

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: 12/2007/QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 21 tháng 3 năm 2007

QUYẾT ĐỊNH

ban hành Quy chế khí tượng hàng không dân dụng

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 6 năm 2006;

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;

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

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này “Quy chế khí tượng hàng không dân dụng”.

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

Bãi bỏ Quyết định số 29/2005/QĐ-BGTVT ngày 18 tháng 5 năm 2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc ban hành Quy chế công tác khí tượng hàng không dân dụng Việt Nam.

Điều 3. Các ông (Bà) Chánh Văn phòng, Chánh Thanh tra Bộ, Vụ trưởng các Vụ thuộc Bộ, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

BỘ TRƯỞNG

Hồ Nghĩa Dũng

QUY CHẾ**khí tượng hàng không dân dụng**

*(ban hành kèm theo Quyết định số 12/2007/QĐ-BGTVT
ngày 21 tháng 3 năm 2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

Chương I**QUY ĐỊNH CHUNG**

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

1. Quy chế này quy định về nội dung dịch vụ khí tượng hàng không; cung cấp, sử dụng dịch vụ khí tượng hàng không; hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị khí tượng, phương tiện thông tin liên lạc; cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không, nhân viên khí tượng hàng không; trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân trong lĩnh vực khí tượng hàng không.

2. Quy chế này áp dụng đối với các hãng hàng không, người khai thác tàu bay, doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không, cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không, nhân viên khí tượng hàng không và các tổ chức, cá nhân khác có liên quan trong lĩnh vực khí tượng hàng không.

Điều 2. Quy ước viết tắt

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

1. ACC (Area Control Center): Trung tâm kiểm soát đường dài.

2. ADS (Automatic Dependent Surveillance): Giám sát phụ thuộc tự động.

3. AD WRNG (Aerodrome Warning): Điện văn cảnh báo thời tiết cảng hàng không, sân bay.

4. AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network): Mạng thông tin cố định hàng không.

5. AIC (Aeronautical Information Circular): Thông tri hàng không.

6. AIP (Aeronautical Information Publication): Tập thông báo tin tức hàng không.

7. AIREP (Air Report): Báo cáo từ tàu bay.

8. APP (Approach Control Unit): CSCCDV kiểm soát tiếp cận.

9. ATIS (Automatic Terminal Information Service): Dịch vụ thông báo tự động tại khu vực sân bay (phát thanh bằng lời).

10. AUTO (Automatic): Chế độ tự động.

11. BKN (Broken): Năm đến bảy phần mây (chỉ lượng mây).

12. CAT (category): Cấp sân bay theo thiết bị dẫn đường cất hạ cánh.

13. CSCCDV: Cơ sở cung cấp dịch vụ.

14. D-ATIS (Datalink-Automatic Terminal Information Service): Dịch vụ thông báo tự động tại khu vực sân bay (truyền dữ liệu bằng kỹ thuật số).

15. D-VOLMET (Datalink-Volmet): Dịch vụ thông báo khí tượng cho các chuyến bay đường dài (truyền dữ liệu bằng kỹ thuật số).

16. FIR (Flight Information Region): Vùng thông báo bay.

17. GTS (Global Telecommunication System): Hệ thống viễn thông toàn cầu.

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

19. IFR (Instruments Flight Rules): Quy tắc bay bằng thiết bị.

20. ISCS (International Sattelite Communication System): Hệ thống thông tin vệ tinh quốc tế.

21. METAR (Routine Observation and Reports): Bản tin báo cáo thời tiết thường lệ tại cảng hàng không, sân bay.

22. MSL (Mean Sea Level): Mức nước biển trung bình.

23. MWO (Meteorological Watch Office): CSCCDV cảnh báo thời tiết.

24. NOTAM (Notice To Airmen): Điện văn thông báo hàng không.

25. OPMET (Operational Meteorological Information): Số liệu khí tượng khai thác.

26. OVC (Overcast): Tám phần mây (chỉ lượng mây).

27. QFE (Atmospheric pressure at Aerodrome elevation or at runway threshold): Áp suất khí quyển tại mức cao cảng hàng không, sân bay hoặc tại ngưỡng đường cất hạ cánh.

28. QNH (Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground): Khí áp quy về mực nước biển trung bình theo khí quyển chuẩn ICAO.

29. RODB (Regional OPMET Data-Bank): Ngân hàng dữ liệu khí tượng khu vực.

30. ROBEX (Regional Operational Meteorological Bulletin Exchange): Mạng trao đổi thông tin khí tượng phục vụ hàng không trong khu vực.

31. SADIS (Sattelite Distribution): Hệ thống phân phát sản phẩm WAFS bằng vệ tinh.

32. SPECI (Special Observation and Reports): Bản tin báo cáo thời tiết đặc biệt tại cảng hàng không, sân bay.

33. SYNOP: Số liệu khí tượng bề mặt 3 giờ/lần.

34. TAF (Aerodrome Forecast): Bản tin dự báo thời tiết tại cảng hàng không, sân bay.

35. TAFAMD (Amendment Aerodrome Forecast): Bản tin dự báo thời tiết tại cảng hàng không, sân bay được bổ sung.

36. TREND: Dự báo thời tiết sân bay có hiệu lực dưới 2 giờ từ thời điểm quan trắc.

37. TWR (Tower): Đài kiểm soát tại sân bay.

38. UTC (Universal Time Coordination): Giờ quốc tế.

39. VOLMET: Dịch vụ thông báo khí tượng cho các chuyến bay đường dài (phát thanh bằng lời).

40. WAFC (World Area Forecast Center): Trung tâm dự báo thời tiết toàn cầu.

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

42. WS WRNG (Wind Shear Warning): Điện văn cảnh báo hiện tượng gió đứt tầng thấp.

Điều 3. Giải thích thuật ngữ

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

1. Báo cáo từ tàu bay (Airep): Bản báo cáo từ một tàu bay đang bay tuân theo các yêu cầu về báo cáo vị trí, tình trạng hoạt động hoặc điều kiện khí tượng.

2. Bản đồ cao không - Bản đồ mặt đẳng áp (AT): Bản đồ thời tiết tại các mặt đẳng áp tiêu chuẩn có ghi các số liệu khí tượng quan trắc được tại mặt đẳng áp đó.

3. Bản đồ dự báo thời tiết (Prognostic weather chart): Bản đồ ghi các yếu tố khí tượng mà nhân viên dự báo khí tượng dự báo sẽ xảy ra trong khoảng thời gian nhất định.

4. Bản đồ mặt đất (Surface Wx chart): Bản đồ thời tiết có ghi những số liệu khí tượng quan trắc được từ mặt đất.

5. Bản tin khí tượng (Met. Report): Bản thông báo về điều kiện khí tượng quan trắc tại một thời điểm và vị trí xác định.

6. Cảng hàng không, sân bay dự bị (Alternate aerodrome): Nơi tàu bay có thể hạ cánh khi không thể thực hiện được tại cảng hàng không, sân bay dự định hạ cánh.

7. Cấp sân bay theo thiết bị dẫn đường (Category): Phân cấp sân bay theo thiết bị dẫn đường. Cấp I (CAT I) tương ứng sân bay được trang bị hệ thống hạ cánh chính xác đảm bảo khai thác với độ cao quyết định 60m, tầm nhìn đường cất hạ cánh 550m (hoặc tầm nhìn ngang 800m). Cấp II (CAT II) tương ứng độ cao quyết định 30m và tầm nhìn đường cất hạ cánh 350m (hoặc tầm nhìn ngang 400m). Cấp III (CAT III) tương ứng độ cao quyết

định dưới 30m và tầm nhìn đường cất hạ cánh dưới 200m.

8. Chuyến bay có kiểm soát (Controlled flight): Chuyến bay được cung cấp dịch vụ không lưu.

9. Chiều cao (Height): Khoảng cách theo chiều thẳng đứng từ một mực được quy định làm chuẩn đến một mực khác, một điểm hoặc một vật được coi như một điểm.

10. Dự báo (Forecast): Điều kiện khí tượng dự kiến sẽ xảy ra tại một thời điểm hay trong một khoảng thời gian xác định và cho một khu vực hay phần vùng trời xác định.

11. Điểm báo cáo ATS/MET (Reporting point): Vị trí địa lý quy định dựa vào đó để tàu bay báo cáo vị trí.

12. Điện văn thông báo hàng không (NOTAM): Điện văn thông báo liên quan đến việc thiết lập, tình trạng hoặc sự thay đổi của bất kỳ phương tiện dẫn đường, dịch vụ và phương thức hoặc mức độ nguy hiểm liên quan đến khai thác bay.

13. Độ cao (Altitude): 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.

14. Đường bay ATS (ATS route:) Tuyến đường được thiết lập nhằm mục đích định hướng luồng không lưu để đảm bảo dịch vụ không lưu.

15. Hoạt động hàng không chung (General aviation): Hoạt động sử dụng tàu bay để thực hiện các chuyến bay trong các lĩnh vực công nghiệp, nông nghiệp, lâm nghiệp, ngư nghiệp, xây dựng và các lĩnh vực kinh tế khác, phục vụ tìm kiếm, cứu nạn, cấp cứu, cứu hộ, y tế, nghiên cứu khoa học, văn hóa, thể thao, đào tạo, huấn luyện, bay hiệu chuẩn, đo đạc, chụp ảnh, quay phim, bay phục vụ nhu cầu cá nhân và các hoạt động bay dân dụng khác không nhằm mục đích vận chuyển công cộng hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu phẩm, bưu kiện, thư.

16. Hồ sơ khí tượng (Flight documentation): Tài liệu viết tay hay in ấn, chứa đựng các thông tin khí tượng phục vụ chuyến bay.

17. Hệ thống dự báo thời tiết toàn cầu (World area forecast system): Các trung tâm dự báo thời tiết toàn cầu WAFC cung cấp các dự báo khí tượng hàng không trên đường bay ở dạng thống nhất.

18. Kế hoạch bay (Flight plan): Các tin tức cho CSCCDV không lưu về chuyến bay dự định thực hiện.

19. Kế hoạch khai thác (Operational planning): Kế hoạch về hoạt động bay do người khai thác tàu bay lập.

20. Kế hoạch khai thác bay (Operational flight plan): Kế hoạch của người khai thác tàu bay được lập dựa trên cơ

sở xem xét, đánh giá về tình trạng cảng hàng không, sân bay, giới hạn khai thác và điều kiện thời tiết dự kiến trên đường bay và tại các cảng hàng không, sân bay có liên quan.

21. Khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay (Vicinity): Khu vực không nằm trong cảng hàng không, sân bay, có giới hạn là 8 km tính từ ranh giới cảng hàng không, sân bay trở ra.

22. Mạng viễn thông cố định hàng không (AFTN): Hệ thống viễn thông toàn cầu cung cấp một phần dịch vụ thông tin hàng không cố định bao gồm việc trao đổi các điện văn hoặc các dữ liệu giữa các trạm thông tin mặt đất với nhau.

23. Mục bay (Flight level): Mặt đẳng áp so với mặt đẳng áp chuẩn 1013.2 hPa và cách mặt đẳng áp cùng tính chất những giá trị khí áp quy định.

24. Mục bay đường dài (Cruising level): Mục bay được duy trì trong suốt hành trình chuyến bay.

25. Nhân viên khí tượng (MET. Personal): Cá nhân thuộc doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không dân dụng.

26. Phát thanh VOLMET: Phát thanh trên sóng vô tuyến thường xuyên các tin tức khí tượng cho tàu bay đang bay đường dài.

27. Phòng thủ tục bay (ATS reporting office): CSCCDV nhận các báo cáo có liên quan đến dịch vụ không lưu và kế hoạch bay. Phòng thủ tục bay có thể thành lập riêng hoặc kết hợp với CSCCDV không lưu hay CSCCDV thông báo tin tức hàng không sẵn có.

28. Phòng thuyết trình thời tiết (Briefing Met. Office): Nơi CSCCDV khí tượng trưng bày tài liệu khí tượng để người lái có thể nghiên cứu và nghe thuyết trình thời tiết.

