

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: 63/2005/QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 30 tháng 11 năm 2005

QUYẾT ĐỊNH

**Ban hành “Quy chế không lưu hàng không dân dụng
Việt Nam”**

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 26 tháng 12 năm 1991 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 20 tháng 4 năm 1995;

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;

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

định này “Quy chế không lưu hàng không dân dụng Việt Nam”.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực sau 15 ngày, kể từ ngày đăng Công báo.

Bãi bỏ Quy tắc không lưu hàng không dân dụng Việt Nam được ban hành theo Quyết định số 2060/1998/QĐ-CHK ngày 23 tháng 7 năm 1998 của Cục trưởng Cục Hàng không dân dụng Việt Nam.

Điều 3. Các Ông (Bà) Chánh Văn phòng, Vụ trưởng các Vụ thuộc Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam, 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

Đào Đình Bình

**BỘ GIAO THÔNG
VẬN TẢI**

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

QUY CHẾ

KHÔNG LƯU HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM

(Ban hành kèm theo Quyết định số 63/2005/QĐ-BGTVT

ngày 30 tháng 11 năm 2005 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 về quy tắc bay và dịch vụ không lưu hàng không dân dụng trên lãnh thổ Việt Nam và trong vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, điều hành.

2. Quy chế này áp dụng đối với nhân viên không lưu, người lái, nhân viên khai thác điều hành bay, lập kế hoạch bay, không báo, thông tin, khí tượng hàng không, tìm kiếm - cứu nạn và các cơ quan, tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài có liên quan đến dịch vụ không lưu tại Việt Nam và trong vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, điều hành.

Điều 2. Quy ước viết tắt

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

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

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

3. **AIP** (*Aeronautical information publication*): Tập thông báo hàng không.

4. **ALERFA** (*Alert phase*): Giai đoạn báo động.

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

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

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

8. **CPDLC** (*Controller-pilot data link communications*): Liên lạc đường truyền dữ liệu giữa người lái và kiểm soát viên không lưu.

9. **D-ATIS** (*Data-Automatic terminal information service*): Dịch vụ thông báo tự động tại khu vực sân bay (sử dụng đường truyền dữ liệu).

10. **DETRESFA** (*Distress phase*): Giai đoạn khẩn nguy.

11. **FT** (*Foot/Feet*): Đơn vị đo chiều cao tính bằng bộ.

12. **HF** (*High frequency*): Sóng ngắn (từ 3.000 đến 30.000 Ki-lô-héc).

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

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

15. **INCERFA** (*Uncertainty phase*): Giai đoạn hồ nghi.

16. **NOTAM** (*Notice to airmen*): Thông báo cho người lái.

17. **OFIS** (*Operational flight information service*): Dịch vụ thông báo bay.

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

19. **QNH** (*Altimeter Sub-scale setting to obtain elevation when on the ground*): Áp suất quy về mực nước biển trung bình theo khí quyển chuẩn.

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

21. **RVR** (*Runway visual range*): Tầm nhìn đường cất hạ cánh.

22. **SMR** (*Surface Movement Radar*): Ra đa giám sát mặt đất.

23. **SSR** (*Secondary surveillance radar*): Ra đa giám sát sơ cấp/thứ cấp.

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

25. **VHF** (*Very high frequency*): Sóng cực ngắn (từ 30 đến 300 Me-ga-héc).

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

27. **UTC** (*Coordinated universal time*): Giờ quốc tế.

Điều 3. Giải thích thuật ngữ

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

1. "**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.

2. "**Chuyến bay IFR**" là chuyến bay được thực hiện theo quy tắc bay IFR.

3. "**Chuyến bay VFR**" là chuyến bay được thực hiện theo quy tắc bay VFR.

4. "**Chuyến bay VFR có kiểm soát**" là chuyến bay có kiểm soát được thực hiện theo quy tắc bay VFR.

5. "**Chuyến bay VFR đặc biệt**" là chuyến bay VFR có kiểm soát do cơ quan kiểm soát không lưu cho phép hoạt động trong khu vực kiểm soát trong điều kiện khí tượng thấp hơn điều kiện bay bằng mắt.

6. "**Chuyến bay có kiểm soát**" là chuyến bay được cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu.

7. "**Cơ quan không lưu**" là cơ quan kiểm soát không lưu, trung tâm thông báo bay hoặc cơ quan thủ tục bay.

8. **“Cơ quan kiểm soát không lưu”** là trung tâm kiểm soát đường dài, cơ quan kiểm soát tiếp cận, đài kiểm soát tại sân bay hoặc bộ phận kiểm soát mặt đất tại cảng hàng không quốc tế.

9. **“Cơ quan kiểm soát tiếp cận”** là cơ quan cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu cho các chuyến bay có kiểm soát trong vùng kiểm soát tiếp cận của một hoặc nhiều sân bay.

10. **“Cơ quan thủ tục bay”** là cơ quan được thành lập tại cảng hàng không, sân bay để nhận các báo cáo có liên quan đến dịch vụ không lưu và kế hoạch bay trước khi tàu bay khởi hành. Cơ quan thủ tục bay có thể thành lập riêng hoặc kết hợp với cơ quan không lưu hay cơ quan không báo đã có.

11. **“Dẫn đường khu vực”** là một phương pháp dẫn đường cho phép tàu bay hoạt động trên mọi quỹ đạo mong muốn trong tầm bao 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.

12. **“Dịch vụ không lưu”** bao gồm dịch vụ thông báo bay, dịch vụ báo động và dịch vụ kiểm soát không lưu. Ngoài ra, ở những nơi có cung cấp thì dịch vụ thủ tục bay và dịch vụ đánh tín hiệu tại cảng hàng không cũng được coi là loại hình của dịch vụ không lưu.

13. **“Dịch vụ báo động”** là dịch vụ được cung cấp nhằm mục đích thông báo cho các cơ quan có liên quan về các tàu bay cần sự giúp đỡ của cơ quan tìm kiếm - cứu

nguy và hỗ trợ của các cơ quan này theo yêu cầu.

14. **“Dịch vụ kiểm soát không lưu”** là dịch vụ kiểm soát đường dài, dịch vụ kiểm soát tiếp cận, dịch vụ kiểm soát mặt đất tại cảng hàng không quốc tế và dịch vụ kiểm soát tại sân bay nhằm mục đích:

a) Ngăn ngừa các va chạm giữa các tàu bay với nhau và giữa các tàu bay với các vật chướng ngại trên khu hoạt động tại sân bay;

b) Thúc đẩy và duy trì một luồng không lưu điều hòa.

15. **“Dịch vụ kiểm soát đường dài”** là dịch vụ kiểm soát không lưu được cung cấp cho các chuyến bay có kiểm soát trong vùng kiểm soát đường dài.

16. **“Dịch vụ kiểm soát tiếp cận”** là dịch vụ kiểm soát không lưu được cung cấp cho các chuyến bay có kiểm soát trong vùng kiểm soát tiếp cận.

17. **“Dịch vụ kiểm soát tại sân bay”** là dịch vụ kiểm soát không lưu được cung cấp cho các chuyến bay trong khu vực kiểm soát tại sân bay.

18. **“Dịch vụ kiểm soát mặt đất tại cảng hàng không quốc tế”** là dịch vụ kiểm soát tại sân bay được cung cấp cho các hoạt động bay trên khu hoạt động tại sân bay trừ phần sử dụng cho cất cánh và hạ cánh.

19. **“Dịch vụ thông báo bay”** là dịch vụ được cung cấp nhằm mục đích đảm bảo các chỉ dẫn và tin tức hữu ích để tiến

hành các chuyến bay một cách an toàn và hiệu quả.

20. **“Dịch vụ thông tin cố định hàng không”** là dịch vụ thông tin giữa những điểm cố định nhằm đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay; điều hòa, hiệu quả và kinh tế của giao thông hàng không dân dụng.

21. **“Dịch vụ thông tin lưu động hàng không”** là dịch vụ thông tin lưu động giữa các đài hàng không dân dụng và các đài trên tàu bay, hoặc giữa các đài trên tàu bay với nhau, trong đó có thể có những đài của các phương tiện cứu hộ và các đài chỉ vị trí bị nạn hoạt động trên các tần số cấp cứu.

22. **“Đài kiểm soát tại sân bay”** là đơn vị cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu cho các hoạt động bay tại sân bay.

23. **“Điểm báo cáo”** là vị trí địa lý quy định dựa vào đó để tàu bay báo cáo vị trí.

24. **“Điểm chuyển giao kiểm soát”** là điểm xác định trên đường bay ATS của tàu bay tại đó trách nhiệm kiểm soát tàu bay chuyển từ một cơ quan/vị trí kiểm soát không lưu cho một cơ quan/vị trí kiểm soát không lưu khác.

25. **“Điểm trọng yếu”** là điểm quy định để xác định đường bay ATS, đường bay của tàu bay hoặc dùng cho mục đích không lưu và dẫn đường khác.

26. **“Điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị”** là điều kiện khí tượng biểu diễn bằng trị số tầm nhìn, khoảng cách

tới mây và trần mây. Những trị số này thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu quy định cho điều kiện khí tượng bay bằng mắt.

27. **“Điều kiện khí tượng bay bằng mắt”** là điều kiện khí tượng biểu diễn bằng trị số tầm nhìn, khoảng cách tới mây và trần mây bằng hoặc lớn hơn tiêu chuẩn tối thiểu quy định.

28. **“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.

29. **“Độ cao chuyển tiếp”** là độ cao được quy định trong khu vực 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.

30. **“Đường bay ATS”** là tuyến đường được thiết lập được cung cấp dịch vụ không lưu; bao gồm đường hàng không, đường bay có kiểm soát, đường bay đến hoặc đường khởi hành.

31. **“Đường hàng không”** là một khu vực trên không có giới hạn được xác định về độ cao, chiều rộng và được kiểm soát.

32. **“Đường bay sử dụng dẫn đường khu vực”** là đường bay có cung cấp dịch vụ không lưu được thiết lập cho tàu bay có khả năng sử dụng phương pháp dẫn đường khu vực.

33. **“Giám sát tự động phụ thuộc”** là kỹ thuật giám sát mà trong đó tàu bay tự động cung cấp qua đường truyền dữ liệu các số liệu từ các hệ thống định vị và dẫn đường trên tàu bay, bao gồm nhận

dạng tàu bay, vị trí theo không gian bốn (4) chiều và các số liệu thích hợp khác.

34. **“Giờ dự tính đến”**: Đối với chuyến bay IFR, là giờ tàu bay dự tính đến một điểm ấn định xác định theo các phương tiện dẫn đường, mà từ đó dự định thực hiện phương thức tiếp cận bằng thiết bị, hoặc khi sân bay không có phương tiện dẫn đường - là giờ tàu bay đến một điểm trên sân bay. Đối với chuyến bay VFR, là giờ tàu bay dự tính đến điểm trên sân bay.

35. **“Giờ dự tính rời bến đậu”** là giờ dự tính tàu bay bắt đầu lăn bánh rời vị trí đỗ để khởi hành.

36. **“Giờ dự tính tiếp cận”** là giờ mà cơ quan kiểm soát không lưu dự tính rằng một tàu bay sau khi chờ sẽ rời điểm chờ để tiếp cận hạ cánh (giờ thực tế rời điểm chờ sẽ phụ thuộc vào huấn lệnh kiểm soát không lưu).

37. **“Giới hạn phép bay”** là điểm mà tới đó một huấn lệnh kiểm soát không lưu cấp cho một tàu bay còn hiệu lực.

38. **“Hoạt động bay”** là hoạt động của tất cả các tàu bay đang bay hoặc đang hoạt động trên khu hoạt động tại sân bay.

39. **“Hoạt động bay tại sân bay”** là hoạt động bay trên khu hoạt động tại sân bay và trong khu vực lân cận sân bay.

40. **“Huấn lệnh kiểm soát không lưu”** là huấn lệnh của cơ quan kiểm soát không lưu cấp cho tàu bay để thực hiện chuyến

bay theo điều kiện do cơ quan kiểm soát không lưu quy định, có thể đi kèm các từ “lăn”, “cất cánh”, “khởi hành”, “đường dài”, “tiếp cận”, “hạ cánh” để chỉ các phần của chuyến bay mà huấn lệnh đề cập đến.

41. **“Kế hoạch bay không lưu”** là các tin tức quy định cung cấp cho cơ quan không lưu về chuyến bay dự định thực hiện hoặc một phần của chuyến bay.

42. **“Kế hoạch bay không lưu đã nộp”** là kế hoạch bay không lưu đã được người lái hoặc người được ủy quyền nộp cho cơ quan không lưu.

43. **“Kế hoạch bay lặp lại”** là kế hoạch bay liên quan tới các chuyến bay lặp lại nhiều lần, hoạt động thường xuyên từng chuyến một với những điểm cơ bản giống nhau do người khai thác nộp để cơ quan không lưu lưu trữ và sử dụng nhiều lần.

44. **“Kế hoạch bay không lưu hiện hành”** là kế hoạch bay gồm các thay đổi có thể xảy ra, do kết quả của các phép bay tiếp sau mang lại.

45. **“Khí cầu thả 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.

46. **“Khu di chuyển tại sân bay”** là một phần của sân bay, không bao gồm sân đỗ tàu bay, được sử dụng cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và lăn bánh.

47. **“Khu hoạt động tại sân bay”** 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 các sân đỗ tàu bay.

48. **“Khu kiểm soát”** là một vùng trời có kiểm soát từ mặt đất đến một giới hạn cao xác định.

49. **“Khu hoạt động bay tại sân bay”** là phần vùng trời có giới hạn xác định thiết lập xung quanh sân bay để bảo vệ hoạt động tại sân bay.

50. **“Khu vực cấm bay”** là khu vực trên không có giới hạn xác định trên lãnh thổ của một quốc gia, mà trong đó cấm hoạt động bay.

51. **“Khu vực hạn chế bay”** là khu vực trên không có giới hạn xác định trên lãnh thổ của một quốc gia mà trong đó hạn chế các chuyến bay theo một số điều kiện nhất định.

52. **“Khu vực nguy hiểm”** là khu vực trên không có giới hạn xác định mà trong đó có thể xảy ra những hoạt động nguy hiểm cho các chuyến bay vào những khoảng thời gian xác định.

53. **“Khu vực lân cận sân bay”** là khu vực quanh sân bay, có giới hạn ngang trong phạm vi bán kính tám (08) km tính từ chu vi sân bay, không bao gồm khu vực trong sân bay.

54. **“Kiểu loại RNP”** là giá trị biểu diễn bằng khoảng cách tính theo NM từ vị trí dự định mà trong phạm vi đó chuyến bay sẽ được thực hiện trong thời gian ít nhất là 95% tổng thời gian bay.

55. **“Liên lạc chiều không - địa”** là liên lạc một chiều từ các tàu bay với các đài hoặc điểm trên mặt đất.

56. **“Liên lạc chiều địa - không”** là liên lạc một chiều từ các đài hoặc điểm trên mặt đất với các tàu bay.

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

58. **“Liên lạc đường truyền dữ liệu”** là liên lạc sử dụng cho trao đổi các điện văn qua đường truyền dữ liệu.

59. **“Liên lạc đường truyền dữ liệu giữa người lái và kiểm soát viên không lưu”** là liên lạc giữa người lái và kiểm soát viên không lưu, sử dụng đường truyền dữ liệu cho liên lạc kiểm soát không lưu (ATC).

60. **“Mức bay”** là mặt đẳng áp so với một mốc áp suất quy định 760 mmHg (1013,2mb) và cách mặt đẳng áp cùng tính chất những quãng áp suất quy định.

61. **“Mức bay chuyển tiếp”** là mức bay thấp nhất có thể sử dụng cao hơn độ cao chuyển tiếp.

62. **“Mức bay đường dài”** là mức bay được duy trì trong phần chính của chuyến bay.

63. **“Người chỉ huy tàu bay”** là người chịu trách nhiệm cao nhất về bảo đảm hoạt động, an toàn cho tàu bay, người và tài sản trên tàu bay trong suốt thời gian bay.

64. **“Phụ ước của ICAO”** là các phụ

lục của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế được ký tại Chi ca gô ngày 07 tháng 12 năm 1944.

65. **“Ra đa giám sát thứ cấp”** là hệ thống ra đa thứ cấp trong đó sử dụng các bộ thu phát (máy hỏi) và máy đáp.

66. **“Ra đa giám sát sơ cấp”** là hệ thống ra đa sử dụng các tín hiệu vô tuyến phản hồi.

67. **“Sân bay dự bị”** là sân bay mà một tàu bay có thể đến khi không thể hay không nên đến hoặc hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh, bao gồm:

a) Dự bị cất cánh là sân bay dự bị mà tại đó tàu bay có thể hạ cánh khi cần thiết ngay sau khi cất cánh và không thể sử dụng sân bay cất cánh;

b) Dự bị đường dài là sân bay mà tại đó tàu bay có thể hạ cánh sau khi gặp phải các điều kiện khẩn nguy hoặc không bình thường trong quá trình bay đường dài;

c) Dự bị đến là sân bay dự bị mà một tàu bay có thể đến khi không thể hoặc không nên hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh.

Sân bay từ đó bắt đầu chuyến bay cũng có thể là sân bay dự bị đường dài hoặc dự bị đến cho chuyến bay đó.

68. **“Tàu bay”** là thiết bị có thể nâng giữ được trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí, bao gồm máy bay, trực thăng, tàu lượn, khí cầu và những thiết bị bay khác.

69. **“Thông tin SIGMET”** là thông tin do cơ quan canh phòng thời tiết thông báo liên quan đến sự xuất hiện hay dự kiến sẽ xuất hiện của các hiện tượng thời tiết trên đường bay và có khả năng uy hiếp an toàn bay.

70. **“Tính năng dẫn đường yêu cầu”** là bản công bố tính năng dẫn đường cần thiết cho hoạt động trong một vùng trời xác định.

71. **“Trần mây”** là khoảng cách theo chiều thẳng đứng từ mặt đất (mặt nước) đến đáy mây của lớp mây thấp nhất nằm dưới 6000 m và bao phủ hơn một nửa bầu trời.

72. **“Trung tâm kiểm soát đường dài”** là cơ quan đảm bảo dịch vụ kiểm soát không lưu cho các chuyến bay có kiểm soát trong vùng kiểm soát đường dài.

73. **“Vùng trời kiểm soát”** là một vùng trời có kiểm soát bắt đầu từ một độ cao xác định so với bề mặt trái đất trở lên.

74. **“Vùng kiểm soát tiếp cận”** là vùng trời kiểm soát được thiết lập cho vùng trời có các đường bay ATS hội tụ tại khu vực lân cận của một hay nhiều sân bay.

75. **“Vùng thông báo bay”** là khu vực trên không có giới hạn xác định mà tại đó một quốc gia cung cấp các dịch vụ quản lý hoạt động bay.

76. **“Vùng trời không lưu”** là vùng trời có kích thước xác định, có ký hiệu bằng các chữ cái mà trong đó quy định cụ

thể kiểu loại chuyến bay, dịch vụ không lưu và quy tắc bay.

Điều 4. Dịch vụ không lưu hàng không dân dụng Việt Nam

Dịch vụ không lưu hàng không dân dụng Việt Nam bao gồm:

1. Dịch vụ kiểm soát không lưu:
 - a) Dịch vụ kiểm soát mặt đất tại cảng hàng không quốc tế;
 - b) Dịch vụ kiểm soát tại sân bay;
 - c) Dịch vụ kiểm soát tiếp cận;
 - d) Dịch vụ kiểm soát đường dài;
2. Dịch vụ thông báo bay;
3. Dịch vụ báo động;
4. Dịch vụ thủ tục bay;
5. Dịch vụ đánh tín hiệu tại các cảng hàng không.

Điều 5. Các cơ quan không lưu hàng không dân dụng Việt Nam

Các cơ quan không lưu hàng không dân dụng Việt Nam bao gồm:

1. Phòng thủ tục bay tại các cảng hàng không quốc tế và bộ phận thủ tục bay tại các cảng hàng không địa phương (sau đây gọi chung là cơ quan thủ tục bay);
2. Bộ phận đánh tín hiệu tại các cảng hàng không;
3. Bộ phận kiểm soát mặt đất tại các cảng hàng không quốc tế;

4. Đài kiểm soát tại sân bay tại các cảng hàng không;

5. Các cơ quan kiểm soát tiếp cận;
6. Các trung tâm kiểm soát đường dài;
7. Các cơ quan thông báo - hiệp đồng bay.

Chương II

TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC TỔ CHỨC, CÁ NHÂN TRONG LĨNH VỰC KHÔNG LƯU

Điều 6. Trách nhiệm của Cục Hàng không Việt Nam

Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

1. Xây dựng văn bản quy phạm pháp luật về không lưu, quy hoạch và kế hoạch phát triển hệ thống không lưu hàng không dân dụng Việt Nam trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành hoặc phê duyệt và tổ chức thực hiện;
2. Xây dựng phương án để Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải trình Thủ tướng Chính phủ quyết định việc thiết lập, khai thác các đường hàng không, vùng thông báo bay và tổ chức thực hiện theo quy định của pháp luật;
3. Phối hợp với các cơ quan quân sự có liên quan tổ chức quản lý và sử dụng vùng trời;

4. Ban hành tài liệu nghiệp vụ “Phương thức không lưu hàng không dân dụng Việt Nam” và các tài liệu nghiệp vụ không lưu khác, các phương thức điều hành bay và thực hành bay hàng không dân dụng, mẫu tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ quan không lưu; phê duyệt các tài liệu hướng dẫn khai thác của các cơ quan không lưu;

5. Thiết lập các cơ quan không lưu hàng không dân dụng Việt Nam và quy định vùng trách nhiệm kiểm soát của các cơ quan này;

6. Tổ chức và quản lý việc cung cấp dịch vụ không lưu theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên;

7. Cấp, gia hạn, hủy bỏ, đình chỉ chứng chỉ nghiệp vụ cho nhân viên không lưu, giấy phép khai thác các trang thiết bị và giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động của các cơ quan không lưu theo quy định;

8. Nghiên cứu, đề xuất áp dụng và tổ chức thực hiện các quy định, phương thức và tiêu chuẩn không lưu phù hợp với quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên;

9. Tổ chức, chỉ đạo việc ký kết các văn bản thỏa thuận và hợp tác trong lĩnh vực không lưu; chỉ đạo việc ký kết các văn bản hiệp đồng kiểm soát không lưu, các văn bản hiệp đồng điều hành bay hàng không và quân sự, văn bản hiệp đồng cung cấp tin tức giữa cơ quan không lưu

và cơ quan khí tượng hàng không dân dụng; giám sát và kiểm tra việc thực hiện;

10. Phê duyệt nội dung chương trình huấn luyện đào tạo cho các cán bộ, nhân viên không lưu;

11. Chỉ đạo, hướng dẫn lập kế hoạch thực hiện và thẩm định các dự án đầu tư phương tiện, trang thiết bị không lưu của các đơn vị theo quy định của pháp luật và phân cấp của Bộ Giao thông vận tải;

12. Tổ chức thanh tra, kiểm tra việc chấp hành các quy định về dịch vụ không lưu của các đơn vị, cá nhân trong toàn ngành; xử lý các hành vi vi phạm quy định của pháp luật về không lưu.

Điều 7. Trách nhiệm của Trung tâm Quản lý bay dân dụng Việt Nam

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

1. Cung cấp dịch vụ không lưu sau đây cho tất cả các tàu bay hoạt động dân dụng trong lãnh thổ Việt Nam và các vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, điều hành:

a) Kiểm soát không lưu, gồm kiểm soát tại sân bay, kiểm soát tiếp cận và kiểm soát đường dài;

b) Thông báo bay;

c) Báo động.

2. Hiệp đồng với các đơn vị quản lý - điều hành bay và quản lý vùng trời quân

sự đảm bảo an toàn cho hoạt động bay và hỗ trợ bảo vệ vùng trời quốc gia;

3. Tổ chức quản lý, khai thác, bảo dưỡng, kiểm tra các trang thiết bị không lưu chuyên dụng; xây dựng kế hoạch đầu tư, nâng cấp và bảo đảm cơ sở hạ tầng kỹ thuật cho dịch vụ không lưu và tổ chức đầu tư mua sắm theo kế hoạch đã được phê duyệt;

4. Xây dựng, thực hiện các chương trình, kế hoạch đào tạo huấn luyện cán bộ, nhân viên không lưu thuộc Trung tâm;

5. Tổ chức kiểm tra để cấp chứng chỉ nghiệp vụ cho nhân viên không lưu theo sự phân công của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam và theo quy định của pháp luật;

6. Tham gia xây dựng các quy trình, quy phạm và tài liệu nghiệp vụ không lưu; tham gia thiết lập, khai thác các đường hàng không, vùng kiểm soát hàng không dân dụng, vùng thông báo bay và các phương thức điều hành bay, thực hành bay hàng không dân dụng;

7. Xây dựng tài liệu hướng dẫn khai thác của các cơ quan không lưu thuộc Trung tâm trình Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn;

8. Ký kết các văn bản hiệp đồng kiểm soát không lưu, các văn bản hiệp đồng điều hành bay hàng không và quân sự, văn bản hiệp đồng cung cấp tin tức giữa cơ quan không lưu thuộc quyền và cơ quan khí tượng hàng không dân dụng.

Điều 8. Trách nhiệm của các Cụm cảng hàng không khu vực

Các Cụm cảng Hàng không khu vực có trách nhiệm:

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ thủ tục bay, dịch vụ kiểm soát mặt đất và dịch vụ đánh tín hiệu tàu bay tại cảng hàng không, sân bay dân dụng theo quy định của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam;

2. Phối hợp hiệp đồng với các cơ quan đơn vị có liên quan trong việc đảm bảo an toàn, điều hòa và hiệu quả cho tất cả các tàu bay hoạt động dân dụng tại cảng hàng không, sân bay dân dụng;

3. Tổ chức quản lý, khai thác, bảo dưỡng, kiểm tra các trang thiết bị không lưu chuyên dụng; xây dựng kế hoạch đầu tư, nâng cấp và bảo đảm cơ sở hạ tầng kỹ thuật cho dịch vụ không lưu và tổ chức đầu tư mua sắm theo kế hoạch đã được phê duyệt;

4. Xây dựng, thực hiện các chương trình, kế hoạch đào tạo huấn luyện cán bộ, nhân viên không lưu thuộc Cụm cảng;

5. Tổ chức kiểm tra để cấp chứng chỉ nghiệp vụ cho nhân viên không lưu theo sự phân công của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam và theo quy định của pháp luật;

6. Tham gia xây dựng các quy trình, quy phạm và tài liệu nghiệp vụ không lưu;

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

7. Ký kết các văn bản hiệp đồng kiểm soát không lưu, văn bản hiệp đồng cung cấp tin tức giữa cơ quan khí tượng hàng không thuộc Cục cảng và cơ quan không lưu thuộc Trung tâm Quản lý bay dân dụng Việt Nam.

Điều 9. Trách nhiệm của các cơ quan không lưu hàng không dân dụng Việt Nam

1. Cơ quan thủ tục bay có trách nhiệm:

a) Nhận kế hoạch bay và kế hoạch bay bổ sung trong ngày từ các cơ quan cấp phép bay có liên quan, theo dõi, xử lý theo đúng trình tự quy định;

b) Nhận giờ cất cánh qua mạng AFTN hoặc qua các mạng thông tin theo quy định và thông báo giờ dự định hạ cánh cho các cơ quan có liên quan;

c) Nhận giờ hạ cánh từ đài kiểm soát tại sân bay và phát qua mạng AFTN, hoặc qua các mạng thông tin liên lạc khác cho các cơ quan có liên quan theo đúng quy định;

d) Nhận, kiểm tra các số liệu trong kế hoạch bay không lưu (FPL) do tổ lái hoặc đại diện được phép ủy quyền của người khai thác đệ trình, sau đó phát trên mạng AFTN đến các cơ quan không lưu có liên quan theo đúng quy định;

đ) Nhận, xử lý các điện văn không lưu, lưu trữ các điện văn và thông báo điện văn tiếp thu của các cảng hàng không địa phương trực thuộc (nếu được quy định)

cho các cơ quan có liên quan của cụm cảng và các cơ quan không lưu khác;

e) Thông báo kịp thời các tin tức liên quan đến các chuyến bay bị trì hoãn so với kế hoạch bay đã dự định;

g) Hiệp đồng với các cơ quan không lưu và các cơ quan đơn vị khác có liên quan đảm bảo điều hòa cho các hoạt động bay tại sân bay;

h) Các nhiệm vụ khác theo quy định.

2. Bộ phận đánh tín hiệu tàu bay tại cảng hàng không có trách nhiệm:

a) Đảm bảo dẫn dắt, đánh tín hiệu cho tàu bay vào, ra sân đỗ theo luồng đường quy định của nhà chức trách sân bay;

b) Phối hợp thực hiện dẫn dắt tàu bay theo huấn lệnh của bộ phận kiểm soát mặt đất hoặc của đài kiểm soát tại sân bay;

c) Thực hiện đúng quy định của nhà chức trách sân bay về tốc độ, đèn tín hiệu đối với phương tiện hoạt động trên khu bay;

d) Quan sát các hoạt động của các phương tiện và trang thiết bị khác có ảnh hưởng đến an toàn của tàu bay.

3. Bộ phận kiểm soát mặt đất tại cảng hàng không quốc tế có trách nhiệm:

a) Kiểm soát hoạt động tàu bay mặt đất từ vị trí đỗ ra đến vị trí chờ trước khi lên đường cất hạ cánh và ngược lại từ khi tàu bay rời khỏi đường cất hạ cánh đến

vị trí đỗ tại cảng hàng không phù hợp với văn bản hiệp đồng kiểm soát không lưu giữa bộ phận này và đài kiểm soát tại sân bay;

b) Cung cấp dịch vụ dẫn dắt, kiểm soát và điều hành các hoạt động của tàu bay, người và phương tiện kỹ thuật phục vụ bay tại khu vực trách nhiệm được phân công;

c) Phối hợp với đài kiểm soát tại sân bay, các cơ quan của Cục cảng Hàng không khu vực trong việc khai thác an toàn, hiệu quả các cầu hành khách và vị trí đỗ tại sân đỗ tàu bay;

d) Xử lý các tình huống bất thường theo tài liệu nghiệp vụ “Phương thức không lưu hàng không dân dụng Việt Nam” và các văn bản khác có liên quan;

đ) Thực hiện công tác lưu trữ số liệu không lưu liên quan.

4. Cơ quan thông báo - hiệp đồng bay có trách nhiệm:

a) Khai thác các phép bay do các cơ quan có thẩm quyền cấp; lập đăng ký kế hoạch bay hàng ngày, hàng tháng, hàng quý, theo mùa và thông báo tới các đầu mối liên quan và hiệp đồng triển khai thực hiện phép bay;

b) Theo dõi, giám sát diễn biến hoạt động bay;

c) Hiệp đồng với các trung tâm kiểm soát không lưu và các cơ quan đơn vị quản lý - điều hành bay quân sự có liên quan;

d) Phối hợp xử lý theo thẩm quyền các trường hợp bất thường, thông báo và đưa ra các thông tin, khuyến cáo trong quá trình hiệp đồng - thông báo bay;

đ) Các nhiệm vụ khác theo quy định.

5. Đài kiểm soát tại sân bay, cơ quan kiểm soát tiếp cận và trung tâm kiểm soát đường dài có trách nhiệm cung cấp các dịch vụ kiểm soát không lưu, thông báo bay và báo động. Các nội dung chi tiết được quy định tại Chương IV của Quy chế này.

6. Các cơ quan không lưu hàng không dân dụng có trách nhiệm phối hợp chặt chẽ với các cơ quan thông tin, khí tượng hàng không, đảm bảo kỹ thuật, không báo, tìm kiếm - cứu nạn hàng không dân dụng, các cơ quan quản lý - điều hành bay và quản lý vùng trời quân sự đảm bảo an toàn, điều hòa và hiệu quả cho các hoạt động bay dân dụng.

Điều 10. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân sử dụng dịch vụ không lưu

Người khai thác tàu bay và tổ bay có trách nhiệm:

1. Thực hiện các thủ tục xin phép bay và sửa đổi phép bay; lập kế hoạch bay không lưu, chuẩn bị và thực hiện chuyến bay đúng nội dung phép bay được cấp, các quy định tại Quy chế này, các phương thức thực hành bay và các huấn lệnh của cơ quan không lưu hàng không dân dụng Việt Nam; thực hiện đầy đủ và kịp thời các quy định về báo cáo các sự cố trong hoạt động bay và các yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam đối với các sự cố này;

2. Đề xuất nhu cầu mở các đường bay ATS và ý kiến đóng góp nhằm hoàn thiện việc cung cấp dịch vụ không lưu tại Việt Nam.

