

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: 32/2007/QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 05 tháng 7 năm 2007

QUYẾT ĐỊNH**ban hành “Quy chế không lưu 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 94/2007/NĐ-CP ngày 04 tháng 6 năm 2007 của Chính phủ về quản lý hoạt động bay;

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,

này “Quy chế không lưu 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 63/2005/QĐ-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc ban hành “Quy chế không lưu hàng không dân dụng Việt Nam”.

Điều 3. Chánh Văn phòng, Chánh Thanh tra Bộ, Vụ trưởng các Vụ, 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./.

QUYẾT ĐỊNH:**BỘ TRƯỞNG****Điều 1.** Ban hành kèm theo Quyết định**Hồ Nghĩa Dũng**

QUY CHẾ

không lưu hàng không dân dụng

(ban hành kèm theo Quyết định số 32/2007/QĐ-BGTVT ngày 05 tháng 7 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 quy tắc bay và dịch vụ không lưu trong vùng trời Việt Nam và trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý; cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu; nhân viên không lưu; trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân trong lĩnh vực không lưu.

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

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. ATN (Aeronautical telecommunication network): Mạng viễn thông hàng không.

3. AIP (Aeronautical information publication): Tập thông báo tin tức 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 trong khu vực sân bay.

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

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

9. D-ATIS (Data-Automatic terminal information service): Dịch vụ thông báo tự động trong 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): Điện văn thông báo hàng không.

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 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 thuật 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 bằng thiết bị.

3. “Chuyến bay VFR” là chuyến bay được thực hiện theo quy tắc bay bằng mắt.

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 sở cung cấp dịch vụ 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 điều hành bay.
7. “Dẫn đường khu vực” là phương pháp dẫn đường cho phép tàu bay hoạt động trên quỹ đạo mong muốn trong tầm phủ của đài dẫn đường quy chiếu ở mặt đất hoặc trong tầm giới hạn khả năng của thiết bị tự dẫn trên tàu bay hoặc khi kết hợp cả hai.
8. “Điểm báo cáo” là vị trí địa lý quy định để dựa vào đó tàu bay có thể báo cáo vị trí.
9. “Điểm chuyển giao kiểm soát” là điểm xác định trên đường bay ATS tại đó trách nhiệm điều hành tàu bay được chuyển từ một cơ sở hoặc vị trí điều hành bay sang một cơ sở hoặc vị trí điều hành bay khác.
10. “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.
11. “Điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị” là điều kiện khí tượng biểu diễn bằng trị số tầm nhìn, khoảng cách tới mây, trần mây mà những trị số này thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu quy định cho điều kiện khí tượng bay bằng mắt.
12. “Điều kiện khí tượng bay bằng mắt” là điều kiện khí tượng biểu thị bằng trị số tầm nhìn, khoảng cách tới mây và trần mây bằng hoặc lớn hơn tiêu chuẩn tối thiểu quy định.
13. “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.
14. “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 chiều thẳng đứng của tàu bay được kiểm soát thông qua độ cao.
15. “Đường bay ATS” là tuyến đường được thiết lập tại đó có cung cấp dịch vụ không lưu.
16. “Đường bay sử dụng dẫn đường khu vực” là đường bay ATS được thiết lập cho tàu bay có khả năng sử dụng phương pháp dẫn đường khu vực.
17. “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 hệ thống định vị và dẫn đường trên tàu bay, bao gồm nhận dạng tàu bay, vị trí theo không gian 04 chiều và các số liệu thích hợp khác.
18. “Giờ dự tính đến” đối với chuyến bay IFR, là giờ tàu bay dự tính đến một điểm ấn định được xác định theo thiết bị dẫn đường, mà từ đó dự định thực hiện phương thức tiếp cận bằng thiết bị hoặc là giờ tàu bay dự tính đến đỉnh sân bay khi sân bay không có thiết bị dẫn đường;

đối với chuyến bay VFR, là giờ tàu bay dự tính bay đến đỉnh sân bay.

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

20. “Giờ dự tính tiếp cận” là giờ mà cơ sở điều hành bay dự tính rằng tàu bay sau khi bay chờ sẽ rời điểm chờ để tiếp cận hạ cánh.

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

22. “Hoạt động bay” là hoạt động của tàu bay đang bay hoặc đang hoạt động trên khu hoạt động tại sân bay.

23. “Hoạt động bay tại sân bay” là hoạt động bay trên khu hoạt động tại sân bay và trong vùng trời sân bay.

24. “Huấn lệnh kiểm soát không lưu” là huấn lệnh của cơ sở điều hành bay cấp cho tàu bay để thực hiện chuyến bay theo điều kiện do cơ sở điều hành bay 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.

25. “Kế hoạch bay không lưu” là các tin tức quy định cung cấp cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu về chuyến bay dự định thực hiện hoặc một phần của chuyến bay.

26. “Kế hoạch bay không lưu lặp lại” là kế hoạch bay không lưu 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 tàu bay nộp cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu để lưu trữ và sử dụng nhiều lần.

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

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

29. “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 di chuyển và sân đỗ tàu bay.

30. “Khu vực kiểm soát tiếp cận” là khu vực trách nhiệm của cơ sở cung cấp dịch vụ tiếp cận được thiết lập cho vùng trời có các đường bay ATS hội tụ tại khu vực lân cận của một hoặc nhiều sân bay.

31. “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 được thực hiện trong thời gian ít nhất là 95% tổng thời gian bay.

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

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

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

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

36. “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.

37. “Mức bay chuyên tiếp” là mức bay thấp nhất có thể sử dụng cao hơn độ cao chuyên tiếp.

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

39. “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.

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

41. “Sân bay dự bị” là sân bay mà một tàu bay có thể đến hạ cánh khi không thể

hoặc không nên đến, hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh, bao gồm:

a) Sân bay dự bị cất cánh là sân bay 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) Sân bay dự bị trên đường bay là sân bay mà tại đó tàu bay có thể hạ cánh sau khi gặp tình huống khẩn nguy hoặc bất thường trong quá trình bay đường dài;

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

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

43. “Tính năng dẫn đường yêu cầu” là tính năng dẫn đường cần thiết cho hoạt động được công bố cho một vùng trời xác định.

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

45. “Vùng trời kiểm soát” là vùng trời có kích thước xác định mà tại đó dịch vụ điều hành bay được cung cấp.

Điều 4. Dịch vụ không lưu

Dịch vụ không lưu bao gồm:

1. Dịch vụ điều hành bay:
 - a) Dịch vụ kiểm soát mặt đất;
 - 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 tư vấn không lưu.
4. Dịch vụ báo động.

Điều 5. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu

Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu bao gồm:

1. Cơ sở điều hành bay bao gồm bộ phận kiểm soát mặt đất, đài kiểm soát tại sân bay, cơ sở kiểm soát tiếp cận, trung tâm kiểm soát đường dài.
2. Phòng thủ tục bay.
3. Bộ phận đánh tín hiệu tại sân bay.
4. Cơ sở 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

1. Quy hoạch hệ thống cung cấp dịch vụ không lưu, quản lý việc cung cấp dịch vụ không lưu.

2. 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.

3. 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, phê duyệt ranh giới phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý và tổ chức thực hiện theo quy định của pháp luật.

4. Hướng dẫn chuyên môn, nghiệp vụ liên quan đến cung cấp dịch vụ không lưu theo quy định.

5. Chỉ đạo việc ký kết văn bản hiệp đồng điều hành bay giữa các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu, văn bản hiệp đồng điều hành bay dân dụng và quân sự, văn bản hiệp đồng cung cấp tin tức giữa cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không, văn bản thỏa thuận hợp tác khác trong lĩnh vực không lưu; giám sát và kiểm tra việc thực hiện.

6. Phê duyệt chương trình, kế hoạch huấn luyện nhân viên không lưu; tài liệu

hướng dẫn khai thác của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu.

7. Cấp, gia hạn, hủy bỏ, đình chỉ giấy phép nhân viên không lưu; cấp giấy phép khai thác cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu.

8. Thanh tra, kiểm tra, giám sát việc chấp hành các quy định về dịch vụ không lưu.

Điều 7. Trách nhiệm của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu

1. Thực hiện các quyền và nghĩa vụ được quy định tại Nghị định số 94/2007/NĐ-CP ngày 04 tháng 6 năm 2007 của Chính phủ về quản lý hoạt động bay và Điều 98 Luật hàng không dân dụng Việt Nam.

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

3. Xây dựng tài liệu hướng dẫn khai thác của các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu thuộc doanh nghiệp trình Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt.

4. Ký kết văn bản hiệp đồng điều hành bay, văn bản hiệp đồng điều hành bay dân dụng và quân sự, văn bản hiệp đồng cung cấp dịch vụ khí tượng hàng

không, thông tin, dẫn đường, thông báo tin tức hàng không, tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng.

Điều 8. Trách nhiệm của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu

1. Phòng thủ tục bay có các nhiệm vụ sau đây:

- a) Nhận kế hoạch hoạt động bay;
- b) Nhận, kiểm tra, đối chiếu các chi tiết trong kế hoạch bay không lưu;
- c) Phát số liệu trong kế hoạch bay không lưu trên mạng viễn thông hàng không (ATN) đến các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu có liên quan trong nước và quốc tế;
- d) Nhận, xử lý, lưu trữ điện văn không lưu;
- đ) Nhận giờ cất cánh, hạ cánh qua mạng viễn thông hàng không (ATN) theo quy định và thông báo các giờ này cho các cơ quan, đơn vị có liên quan;
- e) Thông báo kịp thời các tin tức liên quan đến chuyến bay bị chậm trễ so với kế hoạch bay đã dự định;
- g) Hiệp đồng với các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và các cơ quan, đơn vị khác có liên quan đảm bảo điều hòa cho hoạt động bay tại sân bay.

2. Bộ phận đánh tín hiệu tại sân bay có các nhiệm vụ sau đây:

a) Đánh tín hiệu hướng dẫn cho tàu bay vào, ra sân đỗ theo luồng đường quy định;

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.

3. Bộ phận kiểm soát mặt đất tại sân bay có các nhiệm vụ sau đây:

a) Kiểm soát hoạt động của tàu bay từ vị trí đỗ đến vị trí chờ trước khi vào đường cất hạ cánh và từ khi tàu bay rời khỏi đường cất hạ cánh đến vị trí đỗ tại sân bay;

b) Kiểm soát và điều hành các hoạt động của tàu bay, người và phương tiện kỹ thuật phục vụ bay tại khu vực kiểm soát mặt đất;

c) Phối hợp với đài kiểm soát tại sân bay, các cơ sở của doanh nghiệp cảng hàng không trong việc khai thác an toàn, hiệu quả cầu dẫn hành khách và vị trí đỗ tại sân đỗ tàu bay.

4. Cơ sở thông báo, hiệp đồng bay có các nhiệm vụ sau đây:

a) Nhận các phép bay do cơ quan có thẩm quyền cấp; lập kế hoạch hoạt động bay theo ngày, theo mùa; thông báo kế hoạch hoạt động bay 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 cơ sở điều hành bay dân dụng, các cơ quan, đơn vị quản lý vùng trời, quản lý bay thuộc Bộ Quốc phòng để đảm bảo an toàn cho hoạt động bay;

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 thông báo, hiệp đồng bay.

5. Đài kiểm soát tại sân bay, cơ sở kiểm soát tiếp cận và trung tâm kiểm soát đường dài có trách nhiệm cung cấp các dịch vụ điều hành bay, thông báo bay, tư vấn không lưu, báo động trong khu vực trách nhiệm của mình.

Điều 9. Trách nhiệm của người khai thác tàu bay và tổ lái

1. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm đề xuất thiết lập đường bay ATS.

2. Người chỉ huy tàu bay có trách nhiệm:

a) Lập kế hoạch bay không lưu;

b) Báo cáo các sự cố không lưu bao gồm vi phạm quy định về phân cách an toàn giữa tàu bay với nhau, giữa tàu bay với chướng ngại vật, giữa tàu bay với vùng khí tượng phức tạp, giữa tàu bay với địa hình hoặc do các nguyên nhân khách quan khác tác động; vi phạm do

tác động bình thường của thiết bị của tàu bay và hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị phục vụ khai thác, điều hành, dẫn đường, liên lạc trong khai thác bay; vi phạm do thực hiện sai phương thức bay, phương thức điều hành bay.

Điều 10. Nhân viên không lưu

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải bố trí đủ nhân viên không lưu có giấy phép 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 thông báo, hiệp đồng bay;
- c) Kiểm soát viên mặt đất tại sân bay;
- d) Kiểm soát viên không lưu tại sân bay;
- đ) Kiểm soát viên không lưu tiếp cận ra đi, không ra đi;
- e) Kiểm soát viên không lưu đường dài ra đi, không ra đi;
- g) Kíp trưởng không lưu;
- h) Huấn luyện viên không lưu;
- i) Nhân viên đánh tín hiệu.

Điều 11. Nhiệm vụ của nhân viên không lưu

1. Kiểm soát viên không lưu thực hiện kiểm soát hoạt động bay trong phạm vi

trách nhiệm được phân công; trợ giúp tổ lái trong tình huống khẩn nguy; cung cấp cho tổ lái các tin tức cần thiết để đảm bảo an toàn, hiệu quả chuyến bay; thông báo các tin tức nhận được từ tổ lái cho các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay khác có liên quan.

2. Kíp trưởng kiểm soát không lưu bố trí, điều chỉnh hợp lý và chỉ dẫn các kiểm soát viên không lưu thực hiện nhiệm vụ trong toàn bộ ca trực; duy trì đầy đủ và chính xác Sổ nhật ký không lưu (ATS Log); thường xuyên kiểm tra số liệu trên màn hình, các kênh liên lạc, các điện văn phát đi và lưu ý kiểm soát viên không lưu của kíp trực chú ý tránh việc nhầm lẫn, bỏ sót, không đúng nguyên tắc hoặc sử dụng phương thức không theo tiêu chuẩn; tiến hành việc báo động theo phương thức quy định; phối hợp với các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và cơ quan đơn vị khác có liên quan khi cần thiết và thực hiện chế độ báo cáo theo quy định.

3. Huấn luyện viên không lưu xây dựng, thực hiện chương trình huấn luyện cho kiểm soát viên không lưu; soạn thảo và nộp báo cáo kết quả huấn luyện cho cấp trên; tham gia kiểm tra cấp, gia hạn giấy phép, năng định kiểm soát không lưu, kiểm tra nâng bậc cho kiểm soát viên không lưu trong đơn vị; thực hiện huấn luyện phương thức mới và cách khai thác

hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị cho kiểm soát viên không lưu; duy trì tài liệu nghiệp vụ, băng ghi âm và hình phục vụ huấn luyện.

4. Nhân viên thủ tục bay thực hiện nhiệm vụ của phòng thủ tục bay quy định tại khoản 1 Điều 8 của Quy chế này.

5. Nhân viên đánh tín hiệu thực hiện nhiệm vụ của bộ phận đánh tín hiệu tại sân bay quy định tại khoản 2 Điều 8 của Quy chế này.

6. Kiểm soát viên mặt đất thực hiện nhiệm vụ của bộ phận kiểm soát mặt đất tại sân bay quy định tại khoản 3 Điều 8 của Quy chế này.

7. Nhân viên hiệp đồng thông báo bay thực hiện nhiệm vụ của cơ sở hiệp đồng, thông báo bay quy định tại khoản 4 Điều 8 của Quy chế này.

Điều 12. Giấy phép nhân viên không lưu

1. Cá nhân đáp ứng các điều kiện sau đây được cấp Giấy phép nhân viên không lưu:

a) Là công dân Việt Nam đủ 21 tuổi trở lên, có phẩm chất và đạo đức tốt;

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

c) Có chứng chỉ chuyên môn về chuyên ngành không lưu liên quan;

d) Đủ thời gian thực tập và huấn luyện theo quy định;

đ) Có giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe của cơ sở y tế được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận;

e) Tự nguyện tham dự và đạt kết quả của kỳ kiểm tra để cấp giấy phép liên quan.

2. Thời hạn hiệu lực của Giấy phép nhân viên không lưu là 3 năm và chỉ có giá trị sử dụng trong trường hợp năng định còn hiệu lực. Thời hạn hiệu lực của năng định là 1 năm.

3. Việc cấp giấy phép nhân viên không lưu thực hiện theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về nhân viên hàng không.

4. Giấy phép nhân viên không lưu 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.

Điều 13. Huấn luyện nhân viên không lưu

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu phải tổ chức huấn luyện cho nhân viên không lưu để trang bị, cập nhật

kiến thức và kỹ năng chuyên môn theo các hình thức sau đây:

- a) Huấn luyện định kỳ;
- b) Huấn luyện nâng cao;
- c) Huấn luyện chuyên ngành;
- d) Huấn luyện bay làm quen.

2. Việc huấn luyện được tiến hành tại các cơ sở đào tạo nghiệp vụ hàng không của Việt Nam hoặc nước ngoài, các vị trí huấn luyện của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu có trách nhiệm xây dựng chương trình và kế hoạch huấn luyện trình Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt.

4. Kết quả huấn luyện nhân viên không lưu phải được lưu trữ tại cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu.

Chương III

QUY TẮC BAY

Mục 1

ÁP DỤNG QUY TẮC BAY

Điều 14. Phạm vi áp dụng quy tắc bay

1. Khi hoạt động trong vùng trời Việt Nam và trong vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, 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 chuyển bay.

Điều 15. Chấp hành quy tắc bay

1. Khi đang bay hoặc đang hoạt động trên khu hoạt động tại sân bay, tổ 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, tổ lái phải tuân theo một trong các quy tắc sau đây:

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

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

Điều 16. 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 tình huống khẩn nguy, để đảm bảo an toàn, người chỉ huy tàu bay có thể thực hiện khác với quy tắc bay này, nhưng phải thông báo ngay

cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và phải chịu trách nhiệm về quyết định của mình.

