

CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: .../20...(1)/NĐ-CP

Hà Nội, ngày....tháng....năm 2026.

Dự thảo
30.01.2026

NGHỊ ĐỊNH
Quy định về hoạt động bay

CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 18 tháng 02 năm 2025;
Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 16 tháng 6 năm 2025;
Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 10 tháng 12 năm 2025;
Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Xây dựng;
Chính phủ ban hành Nghị định quy định chi tiết về hoạt động bay.

Chương I

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

1. Nghị định này quy định chi tiết Điều 39, Điều 40, Điều 41, Điều 42, Điều 43, Điều 45, Điều 46, Điều 47, Điều 48, Điều 99 và Khoản 3 Điều 103 Luật Hàng không dân dụng về hoạt động bay, bao gồm: tổ chức, khai thác và sử dụng vùng trời; quản lý hoạt động bay tại cảng hàng không; cấp phép bay và kế hoạch bay; quy tắc bay; bảo đảm hoạt động bay; phối hợp điều hành hoạt động bay; tìm kiếm, cứu nạn hàng không; quản lý an toàn hoạt động bay; quản lý chướng ngại vật hàng không và trách nhiệm của các cơ quan liên quan đến hoạt động bay; trừ hoạt động bay của vận tải hàng không tầm thấp.

2. Các quy định tại Nghị định này được áp dụng trên toàn bộ lãnh thổ Việt Nam và trong các vùng thông báo bay (FIR) do Việt Nam quản lý.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Nghị định này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài có liên quan đến hoạt động bay trong lãnh thổ Việt Nam, vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.

Điều 3. Giải thích từ ngữ

Trong Nghị định này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. *Bảo hiểm đầu đường cất, hạ cánh* là khu vực kéo dài của đường cất, hạ cánh nhằm giảm nguy cơ mất an toàn cho tàu bay khi cất cánh, hạ cánh.

2. *Bảo hiểm sườn* là phần của dải bay nằm dọc hai bên sườn của đường cất, hạ cánh nhằm giảm nguy cơ mất an toàn cho tàu bay khi cất, hạ cánh.

3. *Bề mặt giới hạn chương ngại vật* là bề mặt giới hạn độ cao tối đa của các vật thể bảo đảm an toàn cho tàu bay thực hiện các giai đoạn cất cánh, bay lên, bay theo các đường bay, vòng lượn, hạ thấp độ cao, hạ cánh; bảo đảm hoạt động bình thường cho các đài, trạm vô tuyến điện hàng không.

4. *Cảnh báo chương ngại vật hàng không* là việc sơn, kẻ dấu hiệu và lắp đèn cảnh báo nguy hiểm hoặc đặt dấu hiệu, cấm cờ trên chương ngại vật để tổ lái trong khi bay có thể nhìn thấy cảnh báo từ cự ly an toàn ở mọi hướng.

5. *Chương trình an toàn đường cất hạ cánh* là các biện pháp nhằm đảm bảo an toàn tuyệt đối trong việc khai thác, sử dụng đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ để giảm số lượng và mức độ nghiêm trọng của các trường hợp xâm nhập đường cất hạ cánh, chệch ra khỏi đường cất hạ cánh, sử dụng nhầm đường cất hạ cánh và các sự cố khác trên bề mặt khu hoạt động bay.

6. *Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay* (sau đây gọi tắt là *Chương trình*) là tập hợp các mục tiêu, chỉ tiêu, nhiệm vụ, giải pháp, lộ trình và nguồn lực nhằm phát triển, hiện đại hóa và vận hành hệ thống bảo đảm hoạt động bay trên phạm vi toàn quốc trong từng thời kỳ.

7. *Chương ngại vật hàng không* là những vật thể tự nhiên hoặc nhân tạo (cố định hoặc di động) nằm trên mặt đất, mặt nước hoặc công trình nhân tạo có thể ảnh hưởng đến bảo đảm an toàn cho hoạt động bay hoặc hoạt động bình thường của các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không.

8. *Cơ sở ATS* là cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu

9. *Dải bay trên mặt đất, mặt nước* là khu vực có dạng hình chữ nhật với kích thước được quy định tại Phụ lục 3 được ban hành kèm theo Nghị định này.

10. *Dịch vụ thông báo bay* là dịch vụ được cung cấp nhằm mục đích tư vấn và cung cấp những tin tức cần thiết cho việc thực hiện chuyến bay an toàn và hiệu quả.

11. *Dịch vụ báo động* là dịch vụ được cung cấp nhằm mục đích thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan về tàu bay cần phải tìm kiếm, cứu nạn và trợ giúp theo yêu cầu.

12. *Dịch vụ tư vấn không lưu* là dịch vụ được cung cấp cho các chuyến bay thực hiện kế hoạch bay theo IFR nhằm đảm bảo phân cách theo điều kiện thực tế trong vùng trời tư vấn không lưu.

13. *Đài kiểm soát tại sân bay* là cơ sở được thiết lập để kiểm soát hoạt động tại khu vực di chuyển của tàu bay tại sân bay và hoạt động bay trong vùng trời sân bay.

14. *Đèn cảnh báo nguy hiểm* là đèn dùng để cảnh báo mỗi nguy hiểm đối với tàu bay khi hoạt động hàng không.

15. *Điểm quy chiếu sân bay, bãi cất, hạ cánh trên mặt đất, công trình nhân tạo, dải cất, hạ cánh trên mặt nước* là Điểm đánh dấu vị trí địa lý của sân bay, bãi cất, hạ cánh, dải cất, hạ cánh trên mặt nước bằng hệ tọa độ VN-2000 hoặc WGS-84.

16. *Điều kiện khí tượng bay bằng mắt* (Visual Meteorological Conditions - VMC) là các điều kiện khí tượng được biểu thị bằng tầm nhìn, khoảng cách tới mây và trần mây, bằng hoặc tốt hơn các tiêu chuẩn tối thiểu được quy định.

17. *Đường cất, hạ cánh* là một khu vực được quy định trong sân bay hoặc trong dải cất, hạ cánh mặt nước dùng cho tàu bay cất cánh và hạ cánh.

18. *Đường hàng không có điều kiện*: là đường hàng không không vĩnh viễn hoặc một phần của đường hàng không đó, chỉ có thể được lập kế hoạch và/hoặc sử dụng dưới một số điều kiện cụ thể nhất định.

19. *Đường hàng không nội địa* là đường hàng không nằm hoàn toàn trong vùng trời Việt Nam.

20. *Đường hàng không quốc tế* là đường hàng không nằm trong mạng lưới đường hàng không quốc tế của khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, có ít nhất một điểm nằm ngoài vùng thông báo bay của Việt Nam và một điểm nằm trong vùng trời Việt Nam hoặc trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý.

21. *Hệ thống bảo đảm hoạt động bay* là hệ thống tổng thể bao gồm cơ sở hạ tầng, trang thiết bị kỹ thuật, phương thức khai thác, nguồn nhân lực và các quy trình liên quan đến việc cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, bao gồm: Quản lý không lưu; Thông tin, dẫn đường, giám sát; Khí tượng hàng không; Tin tức hàng không và Tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

22. *Hệ thống quản lý an toàn* (Safety Management System - SMS) là một phương pháp tiếp cận có hệ thống để quản lý an toàn, bao gồm cơ cấu tổ chức, trách nhiệm giải trình, chính sách và các quy trình cần thiết.

23. *Kế hoạch bay (Flight Plan)* là các thông tin cụ thể liên quan đến một chuyến bay dự định hoặc một phần của chuyến bay, được cung cấp cho các cơ sở ATS.

24. *Kế hoạch sử dụng vùng trời*: Bản thông báo kế hoạch sử dụng vùng trời được ban hành hàng ngày về các quyết định phân bổ vùng trời ở cấp độ tiền chiến thuật.

25. *Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật*: Bản cập nhật được ban hành khi cần thiết để thông báo các thay đổi so với Kế hoạch sử dụng vùng trời (AUP) đã công bố trước đó.

26. *Khu vực cấm bay tạm thời*: là vùng trời được xác định mà trong đó hoạt động hàng không dân dụng tạm thời không được thực hiện, trừ trường hợp

được cơ quan có thẩm quyền cấp phép.

27. *Khu vực kiểm soát (Control Area - CTA)* là một vùng trời có kiểm soát, kéo dài từ một giới hạn xác định phía trên mặt đất trở lên.

28. *Khu vực hạn chế bay tạm thời*: là vùng trời được xác định mà trong đó hoạt động hàng không dân dụng tạm thời bị hạn chế theo các điều kiện cụ thể.

29. *Khu vực nguy hiểm tạm thời*: là vùng trời được xác định mà trong đó hoạt động hàng không dân dụng có thể tạm thời bị nguy hiểm vào khoảng thời gian xác định.

30. *Khu vực bay đặc biệt* là vùng trời trên các khu trung tâm hành chính quốc gia của các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương được thiết lập hành lang bay phục vụ diễu, duyệt binh

31. *Mức bay (Flight Level - FL)* là một bề mặt áp suất khí quyển không đổi, liên quan đến một mốc áp suất cụ thể là 1013.2 hectopascal (hPa) và được tách biệt với các bề mặt khác bằng các khoảng áp suất cụ thể.

32. *Mức cao sân bay* là mức cao của Điểm cao nhất trên đường cất, hạ cánh so với mực nước biển trung bình.

33. *Ngưỡng đường cất, hạ cánh* là nơi bắt đầu của phần đường cất, hạ cánh dùng cho tàu bay hạ cánh.

34. *Núp bóng* là việc nghiên cứu địa hình, địa vật, công trình nhân tạo có sẵn để tính toán chiều cao thích hợp của các công trình nhân tạo mới. Các trường hợp áp dụng núp bóng phải đảm bảo an toàn cho hoạt động bay, độ cao công trình mới phải nằm dưới bề mặt giới hạn có độ dốc xuống 10% tính từ đỉnh của vật thể có sẵn.

35. *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.

36. *Sử dụng vùng trời linh hoạt* là quá trình phối hợp giữa các cơ quan quản lý, điều hành bay dân dụng và quân sự trong quá trình quản lý vùng trời cấp chiến lược, quản lý vùng trời trước khi sử dụng và sử dụng vùng trời nhằm nâng cao khả năng thông qua của vùng trời và hiệu quả khai thác bay.

37. *Tàu bay không người lái (Unmanned Aircraft - UA)* là tàu bay được thiết kế để hoạt động mà không có người lái trên tàu bay. Hệ thống tàu bay không người lái (UAS) bao gồm tàu bay không người lái, đài điều khiển và các

liên kết điều khiển và chỉ huy cần thiết.

38. *Tĩnh không sân bay* là phạm vi không gian xung quanh sân bay mà trên nó không được có chướng ngại vật ảnh hưởng đến an toàn cất, hạ cánh của tàu bay. Tĩnh không sân bay có các bề mặt giới hạn chướng ngại vật phù hợp với cấp sân bay.

39. *Tĩnh không các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không* là phạm vi không gian (bề mặt giới hạn chướng ngại vật) được xác định phù hợp với vị trí đặt và tính năng các trang thiết bị, nhằm bảo đảm không có chướng ngại vật gây mất an toàn và ảnh hưởng đến việc bắn, phóng, thu, phát sóng vô tuyến của các trận địa quản lý vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không.

40. *Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia* là cơ quan quản lý, điều hành bay trực thuộc Quân chủng Phòng không - Không quân, có nhiệm vụ tổng hợp các hoạt động bay trong toàn quốc, tổ chức dự báo, thông báo, điều hành và quản lý các hoạt động bay; phối hợp hiệp đồng, thông báo, điều chỉnh các kế hoạch hoạt động bay trong vùng trời Việt Nam.

41. *Trung tâm Quản lý điều hành bay khu vực* là cơ quan quản lý, điều hành bay của Quân chủng Phòng không - Không quân, có nhiệm vụ tổng hợp các hoạt động bay, tổ chức dự báo, thông báo, điều hành và quản lý các hoạt động bay; phối hợp hiệp đồng, thông báo, điều chỉnh các kế hoạch hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm.

42. *Trung tâm kiểm soát đường dài* là cơ sở được thiết lập nhằm thực hiện nhiệm vụ kiểm soát các chuyến bay có kiểm soát trong khu vực trách nhiệm.

43. *Trung tâm quản lý luồng không lưu* là cơ sở được thiết lập nhằm mục đích quản lý hoạt động bay hàng ngày trong khu vực trách nhiệm; phối hợp với cơ quan quản lý, điều hành bay liên quan bảo đảm an toàn, điều hòa và hiệu quả cho các hoạt động bay; điều chỉnh các hoạt động bay, đảm bảo luồng không lưu được an toàn, thông suốt bằng cách sử dụng tối đa năng lực điều hành bay phù hợp với lưu lượng bay trong từng khu vực cụ thể và năng lực điều hành bay đã được công bố.

44. *Quản lý không lưu (ATM)* là việc quản lý hoạt động bay và vùng trời một cách năng động, tích hợp, bao gồm: các dịch vụ không lưu; khai thác, sử dụng vùng trời và quản lý luồng không lưu thông qua việc cung cấp các cơ sở và dịch vụ đồng nhất nhằm đảm bảo an toàn, tiết kiệm và hiệu quả.

45. *Quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không* là việc thực hiện các công việc: Chấp thuận độ cao công trình, kiểm tra, giám sát, di dời các vật thể, công bố, thông báo độ cao các chướng ngại vật cho các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan nhằm bảo đảm an toàn cho mọi hoạt động bay, hoạt động bình thường của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không tại Việt Nam.

46. *Quy tắc bay bằng mắt (Visual Flight Rules - VFR)* là tập hợp các quy

định cho phép tổ lái điều khiển tàu bay trong điều kiện thời tiết đủ tốt để tổ lái có thể nhìn thấy đường đi của tàu bay.

47. *Quy tắc bay bằng thiết bị (Instrument Flight Rules - IFR)* là tập hợp các quy định điều chỉnh hoạt động bay trong điều kiện thời tiết không cho phép bay bằng mắt thường.

48. *Vật dễ gãy* là một vật có khối lượng nhỏ được thiết kế dễ gãy, dễ uốn, dễ biến hình nhằm giảm thiểu nguy hiểm cho tàu bay khi có va chạm.

49. *Vùng kiểm soát tại sân bay (Control Zone - CTR)* là một vùng trời có kiểm soát, kéo dài từ bề mặt trái đất lên tới một giới hạn xác định trên cao.

50. *Vùng thông báo bay (Flight information region)* là một vùng trời có kích thước xác định trong đó cung cấp dịch vụ thông báo bay và báo động.

51. *Vùng trời sân bay* là khu vực trên không có giới hạn ngang và giới hạn cao phù hợp với đặc điểm của từng sân bay; phục vụ cho tàu bay cất cánh, hạ cánh, bay chờ trên sân bay.

52. *Vùng phụ cận khuyết tĩnh không sườn của sân bay* là khu vực có địa hình, địa vật phức tạp hoặc ảnh hưởng bởi khu vực cấm bay, hạn chế bay không thể thiết lập phương thức bay vòng lượn hoặc hạ, cất cánh.

53. *Sân bay* là khu vực xác định trên mặt đất, mặt nước thuộc cảng hàng không để bảo đảm cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và di chuyển, bao gồm:

- a) Sân bay đang sử dụng;
- b) Sân bay dự kiến xây dựng trong quy hoạch, được xác định trong hệ thống sân bay toàn quốc;
- c) Bãi cất hạ cánh là khu vực được xác định dùng cho trực thăng cất hạ cánh;
- d) Đường sân bay là đoạn đường giao thông lưỡng dụng (đường lưỡng dụng), được xác định có thể dùng cho tàu bay cất, hạ cánh khi cần thiết;
- đ) Dải cất hạ cánh mặt nước là khu vực mặt nước trên biển, sông, hồ được xác định dùng cho thủy phi cơ cất, hạ cánh.

54. *Theo mục đích sử dụng, sân bay được phân thành các loại sau:*

- a) Sân bay quân sự là sân bay phục vụ cho mục đích quân sự;
- b) Sân bay dùng chung là sân bay phục vụ cho mục đích quân sự và dân dụng;

Chương II

TỔ CHỨC, KHAI THÁC VÀ SỬ DỤNG VÙNG TRỜI

Điều 4: Thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ và công bố khu vực cấm bay, hạn chế bay, nguy hiểm.

1. Bộ Quốc phòng chủ trì việc thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ khu vực cấm bay khi có ý kiến thống nhất của Bộ Xây dựng, Bộ Công an nhằm mục đích bảo

đảm quốc phòng, an ninh, an toàn xã hội; trình Thủ tướng Chính phủ quyết định.

2. Bộ Quốc phòng quyết định thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ khu vực hạn chế bay, khu vực nguy hiểm sau khi có ý kiến thống nhất của Bộ Công an và Bộ Xây dựng.

3. Bộ Quốc phòng quyết định thiết lập khu vực hạn chế bay tạm thời, cấm bay tạm thời, khu vực nguy hiểm tạm thời tại một hoặc một số khu vực trong lãnh thổ Việt Nam; hiệu lực của việc thiết lập các khu vực này thực hiện theo các nguyên tắc về khai thác, sử dụng vùng trời linh hoạt quy định tại Điều 10; Đồng thời thông báo cho Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động - Bộ Công an, Cục Hàng không Việt Nam, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam - Bộ Xây dựng để triển khai thực hiện.

4. Thông tin về hoạt động của các khu vực nguy hiểm, hạn chế đã được thiết lập, công bố và các hành động yêu cầu phải được Cục Tác chiến thông báo cho Trung tâm Quản lý luồng không lưu ít nhất 07 ngày trước ngày hoạt động, trừ trường hợp khẩn cấp. Đồng thời thông báo ngay cho Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động - Bộ Công an, Cục Hàng không Việt Nam, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam - Bộ Xây dựng để triển khai thực hiện.

5. Cục Tác chiến xác định và thông báo cho Trung tâm quản lý luồng không lưu khu vực cấm bay tạm thời, khu vực hạn chế bay tạm thời và khu vực nguy hiểm tạm thời tối thiểu bốn mươi tám (48) giờ trước khi có hoạt động có khả năng gây nguy hiểm cho hoạt động bay. Trong trường hợp khẩn cấp xảy ra tác chiến phòng không, Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia, các Trung tâm Quản lý điều hành bay khu vực phải thông báo ngay cho Trung tâm kiểm soát đường dài có liên quan và Trung tâm quản lý luồng không lưu; Trung tâm quản lý luồng không lưu thông báo ngay cho Trung tâm điều hành khai thác của các hãng hàng không qua điện thoại và Trung tâm Thông báo tin tức hàng không để phát Điện văn thông báo hàng không (NOTAM) phù hợp về khu vực nguy hiểm.

6. Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam là đơn vị chủ trì đánh giá ảnh hưởng của các khu vực cấm bay, hạn chế bay, khu vực nguy hiểm đến hoạt động hàng không dân dụng sau khi nhận đầy đủ thông tin từ các cơ quan liên quan, đồng thời phải báo cáo Cục HKVN để phát hành thông báo tin tức hàng không theo quy định

7. Thông tin khu vực nguy hiểm tạm thời bao gồm:

- a) Hoạt động gây nguy hiểm;
- b) Vị trí của hoạt động được xác định theo hệ tọa độ WGS-84;
- c) Giới hạn ngang, giới hạn cao;
- d) Thời gian có hiệu lực của khu vực nguy hiểm tạm thời;
- đ) Cảnh báo đối với hoạt động bay;
- e) Những thông tin phải bảo đảm bí mật an ninh quốc gia (nếu có);

g) Các điều kiện cần thiết khác để đảm bảo an toàn hoạt động bay.

8. Thông tin khu vực hạn chế tạm thời do có các điều kiện giới hạn hoạt động hàng không dân dụng bao gồm:

- a) Giới hạn ngang, giới hạn cao;
- b) Thời gian có hiệu lực của khu vực hạn chế tạm thời;
- c) Cảnh báo đối với hoạt động bay;
- d) Những thông tin phải bảo đảm bí mật an ninh quốc gia (nếu có);
- đ) Điều kiện phải đáp ứng đối với hoạt động hàng không dân dụng để được hoạt động trong khu vực hạn chế tạm thời.
- e) Các điều kiện cần thiết khác để đảm bảo an toàn hoạt động bay.

9. Thông tin khu vực cấm tạm thời bao gồm:

- a) Giới hạn ngang, giới hạn cao;
- b) Thời gian có hiệu lực của khu vực cấm tạm thời;
- c) Cảnh báo đối với hoạt động bay;
- d) Những thông tin phải bảo đảm bí mật an ninh quốc gia (nếu có);
- đ) Các điều kiện cần thiết khác để đảm bảo an toàn hoạt động bay.

10. Cục Hàng không Việt Nam công bố thông tin về khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay, khu vực nguy hiểm. Cục Tác chiến và Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam thông báo về các khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm tạm thời.

Điều 5: Hoạt động của tàu bay hàng không dân dụng trong khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay.

1. Tàu bay khi vi phạm vào khu vực cấm bay nếu không chấp hành huấn lệnh của cơ sở cung cấp dịch vụ Không lưu sẽ bị áp dụng biện pháp cưỡng chế, buộc phải hạ cánh xuống sân bay gần nhất hoặc sân bay được chỉ định. Tổ lái có trách nhiệm khai rõ lý do vi phạm và chịu trách nhiệm pháp lý về những vi phạm.

2. Hoạt động hàng không dân dụng trong khu vực hạn chế bay phải đáp ứng các điều kiện về phép bay khi thực hiện trong thời gian khu vực hạn chế đó có hoạt động.

3. Bộ Quốc phòng quy định việc quản lý khu vực cấm bay và khu vực hạn chế bay sau khi có ý kiến thống nhất của Bộ Công an và Bộ Xây dựng.

Điều 6. Vùng trời sân bay dùng chung

1. Vùng trời sân bay dùng chung được thiết lập cho một hoặc nhiều sân bay để bảo đảm an toàn cho hoạt động cất cánh, hạ cánh, bay chờ và bay trong khu vực lân cận sân bay. Giới hạn của vùng trời sân bay dùng chung và các quy tắc hoạt động trong đó được quy định trong Quy chế bay tại khu vực sân bay.

2. Bộ Xây dựng chủ trì việc thiết lập, quản lý, tổ chức khai thác vùng trời

sân bay dùng chung khi có ý kiến thống nhất của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an.

Điều 7. Vùng trời hàng không dân dụng

Vùng trời hàng không dân dụng theo quy định của ICAO như sau:

1. Vùng trời không lưu loại A là vùng trời chỉ cho phép thực hiện chuyển bay theo quy tắc bay bằng thiết bị (sau đây gọi chung là chuyển bay IFR); các chuyển bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay và được điều hành phân cách với nhau;

2. Vùng trời không lưu loại B là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay theo quy tắc bay bằng mắt (sau đây gọi chung là chuyển bay VFR); các chuyển bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay và được điều hành phân cách với nhau;

3. Vùng trời không lưu loại C là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay VFR; các chuyển bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay; chuyển bay IFR được điều hành phân cách với chuyển bay IFR khác và chuyển bay VFR; chuyển bay VFR được điều hành phân cách với chuyển bay IFR và được thông báo về chuyển bay VFR khác;

4. Vùng trời không lưu loại D là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay VFR; các chuyển bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay; chuyển bay IFR được điều hành phân cách với chuyển bay IFR khác và được thông báo về chuyển bay VFR; chuyển bay VFR được thông báo về các chuyển bay khác;

5. Vùng trời không lưu loại E là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay VFR; chuyển bay IFR được cung cấp dịch vụ điều hành bay và được điều hành phân cách với chuyển bay IFR khác; các chuyển bay được thông báo về các chuyển bay khác theo điều kiện thực tế; vùng trời không lưu loại E không được sử dụng như là vùng trời có kiểm soát;

6. Vùng trời không lưu loại F là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay VFR; các chuyển bay IFR được cung cấp dịch vụ tư vấn không lưu; các chuyển bay được cung cấp dịch vụ thông báo bay nếu có yêu cầu;

7. Vùng trời không lưu loại G là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay VFR; các chuyển bay được cung cấp dịch vụ thông báo bay nếu có yêu cầu.

Điều 8. Khu vực trách nhiệm quản lý, điều hành bay

Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam xác định phạm vi, giới hạn ngang, giới hạn cao và công bố trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) của Việt Nam các khu vực trách nhiệm và phân loại khu vực trách nhiệm kiểm soát trên không sau khi có ý kiến thống nhất của Quân chủng Phòng không - Không quân và Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động ; phân công khu vực trách nhiệm cho cơ sở điều hành bay dân dụng.

Điều 9. Đường hàng không

1. Đường hàng không được thiết lập trên cơ sở:

- a) Nhu cầu giao lưu hàng không quốc tế;
- b) Yêu cầu hoạt động bay dân dụng;
- c) Yêu cầu, khả năng cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, bảo đảm an ninh, an toàn hàng không;
- d) Yêu cầu, khả năng quản lý và bảo vệ vùng trời; bảo đảm quốc phòng và an ninh quốc gia;
- đ) Phù hợp với chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chính sách phát triển ngành hàng không dân dụng, chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay của Việt Nam

2. Đường hàng không được thiết lập nhằm đảm bảo yêu cầu điều phối luồng hoạt động bay để cung cấp dịch vụ không lưu.

3. Bộ Xây dựng chủ trì xây dựng phương án, thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ, quản lý, khai thác, sử dụng đường hàng không đảm bảo linh hoạt, tối ưu khai thác sau khi có ý kiến thống nhất với Bộ Quốc phòng và Bộ Công an. Đối với đường hàng không quốc tế, Nhà chức trách Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm đề xuất với ICAO sửa đổi kế hoạch bảo đảm hoạt động bay khu vực.

4. Đường hàng không quốc tế và không phải dẫn đường khu vực được ký hiệu bằng chữ cái A, B, G, R và chữ số từ 1 tới 999.

5. Đường hàng không quốc tế và là đường hàng không dẫn đường khu vực (RNAV) được ký hiệu bằng chữ cái L, M, N, P và chữ số từ 1 tới 999.

6. Đường hàng không quốc nội và không phải dẫn đường khu vực được ký hiệu bằng chữ cái H, J, V, W và chữ số từ 1 tới 999.

7. Đường hàng không quốc nội và là đường hàng không dẫn đường khu vực được ký hiệu bằng chữ cái Q, T, Y, Z và chữ số từ 1 tới 999.

8. Trên cơ sở thỏa thuận khu vực hoặc quy định của Nhà chức trách hàng không Việt Nam, một số chữ cái được bổ sung thêm vào sau ký hiệu cơ bản theo quy định:

- a) Chữ cái F để xác định đường hàng không hoặc một phần đường hàng không chỉ cung cấp dịch vụ tư vấn không lưu;
- b) Chữ cái G để xác định đường hàng không hoặc một phần đường hàng không chỉ cung cấp dịch vụ thông báo bay.

9. Trong trường hợp áp dụng, một chữ cái bổ sung sẽ được thêm vào làm tiền tố trước ký hiệu cơ bản theo quy định:

- a) Chữ cái K để xác định đường hàng không ở độ cao thấp được thiết lập chủ yếu để sử dụng cho tàu bay trực thăng;
- b) Chữ cái S để chỉ đường hàng không được thiết lập dành riêng cho tàu

bay siêu âm trong quá trình tăng tốc, giảm tốc và trong khi bay siêu âm.

10. Cục Hàng không Việt Nam công bố đường hàng không và các thông tin liên quan khác trong AIP Việt Nam.

Điều 10. Khai thác, sử dụng vùng trời

1. Việc phối hợp sử dụng vùng trời giữa hoạt động bay dân dụng, quân sự và Không quân Công an nhân dân phải được thực hiện trên cơ sở nguyên tắc sử dụng vùng trời linh hoạt, nhằm tối ưu hóa việc sử dụng tài nguyên vùng trời quốc gia, có tính tới sự hài hòa giữa phát triển kinh tế và bảo đảm an ninh quốc phòng trên cơ sở thống nhất giữa Bộ Quốc phòng, Bộ Công an và Bộ Xây dựng.

2. Bộ Xây dựng chủ trì trên cơ sở thống nhất của Bộ Quốc Phòng và Bộ Công An, thiết lập cơ chế phối hợp thường xuyên và các quy trình hoạt động tiêu chuẩn (SOPs), phối hợp ban hành Kế hoạch sử dụng vùng trời (bao gồm việc kích hoạt các khu vực hạn chế và các đường bay có điều kiện) và Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật để quản lý vùng trời linh hoạt theo các cấp độ phối hợp phù hợp khi có ý kiến thống nhất của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an.

a) Cấp chiến lược (Cấp 1): Định hướng tổ chức, thiết kế khai thác hiệu quả vùng trời và đường bay trên nguyên tắc đảm bảo an ninh quốc phòng.

b) Cấp tiền chiến thuật (Cấp 2): Phối hợp phân bổ vùng trời hàng ngày dựa trên nhu cầu hoạt động dự kiến của dân dụng và lực lượng vũ trang.

c) Cấp chiến thuật (Cấp 3): Phối hợp điều hành để xử lý các thay đổi đột xuất và đảm bảo phân cách an toàn giữa các hoạt động bay.

3. Cục Tác chiến và Trung tâm Quản lý luồng không lưu có trách nhiệm kịp thời thông báo cho nhau trong trường hợp việc sử dụng vùng trời của hàng không dân dụng và lực lượng vũ trang trong các khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm và các khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm tạm thời có kết thúc sớm hơn so với dự kiến hoặc thu gọn phạm vi hoạt động hoặc không thực hiện nữa.

4. Cấu trúc vùng trời linh hoạt bao gồm:

a) Các đường hàng không có điều kiện.

b) Các khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm tạm thời.

5. Danh mục các đường hàng không có điều kiện:

a) Đường hàng không có điều kiện Loại 1: Là các đường hàng không có tính chất ổn định tương đối, đã được công bố trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP). Trong các khoảng thời gian cụ thể đã được công bố, các hãng hàng không có thể sử dụng các đường hàng không này khi lập kế hoạch bay.

b) Đường hàng không có điều kiện loại 2: Đây là các đường hàng không không mang tính ổn định. Các chuyến bay chỉ có thể lập kế hoạch đi qua đường hàng không có điều kiện loại 2 nếu đường bay này được công bố là "có thể sử dụng" trong Kế hoạch sử dụng vùng trời (AUP) và Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật (UUP) hàng ngày.

c) Xử lý cấp chiến thuật khi các đường hàng không và đường hàng không có điều kiện không khả dụng: Nếu các điều kiện thực tế cho phép, Trung tâm kiểm soát đường dài đề xuất, Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia, các Trung tâm Quản lý điều hành bay khu vực quyết định để thiết lập các đường hàng không có điều kiện tạm thời, không thuộc hai loại nêu trên, phục vụ giải quyết tình huống điều hành bay theo thời gian thực.

Điều 11: Kế hoạch sử dụng vùng trời (AUP)

Kế hoạch sử dụng vùng trời bao gồm tối thiểu các thông tin sau:

1. Danh sách các Đường hàng không có điều kiện:

a) Xác định các đường bay hoặc đoạn đường bay được phép sử dụng cho hoạt động bay dân dụng;

b) Xác định các đường bay hoặc đoạn đường bay bị đóng do ảnh hưởng của hoạt động quân sự.

2. Danh sách các Khu vực quản lý vùng trời tạm thời:

a) Các Khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm tạm thời do cơ quan quân sự thiết lập;

b) Thời gian hoạt động (Giờ bắt đầu, Giờ kết thúc);

c) Giới hạn độ cao (Mức bay thấp nhất, Mức bay cao nhất);

d) Cơ quan chịu trách nhiệm kiểm soát.

Điều 12. Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật (Updated Airspace Use Plan - UUP)

1. Trong quá trình thực hiện kế hoạch (giai đoạn chiến thuật), nếu có sự thay đổi về trạng thái vùng trời so với AUP đã công bố, các đơn vị có trách nhiệm ban hành Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật (UUP).

2. UUP được ban hành để hủy bỏ việc kích hoạt các khu vực hạn chế quân sự sớm hơn dự kiến nhằm giải phóng vùng trời cho dân dụng hoặc để thông báo các hạn chế đột xuất. UUP có hiệu lực ngay lập tức thay thế nội dung tương ứng trong AUP.

Chương III

QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG BAY TẠI SÂN BAY

Điều 13. Quy chế bay trong khu vực sân bay dùng chung

1. Quy chế bay trong khu vực sân bay dùng chung do Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân ban hành sau khi có ý kiến thống nhất với Cục Hàng không Việt Nam, Bộ tư lệnh cảnh sát cơ động.

2. Cục Hàng không Việt Nam thiết lập vùng trời, phương thức bay, phương thức điều hành khai thác sân bay dùng chung và công bố trên tập tin tức hàng không.

Điều 14. Hoạt động bay tại sân bay

1. Người lái tàu bay có trách nhiệm tuân thủ các quy định về hoạt động bay trong quá trình cất cánh, hạ cánh và lăn trên khu di chuyển tại sân bay.

2. Tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động bay tại sân bay phải tuân thủ quy trình vận hành, hoạt động bay dân dụng trong khu vực sân đỗ, đường lăn, đường cất hạ cánh và vùng trời sân bay.

Chương IV

CẤP PHÉP BAY

Mục 1

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 15. Thẩm quyền cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay

1. Cục Lãnh sự thuộc Bộ Ngoại giao cấp phép bay cho chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài chở người đứng đầu Nhà nước, cơ quan lập pháp, Chính phủ các nước thực hiện chuyến thăm cấp nhà nước, thăm chính thức, thăm làm việc, thăm cá nhân tại Việt Nam và chuyến bay làm nhiệm vụ hộ tống, tiền trạm hoặc chuyến bay liên quan đến chuyến bay chuyên cơ đó.

2. Cục Tác chiến thuộc Bộ Quốc phòng cấp phép bay cho:

a) Chuyến bay của tàu bay quân sự thực hiện hoạt động bay dân dụng tại Việt Nam;

b) Chuyến bay của tàu bay quân sự tham gia tìm kiếm, cứu nạn trong vùng thông báo bay của Việt Nam hoặc trong khu vực do Việt Nam đảm nhiệm;

c) Chuyến bay của tàu bay dân dụng vận chuyển vũ khí, dụng cụ chiến tranh theo quy định tại khoản 3 Điều 61 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam;

d) Chuyến bay hoạt động bay dân dụng tại Việt Nam trong vùng trời hoặc một phần trong vùng trời quy định tại các điểm c, d và đ khoản 2 Điều 40 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.

3. Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động thuộc Bộ Công an cấp phép bay cho chuyến bay của tàu bay công vụ của Bộ Công an.

4. Cục Hàng không Việt Nam thuộc Bộ Xây dựng cấp phép bay cho:

a) Chuyến bay hoạt động bay dân dụng trong vùng trời hàng không dân dụng, vùng trời sân bay dùng chung, bao gồm chuyến bay của tàu bay dân dụng tham gia tìm kiếm, cứu nạn, và không thuộc phạm vi quy định tại các khoản 1, 2 và 3 Điều này;

b) Chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam do các hãng hàng không của Việt Nam thực hiện;

c) Chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài không thuộc phạm vi quy định tại khoản 1 Điều này;

d) Chuyển bay đi, đến Việt Nam chở vật liệu phóng xạ xuất, nhập khẩu ra, vào Việt Nam sau khi được Bộ Khoa học, công nghệ và môi trường cấp giấy phép xuất, nhập khẩu vật liệu phóng xạ.

5. Cục Hàng không Việt Nam ủy quyền cho Trung tâm quản lý luồng không lưu cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay trong một số trường hợp ngoài giờ hành chính theo quy định như sau:

a) Chuyển bay chuyên chở thợ máy, động cơ, trang bị, thiết bị phục vụ, sửa chữa tàu bay hỏng hóc; chuyển bay vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi của tàu bay bị hỏng hóc hoặc chuyển sân để có tàu bay phục vụ mục đích này; chuyển bay khai thác trở lại sau khi chuyển hướng sân bay hạ, cất cánh (divert) do thời tiết, kỹ thuật, nhân đạo; chuyển bay khai thác trở lại sau khi khắc phục sự cố kỹ thuật.

b) Chuyển bay tìm kiếm, cứu nạn, cấp cứu, y tế, cứu hộ;

c) Chuyển bay nội địa chuyển sân; chuyển bay kiểm tra kỹ thuật;

d) Chuyển bay của tàu bay dân dụng Việt Nam phục vụ mục đích công vụ;

đ) Chuyển bay vì mục đích nhân đạo;

e) Sửa đổi các nội dung sau đây của phép bay: Đường hàng không; thay đổi tàu bay vì lý do phi thương mại; thay đổi tàu bay vì lý do thương mại đối với chuyển bay nội địa; thay đổi sân bay cất cánh, hạ cánh ngoài lãnh thổ Việt Nam đối với các chuyển bay qua vùng trời Việt Nam; thay đổi số hiệu chuyển bay

6. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn thực hiện việc cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay theo ủy quyền, bao gồm thời gian ủy quyền; quy trình cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay theo ủy quyền. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm giám sát việc thực hiện cấp phép bay theo ủy quyền. Trung tâm quản lý luồng không lưu có trách nhiệm thông báo các nội dung phép bay được cấp, sửa đổi, hủy bỏ cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia và các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan ngay sau khi cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay và trước giờ dự kiến thực hiện chuyển bay hoặc giờ vào vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý đối với các chuyển bay qua vùng trời Việt Nam.