Chương III QUY TẮC BAY

Mục 1. ÁP DỤNG QUY TẮC BAY

Điều 11. Phạm vi áp dụng quy tắc bay

1. Khi hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam và trong vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý điều hành, tổ lái phải áp dụng quy tắc bay quy định tại Quy chế này.

2. Trong trường hợp không thể thực hiện được quy tắc này, người khai thác tàu bay phải được Cục Hàng không Việt Nam cho phép bằng văn bản trước khi thực hiện chuyến bay.

Điều 12. Chấp hành quy tắc bay

1. Khi đang bay hoặc đang hoạt động trên khu hoạt động tại sân bay, người lái phải tuân theo Quy tắc bay tổng quát quy định tại Mục 2 Chương này.

2. Ngoài quy định tại khoản 1 Điều này, người lái còn phải tuân theo các quy tắc sau đây:

- a) Quy tắc bay VFR; hoặc
- b) Quy tắc bay IFR.

3. Trong điều kiện khí tượng bay bằng mắt người lái có thể chọn, hoặc khi cơ quan không lưu yêu cầu, bay theo quy tắc bay IFR.

Điều 13. 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. Trong trường hợp khẩn cấp, 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 khi có thể cho cơ quan không lưu biết 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 các chuyến bay IFR trước khi bay người chỉ huy tàu bay còn phải nghiên cứu tin tức khí tượng hiện tại và các bản dự báo, lưu ý tới yêu cầu nhiên liệu và chuẩn bị phương án dự bị cho trường hợp chuyến bay không thể thực hiện được theo kế hoạch bay.

Điều 14. Quyền hạn của người chỉ huy tàu bay

Khi đang nắm quyền chỉ huy tàu bay, người chỉ huy tàu bay là người có quyền cao nhất trong việc quyết định mọi hoạt động của tàu bay.

Điều 15. Việc sử dụng đồ uống có chất cồn, thuốc ngủ và dược phẩm

Không một thành viên nào của tổ lái được phép thực hiện nhiệm vụ bay khi đang bị ảnh hưởng của đồ uống có chất

cồn hoặc của bất cứ loại thuốc gây ngủ hay được phẩm nào có ảnh hưởng xấu đến khả năng thực hiện nhiệm vụ bay.

Mục 2. QUY TẮC BAY TỔNG QUÁT

Điều 16. Bảo vệ con người và tài sản

1. Người lái không được điều khiển tàu bay một cách cẩu thả hoặc khinh suất gây nguy hiểm cho tính mạng hoặc tài sản của người khác.

2. Người lái không được điều khiển tàu bay bay trên các khu vực đông dân của các thành phố, thị xã, thị trấn, hay các cuộc tụ họp đông người ngoài trời, trừ khi cần thiết để cất cánh, hạ cánh hoặc khi được phép của cơ quan có thẩm quyền.

3. Các mực bay đường dài của một chuyến bay hay một phần của chuyến bay được diễn tả bằng:

a) Mực bay, đối với các chuyến bay được thực hiện từ mực bay thấp nhất sử dụng được trở lên, hay trên độ cao chuyển tiếp, nếu có;

b) Độ cao, đối với các chuyến bay được thực hiện dưới mực bay thấp nhất sử dụng được, hay từ độ cao chuyển tiếp trở xuống, nếu có.

4. Khi đang bay, người lái không được xả nhiên liệu và vứt hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay, trừ các

trường hợp vì lý do an toàn chuyến bay hoặc để thực hiện nhiệm vụ cứu nguy hoặc các nhiệm vụ bay khác vì lợi ích công cộng. Người lái phải thực hiện theo những điều kiện do cơ quan có thẩm quyền quy định, theo huấn lệnh, chỉ dẫn và các tin tức do cơ quan không lưu thích hợp cung cấp.

5. Người lái không được điều khiển tàu bay kéo bất cứ một tàu bay hoặc vật nào khác, trừ khi thực hiện phù hợp với những điều kiện do cơ quan có thẩm quyền quy định, theo huấn lệnh, chỉ dẫn và các tin tức do cơ quan không lưu thích hợp cung cấp.

6. Ngoài trường hợp khẩn cấp, người lái không được thả hoặc nhảy dù trừ khi thực hiện phù hợp với những điều kiện do cơ quan có thẩm quyền quy định, theo huấn lệnh, chỉ dẫn và các tin tức do cơ quan không lưu thích hợp cung cấp.

7. Người lái không được điều khiển tàu bay bay nhào lộn, trừ khi thực hiện đúng các điều kiện do cơ quan có thẩm quyền quy định, theo huấn lệnh, chỉ dẫn và các tin tức do cơ quan không lưu thích hợp cung cấp.

8. Tàu bay chỉ được bay tốp khi có thỏa thuận trước giữa những người chỉ huy tàu bay tham gia tốp bay và các chuyến bay theo tốp trong vùng trời kiểm soát phải phù hợp với các điều kiện sau:

a) Về phương diện báo cáo vị trí và dẫn đường, cả tốp hoạt động như một tàu bay đơn lẻ;

b) Phân cách giữa các tàu bay tham gia tốp bay là trách nhiệm của trưởng tốp và người chỉ huy của các tàu bay khác trong tốp (bao gồm cả giai đoạn chuyển tiếp khi các tàu bay cơ động để có được tự phân cách trong tốp và trong quá trình nhập tốp, tách tốp); và

c) Mỗi tàu bay phải duy trì cự ly cách tàu bay trưởng tốp không quá 01km (0.5NM) theo chiều ngang, chiều dọc và 30m (100ft) theo chiều thẳng đứng.

9. Khí cầu tự do không người lái phải được khai thác sao cho giảm thiểu mỗi nguy hiểm có thể gây ra cho người, tài sản hay tàu bay khác, phù hợp với các điều kiện nêu trong Phụ lục V của Quy chế này.

10. Người lái không được điều khiển tàu bay bay trong khu vực cấm bay hoặc khu vực hạn chế bay đã được công bố, trừ khi thực hiện theo đúng những điều kiện của các khu vực đó hay khi được phép của cơ quan có thẩm quyền thiết lập khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay đó.

Điều 17. Hoạt động gần tàu bay khác

Người lái không được điều khiển tàu bay hoạt động gần một tàu bay khác tới mức có thể gây nguy cơ va chạm.

Điều 18. Quyền ưu tiên trong khi bay

Khi tàu bay được ưu tiên, người lái phải giữ nguyên hướng mũi và tốc độ. Người lái phải thực hiện các hành động thích hợp nhất để tránh va chạm. Khi

tàu bay không được ưu tiên, người lái không được điều khiển tàu bay bay qua phía trên, phía dưới hay cắt ngang phía trước tàu bay được quyền ưu tiên, trừ khi bay qua với khoảng cách đủ đảm bảo an toàn. Quy định về quyền ưu tiên trong khi bay như sau:

1. Bay đối đầu: Khi hai tàu bay bay đối đầu hoặc gần như vậy và có nguy cơ va chạm, người lái phải đổi hướng mũi về bên phải của mình.

2. Bay hội tụ: Khi hai tàu bay bay hội tụ ở gần cùng một độ cao, người lái tàu bay có tàu bay khác ở bên phải của mình phải nhường đường, trừ các trường hợp sau:

a) Tàu bay nặng hơn không khí và có động cơ phải nhường đường cho tàu lượn và khí cầu;

b) Khí cầu có điều khiển phải nhường đường cho tàu lượn và khí cầu khác;

c) Tàu lượn phải nhường đường cho khí cầu;

d) Tàu bay nặng hơn không khí và có động cơ phải nhường đường cho tàu bay khác khi nhìn thấy tàu bay đó đang kéo một tàu bay hay vật nào khác.

3. Bay vượt: Tàu bay đang vượt là tàu bay tiến gần một tàu bay khác từ phía sau trên một đường tạo thành một góc nhỏ hơn 70° với mặt phẳng đối xứng của tàu bay kia, tức là ở một vị trí mà từ đó vào ban đêm không thể nhìn thấy đèn vị trí trái (mạn trái) và phải (mạn phải) của tàu bay kia. Tàu bay đang bị vượt thì có

quyền ưu tiên và người lái tàu bay bay vượt khi đang bay lên, bay xuống hay bay bằng, phải tránh đường cho tàu bay kia bằng cách đổi hướng mũi sang phải và tiếp tục bay như vậy cho đến khi vượt xa hẳn chiếc tàu bay kia cho dù trong quá trình bay vượt vị trí tương đối giữa hai tàu bay đã có thay đổi.

4. Hạ cánh:

a) Người lái tàu bay đang bay hoặc đang hoạt động trên mặt đất hay mặt nước phải nhường đường cho tàu bay đang hạ cánh hoặc đang trong giai đoạn chót của tiếp cận hạ cánh.

b) Khi hai hay nhiều tàu bay nặng hơn không khí đang tiếp cận tới một sân bay để hạ cánh, người lái tàu bay ở độ cao cao hơn phải nhường đường cho tàu bay ở độ cao thấp hơn. Người lái tàu bay ở độ cao thấp hơn không được sử dụng quy tắc này để bay chen ngang trước đầu một tàu bay khác đang trong giai đoạn tiếp cận chót để hạ cánh. Tàu bay nặng hơn không khí có động cơ phải nhường đường cho tàu lượn.

c) Hạ cánh khẩn cấp: Nếu người lái biết được rằng một tàu bay khác bắt buộc phải hạ cánh thì phải nhường đường cho tàu bay đó.

5. Cát cánh: Người lái tàu bay đang lăn trong khu hoạt động tại sân bay phải nhường đường cho tàu bay đang cất cánh hoặc sắp sửa cất cánh.

6. Di chuyển trên mặt đất của tàu bay:

a) Trong trường hợp có nguy cơ va

chạm giữa hai tàu bay đang lăn trên khu hoạt động tại sân bay, người lái phải áp dụng những quy định sau đây:

- Khi hai tàu bay tiến lại đối đầu hoặc gần như vậy, cả hai tàu bay đều phải dừng lại, hoặc ở vị trí cho phép, lăn sang phải để tránh xa chiếc tàu bay kia;

- Khi hai tàu bay trên đường hội tụ, tàu bay phải nhường đường cho chiếc đang lăn ở bên phải của mình;

- Tàu bay bị vượt được quyền ưu tiên, tàu bay vượt phải tránh đường và giữ khoảng cách an toàn.

b) Người lái tàu bay đang lăn trên khu hoạt động tại sân bay phải dừng và chờ tại tất cả các vị trí chờ lên đường cất hạ cánh, trừ khi được bộ phận kiểm soát mặt đất hoặc đài kiểm soát tại sân bay cho phép thực hiện khác.

c) Người lái tàu bay đang lăn trên khu hoạt động tại sân bay phải dừng và chờ tại tất cả các dãy đèn báo dừng đang sáng và có thể lăn tiếp khi các đèn này tắt.

Điều 19. Sử dụng đèn tàu bay

1. Ngoài quy định tại khoản 5 Điều này, từ lúc mặt trời lặn tới lúc mặt trời mọc và trong bất cứ khoảng thời gian nào khác do cơ quan có thẩm quyền quy định, người lái tàu bay đang bay phải bật:

a) Đèn chống va chạm để thu hút sự chú ý; và

b) Đèn vị trí để người quan sát biết

được quỹ đạo tương đối của tàu bay và không được bật các đèn khác nếu chúng có thể gây nhầm lẫn với đèn vị trí.

2. Ngoài quy định tại khoản 5 Điều này, từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc:

a) Khi tàu bay di chuyển trên khu hoạt động tại sân bay, người lái phải bật đèn vị trí để người quan sát biết được quỹ đạo tương đối của tàu bay, không được bật các đèn khác nếu chúng có thể gây nhầm lẫn với đèn vị trí.

b) Trừ khi đỗ và được chiếu sáng đầy đủ, người lái tàu bay đang hoạt động trên khu hoạt động tại sân bay phải bật đèn chỉ thị các đầu mút của cấu trúc tàu bay.

c) Người lái tàu bay đang hoạt động trên khu vực di chuyển tại sân bay phải bật đèn để thu hút sự chú ý của người khác.

d) Người lái tàu bay đang cho động cơ hoạt động trên khu hoạt động tại sân bay phải bật đèn để người khác biết.

3. Trừ trường hợp quy định tại khoản 5 Điều này, người lái tàu bay đang bay có trang bị các đèn chống va chạm đáp ứng yêu cầu tại điểm a khoản 1 Điều này phải bật các đèn đó ngoài thời gian quy định tại khoản 1 Điều này.

4. Trừ trường hợp quy định tại khoản 5 Điều này, người lái tàu bay có trang bị đèn chống va chạm theo yêu cầu tại điểm c khoản 2 Điều này đang hoạt động trên khu hoạt động tại sân bay, hoặc có

trang bị đèn theo yêu cầu tại điểm d khoản 2 Điều này đang ở trên khu hoạt động tại sân bay phải bật các đèn đó ngoài khoảng thời gian quy định tại khoản 2 Điều này.

5. Người lái được phép tắt hoặc giảm cường độ chiếu sáng của bất cứ đèn nào theo yêu cầu tại khoản 1, 2, 3 và 4 Điều này nếu có thể làm ảnh hưởng đến việc thực hiện nhiệm vụ bay hoặc lóa mắt người quan sát.

Điều 20. Bay bằng thiết bị giả định

Chỉ được thực hiện chuyến bay thiết bị giả định với hai điều kiện sau:

1. Tàu bay có trang bị cần lái kép hoạt động đầy đủ;

2. Giáo viên huấn luyện ngồi ở ghế lái có thể quan sát tốt phía trước và hai bên tàu bay, hoặc có một người có đủ trình độ ngồi ở vị trí có thể quan sát tốt và có thể thường xuyên thông báo tình hình xung quanh cho giáo viên huấn luyện.

Điều 21. Hoạt động trên sân bay và trong khu vực lân cận sân bay

Khi tàu bay hoạt động trên sân bay hoặc trong khu vực lân cận sân bay, người lái phải:

1. Quan sát các hoạt động khác tại sân bay để tránh va chạm;

2. Thực hiện phù hợp với hoặc tránh quỹ đạo bay của các tàu bay khác;

3. Thực hiện theo đúng phương thức quy định cụ thể cho từng sân bay khi tiếp

cận hạ cánh và cất cánh đi từ sân bay trừ khi cơ quan kiểm soát không lưu có chỉ dẫn khác;

4. Hạ cánh hoặc cất cánh ngược gió, trừ khi do vị trí đường cất hạ cánh và cơ quan không lưu cho rằng thực hiện hạ cánh hay cất cánh theo một hướng khác thì thích hợp hơn để đảm bảo an toàn.

Điều 22. Nộp kế hoạch bay không lưu

Tổ lái hoặc đại diện được phép ủy quyền của người khai thác phải:

1. Nộp số liệu liên quan đến một chuyến bay hoặc một phần của chuyến bay dự định tới các cơ quan không lưu;

2. Nộp kế hoạch bay trước khi thực hiện:

a) Bất kỳ chuyến bay nào muốn được cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu (cho cả chuyến bay hay một phần);

b) Bất kỳ chuyến bay nào bay vào, bay trong hoặc bay dọc theo các vùng hoặc đường bay được Cục Hàng không Việt Nam quy định là khi bay ở đó thì phải nộp kế hoạch bay không lưu để thuận tiện cho việc cung cấp dịch vụ thông báo bay, báo động và tìm kiếm - cứu nạn;

c) Bất kỳ chuyến bay nào bay vào, bay trong hoặc bay dọc theo các vùng hay đường bay được Cục Hàng không Việt Nam quy định là khi bay ở đó thì phải nộp kế hoạch bay không lưu để tiến hành hiệp đồng với các đơn vị quân sự liên quan, hoặc với các cơ quan không

lưu của quốc gia kế cận nhằm tránh khả năng phải sử dụng bay chặn để nhận dạng;

d) Bất kỳ chuyến bay nào bay qua biên giới quốc gia.

3. Nộp kế hoạch bay cho cơ quan thủ tục bay trước khi thực hiện chuyến bay, hoặc nếu đang bay, phải liên lạc báo cáo kế hoạch bay cho cơ quan không lưu có liên quan, trừ trường hợp đã được chấp thuận một kế hoạch bay lặp lại. Mẫu kế hoạch bay lặp lại được quy định tại Phụ lục VII của Quy chế này;

4. Nộp kế hoạch bay chậm nhất là sáu mươi (60) phút trước khi bắt đầu thực hiện chuyến bay muốn được cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu. Nếu tàu bay đang bay, phải đảm bảo cơ quan không lưu nhận được báo cáo kế hoạch bay chậm nhất là mười (10) phút trước khi tàu bay dự định tới điểm vào một vùng kiểm soát hoặc điểm bay qua một đường hàng không.

Điều 23. Nội dung của một kế hoạch bay không lưu

1. Kế hoạch bay không lưu (FPL) bao gồm những nội dung sau:

a) Số hiệu chuyến bay hoặc dấu hiệu nhận biết tàu bay;

b) Quy tắc và loại chuyến bay;

c) Số lượng tàu bay, loại tàu bay và độ nhiễu động;

d) Thiết bị;

đ) Sân bay khởi hành;

e) Giờ dự định khởi hành (đối với kế hoạch bay nộp trong khi bay, mục này được thay bằng giờ tàu bay bay qua điểm đầu tiên của đường bay mà kế hoạch bay đó sẽ được thực hiện);

g) Tốc độ bay đường dài;

h) Mục bay đường dài;

i) Đường bay;

k) Sân bay đến và tổng thời gian bay ước tính;

l) Các sân bay dự bị;

m) Nhiên liệu dự trữ;

n) Tổng số người trên tàu bay;

o) Các thiết bị cấp cứu và cứu nạn;

p) Các tin tức cần thiết khác.

2. Mẫu kế hoạch bay không lưu theo quy định tại Phụ lục VII của Quy chế này.

Điều 24. Điền kế hoạch bay không lưu

1. Trong mọi trường hợp, một kế hoạch bay không lưu phải được điền đầy đủ từ mục đầu cho tới mục "các sân bay dự bị".

2. Ngoài quy định tại khoản 1 Điều này, nếu người nộp kế hoạch bay không lưu thấy cần thiết hoặc khi cơ quan không lưu yêu cầu, phải điền vào tất cả các mục của kế hoạch bay.

Điều 25. Các thay đổi kế hoạch bay không lưu

Mọi thay đổi đối với kế hoạch bay không lưu đã được nộp cho một chuyến

bay IFR hoặc một chuyến bay VFR có kiểm soát, theo các quy định tại khoản 2 Điều 30 của Quy chế này và các thay đổi quan trọng đối với một kế hoạch bay đã được nộp cho một chuyến bay VFR không có kiểm soát phải được báo cáo kịp thời cho cơ quan không lưu liên quan. Trước khi khởi hành, nếu nhiên liệu dự trữ hoặc tổng số người trên tàu bay có sự thay đổi so với số liệu đã ghi trong kế hoạch bay không lưu, phải thông báo cho cơ quan không lưu biết.

Điều 26. Chấm dứt kế hoạch bay không lưu

1. Đối với mọi chuyến bay có kế hoạch bay không lưu cho toàn bộ chuyến bay hay cho phần cuối của chuyến bay cho tới sân bay đến, ngay sau khi tàu bay đã hạ cánh người lái phải báo cáo trực tiếp, hoặc qua liên lạc vô tuyến cho cơ quan không lưu tại sân bay đó về việc tàu bay đã hạ cánh.

2. Đối với chuyến bay có kế hoạch bay không lưu cho một phần của chuyến bay, mà phần đó không bao gồm sân bay đến, người lái phải báo cáo việc kết thúc kế hoạch bay cho cơ quan không lưu liên quan, nếu cơ quan đó yêu cầu.

3. Trường hợp tại sân bay đến không có cơ quan không lưu, báo cáo hạ cánh phải được thực hiện bằng phương tiện nhanh nhất sẵn có cho cơ quan không lưu gần nhất biết.

4. Trong trường hợp sân bay đến không có đủ phương tiện thông tin liên lạc và không thể trực tiếp đến báo cáo, ngay

trước khi hạ cánh người lái phải báo cáo qua liên lạc vô tuyến việc hạ cánh cho cơ quan không lưu duy trì liên lạc sau cùng.

5. Báo cáo hạ cánh phải bao gồm những phần sau đây:

a) Số hiệu chuyến bay hoặc dấu hiệu nhận biết tàu bay;

b) Sân bay khởi hành;

c) Sân bay dự định đến (chỉ dùng trong trường hợp hạ cánh xuống sân bay dự bị);

d) Sân bay thực tế đến;

đ) Giờ hạ cánh.

Điều 27. Tín hiệu

1. Khi quan sát thấy hoặc nhận được bất cứ tín hiệu nào ghi trong Phụ lục II của Quy chế này, người lái phải tuân theo các chỉ thị tương ứng với tín hiệu đó.

2. Phụ lục II của Quy chế này quy định tín hiệu và ý nghĩa hoặc các chỉ thị tương ứng với các tín hiệu đó. Việc sử dụng tín hiệu phải đúng tình huống và mục đích, không được sử dụng các tín hiệu có thể gây nhầm lẫn với các tín hiệu nói trên.

Điều 28. Thời gian

1. Người lái phải sử dụng giờ quốc tế (UTC) và diễn tả thời gian theo đơn vị giờ và phút. Một ngày gồm 24 giờ, bắt đầu từ 0001.

2. Trước khi thực hiện một chuyến bay

có kiểm soát hoặc trong quá trình bay mà thấy cần thiết, người lái phải lấy chuẩn đồng hồ với cơ quan không lưu.

Điều 29. Huấn lệnh kiểm soát không lưu

1. Người lái chỉ được thực hiện một chuyến bay có kiểm soát hay chuyến bay với một phần có kiểm soát sau khi đã được cấp một huấn lệnh kiểm soát không lưu.

2. Trường hợp người lái xin huấn lệnh kiểm soát không lưu kèm theo sự ưu tiên phải giải thích lý do nếu cơ quan kiểm soát không lưu yêu cầu.

3. Huấn lệnh kiểm soát không lưu sửa đổi có khả năng xảy ra trong khi bay. Trước khi cất cánh, căn cứ vào nhiên liệu dự trữ mà thấy rằng có khả năng phải hạ cánh xuống sân bay dự bị, người lái phải ghi vào kế hoạch bay đường bay đến sân bay dự bị để tạo điều kiện thuận lợi cho cơ quan kiểm soát không lưu cấp một huấn lệnh kiểm soát không lưu sửa đổi cho tàu bay trong trường hợp cần thiết.

4. Tàu bay chỉ được lăn trên khu hoạt động tại sân bay khi được phép của bộ phận kiểm soát mặt đất hoặc đài kiểm soát tại sân bay và phải tuân theo các huấn lệnh và chỉ dẫn của cơ quan này.

Điều 30. Thực hiện kế hoạch bay không lưu

1. Ngoài các trường hợp nêu tại khoản 3 và 5 Điều này, người lái phải thực hiện nghiêm theo kế hoạch bay không lưu hiện hành, trừ khi cơ quan không lưu đã

cho phép thay đổi hoặc khi tình huống khẩn cấp buộc phải có hành động kịp thời không đúng với kế hoạch bay không lưu, nhưng sau những tình huống như vậy phải báo ngay cho cơ quan không lưu có liên quan biết.

2. Trừ khi được phép của cơ quan kiểm soát không lưu, người lái thực hiện các chuyến bay có kiểm soát:

a) Phải bay dọc theo trục đường bay, khi bay trên những đường bay có cung cấp dịch vụ không lưu đã được thiết lập;

b) Khi bay trên bất cứ đường nào khác, phải bay theo đường thẳng nối các đài dẫn đường và/hoặc các điểm xác định đường bay đó.

Theo quy định tại điểm a khoản này, người lái bay trên đoạn đường bay ATS xác định bằng các đài VOR phải đổi việc bắt đài phía sau sang bắt đài phía trước tại điểm đổi đài, hoặc ngay gần điểm đó tùy theo các điều kiện hoạt động. Nếu thực hiện khác với quy định tại điểm a khoản này, người lái phải báo cáo cho cơ quan không lưu có liên quan biết.

3. Các thay đổi ngoài ý muốn: Trong trường hợp vì điều kiện khách quan một chuyến bay có kiểm soát phải thực hiện khác với kế hoạch bay không lưu hiện hành, người lái phải thực hiện như sau:

a) Bay lệch đường bay: Nếu tàu bay bị lệch đường bay, phải chỉnh hướng bay để trở lại đường bay một cách sớm nhất;

b) Sai lệch tốc độ thực: Phải báo cáo cho cơ quan không lưu liên quan biết, nếu

giá trị tốc độ thực trung bình khi bay bằng giữa các điểm báo cáo có sai lệch hoặc dự tính có thể sai lệch $\pm 5\%$ so với tốc độ thực ghi trong kế hoạch bay không lưu;

c) Thay đổi giờ dự tính: Nếu giờ dự tính đến một vị trí, có thể là điểm báo cáo tiếp theo, ranh giới vùng thông báo bay hay sân bay hạ cánh bị sai lệch quá 03 phút so với giờ dự tính đã báo cho cơ quan không lưu, thì phải báo ngay giờ dự tính mới cho cơ quan không lưu liên quan.

4. Chủ động thay đổi kế hoạch bay không lưu: Nội dung báo cáo yêu cầu thay đổi kế hoạch bay phải bao gồm:

a) Thay đổi mực bay đường dài: Số hiệu chuyến bay hoặc dấu hiệu nhận biết tàu bay, mực bay đường dài yêu cầu, tốc độ bay đường dài tại mực bay này, các giờ dự tính sửa đổi (nếu có) qua các điểm ranh giới những vùng thông báo bay tiếp theo;

b) Thay đổi đường bay và không thay đổi sân bay dự định đến: dấu hiệu nhận biết tàu bay, quy tắc bay, mô tả đường bay mới, cùng với các dữ kiện kế hoạch bay liên quan từ điểm đầu của đường bay mới, các giờ dự tính sửa đổi và các tin tức cần thiết khác;

c) Thay đổi đường bay và thay đổi sân bay dự định đến: Số hiệu chuyến bay hoặc dấu hiệu nhận biết tàu bay, quy tắc bay, mô tả đường bay mới tới sân bay dự định xin đổi đến, cùng với dữ kiện liên quan từ điểm đầu của đường bay mới,

các giờ dự tính theo sửa đổi, sân bay dự bị và các tin tức cần thiết khác.

5. Điều kiện khí tượng giảm dưới tiêu chuẩn khí tượng bay bằng mắt (VMC): Khi thấy không thể thực hiện được chuyến bay VFR như trong kế hoạch bay không lưu hiện hành, người lái thực hiện chuyến bay VFR có kiểm soát phải:

a) Xin một huấn lệnh sửa đổi để tàu bay được phép tiếp tục bay VFR tới sân bay dự định đến hoặc tới sân bay dự bị, hoặc rời khỏi vùng trời mà trong đó yêu cầu có huấn lệnh kiểm soát không lưu; hoặc

b) Nếu không được phép thực hiện như quy định tại điểm a khoản này, tiếp tục bay VFR và rời khỏi vùng trời liên quan đó hoặc hạ cánh xuống sân bay thích hợp gần nhất và thông báo cho cơ quan kiểm soát không lưu về hành động đó;

c) Nếu hoạt động trong khu kiểm soát, xin phép bay theo chế độ bay VFR đặc biệt; hoặc

d) Xin phép bay theo chế độ bay IFR.

Điều 31. Báo cáo vị trí

Người lái thực hiện chuyến bay có kiểm soát phải báo cáo ngay cho cơ quan không lưu về thời gian, độ cao và các tin tức cần thiết khác khi bay qua mỗi điểm báo cáo vị trí bắt buộc. Người lái phải báo cáo vị trí khi bay qua các điểm báo cáo bổ sung khi được cơ quan kiểm soát không lưu yêu cầu. Trường hợp không có điểm báo cáo vị trí, người lái phải báo cáo vị trí sau những khoảng thời gian

nhất định do cơ quan không lưu liên quan quy định. Người lái phải cung cấp tin tức cho cơ quan không lưu liên quan qua đường truyền số liệu chỉ phải báo cáo vị trí khi được cơ quan này yêu cầu.

Điều 32. Kết thúc kiểm soát

Người lái thực hiện chuyến bay có kiểm soát phải báo cáo ngay cho cơ quan kiểm soát không lưu liên quan biết việc tàu bay đã hạ cánh, hoặc khi không còn chịu sự kiểm soát của các cơ quan kiểm soát không lưu nữa.

Điều 33. Quy định về thông tin liên lạc

1. Người lái thực hiện chuyến bay có kiểm soát phải liên tục canh nghe trên tần số vô tuyến thích hợp và phải thiết lập liên lạc vô tuyến hai chiều với cơ quan kiểm soát không lưu có liên quan.

2. Mất liên lạc: Nếu không liên lạc được như quy định tại Khoản 1 Điều này, người lái phải tuân theo phương thức mất liên lạc nêu tại Tập II Phụ ước 10 của ICAO và theo các phương thức được nêu tại khoản 3 và 4 Điều này. Người lái phải thiết lập liên lạc với cơ quan kiểm soát không lưu liên quan bằng tất cả các phương tiện sẵn có trên tàu bay. Ngoài ra, khi hoạt động tại sân bay có kiểm soát, người lái phải quan sát các tín hiệu trực quan để thực hiện các hướng dẫn của cơ quan kiểm soát không lưu.

3. Nếu mất liên lạc trong điều kiện khí tượng bay bằng mắt:

a) Người lái phải tiếp tục bay trong điều kiện khí tượng bay bằng mắt, hạ cánh xuống sân bay thích hợp gần nhất và báo cáo ngay việc hạ cánh cho cơ quan kiểm soát không lưu liên quan.

b) Nếu xem xét thấy thích hợp, người lái thực hiện chuyến bay IFR phù hợp với quy định tại khoản 4 Điều này.

4. Nếu mất liên lạc trong điều kiện bay bằng thiết bị hoặc khi người lái xét thấy điều kiện khí tượng không cho phép thực hiện chuyến bay theo quy định tại điểm a khoản 3 Điều này:

a) Trong vùng trời không được cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu bằng radar: Người lái phải duy trì tốc độ và mực bay được chỉ định cuối cùng hoặc độ cao bay tối thiểu nếu độ cao này cao hơn mực bay được chỉ định trong thời gian hai mươi (20) phút sau khi tàu bay không báo cáo vị trí qua điểm báo cáo bắt buộc, sau đó điều chỉnh mực bay và tốc độ theo kế hoạch bay không lưu đã nộp.

b) Trong vùng trời được cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu bằng radar: Người lái phải duy trì tốc độ và mực bay được chỉ định hoặc độ cao bay tối thiểu nếu độ cao này cao hơn mực bay được chỉ định trong thời gian bảy (07) phút sau khi đạt được mực bay được chỉ định cuối cùng hoặc độ cao bay tối thiểu, hoặc người lái đặt máy phát - đáp ở mã số 7600, hoặc tàu bay không báo cáo vị trí qua điểm báo cáo bắt buộc, chọn giờ nào muộn hơn; sau đó điều chỉnh mực bay và tốc độ theo kế hoạch bay không lưu đã nộp.

c) Nếu tàu bay được dẫn dắt bằng radar hoặc đang được cơ quan kiểm soát không lưu chỉ thị bay lệch ngang trục đường bay sử dụng khả năng dẫn đường RNAV và không bị khống chế về tốc độ, người lái phải bay nhập về đường bay theo kế hoạch bay không lưu hiện hành trước điểm trọng yếu tiếp theo và phải chú ý đến độ cao bay tối thiểu.

d) Tiếp tục bay theo kế hoạch bay không lưu hiện hành đến đài dẫn đường hoặc điểm mốc quy định của sân bay đến và bay chờ trên đài dẫn đường đó hoặc điểm mốc cho đến khi bắt đầu hạ thấp độ cao (nếu phải tuân theo, xem quy định tại điểm đ dưới đây);

đ) Bắt đầu hạ thấp độ cao từ đài dẫn đường hoặc điểm mốc quy định tại điểm đ trên đây đúng giờ hay gần đúng với giờ dự kiến tiếp cận cuối cùng do cơ quan kiểm soát không lưu cung cấp. Nếu cho đến khi mất liên lạc vẫn chưa nhận được giờ dự kiến tiếp cận từ cơ quan kiểm soát không lưu thì phải bắt đầu hạ thấp độ cao đúng giờ, hay gần đúng với giờ dự tính hạ cánh ghi trong kế hoạch bay không lưu hiện hành;

e) Tiếp cận hạ cánh theo phương thức tiếp cận thông thường quy định cho đài dẫn đường hoặc điểm mốc đó; và

g) Nếu có thể, hạ cánh trong vòng ba mươi (30) phút sau giờ dự tính hạ cánh ghi trong kế hoạch bay không lưu hiện hành, hoặc sau giờ dự kiến tiếp cận đã xác nhận sau cùng với cơ quan kiểm soát không lưu, chọn giờ nào muộn hơn.

h) Tàu bay bị mất liên lạc mặc nhiên được coi là đang tuân theo các quy định tại khoản này và cơ quan kiểm soát không lưu sẽ căn cứ vào đó để điều hành các chuyến bay khác đang hoạt động trong vùng trời có liên quan đến tàu bay bị mất liên lạc đó.