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

Mục 2

QUY TẮC BAY TỔNG QUÁT

Điều 17. Bảo vệ con người và tài sản

1. Tổ 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. Tàu bay không được bay trên các khu vực đông dân của thành phố, thị xã, thị trấn hoặc 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. Mục bay đường dài của chuyến bay hay một phần của chuyến bay được diễn tả bằng:

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

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

4. Tàu bay đang bay không được xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay xuống. Trường hợp vì lý do an toàn của chuyến bay hoặc để thực hiện nhiệm vụ cứu nguy trong tình thế khẩn nguy hoặc các nhiệm vụ bay khác vì lợi ích công cộng, tàu bay được xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay xuống khu vực được quy định tại Quy chế bay trong khu vực sân bay theo chỉ dẫn của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu thích hợp.

5. Tổ 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 huân lệnh và chỉ dẫn của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu thích hợp.

6. Trừ tình huống khẩn nguy, việc nhảy dù, thả dù phải được thực hiện theo các điều kiện do cơ quan có thẩm quyền quy định, theo huân lệnh và chỉ dẫn của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu thích hợp.

7. Tàu bay chỉ được bay nhào lộn theo các điều kiện do cơ quan có thẩm quyền quy định, theo huấn lệnh và chỉ dẫn của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu thích hợp.

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, phù hợp với các điều kiện sau đây:

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);

c) Mỗi tàu bay phải duy trì cự ly cách tàu bay trưởng tốp không quá 1km (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. Tàu bay bay trong khu vực hạn

chế bay phải tuân thủ quy định của Bộ Quốc phòng.

Điều 18. Hoạt động gần tàu bay khác

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

Điều 19. Quyền ưu tiên trong khi bay

1. Khi tàu bay được ưu tiên, tổ lái phải giữ nguyên hướng mũi và tốc độ, thực hiện các hành động thích hợp nhất để tránh va chạm. Khi tàu bay không được ưu tiên, tổ lái không được điều khiển tàu bay bay qua phía trên, phía dưới hay cắt ngang phía trước tàu bay được ưu tiên, trừ khi bay qua với khoảng cách đủ đảm bảo an toàn.

2. Khi hai tàu bay bay đối đầu hoặc gần đối đầu và có nguy cơ va chạm, tổ lái phải đổi hướng mũi về bên phải của mình.

3. Khi hai tàu bay bay hội tụ ở gần cùng một độ cao, tổ 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.

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

5. 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 các giai đoạn chót của tiếp cận để hạ cánh.

6. Khi hai hay nhiều tàu bay nặng hơn không khí đang tiếp cận tới một sân bay để hạ cánh, tàu bay ở độ cao cao hơn phải nhường đường cho tàu bay ở độ cao thấp hơn. 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.

7. Tàu bay phải nhường đường cho tàu bay khác nếu tổ lái biết rằng tàu bay đó đang phải hạ cánh bắt buộc.

8. 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.

9. Trong trường hợp có nguy cơ va chạm giữa hai tàu bay đang lăn trên khu hoạt động tại sân bay, tổ lái phải áp dụng các quy tắc sau đây:

a) Khi hai tàu bay tiến lại đối đầu hoặc gần đối đầu, cả hai tàu bay phải dừng lại hoặc ở vị trí cho phép, lăn sang phải để tránh xa tàu bay kia;

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

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

10. Tàu bay đang lăn trên khu hoạt động tại sân bay phải dừng và chờ tại vị trí chờ trước khi vào 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.

11. Tàu bay đang lặn trên khu hoạt động tại sân bay phải dừng và chờ tại dãy đèn báo dừng đang sáng và có thể lặn tiếp khi các đèn này tắt.

Điều 20. 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, tàu bay đang bay phải bật:

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

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 đang hoạt động trên khu hoạt động tại sân bay, tổ 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 đã và được chiếu sáng đầy đủ, 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) Tàu bay đang hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay phải bật đèn để thu hút sự chú ý của người khác;

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

Điều 21. Bay bằng thiết bị giả định

Chỉ được thực hiện chuyến bay bằng 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 thường xuyên thông báo tình hình xung quanh cho giáo viên huấn luyện.

Điều 22. 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, tổ 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 bay quy định cụ thể cho sân bay khi tiếp cận hạ cánh, cất cánh đi từ sân bay trừ khi cơ sở cung cấp dịch vụ 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 sở cung cấp dịch vụ không lưu cho rằng thực hiện hạ cánh, cất cánh theo một hướng khác thích hợp hơn để đảm bảo an toàn.

Điều 23. Nộp kế hoạch bay không lưu

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

1. Nộp số liệu liên quan đến một chuyến bay hoặc một phần của chuyến bay dự định tới cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan.

2. Nộp kế hoạch bay không lưu trước khi thực hiện:

a) Chuyến bay muốn được cung cấp dịch vụ không lưu (cho toàn bộ chuyến bay hay một phần chuyến bay);

b) Chuyến bay bay vào, bay trong hoặc bay dọc theo các vùng hoặc đường bay được Cục Hàng không Việt Nam quy định là khi bay tại đó 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) Chuyến bay bay vào, bay trong hoặc bay dọc theo các vùng hay đường bay được Cục Hàng không Việt Nam quy định là khi bay tại đó phải nộp kế hoạch bay không lưu để tiến hành hiệp đồng với các đơn vị liên quan thuộc Bộ Quốc phòng hoặc với các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu của quốc gia kế cận nhằm tránh khả năng phải sử dụng bay chặn để nhận dạng;

d) Chuyến bay bay qua biên giới quốc gia.

3. Nộp kế hoạch bay không lưu cho phòng thủ tục bay trước khi thực hiện chuyến bay hoặc nếu đang bay, phải liên lạc báo cáo kế hoạch bay cho cơ sở cung cấp dịch vụ 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 không lưu chậm nhất là 60 phút trước khi bắt đầu thực hiện chuyến bay muốn được cung cấp dịch vụ không lưu. Nếu thời gian từ khi hạ cánh đến khi dự kiến cất cánh tại cảng hàng không nội địa không đủ, phải đảm bảo phòng thủ tục bay nhận và phát kế hoạch bay không lưu tới các địa chỉ theo quy định. Nếu tàu bay đang bay, phải đảm bảo cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu nhận được báo cáo kế hoạch bay chậm nhất là 10 phút trước khi tàu bay dự định tới điểm vào vùng trời kiểm soát hoặc điểm bay qua đường hàng không.

Điều 24. Nội dung của kế hoạch bay không lưu

1. Kế hoạch bay không lưu 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 rời vị trí đỗ (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 quy định tại Phụ lục VII của Quy chế này.

Điều 25. Điền kế hoạch bay không lưu

1. Kế hoạch bay không lưu phải được điền đầy đủ từ mục đầu cho đến 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 sở cung cấp dịch vụ không lưu yêu cầu, phải điền vào tất cả các mục của kế hoạch bay.

Điều 26. Thay đổi kế hoạch bay không lưu

Các thay đổi đối với kế hoạch bay không lưu đã nộp cho một chuyến bay IFR hoặc một chuyến bay VFR có kiểm soát theo các quy định tại khoản 2 Điều 31 của Quy chế này và các thay đổi quan

trọng đối với kế hoạch bay không lưu đã nộp cho một chuyến bay VFR không có kiểm soát phải được báo cáo kịp thời cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan. Trước khi khởi hành, nếu nhiên liệu dự trữ hoặc tổng số người trên tàu bay có thay đổi so với số liệu đã ghi trong kế hoạch bay không lưu, phải thông báo ngay cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu.

Điều 27. Chấm dứt kế hoạch bay không lưu

1. Đối với chuyến bay có kế hoạch bay không lưu cho toàn bộ chuyến bay hay cho phần cuối của chuyến bay tới sân bay đến, ngay sau khi tàu bay đã hạ cánh tổ lái phải báo cáo trực tiếp hoặc qua liên lạc vô tuyến cho cơ sở cung cấp dịch vụ 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, tổ lái phải báo cáo việc kết thúc kế hoạch bay cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan, nếu cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu đó yêu cầu.

3. Trong trường hợp tại sân bay đến không có cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu, tổ lái phải báo cáo việc hạ cánh bằng phương tiện sẵn có nhanh nhất cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu gần nhất.

4. Trong trường hợp sân bay đến không có đủ thiết bị liên lạc và không thể trực tiếp đến báo cáo, ngay trước khi hạ cánh tổ lái phải báo cáo qua liên lạc vô tuyến việc hạ cánh cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu duy trì liên lạc sau cùng.

5. Báo cáo hạ cánh phải bao gồm những nội dung sau:

- a) Số hiệu chuyến bay hoặc dấu hiệu nhận biết tàu bay;
- b) Sân bay khởi hành;
- c) Sân bay dự định đến (trong trường hợp hạ cánh xuống sân bay dự bị);
- d) Sân bay thực tế đến;
- đ) Giờ hạ cánh.

Điều 28. Tín hiệu

1. Khi quan sát thấy hoặc nhận được bất cứ tín hiệu nào ghi trong Phụ lục II của Quy chế này, tổ 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, ý nghĩa hoặc các chỉ thị tương ứng với tín hiệu đó. Việc sử dụng tín hiệu phải đúng tình huống, mục đích và không được sử dụng tín hiệu khác có thể gây nhầm lẫn với tín hiệu nói trên.

Điều 29. Thời gian

1. Tổ 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 chuyến bay có kiểm soát hoặc trong khi bay, tổ lái phải lấy chuẩn đồng hồ với cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu.

Điều 30. Huấn lệnh kiểm soát không lưu

1. Tổ lái chỉ thực hiện toàn bộ hoặc một phần chuyến bay có kiểm soát sau khi đã được cấp một huấn lệnh kiểm soát không lưu.

2. Trong trường hợp đề nghị cấp huấn lệnh kiểm soát không lưu kèm theo sự ưu tiên, tổ lái phải giải thích lý do nếu cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu yêu cầu.

3. Huấn lệnh kiểm soát không lưu có thể được sửa đổi trong khi bay. Trước khi cất cánh, căn cứ vào nhiên liệu dự trữ và khả năng có thể phải hạ cánh xuống sân bay dự bị, tổ lái phải ghi vào kế hoạch bay không lưu đường bay đến sân bay dự bị để tạo điều kiện thuận lợi cho cơ sở cung cấp dịch vụ 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 bộ phận này.

Điều 31. Thực hiện kế hoạch bay không lưu

1. Ngoài các trường hợp nêu tại khoản 3 và 5 Điều này, tổ lái phải thực hiện nghiêm theo kế hoạch bay không lưu hiện hành, trừ khi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu cho phép thay đổi hoặc khi tình huống khẩn nguy buộc phải có hành động kịp thời khác với kế hoạch bay không lưu, nhưng sau tình huống kết thúc, phải báo ngay cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan biết.

2. Trừ khi được phép của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan, tổ lái thực hiện chuyến bay có kiểm soát:

a) Phải bay theo trục đường bay khi bay trên đường bay ATS;

b) Khi bay trên đường bay khác, phải bay theo đường thẳng nối các đài dẫn đường hay các điểm xác định đường bay đó;

c) Tổ lái bay trên đoạn đường bay ATS xác định bằng các đài VOR, phải đổi việc bắt tín hiệu đài phía sau sang bắt tín hiệu đài phía trước tại điểm đổi đài hoặc ở gần điểm đó tùy theo điều kiện hoạt động. Nếu thực hiện khác với quy định tại điểm a khoản này, tổ lái phải báo cáo cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan biết.

3. Trong trường hợp vì điều kiện khách quan chuyến bay có kiểm soát phải thực hiện khác với kế hoạch bay không lưu hiện hành, tổ lái phải thực hiện như sau:

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

b) Khi tốc độ thực trung bình ở giai đoạn 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, phải báo cáo cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan biết;

c) Khi thay đổi giờ dự tính đến một vị trí có thể là điểm báo cáo tiếp theo, ranh giới vùng thông báo bay hoặc sân bay hạ cánh sai lệch quá 03 phút so với giờ dự tính đã báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu, phải báo cáo ngay giờ dự tính mới cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan.

4. Trong trường hợp chủ động thay đổi kế hoạch bay không lưu, tổ lái phải đề nghị cho phép thay đổi kế hoạch bay như sau:

a) Khi thay đổi mực bay đường dài, đề nghị phải bao gồm 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, giờ dự tính sửa đổi (nếu có) qua các điểm ranh giới vùng thông báo bay tiếp theo;

b) Khi thay đổi đường bay và không thay đổi sân bay dự định đến, đề nghị phải bao gồm dấu hiệu nhận biết tàu bay, quy tắc bay, đường bay mới, số liệu kế hoạch bay liên quan từ điểm đầu của

đường bay mới, các giờ dự tính sửa đổi và tin tức cần thiết khác;

c) Khi thay đổi đường bay và thay đổi sân bay dự định đến, đề nghị phải bao gồm số hiệu chuyến bay hoặc dấu hiệu nhận biết tàu bay, quy tắc bay, đường bay mới tới sân bay dự định đến, số liệu kế hoạch bay liên quan từ điểm đầu của đường bay mới, các giờ dự tính sửa đổi, sân bay dự bị và tin tức cần thiết khác.

5. Trong điều kiện khí tượng giảm dưới tiêu chuẩn khí tượng bay bằng mắt (VMC), khi thấy không thể thực hiện được chuyến bay VFR theo kế hoạch bay không lưu hiện hành, tổ lái thực hiện chuyến bay VFR có kiểm soát phải:

a) Đề nghị cấp 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;

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, thông báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu về hành động đó;

c) Nếu hoạt động trong vùng trời kiểm soát, đề nghị cho phép bay theo chế độ bay VFR đặc biệt;

d) Đề nghị cho phép bay theo chế độ bay IFR.

Điều 32. Báo cáo vị trí

Tổ lái thực hiện chuyến bay có kiểm soát phải báo cáo ngay cho cơ sở cung cấp dịch vụ 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. Tổ lái phải báo cáo vị trí khi bay qua các điểm báo cáo bổ sung khi được cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu yêu cầu. Trường hợp không có điểm báo cáo vị trí, tổ lái phải báo cáo vị trí sau những khoảng thời gian nhất định do cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan quy định. Tổ lái cung cấp tin tức cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu qua đường truyền dữ liệu phải báo cáo khi được cơ sở này yêu cầu.

Điều 33. Kết thúc kiểm soát

Tổ lái thực hiện chuyến bay có kiểm soát phải báo cáo ngay cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan biết việc tàu bay đã hạ cánh hoặc khi không còn chịu sự kiểm soát của cơ sở này nữa.

Điều 34. Quy định về liên lạc

1. Tổ 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 sở cung cấp dịch vụ không lưu có liên quan.

2. Nếu không liên lạc được như quy định tại Khoản 1 Điều này, tổ lái phải tuân theo phương thức mất liên lạc nêu

tại Tập II Phụ ước 10 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế và theo các phương thức được nêu tại khoản 3 và khoản 4 Điều này. Tổ lái phải thiết lập liên lạc với cơ sở cung cấp dịch vụ 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, tổ lái phải quan sát các tín hiệu trực quan để thực hiện các hướng dẫn của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu.

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

a) Tổ 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 sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan;

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

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

a) Trong vùng trời không được cung cấp dịch vụ điều hành bay bằng radar, tổ lái phải duy trì tốc độ và mực bay được chỉ định cuối cùng hoặc độ cao bay an toàn thấp nhất nếu độ cao này cao hơn

mực bay được chỉ định trong thời gian 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 điều hành bay bằng ra đa, tổ lái phải duy trì tốc độ và mực bay được chỉ định hoặc độ cao bay an toàn thấp nhất nếu độ cao này cao hơn mực bay được chỉ định trong thời gian 07 phút sau khi đạt được mực bay được chỉ định cuối cùng hoặc độ cao bay an toàn thấp nhất, hoặc tổ lái đặt máy hỏi - 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 ra đa hoặc đang được cơ sở cung cấp dịch vụ 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, tổ 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 an toàn thấp nhất;

d) Tiếp tục bay theo đường bay trong kế hoạch bay không lưu hiện hành đến đài dẫn đường hoặc điểm mốc quy định của sân bay đến; bay chờ trên đài dẫn

đường hoặc điểm mốc đó cho đến khi bắt đầu hạ thấp độ cao trong trường hợp tuân theo quy định tại điểm đ khoản này;

đ) Bắt đầu hạ thấp độ cao từ đài dẫn đường hoặc điểm mốc quy định tại điểm d trên đây đúng giờ hoặc gần đúng với giờ dự kiến tiếp cận cuối cùng do cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu cung cấp. Nếu cho đến khi mất liên lạc vẫn chưa nhận được giờ dự kiến tiếp cận từ cơ sở này, thì phải bắt đầu hạ thấp độ cao đúng giờ hoặc gần đúng với giờ dự tính đến 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;

g) Nếu có thể, hạ cánh trong vòng 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 sở cung cấp dịch vụ không lưu, chọn giờ nào muộn hơn;

h) Việc cung cấp dịch vụ điều hành bay cho các chuyến bay đang hoạt động trong vùng trời có tàu bay bị mất liên lạc được thực hiện theo quy tắc là tàu bay bị mất liên lạc đang tuân theo các quy định tại khoản này.

Điều 35. Can thiệp bất hợp pháp

1. Khi bị can thiệp bất hợp pháp, tổ bay phải áp dụng mọi biện pháp để thông

báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan biết về sự việc đó, tình hình trên tàu bay và những hành động khác với kế hoạch bay mà tàu bay buộc phải thực hiện để cơ sở cung cấp dịch vụ 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 60 của Quy chế này.