29. Quan trắc khí tượng (Mct. Observation): Đánh giá một hay nhiều yếu tố khí tượng bằng thiết bị, bằng mắt do nhân viên quan trắc khí tượng thực hiện.

30. Quan trắc từ tàu bay (Aircraft observation): Đánh giá một hay nhiều yếu tố khí tượng từ tàu bay đang bay do lái trưởng hoặc nhân viên dẫn đường thực hiện.

31. Tầm nhìn đường cất hạ cánh (Runway visual range): Khoảng cách mà người lái khi đang ở trên trục đường cất hạ cánh có thể nhìn thấy những dấu hiệu kẻ trên lớp phủ đường cất hạ cánh, đèn lè hoặc đèn tim đường cất hạ cánh.

32. Tầm nhìn ngang khí tượng (Visibility): Tầm nhìn đối với hàng không được định nghĩa như sau:

a) Khoảng cách lớn nhất mà vật màu đen có kích thước rõ ràng nằm gần mặt

đất có thể được nhìn, nhận ra trên nền trời sáng;

b) Khoảng cách lớn nhất mà nguồn sáng trong khu vực lân cận có cường độ 1000 candelas có thể nhìn, nhận ra trên nền trời tối.

33. Tầm nhìn thịnh hành (Prevailing visibility): Là trị số tầm nhìn chiếm bằng hoặc hơn nửa vòng tròn nằm ngang hoặc một nửa bề mặt cảng hàng không, sân bay. Vùng này có thể là những phân khu liên tục hoặc không liên tục.

34. Tập thông báo tin tức hàng không (Aeronautical Information Publication): Tài liệu được cơ quan quản lý nhà nước về hàng không dân dụng hoặc CSCCDV được ủy quyền phát hành; tài liệu bao gồm những thông tin cần thiết cho hoạt động bay.

35. Thông báo SIGMET: Bản tin cảnh báo do CSCCDV cảnh báo thời tiết 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.

36. Tin tức khí tượng (Met. Information): Bao gồm các số liệu quan trắc, phân tích, dự báo liên quan đến điều kiện thời tiết hiện tại hay dự kiến sẽ xuất hiện.

37. Thuyết trình (Briefing): Những

giải thích bằng lời về điều kiện thời tiết hiện tại hay dự kiến sẽ xuất hiện.

38. Trạm quan trắc khí tượng cảng hàng không, sân bay (Aeronautical Met. Station): CSCCDV chịu trách nhiệm tiến hành quan trắc và báo cáo về điều kiện thời tiết tại cảng hàng không, sân bay và trong khu vực lân cận.

39. Trạm thông tin hàng không (Aeronautical telecommunication station): Trạm phục vụ cho dịch vụ thông tin hàng không.

40. Trung tâm dự báo thời tiết toàn cầu (World area forecast centre): Trung tâm khí tượng được chỉ định chuẩn bị và cung cấp các dự báo tầng cao ở dạng số cho các trung tâm dự báo thời tiết khu vực.

41. Tư vấn (Colsultation): Trao đổi ý kiến giữa nhân viên dự báo khí tượng và người khai thác tàu bay, tổ lái về những điều kiện thời tiết hiện tại hay dự kiến sẽ xuất hiện có liên quan đến hoạt động bay.

42. Văn bản thỏa thuận không vận khu vực (Regional air navigation agreement): Văn bản thỏa thuận được Hội đồng ICAO phê duyệt dựa trên những khuyến cáo của nhóm thiết lập và thực hiện kế hoạch không vận khu vực Châu Á - Thái Bình Dương (APANPIRG).

43. Vùng thông báo bay (FIR): Một

vùng trời có giới hạn xác định trong đó có cung cấp dịch vụ thông báo bay và dịch vụ báo động.

Chương II

NỘI DUNG DỊCH VỤ KHÍ TƯỢNG HÀNG KHÔNG

Mục 1

QUAN TRẮC VÀ BÁO CÁO KHÍ TƯỢNG

Điều 4. Quy định chung

1. Trạm quan trắc khí tượng hàng không được thiết lập tại cảng hàng không, sân bay, có nhiệm vụ quan trắc, đo đạc các yếu tố khí tượng, hiện tượng thời tiết tại khu vực cảng hàng không, sân bay; lập các báo cáo thời tiết phục vụ cho tàu bay cất hạ cánh và cho các hoạt động khai thác hàng không khác, cụ thể như sau:

a) Quan trắc và báo cáo thời tiết thường lệ để phục vụ tàu bay cất hạ cánh, phát thanh ATIS hoặc D-ATIS; METAR để trao đổi, lập kế hoạch bay, phát thanh VOLMET hoặc D-VOLMET;

b) Quan trắc và báo cáo thời tiết đặc biệt để phục vụ tàu bay cất hạ cánh, phát thanh ATIS hoặc D-ATIS; SPECI để lập kế hoạch bay, phát thanh VOLMET hoặc D-VOLMET.

2. Tại cảng hàng không quốc tế thực

hiện quan trắc và báo cáo thời tiết định kỳ 30 phút/lần, liên tục 24/24 giờ.

3. Tại các cảng hàng không, sân bay nội địa quan trắc và báo cáo thời tiết liên tục từ 2200 UTC đến 1100 UTC hằng ngày như sau:

a) Trong thời gian có hoạt động bay đi và đến, quan trắc và báo cáo thời tiết 30 phút/ lần hoặc quan trắc và báo cáo đặc biệt SPECI theo quy định;

b) Đối với cảng hàng không, sân bay có trang bị hệ thống đèn đêm hoặc triển khai bay đêm, việc tổ chức quan trắc và báo cáo thời tiết theo kế hoạch bay cụ thể;

c) Trong thời gian không có hoạt động bay đi và đến, quan trắc và báo cáo thời tiết liên tục 01 lần/ giờ vào đầu giờ.

4. Trạm quan trắc khí tượng hàng không có trách nhiệm cung cấp kịp thời, đầy đủ bản tin thời tiết METAR, SPECI cho đài kiểm soát tại sân bay (TWR) và các cảng hàng không, sân bay liên quan.

Điều 5. Nội dung quan trắc và báo cáo

1. Quan trắc gió bề mặt:

a) Hướng và tốc độ gió ghi trong bản tin là giá trị thực ở độ cao 10 mét so với bề mặt đường cất hạ cánh;

b) Giá trị gió đo được đặc trưng dọc đường cất hạ cánh sử dụng cho tàu bay

cất cánh; giá trị gió đo được tại khu vực tiếp đất sử dụng cho tàu bay hạ cánh; giá trị gió đo được đặc trưng dọc đường cất hạ cánh sử dụng cho bản tin METAR, SPECI;

c) Hướng gió và tốc độ gió là giá trị quan trắc trung bình 02 phút sử dụng cho bản tin phục vụ tàu bay cất hạ cánh và trung bình 10 phút sử dụng cho bản tin METAR, SPECI;

d) Hướng gió được làm tròn đến giá trị 10° gần nhất và tốc độ gió được ghi bằng đơn vị knot (kt).

2. Quan trắc tầm nhìn ngang khí tượng (MOR), tầm nhìn đường cất hạ cánh (RVR):

a) Giá trị MOR đo được đặc trưng dọc đường cất hạ cánh sử dụng cho tàu bay cất cánh; giá trị MOR đo được đặc trưng cho khu vực tiếp đất sử dụng cho tàu bay hạ cánh; giá trị MOR đo được đặc trưng cho khu vực cảng hàng không, sân bay sử dụng cho bản tin METAR, SPECI;

b) Giá trị RVR đo đặc trưng cho vùng tàu bay tiếp đất được sử dụng tại cảng hàng không, sân bay thực hiện phương thức tiếp cận chính xác có trang bị hệ thống đèn đường cất hạ cánh theo tiêu chuẩn CAT I; giá trị RVR đo đặc trưng cho vùng tàu bay tiếp đất và điểm giữa đường cất hạ cánh được sử dụng tại cảng hàng không, sân bay thực hiện phương

thức tiếp cận chính xác theo tiêu chuẩn CAT II; giá trị RVR đo đặc trưng cho vùng tàu bay tiếp đất, điểm giữa và điểm cuối đường cất hạ cánh được sử dụng tại cảng hàng không, sân bay thực hiện phương thức tiếp cận chính xác theo tiêu chuẩn CAT III;

c) Tầm nhìn RVR được xác định bằng máy đo, thực hành quan trắc và báo cáo RVR tuân thủ theo Tài liệu hướng dẫn Doc. 9328 của ICAO;

d) Tại cảng hàng không, sân bay nội địa chưa có máy đo RVR, việc xác định tầm nhìn được thực hiện bằng mắt dựa trên sơ đồ các tiêu điểm tầm nhìn ngang đã được thiết lập.

3. Quan trắc hiện tượng thời tiết:

a) Hiện tượng thời tiết đặc trưng cho khu vực cảng hàng không, sân bay sử dụng cho tàu bay cất, hạ cánh; hiện tượng thời tiết đặc trưng cho cảng hàng không, sân bay và vùng lân cận cảng hàng không, sân bay sử dụng cho bản tin METAR, SPECI;

b) Dạng hiện tượng thời tiết và các ký hiệu viết tắt được tuân thủ theo Bảng 4768 của Tài liệu WMO-782 Mã luật khí tượng hàng không METAR/SPECI.

4. Quan trắc mây:

a) Quan trắc mây đặc trưng vùng tiếp cận sử dụng cho tàu bay cất, hạ cánh; đặc trưng cho cảng hàng không, sân bay và

khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay sử dụng cho bản tin METAR, SPECI;

b) Tại cảng hàng không, sân bay nội địa chưa có máy đo mây, việc xác định lượng, loại, độ cao chân mây do nhân viên quan trắc thực hiện bằng mắt.

5. Quan trắc nhiệt độ không khí, nhiệt độ điểm sương đặc trưng cho đường cất hạ cánh và được làm tròn thành số nguyên °C.

6. Quan trắc khí áp: Khí áp quy về mực nước biển trung bình (QNH) và khí áp tại mực sân bay (QFE) được làm tròn xuống số nguyên hPa gần nhất.

7. Quan trắc tin tức bổ sung: Quan trắc hiện tượng thời tiết nguy hiểm trong khu tiếp cận và khu vực lấy độ cao.

8. Báo cáo:

a) Nội dung báo cáo bản tin thời tiết thường lệ và bản tin thời tiết đặc biệt được trình bày bằng ngôn ngữ thông thường dưới dạng chữ tắt và dạng mã luật METAR/SPECI tuân thủ theo quy định trong Bảng A3-1, A3-2, Phụ ước 3 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế và Chương 2 Tài liệu hướng dẫn Doc.8896 của ICAO;

b) Tại cảng hàng không, sân bay có hệ thống quan trắc thời tiết tự động nhưng không khai thác ban đêm được phép sử dụng thuật ngữ AUTO trong báo cáo bản tin METAR, SPECI.

Điều 6. Quan trắc, báo cáo thời tiết từ tàu bay

1. Tàu bay đang thực hiện cất hạ cánh ở các cảng hàng không, sân bay và tàu bay đang bay trong vùng trách nhiệm của CSCCDV không lưu có trách nhiệm thực hiện quan trắc, báo cáo thường lệ và đặc biệt như sau:

a) Quan trắc, báo cáo thường lệ từ tàu bay được thực hiện tại các điểm báo cáo không lưu/khí tượng (ATS/MET) trên đường bay và trong giai đoạn lấy độ cao;

b) Quan trắc, báo cáo đặc biệt từ tàu bay được thực hiện bất kỳ lúc nào khi gặp các hiện tượng thời tiết nguy hiểm trong giai đoạn bay, bao gồm hiện tượng nhiễu động khí quyển, đóng băng, sóng núi với cường độ mạnh, giông kèm hoặc không kèm mưa đá, bão bụi hay bão cát mạnh, mây tro bụi núi lửa, núi lửa hoạt động; trường hợp tàu bay bay với tốc độ âm thanh và siêu âm, bản báo cáo phải bổ sung quan trắc về hiện tượng nhiễu động cường độ vừa, mưa đá, mây liên kết.

