đây chỉ được đưa vào khai thác khi có giấy phép do Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam cấp:

1. Đài thu phát VHF không - địa bằng thoại hoặc bằng dữ liệu, hoặc bằng thoại và dữ liệu;
2. Đài thu phát HF không - địa bằng thoại hoặc bằng dữ liệu;
3. Hệ thống chuyển điện văn tự động AMSS mạng thông tin cố định hàng không AFTN;
4. Hệ thống xử lý điện văn dịch vụ không lưu AMHS mạng viễn thông hàng không ATN;
5. Hệ thống chuyển mạch thoại VCCS;
6. Hệ thống ghi âm;
7. Đài dẫn đường vô hướng NDB;
8. Đài dẫn đường đa hướng sóng cực ngắn VOR;
9. Đài đo cự ly bằng vô tuyến DME;
10. Hệ thống hạ cánh bằng thiết bị ILS;
11. Hệ thống tăng cường độ chính xác tín hiệu vệ tinh dẫn đường, đặt trên mặt đất GBAS;
12. Hệ thống ra đa giám sát sơ cấp PSR; Hệ thống ra đa giám sát thứ cấp SSR;

13. Hệ thống xử lý dữ liệu ra đa RDP; Hệ thống xử lý dữ liệu bay FDP;

14. Hệ thống đèn tín hiệu, biển báo tại cảng Hàng không, sân bay;

15. Hệ thống thông báo tự động khu vực trung tâm ATIS;

16. Hệ thống không báo tự động AIS.

### **Điều 30. Điều kiện, thủ tục cấp giấy phép khai thác trang thiết bị**

1. Các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không được cấp giấy phép khai thác khi đáp ứng các điều kiện sau đây:

a) Các tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy định tại khoản 1 Điều 6 của Quy chế này;

b) Đối với trang thiết bị thu phát sóng vô tuyến điện, có giấy phép sử dụng tần số vô tuyến điện do Cục tần số - Bộ Bưu chính, Viễn thông cấp;

c) Có tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa của tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không hoặc của nhà chế tạo, sản xuất trang thiết bị;

d) Có thiết bị dự phòng và nguồn điện đáp ứng các quy định tại Điều 18 và Điều 19 của Quy chế này;

đ) Có biên bản nghiệm thu hoàn thành công trình đưa vào sử dụng. Đối với hệ thống đèn tín hiệu sân bay, phải có sơ đồ bản vẽ hoàn công;

e) Mã số địa chỉ kỹ thuật của trang thiết bị theo quy định (nếu có);

g) Có phương thức khai thác trang thiết bị phù hợp;

h) Có thiết bị ghi và lưu trữ theo quy định tại Điều 17 của Quy chế này;

i) Đối với các trang thiết bị dẫn đường vô tuyến, ra đa giám sát và hệ thống đèn tín hiệu sân bay được đầu tư, lắp đặt mới, phải có kết quả bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu và đạt tiêu chuẩn đưa vào khai thác, trừ thiết bị dẫn đường vô hướng NDB khi điều chuyển và lắp đặt để khai thác tại vị trí mới được sử dụng kết quả bay kiểm tra của tàu bay thương mại và phải đạt tiêu chuẩn đưa vào khai thác.

2. Tổ chức xin cấp giấy phép khai thác trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phải gửi Cục Hàng không Việt Nam các tài liệu sau:

a) Đơn xin cấp giấy phép khai thác trang thiết bị;

b) Bản khai xin cấp giấy phép khai thác trang thiết bị theo mẫu tại Phụ lục số 2 của Quy chế này;

c) Các tài liệu quy định tại khoản 1 Điều này.

3. Trong thời hạn 7 ngày, kể từ ngày nhận được hồ sơ, tài liệu quy định tại khoản 2 Điều này, Cục Hàng không Việt Nam phải thông báo cho tổ chức xin cấp

giấy phép về việc bổ sung, hoàn thiện hồ sơ, tài liệu (nếu thiếu).

4. Trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, tài liệu, Cục Hàng không Việt Nam phải cấp giấy phép khai thác trang thiết bị cho tổ chức xin cấp giấy phép khai thác; nếu từ chối cấp phải gửi văn bản trả lời và nêu rõ lý do.