Điều 36. 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 37. Chuyển bay VFR

Chuyển bay VFR chỉ được thực hiện trong điều kiện tầm nhìn ngang và khoảng cách từ tàu bay đến mây bằng hoặc lớn hơn các trị số quy định tại Phụ lục I của Quy chế này. Không áp dụng quy định này đối với chuyển bay VFR hoạt động

trong vùng trời kiểm soát đã được cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan cho phép.

Điều 38. Điều kiện cất cánh, hạ cánh hoặc bay vào khu vực hoạt động tại sân bay

Trừ trường hợp được phép của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu, tổ lái thực hiện chuyển bay VFR không được cất cánh, hạ cánh tại một sân bay nằm trong khu vực kiểm soát, bay vào khu hoạt động bay tại sân bay hoặc vòng lượn tại sân bay khi trần mây thấp hơn 450m (1500ft) hoặc tầm nhìn mặt đất nhỏ hơn 5km.

Điều 39. Thời gian hoạt động

Chuyển 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 40. Các trường hợp không được phép hoạt động bay VFR

Trừ trường hợp được phép của Cục Hàng không Việt Nam, tổ lái thực hiện chuyển 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 41. Các khu vực không được phép thực hiện chuyển bay VFR

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

1. Trên các khu vực đông dân của thành phố, thị xã, thị trấn hoặc 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 nêu tại khoản 1 Điều này, ở độ cao thấp hơn 150m (500ft) cách mặt đất hoặc mặt nước.

Điều 42. 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, tổ lái thực hiện chuyển 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 chuyển bay VFR được quy định tại Phụ lục IV của Quy chế này.

Điều 43. Điều kiện hoạt động bay VFR khi được cung cấp dịch vụ không lưu

Tổ lái thực hiện chuyển bay VFR phải

tuân theo các quy định tại các Điều 30, 31, 32, 33 và 34 của Quy chế này khi:

1. Hoạt động trong vùng trời không lưu loại B, C và D.

2. Là một phần của hoạt động bay tại sân bay có kiểm soát.

3. Hoạt động theo chế độ bay VFR đặc biệt.

Điều 44. Quy định về liên lạc

Tổ lái thực hiện chuyển bay VFR bay vào, bay trong các khu vực hoặc bay dọc theo các đường bay được quy định tại các điểm c và d khoản 2 Điều 23 của Quy chế này, phải canh nghe liên tục trên tần số vô tuyến thích hợp và báo cáo vị trí cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan.

Điều 45. Đổi từ bay VFR sang bay IFR

Tổ lái đang thực hiện chuyển bay VFR muốn đổi sang bay IFR phải thông báo các thay đổi kế hoạch bay không lưu hiện hành nếu đã nộp kế hoạch bay hoặc phải nộp kế hoạch bay không lưu cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu thích hợp và nhận huấn lệnh trước khi thực hiện chuyển bay IFR trong vùng trời kiểm soát khi phải tuân theo quy định tại khoản 2 Điều 23 của Quy chế này.

Mục 4

QUY TẮC BAY IFR

Điều 46. Phạm vi áp dụng

Các quy tắc áp dụng cho chuyến bay IFR:

1. 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. Trừ trường hợp cần thiết để cất cánh, hạ cánh hoặc khi được phép của Cục Hàng không Việt Nam, tổ lái không được thực hiện chuyến bay IFR ở độ cao dưới độ cao bay an toàn thấp nhất đã quy định. Tại những nơi chưa có quy định về độ cao bay an toàn thấp nhất, tổ lái phải:

a) Bay ở độ cao không thấp hơn 900m trên chướng ngại vật cao nhất trong khu vực có bán kính là 08km 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, tổ lái phải thông báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu việc hủy bỏ bay IFR và báo cáo những thay đổi trong kế hoạch bay không lưu hiện hành;

b) Tổ 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 47. Các quy tắc áp dụng cho chuyến bay IFR trong vùng trời kiểm soát

1. Tổ lái thực hiện chuyến bay IFR phải tuân theo các quy định tại các Điều 30, 31, 32, 33 và 34 của Quy chế này khi hoạt động trong vùng trời kiểm soát.

2. Tổ 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 48. Các quy tắc áp dụng cho hoạt động bay IFR ngoài vùng trời kiểm soát

1. Tổ 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 thấp hơn hoặc bằng 900m so với mực nước biển trung bình.

2. Tổ lái thực hiện hoạt động bay IFR ngoài vùng trời kiểm soát nhưng vẫn bay ở trong hoặc đang tiến vào các khu vực hoặc dọc theo các đường bay được quy định tại các điểm c hoặc d khoản 2 Điều 23 của Quy chế này, phải canh nghe liên tục trên tần số vô tuyến thích hợp và thiết lập liên lạc hai chiều với cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan khi cần thiết.

3. Tổ 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 sở cung cấp dịch vụ không lưu và phải tuân theo chế độ báo cáo vị trí như quy định tại Điều 32 của Quy chế này đối với chuyến bay có kiểm soát.

Chương IV

DỊCH VỤ KHÔNG LƯU

Mục 1

NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 49. 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 tàu bay với các chướng ngại vật trên khu vực hoạt động tại sân bay.

3. Thúc đẩy và điều hòa hoạt động bay.

4. Cung cấp và tư vấn những tin tức có ích cho việc thực hiện chuyến bay an toàn và hiệu quả.

5. Thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan về tàu bay cần phải tìm kiếm, cứu nạn và trợ giúp các cơ quan, đơn vị này theo yêu cầu.

Điều 50. Mục đích cụ thể của các loại hình dịch vụ không lưu

1. Dịch vụ điều hành bay thực hiện các mục đích quy định tại khoản 1, 2 và 3 Điều 49 của Quy chế này. Dịch vụ này bao gồm ba loại hình sau đây:

a) Dịch vụ kiểm soát đường dài cung cấp cho chuyến bay trừ những phần của 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 49 của Quy chế này;

b) Dịch vụ kiểm soát tiếp cận cung cấp cho chuyến bay ở giai đoạn đi và đến nhằm thực hiện các mục đích quy định tại khoản 1 và 3 Điều 49 của Quy chế này;

c) Dịch vụ kiểm soát tại sân bay cung cấp cho 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 49 của Quy chế này.

2. Dịch vụ thông báo bay và dịch vụ tư vấn không lưu thực hiện mục đích quy định tại khoản 4 Điều 49 của Quy chế này.

3. Dịch vụ báo động thực hiện mục đích quy định tại khoản 5 Điều 49 của Quy chế này.

Điều 51. Yêu cầu đối với dịch vụ không lưu

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

a) Các dạng hoạt động bay có liên quan;

b) Mật độ hoạt động bay;

c) Các điều kiện khí tượng;

d) Các yếu tố khác có liên quan.

2. Yêu cầu về độ chính xác của các số liệu hàng không liên quan đến dịch vụ không lưu được quy định tại Phụ lục VI của Quy chế này.

3. Các yêu cầu về chuyến bay và dịch vụ được cung cấp trong từng loại vùng trời không lưu được quy định tại Phụ lục IX của Quy chế này.

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 không lưu.

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 53. Hiệp đồng giữa người khai thác tàu bay và cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu

1. Trong khi cung cấp dịch vụ không lưu, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải lưu ý đến những yêu cầu liên quan đến việc khai thác tàu bay và cung cấp những tin tức có được để trợ giúp người khai thác tàu bay hoàn thành trách nhiệm.

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

Điều 54. Hiệp đồng giữa hàng không dân dụng và quân sự

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

2. Việc phối hợp hiệp đồng các hoạt động có khả năng gây nguy hiểm cho tàu bay dân dụng thực hiện theo các quy định tại Điều 55 của Quy chế này.

3. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu có trách nhiệm thỏa thuận với đơn vị liên quan thuộc Bộ Quốc phòng 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) Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải thường xuyên hoặc theo yêu cầu, cung cấp cho đơn vị liên quan thuộc Bộ Quốc phòng về kế hoạch bay và những

tin tức khác về hoạt động bay dân dụng phù hợp với văn bản thỏa thuận liên quan; để tránh hay hạn chế tối đa khả năng phải bay chặn, các khu vực hoặc đường bay có yêu cầu về kế hoạch bay, liên lạc hai chiều, báo cáo vị trí áp dụng cho chuyến bay theo quy định tại Phụ ước 2 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế phải được xác định để cơ sở điều hành bay có đủ số liệu cho việc nhận dạng tàu bay dân dụng;

b) Những phương thức đặc biệt phải được thiết lập nhằm đảm bảo cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu được thông báo khi cơ quan, đơn vị thuộc Bộ Quốc phòng quan sát thấy tàu bay dân dụng hoặc nghi ngờ là tàu bay dân dụng đang tới gần hoặc đã bay vào khu vực mà tại đó có thể cần phải bay chặn; thực hiện mọi biện pháp để xác minh nguồn gốc của tàu bay liên quan và hướng dẫn kịp thời để tránh khả năng phải bay chặn.

Điều 55. Thông báo, hiệp đồng về hoạt động có khả năng gây nguy hiểm đối với tàu bay dân dụng

1. Việc thông báo, hiệp đồng về hoạt động có khả năng gây nguy hiểm cho tàu bay dân dụng trên đất liền hay trên biển thực hiện quy định tại Nghị định của Chính phủ về quản lý hoạt động bay và Quy chế thông báo tin tức hàng không.

2. Phải đảm bảo liên lạc trực tiếp giữa cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan và đơn vị tiến hành những hoạt động này để sử dụng khi tàu bay dân dụng lâm vào tình huống khẩn nguy hoặc những tình huống bất thường khác đòi hỏi phải tạm ngừng các hoạt động đó.

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

Điều 56. Hiệp đồng giữa cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không

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

a) Thông báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không những yếu tố khí tượng do nhân viên không lưu quan sát được hoặc được tàu bay báo cáo ngoài số liệu của màn hình và đồng hồ hiển thị;

b) Thông báo ngay cho cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không liên quan

các hiện tượng thời tiết có ảnh hưởng đến hoạt động bay do nhân viên không lưu quan sát được hoặc được tàu bay báo cáo mà không có trong bản thông báo khí tượng tại sân bay;

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

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

Điều 57. Hiệp đồng giữa cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và cơ sở cung cấp dịch vụ thông báo tin tức hàng không

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

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

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

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

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

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

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

4. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu có trách nhiệm cung cấp các tin tức, dữ liệu cho cơ sở cung cấp dịch vụ thông

báo tin tức hàng không 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 58. Độ cao bay an toàn thấp nhất

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

2. Độ cao bay an toàn thấp nhất trên đường bay được tính so với điểm cao nhất của địa hình và chướng ngại vật nhân tạo trong dải 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 vùng trời sân bay, độ cao bay an toàn thấp nhất phải được quy định cho các phân khu của từng phương thức tiếp cận bằng thiết bị. Độ cao bay an toàn thấp nhất trong từng phân khu tối thiểu là 300m trên điểm cao nhất của địa hình và chướng ngại vật nhân tạo trong vòng 46km cách đài dẫn đường 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 bay an toàn thấp nhất chung cho các phân khu.

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

Điều 59. Giờ sử dụng trong dịch vụ không lưu

1. Cơ sở điều hành bay phải sử dụng giờ UTC và diễn tả thời gian theo đơn vị giờ, phút và giây khi cần thiết. Một ngày gồm 24 giờ bắt đầu từ 0001. Múi giờ của Việt Nam là +7.

2. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải được trang bị đồng hồ chỉ thời gian theo giờ, phút và giây. Đồng hồ phải được nhìn thấy rõ từ mỗi vị trí làm việc.

3. Các đồng hồ và dụng cụ ghi thời gian của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải được kiểm tra thường xuyên để đảm bảo hiệu chỉnh so với giờ chuẩn trong phạm vi ± 30 giây. Trong trường hợp cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu sử dụng liên lạc bằng đường truyền dữ

liệu, các đồng hồ và dụng cụ ghi thời gian của cơ sở này phải được kiểm tra thường xuyên để hiệu chỉnh so với giờ chuẩn trong phạm vi ± 01 giây.

4. Giờ đúng phải được lấy theo đồng hồ chuẩn Việt Nam hoặc ở một cơ sở có giờ đúng theo giờ chuẩn.

5. Trước khi cho phép tàu bay lăn bánh để khởi hành, đài kiểm soát tại sân bay phải thông báo cho tổ lái giờ đúng. Ngoài ra, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu cung cấp cho tổ lái đang bay 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 30 giây.

Điều 60. Xử lý tình huống khẩn nguy trong khi bay

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

a) Đặt chế độ A, mã số 7700;

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

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

d) Truyền điện văn liên quan qua liên lạc CPDLC.

2. Khi một tàu bay ở trong tình huống hoặc nghi ngờ ở trong tình huống bị can thiệp bất hợp pháp, cơ sở cung cấp dịch vụ 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 các giai đoạn của chuyến bay, đặc biệt cho giai đoạn tàu bay hạ cánh.

3. Các biện pháp xử lý cụ thể trong tình huống khẩn nguy được thực hiện theo tài liệu nghiệp vụ “Phương thức không lưu hàng không dân dụng”.

Điều 61. Xử lý trường hợp tàu bay bị lạc đường, không được nhận dạng

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

1. Ngay khi nhận biết được về một tàu bay bị lạc, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu tiến hành các hành động cần thiết để trợ giúp tàu bay và bảo vệ chuyến bay đó.

2. Nếu chưa biết được vị trí của tàu bay, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải:

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

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

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

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

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

3. Khi đã xác định được vị trí của tàu bay, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải:

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

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

4. Ngay khi nhận biết về một tàu bay không được nhận dạng trong khu vực trách nhiệm, cơ sở cung cấp dịch vụ 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 cơ quan, đơn vị liên quan thuộc Bộ Quốc phòng theo phương thức đã được thỏa thuận. Cơ sở cung cấp dịch vụ 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 sở cung cấp dịch vụ không lưu khác về chuyến bay đó và yêu cầu các cơ sở này hỗ trợ thiết lập liên lạc hai chiều với tàu bay;

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

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

Điều 62. Xử lý đối với việc bay chặn tàu bay dân dụng

1. Ngay khi nhận thấy một tàu bay bị bay chặn trong khu vực trách nhiệm của mình, cơ sở cung cấp dịch vụ 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 các thiết bị hiện có bao gồm cả tần số khẩn nguy 121.5MHz, trừ khi liên lạc đã được thiết lập;

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

c) Thiết lập liên lạc với đơn vị chỉ huy bay chặn, tiếp tục duy trì liên lạc hai chiều với tàu bay bị 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 bị bay chặn hoặc đơn vị chỉ huy bay chặn và tàu bay bị bay chặn, khi cần thiết;

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

e) Thông báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu tại vùng thông báo bay kế cận nếu tàu bay này có thể đã bay lạc từ vùng thông báo bay kế cận này.

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

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

b) Chuyển điện văn giữa tàu bay bị bay chặn và cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu thích hợp, đơn vị chỉ huy bay chặn hoặc tàu bay bay chặn.

Điều 63. 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 64. Quy định về quản lý an toàn dịch vụ không lưu

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

Điều 65. Sử dụng ngôn ngữ

1. Tiếng Anh là ngôn ngữ chính được

sử dụng cho liên lạc giữa cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và tổ lái tàu bay dân dụng; giữa các cơ sở điều hành bay, trừ khi có thỏa thuận giữa các cơ sở này về việc liên lạc được thực hiện bằng tiếng Việt.

2. Kiểm soát viên không lưu phải nói và hiểu tiếng Anh sử dụng cho liên lạc thoại vô tuyến được quy định tại Phụ ước 1 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế về cấp giấy phép.

Điều 66. Kế hoạch ứng phó không lưu

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

2. Cục Hàng không Việt Nam 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 trục trặc đối với cung cấp dịch vụ không lưu và các dịch vụ hỗ trợ liên quan khác trong vùng trời trách nhiệm đảm bảo các dịch vụ này.

Điều 67. Cấp giấy phép khai thác cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải được cấp giấy phép khai thác.

2. Điều kiện cấp giấy phép khai thác bao gồm:

a) Có tổ chức bộ máy, nhân viên không lưu được cấp giấy phép phù hợp;

b) Có kết cấu hạ tầng, hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị được cấp giấy phép khai thác phù hợp và có đủ khả năng đảm bảo khai thác kỹ thuật;

c) Có đầy đủ tài liệu hướng dẫn khai thác được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt.

3. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy phép khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu bao gồm các tài liệu sau đây:

a) Đơn đề nghị cấp Giấy phép khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu bao gồm các thông tin: Tên, địa chỉ doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu đề nghị cấp; tên, địa chỉ của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu; mục đích, phạm vi, phương thức cung cấp dịch vụ không lưu;

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 không lưu, 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 cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu. 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 của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu là 05 năm.

6. Giấy phép khai thác của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu bị thu hồi trong những trường hợp sau đây:

a) Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu không còn đáp ứng đủ điều kiện khai thác;

b) Vi phạm nghiêm trọng quy định của pháp luật về cung cấp dịch vụ không lưu.

Mục 2

DỊCH VỤ ĐIỀU HÀNH BAY

Điều 68. Chuyến bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay

Dịch vụ điều hành bay được cung cấp cho:

1. Chuyến bay IFR trong vùng trời không lưu loại A, B, C, D và E.
2. Chuyến bay VFR trong vùng trời không lưu loại B, C và D.
3. Chuyến bay VFR đặc biệt.
4. Hoạt động bay tại sân bay.

Điều 69. Cơ sở điều hành bay

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

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

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

- a) Cơ sở kiểm soát tiếp cận;
- b) Đài kiểm soát tại sân bay, trung tâm kiểm soát đường dài khi cần thiết nhập chức năng kiểm soát tiếp cận với chức

năng kiểm soát tại sân bay hoặc kiểm soát đường dài cho một cơ sở 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 sân bay do bộ phận kiểm soát mặt đất hoặc đài kiểm soát tại sân bay đảm nhiệm.