7. Trường hợp cấp thiết để bảo đảm an toàn bay, kiểm soát viên không lưu đang trực tiếp điều hành chuyển bay có quyền cấp hiệu lệnh thay đổi kế hoạch bay cho tàu bay đang bay. Cơ sở trực tiếp điều hành chuyển bay có trách nhiệm thông báo ngay cho Trung tâm Quản lý điều hành bay khu vực có liên quan về việc cấp hiệu lệnh cho chuyển bay đó

Điều 16: Công bố địa chỉ cơ quan cấp phép bay

Cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm công bố địa chỉ tiếp nhận đề nghị cấp phép bay gồm các thông tin sau:

1. Địa chỉ tiếp nhận hồ sơ;

2. Phương thức tiếp nhận (trực tiếp, trực tuyến);
3. Thời gian làm việc.

Mục 2

CẤP, SỬA ĐỔI, HỦY BỎ PHÉP BAY CỦA CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

Điều 17. Đề nghị cấp, sửa đổi phép bay

1. Người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển hoặc người được ủy quyền (sau đây gọi chung là người đề nghị cấp phép bay) gửi đề nghị cấp phép bay đến cơ quan cấp phép bay theo các Mẫu số 10A, 10B, 10C, 10D, 10Đ quy định tại Phụ lục 10 kèm theo Nghị định này.

2. Khi muốn thay đổi nội dung phép bay đã được cấp, người đề nghị cấp phép bay gửi đề nghị sửa đổi phép bay đến cơ quan cấp phép bay và chỉ được thực hiện chuyến bay sau khi có được xác nhận của cơ quan cấp phép bay. Đề nghị sửa đổi phép bay bao gồm các nội dung sau đây:

- a) Tên, địa chỉ của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển;
- b) Số phép bay đã cấp;
- c) Chi tiết đề nghị sửa đổi phép bay đã cấp.

3. Người đề nghị cấp phép bay tự chịu trách nhiệm về tính trung thực, chính xác của các thông tin, tài liệu của chuyến bay.

4. Quy định tại Điều này không áp dụng đối với các chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam, việc triển khai do Cục Hàng không Việt Nam thực hiện theo thông báo nhiệm vụ chuyên cơ của cơ quan có thẩm quyền.

Điều 18. Nội dung phép bay

1. Nội dung phép bay thuộc thẩm quyền cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay của Cục Hàng không Việt Nam:

- a) Tên, địa chỉ của người khai thác tàu bay, người vận chuyển; địa chỉ thanh toán;
- b) Lịch bay;
- c) Loại hình khai thác hoặc mục đích của chuyến bay;
- d) Thông tin về tàu bay;
- đ) Hiệu lực phép bay;
- e) Các quy định khác của phép bay.

2. Nội dung nêu tại khoản 1 Điều này không áp dụng đối với chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam.

Điều 19. Hồ sơ đề nghị cấp phép bay thuộc thẩm quyền của Cục Hàng không Việt Nam

1. Đơn đề nghị.

2. Đối với chuyến bay vận tải hàng không thương mại thường lệ đi đến của hãng hàng không nước ngoài:

- a) Quyền vận chuyển hàng không được Cục Hàng không Việt Nam cấp;
- b) Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay nước ngoài được Cục Hàng không Việt Nam cấp;
- c) Điện văn xác nhận giờ đi, đến cảng hàng không Việt Nam (slot).

3. Đối với chuyến bay vận tải hàng không thương mại thường lệ đi đến của hãng hàng không Việt Nam:

- a) Quyền vận chuyển hàng không đối với các chuyến bay quốc tế được Cục Hàng không Việt Nam cấp;
- b) Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay (AOC); Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay nước ngoài (FAOC) được Cục Hàng không Việt Nam cấp (nếu có);
- c) Điện văn xác nhận giờ đi, đến cảng hàng không Việt Nam (slot).

4. Đối với chuyến vận tải hàng không thương mại không thường lệ đi, đến:

- a) Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay (AOC) được Cục Hàng không Việt Nam cấp; Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay nước ngoài (FAOC) được Cục Hàng không Việt Nam cấp (nếu có); hoặc
- b) Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay (AOC) do Nhà chức trách quốc gia đăng ký tàu bay cấp; Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch tàu bay; Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực trong trường hợp tàu bay khai thác không nằm trong các Giấy chứng nhận nêu tại điểm a.
- c) Điện văn xác nhận giờ đi, đến cảng hàng không Việt Nam (slot).
- d) Văn bản chấp thuận của Bộ Xây dựng đối với chuyến bay quốc tế hạ, cất cánh tại cảng hàng không nội địa chưa có cơ sở hạ tầng, nguồn lực đảm bảo quy trình phục vụ chuyến bay quốc tế theo tài liệu khai thác sân bay, tài liệu khai thác công trình được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt.

5. Các chuyến bay đi, đến không phải là vận tải hàng không thương mại, không bao gồm các chuyến bay vận tải hàng không chuyên dùng và hàng không chung khai thác bằng tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam:

- a) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực;
- b) Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch tàu bay.
- c) Văn bản chấp thuận của Cục Hàng không Việt Nam đối với chuyến bay đưa tàu bay thuê, mua vào, ra Việt Nam để hoạt động hàng không dân dụng.
- d) Văn bản chấp thuận của Bộ Xây dựng đối với chuyến bay quốc tế hạ, cất cánh tại cảng hàng không nội địa chưa có cơ sở hạ tầng, nguồn lực đảm bảo quy trình phục vụ chuyến bay quốc tế theo tài liệu khai thác sân bay, tài liệu khai thác công trình được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt.

6. Đối với chuyến bay bay qua lãnh thổ của Việt Nam, người đề nghị cấp phép bay gửi đơn đề nghị cấp phép bay.

Điều 20. Thời hạn nộp đề nghị, thời hạn cấp, sửa đổi phép bay thuộc thẩm quyền của Cục Hàng không Việt Nam

1. Chuyến bay vận tải hàng không thương mại không thường lệ bao gồm chuyến bay do hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ thực hiện và chuyến bay do hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không không thường lệ thực hiện.

2. Thời hạn nộp đề nghị mới, sửa đổi phép bay đi, đến và bay qua lãnh thổ Việt Nam

a) Chậm nhất bảy (7) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay đối với các chuyến bay vận tải hàng không thương mại thường lệ.

b) Chậm nhất ba (03) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay đối với chuyến bay vận tải hàng không thương mại không thường lệ do hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ thực hiện.

c) Chậm nhất hai (02) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay đối với các chuyến bay các chuyến bay không phải là vận tải hàng không thương mại, không bao gồm các chuyến bay vận tải hàng không chuyên dùng và hàng không chung khai thác bằng tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam;

d) Không áp dụng thời hạn đối với chuyến bay vận tải hàng không thương mại không thường lệ do hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không thương mại không thường lệ thực hiện.

đ) Không áp dụng thời hạn đối với các chuyến bay trong tình huống cấp thiết, các tình huống bất thường khác và đối với việc sửa đổi phép bay thuộc danh mục quy định tại khoản 5 Điều 15 của Nghị định này.

3. Cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm xem xét, thông báo phép bay hoặc trả lời không đồng ý cấp phép cho người nộp đề nghị trong thời hạn sau đây:

a) Năm (05) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đề nghị đối với các trường hợp quy định tại điểm a khoản 2 Điều này;

b) Hai (02) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đề nghị đối với các trường hợp quy định tại điểm b khoản 2 Điều này;

c) Một (01) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đề nghị đối với các trường hợp quy định tại điểm c và d khoản 2 Điều này;

d) Cơ quan cấp phép bay giải quyết ngay cho người nộp đề nghị đối với trường hợp quy định tại điểm đ khoản 2 Điều này.

4. Trong trường hợp đề nghị cấp, sửa đổi phép bay được nộp không đúng thời hạn, cơ quan cấp phép bay xem xét các yếu tố về lý do gửi chậm, tính chất, sự cần thiết của chuyến bay và các vấn đề liên quan khác để quyết định cấp hoặc từ chối cấp phép bay.

Điều 21. Cấp phép bay trong các trường hợp khác thuộc thẩm quyền của Cục Hàng không Việt Nam

1. Các chuyến bay quốc tế đi, đến cảng hàng không nội địa

a) Đối với cảng hàng không nội địa chưa có cơ sở hạ tầng, nguồn lực đảm bảo quy trình phục vụ chuyến bay quốc tế theo tài liệu khai thác sân bay, tài liệu khai thác công trình được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt, Cục Hàng không Việt Nam xem xét cấp phép bay trên cơ sở ý kiến đồng ý của Bộ Xây dựng cho phép sau khi thống nhất với Bộ Công an, Bộ Y tế, Bộ Tài chính về việc bảo đảm thực hiện thủ tục xuất nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch y tế.

b) Đối với chuyến bay quốc tế phục vụ nhu cầu, mục đích riêng của tổ chức, cá nhân đã làm thủ tục xuất nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch y tế tại cảng hàng không quốc tế hạ cánh đầu tiên hoặc cất cánh cuối cùng từ cảng hàng không quốc tế Việt Nam, Cục Hàng không Việt Nam cấp phép bay sau khi kiểm tra khả năng tiếp thu của cảng hàng không nội địa dự kiến hạ cánh, cất cánh.

c) Đối với cảng hàng không nội địa có cơ sở hạ tầng, nguồn lực đảm bảo quy trình phục vụ chuyến bay quốc tế theo tài liệu khai thác sân bay, tài liệu khai thác công trình được Cục HKVN phê duyệt, Cục HKVN xem xét cấp phép bay.

2. Các chuyến bay khi tàu bay gặp sự cố kỹ thuật hoặc chưa có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hoặc Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay mất hiệu lực tạm thời

a) Đối với tàu bay của người khai thác Việt Nam, Cục Hàng không Việt Nam xem xét cấp phép bay đặc biệt (Special Flight Permit hoặc Ferry Flight Permit) theo quy định của Bộ quy chế an toàn tàu bay hoặc xem xét cấp phép bay sau khi đánh giá hồ sơ khắc phục sự cố kỹ thuật, đánh giá tình trạng đủ điều kiện bay của tàu bay;

b) Đối với tàu bay của người khai thác nước ngoài, Cục Hàng không Việt Nam chỉ cấp phép bay sau khi kiểm tra đánh giá hồ sơ khắc phục sự cố kỹ thuật hoặc chuyến bay có phép bay đặc biệt của nhà chức trách quốc gia đăng ký tàu bay.

3. Đối với các chuyến bay vận tải hàng không chuyên dùng và hàng không chung khai thác bằng tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam, điện văn chấp thuận Kế hoạch bay không lưu (FPL) của Trung tâm quản lý luồng không lưu thuộc Tổng Công ty quản lý bay Việt Nam là phép bay theo quy định của Điều 2 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025.

Mục 3

CẤP, SỬA ĐỔI PHÉP BAY CỦA CỤC LÃNH SỰ

(Đề nghị Cục Lãnh sự hoàn thiện nội dung trong Mục này)

Điều 22. Đề nghị cấp, sửa đổi phép bay của Cục Lãnh sự

1. Người khai thác tàu bay phải gửi đề nghị cấp phép đến Cục Lãnh sự theo địa chỉ công bố tại khoản 2 Điều 16 Nghị định này.

2. Nội dung đề nghị cấp phép bay bao gồm các thông tin sau:

a) Tên, địa chỉ bưu điện, thư điện tử của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển;

b) Lịch bay: số hiệu chuyến bay; ngày khai thác; cảng hàng không dự kiến đi, đến; thời gian dự kiến đi, đến (giờ quốc tế UTC);

c) Mục đích của chuyến bay;

d) Loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay.

Điều 23. Thời hạn nộp đề nghị, thời hạn cấp, sửa đổi phép bay thuộc thẩm quyền của Cục Lãnh sự

1. Thời hạn nộp đề nghị mới, sửa đổi phép bay đối với chuyến bay chuyên cơ chậm nhất ba (3) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay.

2. Cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm xem xét, thông báo phép bay hoặc trả lời không đồng ý cấp phép cho người nộp đề nghị trong thời hạn hai (02) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đề nghị.

Điều 24. Nội dung phép bay của Cục Lãnh sự.

1. Tên, địa chỉ bưu điện, thư điện tử của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển;

2. Lịch bay: số hiệu chuyến bay; ngày khai thác; cảng hàng không dự kiến đi, đến; thời gian dự kiến đi, đến (giờ quốc tế UTC);

3. Mục đích của chuyến bay;

4. Loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay;

5. Hiệu lực phép bay.

Mục 4

CẤP, SỬA ĐỔI PHÉP BAY CỦA CỤC TÁC CHIẾN

(Đề nghị Cục Tác chiến hoàn thiện nội dung trong Mục này)

Điều 25. Đề nghị cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay của Cục Tác chiến.

1. Người khai thác tàu bay phải gửi đề nghị cấp phép đến Cục Tác chiến theo địa chỉ công bố tại khoản 2 Điều 16 Nghị định này.

2. Nội dung đề nghị cấp phép bay bao gồm các thông tin sau:

a) Tên, địa chỉ bưu điện, thư điện tử của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển;

b) Lịch bay: số hiệu chuyến bay; ngày khai thác; cảng hàng không dự kiến đi, đến; thời gian dự kiến đi, đến (giờ quốc tế UTC);

c) Mục đích của chuyến bay;

d) Loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay.

Điều 26. Thời hạn nộp đề nghị, thời hạn cấp, sửa đổi phép bay thuộc thẩm quyền của Cục Tác chiến

1. Thời hạn nộp đề nghị mới, sửa đổi phép bay chậm nhất ba (3) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay.

2. Cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm xem xét, thông báo phép bay hoặc trả lời không đồng ý cấp phép cho người nộp đề nghị trong thời hạn hai (02) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đề nghị.

Điều 27. Nội dung phép bay của Cục Tác chiến.

1. Tên, địa chỉ bưu điện, thư điện tử của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển;

2. Lịch bay: số hiệu chuyến bay; ngày khai thác; cảng hàng không dự kiến đi, đến; thời gian dự kiến đi, đến (giờ quốc tế UTC);

3. Mục đích của chuyến bay;

4. Loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay;

5. Hiệu lực phép bay.

Mục 5

CẤP, SỬA ĐỔI PHÉP BAY CỦA BỘ TƯ LỆNH CẢNH SÁT CƠ ĐỘNG

(Đề nghị Bộ Tư lệnh Cảnh sát cơ động hoàn thiện nội dung trong Mục này)

Điều 28. Đề nghị cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay của Bộ Tư lệnh Cảnh sát cơ động.

1. Người khai thác tàu bay phải gửi đề nghị cấp phép đến Bộ Tư lệnh Cảnh sát cơ động theo địa chỉ công bố tại khoản 2 Điều 16 Nghị định này.

2. Nội dung đề nghị cấp phép bay bao gồm các thông tin sau:

a) Tên, địa chỉ bưu điện, thư điện tử của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển;

b) Lịch bay: số hiệu chuyến bay; ngày khai thác; cảng hàng không dự kiến đi, đến; thời gian dự kiến đi, đến (giờ quốc tế UTC);

c) Mục đích của chuyến bay;

d) Loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay.

Điều 29. Thời hạn nộp đề nghị, thời hạn cấp, sửa đổi phép bay thuộc thẩm quyền của Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động

1. Thời hạn nộp đề nghị mới, sửa đổi phép bay chậm nhất ba (3) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay.

2. Cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm xem xét, thông báo phép bay hoặc trả lời không đồng ý cấp phép cho người nộp đề nghị trong thời hạn hai (02) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đề nghị.

Điều 30. Nội dung phép bay của Bộ Tư lệnh Cảnh sát cơ động.

1. Tên, địa chỉ bưu điện, thư điện tử của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển;
2. Lịch bay: số hiệu chuyến bay; ngày khai thác; cảng hàng không dự kiến đi, đến; thời gian dự kiến đi, đến (giờ quốc tế UTC);
3. Mục đích của chuyến bay;
4. Loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay;
5. Hiệu lực phép bay.

Mục 6

TRIỂN KHAI THỰC HIỆN PHÉP BAY

Điều 31. Hiệu lực phép bay

1. Giờ đi và đến dự kiến của từng chuyến bay được xác định theo nội dung phép bay đã cấp; người khai thác tàu bay, người vận chuyển không được cố ý xây dựng lịch bay có giờ đi, đến sai lệch so với giờ phép bay đã cấp.
2. Phép bay cho chuyến bay cất, hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay Việt Nam có giá trị hiệu lực từ mười hai (12) giờ trước giờ dự kiến cất, hạ cánh trong phép bay đến hai mươi bốn (24) giờ sau giờ dự kiến cất, hạ cánh.
3. Phép bay cho chuyến bay qua lãnh thổ Việt Nam có giá trị hiệu lực trong phạm vi thời gian từ ba (03) giờ trước giờ dự kiến cất, hạ cánh trong phép bay đến bảy mươi hai (72) giờ sau giờ dự kiến cất, hạ cánh trong phép bay.
4. Giá trị hiệu lực của phép bay bao gồm cả phép bay cho chuyến bay từ sân bay dự bị đi sân bay đến hoặc sân bay khởi hành trong phép bay.

Điều 32. Từ chối cấp phép bay, hủy bỏ phép bay

1. Cơ quan cấp phép bay từ chối cấp phép bay, hủy bỏ phép bay vì lý do sau đây:
 - a) An ninh, quốc phòng;
 - b) An toàn, an ninh của chuyến bay;
 - c) Trật tự và lợi ích công cộng;
 - d) Bảo vệ lợi ích của Nhà nước;
 - đ) Theo quy định của các điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên;

e) Người đề nghị cấp phép bay cung cấp thông tin không trung thực, thực hiện phép bay không đúng theo nội dung phép bay, không thanh toán đầy đủ các loại giá, phí điều hành bay vào hoặc bay qua vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý và các loại phí khác theo quy định hoặc có những hành vi lừa dối khác.

2. Người đề nghị cấp phép bay phải thông báo cho cơ quan cấp phép bay trước thời hạn dự kiến thực hiện chuyến bay trong trường hợp hủy chuyến bay đã được cấp phép.

Điều 33. Gửi phép bay

1. Các cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm gửi ngay phép bay đã cấp, sửa đổi hoặc hủy bỏ cho người đề nghị cấp phép bay.

2. Cục Tác chiến, Cục Lãnh sự, Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động có trách nhiệm gửi ngay phép bay đã cấp, sửa đổi hoặc hủy bỏ cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia, Cục Hàng không Việt Nam và Trung tâm quản lý luồng không lưu.

3. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi ngay phép bay đã cấp, sửa đổi hoặc hủy bỏ cho Trung tâm quản lý luồng không lưu và các cảng vụ hàng không khu vực.

Điều 34. Thủ tục thông báo bay đối với chuyến bay qua, bay trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý

1. Đối với chuyến bay qua, bay trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý mà không bay vào lãnh thổ Việt Nam: Người khai thác tàu bay thực hiện thủ tục Thông báo bay thay vì thủ tục đề nghị cấp phép bay. Thủ tục Thông báo bay được thực hiện thông qua việc nộp Kế hoạch bay không lưu (FPL) tới cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu theo quy định tại Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) Việt Nam.

2. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn quy trình nhận thông báo bay.

3. Trung tâm quản lý luồng không lưu có trách nhiệm xem xét và thông báo việc chấp thuận thông báo bay cho người gửi thông báo bay.

Chương V

QUY TẮC BAY

Mục 1

ÁP DỤNG QUY TẮC BAY

Điều 35. Phạm vi áp dụng qui tắc bay

1. Tàu bay hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam và Vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý phải tuân thủ các quy tắc bay do pháp luật Việt Nam quy định.

2. Khi hoạt động trong vùng trời thuộc chủ quyền của quốc gia khác, tàu

bay mang quốc tịch và đăng ký Việt Nam phải tuân thủ các quy tắc bay do quốc gia đó công bố; trường hợp các quy tắc bay của Việt Nam và của quốc gia sở tại có điểm khác nhau, thì ưu tiên áp dụng quy tắc bay của quốc gia có chủ quyền đối với vùng trời đang bay qua.

Điều 36. Nguyên tắc áp dụng quy tắc bay

1. Khi hoạt động trong vùng trời Việt Nam và trong FIR do Việt Nam quản lý, tổ lái phải áp dụng quy tắc bay quy định tại Nghị định này.

2. Khi đang bay hoặc đang hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay, tổ lái phải tuân theo quy tắc bay tổng quát.

3. Ngoài quy định tại khoản 2 Điều này, tổ lái phải tuân theo một trong các quy tắc sau:

a) VFR;

b) IFR.

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

Điều 37. 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 theo quy định. 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 ATS 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.

Điều 38. Thẩm quyền của người chỉ huy tàu bay

Người chỉ huy tàu bay có thẩm quyền cao nhất đối với tàu bay khi đang bay.

Điều 39. Sử dụng các chất kích thích.

Nhân viên hàng không thực hiện các công việc liên quan trực tiếp đến an toàn không được thực hiện nhiệm vụ khi đang chịu tác động của bất kỳ chất tác động tâm thần nào dẫn đến suy giảm khả năng làm việc. Nghiêm cấm mọi hành vi sử dụng chất tác động tâm thần gây tác hại dưới mọi hình thức đối với các đối tượng nêu trên.

Mục 2

QUY TẮC BAY TỔNG QUÁT

Điều 40. Bảo vệ 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 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 hoặc 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 theo chỉ dẫn của cơ sở ATS 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 huấn lệnh và chỉ dẫn của cơ sở ATS thích hợp.

6. Trừ tình huống khẩn nguy, việc nhảy dù, thả dù phải được thực hiện theo các điều kiện do Bộ Quốc phòng quy định, theo huấn lệnh và chỉ dẫn của cơ sở ATS thích hợp.

7. Tàu bay chỉ được bay nhào lộn theo các điều kiện do Bộ Quốc phòng quy định, theo huấn lệnh và chỉ dẫn của cơ sở ATS thích hợp.

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

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

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

c) Mỗi tàu bay phải duy trì cự ly cách tàu bay trưởng tập không quá 1 km (0,5 NM) theo chiều ngang, chiều dọc và 30 m (100 ft) theo chiều thẳng đứng.

9. Tàu bay điều khiển từ xa phải được vận hành bảo đảm an toàn, hạn chế tối đa nguy cơ gây nguy hiểm cho con người, tài sản và các tàu bay khác, phù hợp với các điều kiện theo hướng dẫn của Nhà chức trách hàng không.

10. Khí cầu tự do không người lái phải được khai thác đảm bảo giảm thiểu mỗi nguy hiểm có thể gây ra cho người, tài sản hay tàu bay khác, phù hợp với các điều kiện theo hướng dẫn của Nhà chức trách hàng không.

11. Bay trong khu vực cấm và khu vực hạn chế bay

a) Tàu bay không được phép bay trong khu vực cấm bay đã được công bố theo quy định.

b) Tàu bay bay trong khu vực hạn chế bay đã được công bố phải tuân thủ quy định của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an phải đáp ứng các yêu cầu cụ thể quy định tại Điều 5 Nghị định này.

Điều 41. Tránh va chạm giữa các tàu bay

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 42. 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 hơn tàu bay bay vượt. 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. Hạ cánh

a) 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.

b) 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.

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

6. Cát cánh.

Tàu bay đang lăn trong khu vực di chuyển tại sân bay phải nhường đường cho tàu bay đang cất cánh hoặc sắp sửa cất cánh.

7. Hoạt động di chuyển trên mặt đất của tàu bay

a) Trong trường hợp có nguy cơ va chạm giữa hai tàu bay đang lăn trên khu vực di chuyển tại sân bay, tổ lái phải áp dụng các quy tắc sau:

i) 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;

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

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

b) Tàu bay đang lăn trên khu vực hoạt động tại sân bay phải dừng và chờ tại vị trí chờ trước khi vào đường cất hạ cánh, trừ khi được đài kiểm soát tại sân bay cho phép đi vào đường cất hạ cánh.

c) Tàu bay đang lăn trên khu vực hoạt động tại sân bay phải dừng và chờ tại dãy đèn báo dừng đang sáng và lăn tiếp khi các đèn này tắt theo huấn lệnh của đài kiểm soát tại sân bay.

Điều 43. 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; và

b) Đèn vị trí để người quan sát biết được quỹ đạo tương đối của tàu bay và không được bật các đèn khác nếu chúng có thể gây nhầm lẫn với đèn vị trí.

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

a) Khi tàu bay đang hoạt động trên khu vực di chuyển 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 đỗ và được chiếu sáng đầy đủ, tàu bay đang hoạt động trên khu vực di chuyển 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 di chuyển 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 vực di chuyển 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 vực di chuyển tại sân bay hoặc có trang bị đèn theo yêu cầu tại Điểm d Khoản 2 Điều này đang ở trên khu vực di chuyển 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, Khoản 2, Khoản 3, Khoản 4 Điều này nếu có thể làm ảnh hưởng đến việc thực hiện nhiệm vụ bay hoặc làm lóa mắt người quan sát.

Điều 44. Bay bằng thiết bị giả định

Tàu bay 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 45. 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 quỹ đạo bay 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 ATS có chỉ dẫn khác.
4. Hạ cánh hoặc cất cánh ngược gió, trừ khi do vị trí đường cất hạ cánh và cơ sở ATS cho rằng thực hiện hạ cánh, cất cánh theo một hướng khác thích hợp hơn để đảm bảo an toàn.

Điều 46. Hoạt động của tàu bay trên mặt nước

1. Trường hợp 2 tàu bay hoặc 1 tàu bay và tàu thủy khác tiến gần nhau có nguy cơ va chạm, tàu bay phải hành động hết sức thận trọng, căn cứ vào hoàn cảnh thực tế và điều kiện hiện hành, có tính đến giới hạn hoạt động của từng loại phương tiện, cụ thể:

a) Trường hợp hội tụ (converging):

Khi tàu bay có tàu bay khác hoặc tàu thủy ở phía bên phải, tàu bay đó phải nhường đường và giữ khoảng cách an toàn.

b) Trường hợp đối đầu (approaching head-on):

Khi tàu bay đối đầu hoặc gần như đối đầu với tàu bay khác hoặc tàu thủy, tàu bay phải đổi hướng sang bên phải để tránh va chạm.

c) Trường hợp vượt (overtaking):

Tàu bay hoặc tàu thủy bị vượt có quyền ưu tiên. Tàu bay hoặc tàu thủy thực hiện hành vi vượt phải đổi hướng thích hợp để bảo đảm giữ khoảng cách an toàn.

d) Trường hợp cất cánh và hạ cánh:

Tàu bay cất cánh hoặc hạ cánh trên mặt nước phải, trong phạm vi có thể, tránh xa tất cả các tàu thuyền và không được gây cản trở đến hoạt động hàng hải của các phương tiện đó.

2. Quy định về đèn tín hiệu ban đêm

a) Trong khoảng thời gian từ lúc mặt trời lặn đến mặt trời mọc, hoặc trong thời gian khác do cơ quan có thẩm quyền quy định, mọi tàu bay hoạt động trên mặt nước phải hiển thị đèn tín hiệu theo quy định tại Quy tắc quốc tế về phòng ngừa va chạm trên biển.

b) Trường hợp không thể thực hiện đúng quy định trên, tàu bay phải hiển thị đèn có đặc điểm và vị trí tương tự nhất có thể với quy định của Quy tắc quốc tế nêu trên.

Điều 47. Kế hoạch bay không lưu

1. Tổ lái, nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay phải nộp kế hoạch bay không lưu liên quan đến chuyến bay hoặc một phần của chuyến bay dự định tới cơ sở ATS liên quan và chịu trách nhiệm về tính chính xác của thông tin trong kế hoạch bay không lưu.

2. Kế hoạch bay không lưu phải được nộp trước khi thực hiện:

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

b) Bất kỳ chuyến bay IFR nào bay trong vùng trời tư vấn không lưu;

c) 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 hàng không;

d) Chuyển 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 ATS của quốc gia kế cận nhằm tránh khả năng phải sử dụng bay chặn để nhận dạng;

đ) Chuyển bay qua biên giới quốc gia.

Điều 48. Tín hiệu

1. Khi quan sát thấy hoặc nhận được bất cứ tín hiệu nào, tổ lái phải tuân theo các chỉ dẫn tương ứng với tín hiệu đó theo quy định.

2. 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 nêu tại Khoản 1.

3. Nhân viên đánh tín hiệu chịu trách nhiệm thực hiện việc hướng dẫn tàu bay bằng các tín hiệu chuẩn, rõ ràng và chính xác, theo quy định tại

4. Nhân viên đánh tín hiệu phải mặc áo phản quang có dấu hiệu nhận diện đặc trưng, bảo đảm tổ bay có thể dễ dàng nhận biết người chịu trách nhiệm thực hiện nhiệm vụ này.

5. Dụng cụ tác nghiệp:

a) Trong điều kiện ban ngày, người chỉ dẫn tín hiệu và các nhân viên mặt đất tham gia công tác hướng dẫn phải sử dụng gậy chỉ dẫn phản quang ban ngày, vợt bàn hoặc găng tay có màu phản quang.

b) Trong điều kiện ban đêm hoặc tầm nhìn hạn chế, phải sử dụng gậy chỉ dẫn có đèn phát sáng.

Điều 49 Thực hiện huấn lệnh kiểm soát không lưu

1. Tổ lái chỉ thực hiện toàn bộ hoặc một phần chuyển 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 ATS 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 ATS cấp một huấn lệnh kiểm soát không lưu sửa đổi cho tàu bay trong trường hợp cần thiết.

4. Tàu bay chỉ được lần trên khu vực hoạt động tại sân bay khi được phép của đài kiểm soát tại sân bay và phải tuân theo các huấn lệnh và chỉ dẫn của cơ sở này.

Điều 50. Báo cáo vị trí

Trong môi trường cung cấp dịch vụ điều hành bay không có giám sát ATS, tổ lái thực hiện chuyến bay có kiểm soát phải báo cáo ngay cho cơ sở ATS về thời gian, độ cao và các tin tức cần thiết khác khi bay qua mỗi điểm báo cáo vị trí bắt buộc và các điểm báo cáo khác khi được cơ sở ATS yêu cầu. Trường hợp môi trường có giám sát ATS, tổ lái báo cáo độ cao và tin tức khác nếu được yêu cầu. Tổ lái phải báo cáo vị trí khi bay qua các điểm báo cáo bổ sung khi được cơ sở ATS 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 ATS liên quan quy định. Tổ lái cung cấp tin tức cho cơ sở ATS qua đường truyền dữ liệu phải báo cáo khi được cơ sở này yêu cầu.

Điều 51 Kết thúc kiểm soát

Tổ lái thực hiện chuyến bay có kiểm soát phải báo cáo ngay cho cơ sở ATS liên quan biết khi không còn chịu sự kiểm soát của cơ sở này nữa.

Điều 52. 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 ATS có liên quan.

2. Nếu không liên lạc được như quy định tại Khoản 1 của điều này, tổ lái phải tuân theo phương thức mất liên lạc nêu tại Khoản 3, Khoản 4 của điều này. Tổ lái phải thiết lập liên lạc với cơ sở ATS liên quan bằng 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 ATS.

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 ATS 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 được cung cấp dịch vụ điều hành bay không có giám sát ATS, 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 có giám sát ATS, 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 phát đáp ở mã số 7600 hoặc tàu bay không báo cáo vị trí qua điểm báo cáo bắt buộc, chọn giờ nào muộn hơn; sau đó điều chỉnh mực bay và tốc độ theo kế hoạch bay không lưu đã nộp;

c) Nếu tàu bay được dẫn dắt trong môi trường có giám sát ATS hoặc đang được cơ sở ATS chỉ thị bay lệch ngang trục đường bay sử dụng 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 d Mục này;

đ) Bắt đầu hạ thấp độ cao từ đài dẫn đường hoặc điểm mốc quy định đúng giờ hoặc gần đúng với giờ dự kiến tiếp cận cuối cùng do cơ sở ATS 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 bằng thiết bị 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 ATS, chọn giờ nào muộn hơn;

h) Việc cung cấp dịch vụ điều hành bay cho các chuyến bay khác đang hoạt động trong vùng trời có tàu bay bị mất liên lạc được thực hiện trên cơ sở là tàu bay bị mất liên lạc đang tuân theo các quy định tại Khoản 4 Điều này.

Điều 53. 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 ATS 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 ATS 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, ADS-B khi bị can thiệp bất hợp pháp phải thực hiện theo quy định.

Mục 3

QUY TẮC BAY BẰNG MẮT

Điều 54. Chuyến bay VFR

Chuyến 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 theo quy định tại

Phụ lục 2 (Bảng các giá trị tầm nhìn ngang và khoảng cách từ tàu bay đến mây áp dụng cho bay VFR theo VMC) ban hành kèm theo Nghị định này. Không áp dụng quy định này đối với chuyến bay VFR hoạt động trong vùng trời kiểm soát đã được cơ sở ATS liên quan cho phép.

Điều 55. Thời gian hoạt động

Chuyến bay VFR được thực hiện trong khoảng thời gian từ lúc mặt trời mọc đến lúc mặt trời lặn; trong khoảng thời gian khác, chuyến bay VFR chỉ được thực hiện khi được Nhà chức trách Hàng không cho phép.

Điều 56. Điều kiện cất cánh, hạ cánh hoặc bay vào khu vực hoạt động tại sân bay

Trừ trường hợp được phép của cơ sở ATS, tổ lái thực hiện chuyến 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 450 m (1500 ft) hoặc tầm nhìn mặt đất nhỏ hơn 5 km.

Điều 57. Các trường hợp không được phép hoạt động bay VFR

1. Trừ trường hợp được phép của Nhà chức trách Hàng không Việt Nam, tổ lái thực hiện chuyến bay VFR không được hoạt động:

- a) Cao hơn mực bay 200 (FL200);
- b) Với tốc độ xấp xỉ âm thanh trở lên;
- c) Cách bờ biển trên 180 km trong vùng trời kiểm soát.

2. Không cấp phép cho VFR hoạt động trên mực bay FL 290 tại khu vực áp dụng mức phân cách cao tối thiểu là 300 mét (1 000 feet) đối với các hoạt động bay trên mực bay FL 290.

Điều 58. Các khu vực không được phép thực hiện chuyến 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 chuyến bay VFR:

1. Trên các khu vực đông dân ở độ cao thấp hơn 300 m (1000 ft) trên chướng ngại vật cao nhất trong khu vực bán kính 600 m có tâm là vị trí ước tính của tàu bay;

2. Ngoài các vùng đông dân nêu tại Khoản 1 trên đây, ở độ cao thấp hơn 150 m (500 ft) cách mặt đất hoặc mặt nước.

Điều 59. Độ cao bay VFR

Tổ lái thực hiện chuyến bay VFR khi bay bằng ở độ cao lớn hơn 900 m (3000 ft) cách mặt đất hoặc mặt nước hoặc ở độ cao phải bay ở những mực bay dành cho chuyến bay VFR theo quy định trừ khi được Nhà chức trách Hàng không Việt Nam cho phép hoặc được nêu trong huấn lệnh kiểm soát không lưu.

Điều 60. Điều kiện hoạt động bay VFR khi được cung cấp dịch vụ không lưu

Tổ lái thực hiện chuyến bay VFR phải tuân theo các quy định về nộp và thực hiện kế hoạch bay không lưu, thực hiện huấn lệnh kiểm soát không lưu, báo cáo vị trí, quy định về liên lạc và kiểm soát tàu bay 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 61. Quy định về liên lạc

Tổ lái thực hiện chuyến bay VFR bay vào, bay trong các khu vực hoặc bay dọc theo các đường bay được Cục Hàng không Việt Nam quy định khi bay qua đó phải nộp kế hoạch bay không lưu để hiệp đồng với các cơ quan, đơn vị liên quan hoặc chuyến bay bay qua biên giới quốc gia phải canh nghe liên tục trên tần số vô tuyến thích hợp và báo cáo vị trí cho cơ sở ATS liên quan.

Điều 62. Đổi từ bay VFR sang bay IFR

Tổ lái đang thực hiện chuyến 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 ATS thích hợp và nhận huấn lệnh trước khi thực hiện chuyến bay IFR trong vùng trời kiểm soát khi phải tuân theo quy định.

Mục 4

QUY TẮC BAY THIẾT BỊ

Điều 63. Phạm vi áp dụng IFR

1. Tàu bay phải được trang bị các máy móc và thiết bị dẫn đường thích hợp với đường bay trong vùng trời không lưu 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 600 m (2000 ft) trên chướng ngại vật cao nhất trong khu vực có bán kính là 08 km 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 300 m (1000ft) trên chướng ngại vật cao nhất trong khu vực có bán kính là 08 km 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 ATS 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 64. Các quy tắc áp dụng cho chuyển bay IFR trong vùng trời kiểm soát

1. Tổ lái thực hiện chuyển bay IFR phải tuân theo các quy định khi hoạt động trong vùng trời kiểm soát.

2. Tổ lái thực hiện chuyển 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 theo quy định tại Phụ lục 8 của Nghị định này, trừ những trường hợp không áp dụng tương quan giữa mực bay và hướng đường bay do Nhà chức trách Hàng không Việt Nam cho phép hoặc theo huân lệnh kiểm soát không lưu.

Điều 65. 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 8 (Bảng mực bay đường dài) ban hành kèm theo Nghị định này, trừ khi được Nhà chức trách Hàng không Việt Nam cho phép bay ở độ cao thấp hơn hoặc bằng 900 m 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 Nhà chức trách Hàng không Việt Nam quy định khi bay qua đó phải nộp kế hoạch bay không lưu để hiệp đồng với các cơ quan, đơn vị liên quan hoặc chuyển bay bay qua biên giới quốc gia phải canh nghe liên tục trên tần số vô tuyến thích hợp và thiết lập liên lạc hai chiều với cơ sở ATS liên quan khi cần thiết.