Điều 34. Can thiệp bất hợp pháp

1. Khi bị can thiệp bất hợp pháp, tổ bay phải áp dụng mọi biện pháp thông báo cho cơ quan không lưu liên quan biết về sự việc đó cùng với những tình huống xảy ra trên tàu bay và những hành động khác với kế hoạch bay mà tàu bay buộc phải thực hiện để cơ quan không lưu dành quyền ưu tiên cho tàu bay và để hạn chế đến mức thấp nhất nguy cơ va chạm với tàu bay khác.

2. Tổ lái tàu bay có trang bị ra đa thứ cấp khi bị can thiệp bất hợp pháp phải thực hiện theo quy định tại Điều 65 của Quy chế này.

Điều 35. Bay chặn

Khi bị bay chặn, người chỉ huy tàu bay phải tuân theo các quy định tại Phụ lục III của Quy chế này, phải hiểu được và biết cách trả lời bằng các tín hiệu trực quan như quy định tại Phụ lục II của Quy chế này.

Mục 3. QUY TẮC BAY VFR

Điều 36. Các chuyến bay VFR

Các chuyến bay VFR chỉ được thực hiện trong điều kiện tầm nhìn ngang và

khoảng cách từ tàu bay đến mây bằng hay lớn hơn các trị số quy định tại Phụ lục I của Quy chế này. Không áp dụng quy định này đối với những chuyến bay VFR hoạt động trong vùng kiểm soát đã được cơ quan kiểm soát không lưu liên quan cho phép.

Điều 37. Điều kiện cất cánh, hạ cánh hoặc bay vào khu vực hoạt động tại sân bay

Trừ trường hợp được phép của cơ quan kiểm soát không lưu, người lái thực hiện chuyến bay VFR không được cất cánh hoặc hạ cánh tại một sân bay nằm trong khu vực kiểm soát, hoặc bay vào khu vực hoạt động bay tại sân bay hoặc vòng lượn tại sân bay nếu:

1. Trần mây thấp hơn 450m (1500ft) hoặc
2. Tầm nhìn mặt đất nhỏ hơn 5km.

Điều 38. Thời gian hoạt động

Các chuyến bay VFR trong khoảng thời gian từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc phải hoạt động theo các điều kiện do Cục Hàng không Việt Nam quy định.

Điều 39. Các trường hợp không được phép hoạt động bay VFR

Trừ trường hợp được phép của Cục Hàng không Việt Nam, người lái thực hiện chuyến bay VFR không được hoạt động:

1. Cao hơn mực bay 200 (FL200);

2. Với tốc độ xấp xỉ âm thanh trở lên;
3. Cách bờ biển trên 180km trong vùng trời kiểm soát.

Điều 40. Các khu vực không được phép thực hiện chuyến bay VFR

Trừ trường hợp cần thiết để cất cánh và hạ cánh, hoặc khi được phép của cấp có thẩm quyền, người lái không được thực hiện các chuyến bay VFR:

1. Trên các khu vực đông dân cư của các thành phố, thị xã, thị trấn hay các cuộc tụ họp đông dân ngoài trời ở độ cao thấp hơn 300m (1000ft) trên chướng ngại vật cao nhất trong khu vực bán kính 600m có tâm là vị trí ước tính của tàu bay.
2. Ngoài các vùng đông dân nói trên ở độ cao thấp hơn 150m (500ft) cách mặt đất hoặc mặt nước.

Điều 41. Độ cao bay VFR

Trừ trường hợp có quy định của Cục Hàng không Việt Nam hoặc được nêu trong huấn lệnh kiểm soát không lưu, người lái thực hiện các chuyến bay VFR khi bay bằng ở độ cao lớn hơn 900m (3000ft) cách mặt đất hoặc mặt nước, hoặc ở độ cao trên độ cao do Cục Hàng không Việt Nam quy định, phải bay ở những mực bay dành cho các chuyến bay VFR được quy định tại Phụ lục IV của Quy chế này.

Điều 42. Điều kiện hoạt động bay VFR khi được cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu

Người lái thực hiện chuyến bay VFR phải tuân theo các quy định tại các Điều 29, 30, 31, 32 và 33 của Quy chế này khi:

1. Hoạt động trong vùng trời loại B, C và D;
2. Là một phần của hoạt động bay tại sân bay có kiểm soát; hoặc
3. Hoạt động theo chế độ bay VFR đặc biệt.

Điều 43. Quy định về liên lạc

Người lái thực hiện chuyến bay VFR bay vào hoặc bay trong các khu vực, hoặc dọc theo các đường bay được Cục Hàng không Việt Nam chỉ định, phù hợp với các điểm c và d khoản 2 Điều 22 của Quy chế này, phải duy trì canh nghe liên tục trên tần số vô tuyến thích hợp và báo cáo vị trí cho cơ quan không lưu cung cấp dịch vụ thông báo bay.

Điều 44. Đổi từ bay VFR sang bay IFR

Người lái đang thực hiện chuyến bay VFR muốn đổi sang bay IFR phải:

1. Thông báo các thay đổi kế hoạch bay không lưu hiện hành nếu đã nộp kế hoạch bay; hoặc
2. Nộp kế hoạch bay không lưu cho cơ quan không lưu thích hợp và nhận huấn lệnh trước khi thực hiện chuyến bay IFR trong vùng trời kiểm soát khi phải tuân theo quy định tại khoản 2 Điều 22 của Quy chế này.

Mục 4. QUY TẮC BAY IFR

Điều 45. Phạm vi áp dụng

Các quy tắc áp dụng cho tất cả các chuyến bay IFR:

1. Trang bị của tàu bay: Tàu bay phải được trang bị các máy móc và thiết bị dẫn đường thích hợp với đường bay tàu bay sẽ bay qua.

2. Độ cao bay tối thiểu: Trừ trường hợp cần thiết để cất cánh và hạ cánh, hoặc khi được phép của Cục Hàng không Việt Nam, người lái không được thực hiện bất cứ chuyến bay IFR nào ở độ cao thấp hơn độ cao bay tối thiểu đã được quy định. Tại những nơi chưa có quy định về độ cao bay tối thiểu, người lái phải:

a) Bay ở độ cao không thấp hơn 900m trên chướng ngại vật cao nhất trong khu vực có bán kính là 8km tính từ vị trí ước tính của tàu bay đối với vùng địa hình cao hay vùng đồi núi;

b) Bay ở độ cao không thấp hơn 600m trên chướng ngại vật cao nhất trong khu vực có bán kính là 08km tính từ vị trí ước tính của tàu bay ngoài vùng đồi núi hay vùng địa hình cao.

3. Đổi từ bay IFR sang bay VFR:

a) Muốn đổi từ bay IFR sang bay VFR cho chuyến bay đã nộp kế hoạch bay không lưu, người lái phải thông báo cho cơ quan không lưu việc hủy bỏ bay IFR và báo cáo những thay đổi trong kế hoạch bay không lưu hiện hành.

b) Người lái tàu bay đang bay IFR gặp điều kiện khí tượng bay bằng mắt không được hủy bỏ bay IFR trừ khi xác định trước được rằng điều kiện khí tượng bay bằng mắt tồn tại liên tục trên đường bay trong thời gian dài.

Điều 46. Các quy tắc áp dụng cho các chuyến bay IFR trong vùng trời kiểm soát

1. Người lái thực hiện chuyến bay IFR phải tuân theo các quy định tại các Điều 29, 30, 31, 32 và 33 của Quy chế này khi hoạt động trong vùng trời kiểm soát.

2. Người lái thực hiện chuyến bay IFR khi bay đường dài trong vùng trời kiểm soát phải bay ở một mực bay đường dài, hoặc ở giữa hai mực bay hoặc ở trên một mực bay đường dài khi sử dụng kỹ thuật lấy độ cao trong chế độ bay đường dài. Mực bay đường dài này được chọn từ mực bay quy định tại Phụ lục IV của Quy chế này, trừ những trường hợp không áp dụng tương quan giữa mực bay và hướng đường bay do Cục Hàng không Việt Nam cho phép hoặc theo huấn lệnh kiểm soát không lưu.

Điều 47. Các quy tắc áp dụng cho các hoạt động bay IFR ngoài vùng trời kiểm soát

1. Mực bay đường dài: Người lái thực hiện hoạt động IFR khi bay đường dài ở ngoài vùng trời kiểm soát phải bay ở một mực bay đường dài phù hợp với hướng đường bay được quy định trong bảng mực bay đường dài tại Phụ lục IV của

Quy chế này, trừ khi được Cục Hàng không Việt Nam quy định khác cho các chuyến bay ở độ cao 900m hoặc thấp hơn so với mực nước biển trung bình.

2. Thông tin liên lạc: Người lái thực hiện hoạt động bay IFR ngoài vùng trời kiểm soát nhưng vẫn bay ở trong hoặc đang tiến vào các khu vực hay dọc theo những đường bay được Cục Hàng không Việt Nam quy định tại các điểm c hoặc d khoản 2 Điều 22 của Quy chế này, phải liên tục canh nghe trên tần số vô tuyến thích hợp và khi cần thiết phải thiết lập liên lạc hai chiều với cơ quan không lưu cung cấp dịch vụ thông báo bay.

3. Báo cáo vị trí: Người lái thực hiện hoạt động bay IFR ngoài vùng trời kiểm soát đã được Cục Hàng không Việt Nam cho phép phải:

- a) Nộp kế hoạch bay không lưu;
- b) Thiết lập liên lạc với cơ quan không lưu cung cấp dịch vụ thông báo bay và phải tuân theo chế độ báo cáo vị trí như quy định tại Điều 31 của Quy chế này đối với các chuyến bay có kiểm soát.

Chương IV

DỊCH VỤ KHÔNG LƯU

Mục 1. NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 48. Mục đích của dịch vụ không lưu

Dịch vụ không lưu có các mục đích sau:

1. Ngăn ngừa va chạm giữa các tàu bay;
2. Ngăn ngừa va chạm giữa các tàu bay với các vật chướng ngại trên khu hoạt động;
3. Thúc đẩy và điều hòa hoạt động bay;
4. Cung cấp và tư vấn những tin tức có ích cho việc thực hiện các chuyến bay an toàn và hiệu quả;
5. Thông báo cho các cơ quan hữu quan về tàu bay cần phải tìm kiếm - cứu nạn và trợ giúp các cơ quan này theo yêu cầu.

Điều 49. Mục đích cụ thể của các loại hình dịch vụ không lưu

1. Dịch vụ kiểm soát không lưu: Thực hiện các mục đích quy định tại khoản 1, 2 và 3 Điều 48 của Quy chế này. Dịch vụ này bao gồm ba loại hình sau đây:

a) Dịch vụ kiểm soát đường dài: Đảm bảo việc kiểm soát các chuyến bay trừ những phần của từng chuyến bay nêu tại các điểm b và c khoản này nhằm thực hiện các mục đích quy định tại khoản 1 và 3 Điều 48 của Quy chế này;

b) Dịch vụ kiểm soát tiếp cận: Đảm bảo việc kiểm soát giai đoạn đi và đến của các chuyến bay nhằm thực hiện các mục đích quy định tại khoản 1 và 3 Điều 48 của Quy chế này;

c) Dịch vụ kiểm soát tại sân: Đảm bảo

việc kiểm soát các hoạt động bay tại sân bay, trừ các phần của chuyến bay nêu tại điểm b trên đây nhằm thực hiện các mục đích quy định tại khoản 1, 2 và 3 Điều 48 của Quy chế này.

2. Dịch vụ thông báo bay: Thực hiện mục đích quy định tại khoản 4 Điều 48 của Quy chế này.

3. Dịch vụ báo động: Thực hiện mục đích quy định tại khoản 5 Điều 48 của Quy chế này.

4. Dịch vụ thủ tục bay: Thực hiện mục đích quy định tại khoản 3 và 4 Điều 48 của Quy chế này.

5. Dịch vụ đánh tín hiệu tại các cảng hàng không: Thực hiện mục đích quy định tại khoản 2, 3 và 4 Điều 48 của Quy chế này.

Điều 50. Yêu cầu đối với dịch vụ không lưu

Yêu cầu đối với dịch vụ không lưu được xác định trên cơ sở các yếu tố sau:

1. Các dạng hoạt động bay có liên quan;
2. Mật độ hoạt động bay;
3. Các điều kiện khí tượng;
4. Các yếu tố khác có liên quan;
5. Các yêu cầu về độ chính xác các số liệu hàng không liên quan đến dịch vụ không lưu được quy định tại Phụ lục VI của Quy chế này.

Điều 51. Phân loại vùng trời không lưu.

1. Các vùng trời có cung cấp dịch vụ không lưu được phân loại như sau:

a) Loại A: Chỉ cho phép thực hiện các chuyến bay IFR, tất cả các chuyến bay đều được cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu và được phân cách với nhau;

b) Loại B: Cho phép thực hiện cả các chuyến bay IFR và các chuyến bay VFR, tất cả các chuyến bay đều được cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu và được phân cách với nhau;

c) Loại C: Cho phép thực hiện cả các chuyến bay IFR và các chuyến bay VFR, tất cả các chuyến bay đều được cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu, các chuyến bay IFR được phân cách với các chuyến bay IFR khác và các chuyến bay VFR, các chuyến bay VFR được phân cách với các chuyến bay IFR và được thông báo tin tức về các chuyến bay VFR khác;

d) Loại D: Cho phép thực hiện cả các chuyến bay IFR và các chuyến bay VFR, tất cả các chuyến bay đều được cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu, các chuyến bay IFR được phân cách với các chuyến bay IFR khác và nhận được thông báo về các chuyến bay VFR, các chuyến bay VFR nhận được thông báo về tất cả các chuyến bay khác;

đ) Loại E: Cho phép thực hiện cả các chuyến bay IFR và các chuyến bay VFR, các chuyến bay IFR được cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu và được phân cách với các chuyến bay IFR khác. Tất cả các chuyến bay nhận được thông báo về tình hình hoạt động bay tùy theo điều

kiện thực tế cho phép. Vùng trời loại E không được sử dụng như là khu kiểm soát;

e) Loại F: Cho phép thực hiện cả các chuyến bay IFR và các chuyến bay VFR, tất cả các chuyến bay IFR tham gia đều được phân cách nếu điều kiện thực tế cho phép và tất cả các chuyến bay nhận được dịch vụ thông báo bay nếu yêu cầu;

g) Loại G: Cho phép thực hiện cả các chuyến bay IFR và các chuyến bay VFR và đều nhận được dịch vụ thông báo bay nếu yêu cầu.

2. Các yêu cầu đối với các chuyến bay trong phạm vi mỗi loại vùng trời không lưu được quy định tại Phụ lục IX của Quy chế này.

3. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam quy định cụ thể về phân loại vùng trời không lưu cho toàn bộ vùng trời thuộc trách nhiệm quản lý điều hành.

Điều 52. Tính năng dẫn đường yêu cầu (RNP)

1. Các kiểu loại RNP-4, RNP-10 và RNP-20 theo quy định của ICAO được áp dụng trong vùng trời cung cấp dịch vụ không lưu của Việt Nam.

2. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam quy định việc áp dụng cụ thể kiểu loại RNP trong từng vùng trời thuộc trách nhiệm quản lý điều hành.

Điều 53. Phân chia vùng trời

1. Vùng trời được phân chia như sau:

a) Vùng thông báo bay;

b) Vùng trời kiểm soát;

c) Khu kiểm soát.

2. Vùng trời kiểm soát và khu kiểm soát thiết lập trong một vùng thông báo bay là thành phần của vùng thông báo bay đó.

Điều 54. Thiết lập vùng thông báo bay, vùng trời kiểm soát và khu kiểm soát

1. Việc thiết lập vùng thông báo, vùng trời kiểm soát và khu kiểm soát phải đảm bảo nguyên tắc về an toàn và điều hòa hoạt động bay, phù hợp với cấu trúc đường bay ATS, sử dụng vùng trời một cách có hiệu quả và tính đến lợi ích của các ngành có liên quan.

2. Các quy định nghiệp vụ về thiết lập vùng thông báo bay, vùng trời kiểm soát và khu kiểm soát được áp dụng theo các quy định tại Phụ ước 11 về dịch vụ không lưu và các tài liệu hướng dẫn liên quan của ICAO.

3. Việc thiết lập vùng thông báo bay phải phù hợp với thỏa thuận không vận khu vực, được Thủ tướng Chính phủ Việt Nam chấp thuận và phải được Hội đồng ICAO chuẩn y.

4. Việc thiết lập vùng trời kiểm soát, khu kiểm soát được quy định trong Quy chế bay của từng sân bay do cấp có thẩm quyền ban hành.

Điều 55. Thiết lập, khai thác đường hàng không

1. Đường hàng không bao gồm đường hàng không nội địa và đường hàng không quốc tế. Đường hàng không nội địa sử dụng cho các chuyến bay nội địa và một số chuyến bay quốc tế do cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam cho phép, có chiều rộng là 20km (10km tính về mỗi phía trục đường bay). Đường hàng không quốc tế sử dụng cho các chuyến bay quốc tế, có chiều rộng trong vùng trời quốc gia là 30km (15km tính về mỗi phía trục đường bay) và trong vùng trời trên công hải thông thường là 92km (46km tính về mỗi phía trục đường bay).

2. Việc tổ chức, sử dụng các đường hàng không phải bảo đảm các yêu cầu về quốc phòng, an ninh, an toàn cho tàu bay, hợp lý, hiệu quả và tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động hàng không dân dụng.

3. Quy định nghiệp vụ về thiết lập đường hàng không được áp dụng theo Phụ ước 11 về dịch vụ không lưu và các tài liệu hướng dẫn liên quan của ICAO.

4. Sau khi có quyết định của Thủ tướng Chính phủ cho phép thiết lập và khai thác đường hàng không, Cục Hàng không Việt Nam phối hợp với Quân chủng Phòng không - Không quân (Bộ Quốc phòng) tổ chức quản lý, khai thác các đường hàng không.

Điều 56. Thiết lập, khai thác hành lang bay, đường bay đến và đường

bay đi trong khu vực sân bay và đường bay ngoài đường hàng không

1. Các hành lang bay, đường bay đến và đường bay đi trong khu vực sân bay, các đường bay ngoài đường hàng không sử dụng cho hoạt động bay hàng không dân dụng được thiết lập trong Quy chế bay trong khu vực sân bay, trong khu vực trách nhiệm hoặc theo quy định của Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam.

2. Quy định nghiệp vụ về thiết lập các đường bay này áp dụng theo Phụ ước 11 về dịch vụ không lưu và tài liệu hướng dẫn liên quan của ICAO.

Điều 57. Thiết lập và chỉ định cơ quan không lưu

1. Trung tâm thông báo bay: Trong mỗi vùng thông báo bay tổ chức một trung tâm thông báo bay để cung cấp dịch vụ thông báo bay và dịch vụ báo động. Trong vùng thông báo bay Việt Nam, trách nhiệm này được giao cho các Trung tâm kiểm soát đường dài thực hiện.

2. Các cơ quan kiểm soát không lưu: Trong vùng trời kiểm soát và tại các sân bay có kiểm soát phải tổ chức các cơ quan kiểm soát không lưu để cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu, dịch vụ thông báo bay và dịch vụ báo động.

3. Ngoài ra, tại các cảng hàng không, sân bay phải tổ chức cơ quan thủ tục bay và bộ phận đánh tín hiệu để cung cấp dịch vụ thủ tục bay và dịch vụ đánh tín hiệu.

Điều 58. Hiệp đồng giữa các người khai thác và cơ quan không lưu

1. Khi thực hiện nhiệm vụ của mình, các cơ quan không lưu phải chú ý đến những yêu cầu của người khai thác để thực hiện trách nhiệm của họ. Theo yêu cầu của người khai thác, cơ quan không lưu cung cấp cho người khai thác những tin tức có được để giúp họ hoàn thành trách nhiệm.

2. Khi có yêu cầu của người khai thác, những tin tức (bao gồm cả những báo cáo về vị trí) có liên quan đến khai thác tàu bay mà các cơ quan không lưu nhận được phải được thông báo ngay cho người khai thác theo những phương thức thỏa thuận giữa hai bên.

Điều 59. Hiệp đồng giữa hàng không dân dụng và quân sự

1. Cơ quan không lưu hàng không dân dụng Việt Nam phải thường xuyên hiệp đồng chặt chẽ với cơ quan quân sự chịu trách nhiệm đối với các hoạt động có ảnh hưởng đến các chuyến bay của tàu bay dân dụng.

2. Việc phối hợp hiệp đồng các hoạt động có khả năng gây nguy hiểm cho các tàu bay dân dụng thực hiện theo các quy định tại Điều 60 của Quy chế này.

3. Giữa các cơ quan không lưu hàng không dân dụng Việt Nam và các cơ quan quân sự liên quan phải có thỏa thuận để trao đổi kịp thời những tin tức liên quan đảm bảo an toàn cho hoạt động bay dân dụng theo các nguyên tắc sau:

a) Các cơ quan không lưu hàng không dân dụng Việt Nam phải thường xuyên hoặc theo yêu cầu, cung cấp cho các cơ quan quân sự có liên quan kế hoạch bay và những tin tức khác về các hoạt động bay dân dụng phù hợp với văn bản thỏa thuận liên quan. Để tránh hoặc hạn chế tối đa khả năng phải bay chặn, nhà chức trách chỉ định các khu vực hoặc đường bay tại đó các yêu cầu liên quan đến kế hoạch bay, liên lạc hai chiều và báo cáo vị trí áp dụng cho tất cả các chuyến bay theo quy định tại Phụ ước 2 của ICAO nhằm bảo đảm các cơ quan kiểm soát không lưu liên quan có đủ các số liệu thích hợp để tạo điều kiện cho việc nhận dạng tàu bay dân dụng.

b) Những phương thức đặc biệt cần được đề ra nhằm đảm bảo:

- Thông báo cho các cơ quan không lưu khi cơ quan quân sự quan sát thấy tàu bay dân dụng hoặc khi nghi ngờ là tàu bay dân dụng đang tới gần hoặc đã bay vào khu vực 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 60. Hiệp đồng về các hoạt động có khả năng nguy hiểm đối với tàu bay dân dụng

1. Việc chuẩn bị tiến hành những hoạt động gây nguy hiểm cho tàu bay dân dụng trên đất liền hay như trên biển phải được hiệp đồng trước với Cục Hàng

không Việt Nam. Công tác hiệp đồng phải thực hiện trước ít nhất bảy mươi hai (72) giờ để công bố kịp thời về các hoạt động đó theo đúng quy định tại Quy chế công tác không báo hàng không dân dụng Việt Nam.

2. Việc hiệp đồng trước nhằm đảm bảo những điều kiện tối ưu để tránh những nguy hiểm cho tàu bay dân dụng và giảm đến mức tối thiểu việc bay tránh của tàu bay dân dụng. Việc hiệp đồng này phải xem xét các yếu tố sau:

a) Địa điểm và thời gian hoạt động phải được lựa chọn để tránh việc đóng cửa hay việc hoạch định lại các đường hàng không đã được thiết lập, không ảnh hưởng đến các mực bay kinh tế nhất và không phải đình hoãn các chuyến bay thường lệ, trừ khi không có cách lựa chọn nào khác;

b) Kích thước vùng hoạt động nên được giới hạn càng nhỏ càng tốt;

c) Phải đảm bảo liên lạc trực tiếp giữa cơ quan không lưu liên quan, cơ quan kiểm soát không lưu và đơn vị tiến hành những hoạt động này để sử dụng trong trường hợp khi tàu bay dân dụng lâm vào tình trạng khẩn cấp hoặc những tình huống bất thường khác đòi hỏi phải tạm ngừng các hoạt động đó.

3. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức thông báo những tin tức về hoạt động này và phối hợp với các cơ quan quân sự liên quan để tiến hành các hành động cần thiết để tránh tia la-de có ảnh hưởng xấu đến các hoạt động bay.

4. 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 của ICAO về việc phát tia la-de và an toàn bay (Doc. 9815).

Điều 61. Hiệp đồng giữa cơ quan không lưu và cơ quan khí tượng

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

a) Ngoài việc sử dụng những số liệu của màn hình và đồng hồ biểu thị, thông báo cho cơ quan khí tượng những yếu tố khí tượng khác do nhân viên cơ quan không lưu quan sát được hoặc được tàu bay báo cáo;

b) Theo khả năng nhanh nhất thông báo cho cơ quan khí tượng có liên quan về các hiện tượng thời tiết (không có trong thông báo khí tượng tại sân) có ảnh hưởng đến các hoạt động bay do nhân viên cơ quan không lưu quan sát được hoặc được tàu bay báo cáo;

c) Thông báo sớm nhất cho cơ quan khí tượng liên quan các tin tức về hoạt động núi lửa và mây bụi tro núi lửa. Các trung tâm kiểm soát đường dài và trung tâm thông báo bay cần báo cáo những tin tức này cho cơ quan canh phòng thời tiết và các trung tâm tư vấn về tro bụi núi lửa có liên quan.

2. Các trung tâm kiểm soát đường dài và các cơ quan canh phòng thời tiết liên

quan cần duy trì sự phối hợp chặt chẽ để đảm bảo rằng những tin tức về tro bụi núi lửa trong các điện văn NOTAM và SIGMET là giống nhau.

Điều 62. Hiệp đồng giữa cơ quan không lưu và cơ quan không báo

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

- a) Tin tức về tình trạng khai thác của sân bay;
- b) Tình trạng khai thác của các phương tiện, dịch vụ và phù trợ dẫn đường liên quan trong khu vực trách nhiệm của họ;
- c) Sự xuất hiện của hoạt động núi lửa do nhân viên cơ quan không lưu quan sát được hoặc được tàu bay báo cáo;
- d) Bất kỳ tin tức có tính chất khai thác quan trọng nào khác.

2. Trước khi thông báo về những thay đổi đối với hệ thống không vận, các bộ phận có liên quan đến những thay đổi này cần tính đến khoảng thời gian cần thiết cho phép cơ quan không báo chuẩn bị, in ấn và phát hành những ấn phẩm có liên quan để công bố. Các cơ quan liên quan phải hiệp đồng chặt chẽ đảm bảo cung cấp kịp thời những tin tức cần thiết cho cơ quan không báo.

3. Những thay đổi về tin tức hàng không đặc biệt quan trọng có ảnh hưởng đến các sơ đồ và hệ thống dẫn đường bằng máy tính phải được phát hành theo chu kỳ được quy định tại Quy chế công tác không báo hàng không dân dụng Việt Nam.

4. Các cơ quan không lưu có trách nhiệm cung cấp các tin tức, dữ liệu cho cơ quan không báo phù hợp với các yêu cầu về độ chính xác và tính toàn vẹn của dữ liệu hàng không được quy định tại Phụ lục VI của Quy chế này.

Điều 63. Độ cao bay an toàn tối thiểu

1. Độ cao bay an toàn tối thiểu do Cục Hàng không Việt Nam quy định và công bố cho từng đường bay ATS, vùng trời kiểm soát trên lãnh thổ Việt Nam và trong vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, điều hành.

2. Độ cao bay an toàn tối thiểu trên các đường bay được tính so với điểm cao nhất của địa hình và vật chướng ngại nhân tạo trong giải rộng 50km (25km về mỗi bên trục đường bay):

- a) Tối thiểu là 600m đối với địa hình đồng bằng, trung du và mặt nước;
- b) Tối thiểu là 900m đối với địa hình vùng núi.

3. Trong khu vực sân bay, quy định độ cao bay an toàn tối thiểu cho các phân khu đối với từng phương thức tiếp cận bằng thiết bị. Độ cao bay an toàn tối

thiểu trong từng phân khu tối thiểu là 300m trên điểm cao nhất của địa hình và vật chướng ngại nhân tạo trong vòng 46km cách đài cơ sở của phương thức tiếp cận bằng thiết bị, kể cả vùng đệm rộng 09km bao quanh mỗi phân khu. Đối với địa hình vùng núi, độ cao này quy định tối thiểu là 600m.

4. Nếu chênh lệch độ cao trong các phân khu dưới 100m, có thể quy định một độ cao an toàn tối thiểu chung cho các phân khu.

5. Đối với hai phương thức sử dụng hai phương tiện dẫn đường và hạ cánh đặt cách nhau nhỏ hơn 09km, độ cao an toàn tối thiểu cho từng phân khu được chọn giá trị nào lớn hơn.

Điều 64. Giờ sử dụng trong dịch vụ không lưu

1. Các cơ quan kiểm soát không lưu phải sử dụng giờ UTC và diễn tả thời gian theo đơn vị giờ, phút và giây khi cần thiết. Một ngày gồm hai mươi bốn (24) giờ bắt đầu từ 0001. Múi giờ của Việt Nam là +7.

2. Cơ quan không lưu phải được trang bị đồng hồ chỉ thời gian theo giờ, phút và giây. Yêu cầu phải nhìn thấy rõ đồng hồ từ mọi vị trí làm việc.

3. Các đồng hồ và dụng cụ ghi thời gian của cơ quan không lưu phải được kiểm tra thường xuyên để đảm bảo hiệu chỉnh so với giờ chuẩn trong phạm vi (\pm) ba mươi (30) giây. Trong trường hợp cơ quan không lưu sử dụng liên lạc bằng

đường truyền số liệu, các đồng hồ và dụng cụ ghi thời gian của cơ quan không lưu phải được kiểm tra thường xuyên để hiệu chỉnh so với giờ chuẩn trong phạm vi (\pm) một (01) giây.

4. Giờ đúng phải được lấy theo một đài cho giờ chuẩn hoặc ở một cơ quan có giờ đúng theo đài cho giờ chuẩn.

5. Trước khi cho phép tàu bay lăn bánh để khởi hành, các đài kiểm soát tại sân bay thông báo cho tổ lái giờ đúng trừ khi có thỏa thuận cho phép người lái được lấy giờ chuẩn từ một vị trí khác. Ngoài ra, các cơ quan không lưu cung cấp cho tổ lái đang ở trên không giờ đúng khi được yêu cầu hoặc khi cần thiết cho dịch vụ không lưu. Việc chỉnh giờ phải thực hiện với độ chính xác đến ba mươi (30) giây.

Điều 65. Xử lý các trường hợp khẩn cấp trong khi bay

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

- a) Chế độ A, mã số 7700;
- b) 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 và/hoặc khẩn cấp của giám sát ADS;
- d) Truyền điện văn liên quan qua liên lạc CPDLC.

2. Khi một tàu bay ở trong tình trạng hoặc nghi ngờ ở trong tình trạng bị can thiệp bất hợp pháp, cơ quan kiểm soát không lưu 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 mọi giai đoạn của chuyến bay, đặc biệt cho giai đoạn tàu bay hạ cánh.

3. Các biện pháp xử lý cụ thể trong trường hợp khẩn cấp được thực hiện theo tài liệu nghiệp vụ Phương thức không lưu hàng không dân dụng Việt Nam.