Điều 70. Cung cấp dịch vụ điều hành bay

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Trong trường hợp có yêu cầu của tổ lái hoặc Cục Hàng không Việt Nam có quy định khác cho điểm b khoản 3 Điều này đối với vùng trời không lưu loại D và E, thì tàu bay có thể được cấp một huấn lệnh không đảm bảo phân cách trên một đoạn bay cụ thể của chuyến bay thực hiện trong điều kiện khí tượng bay VFR.

Điều 71. Các hình thức phân cách giữa các tàu bay

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

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

2. Phân cách phẳng:

a) Phân cách dọc là việc 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;

b) Phân cách ngang là việc duy trì khoảng cách giữa các tàu bay trên các đường bay khác nhau hoặc những địa điểm khác nhau.

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

Điều 72. 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”, quy chế bay trong khu vực sân bay, phương thức điều hành bay.

2. Hai cơ sở điều hành bay chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ tại những vùng trời kề cận phải thỏa thuận việc lựa chọn phân cách tối thiểu khi:

a) Tàu bay từ một vùng trời bay vào một vùng trời kề cận;

b) Khoảng cách của đường bay tới ranh giới chung của các vùng trời nhỏ hơn trị số phân cách tối thiểu áp dụng trong các vùng trời đó.

3. Các chi tiết về phân cách tối thiểu và phạm vi áp dụng phải được thông báo trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) Việt Nam cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu, tổ lái và người khai thác tàu bay có liên quan biết.

Điều 73. Phân công trách nhiệm kiểm soát

1. Mỗi chuyến bay có kiểm soát tại một thời điểm chỉ chịu sự kiểm soát của một cơ sở điều hành bay.

2. Trách nhiệm kiểm soát hoạt động bay trong một phần vùng trời chỉ được giao cho một cơ sở điều hành bay đảm nhiệm. Cơ sở điều hành bay có thể ủy quyền kiểm soát một tàu bay hoặc một nhóm tàu bay cho cơ sở điều hành bay

khác với điều kiện có hiệp đồng chặt chẽ giữa các cơ sở này.

Điều 74. Chuyển giao trách nhiệm kiểm soát

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

1. Trách nhiệm kiểm soát tàu bay được chuyển giao từ một cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài trong một vùng trời kiểm soát sang cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài trong vùng trời kiểm soát kề cận vào thời điểm cơ sở đang kiểm soát dự tính tàu bay sẽ bay qua ranh giới chung giữa hai vùng trời kiểm soát hoặc tại một vị trí hoặc vào một thời điểm do hai cơ sở thỏa thuận.

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

3. Giữa cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận và đài kiểm soát tại sân bay:

a) Trách nhiệm kiểm soát tàu bay tiếp cận hạ cánh được chuyển giao từ cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận sang đài kiểm soát tại sân bay khi tàu bay ở trong khu vực lân cận sân bay và 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; khi tàu bay đã hạ cánh;

b) Trách nhiệm kiểm soát tàu bay cất cánh được chuyển giao từ đài kiểm soát tại sân bay sang cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận trong trường hợp điều kiện khí tượng bay bằng mắt chiếm ưu thế trong khu vực lân cận sân bay là trước khi tàu bay rời khu vực này hoặc trước khi tàu bay vào vùng có điều kiện khí tượng bay IFR hoặc tại một vị trí, mực bay quy định; trong trường hợp điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị chiếm ưu thế tại sân bay là ngay sau khi tàu bay vừa cất cánh hoặc tại một vị trí, mực bay quy định.

4. Giữa đài kiểm soát tại sân bay và bộ phận kiểm soát mặt đất tại sân bay:

a) Trách nhiệm kiểm soát tàu bay hạ cánh được chuyển giao từ đài kiểm soát tại sân bay sang bộ phận kiểm soát mặt đất khi tàu bay rời đường cất hạ cánh hoặc tại điểm chờ trên đường lăn;

b) Trách nhiệm kiểm soát tàu bay cất cánh được chuyển giao từ bộ phận kiểm soát mặt đất sang đài kiểm soát tại sân bay khi tàu bay đến điểm chờ trên đường lăn trước khi vào đường cất hạ cánh.

5. 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 sở điều hành bay có liên quan.

Điều 75. Hiệp đồng chuyển giao kiểm soát

1. Trách nhiệm kiểm soát tàu bay chỉ được chuyển giao giữa các cơ sở điều hành bay khi cơ sở điều hành bay tiếp nhận chấp thuận phù hợp với quy định tại khoản 2 và 3 Điều này.

2. Cơ sở điều hành bay chuyển giao thông báo cho cơ sở điều hành bay 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 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 quan đến việc chuyển giao phải bao gồm vị trí không gian 04 chiều (vĩ tuyến, kinh tuyến, độ cao và thời gian) và các tin tức cần thiết khác.

3. Cơ sở điều hành bay tiếp nhận có trách nhiệm:

a) Thông báo khả năng tiếp nhận kiểm

soát tàu bay và những điều kiện tiếp nhận;

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) Thông báo cho cơ sở điều hành bay chuyển giao khi đã thiết lập liên lạc thoại hai chiều với tàu bay và kiểm soát tàu bay nếu không có quy định nào khác trong văn bản thỏa thuận giữa hai cơ sở này;

d) Phương thức hiệp đồng, bao gồm cả điểm chuyển giao kiểm soát, phải được quy định cụ thể trong văn bản hiệp đồng giữa các cơ sở điều hành bay liên quan và tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ sở điều hành bay.

Điều 76. 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 mực bay thay đổi (nếu có).

5. Các thông báo và chỉ dẫn cần thiết khác như hoạt động của tàu bay khi tiếp

cận hoặc cất cánh, liên lạc và thời điểm huấn lệnh hết hiệu lực.

Điều 77. Phối hợp cấp huấn lệnh

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

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

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

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

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

3. Khi tàu bay dự định cất cánh từ sân bay trong vùng trời kiểm soát để bay đến vùng trời kiểm soát khác trong vòng 30 phút bay hoặc một khoảng thời gian khác do thỏa thuận giữa hai trung tâm kiểm

soát đường dài, việc hiệp đồng với trung tâm kiểm soát tiếp theo phải thực hiện trước khi cấp huấn lệnh cất cánh.

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

Điều 78. Kiểm soát luồng không lưu

Khi một cơ sở điều hành bay nhận thấy ngoài những tàu bay đã tiếp nhận kiểm soát không thể kiểm soát thêm tàu bay khác nữa trong một thời gian xác định tại một địa điểm hoặc trong một vùng trời cụ thể, phải thông báo cho các cơ sở điều hành bay khác, người khai thác tàu bay và người chỉ huy tàu bay của tàu bay dự định đến địa điểm hoặc vùng trời đó biết rằng chuyển bay đến thêm nữa có thể phải bay chờ hoặc phải áp dụng những hạn chế đặc biệt trong một khoảng thời gian xác định, để tránh việc tàu bay bay chờ quá lâu.

Điều 79. Kiểm soát hoạt động của người, phương tiện di chuyển trên sân bay

1. Đài kiểm soát tại sân bay, bộ phận kiểm soát mặt đất tại sân bay chịu trách

nhiệm kiểm soát hoạt động của người, phương tiện di chuyển, kể cả tàu bay đang được kéo trên khu hoạt động tại sân bay, để tránh xảy ra những nguy hiểm cho họ và cho tàu bay đang hạ cánh, lăn bánh hoặc đang cất cánh.

2. Trong điều kiện tầm nhìn hạn chế, việc kiểm soát được thực hiện như sau:

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

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

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

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

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

b) Phương tiện nhường đường cho xe đang kéo đẩy tàu bay;

c) Phương tiện nhường đường cho các loại xe kéo đẩy khác theo quy định tại Quy chế bay trong khu vực sân bay;

d) Ngoài những quy định trên, tất cả phương tiện phải tuân thủ sự hướng dẫn của đài kiểm soát tại sân bay, bộ phận kiểm soát mặt đất tại sân bay.

Điều 80. 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, hiệu quả cho việc kiểm soát di chuyển trên sân bay trong điều kiện tầm nhìn thấp hoặc vào ban đêm.

2. Kiểm soát viên tại sân bay xác định vị trí của tàu bay và xe cộ trên khu hoạt động tại sân bay bằng quan sát trực quan và 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 như sau:

a) Để xác nhận đường cất hạ cánh không có chướng ngại vật, xe, 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 tổ lái tàu bay và lái xe theo yêu cầu;

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

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

h) Khẳng định lại báo cáo vị trí của tổ 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 tàu bay chưa biết chắc chắn vị trí của mình;

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

Mục 3

DỊCH VỤ THÔNG BÁO BAY

Điều 81. Phạm vi áp dụng

1. Dịch vụ thông báo bay cung cấp tin tức liên quan cho tàu bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay hoặc được cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu nhận biết bằng cách khác.

2. Khi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu cung cấp đồng thời dịch vụ thông báo bay và dịch vụ điều hành bay, thì việc cung cấp dịch vụ điều hành bay luôn được ưu tiên hơn việc cung cấp dịch vụ thông báo bay.

3. Trong tình huống khi tàu bay đang ở giai đoạn tiếp cận chót, hạ cánh, cất cánh hoặc đang lấy độ cao, có thể yêu cầu cung cấp ngay những tin tức quan trọng khác ngoài những tin tức do dịch vụ điều hành bay cung cấp.

Điều 82. Nội dung dịch vụ thông báo bay

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

- a) Thông báo SIGMET thích hợp;
- b) Tin tức thích hợp về hoạt động núi lửa trước khi phun, khi phun và mây tro núi lửa;
- c) Tin tức thích hợp về việc thả vào khí quyển chất phóng xạ hoặc hóa chất độc hại;
- d) Tin tức thích hợp về thay đổi trạng thái hoạt động của thiết bị dẫn đường;
- đ) Tin tức thích hợp về tình trạng sân đường và hệ thống kỹ thuật, 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 tin tức thích hợp khác có thể ảnh hưởng đến an toàn bay.

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

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

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

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

d) Tin tức tại điểm b trên đây chỉ liên quan đến tàu bay mà sự hiện diện của nó có thể gây ra nguy cơ va chạm cho tàu bay được thông báo; tin tức có thể không đầy đủ và cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu không chịu trách nhiệm về tính chính xác của tin tức trong các lần thông báo;

đ) Khi cần thiết phải thông báo bổ sung về nguy cơ va chạm theo điểm b 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 sở cung cấp dịch vụ không lưu phải phát ngay báo cáo đặc biệt từ tàu bay đến tàu bay khác, cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không và cơ sở cung cấp dịch vụ 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 các cơ sở này.

4. Ngoài quy định tại khoản 1 Điều này, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải cung cấp cho chuyến bay VFR những tin tức sẵn có về hoạt động bay và điều kiện khí tượng trên đường bay nếu thực tế không cho phép thực hiện chuyến bay VFR.

Điều 83. Dịch vụ thông báo bay bằng phát thanh

1. Tin tức khí tượng và tin tức về tình trạng hoạt động của hệ thống kỹ thuật, thiết bị dẫn đường và tình trạng sân bay trong dịch vụ thông báo bay phải cung cấp theo một mẫu tổng hợp.

2. 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 được 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 84. Cung cấp dịch vụ thông báo bay bằng HF (OFIS-HF)

Cục Hàng không Việt Nam chỉ định cơ sở 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 văn SIGMET được quy định tại Phụ ước 3 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế về 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 bay an toàn thấp nhất 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 85. Cung cấp dịch vụ thông báo bay trên sóng VHF (OFIS-VHF)

Cục Hàng không Việt Nam chỉ định cơ sở 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 sau:

- 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 thiết bị 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 bay an toàn thấp nhất 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;

p) Thông báo những điện văn SIGMET còn hiệu lực.

Điều 86. Dịch vụ thông báo tự động trên kênh thoại trong khu vực sân bay

1. Dịch vụ thông báo thoại tự động trong khu vực sân bay (ATIS thoại) phải được cung cấp tại 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) Thông báo phục vụ tàu bay hạ cánh;
- b) Thông báo phục vụ tàu bay cất cánh;
- c) Thông báo phục vụ tàu bay cất cánh và hạ cánh;
- d) Trong trường hợp thông báo phục vụ tàu bay cất cánh và hạ cánh quá dài, hai thông báo phục vụ riêng tàu bay cất cánh, tàu bay hạ cánh sẽ được thực hiện.

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, cất cánh phải được thông báo ngay cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan.

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

7. Dịch vụ thông báo dữ liệu tự động trong 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 ATIS thoại;

b) Khi tin tức khí tượng theo thời gian thực có trong bản tin, nhưng 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 và cần phải cập nhật tin tức cho ATIS, 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 sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận hoặc đài kiểm soát tại sân bay;

e) Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu thích hợp phải trả lời điện văn tại điểm d 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) Tin tức khí tượng liên quan sẽ được trích từ tin tức khí tượng hàng ngày của từng khu vực hoặc báo cáo đặc biệt.

9. Khi 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 sở cung cấp dịch vụ 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 điểm e khoản 8 Điều này.

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

Điều 87. Nội dung điện văn ATIS

1. ATIS cho tàu bay cất cánh và hạ cánh gồm các thành phần theo trình tự sau:

- a) Tên sân bay;
- b) Địa danh sân bay khởi hành/đến;
- c) Loại hợp đồng liên lạc qua D-ATIS (nếu có);
- d) Cơ sở 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) Tầm nhìn và tầm nhìn đường cất hạ cánh (RVR), nếu áp dụng;

o) Thời tiết hiện tại;

p) Mây dưới 1500m (5000ft) hoặc dưới độ cao bay an toàn thấp nhất; mây vũ tích; tầm nhìn thẳng đứng nếu trời nhiều mây;

q) Nhiệt độ không khí;

r) Nhiệt độ điểm sương;

s) Khí áp;

t) 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 hạ cánh có nội dung như ATIS phát cho tàu bay cất cánh và hạ cánh nêu tại khoản 1 Điều này.

3. ATIS cho tàu bay cất cánh:

a) Tên sân bay;

- b) Địa danh sân bay khởi hành;
- c) Loại hợp đồng liên lạc qua D-ATIS (nếu có);
- d) Cơ sở 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) Tầm 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 bay an toàn thấp 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) 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 TƯ VẤN KHÔNG LƯU

Điều 88. Phạm vi áp dụng

Dịch vụ tư vấn không lưu được cung cấp cho các chuyến bay IFR nhằm đảm bảo phân cách trong khu vực tư vấn không lưu.

Điều 89. Nội dung dịch vụ tư vấn không lưu

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

- a) Tư vấn cho tổ lái cất cánh theo thời gian quy định, mục bay đường dài;
- b) Tư vấn cho tổ lái trong việc xử lý các tình huống gây mất an toàn cho tàu bay;
- c) Cung cấp thông tin về các hoạt động bay khác trong khu vực tư vấn không lưu.

2. Quy tắc, phương thức cung cấp dịch vụ tư vấn không lưu được quy định chi tiết trong Phương thức không lưu hàng không dân dụng.

3. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam xác định khu vực tư vấn không lưu và điều kiện áp dụng cụ thể cho từng khu vực.

Mục 5

DỊCH VỤ BÁO ĐỘNG

Điều 90. Phạm vi áp dụng

1. Dịch vụ báo động được cung cấp cho:

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

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

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

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

3. Khi xuất hiện tình trạng lâm nguy, lâm nạn của tàu bay đang chịu sự kiểm soát của đài kiểm soát tại sân bay hoặc cơ sở kiểm soát tiếp cận, các cơ sở điều

hành bay này phải thông báo ngay cho trung tâm kiểm soát đường dài và trung tâm này thông báo lại cho cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn.

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

Điều 91. Các giai đoạn khẩn nguy

Trừ trường hợp quy định tại khoản 1 Điều 95 của Quy chế này, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu thông báo ngay cho cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn khi tàu bay được coi là ở trong tình trạng lâm nguy, lâm nạn 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 30 phút sau giờ cần phải 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 30 phút sau giờ dự tính đến do tở lái thông báo lần cuối cùng hoặc do cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu dự tính, chọn giờ

nào trễ hơn trừ khi không có nghi ngờ gì về an toàn cho tàu bay và người trên tàu bay.

2. Giai đoạn báo động (ALERFA):

a) Tiếp theo giai đoạn hồ nghi, khi các cố gắng tiếp theo để liên lạc với tàu bay hoặc hỏi các nơi có liên quan về tin tức tàu bay đều không có kết quả; hoặc

b) Khi tàu bay đã được phép hạ cánh nhưng không hạ cánh trong vòng 05 phút sau giờ dự tính và vẫn không liên lạc được với tàu bay; 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 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 các cố gắng tiếp theo để liên lạc với tàu bay và đã hỏi trên một phạm vi lớn hơn mà không có kết quả, cho thấy khả năng tàu bay đang bị lâm nguy, lâm nạn; hoặc

b) Khi cơ sở cung cấp dịch vụ 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 khả năng hoạt động của tàu bay bị suy giảm tới mức có thể 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 trường hợp có cơ sở chắc chắn rằng tàu bay và những người trên tàu bay không bị đe dọa trực tiếp, không nghiêm trọng và không cần phải trợ giúp ngay tức khắc.

Điều 92. Nội dung thông báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ 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 nguy;

b) Cơ sở/người gọi;

c) Tính chất khẩn nguy;

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

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

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

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

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

i) Các tin tức liên quan khác.

2. Các nội dung tin tức nêu tại khoản 1 Điều này mà chưa sẵn có tại thời điểm thông báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn phải được cơ sở cung cấp dịch vụ 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 sở cung cấp dịch vụ không lưu phải cung cấp cho cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn:

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

b) Việc chấm dứt của tình trạng lâm nguy.