3. Tổ lái thực hiện hoạt động bay IFR ngoài vùng trời kiểm soát đã được Nhà chức trách Hàng không Việt Nam cho phép phải:

a) Nộp kế hoạch bay không lưu;

b) Thiết lập liên lạc với cơ sở ATS và phải tuân theo chế độ báo cáo vị trí quy định tại Điều 49 Nghị định này đối với chuyển bay có kiểm soát.

Điều 66. Hoạt động xả nhiên liệu, thả vật thể từ trên không

1. Việc xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các vật thể khác từ tàu bay đang bay bị nghiêm cấm, trừ trường hợp khẩn cấp vì lý do an toàn của chuyển bay hoặc để thực hiện nhiệm vụ công ích đã được phê duyệt.

2. Khi thực hiện, việc xả, thả phải được tiến hành trong khu vực đã được

xác định và công bố theo quy định và phải được sự cho phép của cơ sở kiểm soát không lưu.

Điều 67. Khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng

1. Khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng được thiết lập cho từng sân bay có hoạt động bay dân dụng, có giới hạn ngang, giới hạn cao.

2. Việc thiết lập khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng phải bảo đảm an toàn, vệ sinh, môi trường cho người, tài sản, công trình ở mặt đất.

3. Cục Hàng không Việt Nam chủ trì, phối hợp với Cục Tác chiến, cơ quan liên quan của Bộ Nông nghiệp và Môi trường, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, người khai thác cảng hàng không, sân bay và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu liên quan xác định khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng; trình Bộ Xây dựng quyết định.

4. Bộ Nông nghiệp và Môi trường, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chỉ định và giao nhiệm vụ cho cơ quan trực thuộc liên quan phối hợp với Cục Hàng không Việt Nam trong việc xác định khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật từ tàu bay dân dụng.

5. Cục Hàng không Việt Nam công bố khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng.

Mục 5

CƯỜNG CHẾ TÀU BAY VI PHẠM

Điều 68. Tàu bay vi phạm bị bay chặn, bay kèm

1. Tàu bay bị bay chặn khi có hành động vi phạm vùng trời Việt Nam.
2. Tàu bay bị bay kèm khi có hành động vi phạm phép bay.

Điều 69. Tuân thủ bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay

1. Trong trường hợp tàu bay bị bay chặn trong lãnh thổ Việt Nam, người chỉ huy tàu bay bị chặn phải tuân thủ các quy định về bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay tại mục này.

2. Người lái tàu bay Việt Nam không được thực hiện chuyển bay quốc tế trừ khi có các phương thức và tín hiệu liên quan đến việc bay chặn tàu bay trong buồng lái; Khi tàu bay bị tàu bay quân sự hoặc tàu bay nhà nước bay chặn, người chỉ huy tàu bay phải tuân thủ các quy định về bay chặn của quốc gia bay qua hoặc tiêu chuẩn quốc tế về bay chặn.

Điều 70. Tàu bay bị bay ép hạ cánh tại các cảng hàng không, sân bay

Tàu bay bị bay ép hạ cánh tại các cảng hàng không, sân bay nếu thuộc một trong các trường hợp sau:

1. Tàu bay đang bay trong vùng trời Việt Nam bị can thiệp bất hợp pháp.
2. Tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam bị bay chặn, bay kèm nhưng không chấp hành hành động của tàu bay Quân đội nhân dân Việt Nam đang thực hiện bay chặn, bay kèm.

Điều 71. Thể thức bay chặn, bay kèm tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam

Tàu bay bay chặn, bay kèm tiếp cận tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam thực hiện theo phương thức sau:

1. Tàu bay bay chặn, bay kèm tiếp cận tàu bay vi phạm từ phía sau bên trái hoặc bên phải phù hợp với điều kiện cơ động, quan sát; sau đó thiết lập tốc độ và khoảng cách phù hợp bảo đảm an toàn, phát ra các ký, tín hiệu và hành động; đồng thời bảo đảm cho phi công (tổ bay) của tàu bay vi phạm có thể tiếp nhận các ký, tín hiệu và hành động từ tàu bay bay chặn, bay kèm.

2. Sau khi tàu bay vi phạm nhận được thông tin cần thiết và chấm dứt vi phạm, tàu bay bay chặn, bay kèm thoát ly khỏi khu vực.

Điều 72. Thể thức bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay

1. Tàu bay bay ép tiếp cận tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam thực hiện theo phương thức sau:

- a) Tàu bay bay ép tiếp cận tàu bay vi phạm từ phía sau bên trái hoặc bên phải phù hợp với điều kiện cơ động, quan sát; sau đó thiết lập tốc độ và khoảng cách phù hợp bảo đảm an toàn, phát ra các ký, tín hiệu và hành động; đồng thời bảo đảm cho phi công (tổ bay) của tàu bay vi phạm có thể tiếp nhận các ký, tín hiệu và hành động yêu cầu hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay được chỉ định;

- b) Sau khi tàu bay vi phạm hạ cánh an toàn tại cảng hàng không, sân bay được chỉ định, tàu bay bay ép thoát ly khỏi khu vực hoặc hạ cánh theo mệnh lệnh của chỉ huy bay quân sự.

2. Điều kiện cảng hàng không, sân bay được chỉ định Cảng hàng không, sân bay phải phù hợp về điều kiện kỹ thuật bảo đảm cho loại tàu bay vi phạm hạ cánh; địa hình khu vực sân bay phù hợp cho bay vòng, tiếp cận khu vực sân bay để vào hạ cánh; tàu bay vi phạm có đủ nhiên liệu để đến sân bay được chỉ định hạ cánh. Ưu tiên chỉ định hạ cánh tại sân bay có hoạt động hàng không dân dụng.

Điều 73. Sử dụng thông tin và ký, tín hiệu

Tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép sử dụng ký, tín hiệu bằng vô tuyến điện hoặc các hành động yêu cầu tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam chấp hành đúng chỉ dẫn quy định tại Phụ lục 9 về thông tin, ký tín hiệu sử dụng trong trường hợp bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay của Nghị định này.

Điều 74. Xử lý tàu bay vi phạm vùng trời không chấp hành hiệu lệnh

của tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh

Khi tàu bay vi phạm không chấp hành hiệu lệnh của tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay được chỉ định, có nguy cơ gây mất an toàn đến mục tiêu quan trọng hoặc ảnh hưởng đến quốc phòng, an ninh, việc xử lý thực hiện theo quy định xử lý tình huống tác chiến phòng không của Bộ Quốc phòng.

Điều 75. Lực lượng thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay

1. Tàu bay, lực lượng đang làm nhiệm vụ trực ban chiến đấu của các đơn vị thuộc Bộ Quốc phòng và sự phối hợp điều hành của lực lượng quản lý hoạt động bay hàng không dân dụng.

2. Căn cứ tình huống cụ thể đối với từng loại tàu bay vi phạm và khu vực vi phạm, cấp có thẩm quyền quyết định sử dụng lực lượng đang làm nhiệm vụ trực ban chiến đấu ở khu vực phù hợp thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh.

Điều 76. Thẩm quyền ra lệnh bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay

1. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng ra lệnh thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay.

2. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng báo cáo trực tiếp Thủ tướng Chính phủ quyết định bay chặn, bay kèm, bay ép đối với tàu bay chuyên cơ vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay.

Điều 77. Quy trình xử lý tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam

1. Cơ quan quản lý vùng trời, quản lý điều hành bay thuộc Quân chủng Phòng không - Không quân khi phát hiện hoặc tiếp nhận thông tin tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam

a) Kịp thời báo cáo người chỉ huy cấp mình, sở chỉ huy cấp trên và thông báo cho các đơn vị quản lý bay hàng không dân dụng và các cơ quan, đơn vị hiệp đồng liên quan;

b) Khi có lệnh của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng lực lượng Không quân thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay theo quy định tại Điều 6 và Điều 7 Nghị định này;

c) Trường hợp tiếp nhận thông tin tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam từ Quân chủng Hải quân, các Quân khu hoặc các cơ sở quản lý không lưu hàng không dân dụng phải tiến hành xác minh thông tin trước khi triển khai các bước xử lý theo quy định tại điểm a, b khoản này.

2. Cơ sở điều hành bay hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay có tàu bay vi phạm hạ cánh

Trường hợp triển khai bay chặn, bay kèm, bay ép đối với tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại sân bay chỉ định, cơ sở điều hành bay hàng không dân dụng thực hiện nhiệm vụ sau:

a) Hiệp đồng, phối hợp với đơn vị quân đội liên quan trong quá trình thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay;

b) Thiết lập liên lạc với đơn vị chỉ huy bay chặn, bay kèm, bay ép; tiếp tục duy trì liên lạc hai chiều với tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép và cung cấp cho tàu bay này những thông tin đã biết liên quan đến tàu bay vi phạm;

c) Thông báo cho cơ sở điều hành bay kế cận nếu tàu bay vi phạm bay vào khu vực trách nhiệm của cơ sở điều hành bay này;

d) Sau khi tàu bay vi phạm hạ cánh an toàn tại Cảng hàng không, sân bay chỉ định. Cơ sở điều hành bay hướng dẫn tàu bay vi phạm lặn vào vị trí đỗ.

Điều 78. Lực lượng xử lý tàu bay vi phạm vùng trời, bị bay ép hạ cánh

1. Lực lượng thuộc Bộ Quốc phòng.
2. Lực lượng phối hợp, hiệp đồng thuộc Bộ Xây dựng, Bộ Công an và các bộ, ngành liên quan.
3. Lực lượng thuộc Ban Chỉ đạo phòng, chống khủng bố tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.

Điều 79. Phối hợp, hiệp đồng giữa các lực lượng tham gia xử lý tàu bay vi phạm vùng trời bị bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay

1. Nguyên tắc phối hợp, hiệp đồng
 - a) Tuân thủ quy định pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên;
 - b) Phù hợp với chính sách, đường lối đối ngoại của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;
 - c) Chủ động, tích cực, có đối sách phù hợp với từng vụ vi phạm;
 - d) Thực hiện đúng theo chức năng, nhiệm vụ được giao;
 - đ) Trao đổi thông tin giữa các lực lượng trong quá trình xử lý tàu bay vi phạm bảo đảm kịp thời, hiệu quả.
2. Nội dung phối hợp, hiệp đồng
 - a) Hiệp đồng chỉ huy, điều hành xử lý tàu bay vi phạm vùng trời bị bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh do Quân chủng Phòng không - Không quân chủ trì hiệp đồng với cơ quan, đơn vị hàng không dân dụng trong điều hành tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam;

b) Hiệp đồng xử lý tàu bay vi phạm sau khi hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay

Ban Chỉ đạo phòng, chống khủng bố tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương có cảng hàng không, sân bay chủ trì, chỉ đạo các lực lượng liên quan phối hợp triển khai xử lý tàu bay vi phạm hạ cánh theo phương án, kế hoạch đã được cấp có thẩm quyền phê chuẩn;

Cục Hàng không Việt Nam chủ trì, hiệp đồng phối hợp với lực lượng quân đội, công an, chính quyền địa phương và các cơ quan quản lý nhà nước, các doanh nghiệp hoạt động tại cảng hàng không tham gia xử lý tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay;

Đơn vị không quân đóng quân tại sân bay quân sự được chỉ định bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh phối hợp, hiệp đồng chặt chẽ với lực lượng công an, chính quyền địa phương và các cơ quan, đơn vị chức năng có liên quan xử lý khi tàu bay vi phạm hạ cánh.

Chương VI

ĐƠN VỊ ĐO LƯỜNG TRONG HÀNG KHÔNG

Điều 80. Hệ thống đơn vị đo

1. Hệ đơn vị đo quốc tế (SI) làm nền tảng cho mọi hoạt động đo lường hàng không tuân thủ quy định của pháp luật về đo lường ;

2. Đơn vị đo không thuộc Hệ đơn vị đo quốc tế (non-SI) phù hợp thông lệ quốc tế được quy định sử dụng trong hàng không;

Điều 81. Các đơn vị đo lường sử dụng trong hàng không.

Ngoài các đơn vị đo lường quy định tại Điều 81 nghị định này các đơn vị đo lường sau được sử dụng chính thức trong hàng không:

1. Thời gian:

a) Sử dụng Giờ phối hợp quốc tế (UTC) làm chuẩn thời gian duy nhất cho mọi hoạt động liên lạc, dẫn đường và báo cáo hàng không.

b) Định dạng hiển thị: 24 giờ (HH:MM:SS) và Lịch Gregorian (YYYY-MM-DD),.

2. Khối lượng: Tấn (Tonne - t).

3. Nhiệt độ: Độ C (Degree Celsius - °C) thay cho Kelvin.

4. Góc phẳng: Độ (°), phút ('), giây (") thay cho Radian.

5. Thể tích: Lít (L).

6. Khoảng cách dài (Dẫn đường): Sử dụng Hải lý (Nautical Mile - NM) thay cho km,.

7. Độ cao/Độ cao bay (Altitude/Height): Sử dụng Foot (ft) thay cho mét (m) trong điều hành bay và phân cách cao,.

8. Tốc độ (Speed): Sử dụng Knot (kt) thay cho m/s hoặc km/h đối với tốc độ tàu bay và tốc độ gió,.

9. Đặt độ cao (Altimeter setting): Sử dụng đơn vị Hectopascal (hPa). Không sử dụng inch thủy ngân (inHg) hay milimet thủy ngân (mmHg) trong đàm thoại không lưu tại Việt Nam trừ trường hợp tàu bay lực lượng vũ trang.

10. Tầm nhìn (Visibility): Sử dụng Mét (m) hoặc Kilômét (km).

Điều 82. Thông tin liên lạc mặt đất - không trung

1. Trong liên lạc vô tuyến, bắt buộc sử dụng tên gọi chuẩn của đơn vị đo lường.

2. Trường hợp có sự khác biệt về trang thiết bị (ví dụ: máy bay chỉ hiển thị mét trong khi KSVKL cấp huấn lệnh feet), bắt buộc phải thực hiện quy trình xác nhận chuyển đổi giá trị trước khi thực hiện để tránh va chạm.

CHƯƠNG VII

QUẢN LÝ CHƯƠNNG NGẠI VẬT HÀNG KHÔNG

Điều 83. Quản lý chương ngại vật hàng không

Việc quản lý chương ngại vật hàng không nhằm đảm bảo an toàn cho hoạt động bay và tuân thủ các quy định tại Điều 43 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.

Điều 84. Các quy định chung về quy hoạch xây dựng, quản lý tĩnh không

Các quy định chung về quy hoạch xây dựng, quản lý tĩnh không sân bay quân sự, sân bay dùng chung, bãi cất hạ cánh trên mặt đất, mặt nước, công trình nhân tạo và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không

1. Quy hoạch xây dựng sân bay quân sự, sân bay dùng chung, bãi cất, hạ cánh, dải cất, hạ cánh trên mặt nước và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không phải phù hợp với chiến lược bảo vệ Tổ quốc và các quy định tại Điều 86, Điều 87, Điều 88, Điều 89, Điều 90, Điều 91 Nghị định này, đồng thời phải đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

2. Khu vực xây dựng sân bay quân sự, sân bay dùng chung, bãi cất hạ cánh trên mặt đất, mặt nước, công trình nhân tạo và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không phải tuân theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng, đất đai, bảo vệ công trình quốc phòng, khu quân sự và quy định về độ cao chương ngại vật hàng không quy định tại Nghị định này.

Điều 85. Quy định chung về quản lý độ cao công trình

1. Các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương (sau đây viết tắt là Ủy ban nhân dân cấp tỉnh) trước khi phê duyệt đề án quy hoạch chung hoặc đề án quy hoạch chi tiết để xây dựng các khu đô thị, khu nhà ở cao tầng, khu hạ tầng kỹ thuật công nghiệp, khu kinh tế, khu đặc thù, khu

công nghệ cao phải có văn bản lấy ý kiến của Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam để thống nhất bề mặt quản lý độ cao công trình. Văn bản lấy ý kiến của Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam thực hiện theo trình tự, thủ tục được quy định tại các Điều 95 Nghị định này.

2. Cơ quan có thẩm quyền cấp phép xây dựng của địa phương phải tuân thủ đúng quy định về độ cao công trình đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền chấp thuận tại Điều 92 của Nghị định này.

Điều 86. Các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không

1. Các sân bay phải xác định các bề mặt giới hạn chướng ngại vật theo cấu hình các đường CHC và cấp sân bay. Kích thước các bề mặt giới hạn chướng ngại vật đối với sân bay theo quy định của ICAO và được quy định chi tiết tại Mục 4 Phụ lục 3 ban hành kèm theo Nghị định này.

2. Khoảng cách tối thiểu nhằm bảo đảm an toàn kỹ thuật của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không tại Việt Nam với chướng ngại vật được quy định tại Phụ lục 6: Quy định khoảng cách tối thiểu của các chướng ngại vật nằm trong hành lang an toàn kỹ thuật ban hành kèm theo Nghị định này.

Điều 87. Thiết lập dải bay.

Tất cả các đường CHC và các đoạn dừng liên quan phải được thiết lập dải bay. Kích thước dải bay quy định tại Phụ lục 3 ban hành kèm theo Nghị định này. Cục Hàng không Việt Nam công bố kích thước dải bay cho các sân bay hàng không dân dụng.

Điều 88. Thiết lập khu vực an toàn cuối đường CHC.

1. Một khu vực an toàn cuối đường CHC phải được thiết lập ở phần kết thúc dải bay đối với đường cất hạ cánh cấp 3 hoặc cấp 4, đường cất hạ cánh có thiết bị cấp 1 hoặc cấp 2.

2. Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC quy định tại Phụ lục 3 ban hành kèm theo Nghị định này. Cục Hàng không Việt Nam công bố kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC cho các sân bay hàng không dân dụng.

Điều 89. Các loại bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không.

1. Bề mặt ngang ngoài.
2. Bề mặt hình nón.
3. Bề mặt ngang trong.
4. Bề mặt tiếp cận.
5. Bề mặt tiếp cận trong
6. Bề mặt chuyển tiếp.
7. Bề mặt chuyển tiếp trong.
8. Bề mặt hủy bỏ hạ cánh.
9. Bề mặt lấy độ cao cất cánh.

(Chi tiết nêu tại Phụ lục 3 kèm theo Nghị định này)

Điều 90. Yêu cầu thiết lập các bề mặt giới hạn chương ngại vật hàng không.

1. Đường CHC không có thiết bị tối thiểu cần thiết lập:

- a) Bề mặt hình nón.
- b) Bề mặt ngang trong.
- c) Bề mặt tiếp cận.
- d) Các bề mặt chuyển tiếp.

2. Đường CHC tiếp cận giản đơn tối thiểu cần thiết lập:

- a) Bề mặt hình nón.
- b) Bề mặt ngang trong.
- c) Bề mặt tiếp cận.
- d) Các bề mặt chuyển tiếp.

3. Đường CHC tiếp cận chính xác cấp I tối thiểu cần thiết lập:

- a) Bề mặt hình nón.
- b) Bề mặt ngang trong.
- c) Bề mặt tiếp cận.
- d) Các bề mặt chuyển tiếp.
- đ) Bề mặt tiếp cận trong.
- e) Các bề mặt chuyển tiếp trong.
- g) Bề mặt hủy bỏ hạ cánh.

4. Đường CHC tiếp cận chính xác cấp II hoặc III tối thiểu cần thiết lập:

- a) Bề mặt hình nón.
- b) Bề mặt ngang trong.
- c) Bề mặt tiếp cận và tiếp cận trong.
- d) Các bề mặt chuyển tiếp.
- đ) Các bề mặt chuyển tiếp trong.
- e) Bề mặt hủy bỏ hạ cánh.

5. Tất cả các đường CHC sử dụng cho cất cánh phải thiết lập bề mặt lấy độ cao cất cánh.

Điều 91. Hạn chế chương ngại vật

1. Không được phép bố trí vật thể cố định trên bất kỳ phần nào thuộc dải bay của đường cất hạ cánh tiếp cận chính xác được giới hạn bởi các cạnh dưới của bề mặt chuyển tiếp trong, ngoại trừ các thiết bị bắt buộc phải đặt trên dải

bay để phục vụ cho mục đích dẫn đường bằng mắt hoặc an toàn hàng không và đáp ứng yêu cầu về tính dễ gây theo quy định của ICAO.

2. Các vật thể di động không được phép xuất hiện trong dải bay của đường CHC khi đường CHC này đang được sử dụng cho tàu bay hạ cánh hoặc cất cánh.

3. Các vật thể mới hoặc các vật thể hiện hữu được tăng kích thước không được chấp thuận cho phần vượt quá bề mặt tiếp cận hoặc bề mặt chuyển tiếp trừ khi, cơ quan có thẩm quyền xét thấy vật thể mới hoặc phần kích thước tăng lên được che chắn bởi một vật thể hiện hữu và không có khả năng thay đổi.

4. Các vật thể mới hoặc tăng kích thước các vật thể hiện hữu sẽ không được chấp thuận cho phần vượt quá bề mặt hình nón hoặc bề mặt ngang trong trừ khi, cơ quan có thẩm quyền xét thấy vật thể mới hoặc phần kích thước tăng lên được che chắn bởi một vật thể hiện hữu và không có khả năng thay đổi hoặc thông qua nghiên cứu hàng không xác định rằng vật thể đó sẽ không ảnh hưởng bất lợi đến an toàn và điều hòa đối với hoạt động của các tàu bay hàng không dân dụng.

5. Các vật thể hiện hữu cao hơn bất kỳ bề mặt giới hạn chướng ngại vật nào quy định tại Khoản 1, Điều này nên được di dời càng xa càng tốt trong khả năng, trừ khi, cơ quan có thẩm quyền xét thấy vật thể đó được che chắn bởi một vật thể không có khả năng thay đổi, hoặc thông qua nghiên cứu hàng không xác định rằng vật thể đó sẽ không ảnh hưởng bất lợi đến an toàn và điều hòa đối với hoạt động của các tàu bay hàng không dân dụng.

6. Trường hợp xem xét đề nghị xây dựng công trình, cần tính đến khả năng phát triển trong tương lai của đường cất hạ cánh và áp dụng các bề mặt giới hạn chướng ngại vật theo quy định.

Điều 92. Công trình, dự án phải được đánh giá và chấp thuận về mức cao

1. Công trình, dự án phải được đánh giá và chấp thuận về mức cao so với bề mặt giới hạn chướng ngại vật:

a) Công trình có mức cao vượt lên trên các bề mặt giới hạn chướng ngại vật của sân bay theo quy hoạch.

b) Công trình có mức cao vượt lên trên các bề mặt giới hạn chướng ngại vật của sân bay đã được công bố và nằm ngoài các khu vực, dự án quy hoạch đô thị, không gian đã được các Bộ, ngành, địa phương thống nhất với Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam về độ cao theo quy định.

2. Công trình, dự án phải được đánh giá về mức cao so với các bề mặt thu thập chướng ngại vật hàng không:

a) Nằm trong khu vực 2a và có chiều cao từ 3 mét trở lên so với mức cao đường cất hạ cánh gần nhất.

b) Nằm trong khu vực 2a, 2b và xâm phạm bề mặt thu thập chướng ngại

vật hàng không.

c) Nằm ngoài khu vực 2a, 2b, 2c và có chiều cao từ 100 mét so với mặt đất hoặc mặt nước.

Chi tiết các bề mặt thu thập chứng ngại vật hàng không tại Phụ lục 4 của Nghị định này.

3. Hệ thống cột treo đèn chiếu sáng ở khu vực tĩnh không đầu các sân bay; tuyến đường dây tải điện cao thế, cáp treo, các trạm thu, phát sóng vô tuyến và các công trình điện gió; công trình nằm trong phạm vi ảnh hưởng và tiếp giáp với các khu vực bố trí các đài, trạm vô tuyến điện hàng không.

Điều 93. Quy định về việc cung cấp thông tin về các công trình

1. Để cập nhật vào cơ sở dữ liệu chứng ngại vật hàng không cho mục tiêu đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay hàng không dân dụng, cơ quan thẩm quyền quản lý, cấp phép xây dựng của địa phương phải thông báo cho Cục Hàng không Việt Nam và Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam các thông tin về các công trình sau đây:

a) Các công trình mới đã hoàn công khi:

- i. Có điểm cao nhất cách mặt đất hoặc mặt nước từ 100 mét trở lên; hoặc
- ii. Nằm trong bề mặt thu thập dữ liệu chứng ngại vật hàng không 2a và có điểm cao nhất cao hơn đường CHC gần nhất từ 3 mét trở lên; hoặc
- iii. Nằm trong bề mặt thu thập dữ liệu chứng ngại vật hàng không 2b và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 3 mét trở lên; hoặc
- iv. Xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chứng ngại vật hàng không 2c và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 15 mét trở lên.

b) Các công trình sau sửa đổi đã tăng chiều cao nếu:

- i. Có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 100 mét trở lên; hoặc
- ii. Nằm trong bề mặt thu thập dữ liệu chứng ngại vật hàng không 2a và có điểm cao nhất cao hơn đường CHC gần nhất từ 3 mét trở lên.
- iii. Xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chứng ngại vật hàng không 2b và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 3 mét trở lên; hoặc
- iv. Xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chứng ngại vật hàng không 2c và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 15 mét trở lên.

c) Các công trình đã sửa đổi giảm chiều cao nếu:

- i. Sau sửa đổi có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 100 mét trở lên; hoặc
- ii. Nằm trong bề mặt thu thập dữ liệu chứng ngại vật hàng không 2a và

- Trước sửa đổi có điểm cao nhất cao hơn đường CHC gần nhất từ 3 mét trở lên, hoặc
- Sau sửa đổi có điểm cao nhất cao hơn đường CHC gần nhất từ 3 mét trở lên; hoặc
- iii. Trước sửa đổi đang xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chương ngại vật hàng không 2b và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 3 mét trở lên; hoặc
- iv. Trước sửa đổi đang xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chương ngại vật hàng không 2c và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 15 mét trở lên; hoặc
- d) Các công trình đã dỡ bỏ mà trước đó:
 - i. Có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 100 mét trở lên; hoặc
 - ii. Nằm trong bề mặt thu thập dữ liệu chương ngại vật hàng không 2a và có điểm cao nhất cao hơn đường CHC gần nhất từ 3 mét trở lên.
 - iii. Đang xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chương ngại vật hàng không 2b và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 3 mét trở lên; hoặc
 - iv. Đang xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chương ngại vật hàng không 2c và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 15 mét trở lên; hoặc
- e) Các công trình đã di dời nếu:
 - i. Có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 100 mét trở lên; hoặc
 - ii. Trước hoặc sau di dời nằm trong bề mặt thu thập dữ liệu chương ngại vật hàng không 2a và có điểm cao nhất cao hơn đường CHC gần nhất từ 3 mét trở lên.
 - iii. Trước hoặc sau di dời xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chương ngại vật hàng không 2b và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 3 mét trở lên; hoặc
 - iv. Trước hoặc sau di dời xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chương ngại vật hàng không 2c và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 15 mét trở lên; hoặc

2. Mỗi đường CHC của sân bay hàng không dân dụng được thiết lập các bề mặt thu thập chương ngại vật hàng không bao gồm khu vực 2a, 2b và 2c được quy định tại Phụ lục 4 : Các bề mặt thu thập chương ngại vật của Nghị định này.

Điều 94. Trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị trong việc quản lý chương ngại vật hàng không

1. Bộ Xây dựng có trách nhiệm:

a) Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và các cơ quan, đơn vị có liên quan:

(i) Thống nhất quản lý về không gian kiến trúc, cảnh quan đô thị, quy hoạch xây dựng công trình bảo đảm duy trì hoạt động an toàn của sân bay dùng chung, bãi cất hạ cánh.

(ii) Thống nhất quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không và khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các công trình bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài sân bay.

b) Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng, các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có liên quan để thống nhất việc quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không đối với sân bay dùng chung.

c) Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng công bố công khai:

(i) các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không sân bay dùng chung, bãi cất, hạ cánh;

(ii) khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không;

(iii) độ cao công trình ảnh hưởng đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không trong khu vực sân bay dùng chung;

(iv) bề mặt thu thập chướng ngại vật hàng không;

(v) danh mục chướng ngại vật hàng không ảnh hưởng đến hoạt động bay.

d) Phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, Bộ Quốc phòng và các bộ, ngành:

(i) quản lý khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các công trình bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài sân bay và bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không,

(ii) ngăn ngừa và xử lý các công trình vi phạm bề mặt giới hạn chướng ngại vật ảnh hưởng đến hoạt động bay;

(iii) tuyên truyền, phổ biến tới các cơ quan, đoàn thể, cộng đồng dân cư nơi có sân bay và khu vực lân cận sân bay để duy trì, quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật, nhằm đảm bảo an toàn cho mọi hoạt động bay.

đ) Hướng dẫn Ủy ban nhân dân cấp tỉnh lập đồ án quy hoạch chung để xây dựng các khu đô thị, khu nhà ở cao tầng, khu hạ tầng kỹ thuật công nghiệp, khu kinh tế, khu đặc thù, khu công nghệ cao sau khi có văn bản thống nhất với Bộ Tổng tham mưu để làm cơ sở cấp phép xây dựng.

e) Tổ chức đo đạc, lập cơ sở dữ liệu, sơ đồ, bản đồ chướng ngại vật hàng không; cập nhật, công bố thông tin về danh mục chướng ngại vật hàng không và chỉ đạo cơ quan có thẩm quyền phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, cơ quan chức năng của Bộ Quốc phòng trong quản lý bề mặt chướng ngại vật hàng không.

g) Căn cứ tính chất hoạt động của sân bay dùng chung, bãi cất hạ cánh, điều kiện thực tế của địa hình, nguyên lý núp bóng, nhu cầu phát triển không gian đô thị và các tiêu chuẩn quy định tại các Phụ lục 3, 4, 5, 6 ban hành kèm theo Nghị định này để thiết lập các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các công trình bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài sân bay theo nguyên tắc bảo đảm an toàn, hiệu quả chung, tạo thuận lợi phát triển kinh tế xã hội, sử dụng hiệu quả tài nguyên không gian của đất nước.

h) Chỉ đạo Cục Hàng không Việt Nam:

- Phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan thực hiện quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không và khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các công trình bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài sân bay.

- Xác định và công bố các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các công trình bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài sân bay.

- Chủ trì tổ chức đo đạc, lập cơ sở dữ liệu chướng ngại vật hàng không.

- Thống kê, lập bản đồ, sơ đồ chướng ngại vật hàng không và công bố danh mục các chướng ngại vật hàng không có thể ảnh hưởng đến hoạt động bay.

2. Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng công bố công khai các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không trong khu vực sân bay có hoạt động hàng không dân dụng; khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động bình thường của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không; giới hạn chướng ngại vật khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; thống kê, đánh dấu và công bố danh Mục chướng ngại vật tự nhiên, nhân tạo có thể ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay.

2. Bộ Quốc phòng có trách nhiệm:

a) Chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng, các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có liên quan để thống nhất việc quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không đối với sân bay quân sự, bãi cất hạ cánh.

b) Phối hợp với Bộ Xây dựng, các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có liên quan để thống nhất việc quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không đối với sân bay dùng chung.

c) Chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có liên quan lập quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân bay quân sự trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt; chủ trì tổ chức phê duyệt quy hoạch hệ thống sân bay.

d) Trên cơ sở nhiệm vụ quốc phòng, quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân bay toàn quốc, quy hoạch các sân bay đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Bộ Quốc phòng thống nhất với các Bộ, ngành, địa phương về quy hoạch giới hạn bề mặt quản lý chướng ngại vật hàng không và độ cao xây dựng công trình cho đồ án quy hoạch chung, đồ án quy hoạch chi tiết xây dựng khu công

nghiệp, đô thị, khu dân cư và các cao trình khác.

đ) Thông báo cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và các Bộ, ngành liên quan về nội dung cần thiết bảo đảm duy trì quy hoạch phát triển hệ thống sân bay quân sự, bãi cất, hạ cánh đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt; các bề mặt giới hạn chướng ngại vật sân bay quân sự, bãi cất, hạ cánh; các khu vực giới hạn độ cao công trình xây dựng nhằm bảo đảm bí mật các công trình quân sự và hoạt động tác chiến phòng không.

e) Phối hợp với các Bộ, ngành, chính quyền địa phương liên quan quản lý, ngăn ngừa và xử lý di dời hoặc hạ thấp độ cao các công trình vi phạm bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không ảnh hưởng đến hoạt động bay; tuyên truyền, phổ biến cho các cơ quan, đoàn thể, cộng đồng dân cư nơi có sân bay, khu vực phụ cận sân bay, gia duy trì, quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật, nhằm đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay và khu dân cư.

g) Chỉ đạo các đơn vị chức năng trực thuộc Bộ Quốc phòng và Bộ Chỉ huy quân sự tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương phối hợp với cơ quan chức năng của Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong quản lý chướng ngại vật hàng không; thanh tra, kiểm tra, xử lý khiếu nại, tố cáo liên quan đến việc chấp hành các quy định về độ cao, cảnh báo hàng không và các quy định liên quan đối với công trình đã được chấp thuận độ cao.

h) Chỉ đạo, hướng dẫn công tác quản lý cảnh báo hàng không cho các Quân khu, Quân chủng, Chỉ huy trưởng các sân bay quân sự, sân bay dùng chung và Chỉ huy trưởng Bộ Chỉ huy quân sự tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương.

3. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương:

a) Phối hợp với Bộ Quốc phòng, Bộ Xây dựng lập quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân bay quân sự, sân bay dùng chung và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không; quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không. Cấp phép xây dựng cho các công trình dưới độ cao theo nội dung đồ án quy hoạch và các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không sân bay dùng chung, bãi cất, hạ cánh; khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không đã được công bố công khai.

b) Phối hợp với Bộ Quốc phòng, Bộ Xây dựng và các cơ quan liên quan thống nhất việc quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không đối với sân bay quân sự, sân bay dùng chung, sân bay chuyên dùng, bãi cất hạ cánh.

c) Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng, Bộ Xây dựng và các cơ quan liên quan duy trì, quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật nhằm bảo đảm an toàn cho hoạt động bay của các sân bay; ngăn ngừa, xử lý di dời hoặc hạ thấp độ cao theo quy định của pháp luật đối với các công trình vi phạm các bề mặt giới hạn chướng ngại vật ảnh hưởng đến hoạt động bay, kiểm tra, xử lý việc xây dựng công trình và lắp đặt hệ thống cảnh báo hàng không theo quy định.

d) Phối hợp với Bộ Quốc phòng, Bộ Công an và Bộ, ngành liên quan

kiểm tra, thanh tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo các hoạt động, lĩnh vực liên quan đến vi phạm các bề mặt giới hạn chương ngại vật ảnh hưởng đến an toàn bay của các sân bay.

đ) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, Bộ Chỉ huy quân sự cấp tỉnh lập quy hoạch quản lý, sử dụng không gian trên địa bàn; rà soát, điều chỉnh, bổ sung quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch ngành, lĩnh vực của địa phương gắn với các quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân bay quân sự, sân bay dùng chung.

e) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan tuyên truyền, phổ biến tới các cơ quan, tổ chức, cá nhân ở địa phương trong việc duy trì, quản lý các bề mặt giới hạn chương ngại vật nhằm bảo đảm an toàn cho hoạt động bay của các sân bay.

g) Phổ biến, tuyên truyền, giáo dục pháp luật và chỉ đạo triển khai thực hiện các nội dung Nghị định này.

5. Trách nhiệm của các chủ đầu tư, chủ sở hữu công trình

a) Thực hiện các thủ tục về đề nghị chấp thuận độ cao của công trình theo quy định tại Điều 95, Điều 96 của Nghị định này; chịu trách nhiệm về độ chính xác của các thông tin theo quy định tại Điều 95 Nghị định này.

b) Chấp hành các quy định về độ cao được cấp phép xây dựng và chịu trách nhiệm đầu tư lắp đặt, duy trì hoạt động bình thường của hệ thống cảnh báo hàng không đối với công trình.

c) Chịu sự thanh tra, kiểm tra của các cơ quan chức năng về thực hiện cấp phép và các nội dung quy định trong giấy phép xây dựng, các văn bản chấp thuận độ cao tỉnh không và lắp đặt hệ thống cảnh báo hàng không.

Điều 95. Thủ tục đề nghị chấp thuận độ cao công trình

1. Hồ sơ đề nghị chấp thuận độ cao công trình:

a) Văn bản đề nghị chấp thuận độ cao công trình thực hiện theo Mẫu quy định tại Phụ lục 7 Mẫu Đơn đề nghị chấp thuận độ cao công trình ban hành kèm theo Nghị định này;

b) Bản sao bản đồ hoặc sơ đồ không gian, vị trí khu vực xây dựng công trình có đánh dấu vị trí xây dựng công trình;

c) Bản sao một trong những giấy tờ chứng minh về quyền sở hữu, quản lý, sử dụng công trình, nhà ở theo quy định của pháp luật.