Điều 66. 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 hay được thông báo là đang bay trong một khu vực xác định nhưng việc nhận dạng tàu bay đó không được thực hiện, phải tiến hành các biện pháp xử lý sau:

1. Ngay khi nhận biết được về một tàu bay bị lạc, cơ quan không lưu cần tiến hành các hành động cần thiết như được nêu tại các điểm a và b dưới đây để trợ giúp tàu bay và bảo vệ chuyến bay đó:

a) Nếu chưa biết được vị trí của tàu bay, cơ quan kiểm soát không lưu phải:

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

- Sử dụng tất cả các phương tiện sẵn có để xác định vị trí của tàu bay;

- Thông báo cho các cơ quan kiểm soát không lưu khác về khu vực tàu bay bay lạc hoặc có thể bay lạc vào, tính đến toàn bộ các yếu tố có thể ảnh hưởng đến việc dẫn đường cho tàu bay trong mọi tình huống;

- Thông báo cho các cơ quan quân sự liên quan theo thỏa thuận đã được ký kết giữa các bên, cung cấp cho các cơ quan này kế hoạch bay và các dữ liệu chính xác khác có liên quan đến tàu bay bị lạc;

- Yêu cầu các cơ quan nêu trên và các tàu bay đang bay khác hỗ trợ thiết lập liên lạc với tàu bay, xác định vị trí của tàu bay đó.

b) Khi đã xác định được vị trí của tàu bay, cơ quan kiểm soát không lưu phải:

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

- Cung cấp cho các cơ quan không lưu khác và các cơ quan quân sự (nếu cần thiết) các thông tin liên quan đến tàu bay bị lạc và những tin tức đã cung cấp cho tàu bay đó.

2. Ngay khi nhận biết về một tàu bay không được nhận dạng trong khu vực có trách nhiệm cung cấp dịch vụ, cơ quan kiểm soát không lưu phải cố gắng thiết lập nhận dạng tàu bay ở các vị trí cần thiết cho việc cung cấp dịch vụ không lưu hoặc theo yêu cầu của nhà chức trách quân sự liên quan theo các phương thức đã được thỏa thuận. Cơ quan không lưu phải thực hiện các bước thích hợp sau:

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

b) Hỏi các cơ quan không lưu khác trong vùng thông báo bay về chuyến bay đó và yêu cầu họ hỗ trợ thiết lập liên lạc hai chiều với tàu bay;

c) Hỏi các cơ quan không lưu khác tại các vùng thông báo bay kế cận về chuyến bay và yêu cầu họ hỗ trợ thiết lập liên lạc hai chiều với tàu bay;

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

3. Khi cần thiết, cơ quan không lưu phải thông báo ngay cho các cơ quan quân sự liên quan về việc đã thiết lập được nhận dạng đối với tàu bay đó.

Điều 67. 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 quan không lưu phải thực hiện các bước thích hợp sau:

a) Cố gắng thiết lập liên lạc hai chiều với tàu bay bị bay chặn qua tất cả các phương tiện hiện có bao gồm cả tần số khẩn nguy 121.5MHz, trừ khi liên lạc đã được thiết lập;

b) Thông báo cho người 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 các 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 quan không lưu tại các vùng thông báo bay kế cận nếu tàu bay này có thể đã bay lạc từ các vùng thông báo bay kế cận này.

2. Ngay khi nhận thấy tàu bay bị bay chặn đã ở bên ngoài khu vực kiểm soát, cơ quan không lưu phải thực hiện các bước thích hợp sau:

a) Thông báo cho cơ quan không lưu cung cấp dịch vụ tại vùng trời xảy ra việc bay chặn, cung cấp cho cơ quan này những tin tức đã biết để hỗ trợ nhận dạng tàu bay và yêu cầu họ thực hiện các hành động được quy định tại khoản 1 Điều này;

b) Chuyển các điện văn giữa tàu bay bị bay chặn và cơ quan không lưu thích hợp, đơn vị chỉ huy bay chặn hoặc tàu bay bay chặn.

Điều 68. Quy định về việc trang bị và sử dụng thiết bị báo cáo độ cao khí áp.

Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam quy định và công bố cụ thể việc trang bị và sử dụng thiết bị báo cáo độ cao khí áp.

Điều 69. Quy định về quản lý an toàn trong dịch vụ không lưu

Cục Hàng không Việt Nam xây dựng và công bố chương trình quản lý an toàn trong dịch vụ không lưu để chuẩn hóa việc cung cấp dịch vụ không lưu tại các vùng thông báo bay và các sân bay của Việt Nam.

Điều 70. Sử dụng ngôn ngữ

1. Tiếng Anh là ngôn ngữ chính được sử dụng cho thông tin liên lạc giữa cơ quan không lưu và người lái tàu bay dân dụng, giữa các cơ quan kiểm soát không lưu trừ khi liên lạc giữa các cơ quan này được thực hiện bằng nhiều ngôn ngữ đã được thỏa thuận.

2. Tất cả các kiểm soát viên không lưu phải nói và hiểu được tiếng Anh được sử dụng cho liên lạc thoại vô tuyến như đã được quy định tại Phụ ước 1 của ICAO về cấp giấy phép hành nghề.

Điều 71. 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 các kế hoạch ứng phó không lưu của các quốc gia kế cận trên cơ sở có sự phối hợp chặt chẽ với các cơ quan không lưu có trách nhiệm cung cấp dịch vụ tại các phân vùng trời kế cận cũng như với những người sử dụng có liên quan.

2. Cục Hàng không Việt Nam xây dựng 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 xảy ra sự trục trặc đối với dịch vụ không lưu và các dịch vụ hỗ trợ liên quan khác

trong vùng trời mà họ có trách nhiệm đảm bảo các dịch vụ này.

Mục 2. DỊCH VỤ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU

Điều 72. Các chuyến bay được cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu

Dịch vụ kiểm soát không lưu được cung cấp cho:

1. Mọi chuyến bay IFR trong vùng trời loại A, B, C, D và E;
2. Mọi chuyến bay VFR trong vùng trời loại B, C và D;
3. Mọi chuyến bay VFR đặc biệt;
4. Mọi hoạt động tại sân bay thuộc những sân bay có kiểm soát.

Điều 73. Cơ quan cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu

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

a) Trung tâm kiểm soát đường dài; hoặc

b) Cơ quan 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 các phương tiện sử dụng cho việc cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài.

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

a) Cơ quan kiểm soát tiếp cận khi cần thiết hoặc muốn thiết lập một đơn vị riêng;

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

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

4. Dịch vụ kiểm soát mặt đất tại cảng hàng không quốc tế do bộ phận kiểm soát mặt đất đảm nhiệm.

Điều 74. Cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu

1. Để đảm bảo việc cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu, cơ quan kiểm soát không lưu:

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

b) Phải 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 phòng tránh va chạm giữa các tàu bay thuộc quyền kiểm soát của mình và điều hòa hoạt động bay;

d) Khi cần thiết, hiệp đồng với các cơ quan khác để cấp huấn lệnh:

- Mỗi khi tàu bay có thể va chạm với các tàu bay khác đang chịu sự kiểm soát của các cơ quan đó; hoặc

- Trước khi chuyển giao kiểm soát tàu bay cho các cơ quan đó.

2. Tin tức về hoạt động của các 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 để đảm bảo phân cách thích hợp giữa các tàu bay và duy trì tốt luồng không lưu.

3. Cơ quan kiểm soát không lưu cấp huấn lệnh phải đảm bảo phân cách giữa:

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

b) Các chuyến bay trong vùng trời loại C, D, và E;

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

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

đ) Các chuyến bay VFR đặc biệt khi được Cục Hàng không Việt Nam quy định.

Trừ các trường hợp theo yêu cầu của tổ lái hoặc Cục Hàng không Việt Nam có quy định khác cho điểm b trên đây đối với vùng trời loại D và E, thì tàu bay có thể được cấp một huấn lệnh không đảm bảo phân cách trên một đoạn đặc biệt của chuyến bay thực hiện trong điều kiện khí tượng bay VFR.

Điều 75. Các hình thức phân cách giữa các tàu bay

Cơ quan kiểm soát không lưu bảo đảm phân cách giữa các tàu bay bằng một trong những hình thức sau đây:

1. Phân cách cao bằng cách chỉ định các mực bay khác nhau chọn trong bảng mực bay đường dài trong Phụ lục IV của Quy chế này;

2. Phân cách phẳng:

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

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

3. Phân cách kết hợp: Bao gồm việc phối hợp phân cách cao và một trong các hình thức phân cách phẳng nêu tại khoản 2 Điều này, phần sử dụng tối thiểu của mỗi hình thức có thể thấp hơn nhưng không được thấp hơn một nửa tiêu chuẩn được dùng cho mỗi loại trong các yếu tố phối hợp khi được áp dụng riêng biệt. Phân cách kết hợp chỉ được áp dụng trong các trường hợp có quy định cụ thể của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 76. Phân cách tối thiểu

1. Việc lựa chọn phân cách tối thiểu áp dụng cho một vùng trời cụ thể thực hiện theo những quy định trong tài liệu

nghiệp vụ Phương thức không lưu hàng không dân dụng Việt Nam, Quy chế bay trong khu vực sân bay và các phương thức điều hành bay do cấp có thẩm quyền phê chuẩn.

2. Hai cơ quan kiểm soát không lưu chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ tại những vùng trời kế cận phải thỏa thuận việc lựa chọn phân cách tối thiểu khi:

a) Tàu bay từ một vùng bay vào một vùng kế cận;

b) Khoảng cách của đường bay tới ranh giới chung nhỏ hơn trị số phân cách tối thiểu áp dụng trong những điều kiện đó.

3. Các chi tiết về phân cách tối thiểu được lựa chọn và phạm vi áp dụng phải được thông báo bằng Tập thông báo hàng không (AIP) Việt Nam cho các cơ quan không lưu liên quan, người lái và các người khai thác biết.

Điều 77. Phân công trách nhiệm kiểm soát

1. Trách nhiệm kiểm soát các chuyến bay riêng biệt: Mỗi chuyến bay có kiểm soát vào mọi thời điểm chỉ chịu sự kiểm soát của một cơ quan kiểm soát không lưu.

2. Trách nhiệm kiểm soát trong một phần vùng trời cụ thể: Trách nhiệm kiểm soát các hoạt động bay trong một phần vùng trời cụ thể chỉ giao cho một cơ quan kiểm soát không lưu đảm nhiệm. Cơ quan kiểm soát không lưu có thể ủy quyền kiểm soát một tàu bay hoặc một nhóm tàu bay cho cơ quan kiểm soát

không lưu khác với điều kiện có hiệp đồng chặt chẽ giữa các cơ quan này.

Điều 78. Chuyển giao trách nhiệm kiểm soát

Việc chuyển giao trách nhiệm kiểm soát một tàu bay được thực hiện như sau:

1. Giữa hai trung tâm kiểm soát đường dài: Trách nhiệm kiểm soát tàu bay được chuyển giao từ một cơ quan cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài trong một vùng trời kiểm soát sang cơ quan cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài trong vùng trời kiểm soát tiếp giáp vào thời điểm trung tâm đang kiểm soát dự tính tàu bay sẽ bay qua ranh giới chung giữa hai vùng trời kiểm soát, hoặc tại một vị trí, hay vào một thời điểm khác do hai trung tâm thỏa thuận.

2. Giữa trung tâm kiểm soát đường dài và cơ quan kiểm soát tiếp cận: Trách nhiệm kiểm soát tàu bay được chuyển giao từ một cơ quan cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài sang một cơ quan cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận và ngược lại tại một vị trí hay vào một thời điểm do hai cơ quan thỏa thuận.

3. Giữa cơ quan kiểm soát tiếp cận và đài kiểm soát tại sân bay:

a) Tàu bay đến: Trách nhiệm kiểm soát một tàu bay tiếp cận hạ cánh được chuyển giao từ cơ quan kiểm soát tiếp cận cho đài kiểm soát tại sân bay theo trường hợp nào xảy ra sớm nhất trong các trường hợp sau:

- Ở trong vùng phụ cận sân bay và thấy rằng tàu bay có thể hoàn tất việc tiếp cận hạ cánh bằng mắt theo địa tiêu; hoặc tàu bay đã vào khu vực có điều kiện khí tượng bay VFR ổn định; hoặc

- Tàu bay đã hạ cánh.

b) Tàu bay đi: Trách nhiệm kiểm soát một tàu bay đi được chuyển giao từ đài kiểm soát tại sân bay cho cơ quan kiểm soát tiếp cận khi:

- Điều kiện khí tượng bay bằng mắt chiếm ưu thế trong vùng phụ cận sân bay trước khi tàu bay rời vùng phụ cận sân bay hoặc trước khi tàu bay vào vùng có điều kiện khí tượng bay IFR, chọn theo trường hợp nào xảy ra sớm hơn;

- Những điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị chiếm ưu thế tại sân bay ngay trước khi tàu bay lăn vào đường cất hạ cánh để cất cánh hoặc ngay sau khi tàu bay vừa cất cánh, nếu tại sân bay phương thức này thích hợp hơn.

4. Giữa đài kiểm soát tại sân bay và bộ phận kiểm soát mặt đất tại cảng hàng không quốc tế:

a) Tàu bay đến: Trách nhiệm kiểm soát một tàu bay đến được chuyển giao từ đài kiểm soát tại sân bay cho bộ phận kiểm soát mặt đất khi tàu bay rời đường cất hạ cánh hoặc tại điểm chờ quy định lên đường cất hạ cánh trên các đường lăn;

b) Tàu bay đi: Trách nhiệm kiểm soát một tàu bay đi được chuyển giao từ bộ phận kiểm soát mặt đất cho đài kiểm

soát tại sân bay tại các điểm chờ quy định lên đường cất hạ cánh trên các đường lăn.

5. Mặc dù có cơ quan kiểm soát tiếp cận, việc kiểm soát một số chuyến bay có thể được chuyển giao trực tiếp từ trung tâm kiểm soát đường dài sang đài kiểm soát tại sân bay và ngược lại theo thỏa thuận giữa các cơ quan liên quan.

Điều 79. Hiệp đồng chuyển giao kiểm soát

1. Trách nhiệm kiểm soát tàu bay chỉ được chuyển giao khi cơ quan tiếp nhận chấp thuận và phù hợp với khoản 2 và 3 Điều này.

2. Cơ quan chuyển giao thông báo cho cơ quan tiếp nhận những phần thích hợp của kế hoạch bay không lưu hiện hành và mọi tin tức khác liên quan đến việc chuyển giao kiểm soát. Khi chuyển giao kiểm soát ra đa, tin tức chuyển giao bao gồm những số liệu về vị trí và nếu cần thiết bao gồm cả đường bay và tốc độ tàu bay do quan sát được bằng ra đa ngay trước khi chuyển giao. Khi chuyển giao kiểm soát có sử dụng số liệu giám sát ADS, tin tức kiểm soát liên hệ đến việc chuyển giao phải bao gồm vị trí không gian 4 chiều (vĩ tuyến, kinh tuyến, độ cao và thời gian) và các tin tức khác khi cần thiết.

3. Cơ quan tiếp nhận phải:

a) Cho biết khả năng tiếp nhận kiểm soát tàu bay theo những điều kiện của cơ quan chuyển giao, trừ khi có thỏa thuận

trước giữa hai cơ quan; nếu không có các điều kiện này, có nghĩa là đã tiếp nhận kiểm soát với những điều kiện nêu ra;

b) Chỉ rõ những tin tức khác hoặc huấn lệnh cho đoạn đường bay tiếp theo mà tàu bay cần phải có vào thời điểm chuyển giao;

c) Cơ quan tiếp nhận phải thông báo cho cơ quan chuyển giao khi đã thiết lập liên lạc thoại hai chiều với tàu bay và đảm nhiệm việc kiểm soát tàu bay nếu không có quy định nào khác trong văn bản thỏa thuận giữa hai cơ quan kiểm soát có liên quan;

d) Phương thức hiệp đồng kể cả các điểm chuyển giao kiểm soát phải được quy định cụ thể trong văn bản hiệp đồng giữa các cơ quan kiểm soát không lưu liên quan và tài liệu hướng dẫn khai thác của mỗi cơ quan kiểm soát không lưu.

Điều 80. Nội dung huấn lệnh kiểm soát không lưu

Huấn lệnh kiểm soát không lưu bao gồm các nội dung sau:

1. Số chuyến bay, số hiệu tàu bay ghi trong kế hoạch bay;
2. Giới hạn huấn lệnh;
3. Đường bay;
4. Các mực bay trên toàn bộ đường bay hoặc cho một phần đường bay và sự thay đổi mực bay, nếu cần thiết;
5. Các thông báo và chỉ dẫn cần thiết khác như các hoạt động của tàu bay khi

tiếp cận hoặc cất cánh, thông tin liên lạc và thời điểm huấn lệnh hết hiệu lực (thời gian huấn lệnh hết hiệu lực là thời gian sau đó huấn lệnh sẽ đương nhiên bị hủy bỏ nếu chuyến bay chưa bắt đầu).

Điều 81. Phối hợp cấp huấn lệnh

Các cơ quan kiểm soát không lưu hiệp đồng với nhau để cấp một huấn lệnh trên toàn bộ đường bay hoặc cho một phần đường bay như sau:

1. Huấn lệnh cấp cho tàu bay bao gồm toàn bộ đường bay đến sân bay dự định hạ cánh đầu tiên:

a) Nếu có khả năng hiệp đồng trước khi tàu bay cất cánh với tất cả các cơ quan mà tàu bay chịu sự kiểm soát sẽ qua; hoặc

b) Khi có cơ sở đảm bảo rằng các cơ quan kiểm soát không lưu đó sẽ hiệp đồng trước với nhau nhằm liên tục kiểm soát chuyến bay.

2. Khi không tiến hành hiệp đồng trước hoặc không cấp huấn lệnh trước, thì chỉ được cấp huấn lệnh cho tàu bay đến một điểm mà tại đó chắc chắn có thể hiệp đồng được. Trước khi tàu bay đến điểm đó hoặc tại điểm đó, sẽ cấp huấn lệnh tiếp theo, hoặc nếu cần thiết sẽ cấp huấn lệnh bay chờ.

3. Khi tàu bay dự tính cất cánh từ một sân bay trong vùng kiểm soát để bay vào một vùng kiểm soát khác trong vòng ba mươi (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.

4. Khi tàu bay dự định rời vùng trời kiểm soát để bay ngoài vùng trời kiểm soát và sau đó sẽ bay 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 những sửa đổi trong đó chỉ có hiệu lực với những phần chuyến bay thực hiện trong vùng trời kiểm soát.

Điều 82. Kiểm soát luồng không lưu

Khi một cơ quan kiểm soát không lưu nhận thấy ngoài những tàu bay đã nhận kiểm soát không thể quản lý thêm tàu bay nữa trong một thời gian xác định tại một địa điểm cụ thể hoặc trong một vùng cụ thể phải thông báo cho các cơ quan kiểm soát không lưu khác, những người khai thác liên quan và lái chính của tàu bay dự định đến địa điểm hoặc vùng đó biết rằng những chuyến bay đến thêm nữa có thể bị giữ chậm lại hoặc có thể phải áp dụng những hạn chế đặc biệt đối với tất cả tàu bay đến thêm trong một khoảng thời gian xác định, để tránh giữ lại quá lâu các tàu bay đang bay.

Điều 83. Kiểm soát hoạt động của người, xe cộ và các phương tiện di chuyển trên sân bay

1. Đài kiểm soát tại sân bay chịu trách nhiệm kiểm soát hoạt động của người, hoặc các phương tiện di chuyển, kể cả các

tàu bay đang được kéo, trên khu hoạt động tại sân bay để tránh xảy ra những nguy hiểm cho họ cũng như cho các tàu bay đang hạ cánh, lăn bánh hay đang cất cánh.

2. Trong điều kiện tầm nhìn hạn chế, phải áp dụng như sau:

a) Hạn chế tới mức thấp nhất việc di chuyển của người và các phương tiện trên khu hoạt động tại sân bay và đặc biệt chú ý đến các yêu cầu bảo vệ khu vực nhạy cảm của hệ thống hạ cánh chính xác ILS cấp I và II;

b) Ngoài quy định tại khoản 3 Điều này, cự ly tối thiểu giữa xe cộ và tàu bay đang lăn được thiết lập trên cơ sở xem xét đến các phương tiện trợ giúp sẵn có và được quy định tại Quy chế bay trong khu vực sân bay do cấp có thẩm quyền ban hành.

3. Các xe cấp cứu đến trợ giúp tàu bay lâm nạn được quyền ưu tiên hơn so với mọi hoạt động khác trên sân bay.

4. Bên cạnh việc tuân thủ quy định tại khoản 3 Điều này, mọi xe cộ và phương tiện di chuyển trên khu hoạt động tại sân bay phải tuân theo quy tắc sau:

a) Mọi phương tiện và xe kéo tàu bay nhường đường cho tàu bay đang hạ cánh, tàu bay cất cánh và tàu bay lăn bánh;

b) Mọi phương tiện kỹ thuật nhường đường cho các xe khác đang kéo tàu bay;

c) Các phương tiện phải nhường lối cho

các loại phương tiện khác theo quy định tại Quy chế bay trong khu vực sân bay;

d) Ngoài những quy định trên, các phương tiện vận chuyển và xe kéo tàu bay phải tuân thủ mọi hướng dẫn của đài kiểm soát tại sân bay.

Điều 84. Sử dụng ra đa giám sát di chuyển trên bề mặt sân bay (SMR)

1. SMR có thể sử dụng để đảm bảo an toàn và hiệu quả cho việc kiểm soát di chuyển trên sân bay trong điều kiện tầm nhìn thấp hoặc vào ban đêm. SMR chỉ là phương tiện bổ sung, không thay thế các phương tiện trực quan và các phương thức sử dụng để kiểm soát tàu bay và xe cộ trên khu hoạt động.

2. Kiểm soát viên tại sân bay xác định vị trí của tàu bay và xe cộ trên khu hoạt động thông qua quan sát trực quan và các báo cáo vị trí qua liên lạc vô tuyến. Trong phạm vi tầm phủ của ra đa, tin tức thể hiện trên màn hình SMR được sử dụng bổ sung như sau:

a) Để xác nhận đường cất hạ cánh không có chướng ngại vật, xe hoặc tàu bay trước khi cho cất cánh hoặc hạ cánh;

b) Đảm bảo rằng tàu bay cất cánh lên đúng đường cất hạ cánh;

c) Khẳng định việc tàu bay hạ cánh đã rời đường cất hạ cánh;

d) Để biết chắc rằng tàu bay khởi hành đã bắt đầu chạy đà;

đ) Cung cấp tin tức về hướng cho người lái tàu bay và lái xe theo yêu cầu;

e) Giám sát việc tàu bay và xe cộ tuân thủ các chỉ dẫn kiểm soát trên khu hoạt động;

g) Giám sát khu hoạt động và xác định các tuyến lán tối ưu để giảm tắc nghẽn và trợ giúp trong việc thúc đẩy luồng không lưu trong các giai đoạn có tầm nhìn hạn chế;

h) Khẳng định lại báo cáo vị trí của người lái tàu bay và lái xe;

i) Hướng dẫn các xe khẩn nguy, nếu cần thiết;

k) Trợ giúp điều chỉnh thời gian cho phép cất cánh và hạ cánh trong điều kiện tầm nhìn hạn chế để sử dụng tối đa khả năng của đường cất hạ cánh;

l) Để xác định và cung cấp tin tức chỉ dẫn các tàu bay chưa biết chắc chắn vị trí của mình;

m) Trợ giúp trong việc xác định sự xâm nhập trái phép vào đường cất hạ cánh.

MỤC 3. DỊCH VỤ THÔNG BÁO BAY

Điều 85. Phạm vi áp dụng

1. Dịch vụ thông báo bay cung cấp cho tất cả các tàu bay có thể chịu ảnh hưởng của những tin tức được cung cấp và những tàu bay:

a) Được cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu; hoặc

b) Được cơ quan không lưu nhận biết bằng cách khác.

2. Khi cơ quan không lưu cung cấp đồng thời dịch vụ thông báo bay và dịch vụ kiểm soát không lưu, thì việc cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu luôn được ưu tiên hơn việc cung cấp dịch vụ thông báo bay khi dịch vụ kiểm soát không lưu đòi hỏi như vậy.

3. Trong một vài tình huống khi tàu bay đang ở giai đoạn tiếp cận chót, hạ cánh, cất cánh và bay lên, có thể yêu cầu cung cấp ngay những tin tức quan trọng khác ngoài những tin tức do dịch vụ kiểm soát không lưu cung cấp.

Điều 86. Nội dung cung cấp dịch vụ thông báo bay

1. Dịch vụ thông báo bay bao gồm việc cung cấp:

a) Tin tức 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 vào khí quyển các chất phóng xạ hoặc hóa chất độc hại;

d) Tin tức thích hợp về thay đổi trạng thái hoạt động của các phương tiện dẫn đường;

đ) Tin tức thích hợp về tình trạng sân đường và các trang thiết bị tại 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 mọi tin tức thích hợp khác có thể ảnh hưởng đến an toàn bay.

2. Ngoài quy định tại khoản 1 Điều này, các chuyến bay còn được cung cấp những tin tức về:

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

b) Nguy cơ va chạm đối với những 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 người lái yêu cầu có thể cung cấp mọi tin tức có sẵn như: tên gọi vô tuyến, vị trí, đường thực, tốc độ... của các tàu thuyền trong khu vực;

d) Tin tức trong điểm b trên đây chỉ liên quan đến các 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 quan không lưu không chịu trách nhiệm về tính đảm bảo của tin tức trong mọi lần thông báo hoặc về tính chính xác của tin tức;

đ) Khi cần thiết phải thông báo bổ sung về nguy cơ va chạm theo điểm b trên đây 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.

3. Cơ quan không lưu cần phải truyền

phát ngay các báo cáo trên không đặc biệt tới các tàu bay, cơ quan khí tượng và các cơ quan không lưu liên quan; phải phát liên tục cho tàu bay theo một khoảng thời gian đã được xác định trong văn bản hiệp đồng giữa cơ quan khí tượng và không lưu.

4. Ngoài quy định tại khoản 1 Điều này, cơ quan không lưu phải cung cấp cho các 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 các chuyến bay VFR.

Điều 87. Dịch vụ thông báo bay bằng phát thanh

1. Tin tức khí tượng và tin tức về tình trạng hoạt động của các phương tiện dân đường và tình trạng sân đường tại sân bay trong dịch vụ thông báo bay phải cung cấp theo một mẫu tổng hợp.

2. Các điện văn thông báo bay tổng hợp phải được phát cho tàu bay với nội dung tin tức và chỉ rõ nơi phát theo trình tự đã định rõ cho các giai đoạn khác nhau của chuyến bay.

3. Khi cung cấp dịch vụ thông báo bay bằng phát thanh, gồm các điện văn chứa đựng tin tức tổng hợp chọn lọc và nội dung khí tượng thích hợp cho những giai đoạn khác nhau của chuyến bay, có thể sử dụng ba dạng chính là OFIS-HF, OFIS-VHF và ATIS.

Điều 88. Cung cấp dịch vụ thông báo bay bằng HF (OFIS-HF)

Cục Hàng không Việt Nam chỉ định cơ

quan chuẩn bị và phát điện văn OFIS - HF phù hợp với thỏa thuận không vận khu vực. Điện văn cung cấp dịch vụ thông báo bay trên sóng HF gồm các tin tức theo trình tự sau:

1. Tin tức thời tiết trên đường bay: Tin tức về hiện tượng thời tiết quan trọng trên đường bay, sử dụng mẫu điện SIGMET được quy định tại Phụ ước 3 của ICAO về công tác khí tượng hàng không.

2. Tin tức sân bay gồm:

- a) Tên sân bay;
- b) Thời gian quan trắc;
- c) Tin tức khai thác cần thiết;
- d) Hướng và tốc độ gió bề mặt, tốc độ gió tối đa, nếu có;
- đ) Tầm nhìn và tầm nhìn trên đường cất hạ cánh (RVR);
- e) Thời tiết hiện tại;
- g) Mây dưới 1500m (5000ft) hoặc dưới độ cao tối thiểu của phân khu cao nhất; mây vũ tích; sử dụng tầm nhìn thẳng đứng nếu trời nhiều mây;
- h) Dự báo khí tượng sân bay.

Điều 89. Cung cấp dịch vụ thông báo bay trên sóng VHF (OFIS-VHF)

1. Cục Hàng không Việt Nam chỉ định cơ quan chuẩn bị và phát điện văn dịch vụ thông báo bay bằng sóng VHF phù hợp với thỏa thuận không vận khu vực. Điện văn dịch vụ thông báo bay trên

sóng VHF gồm các tin tức theo trình tự dưới đây:

- a) Tên sân bay;
- b) Thời gian quan trắc;
- c) Đường cất hạ cánh dùng cho hạ cánh;
- d) Các điều kiện trên mặt đường cất hạ cánh và hiệu quả hoạt động của phanh nếu có;
- đ) Thay đổi về tình trạng hoạt động của các phương tiện dẫn đường nếu có;
- e) Bay chờ, nếu có;
- g) Hướng và tốc độ gió, bề mặt, tốc độ gió tối đa, nếu có;
- h) Tầm nhìn và tầm nhìn trên đường cất hạ cánh (RVR), nếu có;
- i) Thời tiết hiện tại;
- k) Mây dưới 1500m (5000ft) hoặc dưới độ cao tối thiểu của phân khu cao nhất, mây vũ tích; nếu trời nhiều mây thông báo tầm nhìn thẳng đứng;
- l) Nhiệt độ không khí;
- m) Nhiệt độ điểm sương;
- n) Khí áp QNH;
- o) Dự báo khí tượng cho phương thức vào hạ cánh; và
- p) Thông báo những điện văn SIGMET còn hiệu lực.

Điều 90. Dịch vụ thông báo tự động trên kênh thoại tại khu vực sân bay (ATIS)

1. Dịch vụ thông báo thoại tự động tại khu vực sân bay (ATIS thoại) phải được cung cấp tại các sân bay mà nơi đó cần thiết phải giảm tải trên các kênh liên lạc không - địa VHF của dịch vụ không lưu.

2. Dịch vụ này gồm:

a) Một thông báo phục vụ tàu bay đến; hoặc

b) Một thông báo phục vụ tàu bay đi; hoặc

c) Một thông báo phục vụ cả tàu bay đi và đến; hoặc

d) Hai thông báo phục vụ riêng tàu bay đi và tàu bay đến tại các sân bay nơi mà một thông báo phục vụ cả cho tàu bay đi và đến sẽ quá dài.

3. Việc phát ATIS thoại phải sử dụng một tần số VHF riêng.

4. Việc truyền phát ATIS thoại phải liên tục và lặp lại.

5. Trong trường hợp chưa kịp chuẩn bị điện văn, tin tức trong điện văn ATIS thoại liên quan đến tiếp cận, hạ cánh và cất cánh phải được thông báo ngay tới cơ quan không lưu liên quan.

6. Không phát điện văn ATIS thoại kéo dài quá ba mươi (30) giây, phải đảm bảo chất lượng phát và nội dung ATIS thoại phải ngắn gọn.

7. Dịch vụ thông báo dữ liệu tự động tại khu vực sân bay (D-ATIS):

a) Khi dịch vụ D-ATIS bổ sung cho dịch vụ ATIS thoại hiện có, các tin tức phải

đồng nhất về nội dung và hình thức đối với việc phát thanh ATIS thoại.

b) Khi các tin tức khí tượng theo thời gian thực có trong bản tin, nhưng các số liệu vẫn nằm trong giới hạn của ngưỡng thay đổi đặc biệt, thì nội dung được xem là đồng nhất nhằm mục đích duy trì cùng một ký hiệu điện văn.

c) Khi dịch vụ D-ATIS bổ sung cho dịch vụ ATIS thoại hiện có và cần phải cập nhật các tin tức cho ATIS, thì phải cập nhật đồng thời cho cả D-ATIS và ATIS thoại.

8. Dịch vụ ATIS thoại hoặc D-ATIS được cung cấp với các điều kiện sau:

a) Tin tức phát chỉ liên quan đến một sân bay;

b) Tin tức phát phải được cập nhật ngay khi có một thay đổi quan trọng;

c) Việc chuẩn bị và chuyển điện văn ATIS thuộc trách nhiệm dịch vụ không lưu;

d) Mỗi điện văn ATIS phải được đặt tên theo ký hiệu một chữ cái theo mẫu của ICAO. Các ký hiệu cho các điện văn liên tục phải theo trình tự chữ cái;

đ) Tàu bay phải báo nhận tin tức khi thiết lập liên lạc với cơ quan không lưu cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận hoặc đài kiểm soát tại sân bay;

e) Cơ quan không lưu thích hợp phải trả lời điện văn trong điểm đ khoản này, hoặc trong trường hợp tàu bay bay đến mà tin tức không phù hợp với thời điểm

hiện tại, phải cung cấp cho tàu bay tin tức để đặt đồng hồ khí áp và các tin tức cần thiết khác;

g) Các thông tin khí tượng sẽ được trích từ thông tin khí tượng hàng ngày của từng khu vực hoặc báo cáo đặc biệt.