Điều 93. Sử dụng thiết bị liên lạc

Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải sử dụng các thiết bị liên lạc sẵn có để thiết lập và duy trì liên lạc với tàu bay đang ở trong tình trạng lâm nguy, lâm nạn và yêu cầu cung cấp tin tức về tàu bay.

Điều 94. Vẽ tiêu đồ đường bay

Khi cho rằng tàu bay đang ở trong tình trạng lâm nguy, lâm nạn, cơ sở cung cấp dịch vụ 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 và vẽ đường bay của tàu bay khác trên bản đồ khi biết rằng chúng hoạt động gần tàu bay lâm nguy, lâm nạn để xác định vị trí tiếp theo và thời gian bay tối đa.

Điều 95. Thông báo cho người khai thác tàu bay

1. Trung tâm kiểm soát đường dài khi quyết định là tàu bay đang ở trong giai đoạn hồ nghi hoặc giai đoạn báo động và điều kiện thực tế cho phép, phải thông báo cho người khai thác tàu bay trước khi thông báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn. Nếu tàu bay đang ở trong giai đoạn khẩn nguy thì phải thông báo ngay cho cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn theo quy định tại khoản 3 Điều 91 của Quy chế này.

2. Trung tâm kiểm soát đường dài, khi điều kiện thực tế cho phép, phải chuyển ngay cho người khai thác tàu bay các tin tức như đã thông báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn.

Điều 96. Thông báo cho tàu bay đang hoạt động gần tàu bay lâm nguy, lâm nạn

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu khi xác định rằng một tàu bay đang ở trong tình trạng lâm nguy, lâm nạn phải

thông báo ngay về tính chất của tình trạng lâm nguy, lâm nạn cho tàu bay đang hoạt động ở gần tàu bay lâm nguy, lâm nạn, trừ trường hợp nêu tại khoản 2 Điều này.

2. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu khi 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 nguy 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 LIÊN LẠC VÀ CUNG CẤP TIN TỨC CHO CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ KHÔNG LƯU

Mục 1

ĐẢM BẢO LIÊN LẠC CHO VIỆC CUNG CẤP DỊCH VỤ KHÔNG LƯU

Điều 97. Liên lạc lưu động (liên lạc hai chiều không - địa)

1. Liên lạc thoại vô tuyến và liên lạc dữ liệu được sử dụng trong liên lạc hai chiều không - địa cho mục đích cung cấp dịch vụ không lưu. Cơ sở cung cấp dịch

vụ 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 dữ liệu hai chiều giữa tổ lái và kiểm soát viên không lưu để cung cấp dịch vụ điều hành bay, phải đảm bảo thiết bị ghi lại các kênh liên lạc không - địa.

Điều 98. Liên lạc lưu động sử dụng cho dịch vụ thông báo bay

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

2. Thiết bị 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 99. Liên lạc lưu động sử dụng cho dịch vụ kiểm soát đường dài

1. Thiết bị liên lạc hai chiều không - địa phải có khả năng duy trì liên lạc hai chiều giữa cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài và tàu bay có trang bị thích hợp tại các vị trí trong vùng thông báo bay.

2. Thiết bị 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 thoại hai chiều không - địa HF để cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài và do nhân viên truyền tin phụ trách, phải bố trí thích hợp để đảm bảo liên lạc thoại trực tiếp giữa tổ lái và kiểm soát viên không lưu khi cần thiết.

Điều 100. Liên lạc lưu động sử dụng cho dịch vụ kiểm soát tiếp cận

1. Thiết bị liên lạc hai chiều không - địa sử dụng để cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận phải đảm bảo liên lạc trực tiếp, nhanh chóng, liên tục và không bị nhiễu giữa cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận và tàu bay có trang bị thích hợp do cơ sở đó kiểm soát.

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

Điều 101. Liên lạc lưu động sử dụng cho dịch vụ kiểm soát tại sân bay

1. Thiết bị liên lạc hai chiều không - địa phải đảm bảo liên lạc trực tiếp, nhanh chóng, liên tục và không bị nhiễu giữa đài kiểm soát tại sân bay và tàu bay có trang bị thích hợp hoạt động trong vòng bán kính 45km tính từ điểm quy chiếu sân bay.

2. Thiết bị liên lạc hai chiều không - địa phải đảm bảo liên lạc trực tiếp, nhanh chóng, liên tục và không bị nhiễu giữa bộ phận kiểm soát mặt đất tại sân bay và tàu bay có trang bị thích hợp hoạt động trong khu vực kiểm soát mặt đất tại sân bay. Ngoài ra, bộ phận kiểm soát mặt đất phải có thiết bị liên lạc vô tuyến để kiểm soát hoạt động của người, xe cộ, phương tiện kỹ thuật trên khu vực hoạt động tại sân bay.

Điều 102. Liên lạc cố định hàng không

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

2. Cơ sở cung cấp dịch vụ thông tin căn cứ vào khoảng thời gian cần thiết cho thiết lập liên lạc giữa hai cơ sở 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 15 giây” đối với liên lạc qua tổng đài và “05 phút” đối với liên lạc sử dụng phương pháp truyền phát lại.

Điều 103. Liên lạc cố định hàng không trong phạm vi một vùng thông báo bay

1. Liên lạc giữa các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu:

a) Trung tâm kiểm soát đường dài phải có thiết bị để liên lạc với những cơ

sở trong ranh giới khu vực trách nhiệm của trung tâm gồm cơ sở kiểm soát tiếp cận, đài kiểm soát tại sân bay, phòng thủ tục bay;

b) Cơ sở kiểm soát tiếp cận, ngoài liên lạc với trung tâm kiểm soát đường dài, phải có thiết bị để liên lạc với đài kiểm soát tại sân bay, phòng thủ tục bay có liên quan;

c) Đài kiểm soát tại sân bay, bộ phận kiểm soát tại sân bay, ngoài liên lạc với trung tâm kiểm soát đường dài, cơ sở kiểm soát tiếp cận, phải có thiết bị để liên lạc với phòng thủ tục bay có liên quan.

2. Liên lạc giữa cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và cơ sở khác:

a) Trung tâm kiểm soát đường dài phải có thiết bị để liên lạc với các đơn vị quản lý vùng trời, quản lý bay có liên quan thuộc Bộ Quốc phòng; cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng; đài viễn thông hàng không phục vụ cho trung tâm; cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn và đơn vị cứu hộ khác có liên quan; phòng NOTAM quốc tế;

b) Cơ sở kiểm soát tiếp cận, đài kiểm soát tại sân bay phải có thiết bị để liên lạc với các đơn vị quản lý vùng trời, quản lý bay liên quan thuộc Bộ Quốc phòng; cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn và đơn vị cứu hộ khác có liên quan; cơ

sở cung cấp dịch vụ khí tượng; bộ phận kiểm soát mặt đất tại sân bay;

c) Thiết bị liên lạc yêu cầu tại các điểm a và b trên đây phải bao gồm cả thiết bị đảm bảo liên lạc nhanh chóng và vững chắc giữa cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và các đơn vị quản lý vùng trời, quản lý bay có liên quan thuộc Bộ Quốc phòng chịu trách nhiệm kiểm soát hoạt động bay chặn trong ranh giới khu vực trách nhiệm của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu.

3. Những yêu cầu đối với thiết bị liên lạc:

a) Thiết bị liên lạc quy định tại khoản 1, các điểm a và b khoản 2 Điều này bao gồm thiết bị liên lạc thoại trực tiếp hoặc kết hợp với liên lạc dữ liệu để chuyển giao kiểm soát ra đa phải được thiết lập tức thời; liên lạc cho mục đích khác được thiết lập trong vòng 15 giây; liên lạc truyền điện văn khi được yêu cầu phải có bản lưu với thời gian chuyển điện văn không được vượt quá 05 phút;

b) Thiết bị liên lạc yêu cầu tại các khoản 1 và 2 Điều này, khi cần thiết phải được bổ sung thêm phương tiện nghe nhìn khác;

c) Thiết bị liên lạc giữa các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu, giữa cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và đơn vị quản

lý bay, điều hành bay liên quan thuộc Bộ Quốc phòng phải được trang bị thiết bị ghi lại tự động. Thiết bị liên lạc trực thoại, liên lạc dữ liệu được yêu cầu tại các điểm a và b khoản này phải được trang bị thiết bị ghi âm lại tự động.

Điều 104. Liên lạc cố định hàng không sử dụng cho liên lạc giữa các vùng thông báo bay

1. Trung tâm kiểm soát đường dài phải có thiết bị để liên lạc với các trung tâm kế cận đáp ứng các yêu cầu sau:

a) Thiết bị liên lạc này phải bao gồm những thiết bị 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 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 phải được thiết lập trong vòng 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 dữ liệu giữa trung tâm kiểm soát đường dài và

trung tâm của các quốc gia kế cận. Thiết bị liên lạc này phải được ghi lại tự động và liên lạc phải được thiết lập trong vòng 15 giây.

2. Trong trường hợp khi một khu vực kiểm soát yêu cầu cấp huấn lệnh cho tàu bay trước khi khởi hành để vào một khu vực kiểm soát đường dài kế cận, phải đảm bảo liên lạc giữa cơ sở kiểm soát tiếp cận, đài kiểm soát tại sân bay với trung tâm kiểm soát đường dài liên quan. Liên lạc trực thoại, liên lạc dữ liệu phải được ghi lại tự động. Liên lạc sử dụng cho việc chuyển giao kiểm soát phải được thiết lập tức thời, liên lạc cho các mục đích khác phải được thiết lập trong vòng 15 giây.

Điều 105. Ghi và lưu trữ số liệu về không lưu

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

2. Số liệu ra đa giám sát và giám sát ADS phải được ghi lại và lưu trữ trong khoảng thời gian ít nhất là 14 ngày.

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

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

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

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

Điều 106. Yêu cầu đảm bảo hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị và tài liệu nghiệp vụ

1. Phòng thủ tục bay, cơ sở thông báo, hiệp đồng bay phải được trang bị:

a) Thiết bị đầu cuối mạng viễn thông hàng không (ATN);

b) Hệ thống dữ liệu điều hành bay phục vụ cho việc lưu trữ, xử lý, quản lý kế hoạch bay;

c) Đồng hồ chỉ giờ quốc tế, máy fax, điện thoại, thư điện tử (nếu có thể được), bộ đàm, v.v... để liên lạc với các cơ sở liên quan (liên lạc qua điện thoại phải được ghi lại tự động);

d) Các bản đồ, sơ đồ; tài liệu nghiệp vụ theo quy định tại Phụ lục IX của Quy chế này.

2. Yêu cầu đảm bảo hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị và tài liệu nghiệp vụ sử dụng cho các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu khác được quy định tại Phụ lục IX của Quy chế này.

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

Mục 2

CUNG CẤP TIN TỨC CHO CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ KHÔNG LƯU

Điều 107. Tin tức khí tượng

1. Quy định chung:

a) Cơ sở cung cấp dịch vụ 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 được cung cấp cho nhân viên không lưu phải có hình thức dễ hiểu nhất và tần suất đáp ứng theo các yêu cầu của từng cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu;

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

c) Cơ sở cung cấp dịch vụ 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 chuyến bay trong khu vực sân bay, đặc biệt trong khu vực cất hạ cánh.

2. Trung tâm kiểm soát đường dài:

a) Trung tâm kiểm soát đường dài phải được cung cấp các thông báo SIGMET, 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) Trung tâm kiểm soát đường dài phải được cung cấp số liệu khí áp thực tế theo tần suất thích hợp để đặt đồng hồ độ cao tại vị trí do trung tâm chỉ định.

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

a) Cơ sở 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 khu vực trách nhiệm. Những thông báo đặc biệt, sửa đổi dự báo phải được chuyển ngay cho cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận theo những tiêu chuẩn quy định, không phải chờ đến lần thông báo hoặc dự báo thường lệ kế tiếp;

b) Cơ sở 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 vị trí do cơ sở chỉ định;

c) Cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận cho giai đoạn tiếp cận chót, hạ cánh, cất cánh phải được trang bị màn hình chỉ gió mặt đất. Số liệu trên màn hình này phải được lấy từ cùng một địa điểm quan trắc, 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 sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận cho giai đoạn tiếp cận chót, hạ cánh, cất cánh phải được trang bị màn hình chỉ trị số tầm nhìn thực tế trên đường cất hạ cánh. Số liệu trên màn hình này phải được lấy từ cùng một địa điểm quan trắc, 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 thuộc trách nhiệm. Những thông báo đặc biệt, sửa đổi dự báo phải được chuyển ngay cho đài kiểm soát tại sân bay theo các tiêu chuẩn quy định, không phải 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 trên màn hình này phải được lấy từ cùng một địa điểm quan trắc, 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 trên màn hình này phải được lấy từ cùng một điểm quan trắc, 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, cất cánh, tiếp cận theo vòng lượn bằng mắt tại sân bay, chạy sau khi hạ cánh, chạy để cất cánh.

5. Trạm thông tin phải được cung cấp những thông báo thực trạng thời tiết và dự báo để phục vụ mục đích thông báo bay.

Điều 108. Tin tức về tình trạng sân bay, hệ thống kỹ thuật, thiết bị trên sân bay

Cơ sở cung cấp dịch vụ thông báo tin tức hàng không tại cảng hàng không, sân bay phải thường xuyên thông báo cho đài kiểm soát tại sân bay, cơ sở 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 hệ thống kỹ thuật, thiết bị trên sân bay thuộc trách nhiệm của các cơ sở này.

Điều 109. Tin tức về tình trạng hoạt động của thiết bị dẫn đường

Cơ sở cung cấp dịch vụ thông báo tin tức hàng không tại cảng hàng không, sân bay phải thường xuyên thông báo cho các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu về tình trạng hoạt động của thiết bị dẫn đường, phương tiện trực quan giúp cho tàu bay hạ cánh, cất cánh, tiếp cận, di chuyển trên mặt đất trong khu vực trách nhiệm của các cơ sở này.

Điều 110. Tin tức về khí cầu tự do không người lái

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

Chương VI

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 111. Tổ chức thực hiện

Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm tổ chức triển khai thực hiện, kiểm tra, giám sát việc thực hiện Quy chế này và định kỳ hàng năm báo cáo Bộ Giao thông vận tải.

Điều 112. 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

Phụ lục I

**BẢNG CÁC GIÁ TRỊ TẦM NHÌN NGANG VÀ KHOẢNG CÁCH TỪ
TÀU BAY ĐẾN MÂY ÁP DỤNG CHO BAY VFR**

Dải độ cao	Loại vùng trời không lưu	Tầm nhìn khi bay	Khoảng cách từ tàu 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 mực 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 mực 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 chuyên tiếp thấp hơn 3050m AMSL, mực 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 tàu bay giảm xuống không thấp hơn 1500m có thể cho phép chuyển bay đang hoạt động:

a) Với tốc độ (trong điều kiện tầm nhìn đó) quan sát được hoạt động bay khác

và chướng ngại vật để kịp thời tránh và chạm với chúng; hoặc

b) Trong các hoàn cảnh mà xác suất gặp hoạt động bay khác là thấp, như trong vùng trời có lưu lượng bay thấp và cho công việc trên không ở độ cao thấp.

2.2. Có thể cho phép tàu bay trực thăng hoạt động với tầm nhìn từ tàu bay thấp hơn 1500m, nếu tàu bay hoạt động với tốc độ cho phép quan sát và đủ thời gian tránh các tàu bay khác hoặc 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 Tập II Chương VI, Phụ ước 10 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế.

Ghi chú 3: Về chi tiết các tín hiệu trực quan dùng trong việc tìm kiếm và cứu nạn, xem Quy chế tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng.

1.1. Tín hiệu khẩn nguy

Các tín hiệu sau đây, khi được sử dụng đồng thời hoặc riêng biệt có nghĩa là có nguy hiểm nghiêm trọng và cấp bách đang đe dọa tàu bay, yêu cầu trợ giúp ngay:

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 biệt có nghĩa là tàu bay muốn thông báo là đang gặp khó khăn và buộc phải hạ cánh, nhưng không yêu cầu trợ giúp ngay:

a) Tắt mở liên tục đèn pha hạ cánh;

b) Tắt mở liên tục đèn tín hiệu vị trí nhưng 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 biệt 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 hoặc 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

Loại	Tín hiệu của tàu bay bay chặn	Ý nghĩa	Đáp lại của tàu bay bị bay chặn	Ý nghĩa
1	<p>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.</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>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.</p> <p>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.</p>	Anh bị chặn, hãy theo tôi.	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.	Tôi đã hiểu và sẽ tuân theo.

Loại	Tín hiệu của tàu bay bay chặn	Ý nghĩa	Đáp lại của tàu bay bị bay chặn	Ý nghĩa
2	Ngày hoặc đêm - Cơ động gấp rời khỏi tàu bay bị chặn bằng cách vòng ra một góc 90° hoặc lớn hơn, đồng thời lấy độ cao nhưng không được cắt hướng bay của tàu bay bị chặn.	Anh có thể tiếp tục bay.	Ngày hoặc đêm - Lắc cánh.	Tôi đã hiểu và sẽ tuân theo.
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 bay chặn làm 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, 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	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.	Tôi hiểu, hãy bay theo tôi.

Loại	Tín hiệu của tàu bay bị bay chặn	Ý nghĩa	Đáp lại của tàu bay bay chặn	Ý nghĩa
	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.		Nếu quyết định không bay chặn nữa thì phát tín hiệu loại 2 quy định cho tàu bay chặn.	Tôi hiểu, anh có thể bay đi.
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

09636629

3. Tín hiệu trực quan sử dụng để cảnh báo một tàu bay không có phép đang bay trong hoặc sắp sửa bay vào khu vực hạn chế, cấm bay, 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, nguy hiểm và tàu bay đó cần phải có hành động xử lý kịp thời.