2. Nội dung báo cáo thời tiết thường lệ từ tàu bay đang bay bằng liên lạc dữ liệu không - địa hoặc liên lạc thoại quy định tại Bảng A4-3, Phụ ước 3 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế và Chương 7 Tài liệu hướng dẫn Doc.8896 của ICAO.

3. Phương thức báo cáo từ tàu bay như sau:

a) Khi sử dụng liên lạc dữ liệu không - địa và áp dụng ADS, các quan trắc từ tàu bay được thực hiện tự động 15 phút một lần trên đường bay và 30 giây một lần trong 10 phút đầu tiên trong giai đoạn lấy độ cao của chuyến bay;

b) Khi sử dụng liên lạc thoại, việc quan trắc và báo cáo thường lệ từ tàu bay được tiến hành tại các điểm báo cáo ATS/MET do Cục Hàng không Việt Nam quy định.

4. Trường hợp phát hiện thấy hiện tượng thời tiết nguy hiểm có khả năng uy hiếp đến an toàn bay hoặc làm giảm hiệu suất khai thác của tàu bay khác, tổ lái sẽ tiến hành quan trắc và thông báo kịp thời cho CSCCDV không lưu đang kiểm soát chuyến bay.

5. Trong trường hợp có hoạt động núi lửa, tổ lái có trách nhiệm tiến hành quan trắc đặc biệt và điền vào mẫu VAR sau chuyến bay để đưa vào hồ sơ khí tượng.

6. Các CSCCDV kiểm soát không lưu sau khi nhận được báo cáo từ tàu bay có trách nhiệm chuyển ngay cho CSCCDV cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý dưới dạng điện văn theo mẫu AIREP SPE-

CIAL quy định trong Bảng A4-3, Phụ ước 3 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế.

Mục 2

DỰ BÁO VÀ CẢNH BÁO THỜI TIẾT

Điều 7. Quy định chung

CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế, CSCCDV cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý cung cấp dịch vụ dự báo, cảnh báo thời tiết phục vụ hoạt động hàng không dân dụng; phạm vi không gian trách nhiệm để lập bản tin dự báo, cảnh báo thời tiết bao gồm không gian bao phủ các cảng hàng không, sân bay và trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý.

Điều 8. Bản tin dự báo, cảnh báo thời tiết

Các bản tin dự báo, cảnh báo thời tiết bao gồm:

1. Dự báo thời tiết cảng hàng không, sân bay (TAF, TAF AMD).
2. Dự báo hạ cánh (TREND).
3. Dự báo cất cánh.
4. Dự báo thời tiết đường bay và khu vực bay.

5. Thông báo SIGMET.

6. Cảnh báo thời tiết cảng hàng không, sân bay (AD WRNG).

7. Cảnh báo hiện tượng gió đứt tầng thấp (WS WRNG).

Điều 9. Dự báo thời tiết cảng hàng không, sân bay (TAF, TAF AMD)

1. CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế có trách nhiệm lập và phát hành các bản tin dự báo TAF, TAF AMD.

2. Thời gian phát hành và hiệu lực của các bản tin dự báo TAF cho cảng hàng không quốc tế được quy định như sau:

a) Dự báo TAF có hiệu lực 18 giờ (TAF dài) được lập 04 lần/ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực 0000, 0600, 1200 và 1800 UTC;

b) Thời gian lập và phát hành TAF trước 2 giờ so với giờ bản tin dự báo TAF bắt đầu có hiệu lực.

3. Thời gian phát hành và hiệu lực các bản tin dự báo TAF cho cảng hàng không, sân bay nội địa được quy định như sau:

a) Bản tin dự báo TAF có hiệu lực 9 giờ (TAF ngắn) được lập 03 lần/ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực 0000, 0300, và 0600 UTC; thời gian lập và phát hành trước 01 giờ so với giờ bắt đầu có hiệu lực;

b) Thời gian hiệu lực của bản tin dự báo TAF bao trùm từ thời điểm tàu bay khởi hành từ chặng đầu tiên cho đến sau 03 giờ cất cánh.

4. CSCCDV khí tượng cảng hàng không quốc tế khi phát hiện thấy hoặc nhận định được thời tiết sẽ thay đổi khác biệt và đạt ngưỡng chỉ tiêu so với nội dung bản tin TAF mới phát hành thì phải lập ngay bản tin dự báo bổ sung (TAF AMD).

5. Nội dung, hình thức và chỉ tiêu dự báo các yếu tố thời tiết thay đổi trong bản tin dự báo TAF, TAF AMD quy định trong Bảng A5-1, Phụ ước 3 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế và Chương 3 Tài liệu hướng dẫn Doc.8896 của ICAO hoặc theo thỏa thuận giữa CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế và các đối tượng sử dụng liên quan phù hợp với Tài liệu hướng dẫn Doc.9377 của ICAO.

Điều 10. Dự báo hạ cánh (TREND)

1. CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế, cảng hàng không sân bay nội địa có trách nhiệm lập bản tin dự báo TREND để phục vụ tàu bay hạ cánh.

2. Nội dung, hình thức và các chỉ tiêu dự báo các yếu tố thời tiết thay đổi trong bản tin dự báo TREND quy định trong Bảng A3-1, A3-2, Phụ ước 3 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế và

Chương 3 Tài liệu hướng dẫn Doc.8896 của ICAO.

Điều 11. Dự báo cất cánh

CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế có trách nhiệm lập bản tin dự báo cất cánh theo yêu cầu của tổ lái và người khai thác tàu bay để phục vụ tàu bay cất cánh. CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không, sân bay nội địa phối hợp với CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế liên quan để lập bản tin dự báo cất cánh khi có yêu cầu.

Điều 12. Dự báo thời tiết trên đường bay và khu vực bay

Dự báo điều kiện thời tiết trên đường bay và khu vực bay gồm các tin tức dự báo gió trên cao, nhiệt độ trên cao, các hiện tượng thời tiết nguy hiểm trên đường bay, mây liên kết. Trên cơ sở các số liệu dự báo nhận được từ trung tâm WAFC, CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế sẽ lập và cung cấp các bản tin dự báo đường bay và khu vực bay cho tổ lái, CSCCDV không lưu và đối tượng sử dụng khác. CSCCDV khí tượng có trách nhiệm lập bản tin dự báo thời tiết bổ sung cho đường bay và khu vực bay khi nhận định có sự khác biệt với bản tin dự báo mới phát hành.

Điều 13. Cảnh báo thời tiết cảng hàng không, sân bay (AD WRNG)

1. Cảnh báo thời tiết cảng hàng không, sân bay là thông báo ngắn gọn về điều kiện khí tượng nguy hiểm đến tàu bay, hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị đang ở mặt đất và dịch vụ cảng hàng không, sân bay.

2. CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế có trách nhiệm phát cảnh báo thời tiết (AD WRNG) cho cảng hàng không quốc tế đó và cảng hàng không, sân bay nội địa liên quan khi xuất hiện hoặc dự báo xuất hiện một trong các hiện tượng thời tiết nguy hiểm như xoáy thuận nhiệt đới, giông, mưa đá, mưa phùn, gió mạnh, gió giật, xoáy lốc.

3. Bản tin cảnh báo thời tiết cảng hàng không, sân bay (AD WRNG) được lập theo mẫu quy định tại Bảng A6-2, Phụ ước 3 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế và Chương 4 Tài liệu hướng dẫn Doc.8896 của ICAO.

Điều 14. Cảnh báo hiện tượng gió đứt tầng thấp (WS WRNG)

1. Cảnh báo hiện tượng gió đứt tầng thấp là thông báo ngắn gọn về sự xuất hiện hay dự kiến sẽ xuất hiện gió đứt trong phạm vi giữa bề mặt đường cất hạ cánh và độ cao 500m; hiện tượng gió đứt có khả năng ảnh hưởng xấu đến tàu bay đang hoạt động trong giai đoạn cất cánh lấy độ cao, hoặc tàu bay đang vòng lượn vào tiếp cận hạ cánh.

2. Cách thức lập bản tin cảnh báo hiện tượng gió đứt tầng thấp:

a) Cảnh báo hiện tượng gió đứt tầng thấp cung cấp cho đài kiểm soát tại sân bay, CSCCDV kiểm soát tiếp cận thông qua phần “những thông tin bổ sung” ở cuối bản tin thời tiết METAR, SPECI hoặc được lập thành bản tin riêng khi hiện tượng gió đứt được phát hiện bằng ra đa thời tiết, thiết bị cảm ứng đo gió hoặc báo cáo từ tàu bay đang bay;

b) Nội dung, cách thức lập bản tin cảnh báo hiện tượng gió đứt tầng thấp tại cảng hàng không quốc tế và cảng hàng không, sân bay nội địa liên quan được thực hiện theo thỏa thuận giữa CSCCDV khí tượng và CSCCDV không lưu theo quy định tại Bảng A6-3, Phụ ước 3 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế và Chương 4 Tài liệu hướng dẫn Doc. 8896 của ICAO.

3. Đài kiểm soát tại sân bay, CSCCDV kiểm soát tiếp cận có trách nhiệm:

a) Chuyển ngay các bản tin cảnh báo hiện tượng gió đứt tầng thấp nhận được từ CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế, cảng hàng không sân bay nội địa tới tàu bay đang thực hiện tiếp cận hạ cánh, cất cánh lấy độ cao;

b) Chuyển ngay các báo cáo hiện tượng gió đứt nhận được từ tàu bay đang thực

hiện trong giai đoạn tiếp cận hạ cánh hoặc cất cánh lấy độ cao cho CSCCDV khí tượng liên quan.

Điều 15. Thông báo SIGMET

1. CSCCDV cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý phải tổ chức theo dõi, giám sát thời tiết trong vùng trời trách nhiệm liên tục 24/24 giờ, kịp thời phát hiện và thông báo SIGMET về các điều kiện thời tiết nguy hiểm SIGMET cho tổ lái thông qua địa chỉ:

a) Trung tâm kiểm soát đường dài (ACC);

b) CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế và cảng hàng không sân bay nội địa;

c) Người khai thác tàu bay và các đối tượng sử dụng khác;

d) Trao đổi số liệu khí tượng quốc tế theo kế hoạch không vận khu vực.

2. Nội dung, hình thức và quy tắc lập thông báo SIGMET tuân thủ theo quy định trong Bảng A6-1, Phụ ước 3 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế, Chương 4 Tài liệu hướng dẫn Doc.8896 của ICAO và Tài liệu hướng dẫn lập, khai thác điện văn SIGMET khu vực Châu Á - Thái Bình Dương của ICAO.

Mục 3

KHAİ THÁC, TRAO ĐỔI SỐ LIỆU
KHÍ TƯỢNG HÀNG KHÔNG

Điều 16. Khai thác, trao đổi số liệu khí tượng hàng không

1. CSCCDV khí tượng cảng hàng không quốc tế, CSCCDV cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý phải có đủ hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị khí tượng, phương tiện thông tin liên lạc để khai thác, trao đổi số liệu khí tượng hàng không.

2. Số liệu khí tượng để dự báo, cảnh báo thời tiết bao gồm:

- a) Số liệu GTS;
- b) Số liệu ra đa thời tiết;
- c) Số liệu ảnh mây vệ tinh khí tượng;
- d) Số liệu OPMET;
- đ) Số liệu, sản phẩm dự báo thời tiết toàn cầu (WAFS).

3. Trạm quan trắc khí tượng cảng hàng không, sân bay nội địa phải có đủ phương tiện thông tin liên lạc, thiết bị đầu cuối hệ thống thông tin nối mạng cơ sở dữ liệu (CSDL) khí tượng để khai thác, trao đổi số liệu khí tượng quy định tại các điểm b, c và d khoản 2 Điều này.