5. Trong thời gian hiệu lực của giấy phép khai thác trang thiết bị, tổ chức muốn sửa đổi, bổ sung giấy phép khai thác phải gửi Cục Hàng không Việt Nam các tài liệu sau đây:

a) Đơn xin sửa đổi, bổ sung;

b) Bản khai sửa đổi, bổ sung;

c) Các tài liệu khác có liên quan.

### **Điều 31. Giấy phép khai thác trang thiết bị**

1. Giấy phép khai thác trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không bao gồm các nội dung sau đây:

a) Tên, chức năng của tổ chức được cấp giấy phép;

b) Kiểu loại trang thiết bị;

c) Số xuất xưởng, nơi sản xuất, năm sản xuất;

d) Các tính năng kỹ thuật chính của trang thiết bị;

đ) Mã số, địa chỉ kỹ thuật của trang thiết bị;

e) Địa điểm đặt trang thiết bị;

g) Ngày đưa vào khai thác/giờ hoạt động;

h) Thời hạn của giấy phép.

2. Giấy phép khai thác trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không có thời hạn 02 năm.

3. Trước khi giấy phép khai thác trang thiết bị hết hạn 30 ngày, tổ chức được cấp giấy phép có thể xin gia hạn giấy phép. Hồ sơ xin gia hạn giấy phép khai thác bao gồm các tài liệu sau đây:

a) Đơn xin gia hạn giấy phép khai thác trang thiết bị;

b) Bản sao Giấy phép khai thác trang thiết bị đã được cấp;

c) Các tài liệu có liên quan khác.

4. Mẫu Giấy phép khai thác trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không theo Phụ lục số 3 của Quy chế này.

### **Điều 32. Thu hồi giấy phép khai thác trang thiết bị**

1. Giấy phép khai thác trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không có thể bị thu hồi trong các trường hợp sau đây:

a) Giấy phép khai thác được sử dụng không đúng mục đích;

b) Việc sử dụng trang thiết bị không phù hợp nội dung của giấy phép khai thác;

c) Trang thiết bị không còn đáp ứng các điều kiện quy định tại khoản 1 Điều 30 của Quy chế này;

d) Các trường hợp khác theo quy định của pháp luật.

2. Trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không đã bị thu hồi giấy phép khai thác phải đình chỉ hoạt động ngay.

### **Điều 33. Sử dụng dịch vụ**

1. Các dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không được thiết lập nhằm đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay dân dụng.

2. Việc sử dụng các dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không cho các hoạt động bay hàng không chung, hoạt động của tàu bay công vụ phải được phép của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam.

3. Các tổ chức và cá nhân sử dụng dịch vụ nói trên phải trả tiền theo quy định.

### **Điều 34. Ủy quyền cung cấp dịch vụ cho các tổ chức nước ngoài**

1. Các tổ chức nước ngoài chỉ được tham gia cung cấp hoặc cung cấp các dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không trong vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, điều hành nếu được Cục Hàng không Việt Nam cho phép.

2. Cục Hàng không Việt Nam chịu

trách nhiệm đối với việc cung cấp các dịch vụ quy định tại khoản 1 Điều này.

**Điều 35. Hiệp đồng cung cấp và sử dụng dịch vụ với các hãng hàng không**

1. Trung tâm Quản lý bay dân dụng Việt Nam đại diện cho các tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không và quản lý không lưu của Việt Nam ký kết hiệp đồng cung cấp các dịch vụ với các hãng hàng không có tham gia hoạt động bay dân dụng trong lãnh thổ Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, điều hành.

2. Trong trường hợp chưa có văn bản ký kết hiệp đồng giữa Trung tâm Quản lý bay dân dụng Việt Nam và hãng hàng không, thì nội dung cung cấp các dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không và quản lý không lưu phải tuân theo các tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

**Điều 36. Hiệp đồng trách nhiệm cung cấp và sử dụng dịch vụ**

1. Việc hiệp đồng trách nhiệm cung cấp và sử dụng các trang thiết bị trong trung tâm kiểm soát đường dài (ACC), cơ quan kiểm soát tiếp cận (APP), đài kiểm soát tại sân (TWR), đài kiểm soát mặt đất (GC) phải được quy định cụ thể trong tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ quan không lưu hoặc bằng các văn bản riêng.