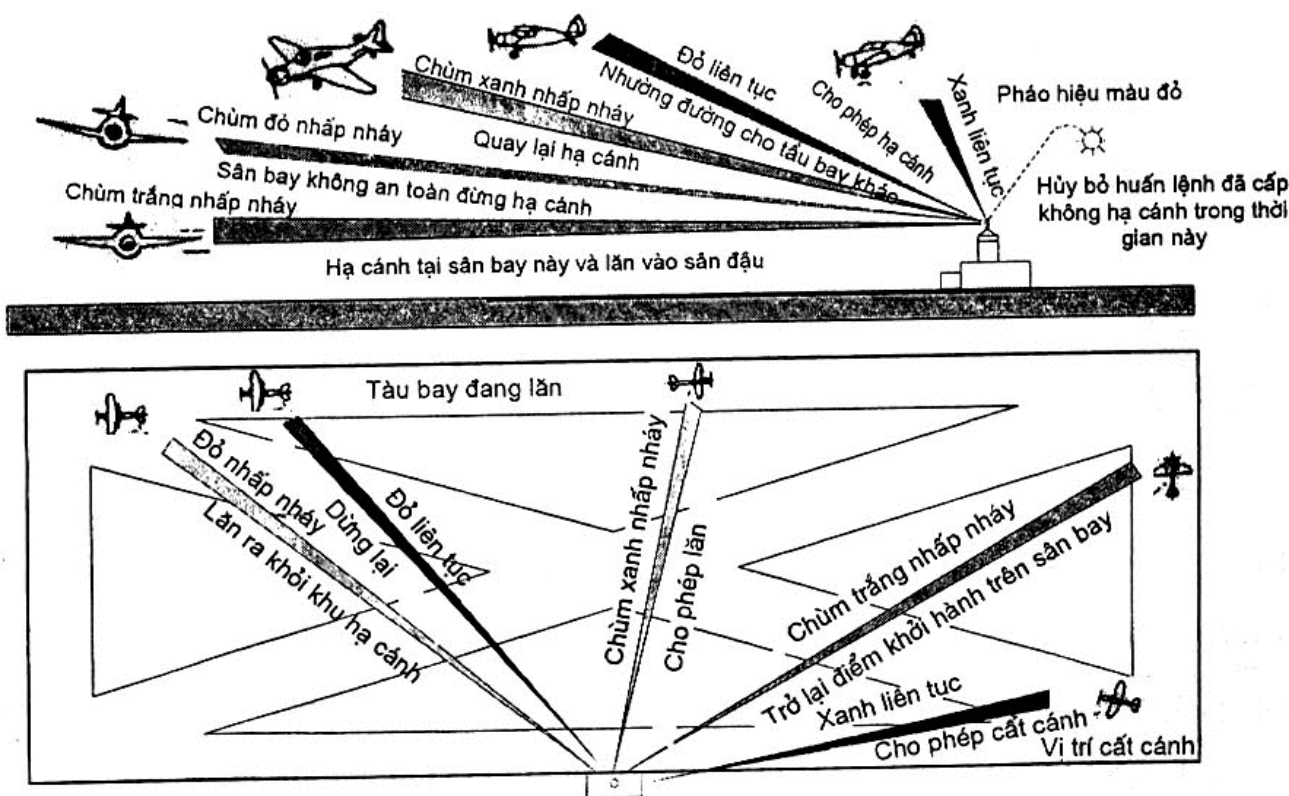
4. Tín hiệu cho hoạt động tại sân

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 bay	
	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, dừng 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, dừng 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

09636629

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:

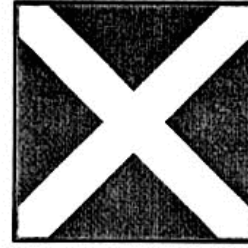
a) Trong thời gian có ánh sáng ban ngày: Chuyển động cánh tà hoặc bánh lái;

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:

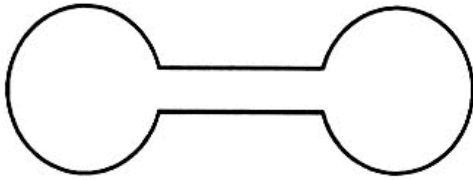
Một bảng vuông màu đỏ với một đường chéo màu vàng (Hình 3) được đặt nằm ngang trên bãi tín hiệu là dấu hiệu lưu ý tổ lái phải hết sức thận trọng, khi tiếp cận hoặc khi hạ cánh vì lý do khu hoạt động của sân bay đang trong tình trạng xấu hoặc vì các lý do khác.



Hình 3

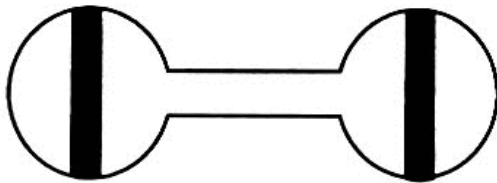
4.2.3. Các hướng dẫn về sử dụng đường cất hạ cánh và đường lăn:

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 tàu bay chỉ được phép cất cánh, hạ cánh, lăn trên đường cất hạ cánh và đường lăn.



Hình 4

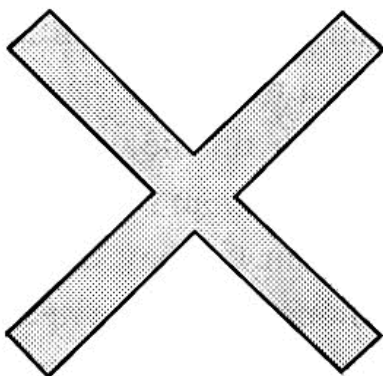
4.2.3.2. Hình một quả tạ màu trắng như tại Mục 4.2.3.1, nhưng có một vạch đen kẻ vuông góc với tay cầm của mỗi quả tạ (Hình 5) là dấu hiệu thông báo rằng tàu bay chỉ được phép hạ cánh, cất cánh trên đường cất hạ cánh, các động tác khác thì có thể thực hiện cả ở ngoài khu vực đường cất hạ cánh và đường lăn.



Hình 5

4.2.4. Đường cất hạ cánh hoặc đường lăn bị đóng cửa:

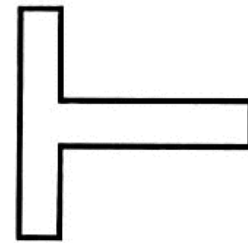
Hình chữ thập đơn màu vàng hoặc trắng (Hình 6) được đặt nằm ngang trên đường cất hạ cánh, đường lăn hoặc trên một phần của các đường đó là dấu hiệu thông báo rằng tàu bay không thể di chuyển trên các đường hoặc khu vực đó.



Hình 6

4.2.5. Chi 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.

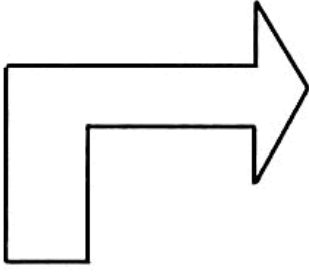
09

Hình 8

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 cất hạ cánh hoặc dải đất đang sử dụng là dấu hiệu thông báo rằng tàu bay phải thực hiện các vòng rẽ về tay

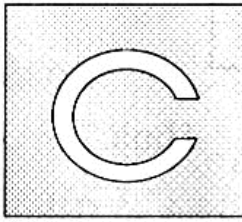
phải trước khi hạ cánh hoặc sau khi cất cánh.



Hình 9

4.2.7. Phòng thủ tặc bay:

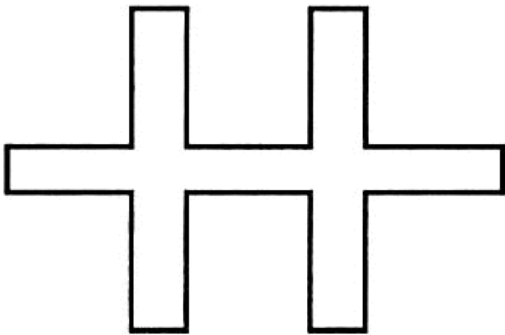
Chữ C in hoa trên nền vàng (Hình 10) được đặt thẳng đứng là dấu hiệu thông báo địa điểm của phòng thủ tặc bay tại sân bay.



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 đánh tín hiệu

Ghi chú 1: Nhân viên đánh 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 tổ lái có thể quan sát được. Nhân viên đánh 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 tổ lái được nhìn thấy rõ nhất;

b) Đối với trực thăng: Ở vị trí mà tổ 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 tổ 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 đánh 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 đánh tín hiệu. Nhân viên đánh 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 tổ 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 tổ lái với nhân viên đánh tín hiệu

Ghi chú 1: Tổ lái phải sử dụng các tín hiệu được quy định sau đây để liên lạc với nhân viên đánh tín hiệu với điều kiện tay mình được chiếu đủ sáng để nhân viên đánh 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 đánh 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 tổ 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:

Giơ 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

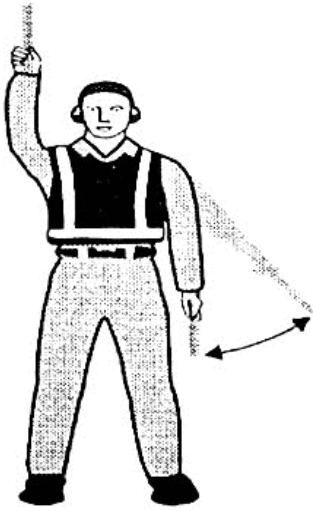
Ghi chú: Tín hiệu liên lạc sử dụng trong dịch vụ kỹ thuật mặt đất được quy định sau đây để chuẩn hóa việc sử dụng tín hiệu bằng tay sử dụng cho liên lạc với tổ lái liên quan đến các chức năng dịch vụ kỹ thuật mặt đất trong quá trình hoạt động của tàu bay.

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 tổ lái đối với tín hiệu liên lạc sử dụng trong dịch vụ kỹ thuật mặt đất.

1

TUÂN THEO HƯỚNG DẪN CỦA NHÂN VIÊN TÍN HIỆU

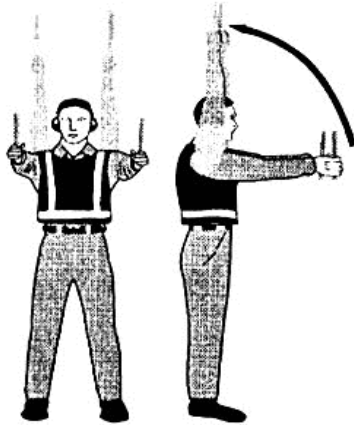


Tay phải cầm gậy phát sáng giơ thẳng lên cao trên đầu chỉ lên phía trên, tay trái cầm gậy phát sáng chỉ xuống về phía thân người.

Ghi chú: Nhân viên đánh tín hiệu phải đứng ở vị trí đầu mút cánh của tàu bay để hướng dẫn tổ 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.

2

XÁC ĐỊNH CỬA



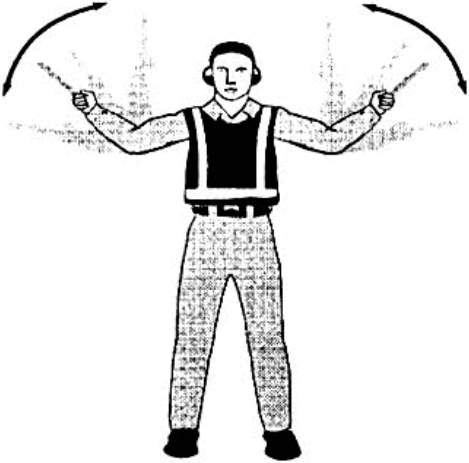
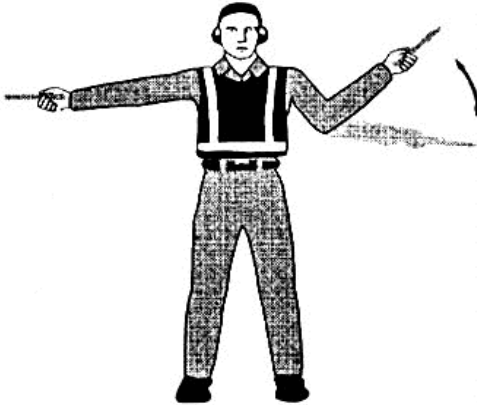

Hai tay duỗi thẳng phía trước mặt và nâng cao lên trên đầu với gậy phát sáng chỉ lên trên.

3

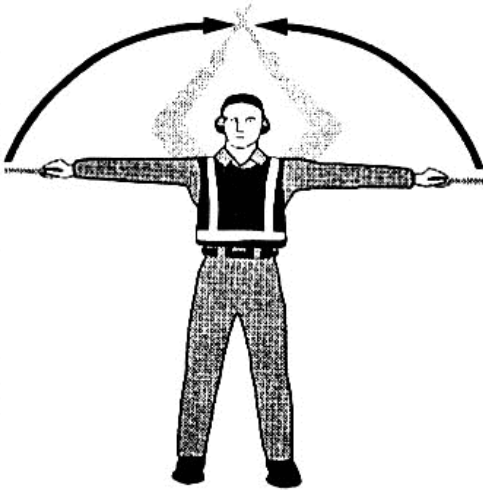
TIẾP TỤC THEO HƯỚNG DẪN CỦA NHÂN VIÊN ĐÁNH TÍN HIỆU KẾ TIẾP HOẶC THEO SỰ HƯỚNG DẪN CỦA ĐÀI KIỂM SOÁT TẠI SÂN BAY/BỘ PHẬN KIỂM SOÁT MẶT ĐẤT



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 đánh tín hiệu kế tiếp hoặc khu vực lăn của tàu bay.

	<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;">RỄ TRÁI (Từ góc độ nhìn của tổ 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 tổ lái biết tốc độ rẽ của tàu bay.</p>
	<p style="text-align: center;">5b</p> <p style="text-align: center;">RỄ PHẢI (Từ góc độ nhìn của tổ 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 tổ lái biết tốc độ rẽ của tàu bay.</p>

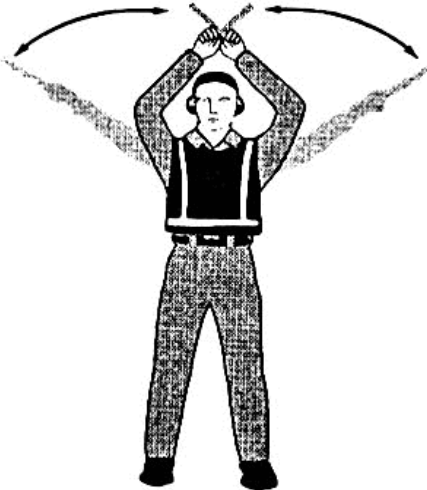
6a



DỪNG LẠI TRONG TRƯỜNG HỢP BÌNH THƯỜNG

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.

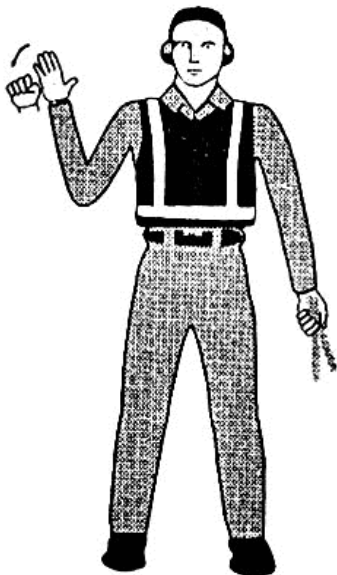
6b



DỪNG LẠI TRONG TRƯỜNG HỢP KHẨN CẤP

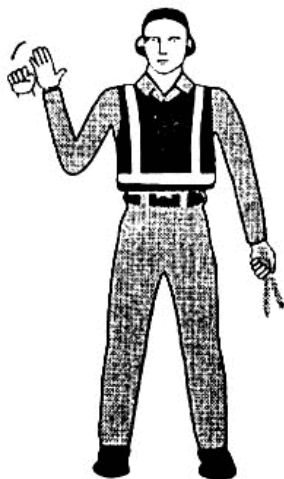
Ngay lập tức duỗi thẳng hai cánh tay cầm gậy phát sáng ngang đỉnh đầu, sau đó bắt chéo hai gậy phát sáng với nhau.

7a



GÀI PHANH

Nâng một tay cao trên vai, lòng bàn tay mở rộng. Khi đảm bảo nhìn thấy tổ lái, nắm bàn tay lại. Không được cử động cho đến khi nhận được tín hiệu “đồng ý - ngón tay cái giơ lên” của tổ lái.



7b

THẢ PHANH

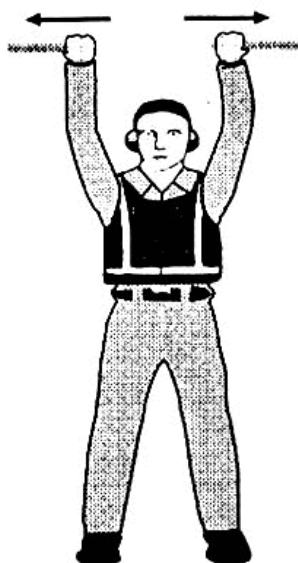
Nâng một tay cao trên vai, lòng bàn tay nắm lại. Khi đảm bảo nhìn thấy tổ lái, mở lòng bàn tay ra. Không được cử động cho đến khi nhận được tín hiệu “đồng ý - ngón tay cái giơ lên” của tổ lái.