Điều 17. Khai thác, sử dụng số liệu, sản phẩm dự báo thời tiết toàn cầu (WAFS)

1. CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế, CSCCDV cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý có trách nhiệm thu, nhận sản phẩm dự báo thời tiết toàn cầu WAFS từ hệ thống SADIS hoặc ISCS, bao gồm:

a) Dự báo gió và nhiệt độ trên cao tại các mực bay FL050, 100, 140, 180, 240, 300, 340, 390, 450 và tại mực bay 530, 600 theo yêu cầu; hướng, tốc độ, độ cao gió cực đại và độ cao tầng đối lưu hạn 4 lần/ngày lúc 0000, 0600, 1200 và 1800 UTC với thời gian hiệu lực 6, 12, 18, 24, 30, 36 giờ;

b) Dự báo độ ẩm tại các mực bay FL050, 100, 140 và 180;

c) Dự báo hiện tượng thời tiết nguy hiểm SIGWX từ FL250 đến FL630 và từ FL100 đến FL250 với 4 lần/ngày lúc 0000, 0600, 1200 và 1800 UTC;

d) Điện văn OPMET.

2. CSCCDV khí tượng khai thác sử dụng số liệu và sản phẩm dự báo quy định tại các điểm a, b và c khoản 1 Điều này để lập hồ sơ khí tượng; dự báo, cảnh báo hiện tượng thời tiết nguy hiểm trên đường bay, khu vực bay.

3. CSCCDV khí tượng cung cấp các sản phẩm dự báo toàn cầu WAFS từ hệ thống cơ sở dữ liệu sẵn có cho CSCCDV không lưu theo thỏa thuận.

Điều 18. Trao đổi số liệu OPMET

1. CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế, CSCCDV cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý thực hiện trao đổi số liệu OPMET 24/24 giờ. Trạm quan trắc khí tượng tại cảng hàng không, sân bay nội địa phải trao đổi số liệu OPMET với CSCCDV khí tượng liên quan.

2. CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế, CSCCDV cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý thực hiện trao đổi số liệu OPMET với các trung tâm trao đổi số liệu OPMET khu vực Châu Á - Thái Bình Dương theo quy định trong Sổ tay ROBEX của ICAO; truy cập ngân hàng dữ liệu RODB.

Mục 4

THU THẬP, LƯU TRỮ, THÔNG KÊ, PHÁT HÀNH SỐ LIỆU KHÍ TƯỢNG, SỐ LIỆU KHÍ HẬU HÀNG KHÔNG

Điều 19. Thu thập, lưu trữ số liệu khí tượng hàng không

1. CSCCDV khí tượng hàng không có trách nhiệm thu thập, lưu trữ số liệu khí tượng theo quy định.

2. Trạm quan trắc khí tượng tại cảng hàng không, sân bay thực hiện lưu trữ:

a) Thời hạn lâu dài số ghi số liệu quan trắc và báo cáo thời tiết METAR, SPECI;

b) Thời hạn 24 tháng số ghi các điện văn khí tượng phát đi, nhận đến.

3. CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế thực hiện lưu trữ:

a) Thời hạn lâu dài đối với: số liệu quan trắc và báo cáo thời tiết METAR, SPECI; số liệu OPMET các sân bay trong nước và quốc tế; số liệu quan trắc ra đa thời tiết; số liệu quan trắc ảnh mây vệ tinh khí tượng; số ghi bản tin TAF, TAF AMD địa chỉ gốc; báo cáo tổng kết thời tiết tháng, quý, năm;

b) Thời hạn 24 tháng đối với: số ghi báo cáo thời tiết tại cảng hàng không, sân bay liên quan; số ghi bản tin dự báo thời tiết và chấm điểm dự báo hàng ngày; số ghi điện văn khí tượng phát đi, nhận đến; số thống kê các chuyến bay bị uy hiếp an toàn hoặc có tai nạn; số giao ca hàng ngày; các loại bản đồ, giản đồ thời tiết; bản sao hồ sơ khí tượng cung cấp cho tổ lái.

4. CSCCDV cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý thực hiện lưu trữ:

a) Thời hạn lâu dài đối với: số liệu OPMET các sân bay trong nước và quốc tế; số liệu quan trắc ra đa thời tiết; số liệu quan trắc ảnh mây vệ tinh khí tượng; báo cáo tổng kết thời tiết tháng, quý, năm;

b) Thời hạn 24 tháng đối với: số ghi chép các điện văn khí tượng phát đi; số ghi chép các điện văn khí tượng nhận đến; bản đồ, giản đồ thời tiết; thống kê trường hợp uy hiếp an toàn hoặc bị tai nạn tàu bay có liên quan đến thời tiết; số liệu khí tượng đã cung cấp cho các CSCCDV không lưu; số giao ca hằng ngày.

Điều 20. Thống kê số liệu khí hậu hàng không

1. Số liệu khí hậu hàng không gồm bảng số liệu và bảng tổng kết khí hậu của cảng hàng không, sân bay Việt Nam, đường bay, trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý; các số liệu này được thống kê dựa trên chuỗi số liệu quan trắc liên tục tại một vị trí tối thiểu từ 05 năm trở lên.

2. Bảng số liệu khí hậu hàng không gồm:

a) Giá trị trung bình, cực đại, cực tiểu của các yếu tố khí tượng;

b) Tần suất xuất hiện các hiện tượng thời tiết nguy hiểm đến hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay;

c) Tần suất xuất hiện các giá trị xác

định của một hay kết hợp hai hay nhiều yếu tố khí tượng; bảng khí hậu hàng không cảng hàng không, sân bay bao gồm các tin tức về gió mặt đất, mặt biển, tầm nhìn ngang, tầm nhìn đường cất hạ cánh, lượng, loại, độ cao chân mây, nhiệt độ không khí, nhiệt độ điểm sương, khí áp, các hiện tượng thời tiết, vị trí và thời gian xuất hiện của từng hiện tượng; bảng số liệu khí hậu hàng không bao gồm những thông tin cần thiết để thuận tiện cho việc tổng kết khí hậu.

3. Bảng tóm tắt khí hậu hàng không bao gồm các thông tin sau:

a) Tần suất xuất hiện tầm nhìn ngang khí tượng/tầm nhìn đường cất hạ cánh và/hoặc độ cao của lớp mây thấp nhất có lượng mây BKN hoặc OVC ở mức dưới giá trị quy định tại thời gian được chỉ rõ;

b) Tần suất của tầm nhìn dưới giá trị quy định tại thời gian được chỉ rõ;

c) Tần suất độ cao lớp mây thấp nhất có lượng mây BKN hoặc OVC ở mức dưới giá trị quy định tại thời gian được chỉ rõ;

d) Tần suất xuất hiện đồng thời hướng và tốc độ gió trong khoảng giá trị quy định;

đ) Tần suất nhiệt độ bề mặt trong khoảng giá trị đã xác định là 5°C tại thời gian được chỉ rõ.

4. Tại các cảng hàng không, sân bay nội địa, bảng khí hậu phải có số liệu hàng giờ; và sau một khoảng thời gian quy định phải gửi cho CSCCDV khí tượng cảng hàng không quốc tế để tổng hợp, thống kê lưu trữ.

5. Số liệu khí hậu cảng hàng không, sân bay thực hiện theo mẫu quy định của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 21. Phát hành số liệu khí hậu hàng không

CSCCDV khí tượng cảng hàng không quốc tế, CSCCDV cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý được phép phát hành các loại số liệu khí hậu hàng không.

Chương III

CUNG CẤP, SỬ DỤNG DỊCH VỤ KHÍ TƯỢNG HÀNG KHÔNG

Mục 1

CUNG CẤP, SỬ DỤNG DỊCH VỤ KHÍ TƯỢNG TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Điều 22. Quy định chung

1. Doanh nghiệp sử dụng dịch vụ khí tượng hàng không phải ký kết văn bản “Hợp đồng cung cấp dịch vụ khí tượng” với doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch

vụ khí tượng hàng không theo quy định của Quy chế này và theo yêu cầu cụ thể của mỗi bên.

2. Mọi chuyến bay trước khi khởi hành từ cảng hàng không, sân bay tại Việt Nam phải làm thủ tục tiếp nhận các tin tức khí tượng hàng không cần thiết.

3. Thủ tục cung cấp và tiếp nhận tin tức khí tượng cho mỗi chuyến bay được thực hiện giữa nhân viên khí tượng hàng không và thành viên tổ lái hoặc người đại diện cho người khai thác tàu bay, hãng hàng không.

4. Nhân viên khí tượng hàng không và người đại diện cho người khai thác tàu bay, hãng hàng không thực hiện các thủ tục cung cấp và tiếp nhận tin tức khí tượng hàng không phải được cấp giấy phép hành nghề theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam.

5. Kết quả cung cấp và tiếp nhận sử dụng dịch vụ khí tượng cho mỗi chuyến bay phải được người cung cấp và người tiếp nhận cùng ký tên xác nhận; các bản sao tài liệu, tin tức khí tượng đã cung cấp được lưu trữ tại CSCCDV khí tượng cảng hàng không, sân bay ít nhất 30 ngày kể từ ngày phát hành.

Điều 23. Thông tin cần thiết trước khi lập kế hoạch bay

1. Để có cơ sở chuẩn bị số liệu khí tượng cần thiết cho mỗi chuyến bay, phòng thủ tục bay hoặc bộ phận kế hoạch

bay tại cảng hàng không, sân bay thông báo cho CSCCDV khí tượng các thông tin chi tiết về kế hoạch bay:

a) Đối với các chuyến bay thường lệ: Thông báo được gửi cho CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế mỗi khi lịch bay theo mùa được xác định; khi kế hoạch có thay đổi thì phải thông báo trước ít nhất 24 giờ so với giờ chuyến bay dự định khởi hành;

b) Đối với các chuyến bay không thường lệ: Thông báo được gửi cho CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế trước 24 giờ so với giờ chuyến bay dự định khởi hành; trường hợp đột xuất phải báo trước 03 giờ.

2. Thông tin chi tiết về kế hoạch chuyến bay bao gồm:

a) Cảng hàng không, sân bay khởi hành và thời gian dự định khởi hành;

b) Cảng hàng không, sân bay đến và thời gian dự định đến;

c) Đường bay, thời gian dự kiến đến và đi từ các cảng hàng không, sân bay trung chuyển;

d) Các cảng hàng không, sân bay dự bị;

đ) Mục bay đường dài;

e) Đối với các chuyến bay trên tốc độ âm thanh: Các mục bay đường dài dự bị dưới tốc độ âm thanh, khu vực tăng và

giảm tốc độ đi qua ngưỡng tốc độ âm thanh, khu vực tăng và giảm độ cao;

g) Loại chuyển bay: Bay bằng mắt (VFR) hoặc bay bằng thiết bị (IFR);

h) Yêu cầu chi tiết loại tin tức khí tượng được cung cấp;

i) Yêu cầu thời gian nhận bộ hồ sơ khí tượng, thuyết trình và tư vấn.

Điều 24. Cung cấp tin tức khí tượng tại cảng hàng không quốc tế

1. Tin tức khí tượng được cung cấp tại cảng hàng không quốc tế để lập kế hoạch bay bao gồm:

a) Dự báo gió và nhiệt độ không khí trên cao;

b) Dự báo hiện tượng thời tiết nguy hiểm trên đường bay, độ cao đối lưu hạn (ĐLH) và dòng chảy xiết;

c) Dự báo thời tiết TAF, TAF AMD tại cảng hàng không, sân bay;

d) Báo cáo thời tiết METAR, SPECI, dự báo hạ cánh (TREND) tại cảng hàng không, sân bay;

đ) Dự báo cát cánh;

e) Thông báo SIGMET, xoáy thuận nhiệt đới, mây tro bụi núi lửa;

g) Cảnh báo cảng hàng không, sân bay;

h) Báo cáo đặc biệt từ tàu bay.

2. Tin tức khí tượng được cung cấp tại cảng hàng không quốc tế để nghiên cứu mở đường bay mới, lập kế hoạch khai thác bay bao gồm:

a) Bảng số liệu khí hậu cảng hàng không quốc tế và cảng hàng không, sân bay nội địa;

b) Bảng tóm tắt khí hậu cảng hàng không quốc tế và cảng hàng không, sân bay nội địa.