9. Khi các điều kiện khí tượng thay đổi đột biến không thể đưa kịp báo cáo khí tượng vào trong điện văn ATIS, tin tức thời tiết có liên quan phải được chuyển tới cơ quan không lưu thích hợp trong lần liên lạc đầu.

10. Tin tức chứa đựng trong điện văn ATIS hiện hành đã được tàu bay báo nhận, không cần thiết phát trực tiếp cho tàu bay trừ tin tức để đặt đồng hồ khí áp được cung cấp theo như điểm e khoản 8 Điều này.

11. Nếu một điện văn ATIS mà tàu bay báo nhận đã hết hiệu lực, thì bất cứ nội dung mới nào của tin tức phải được chuyển ngay tới tàu bay.

Điều 91. Nội dung điện văn ATIS

1. ATIS cho cả tàu bay đi và đến: Điện văn ATIS dành cho cả tàu bay đi và đến sẽ gồm các thành phần theo trình tự dưới đây:

- a) Tên sân bay;
- a) Địa danh sân bay khởi hành/đến;
- b) Loại hợp đồng liên lạc qua D-ATIS, nếu có;
- c) Cơ quan cung cấp;
- đ) Thời gian quan trắc, nếu thấy cần thiết;

- e) Loại tiếp cận dự kiến thực hiện;
- g) Đường cất hạ cánh sử dụng; tình trạng hoạt động của hệ thống phòng ngừa nguy hiểm, nếu có;
- h) Điều kiện bề mặt đường cất hạ cánh chính và hoạt động phanh, nếu có;
- i) Thời gian chờ, nếu có;
- k) Mục bay chuyển tiếp, nếu áp dụng;
- l) Tin tức hoạt động cần thiết khác;
- m) Hướng và tốc độ gió mặt đất, bao gồm cả các biến đổi lớn;
- n) Tâm nhìn và tâm nhìn đường cất hạ cánh (RVR), nếu áp dụng;
- o) Thời tiết hiện tại;
- p) Mây dưới 1500m (5000ft) hoặc dưới độ cao tối thiểu tuyệt đối cao nhất; mây vũ tích; tâm nhìn thẳng đứng nếu trời nhiều mây;
- q) Nhiệt độ không khí;
- r) Nhiệt độ điểm sương;
- s) Khí áp;
- t) Các tin tức khác về hiện tượng thời tiết quan trọng trong khu vực tiếp cận, cất cánh và bay đi;
- u) Dự báo xu thế thời tiết, nếu có;
- v) Các chỉ dẫn cụ thể ATIS.

2. ATIS cho tàu bay đến: ATIS phát riêng cho tàu bay đến có nội dung giống ATIS phát cho cả tàu bay đi và đến như nêu tại khoản 1 Điều này.

3. ATIS cho tàu bay đi:

- a) Tên sân bay;
- b) Địa danh sân bay khởi hành;
- c) Loại hợp đồng liên lạc qua D-ATIS, nếu có;
- d) Cơ quan cung cấp;
- đ) Thời gian quan trắc, nếu thấy cần thiết;
- e) Đường cất hạ cánh sử dụng; tình trạng hoạt động của hệ thống phòng ngừa nguy hiểm, nếu có;
- g) Điều kiện về bề mặt đường cất hạ cánh chính và hoạt động phanh, nếu có;
- h) Thời gian chậm trễ, nếu có;
- i) Mục bay chuyển tiếp, nếu áp dụng;
- k) Tin tức hoạt động cần thiết khác;
- l) Hướng và tốc độ gió mặt đất, bao gồm cả các biến đổi lớn;
- m) Tâm nhìn và tầm nhìn đường cất hạ cánh (RVR) nếu áp dụng;
- n) Thời tiết hiện tại;
- o) Mây dưới 1500m (5000ft) hoặc dưới độ cao tối thiểu tuyệt đối cao nhất; mây vũ tích; tầm nhìn thẳng đứng nếu trời nhiều mây;
- p) Nhiệt độ không khí;
- q) Nhiệt độ điểm sương;
- r) Khí áp QNH;
- s) Các tin tức khác về hiện tượng thời tiết quan trọng trong khu vực cất cánh lấy độ cao kể cả gió đứt;
- t) Dự báo xu thế thời tiết, nếu có;
- u) Các chỉ dẫn cụ thể ATIS.

Mục 4. DỊCH VỤ BÁO ĐỘNG

Điều 92. Phạm vi áp dụng

1. Dịch vụ báo động được cung cấp cho:

- a) Tất cả các tàu bay được cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu;

- b) Tất cả các tàu bay khác đã nộp kế hoạch bay không lưu hoặc những tàu bay được cơ quan không lưu nhận biết bằng các cách khác, nếu có thể;

- c) Bất kỳ tàu bay nào 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 các tin tức về tình trạng khẩn cấp của một tàu bay hoạt động trong vùng trách nhiệm của trung tâm và thông báo những tin tức này cho trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn liên quan.

3. Khi xuất hiện tình trạng khẩn cấp của một tàu bay đang chịu sự kiểm soát của đài kiểm soát tại sân bay hoặc cơ quan kiểm soát tiếp cận, các cơ quan này phải thông báo ngay cho trung tâm kiểm soát đường dài và trung tâm này thông báo lại cho trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn.

4. Tùy theo tính chất khẩn cấp có thể không thực hiện theo quy định tại khoản 3 Điều này. Trong trường hợp đó, đài kiểm soát tại sân bay có liên quan hoặc cơ quan kiểm soát tiếp cận trước hết phải thực hiện báo động và áp dụng các biện

pháp để triển khai đến các cơ quan, đơn vị cứu hộ tại địa phương có khả năng trợ giúp tức thời.

Điều 93. Các giai đoạn khẩn nguy

Trừ trường hợp quy định tại khoản 1 Điều 97 của Quy chế này, các cơ quan không lưu thông báo ngay cho các trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn khi tàu bay được coi là ở trong tình trạng khẩn cấp phù hợp với các giai đoạn nêu ra dưới đây:

1. Giai đoạn hồ nghi (INCERFA):

a) Khi không nhận được liên lạc từ tàu bay trong vòng ba mươi (30) phút sau giờ đáng lẽ có liên lạc hoặc kể từ lần liên lạc không được đầu tiên với tàu bay, theo giờ nào sớm hơn; hoặc

b) Khi tàu bay không đến trong vòng ba mươi (30) phút sau giờ dự tính đến do tổ lái thông báo lần cuối cùng hoặc do cơ quan không lưu dự tính, chọn giờ nào trễ hơn;

Trừ khi không có nghi ngờ gì về an toàn cho tàu bay và những người trên tàu bay.

2. Giai đoạn báo động (ALERFA):

a) Tiếp theo giai đoạn hồ nghi, khi mọi 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; hoặc

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

c) Khi 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 những trường hợp có căn cứ làm giảm bớt mối lo ngại về an toàn cho tàu bay và những người trên tàu bay; hoặc

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

3. Giai đoạn khẩn nguy (DETRESFA):

a) Tiếp theo giai đoạn báo động, khi mọi 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 nạn; hoặc

b) Khi cơ quan không lưu xác định rằng nhiên liệu trên tàu bay đã cạn hoặc không đủ cho tàu bay đến vị trí an toàn; hoặc

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

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 những trường hợp có cơ sở chắc chắn rằng tàu bay và những người trên tàu bay không bị đe dọa nghiêm trọng và trực tiếp, không cần phải trợ giúp ngay tức khắc.

Điều 94. Nội dung thông báo cho các trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn

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 cấp;

b) Cơ quan/người gọi;

c) Tính chất khẩn cấp;

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

đ) Cơ quan 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) Mâu và dấu hiệu tàu bay, hàng hóa nguy hiểm trên tàu bay (nếu có);

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

i) Các tin tức liên quan khác.

2. Các nội dung tin tức nêu tại khoản 1 Điều này mà chưa sẵn có tại thời điểm thông báo cho trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn phải được cơ quan không lưu 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 quan không lưu còn phải cung cấp cho trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn:

a) Bất kỳ một tin tức có ích nào, đặc biệt là sự thay đổi tình trạng khẩn cấp qua từng giai đoạn; hoặc

b) Việc chấm dứt của tình trạng khẩn cấp, nhưng trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn chịu trách nhiệm hủy các biện pháp đã đề ra.

Điều 95. Sử dụng phương tiện thông tin liên lạc

Các cơ quan không lưu khi cần thiết sử dụng tất cả các phương tiện thông tin sẵn có để thiết lập và duy trì liên lạc với tàu bay đang ở trong tình trạng khẩn cấp và yêu cầu cung cấp các tin tức về tàu bay.

Điều 96. Vẽ tiêu đồ đường bay

Khi cho rằng tàu bay đang ở trong tình trạng khẩn cấp, cơ quan không lưu liên quan phải vẽ đường bay của tàu bay trên bản đồ để xác định vị trí tiếp theo có thể của tàu bay và tầm hoạt động tối đa so với vị trí biết được lần cuối. Đồng thời vẽ đường bay của những tàu bay khác trên bản đồ khi biết rằng chúng hoạt động gần tàu bay lâm nạn để xác định vị trí tiếp theo và thời gian bay tối đa.

Điều 97. Thông báo cho người khai thác

1. Khi trung tâm kiểm soát đường dài hoặc trung tâm thông báo bay quyết định là tàu bay trong giai đoạn hồ nghi hoặc giai đoạn báo động, nếu thực tế có thể được, thông báo cho người khai thác trước khi thông báo cho trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn. Nếu tàu bay đang ở trong giai đoạn khẩn nguy thì phải thông báo ngay cho trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn như quy định tại khoản 1 Điều 93 của Quy chế này.

2. Nếu điều kiện cho phép, trung tâm kiểm soát đường dài hoặc trung tâm thông báo bay phải chuyển ngay cho người khai thác tất cả những tin tức như đã thông báo cho trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn.

Điều 98. Thông báo cho tàu bay đang hoạt động gần tàu bay lâm nạn

1. Khi cơ quan không lưu xác định rằng một tàu bay đang ở trong tình trạng khẩn cấp thì phải thông báo về tính chất của tình trạng khẩn cấp cho các tàu bay đang hoạt động ở gần tàu bay lâm nạn theo khả năng sớm nhất, trừ các trường hợp nêu tại khoản 2 Điều này.

2. Khi cơ quan không lưu biết hoặc cho rằng một tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp, thì không được đề cập đến tính chất của tình trạng khẩn cấp trên hệ thống liên lạc không - địa của dịch vụ không lưu nếu như trong các báo cáo từ tàu bay liên quan chưa đề cập đến và nếu như có cơ sở chắc chắn rằng việc đề cập này sẽ làm cho tình huống trầm trọng hơn.

Chương V

ĐẢM BẢO THÔNG TIN LIÊN LẠC VÀ CUNG CẤP TIN TỨC CHO CÁC CƠ QUAN KHÔNG LƯU

Mục 1. ĐẢM BẢO THÔNG TIN LIÊN LẠC CHO VIỆC CUNG CẤP DỊCH VỤ KHÔNG LƯU

Điều 99. Thông tin lưu động (liên lạc hai chiều không - địa)

1. Liên lạc thoại vô tuyến và liên lạc đường truyền dữ liệu được sử dụng trong

liên lạc hai chiều không - địa cho mục đích cung cấp dịch vụ không lưu. Các cơ quan không lưu sử dụng tần số 121.5MHz làm tần số khẩn nguy và phải thường xuyên canh nghe trên tần số này.

2. Khi sử dụng liên lạc thoại hoặc đường truyền dữ liệu hai chiều giữa người lái và kiểm soát viên không lưu để cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu, phải đảm bảo các thiết bị ghi lại các kênh liên lạc không - địa.

Điều 100. Thông tin lưu động sử dụng cho dịch vụ thông báo bay

1. Các phương tiện liên lạc hai chiều không - địa phải có khả năng duy trì liên lạc hai chiều giữa cơ quan cung cấp dịch vụ thông báo bay và các tàu bay có trang bị thích hợp tại các vị trí trong ranh giới vùng thông báo bay.

2. Các phương tiện liên lạc hai chiều không - địa sử dụng để cung cấp dịch vụ thông báo bay phải đảm bảo liên lạc hai chiều trực tiếp, nhanh chóng, liên tục và không bị nhiễu.

Điều 101. Thông tin lưu động sử dụng cho dịch vụ kiểm soát đường dài

1. Các phương tiện liên lạc hai chiều không - địa phải có khả năng duy trì liên lạc hai chiều giữa cơ quan cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài và các tàu bay có trang bị thích hợp tại các vị trí trong ranh giới vùng trời kiểm soát.

2. Các phương tiện liên lạc hai chiều không - địa sử dụng để cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài phải đảm bảo liên

lạc hai chiều trực tiếp, nhanh chóng liên tục và không bị nhiễu.

3. Khi sử dụng các kênh liên lạc hai chiều không - địa HF và VHF tầm xa để cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài và do nhân viên truyền tin phụ trách, phải bố trí thích hợp để khi cần thiết có thể đảm bảo liên lạc trực tiếp giữa người lái và kiểm soát viên không lưu.

Điều 102. Thông tin lưu động sử dụng cho dịch vụ kiểm soát tiếp cận

1. Các phương tiện liên lạc hai chiều không - địa sử dụng để cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận phải đảm bảo liên lạc hai chiều trực tiếp, nhanh chóng, liên tục và không bị nhiễu giữa cơ quan cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận và những tàu bay có trang bị thích hợp chịu sự kiểm soát của cơ quan đó.

2. Khi cơ quan cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận thực hiện chức năng một cách độc lập, phải tiến hành liên lạc hai chiều trên các kênh liên lạc dành riêng cho cơ quan này.

Điều 103. Thông tin lưu động sử dụng cho dịch vụ kiểm soát tại sân

1. Các phương tiện liên lạc hai chiều không - địa phải đảm bảo liên lạc hai chiều trực tiếp, nhanh chóng, liên tục và không bị nhiễu giữa đài kiểm soát tại sân bay và các tàu bay có trang bị thích hợp hoạt động trong vòng bán kính 45km của sân bay.

2. Việc sử dụng các kênh liên lạc dành riêng cho việc kiểm soát lưu thông trên

khu hoạt động tại sân bay thực hiện theo quy định của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 104. Thông tin cố định hàng không

1. Liên lạc thoại trực tiếp và liên lạc đường truyền dữ liệu được sử dụng trong liên lạc đất đối đất cho các mục đích của dịch vụ không lưu.

2. Cơ quan thông tin căn cứ vào khoảng thời gian cần thiết cho thiết lập liên lạc giữa hai cơ quan liên quan để xác định loại kênh liên lạc. Liên lạc “tức thời” là liên lạc có thể thiết lập ngay lập tức “trong vòng mười lăm (15) giây” đối với liên lạc qua tổng đài và “năm (05) phút” đối với liên lạc sử dụng các phương pháp truyền phát lại.

Điều 105. Thông tin cố định hàng không sử dụng cho liên lạc trong phạm vi một vùng thông báo bay

1. Liên lạc giữa các cơ quan không lưu:
a) Trung tâm thông báo bay phải có những phương tiện để liên lạc với những cơ quan sau trong ranh giới vùng trách nhiệm của trung tâm:

- Trung tâm kiểm soát đường dài, nếu chúng không được bố trí cùng một vị trí;
- Các cơ quan kiểm soát tiếp cận;
- Các đài kiểm soát tại sân bay.

b) Ngoài liên lạc với trung tâm thông báo bay, trung tâm kiểm soát đường dài phải có những phương tiện để liên lạc với những cơ quan sau trong ranh giới vùng trách nhiệm của trung tâm:

www.hauvietnam.com.vn
Tel: 04-63845 668
496833

- Các cơ quan kiểm soát tiếp cận;
- Các đài kiểm soát tại sân bay;
- Các cơ quan thủ tục bay, khi chúng được bố trí độc lập.

c) Ngoài liên lạc với trung tâm thông báo bay và trung tâm kiểm soát đường dài, cơ quan kiểm soát tiếp cận phải có những phương tiện để liên lạc với đài kiểm soát tại sân bay và cơ quan thủ tục bay có liên quan, nếu chúng được thành lập riêng biệt.

2. Liên lạc giữa cơ quan không lưu và các cơ quan khác:

a) Trung tâm thông báo bay và trung tâm kiểm soát đường dài phải có những phương tiện để liên lạc với các cơ quan sau trong những vùng trách nhiệm tương ứng của chúng:

- Các cơ quan quản lý - điều hành bay và quản lý vùng trời có liên quan;
- Các cơ quan cung cấp dịch vụ khí tượng;
- Đài viễn thông hàng không phục vụ cho trung tâm;
- Các văn phòng của người khai thác có liên quan;
- Trung tâm hiệp đồng tìm kiếm - cứu nạn, hoặc nếu không có thì với bất kỳ cơ quan cứu hộ nào khác có liên quan;
- Phòng NOTAM quốc tế phục vụ cho Trung tâm.

b) Cơ quan kiểm soát tiếp cận và đài kiểm soát tại sân bay phải có những phương tiện để liên lạc với các cơ quan

sau trong những vùng trách nhiệm tương ứng của chúng:

- Các cơ quan quản lý - điều hành bay và quản lý vùng trời có liên quan;
- Các cơ quan cứu hộ (cứu thương, cứu hỏa...);
- Cơ quan cung cấp dịch vụ khí tượng;
- Đài viễn thông hàng không;
- Cơ quan đảm bảo việc tổ chức các hoạt động trên sân đỗ, khi nó được thành lập riêng biệt.

c) Những phương tiện liên lạc yêu cầu tại các điểm a và b trên đây phải bao gồm cả những phương tiện đảm bảo liên lạc nhanh chóng và vững chắc giữa cơ quan không lưu và cơ quan quản lý điều hành bay và quản lý vùng trời có liên quan chịu trách nhiệm kiểm soát các hoạt động bay chặn trong ranh giới vùng trách nhiệm của cơ quan không lưu.

3. Những yêu cầu đối với các phương tiện thông tin liên lạc:

a) Các phương tiện liên lạc yêu cầu tại các điểm a và b khoản 2 Điều này bao gồm những phương tiện bảo đảm:

- Liên lạc thoại trực tiếp hoặc kết hợp với liên lạc đường truyền dữ liệu, nhờ đó việc liên lạc để chuyển giao kiểm soát ra đa có thể thực hiện phải được thiết lập tức thời; liên lạc cho mục đích khác thông thường có thể thiết lập trong vòng mười lăm (15) giây;
- Liên lạc truyền chữ khi được yêu cầu phải có bản lưu, thời gian chuyển điện

văn theo mạng liên lạc này không được vượt quá năm (05 phút).

b) Các phương tiện liên lạc yêu cầu tại các khoản 1 và 2 Điều này, khi cần thiết phải được bổ sung bằng các phương tiện nghe nhìn khác, như hệ thống truyền hình khép kín hoặc những hệ thống xử lý số liệu riêng biệt.

c) Các phương tiện liên lạc yêu cầu tại điểm b khoản 2 Điều này phải bao gồm cả những phương tiện liên lạc thoại có thể liên lạc theo kiểu đa phương; riêng phần đài viễn thông phải gồm những phương tiện đảm bảo liên lạc thoại trực tiếp trong vòng mười lăm (15) giây và theo kiểu đa phương.

d) Mọi phương tiện liên lạc giữa các cơ quan không lưu với nhau và giữa các cơ quan không lưu với cơ quan quản lý - điều hành bay và quản lý vùng trời có liên quan phải được trang bị ghi lại tự động. Các phương tiện liên lạc trực thoại hoặc liên lạc đường truyền dữ liệu khác được yêu cầu tại các điểm a và b khoản này cũng phải được trang bị ghi lại tự động.

Điều 106. Thông tin cố định hàng không sử dụng cho liên lạc giữa các vùng thông báo bay

1. Các trung tâm thông báo bay và trung tâm kiểm soát đường dài phải có các phương tiện để liên lạc với các trung tâm kế cận và đảm bảo các yêu cầu:

a) Các phương tiện liên lạc này phải bao gồm những phương tiện đảm bảo chuyển điện văn theo một mẫu thuận

tiện cho việc lưu trữ lâu dài và theo đúng thời gian quy định;

b) Giữa các trung tâm kiểm soát đường dài kế cận phải có liên lạc trực thoại, liên lạc đường truyền dữ liệu (nếu có thể) và phải được ghi lại tự động; trong trường hợp sử dụng cho mục đích chuyển giao kiểm soát ra đa hoặc giám sát ADS, liên lạc phải được thiết lập tức thời; liên lạc cho các mục đích khác thông thường phải được thiết lập trong vòng mười lăm (15) giây;

c) Để loại bỏ hoặc giảm bớt việc bay chặn theo thỏa thuận với các quốc gia có liên quan trong trường hợp tàu bay lệch khỏi đường bay chỉ định, phải đảm bảo liên lạc trực thoại hoặc liên lạc đường truyền dữ liệu giữa các trung tâm thông báo bay hoặc trung tâm kiểm soát đường dài với các trung tâm của quốc gia kế cận. Các phương tiện liên lạc này phải được ghi lại tự động và liên lạc phải được thiết lập trong vòng mười lăm (15) giây.

2. Trong những trường hợp khi đặc điểm của một khu vực yêu cầu cấp huấn lệnh cho tàu bay trước khi khởi hành để vào một vùng kiểm soát kế cận thì phải đảm bảo liên lạc giữa cơ quan kiểm soát tiếp cận, đài kiểm soát tại sân bay với trung tâm kiểm soát đường dài chịu trách nhiệm vùng kiểm soát kế cận đó. Liên lạc trực thoại, liên lạc đường truyền dữ liệu phải được ghi lại tự động. Liên lạc đối với việc chuyển giao kiểm soát phải được thiết lập tức thời và liên lạc cho các mục đích khác phải được thiết lập trong vòng mười lăm (15) giây.

Điều 107. Thông tin cố định hàng không sử dụng cho dịch vụ kiểm soát mặt đất tại cảng hàng không quốc tế

1. Bộ phận kiểm soát mặt đất tại cảng hàng không quốc tế phải có các phương tiện liên lạc thoại vô tuyến để kiểm soát các hoạt động của xe cộ và phương tiện kỹ thuật (trừ tàu bay) trên khu hoạt động tại sân bay, trừ khi thấy rằng sử dụng hệ thống tín hiệu trực quan là đã đảm bảo được yêu cầu.

2. Khi điều kiện thực tế cho phép, bộ phận này phải sử dụng các kênh liên lạc khác nhau để kiểm soát các hoạt động của xe cộ và phương tiện kỹ thuật trên khu hoạt động tại sân bay. Tất cả các kênh liên lạc này phải được ghi lại tự động.

Điều 108. Thông tin cố định hàng không sử dụng cho dịch vụ thủ tục bay

Cơ quan thủ tục bay phải có:

1. Phương tiện thông tin cố định hàng không (AFTN);

2. Hệ thống dữ liệu điều hành bay để phục vụ cho việc xử lý kế hoạch bay và thư điện tử (nếu có thể được);

3. Đồng hồ chỉ giờ quốc tế, máy fax, điện thoại, bộ đàm, v.v để liên lạc với các cơ quan liên quan. Các kênh liên lạc này cần được ghi lại tự động;

4. Các bản đồ và tài liệu nghiệp vụ cần thiết liên quan.

Điều 109. Ghi và lưu trữ các số liệu về không lưu

1. Tất cả các số liệu thông tin lưu động thoại, dữ liệu và thông tin cố định, ra đa sơ cấp và thứ cấp, giám sát ADS sử dụng để cung cấp dịch vụ không lưu phải được tự động ghi lại để sử dụng cho việc điều tra tai nạn và tiểu nạn, tiến hành tìm kiếm và cấp cứu, đánh giá các hệ thống không lưu và các hệ thống ra đa và để đào tạo, huấn luyện kiểm soát viên không lưu.

2. Đối với ra đa giám sát, giám sát ADS: Phải ghi lại và lưu trữ các số liệu đã được ghi lại trong khoảng thời gian ít nhất là mười bốn (14) ngày.

3. Đối với liên lạc thoại, liên lạc dữ liệu sử dụng cho dịch vụ không lưu: Phải ghi lại và lưu trữ các số liệu đã được ghi lại trong khoảng thời gian ít nhất là ba mươi (30) ngày.

4. Các văn bản viết như băng phi điện, điện văn không lưu: Phải được lưu trữ ít nhất chín mươi (90) ngày và chỉ được hủy đi khi việc lưu trữ không cần thiết nữa.

5. Trong các trường hợp khi các số liệu lưu trữ có liên quan đến việc điều tra tai nạn và tiểu nạn, thời hạn lưu trữ phải được kéo dài cho đến khi số liệu lưu trữ không cần thiết nữa.

6. Các băng ghi phải được bảo quản ngăn nắp và đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật để không làm mất đi từ tính của băng lưu trữ. Các văn bản phải viết bằng mực không phai, không được tẩy xóa, nếu chỗ nào cần sửa thì gạch chéo để vẫn

nhìn thấy rõ và ghi những điều cần sửa đổi bên cạnh.

Điều 110. Yêu cầu đảm bảo trang thiết bị và tài liệu nghiệp vụ

1. Các yêu cầu tối thiểu về phương tiện, trang thiết bị kỹ thuật và tài liệu nghiệp vụ sử dụng cho cơ quan không lưu hàng không dân dụng Việt Nam được quy định tại Phụ lục IX của Quy chế này.

2. Trung tâm Quản lý bay dân dụng Việt Nam chịu trách nhiệm đầu tư, bảo đảm cơ sở hạ tầng, phương tiện, trang thiết bị kỹ thuật và các tài liệu nghiệp vụ cần thiết sử dụng cho các cơ quan không lưu thuộc Trung tâm; tổ chức và quản lý mạng lưu trữ xử lý dữ liệu không lưu tự động hay bán tự động; phối hợp với các Cụm cảng hàng không khu vực lập kế hoạch, thiết lập, khai thác các máy tính lưu trữ xử lý dữ liệu quản lý không lưu tự động hay bán tự động phục vụ cho dịch vụ lập kế hoạch bay, quản lý và điều hành bay.

3. Các Cụm cảng hàng không khu vực chịu trách nhiệm đầu tư, bảo đảm cơ sở hạ tầng, phương tiện và trang thiết bị kỹ thuật, các tài liệu nghiệp vụ cần thiết sử dụng cho dịch vụ không lưu tại các cảng hàng không quốc tế và các cảng hàng không địa phương trực thuộc.

Mục 2. CUNG CẤP TIN TỨC CHO CÁC CƠ QUAN KHÔNG LƯU

Điều 111. Tin tức khí tượng

1. Quy định chung:

a) Các cơ quan không lưu phải được cung cấp những tin tức mới nhất về điều kiện khí tượng thực tế và dự báo cần thiết để thực hiện chức năng của mình. Các tin tức phải được cung cấp với hình thức dễ hiểu nhất cho nhân viên không lưu và với tần suất đáp ứng theo các yêu cầu của từng cơ quan không lưu.

b) Các cơ quan khí tượng cần được bố trí ở vị trí thuận tiện cho việc trao đổi trực tiếp giữa các nhân viên khí tượng và nhân viên không lưu. Trong trường hợp không thể bố trí cùng một chỗ, phải đảm bảo thiết bị, đường truyền để kết nối và hiển thị các tin tức khí tượng và các phương tiện khác để có thể trao đổi với nhau khi cần thiết.

c) Các cơ quan không lưu phải được cung cấp các tin tức cụ thể về vị trí, sự phát triển theo chiều cao, hướng và tốc độ di chuyển của các hiện tượng thời tiết nguy hiểm cho các chuyến bay trong khu vực sân bay, đặc biệt trong khu vực cất hạ cánh.

2. Các trung tâm thông báo bay và trung tâm kiểm soát đường dài:

a) Các trung tâm thông báo bay và trung tâm kiểm soát đường dài phải được cung cấp các tin tức SIGMET, các báo cáo từ tàu bay, thời tiết thực tế và dự báo trong đó đặc biệt lưu ý đến việc thời tiết trở nên xấu đi hoặc dự báo xấu đi ngay sau khi xác định được.

b) Các trung tâm thông báo bay và trung tâm kiểm soát đường dài phải được cung cấp theo tuần suất thích hợp số liệu khí áp thực tế để đặt đồng hồ độ cao tại

những vị trí do các trung tâm này chỉ định.

3. Cơ quan cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận:

a) Cơ quan cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận phải được cung cấp các thông báo về điều kiện khí tượng thực tế và dự báo trong vùng trời và các sân bay mà cơ quan chịu trách nhiệm. Những thông báo đặc biệt và sửa đổi về dự báo phải được chuyển ngay cho cơ quan cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận theo những tiêu chuẩn quy định, không chờ đến lần thông báo hoặc dự báo thường lệ kế tiếp.

b) Cơ quan cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận phải được cung cấp số liệu khí áp thực tế để đặt đồng hồ đo độ cao tại những vị trí do cơ quan chỉ định.

c) Cơ quan cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận trong giai đoạn tiếp cận chót, hạ cánh và cất cánh phải được trang bị màn hình chỉ gió mặt đất. Số liệu màn hình này cung cấp phải được lấy từ cùng một địa điểm quan trắc, từ cùng một máy đo gió như những màn hình đặt tại đài kiểm soát tại sân bay và tại trạm quan trắc.

d) Nếu sân bay được trang bị hệ thống quan trắc tự động, cơ quan cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận trong giai đoạn tiếp cận chót, hạ cánh và cất cánh phải được trang bị màn hình chỉ trị số tầm nhìn thực tế trên đường cất hạ cánh. Số liệu màn hình này cung cấp phải được lấy từ cùng một địa điểm quan trắc và từ cùng một thiết bị đo tầm nhìn như

những màn hình đặt tại đài kiểm soát tại sân bay và tại trạm quan trắc.

4. Đài kiểm soát tại sân bay:

a) Đài kiểm soát tại sân bay phải được cung cấp các tin tức về điều kiện khí tượng thực tế và dự báo tại sân bay do đài chịu trách nhiệm. Những thông báo đặc biệt và sửa đổi dự báo phải được chuyển ngay cho đài kiểm soát tại sân bay theo các tiêu chuẩn quy định, không chờ đến lần thông báo hoặc dự báo thường lệ kế tiếp.

b) Đài kiểm soát tại sân bay phải được cung cấp số liệu khí áp thực tế để đặt đồng hồ đo độ cao tại sân bay liên quan.

c) Đài kiểm soát tại sân bay phải được trang bị màn hình chỉ gió mặt đất. Số liệu màn hình phải được lấy từ cùng một địa điểm quan trắc, từ cùng một máy đo gió đặt tại trạm quan trắc.

d) Nếu sân bay được trang bị hệ thống quan trắc tự động, đài kiểm soát tại sân bay phải được trang bị màn hình chỉ trị số tầm nhìn thực tế trên đường cất hạ cánh. Số liệu màn hình này cung cấp phải được lấy từ cùng một điểm quan trắc, từ cùng một thiết bị đo tầm nhìn như những màn hình đặt tại trạm quan trắc.

đ) Đài kiểm soát tại sân bay phải được cung cấp tin tức về gió đứt có thể ảnh hưởng đến tàu bay khi đang tiếp cận hoặc cất cánh hay trong khi tiếp cận theo vòng lượn bằng mắt tại sân bay và tàu bay đang chạy sau khi hạ cánh hoặc đang chạy để cất cánh.

5. Trạm thông tin:

Để phục vụ mục đích thông báo bay, những thông báo thực trạng thời tiết và dự báo phải được gửi đến các trạm thông tin, đồng thời các tin tức này cũng phải được gửi đến trung tâm thông báo bay hoặc trung tâm kiểm soát đường dài.

Điều 112. Tin tức về tình trạng sân bay và trang thiết bị trên sân bay

Cơ quan không báo tại các cảng hàng không, sân bay phải thường xuyên thông báo cho đài kiểm soát tại sân bay và cơ quan kiểm soát tiếp cận về tình trạng khu hoạt động tại sân bay, gồm cả những nguy hiểm tạm thời và tình trạng hoạt động của các trang thiết bị trên sân bay mà các cơ quan đó chịu trách nhiệm.

Điều 113. Tin tức về tình trạng hoạt động của phương tiện dẫn đường

Cơ quan không báo tại các cảng hàng không, sân bay phải thường xuyên thông báo cho các cơ quan không lưu về tình trạng hoạt động của các phương tiện dẫn đường, các phương tiện trực quan giúp cho tàu bay hạ cánh, cất cánh, tiếp cận và di chuyển trên mặt đất trong vùng trách nhiệm của từng cơ quan.