2. Cơ quan cấp phép xây dựng hoặc chủ đầu tư, chủ sở hữu công trình lập 01 bộ hồ sơ theo quy định tại khoản 1 Điều này, gửi đến Cục Tác chiến, Bộ Tổng Tham mưu bằng hình thức trực tiếp hoặc qua dịch vụ bưu chính hoặc trực tuyến qua Cổng Dịch vụ công Quốc gia hoặc Hệ thống thông tin giải quyết thủ tục hành chính Bộ Quốc phòng. Trường hợp nộp hồ sơ trực tuyến thì gửi bản điện tử hoặc bản sao điện tử các thành phần hồ sơ quy định tại khoản 1 Điều này

3. Địa chỉ tiếp nhận hồ sơ đề nghị chấp thuận độ cao công trình của tổ chức, cá nhân, chủ đầu tư:

a) Cơ quan tiếp nhận: Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam;

b) Địa chỉ và hộp thư tiếp nhận: Số 1 Nguyễn Tri Phương, phường Ba Đình, thành phố Hà Nội;

c) Số điện thoại liên hệ: 069 696 172; 069 696 108; fax: 04.37337994.

Điều 96. Giải quyết đề nghị chấp thuận về độ cao công trình

1. Kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hợp lệ, trong thời hạn 02 ngày làm việc, Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam có trách nhiệm kiểm tra, thẩm định và có văn bản gửi Cục Hàng không Việt Nam để lấy ý kiến thống nhất ảnh hưởng của độ cao công trình đối với hoạt động hàng không dân dụng. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm chủ trì đánh giá ảnh hưởng của độ cao công trình và thông báo bằng văn bản cho Cục Tác chiến trong thời hạn sau đây:

a) Mười (10) ngày làm việc, đối với các dự án xây dựng nhà ở, khu đô thị, khu nhà ở cao tầng, khu hạ tầng kỹ thuật công nghiệp, hệ thống cột treo đèn chiếu sáng ở khu vực tĩnh không đầu các sân bay và các công trình quy định tại Điều 92 của Nghị định này;

b) Mười lăm (15) ngày làm việc đối với các dự án xây dựng khu kinh tế, khu đặc thù, khu công nghiệp cao;

c) Hai mươi (20) ngày làm việc đối với các dự án cáp treo, đường dây tải điện cao thế có chiều dài dưới 100 km, hệ thống các trạm thu, phát sóng vô tuyến số lượng từ 10 đến 50 trạm;

d) Ba mươi (30) ngày làm việc đối với các dự án đường dây tải điện cao thế có chiều dài trên 100 km, hệ thống các trạm thu, phát sóng vô tuyến số lượng trên 50 trạm.

Trong thời hạn 03 ngày làm việc kể từ nhận được ý kiến bằng văn bản của Cục Hàng không Việt Nam, Cục Tác chiến chấp thuận hoặc không chấp thuận và đồng thời sao gửi văn bản chấp thuận cho cơ quan cấp phép xây dựng của địa phương, Cục Hàng không Việt Nam, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Cảng Vụ hàng không khu vực và các cơ quan, đơn vị liên quan biết.

2. Trường hợp hồ sơ không hợp lệ, trong thời hạn mười (10) ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ, Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam có văn bản thông báo cho cơ quan, tổ chức, cá nhân đề nghị chấp thuận độ cao công trình để bổ sung, hoàn chỉnh hồ sơ theo quy định.

3. Trường hợp không chấp thuận về độ cao công trình, trong thời hạn mười (10) ngày làm việc, Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu có văn bản thông báo, nêu rõ lý do cho cơ quan, tổ chức, cá nhân đề nghị chấp thuận độ cao công trình biết.

4. Văn bản chấp thuận độ cao công trình có những nội dung cơ bản sau:

- a) Tên, tính chất, quy mô công trình;
- b) Chủ đầu tư, chủ sở hữu công trình;
- c) Vị trí công trình: Địa chỉ hành chính, tọa độ địa lý theo hệ tọa độ WGS-84 (theo định dạng độ, phút, giây);
- d) Chiều cao tối đa của công trình được phép xây dựng so với cốt đất tự nhiên hoặc so với mực nước biển trung bình;
- đ) Hướng dẫn cảnh báo hàng không;
- e) Thời hạn có hiệu lực của văn bản chấp thuận chiều cao của công trình;
- g) Các điểm lưu ý khác (nếu có).

Điều 97. Kinh phí bảo đảm

Kinh phí cho công tác quy hoạch, thiết lập, công bố, quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không do ngân sách nhà nước bảo đảm theo phân cấp ngân sách hiện hành. Lập dự toán, quản lý và quyết toán kinh phí theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước và các văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành.

CHƯƠNG VIII

PHƯƠNG THỨC BAY, SƠ ĐỒ, BẢN ĐỒ HÀNG KHÔNG

Mục 1

PHƯƠNG THỨC BAY, SƠ ĐỒ, BẢN ĐỒ HÀNG KHÔNG

Điều 98. Quy định chung

1. Phương thức bay và sơ đồ, bản đồ hàng không phải được thiết kế, xây dựng, cập nhật, kiểm tra, phê duyệt và công bố tuân thủ theo các quy định, yêu cầu, tiêu chuẩn, hướng dẫn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) và các quy định của pháp luật Việt Nam.

2. Công tác thiết kế phương thức bay và sơ đồ, bản đồ hàng không phải:

- a) Đảm bảo an toàn, hiệu quả, khả thi khai thác;
- b) Sử dụng dữ liệu hàng không đạt chất lượng;
- c) Phù hợp với các định hướng, kế hoạch, yêu cầu về quản lý hoạt động bay và khai thác bay.

3. Phương thức bay và sơ đồ, bản đồ hàng không trước khi đưa vào khai thác phải được thẩm định, phê duyệt theo thẩm quyền và công bố phù hợp với quy định về quản lý tin tức hàng không.

4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ dẫn đường hoặc doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay đảm bảo việc thiết kế phương thức bay, đánh giá phương thức bay.

5. Người khai thác cảng hàng không chịu trách nhiệm cung cấp dữ liệu hàng không, sơ đồ, bản đồ sân bay cho cơ sở sơ đồ, bản đồ hàng không để biên soạn các loại sơ đồ, bản đồ hàng không theo quy định.

6. Cục Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm trong việc thiết lập quy định và giám sát việc thực hiện công tác thiết kế phương thức bay và sơ đồ, bản đồ hàng không.

Điều 99. Đơn vị đo lường trong sơ đồ, bản đồ hàng không.

1. Khoảng cách thể hiện trong sơ đồ, bản đồ hàng không phải căn cứ vào khoảng cách trắc địa thực tế.

2. Các đơn vị đo lường được sử dụng phải phù hợp thống nhất trong tất cả các sơ đồ, bản đồ hàng không và tài liệu kèm theo. Thực hiện theo quy định của chương VI nghị định này.

Điều 100. Thiết kế và công bố phương thức bay

1. Việc thiết kế các phương thức bay phải tuân thủ nghiêm ngặt các tiêu chuẩn kỹ thuật quy định về xây dựng phương thức bay bằng mắt và bằng thiết bị của Việt Nam và ICAO.

2. Cục Hàng không Việt Nam quyết định ban hành phương thức bay cho hoạt động bay dân dụng tại sân bay dùng chung sau khi có ý kiến thống nhất của Quân chủng Phòng không - Không quân hoặc Bộ Tư lệnh cảnh sát cơ động.

3. Quân chủng Phòng không - Không quân quyết định phương thức bay cho hoạt động bay quân sự tại sân bay dùng chung sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Hàng không Việt Nam hoặc Bộ Tư lệnh cảnh sát cơ động.

4. Bộ Tư lệnh cảnh sát cơ động quyết định phương thức bay cho hoạt động bay cảnh sát cơ động tại sân bay dùng chung sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Hàng không Việt Nam và Quân chủng Phòng không - Không quân.

5. Cục Hàng không Việt Nam công bố phương thức bay và bản đồ, sơ đồ hàng không.

Điều 101. Trách nhiệm và ủy quyền cung cấp dịch vụ

1. Cục Hàng không Việt Nam: Chịu trách nhiệm quản lý nhà nước, phê chuẩn các phương thức bay hàng không dân dụng và sơ đồ, bản đồ hàng không trước khi công bố.

2. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay: Được Nhà nước ủy quyền là đơn vị chủ trì việc khảo sát, thiết kế và sản xuất sơ đồ, bản đồ hàng không theo tiêu chuẩn ICAO.

3. Bộ Quốc phòng (Cục Tác chiến): Chịu trách nhiệm cung cấp nền bản đồ địa hình quân sự, dữ liệu biên giới quốc gia để làm cơ sở xây dựng bản đồ hàng không dân dụng khi được đề nghị.

Điều 102. Hệ thống tham chiếu sử dụng trong sơ đồ, bản đồ hàng không

1. Hệ quy chiếu ngang: Sử dụng Hệ tọa độ trắc địa thế giới - 1984 (WGS-84)
2. Hệ quy chiếu dọc: Sử dụng Mức nước biển trung bình (MSL) và mô hình trọng trường trái đất - 1996 (EGM-96)
3. Hệ thời gian: Sử dụng Lịch Gregorian và Giờ phối hợp quốc tế (UTC).

Mục 2

TRÁCH NHIỆM CUNG CẤP DỮ LIỆU ĐẦU VÀO

Điều 103 Trách nhiệm của người khởi tạo dữ liệu

Các tổ chức, cơ quan, đơn vị là Người khởi tạo dữ liệu có trách nhiệm cung cấp dữ liệu cho cơ sở sơ đồ, bản đồ hàng không đảm bảo độ chính xác, tính toàn vẹn, kịp thời và đầy đủ của dữ liệu.

Điều 104. Trách nhiệm của Ủy ban Nhân dân cấp Tỉnh và Sở Xây dựng

1. Cung cấp và cập nhật dữ liệu về các chướng ngại vật nằm trong khu vực ảnh hưởng đến hoạt động bay (Khu vực 2 - bán kính 45km quanh sân bay) để doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay lập sơ đồ, bản đồ hàng không

2. Thông báo ngay lập tức về các thay đổi địa hình và chướng ngại vật có khả năng vượt qua các bề mặt giới hạn chướng ngại vật.

Điều 105. Trách nhiệm của Bộ Quốc phòng và Đơn vị Quân sự

1. Cung cấp chính xác tọa độ, giới hạn ngang và giới hạn cao của các khu vực cấm, khu vực hạn chế, khu vực nguy hiểm (Prohibited, Restricted, Danger Areas) để thể hiện trên sơ đồ, bản đồ hàng không.

2. Phối hợp xác định các khu vực bay tầm thấp an toàn, tránh các trận địa phòng không hoặc khu vực diễn tập quân sự thường xuyên.

Điều 106. Cơ sở dữ liệu Địa hình và Chướng ngại vật điện tử (eTOD)

1. Lộ trình chuyển đổi sơ đồ chướng ngại vật sân bay sang sơ đồ địa hình và chướng ngại vật sân bay - phiên bản điện tử được Cục Hàng không Việt Nam quy định phù hợp với yêu cầu của ICAO.

2. Hàng không dân dụng và quân sự thiết lập cơ sở dữ liệu địa hình và chướng ngại vật số dùng chung để đảm bảo tính nhất quán trong khai thác.

Mục 3

HỆ THỐNG SƠ ĐỒ, BẢN ĐỒ HÀNG KHÔNG

Điều 107. Các nhóm sơ đồ, bản đồ hàng không: Sơ đồ, bản đồ hàng không bao gồm các nhóm sau:

a) Nhóm 1: Các sơ đồ dùng cho mục đích lập kế hoạch

- i. Sơ đồ chương ngại vật sân bay - loại A.
- ii. Sơ đồ chương ngại vật sân bay - loại B.
- iii. Sơ đồ địa hình và chương ngại vật sân bay - phiên bản điện tử.
- iv. Sơ đồ địa hình tiếp cận chính xác.

b) Nhóm 2: Các sơ đồ sử dụng trong hoạt động di chuyển mặt đất của tàu bay tại sân bay

- i. Sơ đồ sân bay, sân bay trực thăng.
- ii. Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất.
- iii. Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay.

c) Nhóm 3: Các sơ đồ sử dụng trong chuyến bay từ cất cánh đến hạ cánh của tàu bay

- i. Sơ đồ đường hàng không.
- ii. Sơ đồ khu vực tiếp cận.
- iii. Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID).
- iv. Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR).
- v. Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị.
- vi. Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt.
- vii. Sơ đồ độ cao tối thiểu giám sát không lưu.

d) Nhóm 4: Các bản đồ phục vụ mục đích dẫn đường, đánh dấu và lập kế hoạch bay bằng mắt

- i. Bản đồ hàng không thể giới tỷ lệ 1:1.000.000.
- ii. Bản đồ hàng không tỷ lệ 1:500.000.
- iii. Bản đồ dẫn đường hàng không tỷ lệ nhỏ.
- iv. Bản đồ đánh dấu vệt bay.

e) Nhóm 5: Các loại sơ đồ, bản đồ khác phục vụ hoạt động khai thác bay và quản lý hoạt động bay.**Mục 4****QUẢN LÝ CHẤT LƯỢNG VÀ CẬP NHẬT****Điều 108. Tiêu chuẩn ký hiệu, màu sắc và trình bày sơ đồ, bản đồ hàng không**

1. Sơ đồ, bản đồ hàng không phải tuân thủ nghiêm ngặt bộ ký hiệu và bảng màu quy định tại Phụ ước 4 của ICAO để đảm bảo người khai thác có thể hiểu và sử dụng

2. Các giá trị cuối cùng được công bố trên sơ đồ, bản đồ hàng không phải được làm tròn theo tiêu chuẩn của ICAO. Trong tính toán trung gian, phải sử dụng độ phân giải tối đa có sẵn để đảm bảo độ chính xác.

Điều 109. Công bố phương thức bay, sơ đồ, bản đồ hàng không theo chu kỳ AIRAC

Các cơ quan, đơn vị phải gửi thông tin thay đổi liên quan đến phương thức bay, sơ đồ, bản đồ hàng không cần công bố theo chu kỳ AIRAC cho doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay trước ngày hiệu lực tối thiểu 56 ngày.

Điều 110. Sơ đồ, bản đồ hàng không điện tử

Dữ liệu sơ đồ, bản đồ hàng không điện tử hiển thị trên thiết bị trong buồng lái được công nhận có giá trị pháp lý tương đương và được phép thay thế hoàn toàn sơ đồ, bản đồ giấy truyền thống, với điều kiện hệ thống hiển thị và cơ sở dữ liệu đáp ứng đầy đủ các yêu cầu về chất lượng dữ liệu theo quy định.

Chương VIII

BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY

Mục 1

DOANH NGHIỆP BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY

VÀ CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY

Điều 111. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay

1. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tại các sân bay, lãnh thổ của Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.

2. Doanh nghiệp cảng Hàng không có trách nhiệm cung cấp dịch vụ dẫn đường hoạt động bay và cung cấp dịch vụ tìm kiếm cứu nạn, khẩn nguy cứu nạn tại các sân bay thuộc khu vực trách nhiệm do mình quản lý.

3. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay quy định tại khoản 1 và khoản 2 điều này được cấp phép để khai thác cơ sở, công trình và hệ thống trang thiết bị kỹ thuật để thực hiện cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay

4. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm thiết lập và duy trì các tiêu chuẩn để vận hành khai thác và cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay như sau:

a) Tổ chức, duy trì cơ cấu, bộ máy và phân định rõ chức năng, nhiệm vụ phù hợp với quy mô khai thác và cung cấp dịch vụ;

b) Đảm bảo phương án kết cấu hạ tầng và hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị phù hợp và luôn trong trạng thái vận hành tiêu chuẩn;

c) Bảo đảm, duy trì đội ngũ nhân viên có đầy đủ giấy phép, chứng chỉ chuyên môn phù hợp theo quy định của pháp luật để vận hành hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị và thực hiện đúng các tài liệu hướng dẫn khai thác;

d) Thiết lập và vận hành đồng bộ hệ thống quản lý an toàn, an ninh, kiểm soát chất lượng và cơ chế quản lý rủi ro một mối đối với kiểm soát viên không lưu nhằm đảm bảo an toàn, điều hòa và liên tục cho hoạt động bay.”

e) Xây dựng hệ thống tài liệu khai thác, sơ đồ, bản đồ hàng không trình nhà Chức trách Hàng không Việt Nam phê chuẩn khi đưa vào khai thác, sử dụng theo quy định.

7. Bộ Xây dựng quy định chi tiết về hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, trình tự, thủ tục thẩm định và cấp phép, phê chuẩn cơ sở, công trình và hệ thống kỹ thuật quy định tại Điều này.

Điều 112. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ quản lý không lưu và tin tức hàng không:

1. Việc thành lập, hoạt động của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ quản lý không lưu và tin tức hàng không được thực hiện theo quy định của Luật Quản lý và đầu tư vốn Nhà nước tại doanh nghiệp, Luật Hàng không dân dụng và Luật Doanh nghiệp.

2. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định thành lập doanh nghiệp cung cấp dịch vụ quản lý không lưu và tin tức hàng không phù hợp với chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chính sách phát triển ngành hàng không dân dụng.

Điều 113. Quyền và trách nhiệm của doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay

1. Cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay an toàn liên tục, điều hòa và hiệu quả cho hoạt động của tàu bay phù hợp với phân loại vùng trời hàng không dân dụng; tuân thủ quy định về quản lý, sử dụng, bảo vệ vùng trời, bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia và an toàn thông tin; tuân thủ các quy định về hoạt động bay, quy tắc bay.

2. Phối hợp chặt chẽ với các đơn vị quản lý vùng trời, quản lý bay thuộc Bộ Quốc phòng để bảo đảm an toàn cho hoạt động bay dân dụng.

3. Duy trì liên lạc và phối hợp chặt chẽ với các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu của quốc gia lân cận để cung cấp dịch vụ điều hành bay, bảo đảm an toàn, điều hòa, liên tục và hiệu quả cho hoạt động của tàu bay trong vùng trời hàng không dân dụng, các đường hàng không và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.

4. Tuân thủ quy định về quản lý, sử dụng, bảo vệ vùng trời, bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia, an toàn thông tin mạng và an ninh mạng.

5. Tham gia, phối hợp với cơ quan, đơn vị có liên quan trong việc xử lý các tình huống khẩn nguy, can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng và tác chiến phòng không.

6. Thiết lập và vận hành cơ chế quản lý rủi ro một mặt đối với kiểm soát viên không lưu nhằm đảm bảo duy trì năng lực điều hành để bảo đảm an toàn hoạt động bay theo quy định của pháp luật.

7. Các quyền và nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật về doanh nghiệp.

Mục 2

DỊCH VỤ QUẢN LÝ KHÔNG LƯU

Điều 114: Dịch vụ Quản lý không lưu:

Dịch vụ Quản lý không lưu bao gồm

1. Dịch vụ không lưu;
2. Dịch vụ Quản lý luồng không lưu;
3. Khai thác và sử dụng vùng trời.

Điều 115. Dịch vụ không lưu

1. Dịch vụ không lưu bao gồm dịch vụ điều hành bay, dịch vụ thông báo bay, dịch vụ tư vấn không lưu và dịch vụ báo động nhằm:

- a) Ngăn ngừa va chạm giữa các tàu bay;
- b) Ngăn ngừa va chạm giữa các tàu bay trên khu vực hoạt động và giữa tàu bay với các chướng ngại vật trên khu vực đó;
- c) Thúc đẩy và điều hòa hoạt động bay;
- d) Cung cấp và tư vấn tin tức có ích cho việc thực hiện chuyến bay an toàn và hiệu quả;
- đ) 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 trong quá trình thực hiện tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

2. Dịch vụ điều hành bay bao gồm dịch vụ kiểm soát đường dài; dịch vụ kiểm soát tiếp cận; dịch vụ kiểm soát tại sân bay.

3. Dịch vụ thông báo bay được cung cấp cho các tàu bay có khả năng bị ảnh hưởng bởi các thông tin này và thuộc một trong các trường hợp sau:

- a) Tàu bay đang được cung cấp dịch vụ điều hành bay; hoặc
- b) Tàu bay khác mà cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu có liên quan đã nhận biết được.

4. Dịch vụ báo động được cung cấp cho:

- a) Tất cả các tàu bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay;
- b) Tàu bay khác đã nộp kế hoạch bay hoặc đã được cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu nhận biết, nếu có thể;
- c) Tàu bay được biết hoặc được cho là đang bị can thiệp bất hợp pháp

5. Việc cung cấp dịch vụ tư vấn không lưu được xem là biện pháp tạm thời cho đến khi được thay thế bằng dịch vụ điều hành bay.

6. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu có trách nhiệm phối hợp với các đơn vị có liên quan để quản lý, điều hành hoạt động bay dân dụng và các hoạt động bay khác khi được ủy quyền.

Điều 116. Chỉ định các phần vùng trời và sân bay có kiểm soát được cung cấp dịch vụ không lưu.

1. Khi một phần vùng trời nhất định và sân bay có kiểm soát được cung cấp dịch vụ không lưu thì phần vùng trời và sân bay có kiểm soát đó phải được chỉ định phù hợp với loại hình dịch vụ không lưu được cung cấp.

2. Các phần của vùng trời hoặc các sân bay có kiểm soát được chỉ định như sau:

- a) Vùng thông báo bay (FIR);
- b) Khu vực kiểm soát (Control areas)
- c) Vùng kiểm soát (Control Zones)
- d) Sân bay có kiểm soát.

3. Cục Hàng không Việt Nam xác định phạm vi, giới hạn ngang, giới hạn cao, kiểu loại và công bố trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) của Việt Nam các khu vực trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu sau khi có ý kiến thống nhất của Quân chủng Phòng không - Không quân và Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động; phân công khu vực trách nhiệm cho cơ sở điều hành bay dân dụng.

Điều 117. Kế hoạch ứng phó không lưu

Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải xây dựng Kế hoạch ứng phó không lưu là một phần hệ thống tài liệu khai thác để xử lý các tình huống gián đoạn một phần hoặc toàn bộ dịch vụ không lưu do các sự kiện bất khả kháng hoặc các tình huống khẩn cấp khác trình nhà chức trách hàng không phê chuẩn.

Điều 118. Quản lý luồng không lưu

1. Quản lý luồng không lưu (ATFM) là dịch vụ được thiết lập nhằm đảm bảo luồng không lưu an toàn, trật tự và liên tục bằng cách đảm bảo năng lực điều hành bay (ATC) được sử dụng ở mức tối ưu và lưu lượng hoạt động bay tương ứng với năng lực điều hành bay được công bố.

2. Việc quản lý luồng không lưu phải đảm bảo nguyên tắc:

Áp dụng nguyên tắc phối hợp ra quyết định (CDM) dựa trên các thông tin chia sẻ minh bạch và đồng thuận của các bên tham gia.

a) Việc quản lý, điều tiết luồng không lưu phải dựa trên các tiêu chí rõ ràng, tối đa hóa việc sử dụng năng lực vùng trời và sân bay thông qua việc cân bằng nhu cầu và năng lực và không ảnh hưởng an toàn bay.

b) Tăng cường hợp tác quốc tế hướng tới một môi trường quản lý, điều hành bay thông suốt, tối ưu;

c) Sử dụng vùng trời công bằng và linh hoạt trên cơ sở đảm bảo an ninh và quốc phòng và phát triển kinh tế;

d) Tăng cường chia sẻ dữ liệu hoạt động bay, kế hoạch khai thác giữa Cảng hàng không, hãng hàng không với cơ sở Quản lý luồng không lưu để nâng cao công tác dự báo nhu cầu hoạt động bay, bảo đảm cân bằng với năng lực khai thác, tránh tắc nghẽn, qua đó giúp tối đa hóa hiệu quả và lợi ích kinh tế hàng không.

3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và người khai thác có trách nhiệm đánh giá năng lực vùng trời, năng lực sân bay.

4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm giám sát, ban hành các biện pháp ATFM phù hợp dựa trên nguyên tắc tối ưu hóa luồng hoạt động bay chung, bảo đảm luồng không lưu thông suốt và tránh tắc nghẽn vùng trời, sân bay.

5. Các hãng hàng không, cảng hàng không có trách nhiệm phối hợp chia sẻ dữ liệu khai thác hoạt động bay, phối hợp triển khai và tuân thủ các biện pháp ATFM.

6. Quy định về phối hợp triển khai thực hiện quản lý luồng không lưu quốc tế:

a) Công tác phối hợp triển khai quản lý luồng không lưu quốc tế tuân thủ theo quy định của pháp luật, thỏa thuận khu vực, thỏa thuận với các nước liên quan về quản lý luồng không lưu.

b) Nhà chức trách hàng không chủ trì tổ chức phối hợp triển khai thực hiện quản lý luồng không lưu trong khu vực châu Á - Thái Bình Dương đảm bảo luồng không lưu an toàn, thông suốt.

Điều 119. Quy định chi tiết về quản lý dịch vụ không lưu

Bộ Xây dựng chịu trách nhiệm thống nhất quản lý nhà nước về dịch vụ quản lý không lưu; quy định chi tiết về quy trình, tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy định của ICAO và các quy định có liên quan của pháp luật Việt Nam.

Mục 3

DỊCH VỤ THÔNG TIN, DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT HOẠT ĐỘNG BAY

Điều 120. Dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hoạt động bay (CNS)

Dịch vụ CNS bao gồm:

1. Dịch vụ thông tin liên lạc hoạt động bay;
2. Dịch vụ dẫn đường hoạt động bay;
3. Dịch vụ giám sát hoạt động bay.

Điều 121. Nguyên tắc cung cấp dịch vụ CNS

1. Dịch vụ CNS phải được cung cấp liên tục, ổn định và chính xác theo các tiêu chuẩn quy định của Việt Nam và phù hợp với Phụ ước 10 của Công ước Chicago.
2. Hệ thống thiết bị CNS trước khi đưa vào khai thác phải được cấp giấy phép khai thác, giấy phép sử dụng tần số vô tuyến điện theo quy định của pháp luật.
3. Bộ Xây Dựng quy định chi tiết tiêu chuẩn cấp phép khai thác hệ thống thiết bị CNS.

Mục 4

DỊCH VỤ KHÍ TƯỢNG HÀNG KHÔNG

Điều 122. Nguyên tắc cung cấp dịch vụ Khí tượng hàng không dân dụng

1. Việc cung cấp dịch vụ Khí tượng hàng không dân dụng phải tuân thủ quy định, tiêu chuẩn, yêu cầu, hướng dẫn của ICAO và các quy định có liên quan của pháp luật Việt Nam.
2. Thông tin khí tượng hàng không phải được cung cấp cho các đối tượng sau:
 - a) Người khai thác tàu bay, thành viên tổ lái;
 - b) Các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;
 - c) Các cơ sở tìm kiếm và cứu nạn;
 - d) Người khai thác cảng hàng không; và
 - đ) Các đối tượng khác có liên quan đến hoạt động hoặc sự phát triển của hoạt động hàng không.

Điều 123. Các sản phẩm, dịch vụ Khí tượng hàng không dân dụng

Các sản phẩm, dịch vụ Khí tượng hàng không dân dụng cơ bản bao gồm:

1. Các bản tin quan trắc và báo cáo thời tiết (Reports).
2. Các bản tin dự báo (Forecasts).
3. Các bản tin tư vấn, cảnh báo thời tiết nguy hiểm (Warnings & Advisories)
4. Thông tin về các hiện tượng đặc biệt.

Điều 124. Trách nhiệm của Bộ, Cơ quan liên quan

1. Bộ Xây dựng:
 - a) Thống nhất quản lý nhà nước về Dịch vụ Khí tượng hàng không trong lĩnh vực hàng không dân dụng;
 - b) Thực hiện công tác giám sát, đánh giá việc tuân thủ các quy định về

Khí tượng hàng không.

2. Bộ Nông nghiệp và Môi trường:

Cung cấp dữ liệu khí tượng cho ngành hàng không theo quy định của pháp luật về khí tượng thủy văn.

3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ Khí tượng hàng không:

a) Phải có giấy phép khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ do nhà chức trách hàng không cấp phép;

b) Chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ tại các cảng hàng không và trên đường bay theo phạm vi được phê chuẩn.

c) Thiết lập và duy trì Hệ thống quản lý chất lượng (QMS) đối với việc cung cấp dịch vụ Khí tượng hàng không, tuân thủ các yêu cầu của ICAO và phải được chứng nhận phù hợp với tiêu chuẩn ISO.

Mục 5

DỊCH VỤ TIN TỨC HÀNG KHÔNG

Điều 125. Nguyên tắc chung và trách nhiệm

1. Dịch vụ AIS phải được cung cấp theo thông tư, tiêu chuẩn bảo đảm hoạt động bay phù hợp quy định của ICAO.

2. Cục Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm đảm bảo và giám sát việc cung cấp dịch vụ AIS.

Điều 126. Sản phẩm tin tức hàng không

1. Sản phẩm tin tức hàng không là dữ liệu hàng không và tin tức hàng không được cung cấp dưới dạng bộ dữ liệu số hoặc được trình bày theo định dạng chuẩn trên bản giấy hoặc bản điện tử bao gồm:

a) Tập Thông báo tin tức hàng không (AIP), bao gồm các Tập tu chính và các Tập bổ sung;

b) Thông tri hàng không (AIC;)

c) Bản đồ, sơ đồ, hàng không;

d) NOTAM; và

e) Bộ dữ liệu số.

2. Cơ sở cung cấp dịch vụ AIS cung cấp các bộ dữ liệu số (digital data sets) theo quy định của ICAO.

Điều 127. Công bố và phát hành tin tức

1. Việc công bố các tin tức có tầm quan trọng đối với hoạt động bay phải tuân thủ nghiêm ngặt Hệ thống kiểm soát và điều chỉnh tin tức hàng không (AIRAC) theo lịch công bố ngày hiệu lực chung đã được ICAO ấn định.

2. Tin tức được phát hành theo hệ thống AIRAC phải được cung cấp tới người nhận ít nhất 28 ngày trước ngày hiệu lực. Trong các trường hợp thay đổi

lớn, tin tức phải được công bố ít nhất 56 ngày trước ngày hiệu lực.

Điều 128. Trách nhiệm của Người khởi tạo dữ liệu và thỏa thuận chính thức

1. Các tổ chức, cơ quan, đơn vị là Người khởi tạo dữ liệu có trách nhiệm đảm bảo chất lượng dữ liệu cung cấp cho cơ sở cung cấp dịch vụ AIS, đặc biệt tuân thủ các mốc thời gian của hệ thống AIRAC.

2. Mọi quan hệ và trách nhiệm giữa Người khởi tạo dữ liệu và cơ sở cung cấp dịch vụ AIS phải được thiết lập thông qua các thỏa thuận chính thức.

Điều 129. Quy định chi tiết về dịch vụ tin tức hàng không

Bộ Xây dựng quy định chi tiết về dịch vụ tin tức hàng không.

Mục 6

CHƯƠNG TRÌNH QUỐC GIA VỀ BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY

Điều 130. Nguyên tắc và mục tiêu của Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay

1. Việc xây dựng và triển khai Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay phải tuân thủ các nguyên tắc sau:

- a) Phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia và các Quy hoạch liên quan đến hạ tầng hàng không;
- b) Bảo đảm tính khả thi, hiệu quả, bền vững; tối ưu hóa việc sử dụng vùng trời và nguồn lực quốc gia;
- c) Tăng cường cơ chế phối hợp, hiệp đồng chặt chẽ giữa quản lý bay dân dụng và quản lý bay quân sự;
- d) Áp dụng phương pháp tiếp cận dựa trên tính năng khai thác (Performance-Based Approach), phù hợp với Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay và các chuẩn mực quốc tế liên quan; xác định rõ các chỉ tiêu hiệu suất chính (KPIs) để đo lường và đánh giá hiệu quả thực hiện.

2. Mục tiêu của Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay bao gồm:

- a) Bảo đảm an toàn, điều hòa và hiệu quả cho mọi hoạt động bay trong vùng trời trách nhiệm của Việt Nam, phù hợp với Chương trình An toàn hàng không quốc gia;
- b) Nâng cao năng lực, hiệu quả và tính kinh tế của hệ thống bảo đảm hoạt động bay; giảm thiểu chậm trễ và tác động tiêu cực đến môi trường;
- c) Hiện đại hóa công nghệ và phương thức khai thác theo lộ trình Nâng cấp hệ thống hàng không theo khối của ICAO, phù hợp với điều kiện của Việt Nam; thúc đẩy ứng dụng công nghệ tiên tiến, chuyển đổi số và đổi mới sáng tạo;
- d) Tăng cường hội nhập quốc tế, bảo đảm sự hài hòa và khả năng tương tác với hệ thống bảo đảm hoạt động bay khu vực và toàn cầu.

đ) Đảm bảo khả năng tích hợp an toàn và hiệu quả các phương tiện bay mới;

Điều 131. Nội dung Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay

Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay bao gồm các nội dung sau:

1. Mục tiêu của chương trình;
2. Kế hoạch triển khai;
3. Nguồn lực thực hiện;
4. Cơ chế giám sát, đánh giá hiệu quả và cập nhật Chương trình.
5. Trách nhiệm, nhiệm vụ của các bộ, ngành, cơ quan, đơn vị, tổ chức và doanh nghiệp liên quan thực hiện Chương trình.

Điều 132. Xây dựng, phê duyệt và tổ chức thực hiện Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay

1. Bộ Xây dựng chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng và các Bộ, ngành liên quan xây dựng Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay, trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.
2. Chương trình được rà soát, đánh giá và cập nhật để bảo đảm phù hợp với tình hình thực tiễn, nhu cầu phát triển và các kế hoạch cập nhật của ICAO.
3. Bộ Xây dựng tổ chức triển khai, Nhà chức trách hàng không Việt Nam hướng dẫn, theo dõi, kiểm tra, đánh giá việc thực hiện Chương trình và định kỳ báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

Điều 133. Trách nhiệm của các Bộ, ngành, địa phương và đơn vị liên quan

Các bộ, ngành, cơ quan, đơn vị, tổ chức và doanh nghiệp liên quan căn cứ Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay xây dựng lộ trình quản lý, bảo đảm nguồn lực để triển khai thực hiện và cung cấp, phát triển hệ thống dịch vụ bảo đảm hoạt động bay bảo đảm tuân thủ các yêu cầu trên; phối hợp chặt chẽ, đồng bộ, hiệu quả và kịp thời trong công tác quản lý hoạt động bay.

Điều 134. Trách nhiệm của doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam

1. Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam được giữ lại một phần phí thu được để hỗ trợ nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển, hiện đại hoá hệ thống bảo đảm hoạt động bay nhằm nâng cao năng lực bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không đáp ứng tiêu chuẩn của ICAO theo yêu cầu của Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay.

2. Việc giữ lại một phần phí được thực hiện theo các nguyên tắc sau đây:
 - a) Tuân thủ quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và các quy định pháp luật có liên quan;

b) Bảo đảm phù hợp với Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay; Kế hoạch sản xuất kinh doanh, kế hoạch đầu tư trong Chiến lược phát triển (giai đoạn tối thiểu 05 năm) của Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam;

c) Đáp ứng yêu cầu cân đối nguồn lực tài chính để thực hiện Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển (giai đoạn tối thiểu 05 năm) và thực hiện các nghĩa vụ nộp ngân sách nhà nước theo quy định của pháp luật;

3. Căn cứ xác định mức để lại phần phí

a) Nhu cầu nguồn kinh phí thực hiện Chiến lược phát triển giai đoạn tối thiểu 05 năm của Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam;

b) Khả năng tạo nguồn từ phí theo quy định của pháp luật trong giai đoạn thực hiện Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển giai đoạn 05 năm;

c) Tiến độ thực hiện các mục tiêu, nhiệm vụ trong Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển giai đoạn 05 năm;

d) Bảo đảm an toàn, điều hòa và hiệu quả hoạt động bay trong vùng trời trách nhiệm của Việt Nam.

4. Phương thức xác định

a) Tỷ lệ để lại phần phí được xác định cho toàn bộ giai đoạn tương ứng với Chiến lược phát triển của Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay;

b) Số tiền phí được để lại trong kỳ được xác định theo công thức:

Số tiền phí được để lại = Số tiền phí thực thu $\times$ Tỷ lệ để lại

Trong đó:

Tỷ lệ để lại (%) = (số chi phí dự kiến cần thiết cho nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển, hiện đại hóa hạ tầng kỹ thuật trong Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển giai đoạn 05 năm / Tổng số phí dự kiến thu được trong giai đoạn 05 năm) $\times$ 100

5. Quản lý và sử dụng phần phí được để lại

a) Phần phí được để lại cho mục đích nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, được hạch toán vào doanh thu của doanh nghiệp, quản lý và sử dụng để bù đắp các chi phí theo đúng nội dung, phạm vi và mục đích tương ứng. Hằng năm, tổ chức thu phí phải quyết toán thu, chi theo quy định.

b) Phần phí được để lại cho mục đích đầu tư phát triển, hiện đại hóa hạ tầng kỹ thuật, được xác định là nguồn bổ sung vốn điều lệ cho doanh nghiệp. Trình tự, thủ tục và thẩm quyền tăng vốn điều lệ được thực hiện theo quy định của Chính phủ. Hằng năm, tổ chức thu phí phải quyết toán thu, chi theo quy định. Sau khi quyết toán thu, chi theo đúng chế độ, số tiền phí được trích để lại chưa chi trong năm được chuyển sang năm sau để tiếp tục chi theo chế độ quy

định kể từ thời điểm kết thúc năm ngân sách; trường hợp hết 05 năm chưa chi hết số tiền phí được để lại, tổ chức thu phí phải nộp ngân sách nhà nước số tiền phí đã được chuyển chưa chi hết.