Điều 25. Phương thức cung cấp dịch vụ khí tượng tại cảng hàng không quốc tế

1. Thuyết trình và tư vấn:

a) Thuyết trình và tư vấn các thông tin về thời tiết được thực hiện bằng phương thức đối thoại trực tiếp giữa nhân viên khí tượng với thành viên tổ lái hoặc đại diện của người khai thác tàu bay; nhân viên khí tượng có trách nhiệm trình bày, giải thích và trả lời các câu hỏi về tin tức khí tượng mới nhất; khi cần thiết, nhân viên khí tượng có thể đưa ra những khuyến cáo về xu thế hay tác động của các hiện tượng thời tiết nguy hiểm đến chuyến bay;

b) Đối với các chuyến bay tầng thấp (dưới FL100 hoặc FL 150 ở vùng đồi núi) và các chuyến bay đến các cảng hàng không, sân bay nội địa, việc thuyết trình phải đề cập đến điều kiện thời tiết nguy hiểm ảnh hưởng đến chuyến bay

như vị trí, bề dày của vùng mây; khu vực có nhiều động và giáng thủy; khu vực có các hiện tượng thời tiết gây giảm tầm nhìn dưới 5000 mét trên diện rộng; khu vực có trần mây thấp hơn chương ngại vật địa hình;

c) Ngôn ngữ sử dụng để thuyết trình và tư vấn thông tin thời tiết cho tổ lái bằng tiếng Anh, tiếng Việt.

2. Cung cấp hồ sơ khí tượng:

a) Hồ sơ khí tượng là những tin tức khí tượng được trình bày dưới dạng bản đồ, bảng biểu và bản tin để tổ lái sử dụng trong suốt hành trình chuyến bay; các mẫu biểu, các loại bản tin khí tượng và ngôn ngữ sử dụng trong hồ sơ khí tượng phù hợp với mẫu trong Model A, IS, SWH, SWM, SWL, Phụ ước 3 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế, Chương 5 Tài liệu hướng dẫn Doc.8896 của ICAO và được công bố chi tiết trong tập AIP Việt Nam;

b) Cung cấp hồ sơ khí tượng cho mỗi chuyến bay bao gồm việc thuyết trình và giải thích những thông tin được trình bày trong đó.

3. Thời gian cung cấp dịch vụ khí tượng cho mỗi chuyến bay như sau:

a) Đối với các chuyến bay từ các cảng hàng không quốc tế được chuẩn bị sẵn sàng trước 03 giờ so với giờ dự định khởi hành;

b) Đối với các chuyến bay từ các cảng hàng không, sân bay nội địa được chuẩn bị sẵn sàng trước 01 giờ so với giờ dự định khởi hành;

c) Trong trường hợp tổ lái hoặc người khai thác tàu bay cần nhận các tin tức khí tượng cho một chuyến bay cụ thể sớm hơn thời gian nêu trên thì phải thông báo cho CSCCDV khí tượng biết trước 24 giờ so với giờ dự định khởi hành.

Điều 26. Lập và cập nhật hồ sơ khí tượng

1. Tin tức được sử dụng để lập hồ sơ khí tượng bao gồm:

a) Những tin tức khí tượng mới nhất;

b) Bản tin dự báo gió trên cao, nhiệt độ không khí trên cao, dự báo hiện tượng thời tiết nguy hiểm SIGWX trên đường bay, độ cao đối lưu hạn (ĐLH) và dòng chảy xiết thu nhận từ số liệu, sản phẩm dự báo thời tiết toàn cầu (WAFS). Trên cơ sở phân tích các số liệu thực tế, CSCCDV khí tượng hàng không sẽ dự báo các hiện tượng thời tiết nguy hiểm đến chuyến bay, mô tả về vị trí, bề dày vùng mây liên kết, khu vực có nhiễu động và giáng thủy, khu vực hiện tượng gây giảm tầm nhìn dưới 5000 m trên diện rộng, khu vực có trần mây bao phủ thấp hơn chương ngại vật địa hình;

c) Báo cáo thời tiết METAR, SPECI; dự báo thời tiết TAF, TAF AMD; dự báo

cất, hạ cánh từ các cảng hàng không, sân bay gốc phát hành;

d) Thông báo SIGMET, báo cáo đặc biệt AIREP trong khoảng thời gian 02 giờ bay; thông báo mây tro núi lửa, bão hay áp thấp nhiệt đới.

2. Cập nhật hồ sơ khí tượng:

a) Trường hợp nhân viên khí tượng không nhận được bản tin dự báo TAF của cảng hàng không, sân bay khởi hành hoặc dự báo viên khí tượng nhận thấy đã xuất hiện hay có khả năng xuất hiện những yếu tố thời tiết nguy hiểm ở cảng hàng không, sân bay đến nhưng không được nêu trong bản tin dự báo gốc thì phải lập bản tin dự báo giả định và thông báo cho tổ lái biết rõ điều này; hiệu lực của bản tin dự báo bổ sung trong khoảng trước và sau 01 giờ so với giờ dự định hạ cánh;

b) Trường hợp tổ lái đã nhận hồ sơ khí tượng nhưng chuyến bay bị hoãn khởi hành quá 03 giờ so với kế hoạch ban đầu thì tổ lái phải làm lại thủ tục tiếp nhận dịch vụ khí tượng để được cập nhật các tin tức mới nhất;

c) Trường hợp tổ lái đã làm xong thủ tục tiếp nhận dịch vụ khí tượng nhưng tàu bay còn chưa khởi hành, nếu nhận được tin tức mới có khác biệt so với các tin tức đã được cung cấp trước đó, thì nhân viên khí tượng trực sẽ thông báo bổ

sung cho tổ lái thông qua đài kiểm soát tại sân bay (TWR) hoặc đại diện người khai thác tàu bay, hãng hàng không.

Điều 27. Tin tức khí tượng bổ sung tại cảng hàng không, sân bay nội địa

1. Trước khi khởi hành để tiếp tục chuyến bay từ cảng hàng không, sân bay nội địa tổ lái phải đến làm thủ tục tiếp nhận các tin tức khí tượng bổ sung tại bộ phận làm thủ tục bay của cảng hàng không, sân bay.

2. Tin tức khí tượng bổ sung cho chuyến bay bao gồm:

a) Bản tin thời tiết METAR, SPECI cho cảng hàng không, sân bay dự định đến;

b) Bản tin dự báo thời tiết TAF, TAF AMD, hoặc dự báo TREND cho cảng hàng không, sân bay đến;

c) Thông báo SIGMET, tin tức về xoáy thuận nhiệt đới, tro bụi núi lửa;

d) Khuyến cáo về khả năng tàu bay gặp thời tiết nguy hiểm trong khu vực cất cánh lấy độ cao như nhiễu động sóng núi, mây liên kết, giông, mưa rào, mưa đá, gió mạnh, gió giật, lốc;

đ) Các tin tức về hiện tượng thời tiết nguy hiểm trên đường bay.

Điều 28. Dịch vụ khí tượng cho hoạt động hàng không chung

Nội dung, phương thức cung cấp dịch

vụ khí tượng cho các chuyến bay hoạt động hàng không chung được quy định trong các phương thức cung cấp dịch vụ không lưu liên quan.

Mục 2

CUNG CẤP DỊCH VỤ KHÍ TƯỢNG CHO CSCCDV KHÔNG LƯU, THÔNG BÁO TIN TỨC HÀNG KHÔNG VÀ TÌM KIẾM CỨU NẠN

Điều 29. Dịch vụ khí tượng cung cấp cho CSCCDV không lưu

1. CSCCDV khí tượng có trách nhiệm cung cấp dịch vụ khí tượng cho CSCCDV không lưu theo “Hợp đồng cung cấp dịch vụ khí tượng” được ký kết giữa hai bên.

2. Nội dung “Hợp đồng cung cấp dịch vụ khí tượng” quy định tại khoản 1 Điều này thực hiện theo Tài liệu hướng dẫn Doc.9377 của ICAO.

Điều 30. Dịch vụ khí tượng cung cấp cho CSCCDV thông báo tin tức hàng không

Dịch vụ khí tượng cung cấp cho CSCCDV thông báo tin tức hàng không bao gồm:

1. Thông báo bằng văn bản cho CSCCDV thông báo tin tức hàng không các tin tức về dịch vụ khí tượng cần công

bổ hay bổ sung trong tập AIP Việt Nam; nội dung thông báo được quy định trong Quy chế thông báo tin tức hàng không.

2. Cung cấp kịp thời tin tức khí tượng đặc biệt cho CSCCDV thông báo tin tức hàng không để phát hành NOTAM hoặc ASHTAM phù hợp với quy định trong Quy chế thông báo tin tức hàng không.

3. Cung cấp kịp thời nội dung tin tức thay đổi về trang thiết bị và phương thức dịch vụ khí tượng để CSCCDV thông báo tin tức hàng không đưa vào ấn phẩm thông báo tin tức hàng không phù hợp.

Điều 31. Dịch vụ khí tượng cung cấp cho CSCCDV tìm kiếm, cứu nạn

1. CSCCDV khí tượng có trách nhiệm phối hợp chặt chẽ với CSCCDV tìm kiếm, cứu nạn khi được yêu cầu tham gia tìm kiếm cứu nạn tàu bay theo “Hợp đồng cung cấp dịch vụ khí tượng” được ký kết giữa hai bên.

2. Hợp đồng cung cấp dịch vụ khí tượng quy định tại khoản 1 Điều này bao gồm các thông tin sau đây:

a) Điều kiện khí tượng tại những vị trí dọc theo lộ trình bay, các sân bay dự bị, vị trí cuối cùng của tàu bay trước khi gặp nạn;

b) Điều kiện thời tiết hiện tại, dự báo xu thế thời tiết tại khu vực hoạt động tìm kiếm tàu bay bị nạn và các sân bay căn cứ tìm kiếm, cứu nạn;

c) Các tin tức khí tượng khác theo yêu cầu riêng của CSCCDV tìm kiếm, cứu nạn.

3. Điều kiện khí tượng cung cấp cho CSCCDV tìm kiếm, cứu nạn bao gồm các thông tin về:

a) Các hiện tượng thời tiết nguy hiểm trên đường bay;

b) Dạng và lượng mây, độ cao đỉnh và chân mây;

c) Tầm nhìn và các hiện tượng thời tiết làm giảm tầm nhìn;

d) Gió bề mặt và gió trên cao;

đ) Trạng thái mặt đất như bị úng lụt;

e) Nhiệt độ và trạng thái mặt nước biển;

g) Số liệu khí áp quy về mực nước biển trung bình.

4. CSCCDV khí tượng xây dựng quy định về cung cấp dịch vụ khí tượng cho công tác tìm kiếm, cứu nạn; quy định rõ trình tự, nội dung và thời gian thực hiện công việc; loại tin tức khí tượng và trách nhiệm cho từng giai đoạn tìm kiếm, cứu nạn.

5. Sau khi điều tra tai nạn tàu bay kết thúc, CSCCDV khí tượng tham gia họp bình giảng thời tiết; đánh giá, rút kinh nghiệm tham gia công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

Mục 3

KIỂM TRA, GIÁM SÁT, ĐÁNH GIÁ DỊCH VỤ KHÍ TƯỢNG HÀNG KHÔNG

Điều 32. Kiểm tra, giám sát dịch vụ khí tượng hàng không

1. Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra, giám sát và chấn chỉnh việc cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không của các doanh nghiệp tham gia cung cấp và sử dụng dịch vụ khí tượng; việc sử dụng dịch vụ khí tượng của tổ lái và người khai thác tàu bay.

2. CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế có trách nhiệm hướng dẫn, kiểm tra và chấn chỉnh việc cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không đối với các bộ phận, nhân viên thuộc quyền và Trạm quan trắc khí tượng tại cảng hàng không, sân bay nội địa.