2. Hiệp đồng trách nhiệm cung cấp và

sử dụng các trang thiết bị phù trợ dẫn đường đường dài và ra đa giám sát do trưởng trung tâm kiểm soát đường dài (ACC) và các chủ đài trạm ký kết.

3. Hiệp đồng trách nhiệm cung cấp và sử dụng các trang thiết bị phù trợ dẫn đường trong khu vực sân bay, hệ thống đèn tín hiệu, biển báo tại sân bay, hệ thống tiếp cận chính xác, cất hạ cánh do trưởng cơ quan kiểm soát tiếp cận (APP) và các chủ đài trạm ký kết. Ở những nơi không có cơ quan kiểm soát tiếp cận thì do trưởng đài kiểm soát tại sân (TWR) (kể cả đài kiểm soát mặt đất - GC) ký với chủ đài trạm. Trong hiệp đồng phải chú ý trường hợp thay đổi đường cất hạ cánh và chế độ sử dụng các đường cất hạ cánh.

4. Trường hợp có hai hoặc nhiều tổ chức thuộc ngành hàng không cùng cung cấp một loại dịch vụ, thông tin, dẫn đường, hoặc giám sát hàng không trong một khu vực thì các tổ chức này phải phối hợp, hiệp đồng trách nhiệm bằng văn bản và được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

5. Việc thuê cung cấp các dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không của các tổ chức ngoài ngành hàng không dân dụng phải thực hiện trên cơ sở hợp đồng. Hợp đồng phải xác định việc đảm bảo các tiêu chuẩn được quy định tại bản Quy chế này và được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

6. Trường hợp các tổ chức nước ngoài



tham gia cung cấp dịch vụ thì văn bản hợp đồng do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

7. Văn bản phối hợp - hiệp đồng và hợp đồng là cơ sở xác định trách nhiệm của các bên trong việc cung cấp và sử dụng dịch vụ.

### **Điều 37. Chấm dứt cung cấp, sử dụng dịch vụ**

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không muốn chấm dứt khai thác trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không thuộc danh mục có giấy phép khai thác phải có văn bản đề nghị và được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

2. Người sử dụng dịch vụ muốn tạm dừng hoặc thôi sử dụng dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phải thông báo cho Cục Hàng không Việt Nam và tổ chức cung cấp dịch vụ có liên quan về thời gian dự kiến tạm dừng hoặc thôi sử dụng dịch vụ.

## **Chương III**

### **NHÂN VIÊN KHAI THÁC, KỸ THUẬT**

#### **Điều 38. Yêu cầu đối với nhân viên**

1. Nhân viên khai thác, kỹ thuật là những người tham gia trực tiếp vào việc khai thác, kiểm tra, bảo dưỡng, sửa chữa, lắp đặt trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không.

2. Các nhân viên khai thác, kỹ thuật phải được huấn luyện, đào tạo nghiệp vụ phù hợp với vị trí được phân công và được cấp chứng chỉ nghiệp vụ theo quy định của pháp luật.

3. Các tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không và cơ sở điều hành bay phải bố trí đủ nhân viên khai thác, kỹ thuật đáp ứng các yêu cầu theo quy định.

4. Nhân viên khai thác, kỹ thuật trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không có trách nhiệm thực hiện đúng tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa trang thiết bị.

#### **Điều 39. Huấn luyện**

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phải thường xuyên tổ chức huấn luyện cơ bản để cập nhật và nâng cao kiến thức nghiệp vụ cho các nhân viên khai thác, kỹ thuật.

2. Chương trình, hình thức, nội dung huấn luyện do tổ chức cung cấp dịch vụ xây dựng phù hợp với tài liệu hướng dẫn khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không và các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan.