6. Thẩm quyền và trách nhiệm tổ chức thực hiện

a) Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam có trách nhiệm lập đề án sử dụng phần phí được để lại theo quy định tại Điều này, trình Bộ Xây dựng thẩm định.

b) Bộ Xây dựng có văn bản gửi Bộ Tài chính kèm đề án sử dụng phần phí được để lại do tổ chức thu phí xây dựng đã được thẩm định để Bộ Tài chính ban hành theo thẩm quyền.

Chương IX

PHỐI HỢP ĐIỀU HÀNH HOẠT ĐỘNG BAY

Điều 135. Nguyên tắc và nội dung phối hợp quản lý hoạt động bay dân dụng và quân sự

1. Nguyên tắc phối hợp quản lý hoạt động bay dân dụng và quân sự bao gồm:

a) Bảo đảm yêu cầu về quốc phòng, an ninh, an toàn và hiệu quả của hoạt động hàng không dân dụng;

b) Tuân theo quy định của Luật này khi hoạt động bay trong đường hàng không, vùng trời sân bay dân dụng, khu vực bay phục vụ hoạt động hàng không chung trong vùng trời Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý;

c) Thực hiện hoạt động nghiệp vụ và giải quyết các vấn đề phát sinh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình.

2. Nội dung phối hợp trong quản lý hoạt động bay bao gồm:

a) Tổ chức vùng trời, thiết lập đường hàng không và xây dựng phương thức bay;

b) Khai thác, sử dụng vùng trời;

c) Cấp phép bay, lập kế hoạch bay và thông báo tin tức về hoạt động bay;

d) Sử dụng các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;

e) Tìm kiếm, cứu nạn;

f) Quản lý hoạt động bay chuyên dụng, bao gồm bay để chụp ảnh, thăm dò địa chất, quay phim từ trên không, thao diễn, luyện tập, thử nghiệm, sử dụng phương tiện liên lạc vô tuyến điện ngoài thiết bị của tàu bay và bay vào khu vực hạn chế bay.

Điều 136. Phối hợp điều hành hoạt động bay

1. Cơ sở điều hành bay dân dụng điều hành chuyên bay thực hiện hoạt động hàng không dân dụng, chuyến bay khác do cơ quan cấp phép bay ủy nhiệm

bằng văn bản. Đơn vị thuộc hệ thống quản lý, điều hành bay quân sự điều hành chuyển bay thực hiện hoạt động bay quân sự. Đơn vị thuộc hệ thống quản lý, điều hành bay của lực lượng Không quân công an nhân dân điều hành chuyển bay thực hiện hoạt động bay của lực lượng Không quân công an nhân dân.

2. Cơ quan cấp phép bay ủy nhiệm điều hành chuyển bay cho cơ sở điều hành bay dân dụng hoặc đơn vị quản lý, điều hành bay quân sự, Không quân công an nhân dân trên cơ sở năng lực điều hành của cơ sở hoặc đơn vị đó.

3. Khi có hoạt động bay hỗn hợp trong vùng trời hàng không dân dụng, vùng trời sân bay dùng chung, việc chỉ huy điều hành được thực hiện trên cơ sở phối hợp điều hành bay đối với hoạt động bay dân dụng và công tác chỉ huy, điều hành bay đối với hoạt động bay quân sự, Không quân công an nhân dân.

4. Khi có hoạt động bay hỗn hợp trong vùng trời sân bay dùng chung, việc chỉ huy điều hành được thực hiện từ một đài kiểm soát tại sân bay để phối hợp kiểm soát các hoạt động bay.

6. Khi huấn luyện bay trong vùng trời sân bay, cơ sở huấn luyện phải bố trí người có năng lực chuyên môn phù hợp tại đài kiểm soát tại sân bay để hỗ trợ công tác huấn luyện.

7. Việc điều hành tàu bay quân sự, Không quân công an nhân dân hoạt động trong vùng trời hàng không dân dụng và vùng trời sân bay dùng chung phải trên cơ sở hiệp đồng giữa cơ sở điều hành bay dân dụng với đơn vị quản lý, điều hành bay quân sự, Không quân công an nhân dân.

8. Việc chủ trì hiệp đồng điều hành hoạt động bay thực hiện theo các nguyên tắc sau đây:

a) Cơ sở điều hành bay dân dụng chủ trì hiệp đồng đối với hoạt động bay trong vùng trời hàng không dân dụng và vùng trời sân bay dùng chung;

b) Chỉ huy bay quân sự, Không quân công an nhân dân chủ trì hiệp đồng đối với hoạt động bay ngoài khu vực quy định tại Điểm a Khoản này;

c) Đối với hoạt động bay trong vùng trời sân bay, thực hiện theo Quy chế bay trong khu vực sân bay.

9. Lập và hiệp đồng kế hoạch hoạt động bay được thực hiện như sau:

a) Trung tâm quản lý luồng không lưu lập kế hoạch hoạt động bay dân dụng theo mùa, theo ngày và gửi cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia, Cục Hàng không Việt Nam.

b) Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia tổng hợp kế hoạch hoạt động bay theo ngày chung trong cả nước và triển khai đến các đơn vị quản lý vùng trời, quản lý bay thuộc Bộ Quốc phòng; thực hiện quản lý, phối hợp điều hành kế hoạch hoạt động bay chung trong cả nước; gửi kế hoạch hoạt động bay quân sự liên quan đến hoạt động bay dân dụng cho Trung tâm quản lý luồng không lưu.

c) Các cơ sở điều hành bay, cảng vụ hàng không và người khai thác cảng

hàng không có trách nhiệm triển khai thực hiện theo kế hoạch hoạt động bay đã được thông báo.

10. Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm thu thập, tổng hợp các thông tin liên quan đến các hoạt động bay thuộc phạm vi trách nhiệm trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý và thông báo cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia.

Điều 137. Phân cách bay giữa tàu bay quân sự và tàu bay dân dụng

Phân cách giữa tàu bay quân sự và tàu bay dân dụng được áp dụng tương tự như phân cách giữa các tàu bay dân dụng.

Điều 138. Phối hợp sử dụng vùng trời và quản lý, điều hành bay; chia sẻ dữ liệu và sử dụng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không dân dụng.

1. Việc phối hợp sử dụng vùng trời và quản lý, điều hành bay thực hiện trên cơ sở sử dụng vùng trời linh hoạt giữa các hoạt động bay.

2. Cục Hàng không Việt Nam và các đơn vị liên quan của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an thiết lập các giao thức và giao diện kỹ thuật để chia sẻ dữ liệu theo thời gian thực để phục vụ công tác phối hợp, chỉ huy, điều hành bay.

3. Quân chủng Phòng không - Không quân, Bộ Tư lệnh Cảnh sát cơ động và Cục Hàng không Việt Nam thống nhất sử dụng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không dân dụng.

4. Bộ Quốc phòng có trách nhiệm phối hợp với Bộ Xây dựng trong việc lắp đặt, vận hành các hệ thống, thiết bị CNS sử dụng chung cho mục đích hàng không dân dụng và quốc phòng, an ninh trên cùng một địa bàn (đài, trạm).

5. Doanh nghiệp khai thác cảng hàng không khi thực hiện triển khai mới, sửa chữa các công trình, hệ thống trong khu vực Cảng hàng không, sân bay phải phối hợp chặt chẽ với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay để đảm bảo việc triển khai các công trình, hệ thống, thiết bị trong sân bay được đồng bộ, không ảnh hưởng đến hoạt động của các hệ thống, thiết bị cung cấp dịch vụ CNS trong khu vực Cảng hàng không, sân bay.

Điều 139. Hiệp đồng và Chia sẻ dữ liệu

1. Bộ Quốc phòng & VATM: Thiết lập đường truyền liên lạc trực thoại và dữ liệu để chia sẻ thông tin chuyến bay, dữ liệu radar thời gian thực nhằm nhận dạng tàu bay.

2. Quy định về việc sử dụng chung vùng trời linh hoạt (Flexible Use of Airspace) để tối ưu hóa năng lực khai thác cho cả kinh tế và quốc phòng.

Điều 140. Hoạt động nguy hiểm và Can thiệp (Interception)

1. Quy định quy trình phối hợp khi có hoạt động quân sự (bắn đạn thật, diễn tập) ảnh hưởng đến đường bay dân dụng; yêu cầu đánh giá rủi ro an toàn trước khi thực hiện.

2. Xử lý tàu bay lạ, tàu bay vi phạm: Quy trình phối hợp giữa ATC dân

dụng và đơn vị đánh chặn quân sự (Intercept control unit) để hỗ trợ tàu bay đi lạc, hạn chế tối đa việc phải sử dụng biện pháp can thiệp vũ lực.

Chương X

TÌM KIẾM, CỨU NẠN HÀNG KHÔNG

Điều 141. Việc cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không

1. Việc cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không phải tuân thủ các quy định của ICAO và quy định có liên quan của pháp luật Việt Nam.

2. Việc tổ chức cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không phải bảo đảm đầy đủ các thành phần cơ bản gồm: hệ thống văn bản, kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn hàng không; trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị, tổ chức, cá nhân thực hiện tìm kiếm, cứu nạn hàng không; nguồn lực về hệ thống trang thiết bị, phương tiện và nhân lực được đào tạo, huấn luyện để thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

3. Cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không có trách nhiệm phối hợp và hợp tác huấn luyện, diễn tập chung với các cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không của các quốc gia liên quan trong khu vực.

Điều 142. Nguyên tắc trong công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không

1. Hoạt động tìm kiếm cứu nạn hàng không đặt dưới sự chỉ đạo thống nhất của Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia, phối hợp, hiệp đồng kịp thời và chặt chẽ các lực lượng, phương tiện tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không khi có tình huống xảy ra.

2. Phối, kết hợp mọi nguồn lực để công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không được triển khai thực hiện nhanh chóng, kịp thời, hiệu quả; ưu tiên các hoạt động để cứu người bị nạn và bảo vệ môi trường.

3. Bảo đảm tính nhân đạo, công bằng, minh bạch, bình đẳng giới và ưu tiên đối tượng dễ bị tổn thương. Trong điều kiện cho phép, hoạt động tìm kiếm và cứu nạn diễn ra cho đến khi tất cả những người sống sót được đưa đến nơi an toàn hoặc cho đến khi không còn dấu hiệu về người được cứu nạn còn sống sót.

4. Chủ động xây dựng các kế hoạch, phương án chuẩn bị sẵn sàng lực lượng để ứng phó theo khu vực, tính chất vụ việc, phù hợp với chức năng, nhiệm vụ.

5. Công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không được thực hiện theo phương châm bốn tại chỗ: chỉ huy tại chỗ; lực lượng tại chỗ; phương tiện, vật tư tại chỗ; hậu cần tại chỗ.

6. Công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không phải liên tục, kịp thời trong đó Nhà nước giữ vai trò chủ đạo; cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp và tổ chức, cá nhân có trách nhiệm phối hợp theo quy chế phối hợp, phương án, kế hoạch tìm kiếm cứu nạn để thực hiện tìm kiếm, cứu nạn, trợ giúp tàu bay, hành khách, tổ bay và tài sản.

7. Đảm bảo yêu cầu về an ninh, quốc phòng.

8. Bảo đảm an toàn cho người, phương tiện tham gia hoạt động tìm kiếm cứu nạn. và bảo vệ môi trường; hạn chế mức thấp nhất sự cố, tai nạn do chính hoạt động tìm kiếm, cứu nạn gây ra.

9. Cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm cứu nạn hàng không của Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay là đầu mối phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không, thông báo về các yêu cầu, điều kiện cụ thể theo quy định của Việt Nam và biện pháp, cách thức phối hợp tìm kiếm cứu nạn giữa lực lượng và phương tiện nước ngoài với lực lượng và phương tiện tìm kiếm cứu nạn Việt Nam.

Điều 143. Cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn hàng không

1. Trường hợp tàu bay lâm nguy, lâm nạn tại cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận của cảng hàng không, Doanh nghiệp cảng hàng không chủ trì, phối hợp với các cơ quan, tổ chức, chính quyền địa phương liên quan tại địa bàn thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn.

2. Trường hợp tàu bay lâm nguy, lâm nạn trên biển, Cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn trên biển do Thủ tướng Chính phủ quy định. Cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm cứu nạn hàng không của Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay chủ trì xác định khu vực ưu tiên tìm kiếm, cứu nạn.

3. Tàu bay lâm nguy, lâm nạn ngoài khu vực quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này:

a) Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia chủ trì chỉ đạo hoặc chỉ định cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn theo quy định của Luật Phòng thủ dân sự.

b) Cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không của Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm chủ trì, xác định khu vực ưu tiên tìm kiếm, cứu nạn; phối hợp, hiệp đồng với Ban chỉ huy Phòng thủ dân sự cấp tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi tàu bay lâm nạn và các cơ quan, tổ chức, chính quyền địa phương liên quan thực hiện công tác tìm kiếm xác định vị trí tàu bay lâm nạn.

c) Sau khi xác định được vị trí tàu bay lâm nạn, Ban chỉ huy Phòng thủ dân sự cấp tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi tàu bay lâm nạn có trách nhiệm chủ trì cứu nạn tàu bay. Trường hợp xác định vị trí tàu bay lâm nạn tại khu vực rập gianh giữa hai tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, Cục Hàng không Việt Nam báo cáo Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự Quốc gia xem xét, chỉ định Ban chỉ huy Phòng thủ dân sự cấp tỉnh thành phố trực thuộc trung ương chủ trì cứu nạn.

4. Bộ Quốc phòng chủ trì tổ chức tìm kiếm, cứu nạn tàu bay thực hiện hoạt động hàng không dân dụng trong khu quân sự.

5. Trường hợp vượt quá khả năng ứng phó của các cơ quan, đơn vị được quy định tại khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều này, cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn báo cáo Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự Quốc gia. Căn cứ vào tính chất

và điều kiện cụ thể, Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự Quốc gia điều động bổ sung lực lượng, phương tiện để tiếp tục thực hiện tìm kiếm, cứu nạn hoặc chỉ định một cơ quan khác chủ trì hoặc trực tiếp chủ trì tìm kiếm, cứu nạn tàu bay.

6. Thủ tướng Chính phủ quy định, ban hành Quy chế phối hợp, tìm kiếm cứu nạn hàng không dân dụng.

Điều 144. Vùng tìm kiếm cứu nạn (SRR)

Quy định ranh giới Vùng tìm kiếm cứu nạn hàng không trùng khớp với Vùng thông báo bay (FIR) hoặc theo thỏa thuận dẫn đường khu vực, đảm bảo liên kết và không chồng lấn với các quốc gia láng giềng.

Điều 145. Điều hành tại hiện trường và Kết thúc hoạt động

1. Cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn chỉ định chỉ huy hiện trường theo quy định tại Quy chế TKCN hàng không ban hành theo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ.

2. Khi đã cứu được toàn bộ nạn nhân hoặc hoạt động tìm kiếm, cứu nạn không có kết quả hoặc không thể tiếp tục trên thực tế, Cơ quan Chủ trì TKCN tham vấn ý kiến Ban chỉ đạo PTDS Quốc gia và công bố quyết định kết thúc/Tạm dừng/Tiếp tục trở lại các hoạt động tìm kiếm, cứu nạn.

3. Sau khi hoàn tất cứu nạn và điều tra tai nạn, Nhà nước (hoặc chủ tàu bay dưới sự giám sát của Nhà nước) có trách nhiệm di dời, xử lý xác tàu bay nếu nó gây nguy hiểm hoặc cản trở hoạt động hàng hải, hàng không.

Chương XII

TRÁCH NHIỆM THỰC HIỆN

Điều 146. Trách nhiệm của Bộ Xây dựng

1. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết về việc tổ chức và quản lý bảo đảm hoạt động bay; điều kiện, thủ tục cấp giấy phép khai thác cho các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, công trình bảo đảm hoạt động bay, hệ thống trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay, giấy phép nhân viên bảo đảm hoạt động bay và phê chuẩn tài liệu khai thác, sơ đồ, bản đồ hàng không chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hàng không dân dụng trong các lĩnh vực thuộc phạm vi điều chỉnh của Nghị định này, trừ các nội dung thuộc trách nhiệm của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an.

2. Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan ban hành hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành các văn bản quy phạm pháp luật, chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chương trình về quản lý hoạt động bay.

3. Tổ chức thực hiện việc thiết lập, phân loại và quản lý việc khai thác, sử dụng vùng trời hàng không dân dụng, đường hàng không, phương thức bay dân dụng.

4. Tổ chức công bố công khai các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không.

5. Chỉ đạo Cục Hàng không Việt Nam thực hiện chức năng nhà chức trách hàng không trong việc cấp phép, giám sát, quản lý an toàn hoạt động bay và thực thi các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Phối hợp với ICAO trong việc sử dụng tần số vô tuyến điện thuộc nghiệp vụ hàng không.

Điều 147. Trách nhiệm của Bộ Quốc phòng

1. Chịu trách nhiệm quản lý, bảo vệ chủ quyền vùng trời quốc gia; thống nhất quản lý các hoạt động bay trong vùng trời Việt Nam.

2. Chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng và Bộ Công an trong việc tổ chức sử dụng vùng trời, đặc biệt là việc áp dụng nguyên tắc sử dụng vùng trời linh hoạt.

3. Quản lý và điều hành hoạt động bay quân sự; giám sát hoạt động bay dân dụng và xử lý các hành vi vi phạm vùng trời theo thẩm quyền.

4. Chủ trì việc thiết lập các khu vực cấm bay, hạn chế bay vì mục đích quốc phòng.

5. Phối hợp với Bộ Xây dựng về việc thiết lập, hủy bỏ... đường hàng không.

Điều 148. Trách nhiệm của Bộ Công an

1. Chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về an ninh hàng không trong hoạt động bay.

2. Chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan trong việc xử lý các hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động bay.

3. Phối hợp với Bộ Quốc phòng và Bộ Xây dựng trong việc thiết lập các khu vực cấm bay, hạn chế bay vì lý do an ninh quốc gia, trật tự an toàn xã hội.

Điều 149. Trách nhiệm của các Bộ, ngành liên quan và Ủy ban nhân dân các cấp

1. Các Bộ, ngành liên quan, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, có trách nhiệm phối hợp với Bộ Xây dựng, Bộ Quốc phòng, Bộ Công an trong việc quản lý nhà nước về hoạt động bay.

2. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có trách nhiệm phối hợp quản lý các hoạt động bay ở tầm thấp, hoạt động của phương tiện bay không người lái, quản lý chướng ngại vật và xử lý các vấn đề liên quan đến an toàn, an ninh, môi trường phát sinh từ hoạt động bay trong địa bàn quản lý.

Điều 150. Trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, Doanh nghiệp

1. Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình, có trách nhiệm phối hợp với Bộ Xây dựng, Bộ Quốc phòng và Bộ Công an trong quản lý hoạt động bay.

2. Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có trách nhiệm:

a) Quản lý hoạt động xây dựng các công trình, việc trồng cây xanh khu vực lân cận cảng hàng không đảm bảo các công trình, cây xanh không vi phạm bề mặt giới hạn chướng ngại vật của cảng hàng không, của thiết bị cung cấp dịch vụ đảm bảo hoạt động bay; phối hợp với người khai thác cảng hàng không thực hiện các biện pháp phù hợp để hạn chế tiếng ồn phát sinh trong hoạt động của cảng hàng không không ảnh hưởng đến các khu dân cư xung quanh cảng hàng không; chủ trì phối hợp với Cảng vụ hàng không và người khai thác cảng hàng không để di dời hoặc giảm độ cao chướng ngại vật hàng không, triển khai việc sơn đánh dấu, chiếu sáng chướng ngại vật.

b) Kiểm soát quản lý hoạt động sử dụng phương tiện bay siêu nhẹ, không người lái, điều khiển tự động xung quanh cảng hàng không, đảm bảo không gây ảnh hưởng đến hoạt động bay theo quy định của pháp luật.

Điều 151. Trách nhiệm của Cục Hàng không Việt Nam

1. Là cơ quan chuyên môn giúp Bộ Xây dựng tổ chức thực hiện quản lý nhà nước trong lĩnh vực quản lý và bảo đảm hoạt động bay.

2. Hướng dẫn chuyên môn, nghiệp vụ; cấp, thu hồi các loại giấy chứng nhận, giấy phép theo quy định của Nghị định.

3. Chỉ đạo tổ chức và tiến hành kiểm tra, đánh giá việc duy trì điều kiện khai thác tại các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên bảo đảm hoạt động bay tối thiểu 02 năm/lần; kiểm tra, đánh giá đột xuất theo yêu cầu để đảm bảo công tác giám sát an toàn liên tục.

4. Phối hợp điều tra tai nạn, sự cố hàng không.

Chương XIII

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 152. Hiệu lực thi hành và quy định chuyển tiếp

1. Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 07 năm 2026 và thay thế Nghị định số 125/2015/NĐ-CP ngày 04 tháng 12 năm 2015 của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay; - Nghị định số 139/2024/NĐ-CP ngày 24 tháng 10 năm 2010 của Chính phủ quy định thể thức bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay; - Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06 tháng 05 năm 2016 của Chính phủ quy định về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam, sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 101/2025/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2025 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06 tháng 5 năm 2016 của Chính phủ quy định về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam và Nghị định số 42/2016/NĐ-CP ngày 15 tháng 5 năm 2016 của Chính phủ quy định điều kiện, trình tự, thủ tục mở, đóng sân bay chuyên dùng; các quy định liên quan đến “các trận địa quản lý và bảo vệ vùng trời tại Việt Nam” quy định trong Nghị định số 32/2016/NĐ-CP

đã được bãi bỏ bởi Nghị định số 198/2025/NĐ-CP ngày 8/7/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Phòng không nhân dân.

2. Bãi bỏ nội dung “tàu bay quân sự vào tham gia tìm kiếm, cứu nạn trong vùng thông báo bay của Việt Nam hoặc do Việt Nam đảm nhiệm” tại điểm b khoản 1 Điều 9 và nội dung “chuyến bay nước ngoài thực hiện hoạt động bay tìm kiếm, cứu nạn” tại điểm b khoản 2 Điều 9 Nghị định số 95/2010/NĐ-CP ngày 16/9/2010 của Chính phủ quy định về cấp phép và phối hợp hoạt động với lực lượng tìm kiếm, cứu nạn nước ngoài tại Việt Nam.

3. Quy định chuyên tiếp: Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và người khai thác cảng hàng không, sân bay có thời hạn 24 tháng kể từ ngày Nghị định này có hiệu lực để thiết lập hoặc điều chỉnh Hệ thống quản lý an toàn (SMS) và quản lý rủi ro một mối cho kiểm soát viên không lưu theo quy định tại Điều 111 của Nghị định này và trình Nhà chức trách hàng không phê duyệt.

Điều 153. Tổ chức thực hiện

Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này./.

TM. CHÍNH PHỦ

THỦ TƯỚNG

(Ký tên, đóng dấu)

Phụ lục 1: Phân loại vùng trời và yêu cầu dịch vụ

Loại vùng trời	Loại chuyển bay được phép	Phân cách được cung cấp	Dịch vụ được cung cấp	Giới hạn tốc độ*	Yêu cầu liên lạc vô tuyến	Yêu cầu huấn lệnh ATC
A	Chỉ IFR	Giữa tất cả các tàu bay	Dịch vụ kiểm soát không lưu	Không áp dụng	Liên lạc hai chiều liên tục	Có
B	IFR và VFR	Giữa tất cả các tàu bay	Dịch vụ kiểm soát không lưu	Không áp dụng	Liên lạc hai chiều liên tục	Có
C	IFR và VFR	IFR với IFR; IFR với VFR	Dịch vụ kiểm soát không lưu; Thông tin về giao thông VFR/VFR (và khuyến cáo tránh va chạm nếu yêu cầu)	250 kt IAS dưới 3050 m (10000 ft) AMSL	Liên lạc hai chiều liên tục	Có
D	IFR và VFR	Chỉ IFR với IFR	Dịch vụ kiểm soát không lưu; Thông tin giao thông về các chuyển bay khác	250 kt IAS dưới 3050 m (10000 ft) AMSL	Liên lạc hai chiều liên tục	Có
E	IFR và VFR	Chỉ IFR với IFR	Dịch vụ kiểm soát không lưu cho IFR; Thông tin giao thông trong điều kiện thực tế	250 kt IAS dưới 3050 m (10000 ft) AMSL	Liên lạc hai chiều liên tục cho IFR	Có cho IFR
F	IFR và VFR	IFR với IFR (nếu thực tế)	Dịch vụ tư vấn không lưu; Dịch vụ thông báo bay	250 kt IAS dưới 3050 m (10000 ft) AMSL	Liên lạc hai chiều liên tục cho IFR	Không

Loại vùng trời	Loại chuyển bay được phép	Phân cách được cung cấp	Dịch vụ được cung cấp	Giới hạn tốc độ*	Yêu cầu liên lạc vô tuyến	Yêu cầu huấn lệnh ATC
G	IFR và VFR	Không cung cấp	Dịch vụ thông báo bay (nếu yêu cầu)	250 kt IAS dưới 3050 m (10000 ft) AMSL	Liên lạc hai chiều liên tục cho IFR	Không

Ghi chú: Khi độ cao chuyển tiếp thấp hơn 3050 m (10000 ft) AMSL, mực bay FL100 sẽ được sử dụng thay cho 10000 ft.

Phụ lục 2: Tầm nhìn và Khoảng cách đến mây theo VMC (tối thiểu)

TT	Dải độ cao	Loại vùng trời	Tầm nhìn bay	Khoảng cách đến mây
1.	Từ 3050 m (10000 ft) AMSL trở lên	B, C, D, E, F, G	8 km	Ngang: 1500 m; Dọc: 300 m (1000 ft)
2.	Dưới 3050 m (10000 ft) AMSL và trên 900 m (3000 ft) AMSL (hoặc trên 300 m so với địa hình, tùy theo giá trị nào cao hơn)	B, C, D, E, F, G	5 km	Ngang: 1500 m; Dọc: 300 m (1000 ft)
3.	Từ 900 m (3000 ft) AMSL trở xuống (hoặc 300 m so với địa hình, tùy theo giá trị nào cao hơn)	B, C, D, E	5 km	Ngang: 1500 m; Dọc: 300 m (1000 ft)
4.		F, G	5 km*	Thoát mây và nhìn thấy mặt đất

Ghi chú: Có thể giảm xuống 1500 m cho các chuyến bay hoạt động ở tốc độ thấp nếu được cơ quan có thẩm quyền cho phép.

Phụ lục 3: PHÂN CẤP SÂN BAY VÀ CÁC BỀ MẶT GIỚI HẠN CHƯƠNG NGẠI VẬT BẢO ĐẢM CHO HOẠT ĐỘNG CỦA TÀU BAY DÂN DỤNG

Mục 1

PHÂN CẤP SÂN BAY

Sân bay có hoạt động bay dân dụng được phân cấp theo số 1, 2, 3, 4 và các chữ cái A, B, C, D, E, F. Bộ Xây dựng quy định cấp sân bay cho từng sân bay có hoạt động của tàu bay dân dụng.

Mục 2

PHÂN LOẠI ĐƯỜNG CÁT, HẠ CÁNH

1. Đường CHC không có thiết bị dẫn đường;
2. Đường CHC có thiết bị dẫn đường gồm:
 - a) Đường CHC tiếp cận giản đơn;
 - b) Đường CHC tiếp cận chính xác CAT I, II và III..

Mục 3

DẢI BAY VÀ KHU VỰC AN TOÀN CUỐI ĐƯỜNG CÁT HẠ CÁNH

1. Dải bay (Runway strip)

a) Chiều dài dải bay:

Chiều dài dải bay gồm đường cát hạ cánh và các đoạn kéo dài thêm nằm trước ngưỡng kể từ mép đường cát hạ cánh hoặc đoạn dừng với chiều dài không nhỏ hơn:

- 60m khi đường cát hạ cánh có mã số là 2, 3 hoặc 4;
- 60m khi đường cát hạ cánh có mã số là 1 và đường cát hạ cánh có thiết bị;
- 30m khi đường cát hạ cánh có mã số là 1 và đường cát hạ cánh không có thiết bị.

b) Chiều rộng dải bay:

Dải bay bao gồm một đường CHC tiếp cận chính xác về hai phía của đường CHC với khoảng cách tối thiểu:

- Chiều rộng dải bay của đường cát hạ cánh tiếp cận chính xác được mở rộng theo phương ngang khi điều kiện cho phép tới một khoảng cách không được nhỏ hơn:
 - + 140m khi mã số là 3 hoặc 4 về mỗi phía của tim đường cát hạ cánh và kéo dài hết chiều dài dải bay;
 - + 75m khi mã số là 1 hoặc 2 về mỗi phía của tim đường cát hạ cánh và kéo dài hết chiều dài dải bay.
- Chiều rộng dải bay của đường cát hạ cánh tiếp cận giản đơn được mở rộng về mỗi phía theo phương ngang tới một khoảng cách không nhỏ hơn:
 - + 140m khi mã số là 3 hoặc 4 về mỗi phía của tim đường cát hạ cánh và kéo dài

hết chiều dài dải bay;

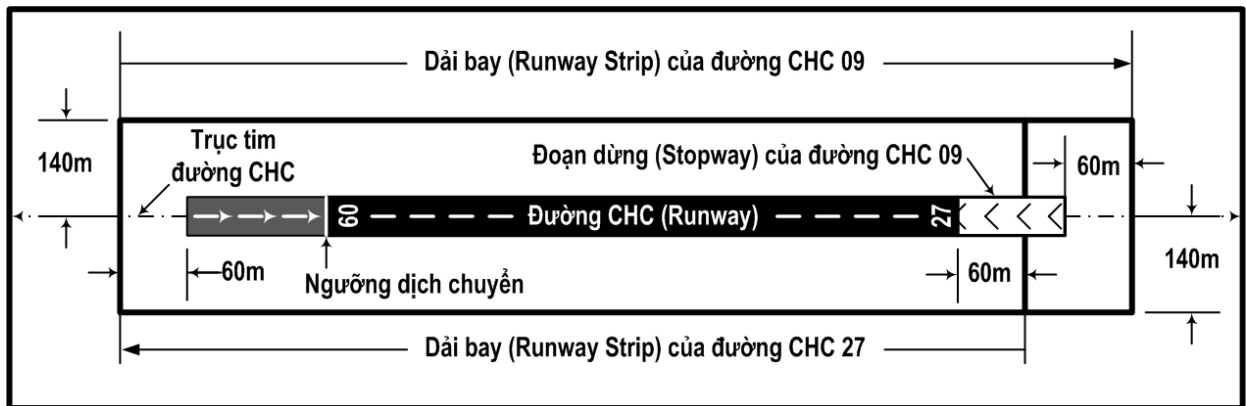
+ 75m khi mã số là 1 hoặc 2 về mỗi phía của tim đường cất hạ cánh và kéo dài hết chiều dài dải bay.

- Chiều rộng dải bay của đường cất hạ cánh không có thiết bị được mở rộng về mỗi phía theo phương ngang hết chiều dài dải bay với một khoảng cách không được nhỏ hơn:

+ 75m khi mã số là 3 hoặc 4;

+ 40m khi mã số là 2;

+ 30m khi mã số là 1.



Hình 1-PLI: Dải bay tối thiểu (Runway strip) của đường CHC mã số 3 hoặc 4

2. Khu vực an toàn cuối đường CHC (Runway end safety area - RESA)

a) Phải xác định và thiết lập khu vực an toàn cuối đường CHC tại điểm cuối dải bay của đường CHC khi sân bay có:

- Mã số là 3 hoặc 4;

- Mã số là 1 hoặc 2 và đường CHC có thiết bị.

b) Xác định và thiết lập khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh đối với mã số là 1 hoặc 2 và đường cất hạ cánh không có thiết bị.

c) Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC.

- Khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh được kéo dài từ cuối dải bay đến khoảng cách tối thiểu

+ 90m với các trường hợp:

+ Mã số là 3 hoặc 4;

+ Mã số là 1 hoặc 2 và đường cất hạ cánh có thiết bị;

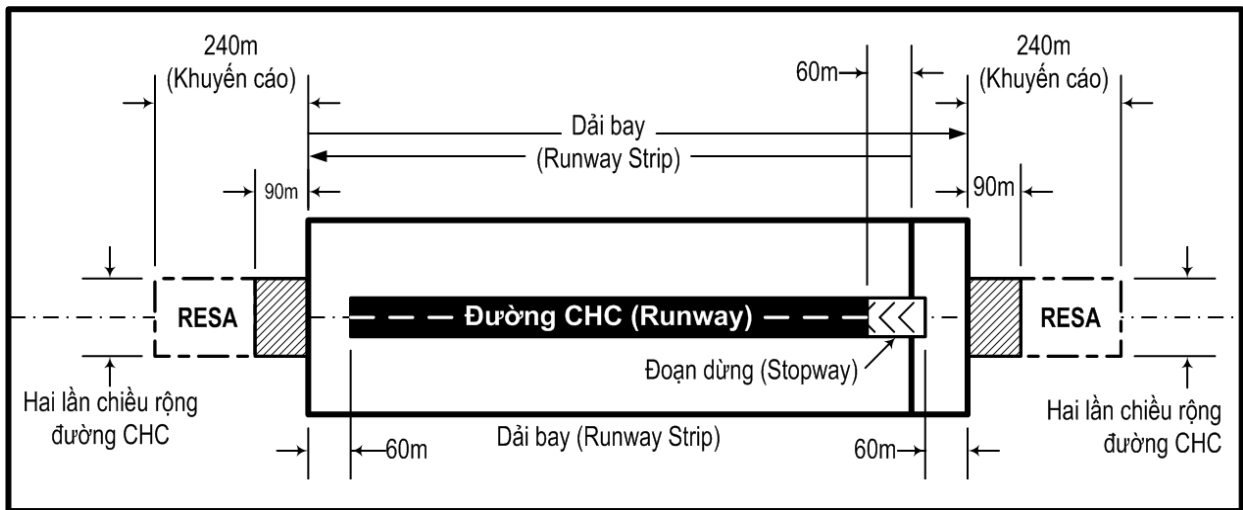
d) Nếu có thể thiết lập một hệ thống hãm tàu bay, chiều dài trên có thể được giảm xuống dựa trên đặc điểm kỹ thuật thiết kế của hệ thống hãm tàu bay.

đ) Trong điều kiện cho phép, áp dụng khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh được kéo dài càng xa càng tốt; có thể kéo dài chiều dài khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh bắt đầu từ điểm cuối của dải bay tới khoảng cách tối thiểu là:

- 240m đối với mã số là 3 hoặc 4; hoặc giảm độ dài khi có hệ thống hãm tàu bay;
- 120m đối với mã số là 1 hoặc 2 và đường cất hạ cánh có thiết bị; hoặc giảm độ dài khi có hệ thống hãm tàu bay;
- 30m đối với mã số là 1 hoặc 2 và đường cất hạ cánh không có thiết bị.

e) Chiều rộng khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh ít nhất bằng hai lần chiều rộng thực tế của đường cất hạ cánh liên quan.

g) Trong điều kiện cho phép, chiều rộng khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh lấy bằng với chiều rộng dải bay.



Hình 2-PLI: Khu vực an toàn cuối đường CHC (RESA) của đường CHC mã số 3 hoặc 4

Mục 4

CÁC BỀ MẶT GIỚI HẠN CHƯỚNG NGẠI VẬT (OLS)

1. Bề mặt ngang ngoài (Outer horizontal surface)

Ghi chú: Những thông số liên quan đến bề mặt ngang ngoài được hướng dẫn tại tài liệu Airport Services Manual (Doc 9137), Part 6 của ICAO.

2. Bề mặt hình nón (Conical surface)

a) Bề mặt hình nón là bề mặt có độ dốc hướng lên và hướng ra ngoài kể từ đường biên của bề mặt ngang trong.

b) Giới hạn của bề mặt hình nón bao gồm:

- Đường biên dưới trùng với đường biên của bề mặt ngang trong;
- Đường biên trên nằm ở độ cao xác định trên bề mặt ngang trong.

c) Độ dốc bề mặt hình nón được đo trong mặt thẳng đứng vuông góc với cạnh biên ngoài của bề mặt ngang trong.