3. CSCCDV cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý có trách nhiệm hướng dẫn, kiểm tra và chấn chỉnh việc cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không đối với các bộ phận, nhân viên thuộc quyền.

Điều 33. Đánh giá dịch vụ khí tượng hàng không

1. Doanh nghiệp tham gia cung cấp và sử dụng dịch vụ khí tượng, CSCCDV

khí tượng, CSCCDV không lưu, đại diện người khai thác tàu bay, hãng hàng không, tổ lái và đối tượng khác có liên quan sử dụng dịch vụ khí tượng hàng không được quyền đánh giá, nhận xét về chất lượng cung cấp dịch vụ khí tượng.

2. Nội dung đánh giá dịch vụ khí tượng bao gồm:

a) Đặc điểm thời tiết ảnh hưởng đến thực hiện kế hoạch bay;

b) Chất lượng, độ chính xác, tính kịp thời của các tin tức khí tượng được cung cấp; tài liệu khí tượng liên quan; thái độ và tinh thần trách nhiệm của nhân viên khí tượng khi làm nhiệm vụ;

c) Tình huống uy hiếp an toàn tàu bay không hạ cánh được ở cảng hàng không, sân bay đến do điều kiện thời tiết xấu hơn so với các tin tức đã cung cấp; trường hợp nhận được báo cáo về chất lượng không tốt của các tin tức khí tượng đã cung cấp; trường hợp bay tránh thời tiết xấu hơn so với bản tin cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý đã cung cấp;

d) Chất lượng hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị khí tượng, phương tiện thông tin liên lạc đảm bảo cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không;

đ) Công tác phối hợp trong việc cung cấp và sử dụng dịch vụ khí tượng.

3. Tổ chức họp đánh giá, rút kinh nghiệm đưa ra các biện pháp khắc phục để nâng cao chất lượng cung cấp và sử dụng dịch vụ khí tượng hàng không được thực hiện như sau:

a) CSCCDV khí tượng tổ chức họp định kỳ ít nhất 01 lần/năm với người khai thác tàu bay, CSCCDV không lưu và đối tượng khác có liên quan sử dụng dịch vụ khí tượng hàng không; tổ chức họp đột xuất khi có sự cố nghiêm trọng xảy ra liên quan đến việc cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không;

b) Kết quả họp đánh giá dịch vụ khí tượng được gửi báo cáo về Cục Hàng không Việt Nam.

Chương IV

CƠ SỞ VẬT CHẤT KỸ THUẬT VÀ CON NGƯỜI CỦA DỊCH VỤ KHÍ TƯỢNG HÀNG KHÔNG

Mục 1

HỆ THỐNG KỸ THUẬT, TRANG BỊ, THIẾT BỊ KHÍ TƯỢNG, PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC

Điều 34. Quy định chung

1. Hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị khí tượng hàng không là hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị chuyên dụng được

thiết kế, chế tạo, lắp đặt theo tiêu chuẩn kỹ thuật của WMO và ICAO.

2. Việc đảm bảo trang thiết bị khí tượng, phương tiện thông tin liên lạc cho dịch vụ khí tượng hàng không thực hiện theo quy định sau đây:

a) CSCCDV khí tượng phải được đầu tư trang thiết bị chuyên dụng và phương tiện thông tin liên lạc với hệ số an toàn kỹ thuật cao, đảm bảo chế độ hoạt động liên tục 24/24 giờ; các thiết bị khí tượng phục vụ cho tàu bay cất hạ cánh phải có dự phòng để đảm bảo số liệu liên tục;

b) CSCCDV khí tượng phải được tổ chức thành các đầu mối chính về cơ sở dữ liệu (CSDL) và thiết lập hệ thống liên kết mạng thông tin trao đổi hai chiều;

c) CSCCDV khí tượng phải có sổ nhật ký và lý lịch về hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị khí tượng, phương tiện thông tin liên lạc; hồ sơ, tài liệu kỹ thuật của hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị khí tượng, phương tiện thông tin liên lạc phải được cập nhật mới nhất.

Điều 35. Hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị quan trắc khí tượng

1. Cấu hình kỹ thuật cơ bản của một hệ thống quan trắc khí tượng tự động bao gồm:

a) Thiết bị hoặc bộ cảm ứng để đo và xác định các yếu tố khí tượng cảng hàng không, sân bay;

b) Hệ thống đường truyền và xử lý các dữ liệu;

c) Các thiết bị hiển thị số để khai thác như đồng hồ hiển thị hay màn hình;

d) Thiết bị lưu trữ và in số liệu thay đổi, cập nhật.

2. Tại cảng hàng không quốc tế, chủng loại các thiết bị hoặc bộ cảm ứng phải đủ để tự động đo liên tục tất cả các yếu tố khí tượng cần thiết, bao gồm:

a) Hướng và tốc độ gió tức thời, trung bình 2 phút, 10 phút, gió giật (gust);

b) Một số hiện tượng thời tiết nguy hiểm như giông, giáng thủy, sương mù và mù;

c) Tầm nhìn ngang bề mặt;

d) Tầm nhìn đường cất hạ cánh RVR;

đ) Trần mây (BKN, OVC) thấp $\leq 1500m$;

e) Nhiệt độ không khí;

g) Điểm sương;

h) Trị số khí áp QFE, QNH;

i) Lượng mưa.

3. Tại cảng hàng không, sân bay nội địa, chủng loại các thiết bị hoặc bộ cảm ứng phải đủ để tự động đo liên tục tối thiểu các yếu tố khí tượng:

a) Hướng và tốc độ gió tức thời, trung bình 2 phút, 10 phút, gió giật;

b) Nhiệt độ không khí;

c) Điểm sương;

d) Trị số khí áp QFE, QNH.

4. Cảng hàng không, sân bay chỉ có thiết bị đo hoặc bộ cảm ứng ở mức độ tối thiểu, phải xây dựng các mốc tiêu điểm chuẩn xác định tầm nhìn ngang, bảng biểu cần thiết khác làm cơ sở cho thực hành quan trắc các yếu tố khí tượng còn lại; kết quả quan trắc bằng mắt được đưa vào hệ thống chung đảm bảo số liệu phải tập hợp và hiển thị đầy đủ cho người khai thác tàu bay.

5. Hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị được lắp đặt phải đảm bảo các yêu cầu sau đây:

a) Tại cảng hàng không quốc tế, số lượng chủng loại hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị hoặc bộ cảm ứng, vị trí lắp đặt phù hợp với quy định trong Bảng A2-3, chương 2 Tài liệu hướng dẫn Doc.8896 của ICAO;

b) Tại cảng hàng không, sân bay nội địa thiết bị đo hoặc bộ cảm ứng có thể được bố trí tập trung tại một khu vực thích hợp để đo đặc đặc trưng các yếu tố khí tượng cho cảng hàng không, sân bay và không vi phạm đến tĩnh không;

6. Hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị quan trắc khí tượng phải được nhân viên khí tượng thực hiện kiểm tra hàng ngày; nội dung kiểm tra bao gồm tình

trạng hoạt động của hệ thống, độ chính xác của số liệu hiển thị và sự đồng bộ về thời gian của số liệu hiển thị với thời gian trên đồng hồ chuẩn.

7. Thiết bị quan trắc khí tượng tự động và thông dụng phải được kiểm định, hiệu chỉnh 01 lần/năm.

Điều 36. Hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị khí tượng, phương tiện thông tin liên lạc để dự báo, cảnh báo thời tiết

1. CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế phải được trang bị hệ thống đo đạc, cảnh báo hiện tượng gió đứt tầng thấp, hệ thống này đo đạc hướng và tốc độ gió theo phương thẳng đứng tại khu vực cảng hàng không, sân bay; số liệu đo đạc hướng và tốc độ gió được phân tích để cảnh báo hiện tượng gió đứt theo phương thẳng đứng trong khu vực sân bay.

2. CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế phải được trang bị hệ thống radar thời tiết giám sát và phát hiện các điều kiện thời tiết nguy hiểm xảy ra trong khu vực trách nhiệm; số liệu radar thời tiết là cơ sở số liệu để quan trắc mây, vùng mưa và để lập bản tin dự báo, cảnh báo hiện tượng thời tiết nguy hiểm thay vì những nơi có trạm quan trắc thưa.

3. CSCCDV khí tượng tại cảng hàng

không quốc tế, CSCCDV cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý, Trạm quan trắc khí tượng ở cảng hàng không, sân bay nội địa có hoạt động bay hằng ngày phải được trang bị hệ thống thu trực tiếp hoặc gián tiếp để nhận ảnh mây vệ tinh khí tượng; ảnh mây vệ tinh khí tượng là số liệu quan trắc và lập bản tin dự báo, cảnh báo, đặc biệt hỗ trợ cho những nơi không thể có số liệu của trạm quan trắc khí tượng bề mặt.

4. CSCCDV khí tượng cảng hàng không quốc tế, CSCCDV cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý phải được trang bị hệ thống thu hoặc hệ thống thông tin nội mạng để tiếp nhận và xử lý số liệu GTS; số liệu GTS là cơ sở để lập bản đồ, giản đồ dự báo thời tiết.

5. CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế, CSCCDV cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý phải được trang bị hệ thống thiết bị để thu nhận các sản phẩm dự báo thời tiết toàn cầu từ WAFC làm cơ sở để thiết lập hồ sơ khí tượng và để dự báo và cảnh báo thời tiết.

Điều 37. Hệ thống quan trắc khí tượng dự phòng

CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế có trách nhiệm trang bị dự phòng 01 hệ thống quan trắc thời tiết cơ động có khả năng đo đạc các yếu tố khí tượng cơ bản (gió, tầm nhìn, độ cao trần mây, nhiệt độ không khí, điểm sương, khí áp) với mục đích:

1. Thay thế trạm quan trắc thời tiết cảng hàng không, sân bay hiện tại khi gặp sự cố bất khả kháng xảy ra;

2. Phục vụ phòng chống giảm nhẹ thiên tai; tìm kiếm, cứu nạn; diễn tập tìm kiếm, cứu nạn.

Điều 38. Phương tiện thông tin liên lạc cung cấp số liệu khí tượng cho CSCCDV không lưu

1. Phương tiện thông tin liên lạc cung cấp số liệu khí tượng cho đài kiểm soát tại sân bay, CSCCDV kiểm soát tiếp cận phải bảo đảm các yêu cầu sau:

a) Phương tiện chính sử dụng cho cung cấp các dạng thông tin như số liệu quan trắc khí tượng cảng hàng không, sân bay, dự báo cho tàu bay hạ cánh (dạng TREND), cảnh báo hiện tượng gió đứt tầng thấp, vùng giông, mây liên kết là hệ thống đường truyền và thiết bị hiển thị; hệ thống bảo đảm cho việc cập nhật liên

tục mọi thay đổi của các yếu tố khí tượng cảng hàng không, sân bay; số liệu cập nhật phải được ghi lưu tự động;

b) Phương tiện liên lạc đối thoại bằng vô tuyến hoặc điện thoại được trang bị để sử dụng trong các tình huống kiểm soát viên không lưu cần giải thích chi tiết nội dung, ý nghĩa các tin tức khí tượng được cung cấp hoặc khi phương tiện chính bị sự cố;

c) Thời gian thiết lập liên lạc đối thoại giữa kiểm soát viên không lưu với CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế hay trạm quan trắc khí tượng cảng hàng không, sân bay không được chậm quá 15 giây;

d) Tại cảng hàng không quốc tế thiết lập hệ thống thông tin nối mạng giữa CSCCDV kiểm soát tiếp cận với CSCCDV khí tượng để có thể truy cập các tin tức khí tượng trực quan như ảnh ra đa, ảnh mây vệ tinh khí tượng, các tin tức thời tiết trong khu vực và các cảng hàng không, sân bay liên quan.