3. Kết thúc đợt huấn luyện phải tổ chức kiểm tra để đánh giá kết quả.

4. Hồ sơ huấn luyện nhân viên khai thác, kỹ thuật phải được lưu trữ theo quy định.

## Chương IV

### SỬ DỤNG TẦN SỐ VÔ TUYẾN ĐIỆN THUỘC NGHIỆP VỤ HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG

#### Điều 40. Nguyên tắc quản lý, sử dụng tần số vô tuyến điện thuộc nghiệp vụ hàng không dân dụng

1. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

a) Phối hợp với Cục Tần số vô tuyến điện - Bộ Bưu chính, Viễn thông xây dựng và triển khai thực hiện quy hoạch phổ tần số vô tuyến điện của Việt Nam;

b) Phối hợp với Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế về xây dựng nhu cầu phổ tần số vô tuyến điện hàng không dân dụng quốc tế;

c) Phối hợp với các cơ quan trong và ngoài nước, các tổ chức quốc tế trong việc lập kế hoạch sử dụng, chọn, thông báo, đăng ký tần số quốc tế và giải quyết nhiễu có hại tần số vô tuyến điện hàng không dân dụng;

d) Quyết định sử dụng các tần số trong băng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không dân dụng.

2. Việc sử dụng tần số vô tuyến điện cho các hệ thống, trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không, khí tượng, tìm kiếm cứu nạn và trang thiết bị điện tử trên tàu bay dân dụng phải tuân theo các quy định trong quy hoạch phổ tần số vô tuyến điện của Việt Nam.

3. Trừ trường hợp khẩn cấp, việc phát thử các tần số vô tuyến điện trong ngành hàng không chỉ được thực hiện sau khi có sự chấp thuận của Cục Tần số vô tuyến điện - Bộ Bưu chính, Viễn thông và phải thông báo công khai việc phát thử. Việc sử dụng chính thức các tần số chỉ được thực hiện sau khi có giấy phép sử dụng tần số vô tuyến điện, giấy phép khai thác trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không và phát NOTAM hoặc AIRAC thông báo công khai.

4. Tổ chức khai thác trang thiết bị có trách nhiệm:

a) Thực hiện việc xin cấp giấy phép sử dụng tần số vô tuyến điện với Cục Tần số vô tuyến điện - Bộ Bưu chính, Viễn thông theo quy định của pháp luật;

b) Báo cáo các trường hợp nhiễu có hại tần số vô tuyến điện với Cục tần số - vô tuyến điện - Bộ Bưu chính, Viễn thông và với Cục Hàng không Việt Nam khi có yêu cầu;

c) Phối hợp với Cục Tần số vô tuyến điện - Bộ Bưu chính, Viễn thông và các cơ quan có liên quan để phát hiện và xử lý nhiễu có hại.

#### Điều 41. Trình tự đăng ký, phối hợp, sử dụng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không dân dụng

1. Các tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không, các hãng hàng không trong nước và nước

ngoài hoạt động tại Việt Nam hoặc trong vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, điều hành muốn sử dụng tần số vô tuyến điện cho trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không, khí tượng và tìm kiếm cứu nạn hoạt động trong các băng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không dân dụng có trách nhiệm đăng ký với Cục Hàng không Việt Nam để phối hợp tần số với các cơ quan có liên quan trong nước và quốc tế.

2. Nội dung đăng ký bao gồm: mục đích sử dụng; số lượng tần số và tần số dự kiến; kiểu thiết bị; nơi sản xuất thiết bị; băng tần số của thiết bị; phương thức điều chế, công suất phát, vị trí đặt thiết bị (tọa độ WGS 84 nếu có); kiểu, hướng, độ cao so mực nước biển của ăng ten; ngày dự kiến đưa vào khai thác.

3. Các tổ chức nêu tại khoản 1 Điều này thực hiện việc xin cấp giấy phép sử dụng tần số vô tuyến điện với Cục Tần số vô tuyến điện - Bộ Bưu chính, Viễn thông sau khi đã được Cục Hàng không Việt Nam thông báo kết quả phối hợp tần số.

## Chương V

### BAY KIỂM TRA, HIỆU CHUẨN TRANG THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT HÀNG KHÔNG

**Điều 42. Phân loại bay kiểm tra, hiệu chuẩn**

Bay kiểm tra, hiệu chuẩn các trang thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không bao gồm:

1. Bay khảo sát vị trí;
2. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu;
3. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ;
4. Bay kiểm tra đặc biệt.