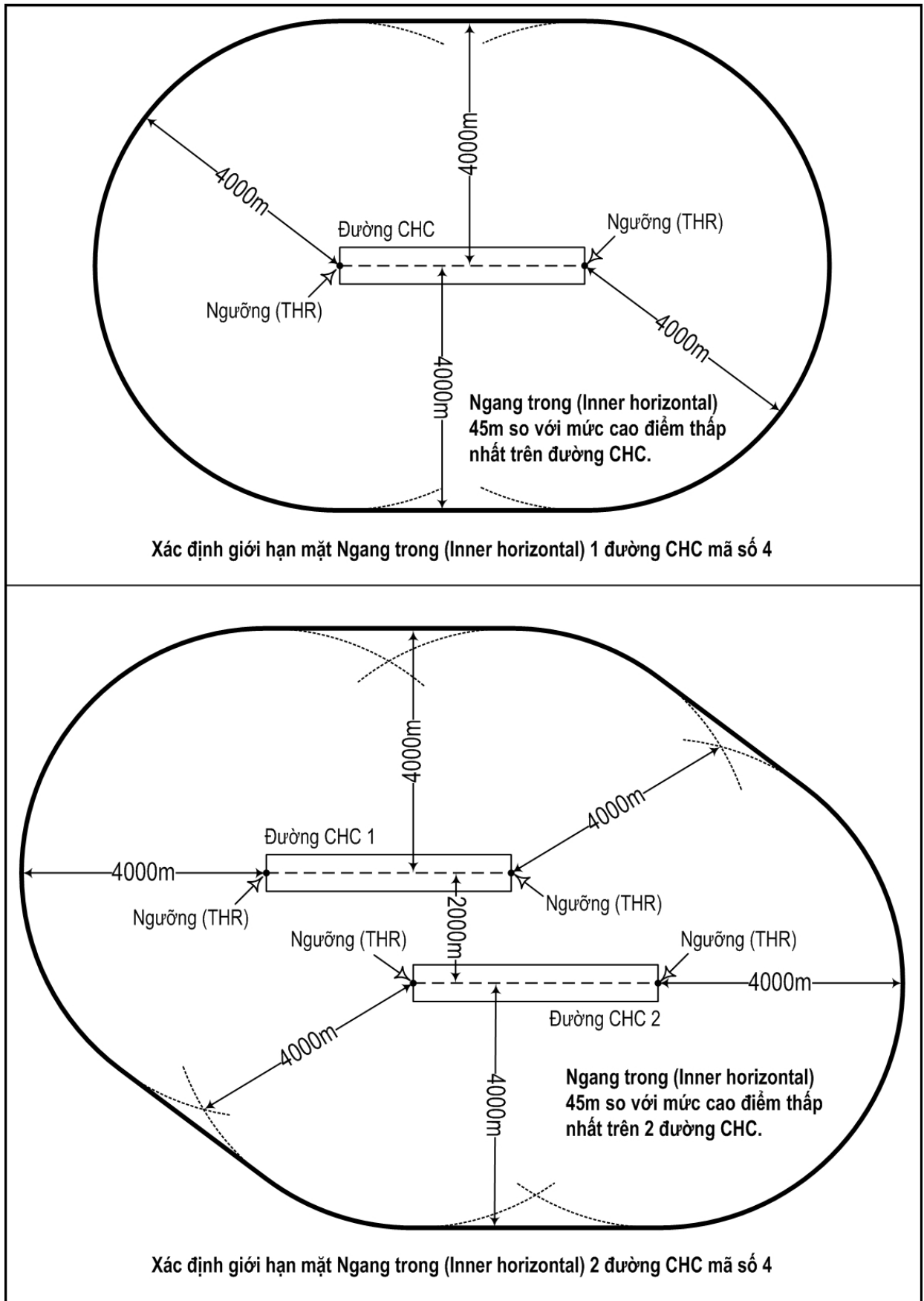
3. Bề mặt ngang trong (Inner horizontal surface).

a) Bề mặt ngang trong là mặt phẳng nằm ngang phía trên sân bay và vùng lân cận sân bay.

b) Đường biên ngoài của bề mặt ngang trong là các đường tròn có tâm là các điểm

ngưỡng của tất cả các đường CHC hiện có và hợp nhất với nhau bằng các đường tiếp tuyến.

c) Chiều cao bề mặt ngang trong được tham chiếu đến mức cao thấp nhất trên tất cả các đường CHC.



Hình 3-PLI: Xác định mặt ngang trong (Inner horizontal) đường CHC mã số 4
4. Bề mặt tiếp cận. (Approach surface)

a) Bề mặt tiếp cận là bề mặt nghiêng hoặc tổ hợp của nhiều bề mặt nằm ở phía trước ngưỡng đường cất hạ cánh.

b) Các giới hạn của bề mặt tiếp cận bao gồm:

- Đường biên trong có chiều dài quy định, nằm ngang và vuông góc với trục tim kéo dài của đường cất hạ cánh và cách ngưỡng đường cất hạ cánh một khoảng quy định;
- Hai cạnh biên bắt đầu từ hai đầu mút đường biên trong và loe dần đều cách đều đường trục tim kéo dài;
- Đường biên ngoài song song với đường biên trong;
- Trường hợp không thực hiện tiếp cận thẳng (tiếp cận lệch trục theo phương ngang, lệch trục, vòng cung), các bề mặt trên sẽ thay đổi theo trục tim kéo dài của vật tiếp cận tương ứng;

c) Mức cao của đường biên trong bằng mức cao điểm chính giữa của ngưỡng đường cất hạ cánh;

d) Độ dốc bề mặt tiếp cận được đo trong mặt phẳng thẳng đứng chứa trục tim đường cất hạ cánh và trục tim kéo dài của hình chiếu vật tiếp cận lệch trục hoặc vòng cung tùy ý.

5. Bề mặt tiếp cận trong (Inner approach surface)

a) Bề mặt tiếp cận trong là một phần hình chữ nhật nằm trong bề mặt tiếp cận, bắt đầu từ trước ngưỡng đường cất hạ cánh.

b) Các giới hạn của bề mặt tiếp cận trong bao gồm:

- Một đường biên trong với chiều dài quy định trùng với đường biên trong của bề mặt tiếp cận;
- Hai cạnh biên bắt đầu từ các đầu mút của đường biên trong và kéo dài song song với mặt phẳng đứng chứa trục tim đường cất hạ cánh;
- Một đường biên ngoài song song với đường biên trong.

6. Bề mặt chuyển tiếp (Transitional surface)

a) Bề mặt chuyển tiếp là một bề mặt phức hợp nằm dọc theo một cạnh bên của dải bay và một phần của mặt bên bề mặt tiếp cận, kéo dài lên cao hướng ra ngoài cho đến khi gặp bề mặt ngang trong.

b) Các giới hạn của bề mặt chuyển tiếp bao gồm:

- Đường biên phía dưới, bắt đầu từ đường giao của bề mặt tiếp cận với bề mặt ngang trong và kéo dài xuống phía dưới dọc theo đường biên sườn của bề mặt tiếp cận cho đến khi gặp đường biên trong của bề mặt tiếp cận và sau đó chạy dọc theo dải bay song song với trục tim đường cất hạ cánh;
- Đường biên phía trên nằm trong mặt phẳng của bề mặt ngang trong;

c) Mức cao của một điểm trên đường biên dưới:

- Dọc theo đường biên sườn của bề mặt tiếp cận - bằng mức cao của bề mặt tiếp cận tại điểm đó;
- Dọc theo dải bay - bằng mức cao của điểm gần nhất trên trục tim hoặc trục tim kéo dài của đường cất hạ cánh.

Ghi chú: Do đường biên phía trên của bề mặt chuyển tiếp dọc theo dải bay sẽ bị cong nếu mặt cắt đường CHC bị cong hoặc sẽ là mặt phẳng nếu mặt cắt đường CHC là một đường thẳng. Giao điểm của bề mặt chuyển tiếp với bề mặt ngang trong cũng sẽ là đường cong hoặc đường thẳng tùy theo hình dạng đường CHC.

d) Độ dốc của bề mặt chuyển tiếp được đo trong mặt phẳng thẳng đứng vuông góc với trục tim đường cất hạ cánh;

7. Bề mặt chuyển tiếp trong (Inner transitional surface)

Ghi chú: Bề mặt chuyển tiếp trong được dự định là bề mặt giới hạn chướng ngại vật kiểm soát cho thiết bị dẫn đường, tàu bay và các phương tiện khác phải ở gần đường CHC và không được xuyên qua ngoại trừ các vật thể dễ gãy. Bề mặt chuyển tiếp mô tả ở 4.1.13 được dự định giữ nguyên là bề mặt giới hạn chướng ngại vật kiểm soát cho các tòa nhà, v.v.

a) Bề mặt chuyển tiếp trong là bề mặt tương tự như bề mặt chuyển tiếp nhưng ở gần đường cất hạ cánh hơn.

b) Các giới hạn của bề mặt chuyển tiếp trong bao gồm:

- Đường biên dưới bắt đầu từ cuối bề mặt tiếp cận trong và kéo xuống dưới dọc theo bề mặt tiếp cận trong đến khi gặp đường biên trong của bề mặt đó, sau đó chạy dọc theo dải bay song song với trục tim đường cất hạ cánh đến khi gặp đường biên trong của bề mặt hủy bỏ hạ cánh và từ đó đi lên đến giao điểm của đường biên sườn đó với bề mặt ngang trong;

- Đường biên trên nằm trong mặt phẳng của bề mặt ngang trong;

c) Mức cao của một điểm trên đường biên dưới được xác định như sau:

- Dọc theo đường biên của bề mặt tiếp cận trong và bề mặt hủy bỏ hạ cánh bằng mức cao của bề mặt cụ thể tại điểm đó;

- Dọc theo dải bay - bằng mức cao của điểm gần nhất trên trục tim đường cất hạ cánh hoặc trên trục tim kéo dài;

Ghi chú: Do b) bề mặt chuyển tiếp dọc theo dải bay sẽ bị cong nếu mặt cắt đường CHC bị cong hoặc sẽ là mặt phẳng nếu mặt cắt đường CHC là một đường thẳng. Giao điểm của bề mặt chuyển tiếp trong với bề mặt ngang trong cũng sẽ là đường cong hoặc đường thẳng tùy theo hình dạng đường CHC.

d) Độ dốc của bề mặt chuyển tiếp trong đo trong mặt phẳng thẳng đứng vuông góc với trục tim đường cất hạ cánh.

8. Bề mặt hủy bỏ hạ cánh (Balk landing surface)

a) Bề mặt hủy bỏ hạ cánh là mặt phẳng nghiêng bắt đầu từ một khoảng cách nhất

định sau ngưỡng đường cất hạ cánh và mở rộng đến bề mặt chuyển tiếp trong.

b) Các giới hạn của bề mặt hủy bỏ hạ cánh bao gồm:

- Đường biên trong nằm ngang, vuông góc với tim đường cất hạ cánh và nằm cách ngưỡng đường cất hạ cánh một khoảng cách nhất định;
- Hai đường biên sườn bắt đầu từ các đầu mút của đường biên trong và loe dần đều về hai bên so với mặt phẳng đứng chứa tim đường cất hạ cánh;
- Đường biên ngoài song song với đường biên trong và nằm trong mặt phẳng của bề mặt ngang trong.

c) Mức cao của đường biên trong bằng mức cao của tim đường cất hạ cánh tại vị trí của đường biên trong.

d) Độ dốc của bề mặt hủy bỏ hạ cánh được đo trong mặt phẳng thẳng đứng, dựng dọc theo tim đường cất hạ cánh.

9. Bề mặt lấy độ cao cất cánh (Take-off climb surface)

a) Bề mặt lấy độ cao cất cánh là mặt phẳng nghiêng hoặc một bề mặt đặc biệt khác nằm ngoài đầu mút đường cất hạ cánh hoặc ngoài khoảng trống.

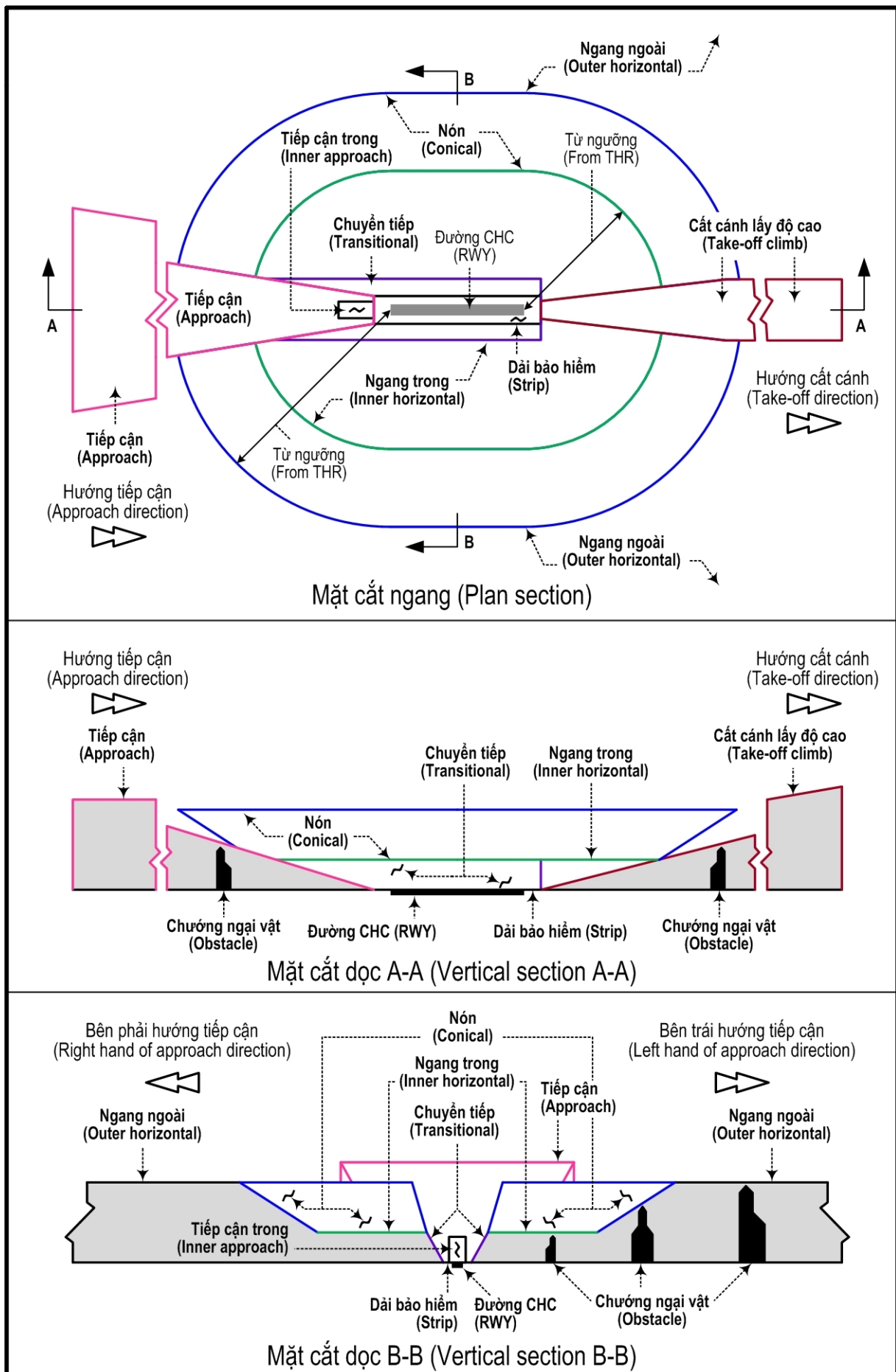
b) Các giới hạn của bề mặt lấy độ cao cất cánh bao gồm:

- Đường biên trong nằm ngang và vuông góc với tim đường cất hạ cánh, ở cách đầu mút đường cất hạ cánh một khoảng cách quy định, hoặc ở chỗ kết thúc khoảng trống nếu có thiết lập khoảng trống và chiều dài khoảng trống lớn hơn khoảng cách quy định ở trên;
- Hai đường biên sườn bắt đầu từ mút của đường biên trong và loe dần đều về hai bên so với vệt bay khởi hành đến chiều rộng quy định và tiếp tục kéo dài chiều rộng đó đến hết phần chiều dài còn lại của bề mặt lấy độ cao cất cánh;
- Đường biên ngoài chạy theo phương nằm ngang và vuông góc với vệt bay khởi hành.

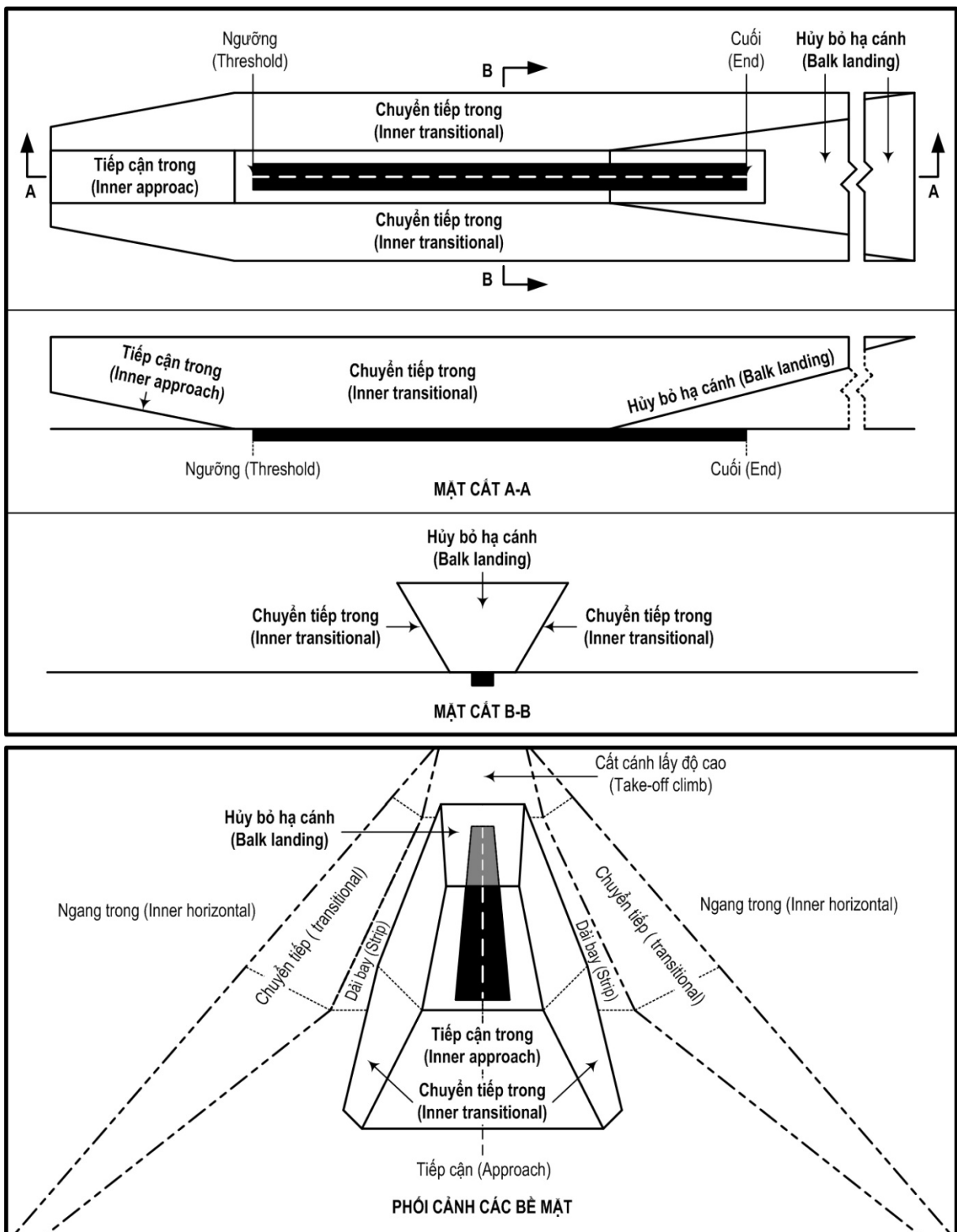
c) Mức cao của đường biên trong phải bằng mức cao của điểm cao nhất trên tim đường cất hạ cánh kéo dài giữa phần cuối đường cất hạ cánh và đường biên trong, trừ khi có khoảng trống thì mức cao này bằng mức cao của điểm cao nhất trên mặt đất của trục tim khoảng trống.

d) Trong trường hợp cất cánh thẳng, độ dốc của bề mặt cất cánh được tính trong mặt thẳng đứng có chứa trục tim đường cất hạ cánh.

đ) Trong trường hợp cất cánh vòng, bề mặt cất cánh phải là bề mặt phức hợp chứa các đường pháp tuyến nằm trong mặt phẳng ngang so với đường tim của bề mặt cất cánh. Độ dốc tương tự như độ dốc khi cất cánh thẳng.



Hình 4-PLI: Các bề mặt giới hạn chướng ngại vật



Hình 5-PLI: Các bề mặt Tiếp cận trong, Chuyển tiếp trong, Hủy bỏ hạ cánh và phối cảnh

Mục 5

CÁC KÍCH THƯỚC VÀ ĐỘ DỐC CÁC BỀ MẶT GIỚI HẠN CHƯÓNG
NGẠI VẬT

1. Đường CHC khai thác tiếp cận.

PHÂN LOẠI ĐƯỜNG CHC										
Bề mặt và kích thước	Không có thiết bị				Tiếp cận giản đơn			Loại tiếp cận chính xác		
	Mã số				Mã số			I	II/III	
	Mã số				Mã số			Mã số	Mã số	
	1	2	3	4	1,2	3	4	1,2	3,4	3,4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
NÓN (Conical)										
Độ dốc	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Chiều cao	35m	55m	75m	100m	60m	75m	100m	60m	100m	100m
NGANG TRONG (Inner Horizontal)										
Chiều cao	45m	45m	45m	45m	45m	45m	45m	45m	45m	45m
Bán kính	2000m	2500m	4000m	4000m	3500m	4000m	4000m	3500m	4000m	4000m
TIẾP CẬN TRONG (Inner approach)										
Chiều rộng	-	-	-	-	-	-	-	90m	120m ^c	120m ^c
Cự ly đến ngưỡng	-	-	-	-	-	-	-	60m	60m	60m
Chiều dài	-	-	-	-	-	-	-	900m	900m	900m
Độ dốc	-	-	-	-	-	-	-	2,5%	2%	2%
TIẾP CẬN (Approach)										
Chiều dài cạnh trong	60m	80m	150m	150m	140m	280m	280m	140m	280m	280m
Cự ly đến ngưỡng	30m	60m	60m	60m	60m	60m	60m	60m	60m	60m
Mở rộng (mỗi bên)	10%	10%	10%	10%	15%	15%	15%	15%	15%	15%
Đoạn đầu tiên (First section)										
Chiều dài	1600m	2500m	3000m	3000m	2500m	3000m	3000m	3000m	3000m	3000m
Độ dốc	5%	4%	3,33%	2,5%	3,33%	2%	2%	2,5%	2%	2%
Đoạn thứ hai (Second section)										
Chiều dài	-	-	-	-	-	3600m ^b	3600m ^b	12000m ^b	3600m ^b	3600m ^b
Độ dốc	-	-	-	-	-	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%
Đoạn ngang (Horizontal section)										
Chiều dài	-	-	-	-	-	8400m ^b	8400m ^b	-	8400m ^b	8400m ^b

Tổng chiều dài	-	-	-	-	-	15000m	15000m	15000m	15000m	15000m
Chuyển tiếp (Transition)										
Độ dốc	20%	20%	14,3%	14,3%	20%	14,3%	14,3%	14,3%	14,3%	14,3%
Chuyển tiếp trong (Inner transition)										
Độ dốc	-	-	-	-	-	-	-	40%	33,3%	33,3%
Hủy bỏ hạ cánh (Balk landing)										
Chiều dài cạnh trong	-	-	-	-	-	-	-	90m	120m ^c	120m ^c
Cự ly đến ngưỡng	-	-	-	-	-	-	-	c	1800m ^d	1800m ^d
Mở rộng (mỗi bên)	-	-	-	-	-	-	-	c	1800m ^d	1800m ^d
Độ dốc	-	-	-	-	-	-	-	10%	10%	10%
	-	-	-	-	-	-	-	4%	3,33%	3,33%
a. Tất cả kích thước tính theo phương ngang trừ khi có quy định cụ thể. b. Chiều dài vượt qua điểm độ dốc 2,5% cắt với: - Bề mặt ngang 150m so với mức cao của ngưỡng; hoặc - Bề mặt nằm ngang đi qua đỉnh của chướng ngại vật chỉ phối độ cao/chiều cao vượt chướng ngại (OCA/H) . Lấy giá trị cao hơn. c. Cự ly đến cuối dài bay. d. Hoặc cuối của đường CHC chọn đoạn ngắn hơn.					e. Đối với mã chữ F (có khả năng phục vụ loại tàu bay dân dụng dân dụng lớn nhất có sải cánh từ 65m đến dưới 80m), chiều rộng được tăng lên 140m trừ khi sân bay đó phục vụ máy bay có mã chữ F có hệ thống điện tử hàng không kỹ thuật số (digital avionics) cấp lệnh điều khiển để duy trì đường bay đã thiết lập trong quá trình thực tiếp cận hệt go-around). <i>Ghi chú: Xem Tài liệu số 301, 345 (sắp phát hành) và chương 4 của PANS–Aerodromes, phần I (Doc 9981) để biết thêm chi tiết.</i>					

2. Đường CHC dự định khai thác cất cánh.

Bề mặt và kích thước ^a	Mã số		
	1	2	3 / 4
(1)	(2)	(3)	(4)
CẤT CÁNH LẤY ĐỘ CAO (Take-off climb)			
Chiều dài cạnh trong	60m	80m	180m
Cự ly đến ngưỡng ^b	30m	60m	60m
Mở rộng (mỗi bên)	10%	10%	12,5%
Chiều rộng cuối cùng	380m	580m	1200m / 1800m ^c
Chiều dài	1600m	2500m	15000m
Độ dốc	5%	4%	2% ^d
a. Tất cả kích thước tính theo phương ngang trừ khi có quy định cụ thể. b. Bề mặt cất cánh lấy độ cao bắt đầu từ cuối khoảng trống nếu chiều dài khoảng trống lớn hơn cự ly cụ thể. c. 1800m khi tuyến bay đã định có sự thay đổi hướng mũi lớn hơn 15 độ đối với các hoạt động được thực hiện trong điều kiện IMC, VMC vào ban đêm. d.			

d. Giảm độ dốc.

- Trường hợp cần giảm độ dốc quy định của bề mặt lấy độ cao cất cánh thì chiều dài phải tăng lên để đảm bảo an toàn đến chiều cao 300 m.
- Trường hợp không có vật thể nào chạm tới bề mặt cất cánh lấy độ cao 2% (1:50), thì các vật thể mới nên được giới hạn sao cho vẫn duy trì được bề mặt không có chướng ngại vật vốn có hoặc một bề mặt giảm xuống đến độ dốc 1,6% (1:6,25).

Chú thích:

a) Trong trường hợp sân bay có điều kiện địa hình, địa vật bảo đảm tĩnh không khó khăn, cho phép thiết lập vùng phụ cận khuyết, bảo đảm cho máy bay thực hiện vòng lượn một bên hoặc không lập vòng lượn và điều chỉnh bề mặt giới hạn chướng ngại vật sân bay. Trong trường hợp này, ranh giới sườn vùng phụ cận khuyết bên phía không lập vòng lượn phải cách mép ngoài của dải bay tối thiểu 500 m. Việc thay đổi quy cách vùng phụ cận của sân bay, điều chỉnh bề mặt giới hạn chướng ngại vật sân bay phải dựa trên cơ sở tính chất hoạt động bay, yêu cầu của địa phương và do Bộ Tổng Tham mưu quyết định.

b) Trong phạm vi bề mặt tiếp cận, cất cánh của vùng phụ cận đầu:

- Không quy hoạch xây dựng khu đô thị, khu công nghiệp hoặc bệnh viện, công trình có tập trung đông người, kho xăng dầu và kho chất nổ, chất cháy.
- Không xây dựng đường dây điện cao thế, cột ăng ten phát sóng. Trường hợp được phép xây dựng, phải đặt cách xa ranh giới đầu dải bay ít nhất là 4 km. Khoảng cách này có thể giảm đến 1 km với điều kiện đường dây cao thế, cột ăng ten phát sóng không gây nguy hiểm cho các chuyến bay và được che khuất bởi địa hình tự nhiên, công trình xây dựng hoặc rừng cây.

c) Ngoài phạm vi bề mặt tiếp cận, cất cánh, đường dây điện cao thế phải cách ranh giới dải bay không nhỏ hơn 1 km. Trong mọi trường hợp phải bảo đảm yêu cầu không gây nhiễu đối với các phương tiện thông tin và kỹ thuật vô tuyến bảo đảm bay.

Mục 5

BỀ MẶT GIỚI HẠN CHƯỚNG NGẠI VẬT ĐỐI VỚI SÂN BAY TRỰC THĂNG DÂN DỤNG

Bề mặt giới hạn chướng ngại vật đối với sân bay trực thăng dân dụng được quy định tại Mục 4.1 và 4.2 Chương 4 Tiêu chuẩn sân bay trực thăng dân dụng Việt Nam được ban hành theo Quyết định số 967/QĐ-CHK ngày 25 tháng 3 năm 2009 của Cục Hàng không Việt Nam (Tiêu chuẩn cơ sở TCCS 03:2009/CHK).

Phụ lục 4: Các bề mặt thu thập chương ngại vật

Mục 1

PHẠM VI CÁC KHU VỰC 2a, 2b và 2c

(Refer 5.3.3.4.5 và 5.3.3.4.6 An15)

1. Khu vực 2a (Area 2a).

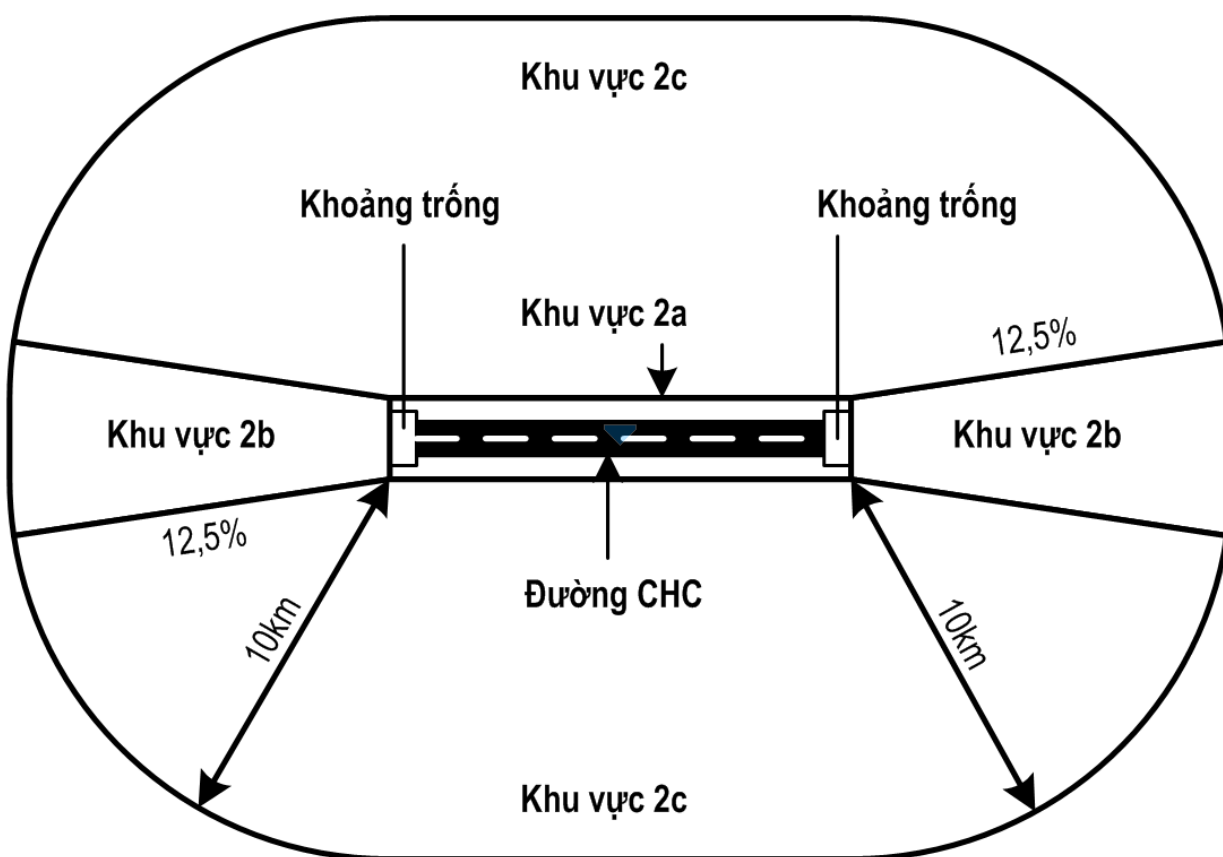
Một khu vực hình chữ nhật bao quanh một đường CHC nó bao gồm dải bay và khoảng trống đã có. (Xem chi tiết kích thước tại 1. Dải bay (Runway strip), Mục 3, Phụ lục 3).

2. Khu vực 2b (Area 2b).

Một khu vực mở rộng từ giới hạn của Khu vực 2a theo hướng khởi hành với chiều dài 10km và mở rộng 15% về mỗi bên.

3. Khu vực 2c (Area 2c).

Một khu vực mở rộng ra ngoài Khu vực 2a và Khu vực 2b đến cự ly 10km tính từ ranh giới của Khu vực 2a.



Hình 1-PLII: Sơ đồ khu vực 2a, 2b, 2c.

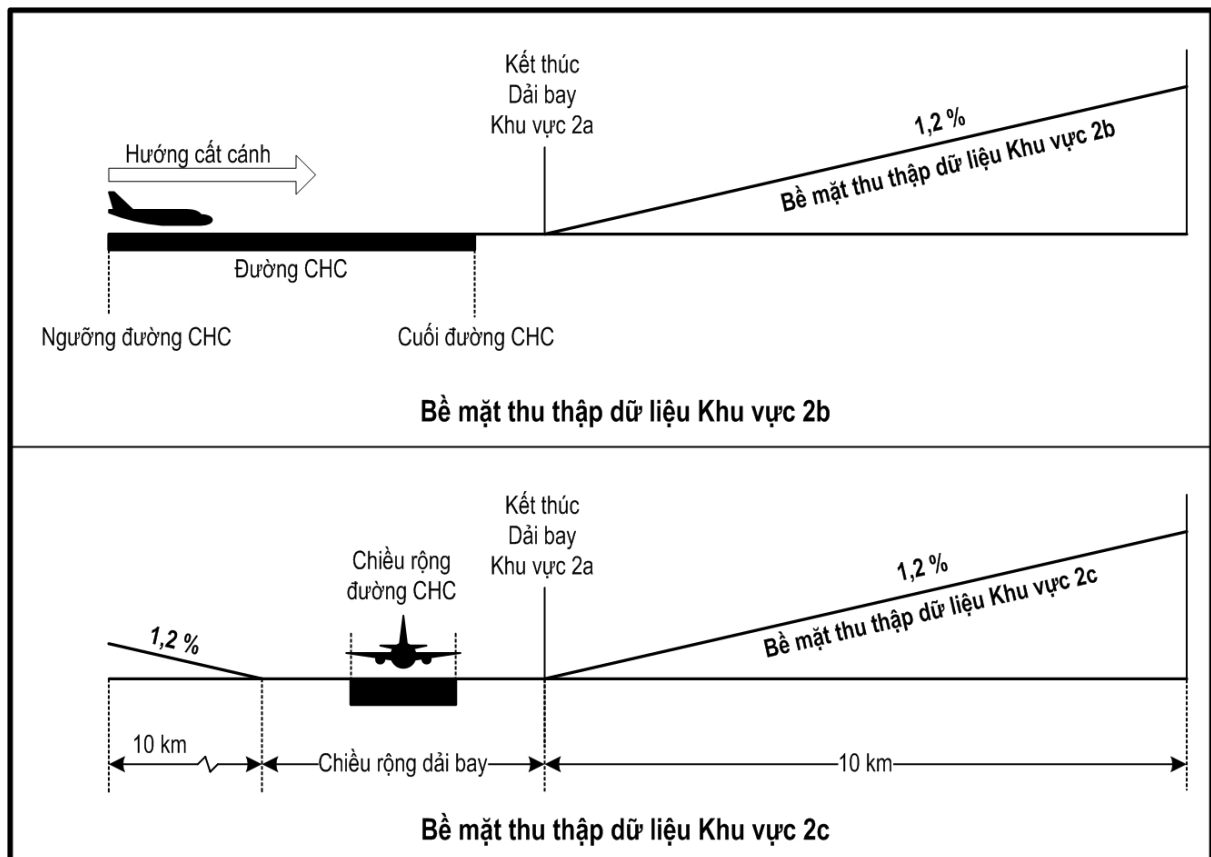
CÁC BỀ MẶT THU THẬP DỮ LIỆU CHƯƠNG NGẠI VẬT KHU VỰC 2b VÀ 2c
(Refer 5.3.3.4.5 và 5.3.3.4.6 An15)

1. Khu vực 2b (Area 2b).

Bề mặt thu thập dữ liệu chương ngại vật có độ dốc 1,2% kéo ra theo hướng khởi hành từ cuối Khu vực 2a tại mức cao của cuối đường CHC.

3. Khu vực 2c (Area 2c).

Bề mặt thu thập dữ liệu chương ngại vật có độ dốc 1,2% kéo ra bên ngoài của các Khu vực 2a và 2b từ mức cao ban đầu là bằng với mức cao của Khu vực 2a tại điểm từ đó kéo ra.