2. Phương tiện thông tin liên lạc cung cấp số liệu khí tượng cho Trung tâm kiểm soát đường dài (ACC) phải bảo đảm các yêu cầu sau:

a) AFTN là phương tiện thông tin liên lạc chính để cung cấp, trao đổi số liệu OPMET liên quan đến hoạt động bay

trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý;

b) Phương tiện liên lạc bằng điện thoại được trang bị để sử dụng trong các tình huống kiểm soát viên không lưu cần được giải thích chi tiết nội dung, ý nghĩa các tin tức khí tượng được cung cấp hoặc khi phương tiện chính bị sự cố;

c) ACC, CSCCDV khí tượng cảng hàng không quốc tế, CSCCDV cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý phải thiết lập hệ thống thông tin nội mạng để có thể truy cập các tin tức khí tượng trực quan như ảnh ra đa, ảnh mây vệ tinh khí tượng, bản đồ gió và nhiệt độ trên cao, các tin tức thời tiết trong khu vực và nơi khác có liên quan.

Điều 39. Đảm bảo phương tiện thông tin liên lạc để thuyết trình, tư vấn và cung cấp hồ sơ khí tượng

1. Nơi thực hiện trung bày, thuyết trình và tư vấn thông tin thời tiết phải được trang bị phương tiện đảm bảo khả năng cung cấp kịp thời, đầy đủ và chính xác các tin tức khí tượng cần thiết theo quy định; có các tin tức khí tượng trực quan cho thuyết trình như bản đồ thời

tiết SYNOP, giản đồ, ảnh mây vệ tinh khí tượng, ra đa thời tiết.

2. CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế phải được trang bị các phương tiện in ấn, phát hành hồ sơ khí tượng như máy in, máy photocopy.

Điều 40. Phương tiện thông tin liên lạc trao đổi số liệu OPMET

1. Phương tiện thông tin liên lạc trao đổi số liệu OPMET quốc tế là mạng AFTN. Trách nhiệm bảo đảm kỹ thuật được quy định như sau:

a) Trạm thông tin AFTN thuộc CSCCDV thông tin, dẫn đường, giám sát có trách nhiệm bảo đảm kỹ thuật cho công ghép nối quốc tế, đường truyền và thiết bị khai thác;

b) CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế, CSCCDV cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý có địa chỉ AFTN đầu cuối độc lập và chịu trách nhiệm bảo đảm kỹ thuật cho thiết bị khai thác đầu cuối.

2. Phương tiện thông tin liên lạc trao đổi số liệu khí tượng giữa CSCCDV khí tượng cảng hàng không quốc tế với các trạm quan trắc khí tượng tại cảng hàng không, sân bay nội địa phải bảo đảm yêu cầu sau:

a) Phương tiện chính là mạng AFTN hoặc phương tiện thông tin trực tiếp khác; thời gian thiết lập liên lạc không chậm quá 05 phút;

b) Phương tiện liên lạc bằng vô tuyến (SSB), điện thoại, fax phải được trang bị để sử dụng trong các trường hợp trao đổi số liệu khí tượng giữa các cảng hàng không, sân bay nội địa có hoạt động bay khi hệ thống chính bị sự cố hoặc khi cần đổi thoại trao đổi giữa các nhân viên dự báo khí tượng của CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế với nhân viên khí tượng tại cảng hàng không, sân bay nội địa để thảo luận và giải thích các điều kiện thời tiết nguy hiểm ảnh hưởng đến chuyến bay;

c) Đối với cảng hàng không, sân bay nội địa có hoạt động bay hằng ngày cần được thiết lập hệ thống liên kết mạng với CSCCDV khí tượng cảng hàng không quốc tế để có thể truy cập ảnh ra đa, ảnh mây vệ tinh khí tượng và các tin tức thời tiết của các cảng hàng không, sân bay khác liên quan.

Điều 41. Cấp giấy phép khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị khí tượng hàng không

1. Hệ thống kỹ thuật, thiết bị khí tượng hàng không sau đây chỉ được đưa vào khai thác chính thức khi có Giấy phép

khai thác do Cục Hàng không Việt Nam cấp:

- a) Hệ thống quan trắc khí tượng;
- b) Hệ thống đo đạc, cảnh báo hiện tượng gió đứt;
- c) Hệ thống radar thời tiết;
- d) Hệ thống thu ảnh mây vệ tinh khí tượng;
- đ) Hệ thống thu thập, xử lý số liệu khí tượng cơ bản GTS;
- e) Hệ thống thu sản phẩm dự báo thời tiết toàn cầu WAFS;
- g) Hệ thống cơ sở dữ liệu khí tượng hàng không (CSDL);
- h) Các thiết bị thông dụng tại vườn quan trắc khí tượng.

2. Hệ thống kỹ thuật, thiết bị khí tượng hàng không quy định tại khoản 1 của Điều này được cấp Giấy phép khai thác khi đáp ứng các điều kiện sau đây:

- a) Đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật quy định tại Điều 34, 35, 36 của Quy chế này;
- b) Có tài liệu khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa phù hợp;
- c) Có biên bản bàn giao, nghiệm thu kỹ thuật;
- d) Có thiết bị dự phòng;

đ) Đối với hệ thống radar thời tiết, hệ thống đo đạc cảnh báo hiện tượng gió đứt tầng thấp, hệ thống thu ảnh mây vệ tinh khí tượng, hệ thống thu sản phẩm WAFS có giấy phép sử dụng tần số;

e) Nhân viên khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa hệ thống thiết bị có chứng chỉ huấn luyện của nhà máy sản xuất thiết bị tương ứng.

3. Doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ khí tượng phải gửi đến Cục Hàng không Việt Nam hồ sơ đề nghị cấp Giấy phép khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị khí tượng hàng không, bao gồm các tài liệu sau đây:

a) Đơn đề nghị cấp Giấy phép khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị khí tượng hàng không bao gồm các thông tin: tên, địa chỉ của doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ khí tượng đề nghị cấp; tên hệ thống kỹ thuật, thiết bị; mục đích, phạm vi, phương thức khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị;

b) Báo cáo kỹ thuật về hệ thống kỹ thuật, thiết bị;

c) Báo cáo về năng lực khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa hệ thống kỹ thuật, thiết bị;

d) Hệ thống tài liệu hướng dẫn khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa;

đ) Biên lai hoặc giấy tờ xác nhận việc nộp lệ phí.

4. Trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thẩm định hồ sơ, kiểm tra thực tế hệ thống kỹ thuật, thiết bị và quyết định việc cấp Giấy phép khai thác cho hệ thống kỹ thuật, thiết bị khí tượng hàng không. Trong trường hợp từ chối đơn đề nghị thì phải thông báo bằng văn bản cho người đề nghị biết và nêu rõ lý do. Trong quá trình thẩm định, kiểm tra, Cục Hàng không Việt Nam có quyền yêu cầu người nộp hồ sơ bổ sung những tài liệu liên quan hoặc giải trình trực tiếp.

5. Thời hạn hiệu lực của Giấy phép khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị khí tượng hàng không là 2 năm.

6. Giấy phép khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị khí tượng hàng không bị thu hồi trong những trường hợp sau đây:

a) Hệ thống kỹ thuật, thiết bị không còn đáp ứng đủ điều kiện khai thác;

b) Số liệu, sản phẩm của hệ thống kỹ thuật, thiết bị không đáp ứng tiêu chuẩn theo quy định;

c) Nhân viên khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa hệ thống thiết bị không có chứng chỉ huấn luyện của nhà máy sản xuất thiết bị tương ứng.

Mục 2

CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ VÀ
NHÂN VIÊN KHÍ TƯỢNG
HÀNG KHÔNG

Điều 42. Cấp giấy phép khai thác cho CSCCDV khí tượng

1. Giấy phép khai thác CSCCDV khí tượng hàng không được cấp cho:

a) CSCCDV cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý;

b) CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế;

c) Trạm quan trắc khí tượng tại cảng hàng không, sân bay nội địa.

2. CSCCDV khí tượng được cấp Giấy phép khai thác khi đáp ứng các điều kiện sau đây:

a) Có tổ chức bộ máy cung cấp dịch vụ khí tượng phù hợp;

b) Có đủ hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị khí tượng, phương tiện thông tin liên lạc; có giấy phép khai thác;

c) Nhân viên khí tượng đủ về số lượng và có giấy phép nhân viên hàng không phù hợp;

d) Có đủ tài liệu hướng dẫn khai thác

phù hợp được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt.

3. Doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ khí tượng phải gửi đến Cục Hàng không Việt Nam hồ sơ đề nghị cấp Giấy phép khai thác CSCCDV khí tượng, bao gồm các tài liệu sau đây:

a) Đơn đề nghị cấp Giấy phép khai thác CSCCDV khí tượng bao gồm các thông tin: tên, địa chỉ doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ khí tượng đề nghị cấp; tên, địa chỉ của CSCCDV khí tượng; mục đích, phạm vi, phương thức cung cấp dịch vụ khí tượng;

b) Báo cáo về tổ chức bộ máy, cơ sở hạ tầng, hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị;

c) Danh sách nhân viên khí tượng, hệ thống kỹ thuật, thiết bị được cấp giấy phép;

d) Hệ thống tài liệu hướng dẫn khai thác;

đ) Biên lai hoặc giấy tờ xác nhận việc nộp lệ phí.

4. Trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thẩm định hồ sơ, kiểm tra thực tế tại cơ sở và quyết định việc cấp Giấy phép khai thác CSCCDV khí tượng. Trong trường hợp từ chối đơn đề nghị thì phải thông báo bằng văn bản cho người đề

ngiht biết và nêu rõ lý do. Trong quá trình thẩm định, kiểm tra, Cục Hàng không Việt Nam có quyền yêu cầu người nộp hồ sơ bổ sung những tài liệu liên quan hoặc giải trình trực tiếp.

5. Thời hạn hiệu lực Giấy phép khai thác của CSCCDV khí tượng là 5 năm.

6. Giấy phép khai thác của CSCCDV khí tượng bị thu hồi trong những trường hợp sau đây:

a) CSCCDV khí tượng không còn đáp ứng đủ điều kiện hoạt động;

b) CSCCDV khí tượng vi phạm nghiêm trọng quy định của pháp luật về cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không.

Điều 43. Nhân viên khí tượng hàng không

Nhân viên khí tượng hàng không bao gồm:

1. Nhân viên dự báo khí tượng;
2. Nhân viên quan trắc khí tượng.

Điều 44. Chức trách, nhiệm vụ của nhân viên dự báo khí tượng

1. Phân tích số liệu quan trắc khí tượng (bề mặt, cao không, ra đa, ảnh mây vệ tinh khí tượng); lập bản tin dự báo thời tiết cảng hàng không, sân bay dạng mã luật TAF, dự báo hạ cánh dạng TREND; lập bản tin dự báo, cảnh báo thời tiết

trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý dạng mã luật SIGMET.

2. Lập bản đồ dự báo thời tiết và giải thích các trường dữ liệu về gió, nhiệt độ, độ ẩm và hiện tượng thời tiết nguy hiểm.

3. Thuyết trình thời tiết cho tổ lái, người khai thác tàu bay, kiểm soát viên không lưu bằng ngôn ngữ tiếng Anh, tiếng Việt.

4. Giám sát kịp thời ban khí tượng; xử lý các tình huống diễn biến thời tiết phức tạp gây uy hiếp hoạt động bay hàng không dân dụng.

Điều 45. Chức trách, nhiệm vụ của nhân viên quan trắc khí tượng

1. Quan trắc và báo cáo điều kiện khí tượng cảng hàng không sân bay, phục vụ tàu bay cất hạ cánh.

2. Điền các bản đồ, giản đồ khí tượng theo yêu cầu của nhân viên dự báo khí tượng.

3. Mã hóa và giải mã các loại điện văn khí tượng.

4. Hỗ trợ dịch vụ dự báo khí tượng hàng không.

5. Bảo dưỡng thiết bị, máy đo khí tượng.

6. Lập và thống kê số liệu khí hậu hàng không.

Điều 46. Tiêu chuẩn nhân viên khí tượng hàng không

1. Đáp ứng tiêu chuẩn nhân viên khí tượng theo quy định của pháp luật về khí tượng.