### Điều 43. Hoạt động bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Bay khảo sát vị trí có thể được thực hiện để kiểm tra vị trí dự kiến lắp đặt trang thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không nhằm xác định tác động của môi trường đến chất lượng dịch vụ của phụ trợ dẫn đường vô tuyến và ra đa giám sát dự kiến lắp đặt.

2. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu được thực hiện sau khi kiểm tra ở mặt đất, để kiểm tra, hiệu chuẩn và xác định tính xác thực của tín hiệu trong không gian. Trang thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không mới lắp đặt hoặc sau khi sửa chữa lớn phải được bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu.

Kết quả bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu là một trong những điều kiện để cấp giấy phép khai thác trang thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không và cho phép đưa trang thiết bị đó vào khai thác.

3. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ được thực hiện thường xuyên hoặc sau

khi bảo trì theo kế hoạch để kiểm tra, hiệu chuẩn và xác định tính xác thực của tín hiệu trong không gian. Kết quả bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ được sử dụng để xem xét gia hạn giấy phép khai thác trang thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không khi có đề nghị gia hạn giấy phép.

4. Bay kiểm tra đặc biệt được thực hiện khi có nghi ngờ trang thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không thực hiện sai chức năng, tai nạn tàu bay hoặc các trường hợp đặc biệt khác và chỉ kiểm tra các thông số có thể ảnh hưởng đến chất lượng hoạt động của trang thiết bị đó. Bay kiểm tra đặc biệt có thể được kết hợp với bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ.

5. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải tuân theo các tiêu chuẩn, điều kiện, phương thức bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

6. Cục Hàng không Việt Nam quyết định bay khảo sát vị trí và bay kiểm tra đặc biệt; số lần bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ trong một năm; quy định tiêu chuẩn, điều kiện, phương thức bay kiểm tra hiệu chuẩn; phê duyệt kết quả bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

#### **Điều 44. Tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn**

1. Tàu bay bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải có giấy chứng nhận đủ điều kiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn do Cục Hàng không Việt Nam cấp hoặc công nhận.

2. Tàu bay được cấp giấy chứng nhận

đủ điều kiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn khi đáp ứng được các điều kiện sau đây:

a) Được trang bị loại thiết bị tin cậy, hiệu quả và có giấy chứng nhận bay bằng thiết bị;

b) Có khả năng chuyên chở đầy đủ tổ bay, có thiết bị điện tử ghi tham số chính và dự phòng, có các thiết bị và nhân viên mặt đất cần thiết khác;

c) Bảo đảm tâm hoạt động và sức chịu đựng để thực hiện chuyến bay kiểm tra, hiệu chuẩn theo yêu cầu;

d) Ổn định động lực học trong dải tốc độ của tàu bay, đặc biệt ở các tốc độ thực hành bay kiểm tra, hiệu chuẩn;

đ) Độ rung và tiếng ồn không vượt quá quy định;

e) Đặc tính ồn về điện từ thấp ở mức làm giảm thiểu nhiều đối với tín hiệu thu được;

g) Hệ thống điện có khả năng ổn định để cung cấp cho các thiết bị điện tử cần thiết, ngoài thiết bị tàu bay;

h) Tâm cao bay và dải tốc độ bay rộng; đặc tính tốc độ bay đảm bảo thuận tiện việc quan sát ở mặt đất khi theo dõi đường bay bằng Theodolite;

i) Thuận tiện cho việc thay đổi hoặc bổ sung thiết bị trên tàu bay để kiểm tra các trang thiết bị mới được bổ sung dưới mặt đất hoặc tăng độ chính xác hoặc tăng tốc độ xử lý đối với các trang thiết bị hiện có;

k) Thiết bị kiểm soát môi trường buồng lái tàu bay giảm thiểu ảnh hưởng xấu của nhiệt độ và độ ẩm đối với thiết bị kiểm tra độ nhạy được sử dụng trong hệ thống bay kiểm tra và duy trì môi trường thuận lợi cho tổ bay;

l) Được trang bị bộ phận lái tự động.

3. Thủ tục cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn thực hiện theo quy định về cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

#### **Điều 45. Tổ bay kiểm tra, hiệu chuẩn**

1. Tổ bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải có tối thiểu hai phi công và hai kỹ sư hoặc kỹ thuật viên. Thành viên tổ bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải có trình độ chuyên môn về lĩnh vực đảm nhận; có kiến thức, kinh nghiệm về phương thức và yêu cầu về bay kiểm tra, hiệu chuẩn; có tinh thần và khả năng làm việc tập thể.

2. Nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải có chứng chỉ hành nghề do Cục Hàng không Việt Nam cấp hoặc công nhận.

3. Kỹ sư, kỹ thuật viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải chứng nhận tình trạng chất lượng của trang thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không đã bay kiểm tra, hiệu chuẩn và chịu trách nhiệm đối với chứng nhận này.

#### **Điều 46. Trang thiết bị phải được bay kiểm tra, hiệu chuẩn**

Các trang thiết bị dẫn đường, giám sát

hàng không sau đây phải được bay kiểm tra, hiệu chuẩn:

1. Trang thiết bị dẫn đường vô tuyến: đài dẫn đường đa hướng sóng cực ngắn VOR, đài đo cự ly bằng vô tuyến DME, đài dẫn đường vô hướng NDB, hệ thống hạ cánh bằng thiết bị ILS;

2. Trang thiết bị giám sát: hệ thống ra đa giám sát sơ cấp PSR, hệ thống ra đa giám sát thứ cấp SSR;

3. Hệ thống đèn tín hiệu sân bay.

### **Chương VI**

#### **KIỂM TRA VIỆC CUNG CẤP DỊCH VỤ THÔNG TIN, DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT HÀNG KHÔNG**

#### **Điều 47. Mục đích và hình thức kiểm tra**

1. Việc kiểm tra công tác cung cấp dịch vụ, đảm bảo thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không nhằm:

a) Tăng cường công tác đảm bảo thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phục vụ chỉ huy, điều hành, quản lý hoạt động bay an toàn và hiệu quả;

b) Điều tra, tìm nguyên nhân gây uy hiếp an toàn hoạt động bay hoặc gây mất an toàn hoạt động bay.

2. Việc kiểm tra được thực hiện định kỳ hoặc đột xuất.

#### **Điều 48. Đối tượng kiểm tra, thanh tra**

1. Các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không phải được kiểm tra về đảm bảo an toàn kỹ thuật.

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ, khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa hệ thống, trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không tại Việt Nam phải chịu sự kiểm tra, thanh tra theo quy định của pháp luật.

### **Chương VII**

## **TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC TỔ CHỨC, CÁ NHÂN CÓ LIÊN QUAN TRONG CÔNG TÁC THÔNG TIN, DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT HÀNG KHÔNG**

#### **Điều 49. Cục Hàng không Việt Nam**

Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

1. Xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật về thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành hoặc đề trình các cơ quan có thẩm quyền khác ban hành;

2. Tổ chức thực hiện và giám sát thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật và các tiêu chuẩn, quy trình kỹ thuật - nghiệp vụ trong lĩnh vực thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không tại Việt Nam;

3. Lập quy hoạch, kế hoạch đầu tư, xây dựng, lắp đặt các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt hoặc đề trình cơ quan có thẩm quyền phê duyệt và tổ chức thực hiện;

4. Công bố danh mục các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không bắt buộc trang bị trên tàu bay dân dụng;

5. Cấp, gia hạn, thu hồi giấy phép khai thác trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không;

6. Cấp, gia hạn, thu hồi chứng chỉ nhân viên khai thác, kỹ thuật và chứng chỉ hành nghề nhân viên bay kiểm tra hiệu chuẩn trang thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không;

7. Cấp, thu hồi và quản lý mã số, địa chỉ kỹ thuật của các trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không và các trang thiết bị điện tử trên tàu bay dân dụng đăng ký tại Việt Nam;

8. Chỉ đạo, kiểm tra và giám sát công tác bay kiểm tra, hiệu chuẩn trang thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không trong toàn ngành hàng không dân dụng;

9. Quyết định phương thức thực hành bay đối với các trang thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không sau khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn;

10. Phê duyệt nội dung, chương trình dài hạn về đào tạo, bồi dưỡng, phát triển

067069  
 www.ThuVienPhapLuat.com  
 Tel: +84-8-3845 6684  
 LawSoff

nguồn nhân lực thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không;

11. Phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp quy định chế độ bảo vệ để đảm bảo an ninh, an toàn các công trình, cơ sở, trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không;

12. Tổ chức nghiên cứu khoa học, ứng dụng và chuyển giao công nghệ tiên tiến về thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không.