Hình 2-PLII: Sơ đồ bề mặt thu thập dữ liệu chương ngại vật Khu vực 2b và 2c

Mục 3

**YÊU CẦU VỀ CHẤT LƯỢNG DỮ LIỆU VÀ THÔNG TIN THUỘC TÍNH
CỦA CHƯƠNG NGẠI VẬT HÀNG KHÔNG**
(Refer Doc10066)

1. Thông tin thuộc tính của dữ liệu chương ngại vật.

TT	Thuộc tính (Attribute)
1	Khu vực (Area of coverage)

2	Nhận dạng nguồn khởi tạo dữ liệu (Data originator identifier)
3	Nhận dạng nguồn dữ liệu (Data source identifier)
4	Nhận dạng chướng ngại vật (Obstacle identifier)
5	Độ chính xác ngang (Horizontal accuracy)
6	Mức độ tin cậy ngang (Horizontal confidence level)
7	Vị trí ngang (Horizontal position)
8	Độ phân giải ngang (Horizontal resolution)
9	Kéo dài theo ngang (Horizontal extent)
10	Hệ quy chiếu ngang (Horizontal reference system)
11	Mức cao (Elevation)
12	Độ chính xác đứng (Vertical accuracy)
13	Mức độ tin cậy đứng (Vertical confidence level)
14	Độ phân giải đứng (Vertical resolution)
15	Hệ quy chiếu đứng (Vertical reference system)
16	Loại chướng ngại vật (Obstacle type)
17	Loại hình học (Geometry type)
18	Tính toàn vẹn (Integrity)
19	Ngày giờ dữ liệu (Date and time stamp)
20	Đơn vị đo lường được dùng (Unit of measurement used)
21	Đèn báo (Lighting)
22	Sơn báo (Marking)
23	Thuộc tính (Attribute)
24	Chiều cao (Height)
25	Hoạt động (Operations)
26	Ảnh hưởng (Effectivity)

2. Yêu cầu trị số của dữ liệu chướng ngại vật.

a) Khu vực 1:

- Độ chuẩn xác phương đứng (Vertical accuracy): 30 m
- Độ phân giải phương đứng (Vertical resolution): 1 m
- Độ chuẩn xác phương ngang (Horizontal accuracy): 50 m

b) Khu vực 2:

- Độ chuẩn xác phương đứng (Vertical accuracy): 3 m
- Độ phân giải phương đứng (Vertical resolution): 0,1 m
- Độ chuẩn xác phương ngang (Horizontal accuracy): 5 m

Phụ lục 5: Cảnh báo chương ngại vật Hàng không

Mục 1

NHỮNG VẬT THỂ CẦN ĐƯỢC ĐÁNH DẤU, CHIẾU SÁNG

1. Một vật thể cố định phải được đánh dấu nếu có độ cao vượt trên bề mặt lấy độ cao cất cánh trong phạm vi 3.000 m tính từ mép trong của bề mặt lấy độ cao cất cánh và phải được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo chương ngại vật nếu đường CHC sử dụng vào ban đêm, trừ các trường hợp:

- a) Có thể không cần đánh dấu và chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV khi vật thể này được che khuất bằng một vật thể cố định khác;
- b) Có thể không cần đánh dấu khi vật thể đó được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV có cường độ trung bình loại A vào ban ngày và chiều cao không quá 150 m so với mặt đất;
- c) Có thể không cần đánh dấu khi vật thể đó được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV có cường độ cao vào ban ngày;
- d) Có thể không cần chiếu sáng khi vật thể là một nhà đèn hoặc thấy rằng không lắp đèn vẫn đủ điều kiện đảm bảo an toàn hàng không.

2. Vật thể cố định, không phải là chương ngại vật nhưng ở cạnh bề mặt lấy độ cao cất cánh phải được đánh dấu và nếu đường CHC sử dụng vào ban đêm phải được chiếu sáng cảnh báo CNV; trừ các trường hợp:

- a) Khi vật thể đó được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV có cường độ trung bình loại A vào ban ngày và chiều cao không quá 150 m so với mặt đất;
- b) Khi vật thể đó được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV có cường độ cao vào ban ngày.

3. Một vật thể cố định vượt trên bề mặt tiếp cận hoặc bề mặt chuyển tiếp trong phạm vi 3.000 m tính từ mép trong của bề mặt tiếp cận phải được đánh dấu và nếu đường CHC sử dụng vào ban đêm phải được chiếu sáng cảnh báo CNV, trừ các trường hợp:

- a) Khi vật thể này được che khuất bằng một vật thể cố định khác;
- b) Có thể không cần đánh dấu và chiếu sáng khi vật thể đó được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV có cường độ trung bình loại A vào ban ngày và chiều cao không quá 150 m so với mặt đất;
- c) Có thể không cần đánh dấu khi vật thể đó được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV có cường độ cao vào ban ngày;
- d) Có thể không cần chiếu sáng khi vật thể là một nhà đèn hoặc thấy rằng không lắp đèn vẫn đủ điều kiện đảm bảo an toàn hàng không.

4. Vật thể cố định vượt trên bề mặt ngang trong phải được đánh dấu và nếu đường CHC sử dụng vào ban đêm phải được chiếu sáng, trừ các trường hợp.

- a) Khi vật thể này được che khuất bằng một vật thể cố định khác hoặc nghiên cứu thấy không ảnh hưởng đến an toàn bay;

b) Có thể không cần đánh dấu khi vật thể đó được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV có cường độ trung bình loại A vào ban ngày và chiều cao không quá 150 m so với mặt đất;

c) Có thể không cần đánh dấu khi vật thể đó được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV có cường độ cao vào ban ngày;

d) Có thể không cần đánh dấu và chiếu sáng đối với các vật thể khối lớn không thể di chuyển hoặc địa hình là CNV hình cong cần thiết kể phương thức bay bảo đảm an toàn theo chiều thẳng đứng phía dưới vật bay của tàu bay;

đ) Có thể không cần chiếu sáng khi vật thể là một nhà đèn hoặc thấy rằng không lắp đèn vẫn đủ điều kiện đảm bảo an toàn hàng không.

5. Vật thể cố định vượt trên bề mặt chương ngại vật phải được đánh dấu và nếu đường CHC sử dụng vào ban đêm phải được chiếu sáng.

6. Đánh dấu chương ngại vật là xe cộ và các vật thể di động khác không phải là tàu bay; khi sân bay được sử dụng vào ban đêm hoặc điều kiện tầm nhìn kém thì chúng được chiếu sáng, trừ các thiết bị và xe cộ chuyên dụng trên sân đỗ tàu bay.

7. Đánh dấu các đèn hàng không mặt đất đặt cao trong phạm vi khu bay để dễ nhận biết vào ban ngày. Không lắp đèn cảnh báo CNV ở Điểm cao khi đã có đèn chiếu sáng hoặc biển báo cho phần địa hình cao trong khu bay.

8. Đánh dấu các đường dây, đường cáp cao v.v. đi qua sông, thung lũng hay đường sá; cũng cần đánh dấu và chiếu sáng các cột đỡ chúng, nếu các đường dây và cáp đó có thể nguy hiểm cho tàu bay. Không cần đánh dấu khi chúng đã được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV cường độ cao về ban ngày.

9. Khi phải đánh dấu các đường dây điện, đường cáp trên không mà không thể đánh dấu trên dây điện và cáp đó thì phải lắp đặt đèn cảnh báo CNV cường độ cao loại B trên các cột đỡ chúng.

10. Các CNV có chiều cao 150 m hay lớn hơn so với mặt đất được đánh dấu và chiếu sáng nếu sân bay được sử dụng vào ban đêm. Không cần đánh dấu khi CNV đã được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV cường độ cao vào ban ngày.

11. Việc miễn trừ đánh dấu và hoặc chiếu sáng chương ngại vật do Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu quyết định.

Mục 2

ĐÁNH DẤU CHƯƠNG NGẠI VẬT HÀNG KHÔNG

1. Mọi chương ngại vật cố định, di động ảnh hưởng đến an toàn bay cần phải đánh dấu đều phải sơn màu hoặc đặt mốc, cắm cờ, trừ khi vật thể đủ nổi bật về hình dáng, kích thước, màu sắc và không lẫn với vật thể khác.

2. Quy định về sơn màu chương ngại vật

a) Mọi chương ngại vật đều phải được sơn ô màu để thấy rõ hình dáng của nó trên bất kỳ mặt phẳng đứng nào đều bằng hoặc lớn hơn 4,5 m theo cả hai kích thước. Màu phải gồm nhiều hình chữ nhật phù hợp mỗi cạnh không nhỏ hơn 1.5 m và

không lớn hơn 3 m. Các góc có màu sẫm hơn. Màu sắc phải tương phản với nhau và tương phản với màu sắc xung quanh nó. Màu thông dụng nhất là màu da cam và màu trắng hoặc màu đỏ và màu trắng xen kẽ nhau, trừ khi màu đỏ lẫn với màu xung quanh.

b) Vật thể được sơn phải có vạch màu tương phản xen kẽ nhau nếu:

- Nó chủ yếu gồm những bề mặt có cạnh là chiều ngang hoặc chiều đứng lớn hơn 1,5 m và cạnh còn lại có chiều ngang hoặc chiều đứng nhỏ hơn 4,5 m;
- Nó là dạng khung có chiều ngang hoặc chiều đứng lớn hơn 1.5 m.

Các dải sơn phải vuông góc với chiều dài nhất và có chiều rộng bằng 1/7 của chiều dài nhất hoặc 30 m (lấy theo giá trị nào nhỏ hơn). Màu sắc của các dải phải tương phản với màu xung quanh nó. Dùng màu da cam và màu trắng trừ khi màu này không tương phản và khó quan sát. Các dải ở đầu mút của vật thể có màu sẫm hơn (xem hình 1, 2-PLIV).

c) Chiều rộng dải dấu hiệu

Kích thước lớn nhất		Chiều rộng của dải sơn
Lớn hơn	Không vượt quá	
1.5 m	210 m	1/7 của kích thước dài nhất
210 m	270 m	1/9 của kích thước dài nhất
270 m	330 m	1/11 của kích thước dài nhất
330 m	390 m	1/13 của kích thước dài nhất
390 m	450 m	1/15 của kích thước dài nhất
450 m	510 m	1/17 của kích thước dài nhất
510 m	570 m	1/19 của kích thước dài nhất
570 m	630 m	1/21 của kích thước dài nhất

The diagram illustrates the painting scheme for a structure. It shows three views: a top-down view of a square grid with dimensions ≥ 4.5 m by ≥ 4.5 m; a side view of a horizontal structure with vertical stripes, dimensions > 1.5 m height and < 4.5 m width; and a side view of a vertical structure with horizontal stripes, dimensions < 4.5 m height and > 1.5 m width. A legend indicates white (Trắng) and orange/red (Da cam hoặc đỏ) colors.

Hình 1-PLIV. Mẫu sơn, kẻ cơ bản

d) Vật thể phải sơn một màu nếu hình chiếu của nó trên bất kỳ một mặt phẳng

thẳng đứng nào đều có hai chiều nhỏ hơn 1,5 m. Phải dùng màu da cam hoặc màu đỏ trừ khi những màu này lẫn với màu nền xung quanh.

Chú thích: Đối với một vài loại nền có thể dùng màu khác với da cam hay đỏ để có đủ độ tương phản.

3. Sử dụng mốc

a) Lắp đặt các mốc ở trên hoặc bên cạnh các CNV tại những vị trí dễ nhận biết hình dáng chung của vật thể và trong thời tiết tốt có thể nhận biết ở cự ly tối thiểu 1000 m từ trên không và 300 m từ mặt đất ở mọi hướng mà tàu bay có thể tiến đến vật thể đó. Hình dáng của mốc phải rõ trong phạm vi cần thiết để chúng không bị nhầm lẫn là các mốc dùng cho mục đích thông tin khác và không làm tăng mối nguy hiểm cho tàu bay do mốc đánh dấu vật thể gây ra.

b) Mốc phía trên dây điện, cáp trên không v.v... có dạng hình cầu đường kính không dưới 60 cm.

c) Khoảng cách giữa hai mốc cạnh nhau hoặc giữa một mốc và một cột đỡ cần phù hợp với đường kính của mốc, trong mọi trường hợp không được xa hơn;

- 30 m khi đường kính của mốc là 60 cm;
- 35 m khi đường kính của mốc là 80 cm;
- 40 m khi đường kính của mốc nhỏ nhất là 130 cm.

Khi có nhiều tuyến đường dây, đường cáp gần nhau thì Điểm đặt mốc đánh dấu không thấp hơn tuyến đường dây cao nhất.

d) Mỗi mốc được sơn một màu. Lắp đặt các mốc trắng và đỏ hoặc trắng và da cam xen kẽ nhau. Chọn màu sắc tương phản với nền xung quanh để dễ nhìn thấy.

4. Sử dụng cờ

a) Cờ đánh dấu vật thể được cắm xung quanh hoặc trên đỉnh, hoặc xung quanh mép cao nhất của vật thể. Khi dùng cờ đánh dấu những vật thể lớn hoặc những nhóm vật thể ở gần sát nhau, phải cắm cờ cách nhau ít nhất 15 m để hạn chế nguy hiểm do cờ đánh dấu vật thể gây ra.

b) Cờ vuông dùng đánh dấu vật thể cố định không được nhỏ hơn 0,6 m, cờ vuông đánh dấu vật thể di động không được nhỏ hơn 0,9 m.

c) Cờ đánh dấu vật thể cố định có màu da cam hoặc kết hợp của hai tam giác một màu da cam và một màu trắng, hoặc một màu đỏ và một màu trắng, trừ trường hợp những màu này lẫn vào nền thì dùng các màu khác rõ hơn.

d) Kẻ màu ô vuông cho cờ đánh dấu vật thể di động, mỗi ô vuông có cạnh không nhỏ hơn 0,3 m. Các màu sắc của ô phải tương phản với nhau và tương phản với nền xung quanh. Thường dùng màu vàng da cam và màu trắng hoặc đỏ và trắng xen kẽ nhau, trừ khi các màu đó lẫn với nền xung quanh thì dùng các màu khác rõ hơn.

Mục 3

CHIẾU SÁNG CHƯỚNG NGẠI VẬT HÀNG KHÔNG

1. Các vật thể được yêu cầu chiếu sáng phải được lắp đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ thấp, trung bình, cao, riêng lẻ hoặc kết hợp cả ba loại đèn trên.

Chú thích: Sử dụng đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ cao cho cả ban ngày lẫn ban đêm. Cần thận trọng để đảm bảo các đèn này không gây lóa mắt.

2. Đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ thấp loại A hoặc B phải được sử dụng ở nơi mà vật thể nhỏ và chiều cao của nó so với mặt đất xung quanh nhỏ hơn 45 m.

3. Nơi sử dụng đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ thấp loại A hoặc B không đủ sáng hoặc cần cảnh báo đặc biệt thì dùng đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ trung bình hoặc cao.

4. Đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ thấp loại C được lắp trên xe ô tô và các vật thể di động khác, trừ tàu bay.

5. Đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ thấp loại B cũng phải được sử dụng đơn lẻ hoặc kết hợp với đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ trung bình loại B phù hợp với Điểm 6 Mục này.

6. Đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ trung bình loại A, B hoặc C phải được sử dụng nơi mà vật thể lớn như nhóm cây, những khối nhà lớn hoặc chiều cao của nó so với mặt đất xung quanh lớn hơn 45 m. Đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ trung bình loại A và C phải được sử dụng đơn lẻ nơi mà đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ trung bình loại B cũng được sử dụng đơn lẻ hoặc kết hợp với đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ thấp loại B.

Chú thích: Nhóm cây hoặc nhà được coi như vật thể lớn.

7. Đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ cao loại A phải được sử dụng để chỉ sự hiện diện của vật thể cao vượt quá 150 m so với cốt đất xung quanh và qua nghiên cứu thấy rằng đèn này dùng để cảnh báo chủ yếu cho vật thể vào ban ngày.

8. Đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ cao loại B nên dùng để chỉ sự hiện diện của những tòa tháp, những đường dây cáp cao trên không v.v... ở những nơi:

a) Cần có đèn cảnh báo sự hiện diện của những đường dây điện, dây cáp v.v...;

b) Thực tế không thể đặt được dấu hiện trên đường dây điện, dây cáp v.v...;

9. Tại nơi nếu sử dụng đèn cảnh báo CNV cường độ cao loại A hoặc B, hoặc đèn cảnh báo CNV cường độ trung bình loại A vào ban đêm có thể làm chói mắt người lái tại vùng lân cận sân bay (trong khoảng bán kính gần 10.000 m) hoặc do yêu cầu môi trường thì có thể dùng cả hai loại đèn chiếu sáng CNV này. Hệ thống đèn này có thể bao gồm các loại đèn cảnh báo CNV cường độ cao loại A hoặc B, hoặc đèn cảnh báo CNV cường độ trung bình loại A cho ban ngày vào lúc tranh tối tranh sáng, còn đèn cảnh báo CNV cường độ trung bình loại B hoặc C cho ban đêm.

Bảng 1. Các loại đèn cảnh báo chương ngại vật và đặc tính

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Loại đèn	Màu	Loại tín hiệu/Tốc độ chớp	Độ sáng của nền xung quanh			Độ rộng chùm ánh sáng theo chiều thẳng đứng	Cường độ sáng (cd) ở những góc nâng lên khi đèn được lắp bằng nhau				
			Trên 500/cd/m ²	50-500/cd/m ²	Dưới 50/cd/m ²		-10°	-1°	±0°	+6°	+10°
Cường độ thấp, loại A (CN vật cố định)	Đỏ	Cố định	Không áp dụng	10 mnm	10 mnm	10°	-	-	-	10 mnm	10 mnm
Cường độ thấp, loại B (CN vật cố định)	Đỏ	Cố định	Không áp dụng	32 mnm	32 mnm	10°	-	-	-	32 mnm	32 mnm
Cường độ thấp, loại C (CN vật di động)	Vàng/ xanh	Chớp 60- 90 lần/phút	Không áp dụng	40 mnm 400max	40 mnm 400max	12°	-	-	-	-	-
Cường độ thấp loại D Xe Follow- me	Vàng	Chớp 60- 90 lần/phút	Không áp dụng	200 mnm 400max	200 mnm 400max	12°	-	-	-	-	-
Cường độ trung bình, loại A	Trắng	Chớp 20- 60 lần/phút	20 000 ±25%	20 000 ±25%	2 000 ±25%	3° mnm	3% max	50% mnm 75% max	100% max	-	-
Cường độ trung bình, loại B	Đỏ	Chớp 20- 60 lần/phút	Không áp dụng	Không áp dụng	2 000 ±25%	3° mnm	-	50% mnm	100% max	-	-
Cường độ trung bình, loại C	Đỏ	Cố định	Không áp dụng	Không áp dụng	2 000 ±25%	3° mnm	-	75% mnm	100% max	-	-
Cường độ cao, loại A	Trắng	Chớp 40- 60 lần/phút	200 000 ±25%	20 000 ±25%	2 000 ±25%	30 mnm	3% max	50% mnm	100% max	-	-
Cường độ cao, loại B	Trắng	Chớp 40- 60 lần/phút	100 000 ±25%	20 000 ±25%	2 000 ±25%	3°-7° mnm	3% max	75% mnm	100% max	-	-

Mục 4

VỊ TRÍ CỦA ĐÈN CẢNH BÁO CHƯƠNG NGẠI VẬT

1. Một hay nhiều đèn cảnh báo chương ngại vật cường độ thấp, trung bình hoặc cao phải đặt càng gần đỉnh vật thể càng tốt. Đèn trên cùng phải chiếu rõ được đỉnh của vật thể hoặc rìa cao nhất của vật thể trên giới hạn của bề mặt chương ngại vật.
2. Trong trường hợp có ống khói hoặc kết cấu khác tương tự, đèn trên cùng phải được bố trí phía dưới, đủ để giảm khói bắn bám vào đèn (xem hình 2, 3-PLIV).
3. Trong trường hợp tháp hoặc ăng ten được lắp đèn cảnh báo chương ngại vật cường độ cao vào ban ngày phụ thuộc vào công trình khác như cần trục hoặc ăng ten có chiều cao trên 12 m, nơi mà không thể đặt được đèn cảnh báo chương ngại vật cường độ cao trên đỉnh, một đèn phải được đặt ở một Điểm cao nhất có thể và

một đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ trung bình loại A phát ra ánh sáng trắng phải được đặt trên đỉnh.

4. Trong trường hợp vật thể lớn hoặc nhóm vật thể ở gần nhau các đèn phía trên phải chiếu sáng ít nhất các đỉnh hoặc các cạnh của các vật thể cao nhất liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật, để nhận rõ hình dạng và độ lớn của vật thể. Nếu hai hay nhiều cạnh có cùng một chiều cao, cạnh gần nhất khu vực hạ cánh phải được đánh dấu. Khi dùng đèn cường độ thấp, chúng phải có giãn cách dọc không quá 45 m. Khi dùng đèn cường độ trung bình, chúng phải có giãn cách theo chiều dài không quá 90 m.

5. Khi bề mặt giới hạn chướng ngại vật liên quan có độ dốc và Điểm cao nhất phía trên bề mặt giới hạn chướng ngại vật không phải là Điểm cao nhất của vật thể thì phải đặt đèn cảnh báo chướng ngại vật hỗ trợ trên phần cao nhất của vật thể đó.

6. Khi một vật thể được chiếu sáng bởi đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ trung bình loại A và đỉnh của vật thể cao hơn 105 m so với mặt đất xung quanh hoặc độ cao đỉnh của những tòa nhà lân cận (khi xung quanh vật thể có nhiều tòa nhà cao tầng) thì đèn phụ thêm sẽ được bố trí ở khoảng giữa. Những đèn phụ ở khoảng giữa này được bố trí cách đều nhau từ đèn đỉnh cao nhất đến mặt đất hoặc đỉnh những tòa nhà xung quanh với một khoảng cách thích hợp nhưng không vượt quá 105 m.

7. Khi một vật thể được chiếu sáng bởi đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ trung bình loại B và đỉnh của vật thể cao hơn 45 m so với mặt đất xung quanh hoặc độ cao đỉnh của những tòa nhà lân cận (khi xung quanh vật thể có nhiều tòa nhà cao tầng) thì đèn phụ thêm sẽ được bố trí ở khoảng giữa. Những đèn phụ ở khoảng giữa này được bố trí cho đèn cảnh báo chướng ngại vật có cường độ thấp loại B và bố trí cách đều nhau từ đèn đỉnh cao nhất đến mặt đất hoặc đỉnh những tòa nhà xung quanh với một khoảng cách thích hợp nhưng không vượt quá 52 m.

8. Ở những nơi vật thể được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV cường độ trung bình loại C và đỉnh của vật thể cao hơn mặt đất xung quanh hoặc đỉnh cao của các tòa nhà gần bên (khi xung quanh vật thể có nhiều nhà cao tầng) trên 45 m, thì phải bổ sung thêm các đèn ở mức giữa. Những đèn bổ sung ở mức giữa này được bố trí cách đều nhau từ đèn trên đỉnh cao nhất đến mặt đất hoặc nóc những tòa nhà xung quanh với một khoảng cách thích hợp, nhưng không quá 52 m.

9. Ở những nơi sử dụng đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ cao loại A thường được đặt với khoảng cách không vượt quá 105 m đều nhau tính từ đèn dưới mặt đất đến đèn ở đỉnh với tiêu chuẩn như ở Khoản 1 Mục 4, trừ nơi bị nhà cao tầng bao quanh, khi đó Điểm cao nhất của nhà cao tầng xung quanh có thể được coi như Điểm dưới mặt đất để định rõ số hàng đèn.

10. Nơi sử dụng đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ cao loại B phải đặt đèn ở 3 mức sau:

a) Ở trên đỉnh tháp;

b) Ở mức thấp nhất của các đoạn nối của đường dây hoặc cáp;

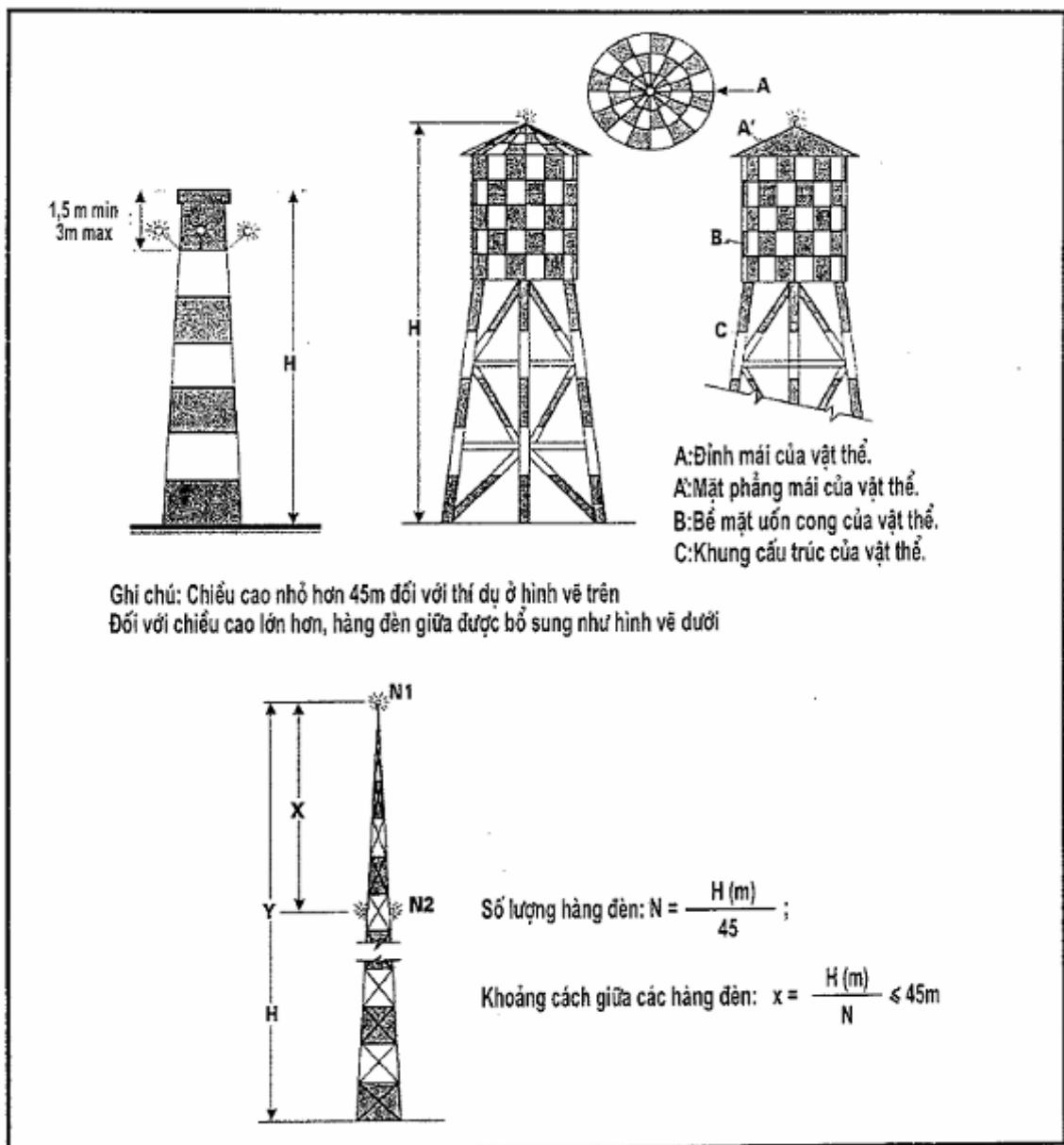
c) Ở khoảng giữa của 2 mức.

Chú thích: Trong một vài trường hợp sẽ yêu cầu vị trí đặt đèn tách rời khỏi tòa tháp.

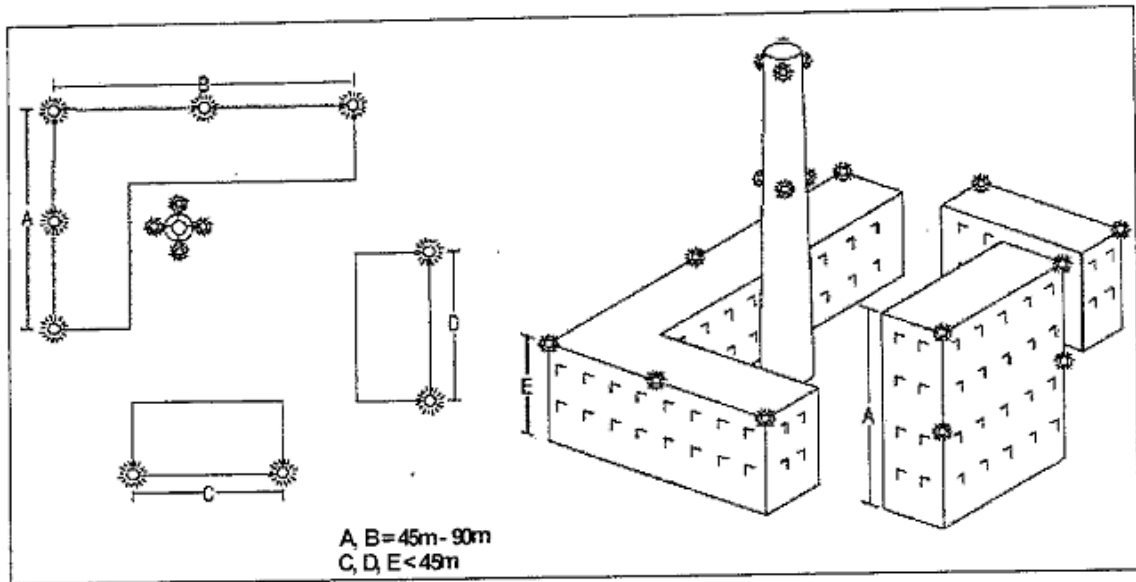
11. Số lượng và cách bố trí các đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ thấp, trung bình, cao tại mỗi mức cần phải đánh dấu làm cho vật thể được nhìn thấy từ mọi góc phương vị. Nơi đặt đèn bị vật thể bên cạnh che khuất theo bất kỳ hướng nào cần bổ sung đèn trên vật thể đó theo cách giống như vật thể cần được chiếu sáng ở phía đèn bị che khuất.

12. Những vật thể lớn như nhóm cây, khối nhà lớn hoặc khu nhà cao tầng trong thành phố có chiều cao từ 45 m trở lên, đèn được lắp từ phần che khuất trở lên đến đỉnh của công trình.

Hình 2-PLIV. Ví dụ chiếu sáng và đánh dấu cao trình



- Hình 3-PLIV. Chiếu sáng công trình



Phụ lục 6: Quy định khoảng cách tối thiểu của các chướng ngại vật nằm trong hành lang an toàn kỹ thuật đến mép ngoài bãi an ten Hàng không Dân dụng

1. Quy định khoảng cách tối thiểu của các chướng ngại vật nằm trong hành lang an toàn kỹ thuật đến mép ngoài bãi an ten hàng không dân dụng (Kế thừa ND32)

TT	DANH MỤC CHƯỚNG NGẠI VẬT	LOẠI HỆ THỐNG ANTEN			
		Thông tin VHF	Rada	DVOR/DME	CVOR/DME
1	Cây cao từ 1,2 m đến 5 m.	“0”	“0”	50 m	65 m
2	Cây cao trên 5 m đến 10 m; đường ô tô.	“0”	“0”	100 m	250 m
3	Nhóm cây cao trên 10 m; hàng rào kim loại; đường dây thông tin; đường dây điện đến 10 kV.	“0”	“0”	200 m	400 m
4	Nhà cấp 4 có mái kim loại; công trình không có kết cấu kim loại cao từ 6 m đến 10 m.	100 m	200 m	100 m	250 m
5	Công trình có kết cấu kim loại cao dưới 8 m.	200 m	300 m	200 m	400 m
6	Công trình có kết cấu kim loại cao từ 8 m đến 15 m; đường dây điện trên 10 kV.	200 m	500 m	300 m	600 m

Ghi chú: “0” Là không quy định

2. Hạn chế can nhiễu điện từ đối với hệ thống hạ cánh bằng thiết bị (ILS) (nghiên cứu bổ sung quy định của Canada)

Nguồn: Tài liệu AVIATION Land Use In The Vicinity of Aerodromes của Bộ GTVT Canada

a. Bất kỳ công trình nào dự kiến được xây dựng trên hoặc gần sân bay đều phải được đánh giá chi tiết về khả năng gây nhiễu cho hệ thống ILS, trừ khi nó nằm ngoài khu vực hạn chế công trình dành cho ILS.

b. Khi hệ thống ILS phục vụ cho cả hướng chính và hướng đối diện của một đường CHC, các quy định này được áp dụng cho cả hai hướng tính từ ăng ten.

c. Đường dây điện cao thế, trạm biến áp, các thiết bị công nghiệp, khoa học, y tế phát ra nhiễu điện từ có thể gây can nhiễu việc thu tín hiệu của hệ thống ILS, cơ bản cần tránh các trường hợp dưới đây:

i. Đường dây điện có điện áp lớn hơn 100 kV nằm gần hơn 1,8 km so với trục tìm đường CHC và gần hơn 3,2 km so với hai ngưỡng của một đường CHC;

ii. Trạm biến áp điện xoay chiều có điện áp lớn hơn 100 kV nằm gần hơn 3,2 km so với trục tìm đường CHC và gần hơn 16 km so với hai ngưỡng của một đường CHC;

iii. Các thiết bị công nghiệp, khoa học, y tế phát ra nhiễu điện từ hoạt động trong

khu vực hình chữ nhật kéo dài 1,5 km về mỗi bên của trục tìm đường CHC đến đài điểm xa (outer markers).

3. Quy định khu vực hạn chế công trình ảnh hưởng đến các thiết bị dẫn đường hàng không. (Nghiên cứu bổ sung quy định của Euro Control)

Nguồn: ICAO EUR DOC 015

EUROPEAN GUIDANCE MATERIAL ON MANAGING BUILDING RESTRICTED AREAS - Third Edition – 2015

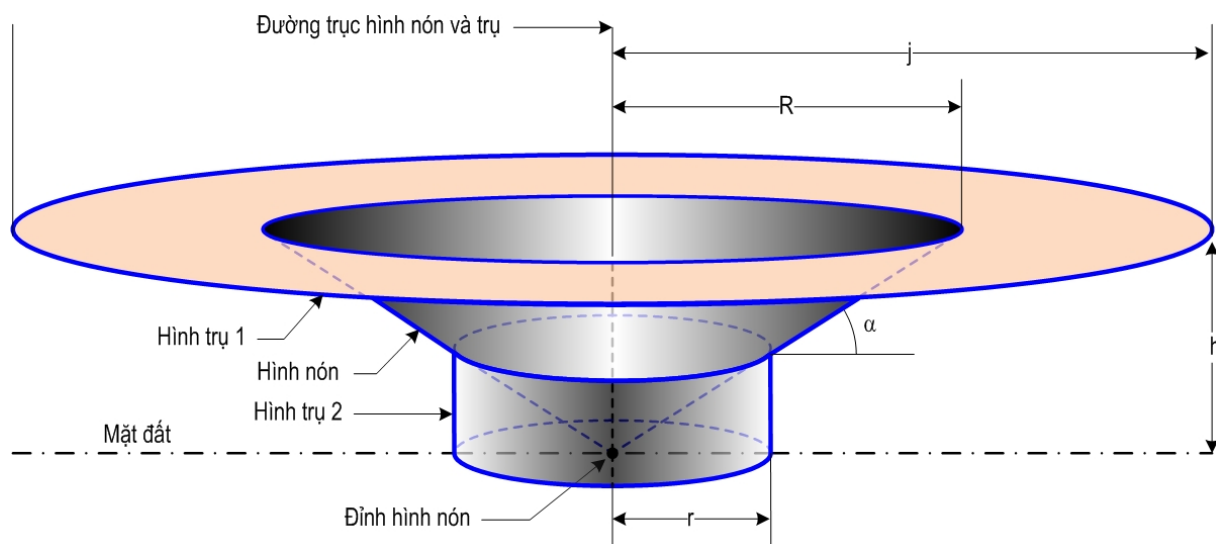
a. Khu vực hạn chế công trình của các thiết bị phát sóng đa hướng được xác định bằng các số liệu trong bảng dưới đây.

Loại phương tiện dẫn đường	r	α	R	j	h	Điểm gốc hình nón và trụ
	(m)	(°)	(m)	(m)	(m)	
DME N	300	1.0	3000	N/A	N/A	Theo ăng ten tại mặt đất
CVOR	600	1.0	3000	15000	52	Tâm ăng ten tại mặt đất
DVOR	600	1.0	3000	10000	52	Tâm ăng ten tại mặt đất
Trạm định hướng Direction Finder (DF)	500	1.0	3000	10000	52	Theo ăng ten tại mặt đất
Đài điểm Markers	50	20.0	200	N/A	N/A	Theo ăng ten tại mặt đất
NDB	200	5.0	1000	N/A	N/A	Theo ăng ten tại mặt đất
Máy thu tham chiếu mặt đất GBAS GBAS ground Reference receiver	400	3.0	3000	N/A	N/A	Theo ăng ten tại mặt đất
Trạm GBAS ADB GBAS VDB station	300	0.9	3000	N/A	N/A	Theo ăng ten tại mặt đất
Trạm giám sát VDB VDB station monitoring station	400	3.0	3000	N/A	N/A	Theo ăng ten tại mặt đất

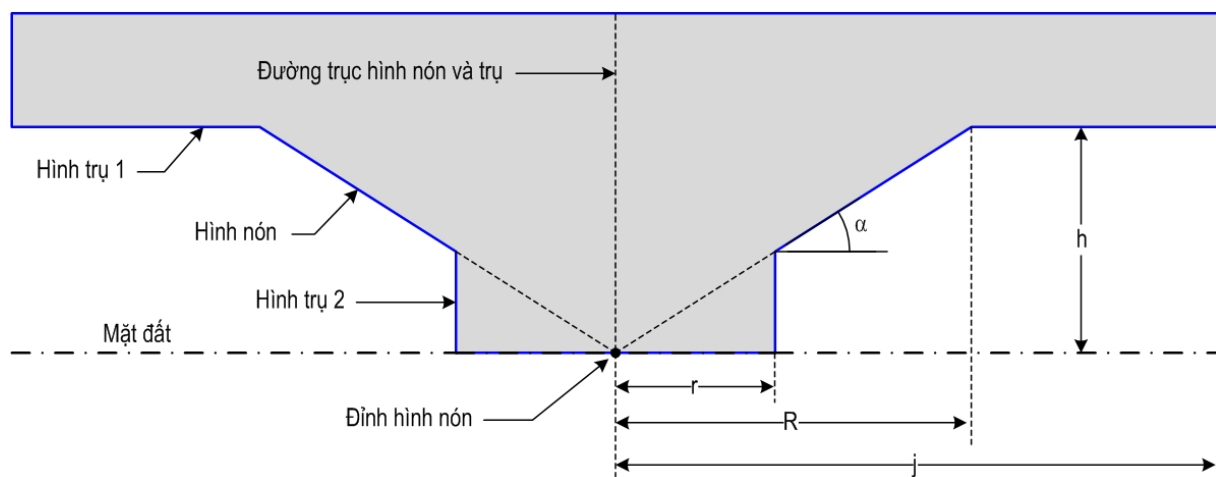
Chú thích:

- r và j : Bán kính hình trụ
- α : Góc hình nón
- R : Bán kính hình nón
- h : Chiều cao (áp dụng với cột điện gió tại đầu cánh quạt ở vị trí cao nhất)
- c : Tâm của hình nón và các hình trụ

b. Hình minh họa 3 chiều khu vực hạn chế công trình.



c. Hình minh họa mặt cắt đứng khu vực hạn chế công trình.