8a

CHÈN BÁNH

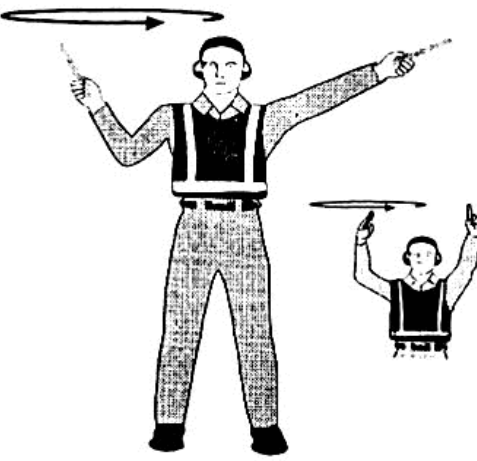
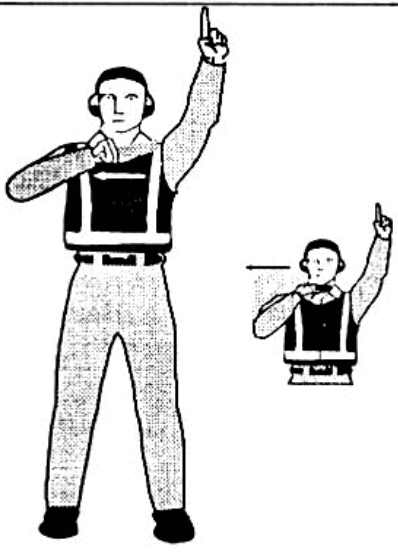
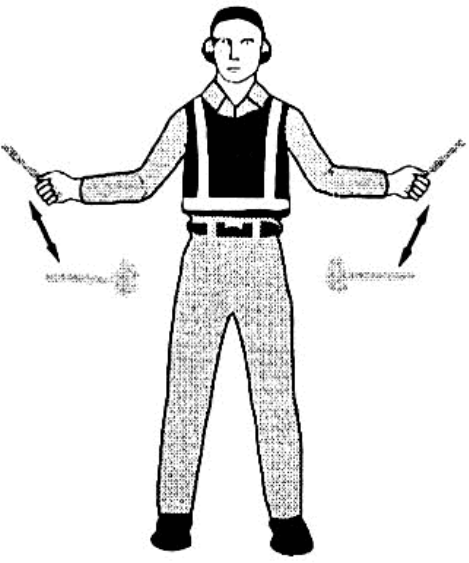
Hai tay cầm gậy phát sáng giơ thẳng lên trên đầu, di chuyển hai đầu của gậy phát sáng hướng vào trong theo động tác “nhanh, dứt khoát” cho tới khi hai đầu gậy chạm nhau. Đảm bảo phải nhận được tín hiệu báo nhận của tổ lái.

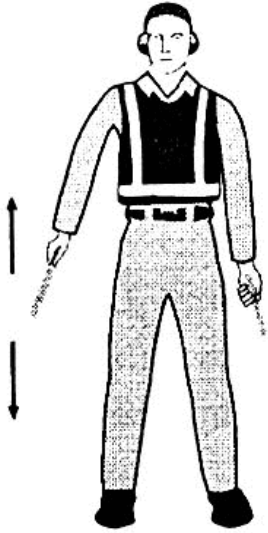




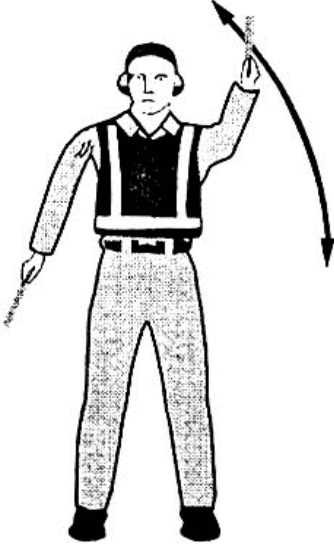
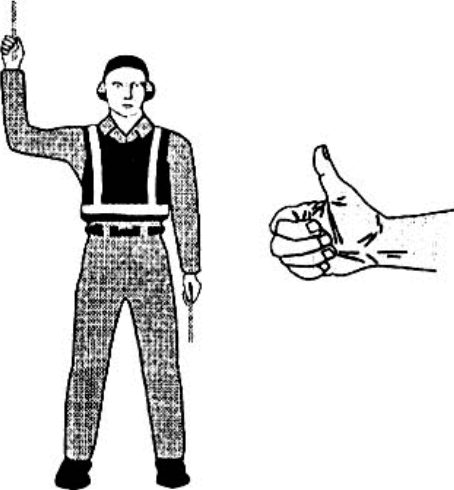
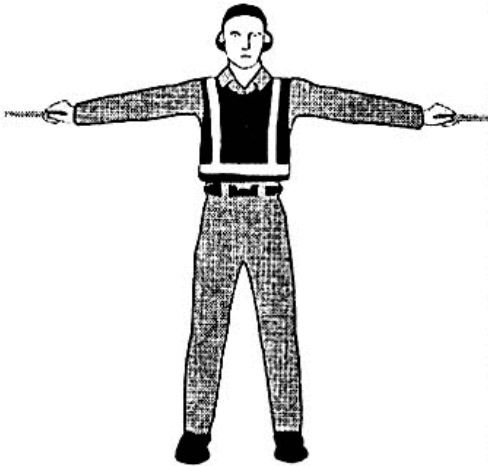
8b

THÁO CHÈN

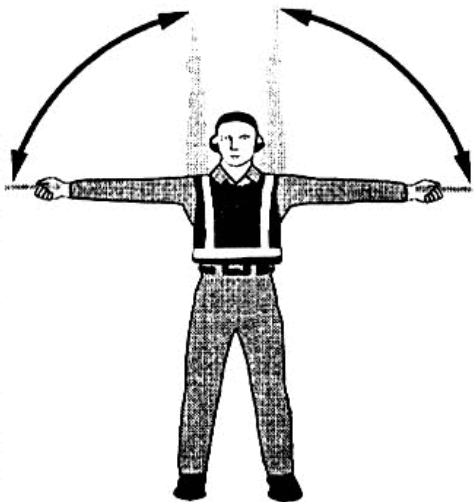
Hai tay cầm gậy phát sáng giơ cao lên trên đầu, di chuyển hai đầu của gậy phát sáng hướng ra ngoài theo động tác “nhanh, dứt khoát”. Không được tháo chèn cho tới khi nhận được tín hiệu đồng ý từ tổ lái.

	<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;">CHẠM 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 style="text-align: center;">13</p> <p style="text-align: center;">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 hình 6a. hay hình-6b.</p>
	<p style="text-align: center;">14a</p> <p style="text-align: center;">RỄ TRONG KHI LÙI (Để quay đuôi tàu bay về mạn phải)</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>

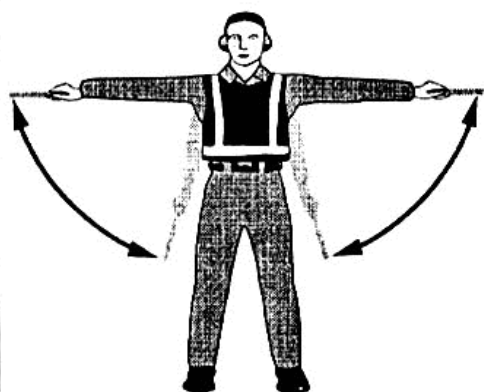
	<p style="text-align: center;">14b</p> <p style="text-align: center;">RẼ TRONG KHI LÙI (Để quay đuôi tàu bay về mạn trái)</p> <p>Tay phải cầm gậy phát sáng chỉ xuống đất, đưa tay trái từ vị trí thẳng đứng phía trên đầu xuống vị trí ngang phía trước, làm như vậy nhiều lần.</p>
	<p style="text-align: center;">15</p> <p style="text-align: center;">KHÁNG 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>Chú ý: Tín hiệu này cũng được sử dụng như là tín hiệu liên lạc trong dịch vụ kỹ thuật mặt đất.</p>
	<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>

17(*)

BAY LÊN CAO

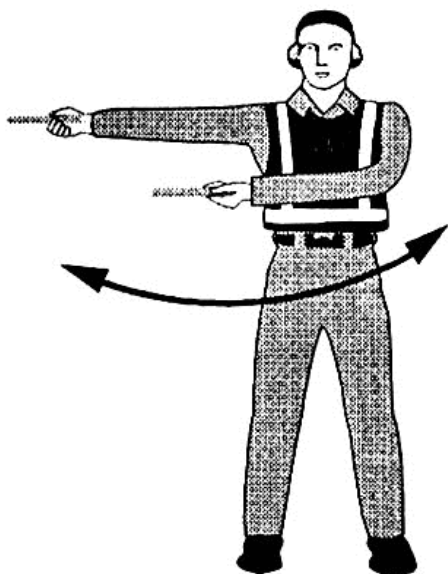
Hai tay cầm gậy phát sáng duỗi thẳng tạo thành một góc 90° ở mỗi bên thân người, lòng bàn tay ngửa lên rồi vẫy hai cánh tay nhiều lần theo hướng lên trên. Tốc độ vẫy cho biết tốc độ bay lên của tàu bay.

18(*)

BAY XUỐNG THẤP

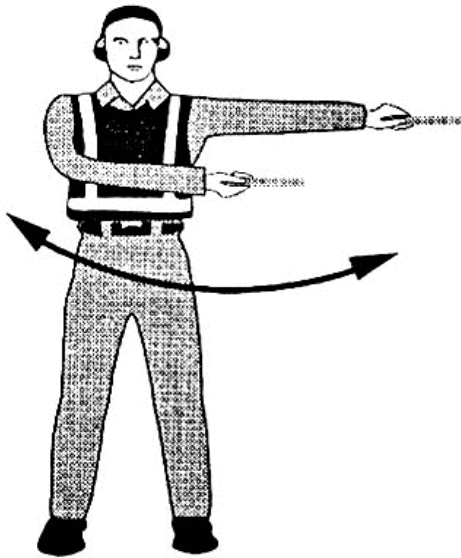
Hai tay cầm gậy phát sáng duỗi thẳng tạo thành một góc 90° ở mỗi bên thân người, lòng bàn tay úp xuống rồi vẫy hai cánh tay nhiều lần theo hướng đi xuống. Tốc độ vẫy cho biết tốc độ xuống thấp của tàu bay.

19a(*)

**BAY DỊCH NGANG SANG TRÁI
TRONG KHI BAY BẰNG**
(Từ góc độ nhìn của tổ lái)


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.

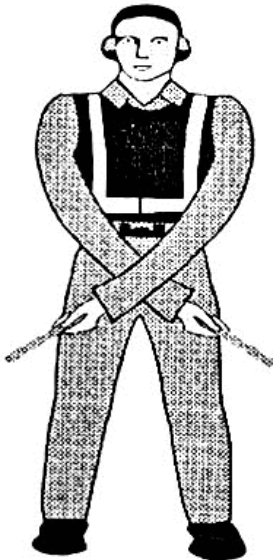
19b(*)



**BAY DỊCH NGANG SANG PHẢI
TRONG KHI BAY BẰNG**
(Từ góc độ nhìn của tổ lái)

Duỗi thẳng tay thành một góc 90° về phía bên trái thân người, tay phải di chuyển cùng hướng theo động tác khoát tay.

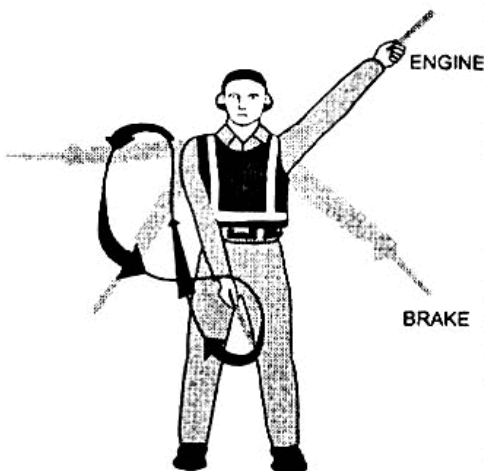
20(*)



HẠ CÁNH

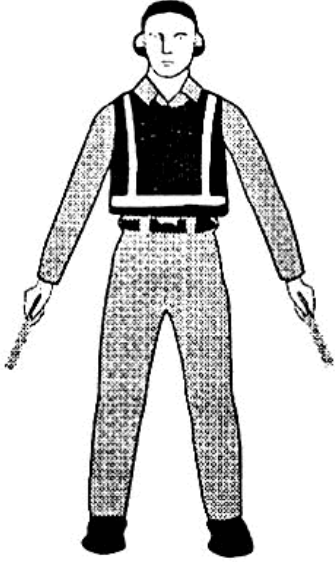
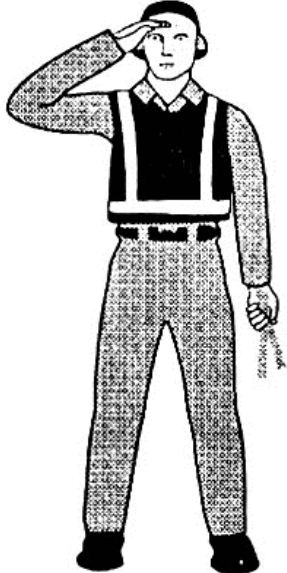
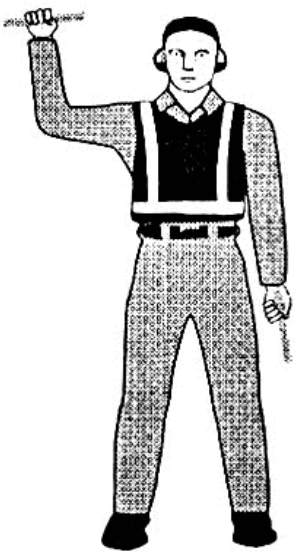
Bắt chéo hay tay cầm gậy phát sáng phía dưới trước thân người.

21

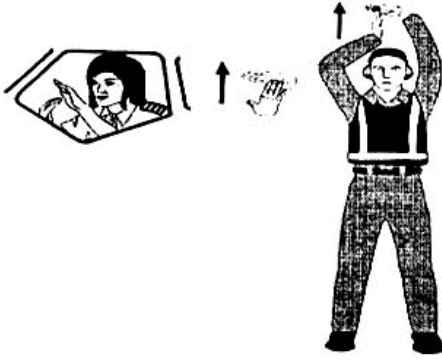


HỎA HOẠN

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 (chỉ lên phía trên: Động cơ, chỉ xuống dưới: Phanh).

	<p style="text-align: center;">22</p> <p style="text-align: center;">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>
	<p style="text-align: center;">23</p> <p style="text-align: center;">TIỄN TÀU BAY</p> <p>Thực hiện động tác chào tay phải/hoặc có thể cùng với gậy phát sáng để tiễn tàu bay. Liên tục theo dõi tổ lái 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 (Tín hiệu liên lạc sử dụng trong dịch vụ kỹ thuật)</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>

25



NẠP ĐIỆN TRÊN MẶT ĐẤT

(Tín hiệu liên lạc sử dụng trong dịch vụ kỹ thuật)

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, gậy phát sáng cũng có thể sử dụng để tạo thành hình chữ “T” trên đầu.

26

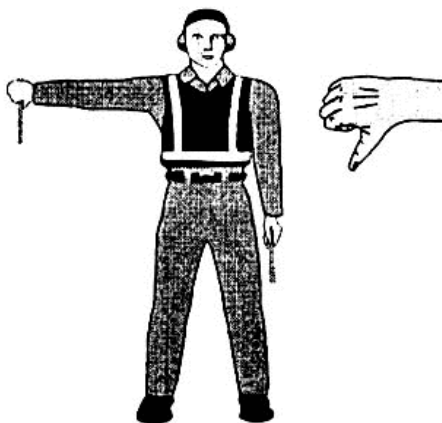


NGỪNG NẠP ĐIỆN

(Tín hiệu liên lạc sử dụng trong dịch vụ kỹ thuật)

Giữ thẳng hai tay phía trên đầu, để các đầu ngón tay của tay phải chạm vào lòng bàn tay nằm ngang 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 lái. Vào ban đêm, gậy phát sáng cũng có thể sử dụng để tạo thành hình chữ “T” trên đầu.

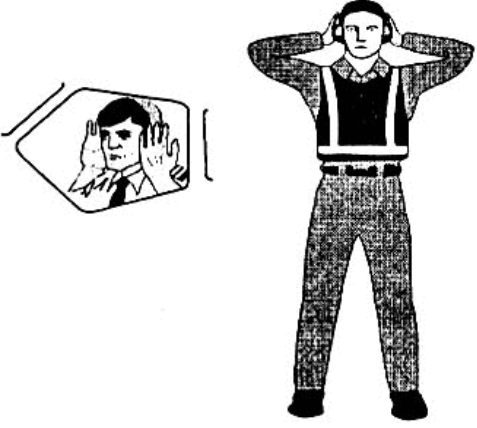
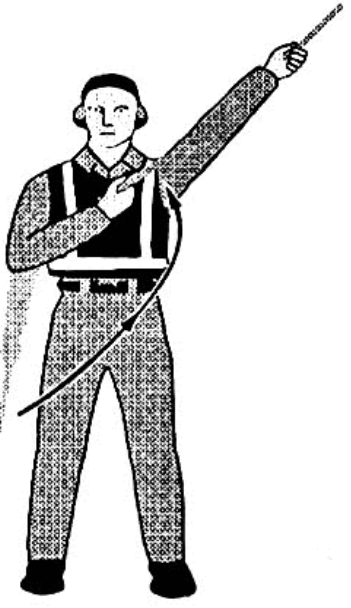
27



KHÔNG ĐƯỢC PHÉP

(Tín hiệu liên lạc sử dụng trong dịch vụ kỹ thuật)

Giữ tay phải đưa thẳng một góc 90° 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 style="text-align: center;">28</p> <p style="text-align: center;">THIẾT LẬP LIÊN LẠC QUA BỘ ĐÀM (Tín hiệu liên lạc sử dụng trong dịch vụ kỹ thuật)</p> <p>Giơ cả hai cánh tay ở vị trí vuông góc (90°) 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 (Tín hiệu liên lạc sử dụng trong dịch vụ kỹ thuật)</p> <p>Tay phải để dọc theo thân người và tay trái đưa lên trên đầu ở một góc 45°, đưa tay phải theo động tác quét lên trên vai trái.</p> <p>Ghi chú: Tín hiệu này chủ yếu dùng cho tàu bay có các cầu thang ở phía trước.</p>

Phụ lục III

BAY CHẶN TÀU BAY DÂN DỤNG

1. Hành động của tàu bay bị chặn:

Người chỉ huy 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 II của 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 II của Quy chế này;

b) Thông báo lại cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu thích hợp, nếu có thể;

c) Cố gắng thiết lập liên lạc vô tuyến với tàu bay bay chặn hoặc với đơn vị 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 chuyến 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 sở cung cấp dịch vụ không lưu thích hợp.