13. Tuyên truyền, phổ biến các văn bản quy phạm pháp luật về thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không;

14. Hợp tác quốc tế về thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không theo thẩm quyền;

15. Kiểm tra, thanh tra công tác cung cấp dịch vụ, đảm bảo thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không và trang thiết bị điện tử trên tàu bay dân dụng đăng ký tại Việt Nam.

### **Điều 50. Trung tâm Quản lý bay dân dụng Việt Nam**

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

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không theo quy định của Quy chế này và các văn bản có liên quan;

2. Chỉ đạo và giám sát các đơn vị trực thuộc cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không;

3. Lập kế hoạch, chương trình, dự án đầu tư cải tạo nâng cấp hệ thống kỹ thuật và trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không trình Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt;

4. Tổ chức, thiết kế, lắp đặt các công trình thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không; mua sắm vật tư, trang thiết bị, kiểm chuẩn chất lượng và bảo dưỡng, sửa chữa trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không thuộc quyền;

5. Đề xuất đưa vào sử dụng, đình chỉ hoặc thay thế các hệ thống trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không thuộc quyền;

6. Lập kế hoạch đào tạo, huấn luyện chuyên môn nghiệp vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không dài hạn trình Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt;

7. Tổ chức huấn luyện, đào tạo nghiệp vụ cho các nhân viên khai thác trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không thuộc quyền theo quy định;

8. Soạn thảo và hướng dẫn thực hiện tài liệu chuyên môn nghiệp vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không trong lĩnh vực đảm nhiệm;

9. Tham gia soạn thảo các quy trình, quy phạm kỹ thuật về thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không;

10. Chủ trì thực hiện công tác bay kiểm tra, hiệu chuẩn trang thiết bị dẫn

đường, giám sát hàng không trong toàn ngành hàng không dân dụng Việt Nam;

11. Thực hiện các nhiệm vụ khác theo quy định của Quy chế này và các văn bản pháp luật có liên quan.

### **Điều 51. Các Cụm Cảng hàng không khu vực**

Các Cụm cảng hàng không khu vực có trách nhiệm:

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không theo quy định của Quy chế này và các văn bản có liên quan;

2. Phân công, chỉ đạo và giám sát các đơn vị trực thuộc cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không;

3. Lập kế hoạch, chương trình, dự án đầu tư cải tạo nâng cấp hệ thống kỹ thuật và trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không trình Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt;

4. Tổ chức, thiết kế, lắp đặt các công trình thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không; mua sắm vật tư, trang thiết bị, kiểm chuẩn chất lượng và bảo dưỡng, sửa chữa trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không thuộc quyền;

5. Đề xuất việc đưa vào sử dụng, đình chỉ hoặc thay thế các hệ thống trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không thuộc quyền;

6. Lập kế hoạch đào tạo, huấn luyện chuyên môn nghiệp vụ thông tin, dẫn

đường, giám sát hàng không dài hạn trình Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt;

7. Tổ chức huấn luyện, đào tạo cho nhân viên khai thác trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không thuộc quyền theo quy định;

8. Soạn thảo và hướng dẫn thực hiện tài liệu chuyên môn nghiệp vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không trong lĩnh vực đảm nhiệm;

9. Tham gia soạn thảo các quy trình, quy phạm kỹ thuật về thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không;

10. Phối hợp thực hiện công tác bay kiểm tra, hiệu chuẩn trang thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không trong phạm vi trách nhiệm;

11. Thực hiện các nhiệm vụ khác theo quy định của Quy chế này và các văn bản pháp luật có liên quan.

### **Điều 52. Hãng hàng không**

1. Các hãng hàng không hoạt động tại Việt Nam hoặc trong vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, điều hành có trách nhiệm tuân thủ Quy chế này và các văn bản pháp luật có liên quan về thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không.

2. Trường hợp các hãng hàng không Việt Nam lắp đặt trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không, đài trạm ở nước ngoài để phục vụ công tác quản lý và giám sát của mình thì phải tuân thủ các quy định của nước sở tại.