Điều 114. Tin tức về khí cầu thả tự do không người lái

Người khai thác khí cầu thả tự do không người lái phải thông báo cho các cơ quan không lưu liên quan những số liệu cụ thể về chuyến bay của các khí cầu thả tự do không người lái theo các quy định tại Chương III của Quy chế này.

Chương VI

NHÂN VIÊN KHÔNG LƯU

Điều 115. Nhân viên không lưu

1. Trung tâm Quản lý bay dân dụng Việt Nam, các Cụm cảng hàng không khu vực phải bố trí đủ nhân viên không lưu có chứng chỉ nghiệp vụ còn hiệu lực và phù hợp với vị trí công tác.

2. Nhân viên không lưu bao gồm:

- a) Nhân viên thủ tục bay;
- b) Nhân viên đánh tín hiệu;
- c) Nhân viên kiểm soát mặt đất;

d) Kiểm soát viên không lưu tại sân bay;

đ) Kiểm soát viên không lưu tiếp cận (ra đa và không ra đa);

e) Kiểm soát viên không lưu đường dài (ra đa và không ra đa);

g) Kíp trưởng không lưu;

h) Huấn luyện viên không lưu.

Điều 116. Chức năng và nhiệm vụ

1. Chức năng và nhiệm vụ của từng loại nhân viên không lưu do Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam quy định.

2. Chức trách nhân viên tại cơ quan không lưu do Thủ trưởng tổ chức quản lý liên quan quy định.

Điều 117. Điều kiện và thủ tục cấp chứng chỉ nghiệp vụ

1. Nhân viên không lưu được cấp chứng chỉ nghiệp vụ khi đáp ứng các điều kiện:

a) Là công dân Việt Nam, có phẩm chất và đạo đức tốt, tự nguyện tham gia kiểm tra và có độ tuổi phù hợp theo quy định của pháp luật;

b) Không có tiền án, tiền sự, hoặc đang bị chấp hành bản án hình sự hoặc đang bị truy cứu trách nhiệm hình sự;

c) Đã tốt nghiệp khóa đào tạo cơ bản về chuyên ngành không lưu liên quan;

d) Đủ thời gian thực tập và huấn luyện theo quy định của pháp luật và của đơn vị;

đ) Có giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe của các cơ sở y tế được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận;

e) Có đơn xin dự kiểm tra theo đề nghị của tổ chức quản lý;

g) Tham dự và đạt kết quả kiểm tra theo quy định đối với chứng chỉ nghiệp vụ liên quan.

2. Việc kiểm tra, cấp, gia hạn, hủy bỏ, thu hồi chứng chỉ nghiệp vụ thực hiện theo các quy định liên quan.

Điều 118. Công tác huấn luyện

1. Trung tâm Quản lý bay dân dụng Việt Nam, các Cục cảng hàng không khu vực phải thường xuyên tổ chức huấn luyện cho các nhân viên không lưu để trang bị, cập nhật kiến thức và kỹ năng chuyên môn nghiệp vụ theo các hình thức sau đây:

a) Huấn luyện cơ bản;

b) Huấn luyện nâng cao;

c) Huấn luyện các khóa chuyên ngành (ra đa, máy tính, quản lý).

2. Việc huấn luyện được tiến hành tại các cơ sở đào tạo nghiệp vụ hàng không của Việt Nam hoặc nước ngoài và tại các vị trí huấn luyện của các đơn vị được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

3. Chương trình huấn luyện do các đơn vị xây dựng và phải được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn hay công nhận.

4. Kết thúc đợt huấn luyện phải tổ chức kiểm tra để đánh giá kết quả, hồ sơ huấn luyện phải được lưu trữ theo quy định.

5. Kết quả kiểm tra phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam bằng văn bản.

Chương VII

TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 119. Triển khai thực hiện và báo cáo

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

Điều 120. 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 I

**BẢNG CÁC GIÁ TRỊ TẦM NHÌN NGANG VÀ
KHOẢNG CÁCH TỪ TẦM BAY ĐẾN MÂY ÁP DỤNG CHO BAY VFR**

Dải độ cao	Loại vùng trời	Tầm nhìn khi bay	Khoảng cách từ tầm bay tới mây
Tại và trên 3050m (10000ft) so với AMSL	BCDEFG	8km	1500m phương ngang 300m (1000ft) thẳng đứng
Dưới 3050m (10000ft) so với AMSL và trên 900m (3000ft) so với AMSL hoặc trên 300m (1000ft) so với địa hình, chọn mức nào cao hơn	BCDEFG	5km	1500m phương ngang 300m (1000ft) thẳng đứng
Tại và dưới 900m (3000ft) so với AMSL hoặc trên 300m (1000ft) so với địa hình, chọn mức nào cao hơn	BCDE	5km	1500m phương ngang 300m (1000ft) thẳng đứng
	FG	5km*	Ngoài mây và nhìn thấy mặt đất (nước)

Trong đó:

1. Khi độ cao chuyển tiếp thấp hơn 3050m AMSL, mức bay 100 (FL100) được sử dụng thay cho 3050m (10 000ft).

2. Đối với ghi chú (*), khi được Cục Hàng không Việt Nam quy định trước:

2.1. Tầm nhìn từ tầm bay giảm xuống không thấp hơn 1500m có thể cho phép các chuyến bay đang hoạt động:

a) Với tốc độ (trong điều kiện tầm nhìn đó) quan sát được các hoạt động bay khác và chướng ngại vật để kịp thời tránh va chạm với chúng; hoặc

b) Trong các hoàn cảnh mà xác suất gặp các hoạt động bay khác là thấp, như trong các vùng có lưu lượng bay thấp và đối với công việc trên không ở độ cao thấp;

2.2. Có thể cho phép tầm bay trực thăng hoạt động với tầm nhìn từ tầm bay thấp hơn 1500m, nếu tầm bay hoạt động với tốc độ cho phép quan sát và đủ thời gian tránh các tầm bay khác hoặc các chướng ngại vật.

Phụ lục II

TÍN HIỆU

1. TÍN HIỆU KHẨN NGUY VÀ KHẨN CẤP

Ghi chú 1: Không một quy định nào trong Phụ lục này ngăn cấm tàu bay đang trong tình trạng khẩn nguy sử dụng mọi phương tiện sẵn có của mình để gây sự chú ý, cho biết vị trí của mình và yêu cầu giúp đỡ.

Ghi chú 2: Về chi tiết của phương thức phát sóng viễn thông dành cho tín hiệu khẩn nguy và khẩn cấp, xem Phụ ước 10 của ICAO Tập II Chương VI.

Ghi chú 3: Về chi tiết các tín hiệu trực quan dùng trong việc tìm kiếm - cứu nạn, xem Quy chế công tác tìm kiếm - cứu nạn hàng không dân dụng Việt Nam.

1.1. Tín hiệu khẩn nguy

Các tín hiệu sau đây, khi được sử dụng đồng thời hoặc riêng rẽ có nghĩa là có nguy hiểm nghiêm trọng và cấp bách đang đe dọa tàu bay, yêu cầu giúp đỡ tức khắc:

- a) Tín hiệu phát bằng vô tuyến điện báo hoặc bằng một cách phát nào khác gồm các nhóm SOS (tín hiệu Moóc xơ là ... - - - ...);
- b) Tín hiệu bằng thoại vô tuyến dùng từ MAYDAY;
- c) Tín hiệu pháo hiệu đỏ bắn mỗi lần một phát với giãn cách ngắn;
- d) Tín hiệu pháo sáng màu đỏ.

1.2. Tín hiệu khẩn cấp

1.2.1. Các tín hiệu sau đây được sử dụng đồng thời hoặc riêng rẽ có nghĩa là tàu bay muốn thông báo là đang gặp khó khăn và buộc phải hạ cánh, nhưng không yêu cầu trợ giúp tức khắc:

- a) Tắt mở liên tục đèn pha hạ cánh; hoặc
- b) Tắt mở liên tục đèn tín hiệu vị trí nhưng phải khác với sự nhấp nháy bình thường của đèn tín hiệu vị trí.

1.2.2. Các tín hiệu sau đây được sử dụng đồng thời hoặc riêng rẽ có nghĩa là tàu bay phát tín hiệu muốn chuyển một điện văn khẩn cấp có liên quan đến vấn đề an toàn của tàu bay, tàu thuyền, xe cộ mà tàu bay phát hiện thấy, hay liên quan đến tính mạng của người trên tàu bay:

- a) Tín hiệu gồm nhóm 3 chữ **XXX** được phát bằng vô tuyến điện báo hoặc bằng bất cứ cách phát nào khác;
- b) Tín hiệu phát thoại vô tuyến: **PAN, PAN.**

2. TÍN HIỆU SỬ DỤNG TRONG TRƯỜNG HỢP BAY CHẶN

2.1. Tín hiệu do tàu bay bay chặn phát ra và tàu bay bị bay chặn đáp lại

<i>Loại</i>	<i>Tín hiệu của tàu bay bay chặn</i>	<i>Ý nghĩa</i>	<i>Đáp lại của tàu bay bị bay chặn</i>	<i>Ý nghĩa</i>
1	<p><i>Ngày hoặc đêm - Tàu bay chặn ở phía trước hơi cao hơn, thông thường ở bên trái tàu bay bị chặn, hoặc ở bên phải (nếu tàu bay bay chặn là trực thăng) lắc cánh và nhấp nháy đèn tín hiệu vị trí (nếu tàu bay chặn là trực thăng thì nhấp nháy đèn hạ cánh) theo khoảng thời gian không đều nhau.</i></p> <p>Sau khi nhận được tín hiệu xác nhận là tàu bay bị chặn đã nhận được lệnh, thì từ từ vòng về bên trái (hoặc về bên phải nếu tàu bay bị chặn là trực thăng) lấy hướng cần thiết tiếp tục bay.</p> <p><i>Ghi chú 1 - Tùy theo điều kiện khí tượng hoặc đặc điểm địa hình, tàu bay bay chặn có thể bay ở phía trước bên phải tàu bay bị chặn và tiếp đó vòng phải để lấy hướng cần thiết tiếp tục bay.</i></p> <p><i>Ghi chú 2 - Nếu tàu bay bị chặn không thể theo kịp thì tàu bay chặn cần bay theo dạng cơ động để giữ bay cùng nhịp và lắc cánh mỗi lần vượt lên trước tàu bay bị chặn.</i></p>	<p>Anh bị chặn, hãy theo tôi.</p>	<p><i>Ngày hoặc đêm - Lắc cánh, nhấp nháy đèn tín hiệu vị trí theo khoảng thời gian không đều nhau và bay theo tàu bay chặn.</i></p>	<p>Tôi đã hiểu và sẽ tuân theo.</p>
2	<p><i>Ngày hoặc đêm - Cơ động gấp rời khỏi tàu bay bị chặn bằng cách vòng ra một góc 90⁰ hoặc lớn hơn, đồng thời lấy độ cao nhưng không được cắt hướng bay của tàu bay bị chặn.</i></p>	<p>Anh có thể tiếp tục bay.</p>	<p><i>Ngày hoặc đêm - Lắc cánh.</i></p>	<p>Tôi đã hiểu và sẽ tuân theo.</p>

09683383

Loại	Tín hiệu của tàu bay bay chặn	Ý nghĩa	Đáp lại của tàu bay bị bay chặn	Ý nghĩa
3	Ngày hoặc đêm - Bay theo vòng lượn sân bay, thả càng, đồng thời bật và để sáng liên tục đèn hạ cánh và bay thông qua trên đường cất hạ cánh theo hướng hạ cánh; nếu tàu bay bị bay chặn là trực thăng thì tàu bay chặn bay thông qua bãi hạ cánh. Trong trường hợp trực thăng bay chặn trực thăng thì trực thăng chặn tiếp cận bãi hạ cánh, và bay treo ở gần bên cạnh bãi hạ cánh.	Hạ cánh xuống sân bay này.	Ngày hoặc đêm - Thả càng, đồng thời bật và để sáng liên tục đèn hạ cánh và bay theo tàu bay chặn, và nếu sau khi bay thông qua trên đường cất hạ cánh hoặc bãi hạ cánh trực thăng, nhận thấy có thể hạ cánh an toàn thì tiến vào hạ cánh.	Tôi đã hiểu và sẽ tuân theo.

2.2. Tín hiệu do tàu bay bị bay chặn phát và tín hiệu trả lời của tàu bay bay chặn

Loại	Tín hiệu của tàu bay BỊ BAY CHẶN	Ý nghĩa	Đáp lại của tàu bay BAY CHẶN	Ý nghĩa
4	Ngày hoặc đêm - Thu càng và nhấp nháy đèn hạ cánh khi bay thông qua đường CHC hoặc bãi hạ cánh ở độ cao trên 300m đến 600m (đối với trực thăng ở độ cao trên 50m đến 100m so với mức cao sân bay) và tiếp tục bay vòng trên sân bay hoặc bãi hạ cánh. Nếu không thể nhấp nháy đèn hạ cánh thì nhấp nháy bất kỳ loại đèn nào khác sẵn có.	Sân bay anh chỉ định không thích hợp với loại tàu bay của tôi.	Ngày hoặc đêm - Nếu muốn tàu bay bị chặn bay theo mình tới một sân bay khác, tàu bay bay chặn thu càng và phát tín hiệu loại 1 quy định cho tàu bay chặn. Nếu quyết định không bay chặn nữa thì phát tín hiệu loại 2 quy định cho tàu bay chặn.	Tôi hiểu, hãy bay theo tôi. Tôi hiểu, anh có thể bay đi.

Loại	Tín hiệu của tàu bay BỊ BAY CHẶN	Ý nghĩa	Đáp lại của tàu bay BAY CHẶN	Ý nghĩa
5	Ngày hoặc đêm - Liên tục tắt mở tất cả các đèn với khoảng cách thời gian để phân biệt với nhấp nháy đèn.	Tôi không tuân theo được.	Ngày hoặc đêm - Phát tín hiệu loại 2 quy định cho tàu bay chặn.	Tôi hiểu
6	Ngày hoặc đêm - Nháy tắt cả các đèn có được với cách quãng thời gian không đều nhau.	Tôi đang trong tình trạng khẩn nguy.	Ngày hoặc đêm - Phát tín hiệu loại 2 quy định cho tàu bay chặn.	Tôi hiểu

3. TÍN HIỆU TRỰC QUAN SỬ DỤNG ĐỂ CẢNH CÁO MỘT TÀU BAY KHÔNG CÓ PHÉP ĐANG BAY TRONG HOẶC SẮP SỬA BAY VÀO KHU VỰC HẠN CHẾ, CẤM BAY HOẶC NGUY HIỂM

Đối với cả ban ngày và ban đêm, một loạt pháo hiệu được bắn lên từ mặt đất cách quãng 10 giây, mỗi pháo hiệu khi nổ phát ra ánh sáng hoặc chùm sáng xanh hoặc đỏ để chỉ cho tàu bay không có phép bay trong hoặc sắp bay vào khu vực hạn chế, cấm bay hoặc nguy hiểm và tàu bay đó cần phải có hành động xử lý kịp thời.

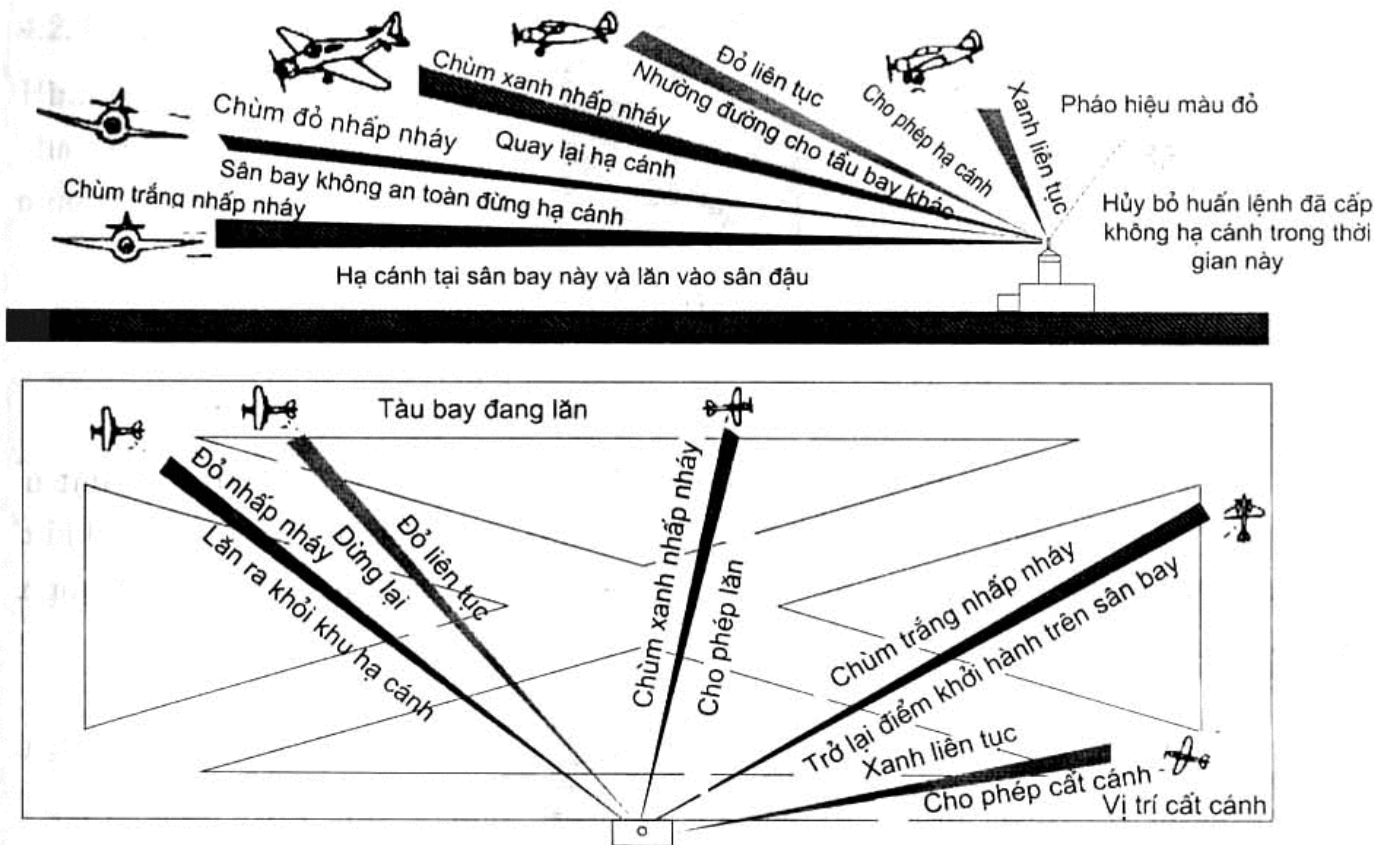
4. TÍN HIỆU CHO HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN

4.1. Tín hiệu đèn và pháo hiệu

4.1.1. Các chỉ dẫn

Tín hiệu đèn	Ý nghĩa tín hiệu của Đài kiểm soát tại sân	
	Với tàu bay đang bay	Với tàu bay ở mặt đất
- Xanh liên tục.	- Cho phép hạ cánh.	- Cho phép cất cánh.
- Đỏ liên tục.	- Nhường đường cho tàu bay khác và tiếp tục bay vòng.	- Dừng lại.
- Loạt chớp xanh.	- Trở lại hạ cánh (*)	- Cho phép lăn.
- Loạt chớp đỏ.	- Sân bay không an toàn, đừng hạ cánh.	- Lăn ra khỏi khu vực hạ cánh đang sử dụng.
- Loạt chớp trắng.	- Hạ cánh tại sân bay này và lăn về sân đỗ (*)	- Trở lại điểm khởi hành trên sân bay.
- Pháo hiệu đỏ.	- Mặc dù có bất cứ chỉ dẫn nào trước đó, đừng hạ cánh lúc này.	

Ghi chú: (*) Huấn lệnh hạ cánh và lăn sẽ được cấp vào thời gian thích hợp.



Hình 1 Đài kiểm soát tại sân bay

4.1.2. Báo nhận của tàu bay

1. Khi đang bay:

a) Trong thời gian có ánh sáng ban ngày: Bằng cách lắc cánh tàu bay;

Ghi chú: Tín hiệu này không nên thực hiện ở cạnh bốn và cạnh năm.

b) Trong thời gian tối trời: Bằng cách tắt mở hai lần đèn hạ cánh của tàu bay, hoặc trong trường hợp không được trang bị đèn này thì bằng cách tắt mở hai lần đèn tín hiệu vị trí.

2. Khi ở mặt đất:

a) Trong thời gian có ánh sáng ban ngày: Chuyển động cánh tà hoặc bánh lái;

b) Trong thời gian tối trời: Bằng cách tắt mở hai lần đèn hạ cánh của tàu bay, hoặc trong trường hợp không được trang bị đèn này thì bằng cách tắt mở hai lần đèn tín hiệu vị trí.

4.2. Các bảng hiệu đặt ở mặt đất

4.2.1. Cấm hạ cánh:

Một bảng vuông màu đỏ với hai đường chéo màu vàng (Hình 2) được đặt nằm ngang trên bãi tín hiệu là dấu hiệu cấm tàu bay hạ cánh và tình trạng đó có thể kéo dài.



Hình 2

4.2.2. Thận trọng khi tiếp cận hoặc khi hạ cánh:

Một bảng vuông màu đỏ với một đường chéo màu vàng (Hình 3) được đặt nằm ngang trên bãi tín hiệu là dấu hiệu lưu ý người lái phải hết sức thận trọng, khi tiếp cận hoặc khi hạ cánh vì lý do khu hoạt động của sân bay đang trong tình trạng xấu hoặc vì các lý do khác.

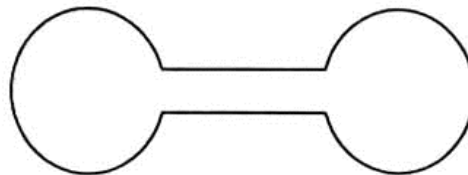


Hình 3

4.2.3. Các hướng dẫn về sử dụng đường cất hạ cánh và đường lăn:

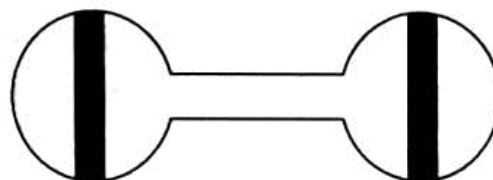
4.2.3.1. Hình một quả tạ màu trắng (Hình 4) đặt nằm ngang trên bãi tín hiệu là dấu hiệu thông báo rằng các tàu bay chỉ được phép cất cánh, hạ cánh và lăn trên đường cất hạ cánh và đường lăn.

Hình 4



4.2.3.2. Hình một quả tạ màu trắng như tại Mục 4.2.3.1, nhưng có một vạch đen kẻ vuông góc với tay cầm của mỗi quả tạ (Hình 5) là dấu hiệu thông báo rằng tàu bay chỉ được phép hạ cánh và cất cánh trên đường cất hạ cánh, các động tác khác thì có thể thực hiện cả ở ngoài khu vực đường cất hạ cánh và đường lăn.

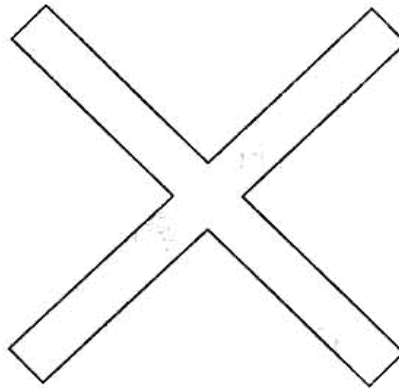
Hình 5



4.2.4. Đường cát hạ cánh hoặc đường lăn bị đóng cửa:

Hình chữ thập đơn màu vàng hoặc trắng (Hình 6) được đặt nằm ngang trên đường cát hạ cánh hoặc đường lăn, hoặc trên một phần của các đường đó là dấu hiệu thông báo rằng tàu bay không thể di chuyển trên các đường hoặc khu vực đó.

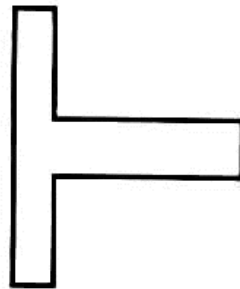
Hình 6



4.2.5. Chỉ hướng hạ cánh hoặc cất cánh:

4.2.5.1. Một hình chữ T màu da cam hoặc màu trắng (Hình 7) được đặt nằm ngang là dấu hiệu chỉ dẫn rằng tàu bay phải hạ cánh hoặc cất cánh theo hướng song song với thân chữ T về hướng nét vuông góc. Khi sử dụng vào ban đêm, chữ T phải được chiếu sáng hoặc phải được bao quanh bằng đèn trắng.

Hình 7



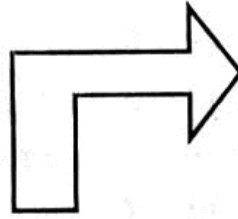
4.2.5.2. Hai chữ số (Hình 8) được đặt thẳng đứng tại hoặc ở gần đài kiểm soát tại sân bay là dấu hiệu thông báo cho tàu bay trên khu di chuyển biết hướng cất cánh mà tàu bay phải thực hiện, biểu diễn bằng đơn vị 10 độ lấy đến 10 độ gần nhất của hướng la bàn từ.

Hình 8

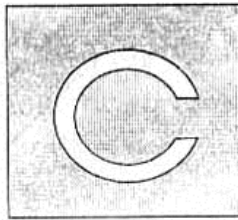
09

4.2.6. Thực hiện các vòng rẽ về tay phải:

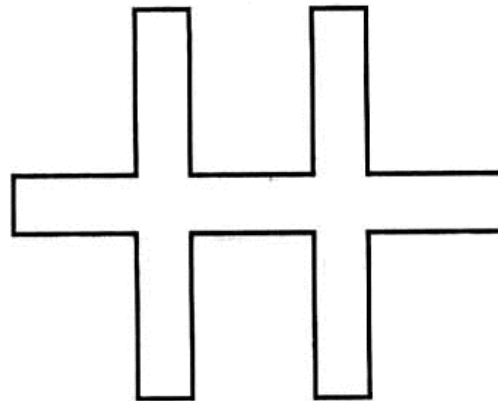
Hình một mũi tên vòng phải có màu sắc dễ thấy (Hình 9) được đặt trên bãi tín hiệu, trên đường cát hạ cánh hoặc dải đất đang sử dụng là dấu hiệu thông báo rằng tàu bay phải thực hiện mọi vòng rẽ về tay phải trước khi hạ cánh hoặc sau khi cất cánh.

Hình 9**4.2.7. Phòng thủ tục bay:**

Chữ C in hoa trên nền vàng (Hình 10) được đặt thẳng đứng là dấu hiệu thông báo địa điểm của phòng thủ tục bay tại sân bay.

Hình 10**4.2.8. Tàu lượn đang hoạt động:**

Hình một chữ thập kép màu trắng (Hình 11) được đặt nằm ngang trên bãi tín hiệu là dấu hiệu thông báo rằng đang có tàu lượn hoạt động tại khu vực sân bay.

Hình 11**5. TÍN HIỆU BẰNG TAY****5.1. Các tín hiệu hướng dẫn tàu bay của nhân viên tín hiệu**

Ghi chú 1: Nhân viên tín hiệu phải sử dụng các tín hiệu được quy định sau đây để hướng dẫn tàu bay với điều kiện tay mình được chiếu đủ sáng để người lái có thể quan sát được. Nhân viên tín hiệu phải đứng quay mặt về phía tàu bay:

- a) *Đối với tàu bay có cánh cố định: Ở bên trái tàu bay nơi người lái được nhìn thấy rõ nhất; và*
- b) *Đối với trực thăng: Ở vị trí mà người lái có thể nhìn thấy rõ nhất.*

Ghi chú 2: Có thể cầm các dụng cụ như tấm tròn có cán, gậy phát sáng hoặc đèn pin để người lái có thể quan sát dễ dàng hơn. Trong các trường hợp đó ý nghĩa của các tín hiệu vẫn được giữ nguyên.

Ghi chú 3: Các động cơ của tàu bay được đánh số thứ tự theo chiều từ phải sang trái của nhân viên tín hiệu khi đứng quay mặt về phía tàu bay (tức là động cơ số 1 là động cơ ngoài cùng bên trái của tàu bay).

Ghi chú 4: Những tín hiệu có đánh dấu () trong phần này là tín hiệu quy định cho trực thăng.*

5.1.1. Tàu bay phải tuân theo mọi hướng dẫn của nhân viên tín hiệu. Nhân viên tín hiệu phải quan sát và đảm bảo chắc chắn rằng khu vực mà mình hướng dẫn tàu bay di chuyển tới hoàn toàn không có chướng ngại vật, nếu không tàu bay có thể bị va chạm do tuân theo hướng dẫn của mình.

5.1.2. Nhân viên đánh tín hiệu phải mặc áo đồng phục có chất liệu huỳnh quang dễ nhận dạng nhằm cho phép người lái nhận biết người chịu trách nhiệm đánh tín hiệu hướng dẫn cho mình. Tất cả nhân viên phải sử dụng gậy, tấm tròn có cán hoặc găng tay có màu ánh sáng huỳnh quang ban ngày để đánh tín hiệu vào ban ngày và phải sử dụng gậy phát sáng để đánh tín hiệu vào ban đêm hoặc trong điều kiện tầm nhìn thấp.

5.2. Tín hiệu của người lái với nhân viên tín hiệu

Ghi chú 1: Người lái phải sử dụng các tín hiệu được quy định sau đây để liên lạc với nhân viên tín hiệu với điều kiện tay mình được chiếu đủ sáng để nhân viên tín hiệu có thể dễ dàng quan sát thấy.

Ghi chú 2: Các động cơ của tàu bay được đánh số thứ tự theo chiều từ phải sang trái của nhân viên tín hiệu khi đứng quay mặt về phía tàu bay (tức là động cơ số 1 là động cơ ngoài cùng bên trái của tàu bay).

5.2.1. Phanh:

Ghi chú: Thời điểm người lái nắm tay lại hay xòe bàn tay ra là thời điểm tương ứng với động tác gài hoặc thả phanh được thực hiện.

a) Gài phanh: Nâng cánh tay và bàn tay lên ngang tầm mắt; với bàn tay xòe ra rồi nắm bàn tay lại;

b) Thả phanh: Nâng cánh tay và bàn tay lên ngang tầm mắt; với bàn tay nắm lại rồi xòe bàn tay ra.

5.2.2. Vật chèn:

a) Hãy gài vật chèn vào: Hai tay dang ra; lòng bàn tay hướng ra ngoài rồi dang cánh tay ra ngoài, đưa hai bàn tay vào bắt chéo trước mặt;

b) Hãy lấy vật chèn ra: Hai bàn tay bắt chéo trước mặt; lòng bàn tay hướng ra ngoài rồi dang cánh tay ra ngoài.

5.2.3. Sẵn sàng mở động cơ:

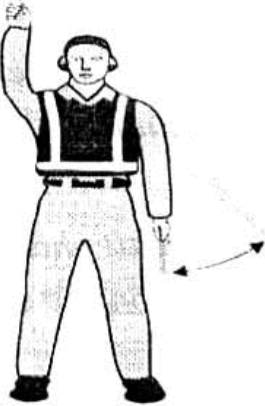
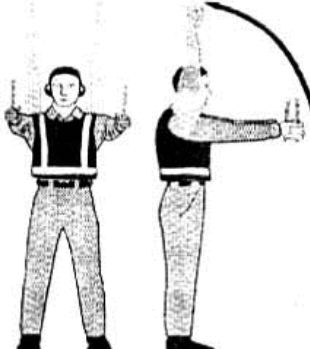
Giờ một bàn tay, xòe số ngón tay tương ứng với số động cơ của tàu bay sẽ được phát động.

5.3. Tín hiệu liên lạc sử dụng trong dịch vụ kỹ thuật mặt đất

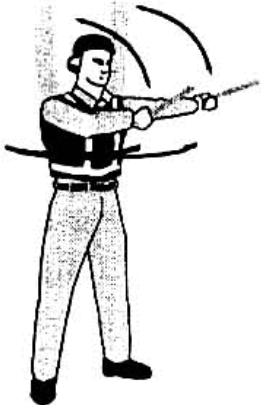
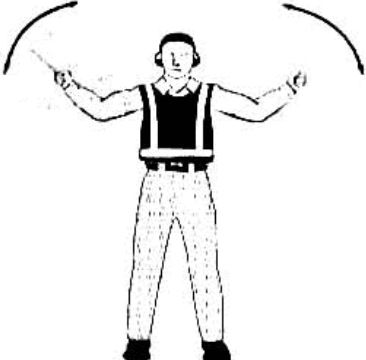

Ghi chú: Tín hiệu liên lạc sử dụng trong dịch vụ kỹ thuật mặt đất được quy định sau đây để chuẩn hóa việc sử dụng tín hiệu bằng tay sử dụng cho liên lạc với tổ lái liên quan đến các chức năng dịch vụ kỹ thuật mặt đất trong quá trình hoạt động của tàu bay.