1.2. Nếu một chỉ thị 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 một chỉ thị 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, đơn vị 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 kɒn'trɒl/	Intəsept cɔntrol	Kiểm soát bay chặn
interceptor...	/intəseptə/	Intəseptə	Tàu bay chặn
intercepted aircraft	intəseptd eɪkrɑ:ft/	Intəseptd eɔcraft	Tàu bay bị chặn

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 đơn vị chỉ huy bay chặn và cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan đã thống nhất quy định hoặc thiết lập liên lạc thông qua các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu thích hợp khác.

2.3. Nếu thiết lập được liên lạc vô tuyến khi bay 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	/kɔ:lsain/	Col sain	Tên gọi của anh là gì	CALL SIGN	/kɔ:lsain/	Colsain	Tên gọi của tôi là...
FOLLOW	/fɒləʊ/	Pho lou	Theo tôi	WIL-CO	/wɪlkəʊ/	Vill câu	Hiểu rồi, sẽ tuân theo

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
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	/prɔ:si:d/	Prosid	Anh có thể đi	AM LOST	/əmlost/	Am lost	Tôi không biết vị trí của mình
				MAY DAY	/mei dei/	May day	Tôi đang bị nguy hiểm
				HI-JACK	/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)

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
				DESC- END	/di'send/	Disend	Tôi xin hạ độ cao

Ghi chú:

1. Tên gọi (CALL SIGN) ở đây là tên dùng trong thoại vô tuyến liên lạc với cơ sở cung cấp dịch vụ 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 ^o đến 179 ^o						Từ 180 ^o đến 359 ^o					
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

Hướng đường bay											
Từ 000 ^o đến 179 ^o						Từ 180 ^o đến 359 ^o					
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
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 mức bay cố định không phụ thuộc vào sự đổi hướng bay trên từng đoạn đường bay, cụ thể như sau:

- Đối với các chuyến bay từ Bắc vào Nam: Mức bay chẵn.
- Đối với các chuyến bay từ Nam ra Bắc: Mức bay lẻ.

Ghi chú 2: Việc áp dụng khung mức bay giảm phân cách cao (RVSM) trong dải mức bay FL290 - FL410 theo quy định của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam.

(Xem tiếp Công báo số 504 + 505)

PHẦN I. VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

QUY CHẾ

không lưu hàng không dân dụng

(ban hành kèm theo Quyết định số 32/2007/QĐ-BGTVT ngày 05 tháng 7 năm 2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

(Tiếp theo Công báo số 502 + 503)

Phụ lục V

KHÍ CẦU TỰ DO KHÔNG NGƯỜI LÁI

1. Phân loại khí cầu tự do không người lái (TDKNL)

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 1cm² 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 (cm²).

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 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 quy định.

2.5. Khí cầu TDKNL hạng nặng không được hoạt động trên biển khơi nếu không có hiệp đồng trước với cơ sở cung cấp dịch vụ 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-ton hoặc hơn							
Từng kiện riêng biệt	Sức nén trung bình lớn hơn 3g/cm ²		N	Ã	N	G	
Sức nén trung bình bằng: Khối lượng (g)	Sức nén trung bình nhỏ hơn 13g/cm ²	N	H	E			
Diện tích bề mặt nhỏ nhất (cm ²)							
Tổng khối lượng (Nếu dụng cụ treo hoặc khối lượng của từng kiện riêng biệt không là yếu tố phải tính đến)							TRUNG BÌNH

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 sở cung cấp dịch vụ không lưu có thẩm quyền, khí cầu TDKNL hạng nặng không được hoạt động ở độ cao khí áp bằng hoặc 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 hoặc 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 hoặc 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 hoặc có thể được bật lên bởi trạm theo dõi mặt đất khi cần thiết.

3.5. Không được thả khí cầu TDKNL có kéo theo 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 hoặc 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 khí 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 khí 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 hoặc có lý do khác làm cho việc tiếp tục hoạt động của khí cầu sẽ gây nguy hiểm cho các hoạt động bay khác, người hoặc tài sản trên mặt đất;

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 07 ngày trước ngày dự kiến thả khí cầu TDKNL hạng nặng hoặc hạng trung, người khai thác khí cầu TDKNL phải thông báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan biết về chuyến bay dự kiến sẽ thực hiện đó.

5.1.2. Tùy theo yêu cầu của cơ sở cung cấp dịch vụ 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, hình dạng của khí cầu;

c) Mã ra đa thứ cấp, tần số NDB, nếu có;

d) Tên, số điện thoại của người khai thác khí cầu TDKNL;

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, 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 khí suất);

k) Thời gian cùng với địa điểm ước tính khí cầu sẽ bay qua độ cao khí suất 18000m hoặc đạt tới độ cao bay đường dài nếu bay từ 18000 m trở xuống;

l) Thời gian dự kiến kết thúc chuyến bay, địa điểm dự kiến của vùng chạm đất hoặc 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, 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. Những thay đổi so với thông báo trước chuyến bay như quy định tại Mục 5.1.2 phải được thông báo lại cho cơ sở cung cấp dịch vụ 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 hoặc hạng trung, người khai thác khí cầu TDKNL phải thông báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan:

- Tên chuyến bay khí cầu;
- Nơi thả;
- Giờ thả;
- Giờ, địa điểm dự tính khí cầu sẽ bay

qua độ cao khí suất 18000m hoặc 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

Người khai thác khí cầu TDKNL phải thông báo ngay cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu khi biết rằng chuyến bay dự kiến của một khí cầu TDKNL hạng nặng hoặc hạng trung đã được thông báo theo Mục 5.1 vừa được hủy bỏ.

6. Theo dõi và thông báo vị trí khí cầu

6.1. Người khai thác một khí cầu TDKNL hạng nặng hoạt động ở độ cao khí suất từ 18000m trở xuống phải theo dõi tuyến bay của khí cầu và thông báo vị trí của khí cầu cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu theo quy định của cơ sở đó. Cứ 02 giờ một lần, người khai thác khí cầu TDKNL 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 khí suất trên 18000m, người khai thác khí cầu TDKNL phải theo dõi tiến trình bay của khí cầu và báo cáo vị trí của khí cầu theo quy định của cơ sở

cung cấp dịch vụ không lưu. Cứ 24 giờ một lần, người khai thác khí cầu TDKNL 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 khí cầu TDKNL phải thông báo ngay cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu biết vị trí khí cầu ghi lại được sau cùng; phải thông báo ngay cho cơ sở cung cấp dịch vụ 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 khí cầu TDKNL phải chuyển tới cơ sở cung cấp dịch vụ 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 khí suất);
- c) Giờ dự tính khí cầu bay qua độ cao khí suất 18000m;
- d) Giờ, địa điểm chạm đất dự tính.

6.5. Khi khí cầu TDKNL hạng nặng hay hạng trung kết thúc hoạt động, người khai thác khí cầu TDKNL phải thông báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan biết.

Phụ lục VI

YÊU CẦU VỀ SỐ LIỆU, DỮ LIỆU SỬ DỤNG CHO
DỊCH VỤ KHÔNG LƯU

1.1. Việc xác định, báo cáo số liệu, dữ liệu hàng không liên quan đến dịch vụ không lưu được thực hiện theo các yêu cầu về độ chính xác và tính toàn vẹn được quy định tại các Bảng từ 1-5 của Phụ lục này khi xem xét các tiêu chuẩn xây dựng hệ thống chất lượng. Các yêu cầu về độ chính xác đối với số liệu, dữ liệu hàng không dựa vào mức độ tin cậy là trên 95%, liên quan đến điều này phải xác định ba kiểu loại số liệu, dữ liệu về vị trí:

a) Các điểm được đo đạc (như vị trí của các đài dẫn đường);

b) Các điểm được tính toán (các phép tính toán học từ những điểm đo đạc trong không gian, các điểm cố định đã biết);

c) Các điểm được công bố (như 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 Công ước về hàng không dân dụng quốc tế về dịch vụ thông báo tin tức hàng không.

1.2. Phải đảm bảo rằng tính toàn vẹn

của 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 số liệu, dữ liệu hàng không phải dựa vào khả năng rủi ro từ việc sai lệch số liệu, dữ liệu và cách thức mà số liệu, dữ liệu được nhập vào. Việc áp dụng cách phân loại và mức toàn vẹn của số liệu, dữ liệu như sau:

a) 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 khả năng rủi ro xảy ra tai nạn;

b) 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 khả năng rủi ro xảy ra tai nạn;

c) 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 khả năng rủi ro xảy ra tai nạn;

1.3. Phải giám sát toàn bộ quá trình bảo vệ 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 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 phải được xác định và thông báo

cho cơ sở cung cấp dịch vụ thông báo tin tức hàng không theo 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 của Phụ lục này.

1.5. Phải 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 được nêu tại các bảng của Phụ lục 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	2km được công bố	1×10^{-3} thông thường
Các điểm ranh giới các khu vực cấm bay, nguy hiểm, hạn chế bay (P, R, D areas) (ngoài ranh giới khu vực kiểm soát - CTA, CTZ)	2km được công bố	1×10^{-3} thông thường
Các điểm là ranh giới khu vực kiểm soát (CTA/CTZ)	100m được tính toán	1×10^{-5} cần thiết

Vĩ độ và kinh độ	Độ chính xác Kiểu loại số liệu, dữ liệu	Phân loại Tính toàn vẹn
Các điểm của phương thức bay đến tiêu chuẩn, phương thức cất cánh tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR/SID), chờ, cố định và đài dẫn đường trên đường bay	100m được đo đạc/tính toán	1×10^{-5} cần thiết
Các chướng ngại vật trong Vùng 1 (toàn bộ lãnh thổ quốc gia)	50m 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)	5m được đo đạc	1×10^{-5} cần thiết
Các điểm mốc, điểm tiếp cận chót, các điểm mốc, điểm quan trọng khác bao gồm cả phương thức tiếp cận bằng thiết bị	3m 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 toàn vẹn
Chiều cao cắt ngang ngưỡng đường CHC, tiếp cận chính xác	0.5m được tính toán	1×10^{-8} tới 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	30m 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)	3m được đo đạc	1×10^{-5} cần thiết

Mức cao, độ cao, chiều cao	Độ chính xác Kiểu loại số liệu, dữ liệu	Phân loại Tính toàn vẹn
Thiết bị đo cự ly (DME), mức cao	30m (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	50m 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 toàn vẹn
Độ lệch của đài 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 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 điểm 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 điểm 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	1/10km được tính toán	1×10^{-3} thông thường
Cự ly giữa các điểm trên đường bay	1/10km được tính toán	1×10^{-3} thông thường
Độ dài của các chặng bay đến, khởi hành	1/100km được tính toán	1×10^{-5} cần thiết
Cự ly giữa các điểm mốc trong khu vực tiếp cận và phương thức tiếp cận bằng thiết bị	1/100km được tính toán	1×10^{-5} cần thiết

Các tin tức bổ sung (không phát trong điện kế hoạch bay)

19 Khả năng bay được

Số người trên tàu bay

Radio cấp cứu

— E/

→ P/

→ R/

Thiết bị cấp cứu

Áo phao

→ S / → P

D

M J

→ J / L

Huỳnh quang F

UHF U

VHF V

Ca nô

→ D / → → C →

Màu <<≡

Màu sắc tàu bay và ký hiệu

A/

Chú thích

→ N /

<<≡

Lái chính

C/

) <<≡

Người làm kế hoạch bay

Phần dành ghi những yêu cầu khác

Phụ lục VIII

YÊU CẦU TỐI THIỂU VỀ HỆ THỐNG KỸ THUẬT, TRANG BỊ, THIẾT BỊ,
TÀI LIỆU SỬ DỤNG CHO CƠ SỞ ĐIỀU HÀNH BAY

I. HỆ THỐNG KỸ THUẬT, TRANG BỊ, THIẾT BỊ

1. Đối với bộ phận kiểm soát mặt đất (CGU), đài kiểm soát tại sân bay (TWR) và cơ sở kiểm soát tiếp cận (APP)

STT	Loại	TWR và CGU	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 (liên lạc giữa tổ lái và kiểm soát viên không lưu, 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

STT	Loại	TWR và CGU	APP và TWR chung	APP
16	Đồng hồ	x	x	x
17	Bảng điều khiển hệ thống đèn tại sân bay	x	x	
18	Bảng theo dõi tín hiệu thiết bị dẫn đường	x	x	x
19	Hệ thống chiếu sáng, 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
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	Thiết bị báo cháy, 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	x	x	x
33	Bình đựng nước uống	x	x	x
34	Ống nhôm	x	x	
35	Thiết bị cách âm (tường, sàn nhà)	x	x	x
36	Tủ sách nghiệp vụ, bản đồ, sơ đồ	x	x	x

2. Đối với Trung tâm kiểm soát đường dài (ACC):

STT	Hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị
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 (liên lạc giữa tổ lái và kiểm soát viên không lưu, 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
13	Các trang thiết bị tự động bao gồm các bộ phận nạp vào, cho ra (input/output)
14	Bảng hành trình bay
15	Màn hiển thị khí tượng bao gồm cả đặt khí áp
16	Hồ sơ và đèn chiếu
17	Bảng thông báo các tin tức
18	Bàn, ghế
19	Hệ thống chiếu sáng, chiếu sáng khẩn cấp
20	Thiết bị báo cháy, thiết bị chữa cháy
21	Hệ thống điều hòa không khí
22	Nguồn điện
23	Nguồn điện dự phòng
24	Tủ sách nghiệp vụ, bản đồ, sơ đồ

09636629

II. CÁC ÁN PHẨM TÀI LIỆU NGHIỆP VỤ:

STT	Loại	TWR/ CGU	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; các Quy chế về các dịch vụ đảm bảo hoạt động bay khác	x	x	x	x
5	Phương thức không lưu hàng không dân dụng	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 điều hành bay giữa các cơ sở điều hành bay, văn bản hiệp đồng điều hành bay hàng không và quân sự, văn bản về hợp đồng cung cấp dịch vụ đảm bảo bay tại sân bay	x	x	x	x
9	Tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ sở điều hành bay (ATC Operation Manual)	x	x	x	x

STT	Loại	TWR/ CGU	APP và TWR chung	APP	ACC
10	Các quy định của doanh nghiệp 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 phương thức 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 - Phương thức bổ sung khu vực	x	x	x	x
18	Các tài liệu nghiệp vụ khác của ICAO	x	x	x	x

Phụ lục IX

CÁC YÊU CẦU VỀ CHUYẾN BAY VÀ DỊCH VỤ ĐƯỢC CUNG CẤP
TRONG CÁC LOẠI VÙNG TRỜI KHÔNG LƯU

Loại	Loại chuyến bay	Phân cách được cung cấp	Dịch vụ được cung cấp	Giới hạn về tốc độ	Yêu cầu về liên lạc	Theo huấn lệnh ATC
A	Chỉ dành cho IFR	Tất cả tàu bay	Điều hành bay (ATC)	Không áp dụng	Hai chiều liên tục	Có
B	IFR	Tất cả tàu bay	ATC	Không áp dụng	Hai chiều liên tục	Có
	VFR	Tất cả tàu bay	ATC	Không áp dụng	Hai chiều liên tục	Có
C	IFR	IFR với IFR IFR với VFR	ATC	Không áp dụng	Hai chiều liên tục	Có
	VFR	VFR với IFR	1. ATC đảm bảo phân cách với chuyến bay IFR 2. Thông báo tin tức hoạt động bay VFR/VFR, tư vấn về việc bay tránh theo yêu cầu	250 kt IAS dưới 3050m (10.000 ft) AMSL	Hai chiều liên tục	Có

09636629

Loại	Loại chuyến bay	Phân cách được cung cấp	Dịch vụ được cung cấp	Giới hạn về tốc độ	Yêu cầu về liên lạc	Theo huấn lệnh ATC
D	IFR	IFR với IFR	ATC, thông báo tin tức hoạt động của các chuyến bay VFR, tư vấn về việc bay tránh theo yêu cầu	250 kt IAS dưới 3050m (10.000 ft) AMSL	Hai chiều liên tục	Có
	VFR	Không	Thông báo tin tức hoạt động bay IFR/VFR và VFR/VFR, tư vấn về việc bay tránh theo yêu cầu	250 kt IAS dưới 3050m (10.000 ft) AMSL	Hai chiều liên tục	Có
E	IFR	IFR với IFR	ATC, 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	Dịch vụ tư vấn không lưu, 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

Loại	Loại chuyến bay	Phân cách được cung cấp	Dịch vụ được cung cấp	Giới hạn về tốc độ	Yêu cầu về liên lạc	Theo huấn lệnh ATC
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 3050m (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. PHỤ ƯỚC CỦA CÔNG ƯỚC VỀ HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG QUỐC TẾ (ANNEXES):

1. Phụ ước 1: Cấp giấy phép nhân viên (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 và cứu nạn (Annex 12 - Search and Rescue).

6. Phụ ước 15: Dịch vụ thông báo tin tức hàng không (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: Se-

curity - Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful).

II. TÀI LIỆU VỀ 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: Phương thức bổ sung khu vực (Doc.7030: Regional Supplementary Procedures).

III. TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC (MANUALS)

Tài liệu 9426: Tài liệu về Lập kế hoạch không lưu (Doc.9426: ATS Planning).