**Chương VIII**  
**TỔ CHỨC THỰC HIỆN**

**Điều 53. Triển khai thực hiện**

Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm triển khai thực hiện, kiểm tra, giám sát việc thực hiện Quy chế công tác thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không dân dụng và định kỳ hàng năm báo cáo Bộ Giao thông vận tải.

**Điều 54. Sửa đổi, bổ sung**

Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung Quy chế này khi cần thiết./.

**BỘ TRƯỞNG**

**Đào Đình Bình**

**Phụ lục 1**

**MẪU BÁO CÁO TỨC THỜI**  
**VỀ SỰ CỐ KỸ THUẬT THÔNG TIN, DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT HÀNG KHÔNG**  
**CÓ THỂ GÂY UY HIẾP AN TOÀN BAY**

Cơ quan ban hành

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

Kính gửi: Cục Hàng không Việt Nam

Tên đơn vị báo cáo.....

Ngày báo cáo:.....

1. Tên trang thiết bị/địa điểm xảy ra sự cố kỹ thuật
2. Ngày, giờ xảy ra sự cố kỹ thuật
3. Nguyên nhân, hiện tượng hỏng hóc và mức độ hư hại
4. Mức độ ảnh hưởng hoạt động bay (kể cả thời gian bị gián đoạn dịch vụ)
5. Kết quả đã khắc phục hoặc biện pháp sẽ khắc phục
6. Kiến nghị (nếu có).

Người lập báo cáo  
 (Họ tên)

Thủ trưởng đơn vị  
 (Ký tên đóng dấu)

**Phụ lục 2****MẪU BẢN KHAI XIN CẤP GIẤY PHÉP KHAI THÁC  
TRANG THIẾT BỊ THÔNG TIN, DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT HÀNG KHÔNG****Cơ quan ban hành****CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Kính gửi: Cục Hàng không Việt Nam

1. Tên cơ quan xin cấp:
2. Địa chỉ:
3. Mục đích sử dụng thiết bị:
4. Phạm vi hoạt động:
5. Kiểu thiết bị:
6. Số sản xuất:                      Nơi sản xuất                      Năm sản xuất
7. Các tính năng kỹ thuật chính của trang thiết bị:
8. Mã số, địa chỉ kỹ thuật:
9. Địa điểm đặt thiết bị (tọa độ WGS-84 đối với thiết bị phát sóng VTD):
10. Dự kiến ngày đưa vào khai thác/giờ hoạt động:

Hà Nội, ngày      tháng      năm 200  
**THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ**  
(Ký tên, đóng dấu)

**Phụ lục 3****MẪU GIẤY PHÉP KHAI THÁC TRANG THIẾT BỊ  
THÔNG TIN, DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT HÀNG KHÔNG****BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI  
CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM****CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: /GP-CHK

**GIẤY PHÉP KHAI THÁC TRANG THIẾT BỊ  
THÔNG TIN, DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT HÀNG KHÔNG***Có giá trị đến ngày tháng năm 200*

- Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 26/12/1991 và Luật sửa đổi bổ sung một số điều Luật Hàng không dân dụng Việt Nam;
- Căn cứ Quyết định số 267/2003/QĐ-TTg ngày 19/12/2003 của Thủ tướng Chính phủ về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức bộ máy của Cục Hàng không Việt Nam;
- Căn cứ Quyết định số...../2005/QĐ-BGTVT ngày...../...../2005 của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Quy chế công tác thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không dân dụng,

**NAY CẤP GIẤY PHÉP****1. Tổ chức/Cá nhân:**

Địa chỉ:

Điện thoại:

Fax:

**2. Được sử dụng thiết bị:****3. Mục đích sử dụng:****4. Phạm vi hoạt động:**

5. Kiểu thiết bị:
6. Số sản xuất:                      Nơi sản xuất                      Năm sản xuất
7. Tính năng kỹ thuật chính của trang thiết bị
8. Mã số, địa chỉ kỹ thuật:
9. Địa điểm đặt thiết bị (tọa độ WGS-84 đối với thiết bị phát sóng VTĐ):
10. Ngày đưa vào khai thác/giờ hoạt động:

Hà Nội, ngày      tháng      năm 200

**CỤC TRƯỞNG**