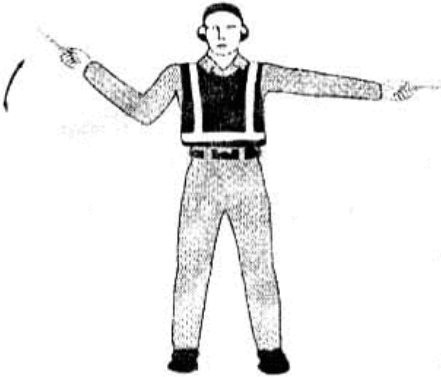
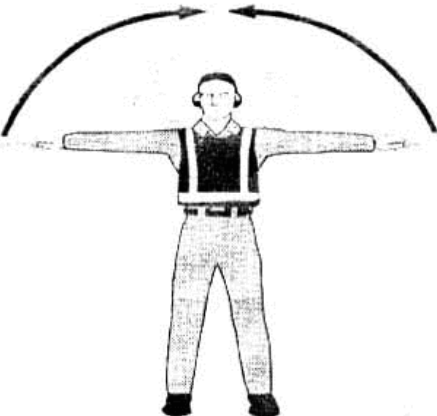


5.3.1. Chỉ sử dụng tín hiệu bằng tay khi liên lạc bằng lời không thể sử dụng được cho liên lạc sử dụng trong dịch vụ kỹ thuật mặt đất.

5.3.2. Nhân viên đánh tín hiệu phải đảm bảo rằng nhận được tín hiệu báo nhận của người lái đối với tín hiệu liên lạc sử dụng trong dịch vụ kỹ thuật mặt đất.

	<p style="text-align: center;">1.</p> <p style="text-align: center;">TUÂN THEO HƯỚNG DẪN CỦA NHÂN VIÊN TÍN HIỆU</p> <p>Tay phải cầm gậy phát sáng giờ thẳng lên cao trên đầu chỉ lên phía trên, tay trái cầm gậy phát sáng chỉ xuống về phía thân người.</p> <p><i>Ghi chú: Nhân viên tín hiệu phải đứng ở vị trí đầu mút cánh của tàu bay để hướng dẫn người lái / nhân viên dẫn tàu bay / nhân viên điều khiển xe đẩy lùi tàu bay, để tàu bay di chuyển ra / vào vị trí đỗ mà không bị cản trở.</i></p>
	<p style="text-align: center;">2.</p> <p style="text-align: center;">XÁC ĐỊNH CỬA</p> <p>Hai tay duỗi thẳng phía trước mặt và nâng cao lên trên đầu với gậy phát sáng chỉ lên trên.</p>

09683383

	<p style="text-align: center;">3.</p> <p style="text-align: center;">TIẾP TỤC THEO HƯỚNG DẪN CỦA NHÂN VIÊN TÍN HIỆU KẾ TIẾP HOẶC THEO SỰ HƯỚNG DẪN CỦA ĐÀI KIỂM SOÁT TẠI SÂN BAY/ĐÀI KIỂM SOÁT MẶT ĐẤT</p> <p>Hai tay đưa thẳng lên trên; di chuyển và duỗi thẳng hai tay xuống hướng ra ngoài thân người và chỉ gậy phát sáng về phía nhân viên tín hiệu kế tiếp hoặc khu vực lăn của tàu bay.</p>
	<p style="text-align: center;">4.</p> <p style="text-align: center;">TIẾP TỤC LĂN VỀ PHÍA TRƯỚC</p> <p>Gập khuỷu hai tay đang giang rộng, cầm gậy phát sáng đưa lên và đưa xuống từ phần trên cùng của ngực lên đến ngang đầu.</p>
	<p style="text-align: center;">5a.</p> <p style="text-align: center;">RẼ TRÁI (Từ góc độ nhìn của người lái)</p> <p>Tay phải cầm gậy phát sáng mở một góc 90° theo thân người, tay trái làm tín hiệu "lăn về phía trước". Nhịp độ chuyển động của tín hiệu chỉ cho người lái biết tốc độ rẽ của tàu bay.</p>

	<p>5b.</p> <p>RỄ PHẢI (Từ góc độ nhìn của người lái)</p> <p>Tay trái cầm gậy phát sáng mở một góc 90° với thân người, tay phải cầm gậy phát sáng chỉ làm tín hiệu "lăn về phía trước". Nhịp độ chuyển động của tín hiệu chỉ cho người lái biết tốc độ rẽ của tàu bay.</p>
	<p>6a.</p> <p>DỪNG LẠI TRONG TRƯỜNG HỢP BÌNH THƯỜNG</p> <p>Hai tay cầm gậy phát sáng duỗi thẳng theo một góc 90° với thân người và từ từ đưa lên trên đầu cho đến khi hai gậy phát sáng bắt chéo nhau.</p>
	<p>6b.</p> <p>DỪNG LẠI TRONG TRƯỜNG HỢP KHẨN CẤP</p> <p>Ngay lập tức duỗi thẳng hai cánh tay cầm gậy phát sáng ngang đỉnh đầu, sau đó bắt chéo hai gậy phát sáng với nhau.</p>
	<p>7a.</p> <p>GÀI PHANH</p> <p>Nâng một tay cao trên vai, lòng bàn tay mở rộng. Khi đảm bảo nhìn thấy tổ bay, nắm bàn tay lại. Không được cử động cho đến khi nhận được tín hiệu "đồng ý - ngón tay cái giơ lên" của tổ bay.</p>

09683383



7b.

THẢ PHANH

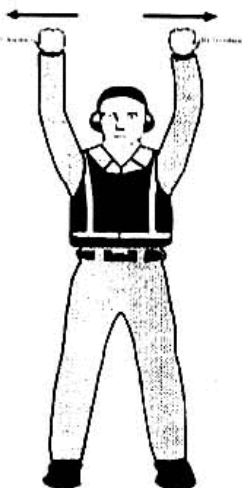
Nâng một tay cao trên vai, lòng bàn tay nắm lại. Khi đảm bảo nhìn thấy tổ bay, mở lòng bàn tay ra. **Không được cử động** cho đến khi nhận được tín hiệu "đồng ý - ngón tay cái giơ lên" của tổ bay.



8a.

CHÈN BÁNH


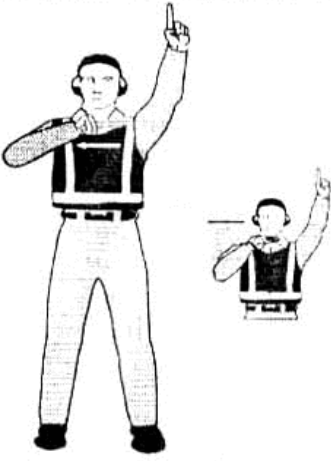


Hai tay cầm gậy phát sáng giơ thẳng lên trên đầu, di chuyển hai đầu của gậy phát sáng hướng vào trong theo động tác "nhanh, dứt khoát" cho tới khi hai đầu gậy chạm nhau. **Đảm bảo** phải nhận được tín hiệu báo nhận của tổ bay.



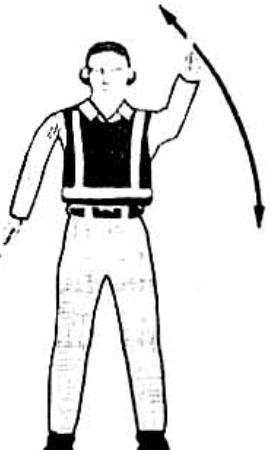
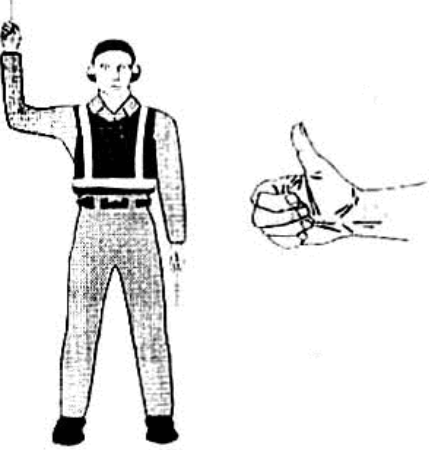


8b.

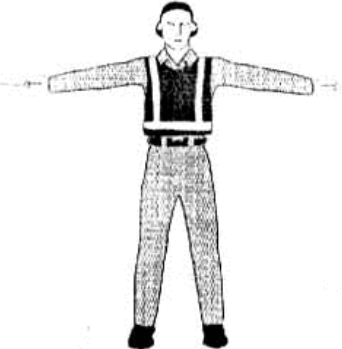

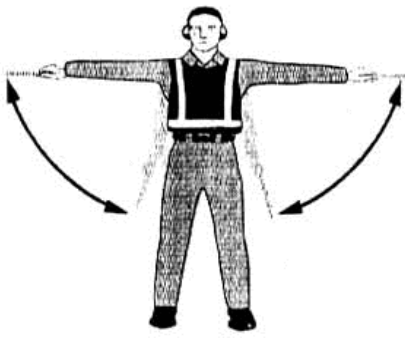
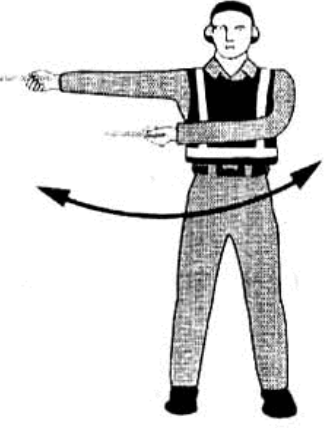
THÁO CHÈN

Hai tay cầm gậy phát sáng giơ cao lên trên đầu, di chuyển hai đầu của gậy phát sáng hướng ra ngoài theo động tác "nhanh, dứt khoát". **Không được** tháo chèn cho tới khi nhận được tín hiệu đồng ý từ tổ bay.

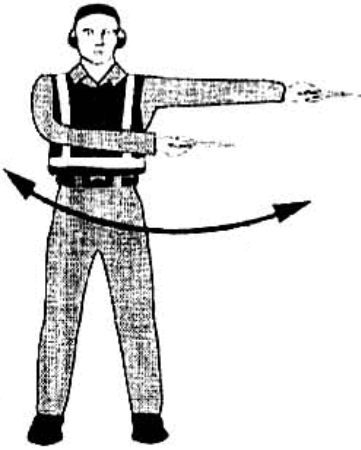
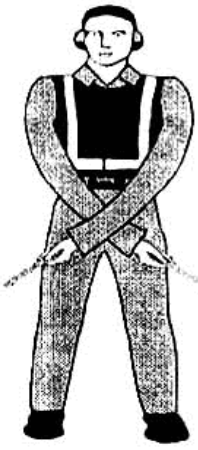
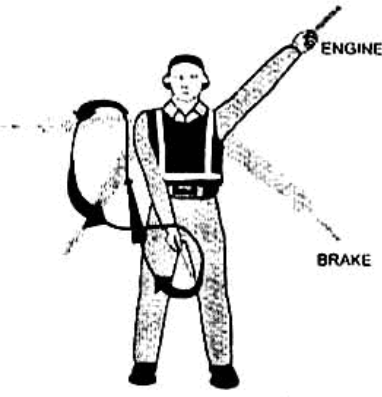

	<p style="text-align: center;">9.</p> <p style="text-align: center;">KHỞI ĐỘNG (CÁC) ĐỘNG CƠ</p> <p>Tay phải cầm gậy phát sáng hướng lên trên ngang đầu và quay theo tín hiệu vòng tròn, đồng thời tay trái giơ cao lên trên đầu chỉ về phía động cơ được phép khởi động.</p>
	<p style="text-align: center;">10.</p> <p style="text-align: center;">TẮT ĐỘNG CƠ</p> <p>Tay cầm gậy phát sáng phía trước thân người ở vị trí ngang vai, đưa tay và gậy phát sáng đặt lên trên vai trái và kéo gậy ngang phần cổ sang vai phải.</p>
	<p style="text-align: center;">11.</p> <p style="text-align: center;">CHẬM LẠI</p> <p>Di chuyển hai tay đã duỗi thẳng xuống dưới theo động tác "vỗ nhẹ", bằng cách nâng gậy phát sáng lên xuống từ phần thắt lưng đến đầu gối nhiều lần.</p>
	<p style="text-align: center;">12.</p> <p style="text-align: center;">GIẢM (CÁC) ĐỘNG CƠ THEO HƯỚNG ĐƯỢC CHỈ DẪN</p> <p>Hai tay thả xuống cầm gậy phát sáng hướng xuống đất, vẫy gậy phải hoặc trái lên xuống để chỉ cho biết động cơ bên trái hoặc phải tương ứng cần giảm công suất.</p>

	<p>13.</p> <p>LÙI</p> <p>Hai tay đặt ngang trước thân người ở vị trí trên thắt lưng, quay tròn hai tay về phía trước. Để dừng việc di chuyển về phía sau, sử dụng các động tác tại <i>hình 6a. hay hình 6b.</i></p>
	<p>14a.</p> <p>RỄ TRONG KHI LÙI <i>(Để quay đuôi tàu bay về mạn phải)</i></p> <p>Tay trái cầm gậy phát sáng chỉ xuống đất, đưa tay phải từ vị trí thẳng đứng phía trên đầu xuống vị trí ngang phía trước, làm như vậy nhiều lần.</p>
	<p>14b.</p> <p>RỄ TRONG KHI LÙI <i>(Để quay đuôi tàu bay về mạn trái)</i></p> <p>Tay phải cầm gậy phát sáng chỉ xuống đất, đưa tay trái từ vị trí thẳng đứng phía trên đầu xuống vị trí ngang phía trước, làm như vậy nhiều lần.</p>
	<p>15.</p> <p>KHẸNG ĐỊNH/KHÔNG CÓ CHƯỚNG NGẠI VẬT</p> <p>Tay phải giơ cao ngang đầu cầm gậy phát sáng chỉ lên phía trên hoặc bàn tay nắm lại và duỗi ngón tay cái chỉ lên, tay trái giữ nguyên vị trí theo thân người đến đầu gối.</p> <p><i>Lưu ý: Tín hiệu này cũng được sử dụng như là tín hiệu liên lạc trong dịch vụ kỹ thuật mặt đất.</i></p>

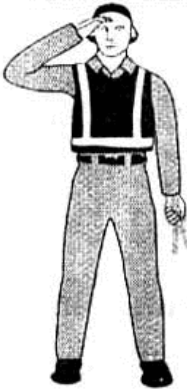
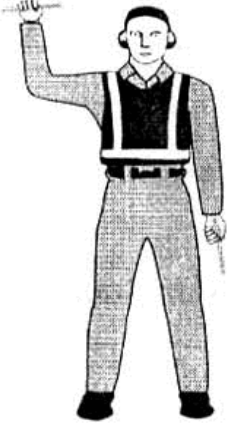

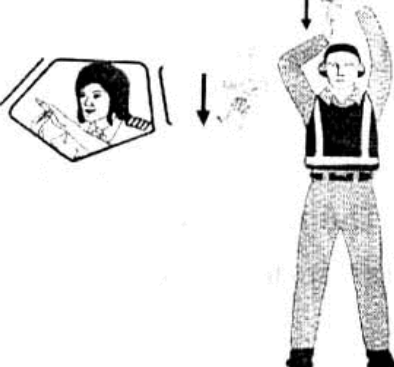
09633383
LawSoft - Tel: +84-8-3845 6684 - www.luuvienvphapluat.com

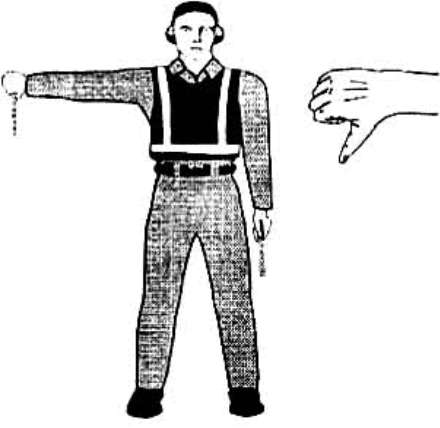
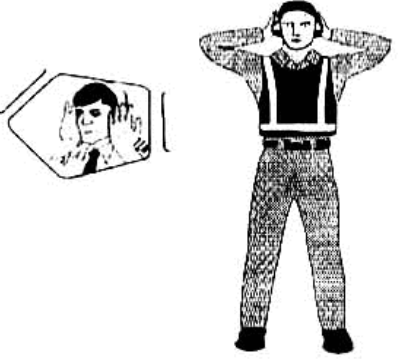

	<p style="text-align: center;">16. (*)</p> <p style="text-align: center;">BAY TREO</p> <p>Hai tay cầm gậy phát sáng duỗi thẳng thành một góc 90° ở mỗi bên theo thân người.</p>
	<p style="text-align: center;">17. (*)</p> <p style="text-align: center;">BAY LÊN CAO</p> <p>Hai tay cầm gậy phát sáng duỗi thẳng tạo thành một góc 90° ở mỗi bên thân người, lòng bàn tay ngửa lên rồi vẫy hai cánh tay nhiều lần theo hướng lên trên. Tốc độ vẫy cho biết tốc độ bay lên của tàu bay.</p>
	<p style="text-align: center;">18. (*)</p> <p style="text-align: center;">BAY XUỐNG THẤP</p> <p>Hai tay cầm gậy phát sáng duỗi thẳng tạo thành một góc 90° ở mỗi bên thân người, lòng bàn tay úp xuống rồi vẫy hai cánh tay nhiều lần theo hướng đi xuống. Tốc độ vẫy cho biết tốc độ xuống thấp của tàu bay.</p>
	<p style="text-align: center;">19a. (*)</p> <p style="text-align: center;">BAY DỊCH NGANG SANG TRÁI TRONG KHI BAY BẰNG (Từ góc độ nhìn của người lái)</p> <p>Duỗi thẳng tay thành một góc 90° về phía bên phải thân người, tay trái di chuyển theo cùng hướng theo động tác khoát tay.</p>

09683483

	<p>19b.(*)</p> <p>BAY DỊCH NGANG SANG PHẢI TRONG KHI BAY BẰNG (Từ góc độ nhìn của người lái)</p> <p>Duỗi thẳng tay thành một góc 90° về phía bên trái thân người, tay phải di chuyển cùng hướng theo động tác khoát tay.</p>
	<p>20.(*)</p> <p>HẠ CÁNH</p> <p>Bắt chéo hai tay cầm gậy phát sáng phía dưới trước thân người.</p>
	<p>21.</p> <p>HỎA HOẠN</p> <p>Tay phải cầm gậy phát sáng di chuyển từ vai xuống đầu gối theo "hình cánh quạt", đồng thời tay trái cầm gậy phát sáng chỉ vào khu vực có hỏa hoạn (<i>chỉ lên phía trên: Động cơ, chỉ xuống dưới: Phan</i>).</p>
	<p>22.</p> <p>CHỜ TẠI VỊ TRÍ/TẠM DỪNG</p> <p>Hai tay cầm gậy phát sáng chỉ xuống tạo thành góc 45° mỗi bên. Giữ nguyên tư thế này cho đến khi tàu bay sẵn sàng cho bước vận hành tiếp theo.</p>

09683383

	<p style="text-align: center;">23.</p> <p style="text-align: center;">TIẾN TÀU BAY</p> <p>Thực hiện động tác chào tay phải/hoặc có thể cùng với gậy phát sáng để tiến tàu bay. Liên tục theo dõi tổ bay cho đến khi tàu bay bắt đầu lăn.</p>
	<p style="text-align: center;">24.</p> <p style="text-align: center;">KHÔNG ĐƯỢC CHẠM VÀO CÁC BIỂU HIỆU KIỂM SOÁT <i>(Tín hiệu liên lạc sử dụng trong dịch vụ kỹ thuật)</i></p> <p>Giơ tay phải cao trên đầu ở vị trí nằm ngang và nắm chặt lòng bàn tay hoặc cầm gậy phát sáng; tay trái giữ ở vị trí dọc theo thân người cạnh đầu gối.</p>
	<p style="text-align: center;">25.</p> <p style="text-align: center;">NẠP ĐIỆN TRÊN MẶT ĐẤT <i>(Tín hiệu liên lạc sử dụng trong dịch vụ kỹ thuật)</i></p> <p>Giữ thẳng hai tay phía trên đầu, mở lòng bàn tay trái quay theo chiều ngang, đưa các đầu ngón tay của tay phải chạm vào lòng bàn tay của tay trái (tạo thành chữ "T"). Vào ban đêm, các gậy phát sáng cũng có thể sử dụng để tạo thành hình chữ "T" trên đầu.</p>
	<p style="text-align: center;">26.</p> <p style="text-align: center;">NGỪNG NẠP ĐIỆN <i>(Tín hiệu liên lạc sử dụng trong dịch vụ kỹ thuật)</i></p> <p>Giữ thẳng hai tay phía trên đầu, để các đầu ngón tay của tay phải chạm vào lòng bàn tay nằm ngang</p>

	<p>của tay trái (tạo thành chữ "T"), sau đó đưa tay phải xuống ra khỏi tay trái. Không được ngừng nạp điện cho đến khi được phép của tổ bay. Vào ban đêm, gậy phát sáng cũng có thể sử dụng để tạo thành hình chữ "T" trên đầu.</p>
	<p style="text-align: center;">27.</p> <p style="text-align: center;">KHÔNG ĐƯỢC PHÉP <i>(Tín hiệu liên lạc sử dụng trong dịch vụ kỹ thuật)</i></p> <p>Giữ tay phải đưa thẳng một góc 90⁰ từ vai và chỉ gậy phát sáng xuống đất hoặc có thể dùng ngón tay cái chỉ xuống đất, tay trái giữ nguyên dọc theo thân người cạnh đầu gối.</p>
	<p style="text-align: center;">28.</p> <p style="text-align: center;">THIẾT LẬP LIÊN LẠC QUA BỘ ĐÀM <i>(Tín hiệu liên lạc sử dụng trong dịch vụ kỹ thuật)</i></p> <p>Giơ cả hai cánh tay ở vị trí vuông góc (90⁰) với thân người và khum hai tay úp vào cả hai tai.</p>
	<p style="text-align: center;">29.</p> <p style="text-align: center;">MỞ/ĐÓNG CẦU THANG <i>(Tín hiệu liên lạc sử dụng trong dịch vụ kỹ thuật)</i></p> <p>Tay phải để dọc theo thân người và tay trái đưa lên trên đầu ở một góc 45⁰, đưa tay phải theo động tác quét lên trên vai trái.</p> <p><i>Ghi chú: Tín hiệu này chủ yếu dùng cho tàu bay có các cầu thang ở phía trước.</i></p>

Phụ lục III

BAY CHẶN TẦU BAY DÂN DỤNG

1. HÀNH ĐỘNG CỦA TẦU BAY BỊ CHẶN:

Tổ trưởng tổ bay (lái chính) tàu bay dân dụng khi bị chặn sẽ phải hiểu rõ và trả lời lại các tín hiệu trực quan được quy định tại Phụ lục 2 Quy chế này, đồng thời phải tuân theo các quy định sau:

1.1. Một tàu bay bị chặn bởi một tàu bay khác sẽ lập tức:

a) Tuân theo các chỉ thị mà tàu bay chặn đưa ra, hiểu rõ và đáp lại các tín hiệu trực quan phù hợp với các quy định tại Phụ lục 2 Quy chế này;

b) Thông báo lại, nếu có thể, cho các cơ quan không lưu thích hợp;

c) Cố gắng thiết lập liên lạc vô tuyến với tàu bay bay chặn hoặc với cơ quan chỉ huy bay chặn thích hợp, bằng mọi cách gọi trên tần số khẩn cấp 121.5MHz, báo nhận dạng của tàu bay bị chặn và thực chất nhiệm vụ chuyển bay; nếu không thiết lập được liên lạc và nếu có thể làm được thì nhắc lại việc đó trên tần số khẩn cấp 243MHz;

d) Nếu được trang bị máy trả lời ra đa thứ cấp, chọn chế độ A, Mã số 7700 trừ khi nhận được chỉ thị khác của cơ quan không lưu thích hợp.

1.2. Nếu bất kỳ một chỉ thị nào nhận được trên vô tuyến từ bất kỳ nguồn nào trái với chỉ thị bằng tín hiệu trực quan (tín hiệu - lệnh) của tàu bay chặn, tàu bay bị chặn sẽ yêu cầu làm sáng tỏ ngay lập tức, trong khi tiếp tục tuân theo các chỉ thị bằng tín hiệu trực quan (tín hiệu - lệnh) mà tàu bay chặn đã đưa ra.

1.3. Nếu bất kỳ một chỉ thị nào nhận được trên vô tuyến từ bất kỳ nguồn nào trái với những chỉ thị mà tàu bay chặn phát ra trên vô tuyến, tàu bay bị chặn sẽ yêu cầu làm sáng tỏ ngay lập tức, trong khi tiếp tục tuân theo các chỉ thị mà tàu bay chặn phát ra trên vô tuyến.

2. THÔNG TIN VÔ TUYẾN TRONG KHI BAY CHẶN

Khi tiến hành bay chặn, cơ quan chỉ huy bay chặn và tàu bay chặn cần:

2.1. Cố gắng thiết lập thông tin hai chiều với tàu bay bị chặn trên tần số khẩn cấp 121.5MHz, nếu có thể bằng ngôn ngữ chung quốc tế, dùng tín hiệu gọi.

Tiếng quốc tế (tiếng Anh)	Phiên âm quốc tế	Phiên âm tiếng Việt	Ý nghĩa tiếng Việt Nam
intercept control	/intəsept kən'trɒl/	Intəsept cōntrol	Kiểm soát bay chặn
interceptor...	/intəseptə/	Intəseptə	Tàu bay chặn
intercepted	intəseptd	Intəseptd ɛəkrɑft	Tàu bay bị chặn
aircraft	ɛəkrɑ:ft/		

2.2. Nếu không thực hiện được việc trên, cố gắng thiết lập liên lạc hai chiều với tàu bay bị chặn trên tần số khác mà cơ quan chỉ huy bay chặn (Sở chỉ huy Không quân) và cơ quan kiểm soát không lưu hàng không dân dụng đã thống nhất quy định, hoặc thiết lập liên lạc thông qua các cơ quan kiểm soát không lưu thích hợp.

2.3. Nếu thiết lập được liên lạc vô tuyến khi chặn nhưng không thể thông tin được bằng một ngôn ngữ chung, thì cố gắng chuyển nhận các thông tin thiết yếu bằng những câu với cách phát âm quy định như trong Bảng 2-1 dưới đây, phát đi mỗi câu 2 lần.

Bảng 2-1

Câu nói để tàu bay chặn sử dụng				Câu nói để tàu bay bị chặn sử dụng			
Câu nói	Phiên âm quốc tế	Phiên âm T. Việt	Ý nghĩa	Câu nói	Phiên âm quốc tế	Phiên âm T. Việt	Ý nghĩa
CALL SIGN	/ko:lsain/	Col sain	Tên gọi của anh là gì	CALL SIGN	/ko:lsain/	Colsain	Tên gọi của tôi là...
FOLLOW	/folðv/	Pho lou	Theo tôi	WILCO	/wilkðv/	Vill câu	Hiểu rồi, sẽ tuân theo
DESCEND	/di'send/	Disend	Hạ độ cao để hạ cánh	CAN NOT	/kæn not/	Cen not	Không thể chấp hành theo được
YOU LAND	/ju:lænd/	iu land	Hạ cánh ở sân bay này	REPEAT	/ri'pi:t/	Ri pit	Nhắc lại chỉ thị của anh
PROCEED	/prðsi:d/	Prosid	Anh có thể đi	AM LOST	/ðmlost/	Am lost	Tôi không biết vị trí của mình
				MAY DAY	/mei dei/	May day	Tôi đang bị nguy hiểm
				HIJACK	/haidjæk/	Hai Zack	Tôi bị không tặc
				LAND (và tên chỗ hạ cánh)	/lænd/ (và tên chỗ hạ cánh)	Lend (và tên chỗ hạ cánh)	Tôi xin hạ cánh ở... (và tên chỗ hạ cánh)
				DESCEND	/di'send/	Disend	Tôi xin hạ độ cao

1) Tên gọi (CALL SIGN) ở đây là tên dùng trong thoại vô tuyến liên lạc với các cơ quan không lưu theo tên gọi của tàu bay trong kế hoạch bay.

2) "Tôi bị can thiệp bất hợp pháp" (HIJACK) ít được dùng và không nên sử dụng khi tình huống không cho phép.

Phụ lục IV

**BẢNG MỨC BAY ĐƯỜNG DÀI CHO CÁC CHUYẾN BAY
TRÊN VÙNG TRỜI NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

Hướng đường bay											
Từ 000° đến 179°						Từ 180° đến 359°					
Bay bằng thiết bị			Bay bằng mắt			Bay bằng thiết bị			Bay bằng mắt		
Mức bay	Độ cao		Mức bay	Độ cao		Mức bay	Độ cao		Mức bay	Độ cao	
	Mét	Ft		Mét	Ft		Mét	Ft		Mét	Ft
30	900	3000	35	1050	3500	40	1200	4000	45	1350	4500
50	1500	5000	55	1700	5500	60	1850	6000	65	2000	6500
70	2150	7000	75	2300	7500	80	2450	8000	85	2600	8500
90	2750	9000	95	2900	9500	100	3050	10000	105	3200	10500
110	3350	11000	115	3500	11500	120	3650	12000	125	3800	12500
130	3950	13000	135	4100	13500	140	4250	14000	145	4400	14500
150	4550	15000	155	4700	15500	160	4900	16000	165	5050	16500
170	5200	17000	175	5350	17500	180	5500	18000	185	5650	18500
190	5800	19000	195	5950	19500	200	6100	20000	205	6250	20500
210	6400	21000	215	6550	21500	220	6700	22000	225	6850	22500
230	7000	23000	235	7150	23500	240	7300	24000	245	7450	24500
250	7600	25000	255	7750	25500	260	7900	26000	265	8100	26500
270	8250	27000	275	8400	27500	280	8550	28000	285	8700	28500
290	8850	29000	300	9150	30000	310	9450	31000	320	9750	32000
330	10050	33000	340	10350	34000	350	10650	35000	360	10950	36000
370	11300	37000	380	11600	38000	390	11900	39000	400	12200	40000
410	12500	41000	420	12800	42000	430	13100	43000	440	13400	44000
450	13700	45000	460	14000	46000	470	14350	47000	480	14650	48000
490	14950	49000	500	15250	50000	510	15550	51000	520	15850	52000
v.v	v.v	v.v	v.v	v.v	v.v	v.v	v.v	v.v	v.v	v.v	v.v

Ghi chú 1: Riêng đối với các chuyến bay trên đường hàng không theo tuyến Bắc Nam, cho phép tàu bay bay trên những mực bay cố định không phụ thuộc vào sự đổi hướng bay trên từng đoạn đường bay, cụ thể như sau:

- a) Đối với các chuyến bay từ Bắc vào Nam: Mực bay chẵn.*
- b) Đối với các chuyến bay từ Nam ra Bắc: Mực bay lẻ.*

Ghi chú 2: Việc áp dụng khung mực bay giảm phân cách cao (RVSM) trong dải mực bay FL290-FL410 theo quy định của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam.

Phụ lục V

KHÍ CẦU TỰ DO KHÔNG NGƯỜI LÁI

1. PHÂN LOẠI KHÍ CẦU TỰ DO KHÔNG NGƯỜI LÁI (KCTDKNL)

1.1. Khí cầu tự do không người lái được phân loại như sau:

a) Hạng nhẹ: Là khí cầu TDKNL chở theo một khối lượng vật chất gồm từ một kiện trở lên với tổng khối lượng dưới 4 kg, trừ khi có đủ tiêu chuẩn của một khí cầu hạng nặng theo quy định tại phần c) Mục 2, 3 và 4 dưới đây;

b) Hạng trung: Là khí cầu TDKNL chở theo một khối lượng vật chất gồm từ 2 kiện trở lên với tổng khối lượng từ 4 kg đến dưới 6 kg, trừ khi có đủ tiêu chuẩn của một khí cầu hạng nặng theo quy định tại phần c) Mục 2, 3 và 4 dưới đây;

c) Hạng nặng: Là khí cầu TDKNL chở theo một khối lượng vật chất:

1. Có tổng khối lượng từ 6 kg trở lên;
2. Gồm một kiện có khối lượng từ 3 kg trở lên;
3. Gồm một kiện có khối lượng từ 2 kg trở lên với sức nén trung bình lên 1cm^2 lớn hơn 13 gram;
4. Và treo bằng một sợi dây hay một dụng cụ treo chỉ chịu được sức kéo dưới 230N.