2. Đáp ứng các tiêu chuẩn quy định tại Tài liệu hướng dẫn của Tổ chức khí tượng thế giới WMO-258.

3. Có bằng cấp hoặc chứng chỉ chuyên môn về khí tượng hàng không được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

Điều 47. Giấy phép nhân viên khí tượng hàng không

1. Cá nhân đáp ứng các tiêu chuẩn quy định tại Điều 46 của Quy chế này được cấp Giấy phép nhân viên khí tượng hàng không theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về nhân viên hàng không.

2. Thời hạn hiệu lực của Giấy phép nhân viên khí tượng hàng không là 3 năm.

3. Giấy phép nhân viên khí tượng hàng không bị thu hồi trong những trường hợp sau đây:

a) Người được cấp giấy phép không đủ điều kiện hoặc không còn đáp ứng đủ điều kiện cấp giấy phép;

b) Giấy phép bị tẩy xóa, sửa chữa;

c) Người được cấp giấy phép vi phạm quy định về sử dụng giấy phép.

Chương V

TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC TỔ CHỨC, CÁ NHÂN TRONG LĨNH VỰC KHÍ TƯỢNG HÀNG KHÔNG

Điều 48. Trách nhiệm của Cục Hàng không Việt Nam

1. Xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật về dịch vụ khí tượng hàng không trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

2. Xây dựng kế hoạch phát triển lĩnh vực khí tượng hàng không trình Bộ Giao thông vận tải phê duyệt.

3. Tổ chức hệ thống và quản lý hoạt động cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không của các doanh nghiệp tương ứng.

4. Nghiên cứu, đề xuất áp dụng và tổ chức thực hiện các quy định, phương thức và tiêu chuẩn khí tượng hàng không của ICAO, WMO phù hợp với pháp luật Việt Nam.

5. Chỉ đạo việc cung cấp và trao đổi dịch vụ khí tượng hàng không trong nước và quốc tế.

6. Xây dựng chương trình khung đào

tạo nhân viên khí tượng hàng không trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải; phê duyệt chương trình huấn luyện nhân viên khí tượng hàng không của cơ sở đào tạo, huấn luyện nhân viên hàng không; phê duyệt nội dung, đề thi và đáp án của kỳ kiểm tra cấp Giấy phép, năng định nhân viên khí tượng hàng không.

7. Cấp Giấy phép khai thác của CSCCDV khí tượng hàng không, Giấy phép khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị khí tượng hàng không, Giấy phép nhân viên khí tượng hàng không.

8. Phê duyệt các tài liệu hướng dẫn khai thác của các CSCCDV khí tượng hàng không.

9. Kiểm tra, giám sát việc chấp hành các quy định về cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không; xử lý các vi phạm theo quy định của pháp luật.

10. Hợp tác quốc tế trong lĩnh vực khí tượng hàng không.

Điều 49. Hệ thống CSCCDV khí tượng và trách nhiệm của doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không

1. Hệ thống CSCCDV khí tượng hàng không dân dụng Việt Nam bao gồm:

a) CSCCDV cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông

báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý;

b) CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế;

c) Trạm quan trắc khí tượng tại cảng hàng không, sân bay nội địa.

2. Doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không có trách nhiệm:

a) Tổ chức hoạt động của CSCCDV khí tượng trực thuộc theo đúng Quy chế này:

b) Tham gia xây dựng các chương trình, kế hoạch của Cục Hàng không Việt Nam về đào tạo, huấn luyện, kiểm tra, cấp giấy phép cho nhân viên khí tượng; thực hiện kế hoạch về đào tạo, huấn luyện, kiểm tra đối với nhân viên khí tượng thuộc quyền quản lý;

c) Xây dựng quy định về tổ chức hoạt động, quy trình cung cấp dịch vụ khí tượng, tài liệu hướng dẫn khai thác cho các bộ phận nghiệp vụ trực thuộc trình cấp có thẩm quyền phê duyệt và tổ chức thực hiện;

d) Tổ chức quản lý, khai thác, bảo dưỡng, kiểm tra các hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị chuyên ngành; xây dựng kế hoạch đầu tư, nâng cấp và bảo đảm

ơ sở hạ tầng kỹ thuật cho việc cung cấp dịch vụ khí tượng;

đ) Báo cáo thường kỳ 6 tháng/lần hoặc đột xuất cho Cục Hàng không Việt Nam về tình trạng hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị khí tượng, công tác quan trắc, dự báo, cảnh báo hiện tượng thời tiết nguy hiểm đối với hoạt động bay hàng không dân dụng;

e) Sơ kết, tổng kết đánh giá rút kinh nghiệm về cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không.

Điều 50. Trách nhiệm của CSCCDV cảnh báo thời tiết trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý

1. Tổ chức theo dõi liên tục điều kiện thời tiết ảnh hưởng đến hoạt động bay trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý.

2. Lập và phát hành thông báo hiện tượng thời tiết nguy hiểm SIGMET trên các đường bay, trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý.

3. Trao đổi số liệu khí tượng khai thác OPMET với CSCCDV khí tượng khác như kế hoạch ROBEX quy định.

4. Cung cấp số liệu và sản phẩm khí

tượng hàng không cho Trung tâm kiểm soát đường dài, các đối tượng sử dụng khác.

5. Tổ chức thống kê và lưu trữ các hình thể thời tiết nguy hiểm ảnh hưởng đến đường bay, khu vực bay trong vùng trời Việt Nam và phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý.

6. Sơ kết, tổng kết đánh giá rút kinh nghiệm về dịch vụ dự báo, cảnh báo hiện tượng thời tiết nguy hiểm.

7. Hiệp đồng, phối hợp với các CSCCDV khác liên quan để giải quyết các vấn đề thuộc nghiệp vụ chuyên ngành và các nhiệm vụ được giao.

8. Tổ chức nghiên cứu ứng dụng khoa học công nghệ nhằm nâng cao chất lượng và hiệu quả dịch vụ khí tượng hàng không.

9. Báo cáo thường xuyên hoặc đột xuất về tình trạng hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị khí tượng và công tác dự báo, cảnh báo hiện tượng thời tiết nguy hiểm đối với hoạt động bay theo quy định của doanh nghiệp.

Điều 51. Trách nhiệm của CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không, sân bay quốc tế

1. Tổ chức quan trắc và báo cáo thời tiết tại cảng hàng không, sân bay phục vụ

tàu bay cất, hạ cánh và trao đổi bản tin quan trắc METAR, SPECI với các cảng hàng không, sân bay khác; lập bản tin dự báo hạ cánh TREND.

2. Lập các bản tin dự báo thời tiết cảng hàng không, sân bay trong khu vực dạng mã luật TAF; dự báo bổ sung TAF AMD và nhận các bản tin dự báo thời tiết cảng hàng không, sân bay khác để đảm bảo hoạt động bay; lập và phát bản tin cảnh báo thời tiết sân bay (AD WRNG); cảnh báo hiện tượng gió đứt tầng thấp (WS WRNG).

3. Trưng bày các tin tức khí tượng sẵn có tại phòng thủ tục bay.

4. Thuyết trình, tư vấn và cung cấp hồ sơ khí tượng cho tổ lái, CSCCDV không lưu, người khai thác tàu bay, các hãng hàng không; cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không cho các đối tượng có liên quan trong khu vực trách nhiệm.

5. Trao đổi số liệu khí tượng khai thác OPMET với CSCCDV khí tượng khác như kế hoạch ROBEX quy định.

6. Theo dõi, chỉ đạo nghiệp vụ đối với Trạm quan trắc khí tượng tại các cảng hàng không, sân bay nội địa thuộc thẩm quyền.

7. Tổ chức lưu trữ, thống kê số liệu khí hậu hàng không.

8. Sơ kết, tổng kết đánh giá rút kinh nghiệm về công tác quan trắc, dự báo, cảnh báo hiện tượng thời tiết nguy hiểm.

9. Hiệp đồng, phối hợp với CSCCDV khác liên quan để giải quyết các vấn đề thuộc nghiệp vụ chuyên ngành và các nhiệm vụ được giao.

10. Tổ chức nghiên cứu ứng dụng khoa học, công nghệ nhằm nâng cao chất lượng và hiệu quả dịch vụ khí tượng hàng không.

11. Báo cáo thường xuyên hoặc đột xuất về tình trạng trang thiết bị khí tượng, công tác quan trắc, dự báo, cảnh báo thời tiết theo quy định của doanh nghiệp.

Điều 52. Trách nhiệm của Trạm quan trắc khí tượng tại cảng hàng không, sân bay nội địa

1. Quan trắc và lập các bản tin báo cáo thời tiết thường lệ và đặc biệt METAR, SPECI; dự báo hạ cánh TREND cung cấp cho CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế theo sự phân công, đài kiểm soát tại sân bay, thành viên tổ lái và người khai thác tàu bay.

2. Trao đổi số liệu khí tượng với CSCCDV khí tượng cảng hàng không quốc tế và Trạm quan trắc khí tượng cảng hàng không, sân bay nội địa khác.

3. Gửi số liệu quan trắc và báo cáo

thời tiết cho CSCCDV khí tượng cảng hàng không quốc tế liên quan để lưu trữ, thống kê theo quy định.

4. Hiệp đồng, phối hợp với các cơ sở cung cấp và sử dụng dịch vụ khí tượng để giải quyết các vấn đề thuộc nghiệp vụ chuyên ngành và các nhiệm vụ được giao.

5. Báo cáo thường xuyên hoặc đột xuất cho CSCCDV khí tượng tại cảng hàng không quốc tế theo sự phân công về tình trạng hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị khí tượng và công tác quan trắc, đảm bảo bay.

Điều 53. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân sử dụng dịch vụ khí tượng hàng không

1. Tổ chức, cá nhân khai thác tàu bay có trách nhiệm:

a) Đề xuất với Cục Hàng không Việt Nam yêu cầu sử dụng tin tức khí tượng trong nước và quốc tế đảm bảo cho hoạt động bay của mình;

b) Thu nhận và chuyển kịp thời các tin tức khí tượng có thể ảnh hưởng đến hoạt động bay cho các CSCCDV không lưu, khí tượng.

2. Thành viên tổ lái có trách nhiệm:

a) Ký, tiếp nhận đầy đủ và kịp thời hồ sơ khí tượng trước khi khởi hành tại một cảng hàng không, sân bay Việt Nam;

b) Thực hiện quan trắc và báo cáo khí tượng từ tàu bay AIREP trong khi bay;

c) Cung cấp các tin tức khí tượng sau khi bay theo quy định.

3. CSCCDV không lưu (TWR, APP, ACC) có trách nhiệm:

a) Tiếp nhận đầy đủ, nhanh chóng và chính xác các tin tức khí tượng hàng không trong nước và quốc tế từ các CSCCDV khí tượng tương ứng thông qua các phương tiện, hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị sẵn có để đảm bảo chỉ huy điều hành bay;

b) Thông báo kịp thời, chính xác các tin tức khí tượng cần thiết cho tổ lái liên quan;

c) Thực hiện quan trắc bổ sung, thu nhận và chuyển tiếp kịp thời các tin tức khí tượng báo cáo từ tàu bay AIREP có thể ảnh hưởng đến hoạt động bay trong phạm vi trách nhiệm cho các CSCCDV khí tượng tương ứng.

Điều 54. Phối hợp trong việc sử dụng dịch vụ khí tượng hàng không

Tổ chức, cá nhân sử dụng dịch vụ khí tượng có trách nhiệm chỉ định người duy

trì mối liên hệ trực tiếp và thường xuyên với các CSCCDV khí tượng hàng không nhằm tạo điều kiện trao đổi tin tức thuận tiện, nhanh chóng và chính xác.

Chương VI ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 55. Tổ chức thực hiện

Cục Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm triển khai thực hiện Quy chế này,

cập nhật nội dung khí tượng mới liên quan.

Điều 56. 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

Hồ Nghĩa Dũng