Ghi chú 1: Sức nén trung bình nói tại phần c) Mục 3 được tính bằng cách chia tổng khối lượng của kiện (gram) cho diện tích bề mặt nhỏ nhất của nó (cm^2).

2. QUY TẮC HOẠT ĐỘNG TỔNG QUÁT

2.1. Không được thả khí cầu TDKNL nếu không được phép của cơ quan có thẩm quyền.

2.2. Không được thả khí cầu TDKNL qua lãnh thổ nước khác nếu không được phép của nước đó, trừ trường hợp thả khí cầu hạng nhẹ chỉ nhằm mục đích khí tượng theo quy định của cơ quan có thẩm quyền.

2.3. Trong khi chuẩn bị thả khí cầu mà thấy rằng rất có khả năng khí cầu sẽ bay đạt vào lãnh thổ của nước khác, phải xin phép cơ quan có thẩm quyền của nước đó và khi được chấp thuận mới được tiến hành thả.

2.4. Khí cầu TDKNL phải được hoạt động đúng theo các điều kiện do quốc gia đăng ký và quốc gia có lãnh thổ mà khí cầu dự kiến sẽ bay qua đã quy định.

2.5. Khí cầu TDKNL hạng nặng không được hoạt động trên biển khơi nếu không có hiệp đồng trước với cơ quan không lưu có thẩm quyền.

ĐẶC ĐIỂM		KHỐI LƯỢNG (KG)					
		1	2	3	4	5	6
DÂY TREO HOẶC DỤNG CỤ TREO KHÁC 230 niu-tơn hoặc hơn							
TỪNG KIỆN RIÊNG BIỆT	SỨC NÉN TRUNG BÌNH lớn hơn $3g/cm^2$		N	Ặ	N		G
SỨC NÉN TRUNG BÌNH BẰNG: <i>Khối lượng (g)</i> <i>Diện tích bề mặt nhỏ nhất (cm²)</i>	SỨC NÉN TRUNG BÌNH nhỏ hơn $13g/cm^2$	N	H	E			
TỔNG KHỐI LƯỢNG (Nếu dụng cụ treo hoặc khối lượng của từng kiện riêng biệt không là yếu tố phải tính đến)							TRUNG BÌNH

09683383

Hình 32: Phân loại khí cầu tự do không người lái.

3. PHẠM VI HOẠT ĐỘNG VÀ YÊU CẦU VỀ TRANG THIẾT BỊ CỦA KHÍ CẦU TDKNL

3.1. Nếu không được phép của cơ quan không lưu có thẩm quyền, khí cầu TDKNL hạng nặng không được hoạt động ở độ cao khí áp bằng hay thấp hơn 18000m (60.000ft) mà ở đó:

- a) Có mây hoặc hiện tượng mù hơn bốn (4) oktas (4/8); hoặc
- b) Tầm nhìn ngang dưới 8km.

3.2. Không được thả khí cầu TDKNL hạng nặng hay hạng trung bay thấp hơn độ cao 300m trên các khu đông dân cư hay chỗ tập trung đông người ngoài trời không có liên quan tới hoạt động của khí cầu đó.

3.3. Chỉ được thả khí cầu TDKNL hạng nặng khi khí cầu đó được:

- a) Trang bị hai hệ thống tự động kết thúc chuyến bay hoặc hai hệ thống kết thúc chuyến bay có điều khiển xa hoạt động độc lập với nhau;
- b) Đối với khí cầu Pô-li-ê-ti-len không áp suất, trang bị hai hệ thống kết thúc chuyến bay hoạt động khác phương pháp và độc lập với nhau;

Ghi chú: Khí cầu siêu áp suất không cần dụng cụ này vì sau khi dỡ hàng nó sẽ bay lên cao và tự nổ.

c) Trang bị dụng cụ phản xạ ra đa hay vật liệu phản xạ ra đa trên vỏ bọc khí cầu để ra đa mặt đất hoạt động trên dải tần số 200MHz - 2700MHz theo dõi được hoạt động của khí cầu và được trang bị dụng cụ cho phép người thả khí cầu liên tục theo dõi được đường bay của khí cầu khi nó hoạt động ngoài tầm của ra đa mặt đất.

3.4. Khí cầu TDKNL hạng nặng không được hoạt động ở khu vực có sử dụng ra đa thứ cấp, trừ khi được trang bị máy trả lời ra đa thứ cấp có thể cho biết độ cao của khí cầu hoạt động liên tục trên một mã số chỉ định hay có thể được bật lên bởi trạm theo dõi mặt đất khi cần thiết.

3.5. Không được thả khí cầu TDKNL có kéo thò ăng-ten bằng dây hay dụng cụ kéo nào khác không chịu được lực kéo từ 230N trở lên, nếu ăng-ten không được sơn màu hay không có cờ đuôi nheo được buộc cách khí cầu không quá 15m.

3.6. Khí cầu TDKNL hạng nặng không được hoạt động ở độ cao áp suất dưới 18000m trong khoảng thời gian từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc hay bất cứ khoảng thời gian nào khác do cơ quan có thẩm quyền quyết định, trừ khi khí cầu và các vật chở theo được chiếu sáng.

3.7. Không được thả khí cầu TDKNL hạng nặng có trang bị dụng cụ treo dài hơn 15m (trừ trường hợp dù mở có màu sắc dễ nhìn thấy) trong khoảng thời gian từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc ở độ cao áp suất dưới 18000m, trừ khi dụng cụ treo được sơn màu dễ nhìn thấy hoặc có treo cờ hiệu màu.

4. KẾT THÚC HOẠT ĐỘNG

4.1. Người khai thác khí cầu TDKNL phải cho các thiết bị chấm dứt chuyến bay hoạt động (xem Mục 3.3 a) và b)):

a) Khi thấy rằng điều kiện khí tượng không đủ theo quy định cho hoạt động của khí cầu;

b) Nếu khí cầu bị trục trặc hay có lý do nào khác làm cho việc tiếp tục hoạt động của khí cầu sẽ gây nguy hiểm cho các hoạt động bay khác hay người hoặc tài sản trên mặt đất; hoặc

c) Khi khí cầu sắp bay vào lãnh thổ nước khác mà chưa được phép của họ.

5. THÔNG BÁO CHUYẾN BAY

5.1. Thông báo trước khi bay

5.1.1. Chậm nhất là bảy (7) ngày trước ngày dự kiến thả khí cầu hạng nặng hay hạng trung, phải thông báo cho cơ quan không lưu liên quan biết về chuyến bay dự kiến sẽ thực hiện đó.

5.1.2. Tùy theo yêu cầu của cơ quan không lưu, thông báo về chuyến bay dự kiến có thể phải gồm những tin tức như sau:

a) Tên chuyến bay khí cầu hoặc tên hiệu của đề án sử dụng khí cầu;

b) Hạng khí cầu và hình dạng của khí cầu;

c) Mã ra đa thứ cấp hay tần số NDB, nếu có;

d) Tên người khai thác và số điện thoại của người khai thác;

đ) Địa điểm thả khí cầu;

e) Giờ dự kiến thả khí cầu (hoặc giờ bắt đầu và giờ kết thúc của cuộc thả nhiều khí cầu);

g) Số lượng khí cầu được thả và khoảng cách dự kiến giữa các lần thả (nếu thả nhiều khí cầu);

h) Hướng dự kiến khí cầu sẽ bay lên;

i) Độ cao bay đường dài (độ cao áp suất);

k) Thời gian cùng với địa điểm ước tính khí cầu sẽ bay qua độ cao áp suất 18000m, hay đạt tới độ cao bay đường dài nếu bay từ 18000m trở xuống;

l) Thời gian dự kiến kết thúc chuyến bay và địa điểm dự kiến của vùng chạm đất hay thu hồi khí cầu. Trong trường hợp thực hiện chuyến bay khí cầu trong thời gian dài mà không thể dự kiến chính xác thời gian và địa điểm kết thúc chuyến bay thì phải dùng thuật ngữ "hoạt động thời gian dài".

Ghi chú: Nếu có từ hai điểm chạm đất hay thu hồi trở lên, mỗi điểm phải được ghi cùng với giờ dự tính chạm đất tương ứng cho điểm đó. Nếu có một loạt chạm đất liên tục, giờ phải ghi là giờ ước tính đầu tiên và sau cùng của loạt chạm đất. (Ví dụ: 070300 UTC - 072300 UTC).

5.1.3. Mọi thay đổi so với thông báo trước chuyến bay như quy định tại Mục 5.1.2 phải được thông báo lại cho cơ quan không lưu liên quan chậm nhất là 6 giờ trước giờ dự định thả, hoặc trong trường hợp cần thiết phải thả khí cầu ngay để nghiên cứu các hiện tượng thiên văn, phải thông báo không chậm hơn 30 phút trước giờ dự kiến thả khí cầu.

5.2. Thông báo thả khí cầu

Ngay sau khi thả một khí cầu TDKNL hạng nặng hay hạng trung phải thông báo cho cơ quan không lưu liên quan về:

- a) Tên chuyến bay khí cầu;
- b) Nơi thả;
- c) Giờ thả;
- d) Giờ và địa điểm dự tính khí cầu sẽ bay qua độ cao áp suất 18000m hay tới độ cao bay đường dài của chuyến bay nếu bay thấp hơn 18000m;
- đ) Mọi thay đổi đối với thông báo trước chuyến bay phù hợp với các điểm g) và h) tại Mục 5.1.2 trên đây.

5.3. Thông báo hủy bỏ chuyến bay

Nhà khai thác phải thông báo ngay cho cơ quan không lưu khi biết rằng chuyến bay dự kiến của một khí cầu TDKNL hạng nặng hay hạng trung đã được thông báo theo 5.1 vừa được hủy bỏ.

6. THEO DÕI VÀ THÔNG BÁO VỊ TRÍ KHÍ CẦU

6.1. Người khai thác một khí cầu hạng nặng hoạt động ở độ cao áp suất từ 18000m trở xuống phải theo dõi tuyến bay của khí cầu và thông báo vị trí của khí cầu cho cơ quan không lưu theo quy định của cơ quan đó. Cứ hai (02) giờ một lần, người khai thác phải ghi lại vị trí của khí cầu trừ khi dịch vụ không lưu đòi hỏi phải thực hiện việc ghi chép đó sau những khoảng thời gian ngắn hơn.

6.2. Đối với khí cầu TDKNL hoạt động ở độ cao áp suất lớn hơn 18000m, người khai thác phải theo dõi tiến trình bay của khí cầu và báo cáo vị trí của khí cầu theo quy định của cơ quan không lưu. Cứ hai mươi bốn (24) giờ một lần, người khai thác phải ghi lại vị trí của khí cầu trừ khi dịch vụ không lưu đòi hỏi phải thực hiện việc ghi chép đó sau những khoảng thời gian ngắn hơn.

6.3. Nếu không thể theo dõi và ghi lại vị trí của khí cầu như quy định tại Mục 6.1 và 6.2, người khai thác phải thông báo ngay cho cơ quan không lưu biết cùng với vị trí khí cầu ghi lại được sau cùng. Phải thông báo ngay cho cơ quan không lưu biết khi việc theo dõi đường bay của khí cầu được thiết lập lại.

6.4. Một giờ trước khi khí cầu TDKNL hạng nặng bắt đầu giảm độ cao theo kế hoạch, người khai thác phải chuyển tới cơ quan không lưu những tin tức sau đây về khí cầu:

- a) Vị trí hiện tại của khí cầu;
- b) Độ cao hiện tại (độ cao áp suất);
- c) Giờ dự tính khí cầu bay xuyên qua độ cao áp suất 18000m;
- d) Giờ và địa điểm chạm đất dự tính.

6.5. Khi khí cầu TDKNL hạng nặng hay hạng trung kết thúc hoạt động, người khai thác phải thông báo cho cơ quan không lưu liên quan biết./.

Phụ lục VI

YÊU CẦU VỀ SỐ LIỆU SỬ DỤNG CHO DỊCH VỤ KHÔNG LƯU

1.1. Việc xác định và báo cáo các số liệu/dữ liệu hàng không có liên quan đến dịch vụ không lưu cần được thực hiện theo các yêu cầu về độ chính xác và tính toàn vẹn như được quy định tại các Bảng từ 1-5 của Phụ lục VI Quy chế này khi xem xét các tiêu chuẩn xây dựng hệ thống chất lượng. Các yêu cầu về độ chính xác đối với các số liệu/dữ liệu hàng không dựa vào mức độ tin cậy là trên 95%, liên quan đến điều này cần xác định ba kiểu loại số liệu/dữ liệu về vị trí:

- a) Các điểm được đo đạc (ví dụ các vị trí của các phụ trợ dẫn đường);
- b) Các điểm được tính toán (các tính toán toán học từ những điểm đo đạc trong không gian, các điểm cố định đã biết);
- c) Các điểm được công bố (ví dụ các điểm là ranh giới của vùng thông báo bay).

Ghi chú: - Các chi tiết liên quan đến hệ thống chất lượng được nêu tại Chương 3, Phụ ước 15 của ICAO về công tác không báo hàng không.

1.2. Phải đảm bảo rằng tính toàn vẹn của các số liệu/dữ liệu hàng không được duy trì thông qua việc xử lý số liệu/dữ liệu từ việc đo đạc hay nguồn sẵn có để cung cấp cho người sử dụng tiếp theo. Các yêu cầu về tính toàn vẹn của các số liệu/dữ liệu hàng không cần phải dựa vào rủi ro tiềm tàng từ việc sai lệch số liệu/dữ liệu và cách thức mà số liệu/dữ liệu được nhập vào. Do đó, cần áp dụng cách phân loại và mức toàn vẹn của số liệu/dữ liệu như sau:

a) Các số liệu/dữ liệu tới hạn có mức toàn vẹn là 1×10^{-8} : Xác suất cao khi sử dụng số liệu/dữ liệu tới hạn bị sai lệch dẫn đến việc những chuyến bay an toàn và việc hạ cánh an toàn của một tàu bay có thể gặp rủi ro với khả năng có thể xảy ra tai nạn;

b) Các số liệu/dữ liệu cần thiết có mức toàn vẹn là 1×10^{-5} : Xác suất thấp khi sử dụng số liệu/dữ liệu cần thiết bị sai lệch dẫn đến việc những chuyến bay an toàn và việc hạ cánh an toàn của một tàu bay có thể gặp rủi ro với khả năng xảy ra tai nạn;

c) Các số liệu/dữ liệu thông thường có mức toàn vẹn là 1×10^{-3} : Xác suất rất thấp khi sử dụng số liệu/dữ liệu thông thường bị sai lệch dẫn đến việc những chuyến bay an toàn và việc hạ cánh an toàn của một tàu bay có thể gặp rủi ro với khả năng xảy ra tai nạn;

1.3. Cần giám sát toàn bộ quá trình bảo vệ các số liệu/dữ liệu hàng không điện tử khi lưu trữ hoặc chuyển phát thông qua việc kiểm tra mạch vòng (CRC). Thuật toán

CRC 32-bit hay 24-bit phải lần lượt được áp dụng để bảo vệ mức toàn vẹn của các số liệu/dữ liệu hàng không tới hạn và cần thiết như được phân loại tại Mục 1.2 trên.

1.4. Các tọa độ địa lý bao gồm kinh độ và vĩ độ cần được xác định và thông báo cho cơ quan không báo theo các số liệu/dữ liệu đo đạc toàn cầu (WGS-84), xác định các tọa độ địa lý được chuyển sang hệ tọa độ WGS-84 bằng phương pháp toán học và độ chính xác ban đầu của chúng không đáp ứng được các yêu cầu tại Bảng số 1, Phụ lục VI Quy chế này.

1.5. Cần tiến hành việc đo đạc theo thứ tự chính xác sao cho tính toán thu được về số liệu/dữ liệu khai thác bay trong từng giai đoạn của chuyến bay chỉ được phép sai lệch tối đa trong phạm vi cho phép như được nêu tại các bảng của Phụ lục VI Quy chế này.

Bảng 1. Vĩ độ và kinh độ

Vĩ độ và kinh độ	Độ chính xác Kiểu loại số liệu/ dữ liệu	Phân loại Tính toàn vẹn
Các điểm ranh giới vùng thông báo bay	2 km được công bố	1×10^{-3} thông thường
Các điểm ranh giới các vùng cấm, nguy hiểm, hạn chế bay (P, R, D areas) (ngoài ranh giới vùng kiểm soát/khu kiểm soát - CTA, CTZ)	2 km được công bố	1×10^{-3} thông thường
Các điểm là ranh giới vùng kiểm soát/khu kiểm soát (CTA/CTZ)	100 m được tính toán	1×10^{-5} cần thiết
Các điểm của phương thức bay đến tiêu chuẩn/phương thức cất cánh tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR/SID), chờ, cố định và phụ trợ dẫn đường trên đường bay	100 m được đo đạc/tính toán	1×10^{-5} cần thiết
Các chướng ngại vật trong Vùng 1 (toàn bộ lãnh thổ quốc gia)	50 m được đo đạc	1×10^{-3} thông thường
Các chướng ngại vật trong Vùng 2 (phần ngoài ranh giới sân bay/sân bay trực thăng)	5 m được đo đạc	1×10^{-5} cần thiết
Các mốc/điểm tiếp cận chót và các mốc/điểm quan trọng khác bao gồm cả phương thức tiếp cận bằng thiết bị	3 m được đo đạc/tính toán	1×10^{-5} cần thiết

Bảng 2. Mức cao/độ cao/chiều cao

Mức cao/độ cao/chiều cao	Độ chính xác Kiểu loại số liệu/ dữ liệu	Phân loại Tính toán vận
Chiều cao cắt ngang ngưỡng đường CHC, tiếp cận chính xác	0.5 m được tính toán	1×10^{-8} tối hạn
Độ cao/chiều cao vượt chướng ngại vật (OCA/H)	Như được xác định trong tài liệu PANS-OPS (Doc 8168)	1×10^{-5} cần thiết
Các chướng ngại vật trong Vùng 1 (toàn bộ lãnh thổ quốc gia), mức cao	30 m được đo đạc	1×10^{-3} thông thường
Các chướng ngại vật trong Vùng 2 (phần ngoài ranh giới sân bay/sân bay trực thăng)	3 m được đo đạc	1×10^{-5} cần thiết
Thiết bị đo cự ly (DME), mức cao	30 m (100 ft) được đo đạc	1×10^{-5} cần thiết
Độ cao phương thức tiếp cận bằng thiết bị	Như được xác định trong tài liệu PANS-OPS (Doc 8168)	1×10^{-5} cần thiết
Độ cao tối thiểu	50 m được tính toán	1×10^{-3} thông thường

Bảng 3. Sự biến thiên và độ lệch từ

Sự biến thiên/độ lệch từ	Độ chính xác Kiểu loại số liệu/ dữ liệu	Phân loại Tính toán vận
Độ lệch của đài phù trợ dẫn đường (NAVAID) VHF được sử dụng cho thiết kế kỹ thuật	1 độ được đo đạc	1×10^{-5} cần thiết
Độ lệch từ của đài phù trợ dẫn đường (NAVAID) NDB	1 độ được đo đạc	1×10^{-3} thông thường

Bảng 4. Vị trí phương hướng (phương vị)

Phương vị	Độ chính xác Kiểu loại số liệu/ dữ liệu	Phân loại tính toàn vẹn
Các chặng trên đường bay	1/10 độ được tính toán	1×10^{-3} thông thường
Thiết lập các mốc trên đường bay và tại khu vực tiếp cận	1/10 độ được tính toán	1×10^{-3} thông thường
Các chặng bay đến/khởi hành	1/10 độ được tính toán	1×10^{-3} thông thường
Thiết lập các mốc cho phương thức tiếp cận bằng thiết bị	1/100 độ được tính toán	1×10^{-5} cần thiết

Bảng 5. Độ dài/cự ly/kích thước

Độ dài/cự ly/kích thước	Độ chính xác Kiểu loại số liệu/ dữ liệu	Phân loại Tính toàn vẹn
Độ dài của các chặng bay	1/10 km được tính toán	1×10^{-3} thông thường
Cự ly giữa các điểm trên đường bay	1/10 km được tính toán	1×10^{-3} thông thường
Độ dài của các chặng bay đến/khởi hành	1/100 km được tính toán	1×10^{-5} cần thiết
Cự ly các điểm (mốc) trong khu vực tiếp cận và phương thức tiếp cận bằng thiết bị	1/100 km được tính toán	1×10^{-5} cần thiết

Phụ lục VIII

**YÊU CẦU TỐI THIỂU VỀ TRANG THIẾT BỊ KỸ THUẬT, TÀI LIỆU
SỬ DỤNG CHO CƠ QUAN KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU**

I. Trang thiết bị kỹ thuật

1. Đối với Đài kiểm soát tại sân bay (TWR) và cơ quan kiểm soát tiếp cận (APP)

Số thứ tự	Loại	TWR	APP và TWR chung	APP
1	Tai nghe	x	x	x
2	Ống nói	x	x	x
3	Máy phát	x	x	x
4	Loa	x	x	x
5	Bàn lựa chọn kênh liên lạc	x	x	x
6	Bàn lựa chọn liên lạc điện thoại	x	x	x
7	Hệ thống liên lạc (intercom)	x	x	x
8	Tự động bật/tắt cho loa và tai nghe	x	x	x
9	Máy ghi âm (Thoại giữa phi công/kiểm soát viên - liên lạc qua điện thoại)	x	x	x
10	Nguồn điện	x	x	x
11	Nguồn điện dự phòng	x	x	x
12	Đèn tín hiệu và đèn quay	x	x	
13	Màn hiển thị tốc độ gió và hướng	x	x	x
14	Máy đo khí áp	x	x	x
15	Màn hiển thị khí áp	x	x	x
16	Đồng hồ	x	x	x
17	Bảng thiết bị chiếu sáng sân bay	x	x	
18	Bảng các đài dẫn đường	x	x	x
19	Hệ thống chiếu sáng kể cả chiếu sáng khi khẩn cấp	x	x	x
20	Bàn (console) của ra đa		x	
21	Màn hiển thị ra đa, các bộ phận điều khiển và console	x	x	x
22	Ra đa thứ cấp		x	x

Số thứ tự	Loại	TWR	APP và TWR chung	APP
23	Hệ thống ra đa giả định			X
24	Bảng dữ liệu bay	X	X	X
25	Các thiết bị tự động		X	X
26	Hồ sơ/hiển thị NOTAMs	X	X	X
27	Máy ghi âm ATIS		X	X
28	Báo cháy và thiết bị chữa cháy	X	X	X
29	Bàn console và các kệ đựng	X	X	X
30	Ghế ngồi	X	X	X
31	Màn che cửa sổ	X	X	
32	Hệ thống điều hòa (nóng/lạnh)	X	X	X
33	Dụng cụ (bếp hâm nóng, nước, v.v.)	X		
34	Trang thiết bị phục vụ ăn trưa		X	X
35	Vòi nước		X	X
36	Ống nhôm	X	X	X
37	Thiết bị cách âm (tường, sàn nhà)	X	X	X
38	Tủ sách nghiệp vụ	X	X	X
39	Bản đồ/sơ đồ bay	X	X	X

2. Đối với Trung tâm kiểm soát đường dài (ACC):

Số thứ tự	Các trang thiết bị và phương tiện
1	Tai nghe
2	Ống nói
3	Máy phát
4	Loa
5	Bàn lựa chọn kênh liên lạc
6	Bàn lựa chọn liên lạc điện thoại
7	Hệ thống liên lạc (intercom)
8	Đồng hồ
9	Máy ghi âm (Thoại giữa phi công/KSVKL - liên lạc qua điện thoại)
10	Màn hiển thị ra đa, console, bao gồm cả kiểm soát ra đa
11	Ra đa thứ cấp
12	Hệ thống ra đa giả định

Số thứ tự	Các trang thiết bị và phương tiện
13	Các trang thiết bị tự động bao gồm các bộ phận nạp vào/cho ra (input/output)
14	Bảng hành trình bay
15	Máy đánh chữ cho các điện văn khí tượng và các điện văn liên quan đến các hoạt động của tàu bay
16	Màn hiển thị khí tượng bao gồm cả đặt khí áp
17	Hồ sơ và đèn chiếu
18	Bảng thông báo các tin tức
19	Bàn
20	Ghế
21	Thiết bị chiếu sáng bao gồm cả khi khẩn cấp
22	Thiết bị báo cháy và chữa cháy
23	Vòi nước
24	Trang thiết bị phục vụ ăn trưa
25	Điều hòa nóng/lạnh
26	Nguồn cấp điện
27	Nguồn điện dự phòng
28	Tủ sách nghiệp vụ

II. Các ấn phẩm tài liệu nghiệp vụ:

Số thứ tự	Loại	TWR	APP và TWR chung	APP	ACC
Các văn bản pháp quy của Việt Nam					
1	Luật Hàng không dân dụng Việt Nam	x	x	x	x
2	Nghị định của Chính phủ về quản lý hoạt động bay dân dụng tại Việt Nam và các quy định liên quan hướng dẫn thực hiện.	x	x	x	x
3	Quy tắc về bay, quản lý và điều hành bay trong vùng trời Việt Nam	x	x	x	x
4	Quy chế không lưu hàng không dân dụng Việt Nam	x	x	x	x

Số thứ tự	Loại	TWR	APP và TWR chung	APP	ACC
5	Phương thức không lưu hàng không dân dụng Việt Nam	x	x	x	x
6	Quy chế bay trong khu vực các sân bay liên quan tại Việt Nam	x	x	x	x
7	Các quy định khác của Cục Hàng không Việt Nam về không lưu và khai thác bay	x	x	x	x
8	Văn bản hiệp đồng kiểm soát không lưu, văn bản hiệp đồng điều hành bay hàng không và quân sự, văn bản về hợp đồng cung cấp dịch vụ quản lý bay tại sân bay.	x	x	x	x
9	Tài liệu hướng dẫn nghiệp vụ kiểm soát không lưu của từng cơ quan kiểm soát không lưu (ATC Manual)	x	x	x	x
10	Các quy định của đơn vị về không lưu	x	x	x	x
11	Tập AIP Việt Nam, bản đồ/sơ đồ bay và các tài liệu khác		x		x
Các tài liệu quy định của ICAO					
12	Phụ ước 1, 2, 3, 11, 12,15, 17 của ICAO	x	x	x	x
13	Tài liệu Doc.4444 PANS-ATM của ICAO về quản lý không lưu	x	x	x	
14	Tài liệu Doc.8168 PANS-OPS của ICAO về các phương thức thực hành bay	x	x	x	x
15	Tài liệu Doc.9426 - Hướng dẫn lập kế hoạch không lưu		x	x	x
16	Tài liệu Doc.7910 của ICAO về ký hiệu địa danh		x		x
17	Tài liệu Doc.7030 - Các phương thức bổ sung khu vực	x	x	x	x
18	Các tài liệu nghiệp vụ khác của ICAO	x	x	x	x

09683383

Phụ lục IX

CÁC YÊU CẦU VỀ CHUYỂN BAY VÀ CÁC DỊCH VỤ
ĐƯỢC CUNG CẤP TRONG CÁC LOẠI VÙNG TRỜI KHÔNG LƯU

Loại	Loại chuyển bay	Phân cách được cung cấp	Dịch vụ được cung cấp	Giới hạn về tốc độ	Yêu cầu về thông tin liên lạc	Theo huấn lệnh ATC
A	Chỉ dành IFR	Tất cả tàu bay	ATC	Không áp dụng	Hai chiều liên tục	Có
	IFR	Tất cả tàu bay	ATC	Không áp dụng	Hai chiều liên tục	Có
B	VFR	Tất cả tàu bay	ATC	Không áp dụng	Hai chiều liên tục	Có
	IFR	IFR với IFR IFR với VFR	ATC	Không áp dụng	Hai chiều liên tục	Có
C	VFR	VFR với IFR	1) ATC đảm bảo phân cách với chuyển bay IFR; 2) Thông báo tin tức hoạt động bay VFR/VFR (và tư vấn về việc bay tránh theo yêu cầu)	250 kt IAS dưới 3050m (10.000 ft) AMSL	Hai chiều liên tục	Có
	IFR	IFR với IFR	ATC, thông báo tin tức hoạt động của các chuyển bay VFR (và tư vấn về việc bay tránh theo yêu cầu)	250 kt IAS dưới 3050m (10.000 ft) AMSL	Hai chiều liên tục	Có
D	VFR	Không	Thông báo tin tức hoạt động bay IFR/VFR và VFR/VFR (và tư vấn về việc bay tránh theo yêu cầu)	250 kt IAS dưới 3050m (10.000 ft) AMSL	Hai chiều liên tục	Có

09683383

Loại	Loại chuyển bay	Phân cách được cung cấp	Dịch vụ được cung cấp	Giới hạn về tốc độ	Yêu cầu về thông tin liên lạc	Theo huấn lệnh ATC
E	IFR	IFR với IFR	ATC và thông báo tin tức hoạt động bay VFR nếu điều kiện thực tế cho phép	250 kt IAS dưới 3050m (10.000 ft) AMSL	Hai chiều liên tục	Có
	VFR	Không	Thông báo tin tức hoạt động bay nếu điều kiện thực tế cho phép	250 kt IAS dưới 3050m (10.000 ft) AMSL	Không	Không
F	IFR	IFR với IFR nếu điều kiện thực tế cho phép	ATC đảm bảo phân cách nếu điều kiện thực tế cho phép; dịch vụ thông báo bay	250 kt IAS dưới 3050m (10.000 ft) AMSL	Hai chiều liên tục	Không
	VFR	Không	Dịch vụ thông báo bay	250 kt IAS dưới 3050m (10.000 ft) AMSL	Không	Không
G	IFR	Không	Dịch vụ thông báo bay	250 kt IAS dưới 3050m (10.000 ft) AMSL	Hai chiều liên tục	Không
	VFR	Không	Dịch vụ thông báo bay	250 kt IAS dưới 3050m (10.000 ft) AMSL	Không	Không

* Khi độ cao chuyển tiếp thấp hơn 3050 m (10.000 ft) AMSL, mực bay 100 (FL 100) được sử dụng thay cho 10.000 ft.

Phụ lục X

TÀI LIỆU THAM CHIẾU CƠ BẢN ĐƯỢC SỬ DỤNG

I. Các Phụ ước của ICAO (Annexes):

1. Phụ ước 1: Cấp giấy phép hành nghề (*Personnel Licensing*).
2. Phụ ước 2: Quy tắc bay (*Annex 2 - Rules of the Air*).
3. Phụ ước 3: Dịch vụ khí tượng hàng không (*Annex 3 - Meteorological Service for International Air Navigation*).
4. Phụ ước 11: Dịch vụ không lưu (*Annex 11 - Air Traffic Services*).
5. Phụ ước 12: Dịch vụ tìm kiếm - cứu nạn (*Annex 12 - Search and Rescue*).
6. Phụ ước 15: Dịch vụ không báo (*Annex 15 - Aeronautical Information Services*).
7. Phụ ước 17: An ninh- Bảo vệ hoạt động HKDD chống lại những hành vi can thiệp bất hợp pháp (*Annex 17: Security-Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful*).

II. Tài liệu về các phương thức không vận (Procedures for Air Navigation Services - PANS):

1. Tài liệu 8400: Các chữ viết tắt và mã cốt của ICAO (Doc.8400: PANS-ABC *ICAO Abbreviations and Codes*).
2. Tài liệu 8168: Khai thác tàu bay (Doc.8168: PANS-OPS - *Aircraft Operations*).
3. Tài liệu 4444: Quản lý không lưu (Doc 4444: PANS-ATM - *Air Traffic Management*).
4. Tài liệu 7030: Các phương thức bổ sung khu vực (Doc.7030: *Regional Supplementary Procedures*).

III. Các tài liệu hướng dẫn khai thác (Manuals)

1. Tài liệu 9426: Tài liệu về Lập kế hoạch không lưu (Doc.9426: *ATS Planning*).