Phụ lục 7: Mẫu Đơn đề nghị chấp thuận độ cao công trình

Mẫu số: 01ĐNCTĐC (đối với tổ chức)

CƠ QUAN, ĐƠN VỊ ...

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

Số:...../.....
V/v.....

....., ngày tháng năm.....

ĐƠN ĐỀ NGHỊ

Chấp thuận chiều cao công trình

Kính gửi: Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu.

1. Tên cơ quan, đơn vị đề nghị chấp thuận chiều cao công trình:

2. Địa chỉ cơ quan:..... (số điện thoại, fax nếu có)

3. Tên, tính chất, quy mô công trình:

(Đối với các trạm thu, phát sóng vô tuyến phải nêu rõ dải tần số, công suất; đối với đường điện cao thế phải nêu rõ điện thế, hướng tuyến, độ cao các cột, tọa độ, cốt đất tự nhiên vị trí các cột và độ võng của đường dây; đối với cáp treo phải nêu rõ hướng tuyến, độ cao các cột đỡ, tọa độ, cốt đất tự nhiên vị trí các cột và độ võng của đường cáp; đối với ống khói nhà máy phải nêu rõ độ cao xây dựng và độ cao cột khói khi hoạt động).

4. Vị trí công trình:

(Địa chỉ hành chính, ranh giới khu đất, tọa độ địa lý theo hệ tọa độ WGS-84 (theo định dạng độ, phút, giây), cốt đất tự nhiên so với mực nước biển trung bình).

5. Chiều cao dự kiến xây dựng công trình so với cốt đất tự nhiên:

6. Mức cao cốt đất tự nhiên khu vực xây dựng công trình so với mực nước biển trung bình:

7. Thời gian xây dựng công trình:

Văn bản gửi kèm:

Đề nghị Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu xem xét, giải quyết theo quy định./.

THỦ TRƯỞNG CƠ QUAN, ĐƠN VỊ
(Ký, đóng dấu và ghi rõ họ tên)

Mẫu số: 02ĐNCTĐC (đối với cá nhân) [16]

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

....., ngày tháng năm.....

ĐƠN ĐỀ NGHỊ

Chấp thuận chiều cao công trình

Kính gửi: Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu.

Tên cá nhân đề nghị chấp thuận chiều cao công trình:

Số Căn cước công dân/số định danh cá nhân (hoặc hộ chiếu):

Địa chỉ, nơi cư trú: số điện thoại:

Địa chỉ thư điện tử (email):

Tên, tính chất, quy mô công trình:

Vị trí công trình:

(Địa chỉ hành chính, ranh giới khu đất, tọa độ địa lý theo hệ tọa độ WGS-84 (theo định dạng độ, phút, giây).

Chiều cao dự kiến xây dựng công trình so với cốt đất tự nhiên:

Mức cao cốt đất tự nhiên khu vực xây dựng công trình so với mực nước biển trung bình:

Thời gian dự kiến xây dựng công trình:

(Văn bản gửi kèm:)

Đề nghị Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu xem xét, giải quyết theo quy định./.

NGƯỜI LÀM ĐƠN

(Ký, ghi rõ họ, tên hoặc ký điện tử hợp lệ theo quy định pháp luật)

Phụ lục 8 Bảng mực bay đường dài**RVSM – FEET**

a) Trong khu vực mà đơn vị feet được sử dụng để đo độ cao theo thỏa ước dẫn đường bay khu vực, phân cách tối thiểu 1000ft được áp dụng từ FL290 đến và bao gồm FL410*:

ĐƯỜNG BAY**											
Từ 000 độ đến 179 độ***						Từ 180 độ đến 359 độ***					
Chuyển bay IFR			Chuyển bay VFR			Chuyển bay IFR			Chuyển bay VFR		
	Mực bay			Mực bay			Mực bay			Mực bay	
FL	Feet	Mét	FL	Feet	Mét	FL	Feet	Mét	FL	Feet	Mét
010	1000	300	—	—	—	020	2000	600	—	—	—
030	3000	900	035	3500	1050	040	4000	1200	045	4500	1350
050	5000	1500	055	5500	1700	060	6000	1850	065	6500	2000
070	7000	2150	075	7500	2300	080	8000	2450	085	8500	2600
090	9000	2750	095	9500	2900	100	10000	3050	105	10500	3200
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5600
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100	205	20500	6850
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000	6700	225	22500	7450
230	23000	7000	235	23500	7150	240	24000	7300	245	24500	8100
250	25000	7600	255	25500	7750	260	26000	7900	265	26500	8700
270	27000	8250	275	27500	8400	280	28000	8550	285	28500	
290	29000	8850				300	30000	9150			
310	31000	9450				320	32000	9750			
330	33000	10050				340	34000	10350			
350	35000	10650				360	36000	10950			
370	37000	11300				380	38000	11600			
390	39000	11900				400	40000	12200			
410	41000	12500				430	43000	13100			
450	45000	13700				470	47000	14350			
490	49000	14950				510	51000	15550			
...	...	...				...	...	...			

**Trừ những thỏa thuận riêng của dẫn đường bay khu vực, bảng mực bay đường dài dựa trên phân cách cao tối thiểu 1000ft (300m) được chỉ định để sử dụng dưới các điều kiện cụ thể bởi các tàu bay hoạt động trên FL410 trong một vùng không phận cụ thể.*

***Hướng từ hoặc trong vùng cực ở vĩ tuyến cao hơn 70 độ và trong vùng mở rộng đến những khu vực đó theo chỉ định của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu có thẩm quyền, các rãnh lưới được xác định bởi một mạng lưới các đường song song với Kinh tuyến Greenwich.*

**** Trừ những thỏa thuận riêng của dẫn đường bay khu vực, từ 090 độ đến 269 độ và từ 270 độ đến 089 độ được quy định để phù hợp với các hướng lưu thông và các phương thức chuyển tiếp thích hợp.*

RVSM – MÉT

b) Trong khu vực mà mét được sử dụng để đo độ cao theo thỏa ước dẫn đường bay khu vực, phân cách cao tối thiểu 300m được áp dụng từ 8900m đến và bao gồm 12500m*

ĐƯỜNG BAY**											
Từ 000 độ đến 179 độ***						Từ 180 độ đến 359 độ***					
Chuyển bay IFR			Chuyển bay VFR			Chuyển bay IFR			Chuyển bay VFR		
	Mức bay			Mức bay			Mức bay			Mức bay	
Hệ mét tiêu chuẩn	Feet	Mét	Hệ mét tiêu chuẩn	Feet	Mét	Hệ mét tiêu chuẩn	Feet	Mét	Hệ mét tiêu chuẩn	Feet	Mét
0030	300	1000	—	—	—	0060	600	2000	—	—	—
0090	900	3000	0105	1050	3500	0120	1200	3900	0135	1350	4400
0150	1500	4900	0165	1650	5400	0180	1800	5900	0195	1950	6400
0210	2100	6900	0225	2250	7400	0240	2400	7900	0255	2550	8400
0270	2700	8900	0285	2850	9400	0300	3000	9800	0315	3150	10300
0330	3300	10800	0345	3450	11300	0360	3600	11800	0375	3750	12300
0390	3900	12800	0405	4050	13300	0420	4200	13800	0435	4350	14300
0450	4500	14800	0465	4650	15300	0480	4800	15700	0495	4950	16200
0510	5100	16700	0525	5250	17200	0540	5400	17700	0555	5550	18200
0570	5700	18700	0585	5850	19200	0600	6000	19700	0615	6150	20200
0630	6300	20700	0645	6450	21200	0660	6600	21700	0675	6750	22100
0690	6900	22600	0705	7050	23100	0720	7200	23600	0735	7350	24100
0750	7500	24600	0765	7650	25100	0780	7800	25600	0795	7950	26100
0810	8100	26600	0825	8250	27100	0840	8400	27600	0855	8550	28100
0890	8900	29100				0920	9200	30100			
0950	9500	31100				0980	9800	34100			
1010	10100	33100				1040	10400	36100			
1070	10700	35100				1100	11000	38100			
1130	11300	37100				1160	11600	40100			
1190	11900	39100				1220	12200	43000			
1250	12500	41100				1310	13100	46900			
1370	13700	44900				1430	14300	50900			
1490	14900	48900				1550	15500	etc.			

...	...	...				...	...				
-----	-----	-----	--	--	--	-----	-----	--	--	--	--

**Trừ những thỏa thuận riêng của dẫn đường bay khu vực, bảng mực bay đường dài dựa trên phân cách cao tối thiểu 1000ft (300m) được chỉ định để sử dụng dưới các điều kiện cụ thể bởi các tàu bay hoạt động trên FL410 trong một vùng không phận cụ thể.*

***Hướng từ hoặc trong vùng cực ở vĩ tuyến cao hơn 70 độ và trong vùng mở rộng đến những khu vực đó theo chỉ định của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu có thẩm quyền, các rãnh lờn được xác định bởi một mạng lưới các đường song song với Kinh tuyến Greenwich.*

**** Trừ những thỏa thuận riêng của dẫn đường bay khu vực, từ 090 độ đến 269 độ và từ 270 độ đến 089 độ được quy định để phù hợp với các hướng lưu thông chiếm ưu thế và các phương thức chuyển tiếp thích hợp.*

Non-RVSM — FEET

c) Đối với những khu vực sử dụng feet là đơn vị chính để đo độ cao:

ĐƯỜNG BAY**											
Từ 000 độ đến 179 độ***						Từ 180 độ đến 359 độ***					
Chuyển bay IFR			Chuyển bay VFR			Chuyển bay IFR			Chuyển bay VFR		
	Mức bay			Mức bay			Mức bay			Mức bay	
FL	Feet	Mét	FL	Feet	Mét	FL	Feet	Mét	FL	Feet	Mét
010	1000	300	—	—	—	020	2000	600	—	—	—
030	3000	900	035	3500	1050	040	4000	1200	045	4500	1350
050	5000	1500	055	5500	1700	060	6000	1850	065	6500	2000
070	7000	2150	075	7500	2300	080	8000	2450	085	8500	2600
090	9000	2750	095	9500	2900	100	10000	3050	105	10500	3200
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5600
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100	205	20500	6250
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000	6700	225	22500	6850
230	23000	7000	235	23500	7150	240	24000	7300	245	24500	7450
250	25000	7600	255	25500	7750	260	26000	7900	265	26500	8100
270	27000	8250	275	27500	8400	280	28000	8550	285	28500	8700
290	29000	8850	300	30000	9150	310	31000	9450	320	32000	9750
330	33000	10050	340	34000	10350	350	35000	10650	360	36000	10950
370	37000	11300	380	38000	11600	390	39000	11900	400	40000	12200
410	41000	12500	420	42000	12800	430	43000	13100	440	44000	13400
450	45000	13700	460	46000	14000	470	47000	14350	480	48000	14650
490	49000	14950	500	50000	15250	510	51000	15550	520	52000	15850
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

**Hướng từ hoặc trong vùng cực ở vĩ tuyến cao hơn 70 độ và trong vùng mở rộng đến những khu vực đó theo chỉ định của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu có thẩm quyền, các rãnh lưới được xác định bởi một mạng lưới các đường song song với Kinh tuyến Greenwich.*

*** Trừ những thỏa thuận riêng của dẫn đường bay khu vực, từ 090 độ đến 269 độ và từ 270 độ đến 089 độ được quy định để phù hợp với các hướng lưu thông chiếm ưu thế và các phương thức chuyển tiếp thích hợp.*

Non-RVSM — MÉT

d) Đối với những khu vực sử dụng mét là đơn vị chính để đo độ cao:

ĐƯỜNG BAY**											
Từ 000 độ đến 179 độ***						Từ 180 độ đến 359 độ***					
Chuyển bay IFR			Chuyển bay VFR			Chuyển bay IFR			Chuyển bay VFR		
	Mức bay			Mức bay			Mức bay			Mức bay	
Hệ mét tiêu chuẩn	Feet	Mét	Hệ mét tiêu chuẩn	Feet	Mét	Hệ mét tiêu chuẩn	Feet	Mét	Hệ mét tiêu chuẩn	Feet	Mét
0030	300	1000	—	—	—	0060	600	2000	—	—	—
0090	900	3000	0105	1050	3500	0120	1200	3900	0135	1350	4400
0150	1500	4900	0165	1650	5400	0180	1800	5900	0195	1950	6400
0210	2100	6900	0225	2250	7400	0240	2400	7900	0255	2550	8400
0270	2700	8900	0285	2850	9400	0300	3000	9800	0315	3150	10300
0330	3300	10800	0345	3450	11300	0360	3600	11800	0375	3750	12300
0390	3900	12800	0405	4050	13300	0420	4200	13800	0435	4350	14300
0450	4500	14800	0465	4650	15300	0480	4800	15700	0495	4950	16200
0510	5100	16700	0525	5250	17200	0540	5400	17700	0555	5550	18200
0570	5700	18700	0585	5850	19200	0600	6000	19700	0615	6150	20200
0630	6300	20700	0645	6450	21200	0660	6600	21700	0675	6750	22100
0690	6900	22600	0705	7050	23100	0720	7200	23600	0735	7350	24100
0750	7500	24600	0765	7650	25100	0780	7800	25600	0795	7950	26100
0810	8100	26600	0825	8250	27100	0840	8400	27600	0855	8550	28100
0890	8900	29100	0920	9200	30100	0950	9500	31100	0980	9800	32100
1010	10100	33100	1040	10400	34100	1070	10700	35100	1100	11000	36100
1130	11300	37100	1160	11600	38100	1190	11900	39100	1220	12200	40100
1250	12500	41100	1280	12800	42100	1310	13100	43000	1370	13400	44000
1370	13700	44900	1400	14000	46100	1430	14300	46900	1460	14600	47900
1490	14900	48900	1520	15200	49900	1550	15500	50900	1580	15800	51900
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

**Hướng từ hoặc trong vùng cực ở vĩ tuyến cao hơn 70 độ và trong vùng mở rộng đến những khu vực đó theo chỉ định của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu có thẩm quyền, các rãnh lưới được xác định bởi một mạng lưới các đường song song với Kinh tuyến Greenwich.*

*** Trừ những thỏa thuận riêng của dẫn đường bay khu vực, từ 090 độ đến 269 độ và từ 270 độ đến 089 độ được quy định để phù hợp với các hướng lưu thông chiếm ưu thế và các phương thức chuyển tiếp thích hợp sẽ được chỉ định.*

Phụ lục 9: Thông tin, ký hiệu sử dụng trong thường hợp bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam

1. Tín hiệu do tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép phát ra và tàu bay bị bay chặn, bay kèm, bay ép đáp lại

Loại	Tín hiệu của tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép	Ý nghĩa	Đáp lại của tàu bay bị bay chặn, bay kèm, bay ép	Ý nghĩa
1	Ngày hoặc đêm: Tàu bay bay chặn, bay kèm, ép tàu bay vi phạm hạ cánh, tiếp cận tàu bay vi phạm từ phía sau, bên trái hoặc ở bên phải trong tầm kiểm soát và giữ khoảng cách phù hợp để thực hiện động tác lắc cánh và nhấp nháy đèn tín hiệu vị trí. Sau khi nhận được tín hiệu xác nhận là tàu bay vi phạm bị bay chặn, bay kèm, ép đã nhận được lệnh, thì tiến hành vòng về bên trái hoặc về bên phải lấy hướng cần thiết tiếp tục bay. 1. Tùy theo điều kiện khí tượng hoặc đặc điểm địa hình, tàu bay bay chặn, bay kèm, ép có thể bay ở phía trước bên phải tàu bay bị bay chặn và tiếp đó vòng phải để lấy hướng cần thiết tiếp tục bay. 2. Nếu tàu bay vi phạm bị bay chặn, bay kèm ép không thể theo kịp thì tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép cần bay theo dạng cơ động để giữ bay cùng nhịp và lắc cánh mỗi lần vượt lên trước tàu bay vi phạm bị bay chặn, bay kèm ép.	Anh bị bay 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 bay chặn, bay kèm, bay ép.	Tôi đã hiểu và sẽ tuân theo.
2	Ngày hoặc đêm: Cơ động gấp rời khỏi tàu bay vi phạm bị bay chặn, bay kèm ép bằng cách vòng ra một góc 90° hoặc lớn hơn, đồng thời lấy độ cao nhưng không được cắt hướng bay của tàu bay vi phạm bị bay chặn, bay kèm, bay ép.	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	Hạ cánh	Ngày hoặc đêm: Thả	Tôi đã hiểu

lượn sân bay, thả còi, 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 vi phạm bị bay chặn là trực thăng thì tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép bay thông qua vị trí 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.	xuống sân bay này.	còi, đồng thời bật và để sáng liên tục đèn hạ cánh và bay theo tàu bay 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.	và sẽ tuân theo.
--	--------------------	---	------------------

2. Tín hiệu do tàu bay vi phạm bị bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh phát và tín hiệu trả lời của tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép.

Loại	Tín hiệu của tàu bay bị bay chặn, bay kèm, bay ép	Ý nghĩa	Đáp lại của tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép	Ý nghĩa
1	Ngày hoặc đêm: Thu còi và nhấp nháy đèn hạ cánh khi bay thông qua đường cất hạ cánh hoặc bãi hạ cánh ở độ cao trên 300 m đến 600 m (đối với trực thăng ở độ cao trên 50 m đến 100 m so với mức cao sân bay) và tiếp tục bay vòng trên sân bay hoặc bãi hạ cánh. Nếu không thể nhấp nháy đèn hạ cánh thì nhấp nháy bất kỳ loại đèn nào khác sẵn có.	Sân bay anh chỉ định không thích hợp với loại tàu bay của tôi.	Ngày hoặc đêm: Nếu muốn tàu bay bị bay chặn bay theo mình tới một sân bay khác, tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép thu còi và phát tín hiệu loại 1 quy định cho tàu bay bay chặn. Nếu quyết định không bay chặn, bay kèm, bay ép nữa thì phát tín hiệu loại 2 quy định cho tàu bay bay chặn.	Tôi hiểu, hãy bay theo tôi. Tôi hiểu, anh có thể bay đi.
2	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 bay chặn.	Tôi hiểu
3	Ngày hoặc đêm: Nháy 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 bay chặn.	Tôi hiểu

3. Thông tin vô tuyến trong khi bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời hạ cánh: Khi tiến hành bay chặn, bay kèm, bay ép; chỉ huy bay chặn, bay kèm, bay ép và tàu bay vi phạm bị bay chặn, bay kèm, bay ép cần:

a) Thiết lập thông tin hai chiều với tàu bay bị bay chặn, bay kèm, bay ép trên tần số khẩn nguy 121.5 MHz, 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
intercept control	/intəsept kən'trɒl/	Intosept cōntrol	Kiểm soát bay chặn
interceptor...	/intəseptə/	Intoseptơ	Tàu bay bay chặn
intercepted aircraft	/intəseptd eəkra:ft/	Intoseptd ơcraft	Tàu bay bị bay chặn

b) Nếu không thực hiện được việc trên, thiết lập liên lạc hai chiều với tàu bay bị bay chặn, bay kèm, bay ép trên tần số khác mà đơn vị chỉ huy bay chặn, bay kèm, bay ép và cơ sở dịch vụ không lưu liên quan đã thống nhất quy định hoặc thiết lập liên lạc thông qua các cơ sở dịch vụ không lưu thích hợp khác.

c) Nếu thiết lập được liên lạc vô tuyến khi bay chặn, bay kèm, bay ép nhưng không thể thông tin được bằng một ngôn ngữ chung, thì chuyển nhận các thông tin thiết yếu bằng những câu với cách phát âm quy định như trong Bảng dưới đây, phát đi mỗi câu 02 lần.

Câu nói để tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép sử dụng				Câu nói để tàu bay bị bay chặn, bay kèm, bay ép sử dụng			
Câu nói	Phiên âm Quốc tế	Phiên âm Tiếng Việt	Ý nghĩa	Câu nói	Phiên âm Quốc tế	Phiên âm Tiếng Việt	Ý nghĩa
CALLSIGN	/kodsain/	Col sain	Tên gọi của anh là gì	CALLSIGN	/ko:lsain/	Colsain	Tên gọi của tôi là...
FOLLOW	/fɒləʊ/	Pho lou	Theo tôi	WILCO	/wɪlkəʊ/	Vill câu	Hiểu rồi, sẽ tuân theo
DESCEND	/di'send/	Disend	Hạ độ cao để hạ cánh	CANNOT	/kaen not/	Cen not	Không thể chấp hành theo được
YOU LAND	/ju:lasnd/	Iu land	Hạ cánh ở sân bay này	REPEAT	/ri'pi:t/	Ri pit	Nhắc lại chỉ thị của anh
PROCEED	/prə'si:d/	Prosid	Anh có thể đi	AMLOST	/əmlɒst/	Am lost	Tôi không biết vị trí của mình
				MAYDAY	/mei dei/	May day	Tôi đang bị nguy hiểm
				HIJACK	/haɪdʒæk/	Hai Zack	Tôi bị không

				tặc
	LAND (và tên chỗ hạ cánh)	/lænd/ (và tên chỗ hạ cánh)	Lend (và tên chỗ hạ cánh)	Tôi xin hạ cánh ở... (và tên chỗ hạ cánh)
	DESCEND	/di'send/	Disend	Tôi xin hạ độ cao

Ghi chú:

- Tên gọi (CALL SIGN) ở đây là tên dùng trong thoại vô tuyến liên lạc với cơ sở ATS theo tên gọi của tàu bay trong kế hoạch bay.
- “Tôi bị không tặc” (HIJACK) ít được dùng và không nên sử dụng khi tình huống không cho phép.

Phụ lục 10A
Đề nghị cấp phép bay thường lệ đi/đến Việt Nam
Application for Scheduled Flights to/from Viet Nam

Kính gửi: Cục Hàng không Việt Nam

Địa chỉ: 119 Phố Nguyễn Sơn, Phường Bồ Đề, Hà Nội, Việt Nam

Điện thoại: 84 4 38272281; Thư điện tử: atd@caa.gov.vn;

To: Civil Aviation Authority of Viet Nam

Address: 119 Nguyen Son, Bo De ward, Hanoi, Vietnam

Tel: ++84 4 38272281; Email: atd@caa.gov.vn

Lịch bay mùa IATA: Mùa Hè *[năm]* ☐

Mùa Đông *[năm]* ☐

IATA Scheduling Season: Summer *[year]* ☐

Winter *[year]* ☐

1. Hãng hàng không/Carrier

Tên/Name:	
Mã IATA/IATA code:	Mã ICAO/ICAO code:
Địa chỉ bưu điện/ Postal Address:	
Điện thoại/Tel:	Thư điện tử/Email:

2. Lịch bay (Giờ UTC)

Schedules (UTC Time)

Số hiệu chuyến bay Flight number ⁽¹⁾	Hiệu lực từ Effective from ⁽²⁾	Hiệu lực đến Effective to ⁽³⁾	Ngày trong tuần Days of services ⁽⁴⁾	Sân bay cất cánh Departure Airport ⁽⁵⁾	Giờ khởi hành dự kiến ETD ⁽⁶⁾	Sân bay hạ cánh Arrival Airport ⁽⁷⁾	Giờ dự kiến hạ cánh ETA ⁽⁸⁾
XX215	28Oct25	31Mar26	12--567	BKK	1000	ICN	1600
XX215	28Oct25	31Mar26	12--567	ICN	1700	SGN	1900
XX215	28Oct25	31Mar26	12--567	SGN	2215	BKK	0315+1

[Trong trường hợp đề nghị khai thác quyền vận chuyển ngoài số 3, 4: nêu cụ thể quyền vận chuyển đề nghị theo chặng bay. Ví dụ: AAA-SGN: quyền vận chuyển số 5.]

[If request for freedom right other than 3rd/4th, please specify the freedom right on each sector. Example: request 5th freedom right on sector AAA-SGN]

3. Mục đích chuyến bay/ Purpose of Flight

[hành khách⁽⁹⁾ hoặc hàng hoá]

[Passenger⁽⁹⁾ or All-cargo]

4. Tàu bay

Loại tàu bay Aircraft Type ⁽¹⁰⁾	Theo AOC hoặc FAOC <i>As per AOC or FAOC</i>
321	[Tên người khai thác tàu bay]/[Operator Name]
733	[Tên người khai thác tàu bay]/[Operator Name]
744	[Tên người khai thác tàu bay]/[Operator Name]

5. Thông tin bổ sung/Additional information (nếu có/if any)

6. Người đề nghị cấp phép bay/ Applicant

Tên tổ chức/ Company:		
Cá nhân gửi đơn/Individual:	Chức vụ/Title (nếu có/if any):	
Địa chỉ bưu điện/ Postal Address:		
Điện thoại/Tel:	Thư điện tử/Email:	
Ngày gửi đơn: ngày/tháng/năm Submitted date: date/month/year		

Ghi chú/ Explanatory Notes:

⁽¹⁾ Số hiệu chuyến bay: Mã IATA.

Flight number: IATA code.

⁽²⁾ Hiệu lực từ: Ngày bắt đầu, tiếng Anh, DDMmmYY.

Effective from: Start date, in English, format DDMmmYY.

⁽³⁾ Hiệu lực đến: Ngày kết thúc, tiếng Anh, DDMmmYY.

Effective to: End date, in English, format DDMmmYY.

⁽⁴⁾ Ngày trong tuần: Các số từ 1 đến 7 tương ứng với Thứ Hai đến Chủ Nhật, ngày không khai thác dùng dấu “-”.

Days of services: Numbers 1–7 correspond to Monday–Sunday; “–” indicates no operation.

⁽⁵⁾ ⁽⁷⁾ Sân bay cất cánh, Sân bay hạ cánh: Mã 3 chữ IATA.

Departure/Arrival airport: 3-letter IATA code.

⁽⁶⁾ ⁽⁸⁾ Giờ dự kiến cất cánh, Giờ dự kiến hạ cánh: Giờ UTC.

Estimated time of departure/arrival: UTC time.

⁽⁹⁾ Vận chuyển hành khách: Bao gồm chở khách và chở hàng khoang bụng.

Passenger: Includes passenger flight and passenger with belly cargo.

⁽¹⁰⁾ Chứng loại tàu bay: Mã IATA.

Aircraft type: IATA code.

Phụ lục 10B

Đề nghị cấp phép bay không thường lệ đi/đến Việt Nam
Application for Non-scheduled Flights to/from Vietnam

Kính gửi: Cục Hàng không Việt Nam

Địa chỉ: 119 Phố Nguyễn Sơn, Phường Bồ Đề, Hà Nội, Việt Nam

Điện thoại: 84 4 38272281; Thư điện tử: atd@caa.gov.vn;

To: Civil Aviation Authority of Viet Nam

Address: 119 Nguyen Son, Bo De ward, Hanoi, Vietnam

Tel: ++84 4 38272281; Email: atd@caa.gov.vn

1. Người vận chuyển/ Người khai thác

Carrier/Operator

Tên/Name:	
Mã IATA/IATA code:	Mã ICAO/ICAO code:
Địa chỉ bưu điện/ Postal Address:	
Điện thoại/Tel:	Thư điện tử/Email:

2. Lịch bay (Giờ UTC)

Schedules (UTC Time)

Số hiệu chuyến bay Flight number ⁽¹⁾	Hiệu lực từ Effective from ⁽²⁾	Hiệu lực đến Effective to ⁽³⁾	Ngày trong tuần Days of services ⁽⁴⁾	Sân bay cất cánh Departure Airport ⁽⁵⁾	Giờ khởi hành dự kiến ETD ⁽⁶⁾	Sân bay hạ cánh Arrival Airport ⁽⁷⁾	Giờ dự kiến hạ cánh ETA ⁽⁸⁾
XX215	28Oct25	31Mar26	12--567	BKK	1000	ICN	1600
XX215	28Oct25	31Mar26	12--567	ICN	1700	SGN	1900
XX215	28Oct25	31Mar26	12--567	SGN	2215	BKK	0315+1

[Ghi rõ quyền vận chuyển hàng không đề nghị, mà không phải là quyền vận chuyển số 3,4 trên từng chặng bay. Ví dụ: đề nghị được phép khai thác quyền vận chuyển số 5 chặng bay: ICN-SGN.]

[If request for freedom right other than 3rd/4th, please specify the freedom right on each sector. Example: request 5th freedom right on sector AAA-SGN]

[Đối với chuyến bay quốc tế chở doanh nhân/tổ chức/cá nhân/bay taxi do hãng hàng không/nhà khai thác nước ngoài khai thác: Nếu có khai thác chặng bay nội địa, đề nghị ghi rõ số lượng và tên hành khách trên từng chặng quốc tế và nội địa.]

For international flights, that is business charter, corporate charter, general aviation or taxi, operated by a foreign operator: if operate with domestic sector, please specify number of passenger on each international and domestic sector],

3. Mục đích chuyến bay: [Tư nhân/Thuê chuyến/Y tế/Hạ cánh kỹ thuật/Chuyến sân hoặc khác]

Purpose of Flight: [Private/Charter/Medical/Tech stop/Ferry or Other]

4. Tàu bay/ Aircraft

Loại tàu bay Aircraft Type ⁽⁹⁾	Theo AOC hoặc FAOC As per AOC or FAOC	Trường hợp tàu bay không nằm trong AOC/FAOC In case the aircraft is not included in AOC/FAOC ⁽¹⁰⁾
321	[Tên người khai thác tàu bay] [Operator Name]	[Ghi số đăng ký cụ thể] [Specify registration number]
733	[Tên người khai thác tàu bay] [Operator Name]	[Ghi số đăng ký cụ thể] [Specify registration number]
744	[Tên người khai thác tàu bay] [Operator Name]	[Ghi số đăng ký cụ thể] [Specify registration number]

5. Thông tin bổ sung/Additional information (nếu có/if any)

6. Người đề nghị cấp phép bay/ Applicant

Tên tổ chức/ Company:	Chức vụ/Title (nếu có/if any):
Địa chỉ bưu điện/ Postal Address:	
Điện thoại/Tel:	Thư điện tử/Email:

Ngày gửi đơn: ngày/tháng/năm
Submitted date: date/month/year

Ghi chú/ Explanatory Notes:

⁽¹⁾ Số hiệu chuyến bay: Mã IATA.

Flight number: IATA code.

⁽²⁾ Hiệu lực từ: Ngày bắt đầu, tiếng Anh, DDMmmYY.

Effective from: Start date, in English, format DDMmmYY.

⁽³⁾ Hiệu lực đến: Ngày kết thúc, tiếng Anh, DDMmmYY.

Effective to: End date, in English, format DDMmmYY.

⁽⁴⁾ Ngày trong tuần: Các số từ 1 đến 7 tương ứng với Thứ Hai đến Chủ Nhật, ngày không khai thác dùng dấu "-".

Days of services: Numbers 1–7 correspond to Monday–Sunday; “–” indicates no operation.

^{(5) (7)} Sân bay cất cánh, Sân bay hạ cánh: Mã 3 chữ IATA.

Departure/Arrival airport: 3-letter IATA code.

^{(6) (8)} Giờ dự kiến cất cánh, Giờ dự kiến hạ cánh: Giờ UTC.

Estimated time of departure/arrival: UTC time.

⁽⁹⁾ Danh sách loại tàu bay: Mã IATA.

Aircraft type: As defined in Note (9), IATA code.

⁽¹⁰⁾ Ghi cụ thể số đăng ký tàu bay dự kiến khai thác.

List specific aircraft registration marks.

Phụ lục 10C**Đơn đề nghị sửa đổi phép bay****Application to Revise Landing/Overflight Permit**

Kính gửi: Cục Hàng không Việt Nam

Địa chỉ: 119 Phố Nguyễn Sơn, Phường Bồ Đề, Hà Nội, Việt Nam

Điện thoại: 84 4 38272281; Thư điện tử: atd@caa.gov.vn

To: Civil Aviation Authority of Viet Nam

Address: 119 Nguyen Son, Bo De ward, Hanoi, Vietnam

Tel: ++84 4 38272281; Email: atd@caa.gov.vn

Tham chiếu phép bay số:

Refer to the issued permit: ...

1. Người vận chuyển/Người khai thác**Carrier/Operator**

Tên/Name:	
Mã IATA/IATA code:	Mã ICAO/ICAO code:
Địa chỉ bưu điện/ Postal Address:	
Điện thoại/Tel:	Thư điện tử/Email:

2. [Tên mục sửa đổi, bổ sung, ví dụ: Lịch bay, Đường hàng không...]

[Nội dung gốc và nội dung mới]

[Revised Item or Additional details, e.g. Schedule, Airway, ...]

[Original and New item]

3. Ghi chú: Các chi tiết khác không thay đổi.

[Thông tin bổ sung: (nếu có)]

Note: Other details unchanged.

[Other information (if any)]

6. Người đề nghị cấp phép bay/ Applicant

Tên tổ chức/ Company:	
Cá nhân gửi đơn/Individual:	Chức vụ/Title (nếu có/if any):
Địa chỉ bưu điện/ Postal Address:	
Điện thoại/Tel:	Thư điện tử/Email:
Ngày gửi đơn: ngày/tháng/năm Submitted date: date/month/year	

Phụ lục 10D

Đề nghị cấp phép bay thường lệ bay qua Việt Nam
Application for scheduled overflights to fly over Viet Nam

Kính gửi: Cục Hàng không Việt Nam

Địa chỉ: 119 Phố Nguyễn Sơn, Phường Bồ Đề, Hà Nội, Việt Nam

Điện thoại: 84 4 38272281; Thư điện tử: atd@caa.gov.vn

To: Civil Aviation Authority of Viet Nam

Address: 119 Nguyen Son, Bo De ward, Hanoi, Vietnam

Tel: ++84 4 38272281; Email: atd@caa.gov.vn

Lịch bay mùa IATA: Mùa Hè *[năm]* ☐

Mùa Đông *[năm]* ☐

IATA Scheduling Season: Summer *[year]* ☐

Winter *[year]* ☐

1. Hãng hàng không/Carrier

Tên/Name:	
Mã IATA/IATA code:	Mã ICAO/ICAO code:
Địa chỉ bưu điện/ Postal Address:	
Điện thoại/Tel:	Thư điện tử/Email:

2. Địa chỉ thanh toán/Billing address

Tên/Name:	
Địa chỉ bưu điện/ Postal Address:	
Điện thoại/Tel:	Thư điện tử/Email:

3. Lịch bay (Giờ UTC)

Schedules: UTC Time

Số hiệu chuyến bay Flight number ⁽¹⁾	Hiệu lực từ Effective from ⁽²⁾	Hiệu lực đến Effective to ⁽³⁾	Ngày trong tuần Days of services ⁽⁴⁾	Sân bay cất cánh Departure Airport ⁽⁵⁾	Giờ khởi hành dự kiến ETD ⁽⁶⁾	Sân bay hạ cánh Arrival Airport ⁽⁷⁾	Giờ dự kiến hạ cánh
--	--	---	--	--	---	---	---------------------

							ETA ⁽⁸⁾
XXX108	28Oct19	31Mar20	1234567	WMKK	1430	ZGGG	1855

4. Mục đích chuyến bay/ Purpose of Flight

[Hành khách⁽⁹⁾ hoặc Hàng hoá]

[Passenger⁽⁹⁾ or All-cargo]

5. Aircraft:

Loại tàu bay Aircraft Type ⁽¹⁰⁾	Theo AOC <i>As per AOC</i>	Trọng tải cất cánh tối đa Maximum Take-off weight (MTOW)
321	[Tên người khai thác tàu bay]/[Operator Name]	
733	[Tên người khai thác tàu bay]/[Operator Name]	
744	[Tên người khai thác tàu bay]/[Operator Name]	

6. Thông tin bổ sung/Additional information (nếu có/if any)

7. Người đề nghị cấp phép bay/ Applicant

Tên tổ chức/ Company:	
Cá nhân gửi đơn/Individual:	Chức vụ/Title (nếu có/if any):
Địa chỉ bưu điện/ Postal Address:	
Điện thoại/Tel:	Thư điện tử/Email:
Ngày gửi đơn: ngày/tháng/năm Submitted date: date/month/year	

Ghi chú/ Explanatory Notes:

⁽¹⁾ Số hiệu chuyến bay: Mã ICAO.

Flight number: ICAO code.

⁽²⁾ Hiệu lực từ: Ngày bắt đầu, tiếng Anh, DDMmmYY.

Effective from: Start date, in English, format DDMmmYY.

⁽³⁾ Hiệu lực đến: Ngày kết thúc, tiếng Anh, DDMmmYY.

Effective to: End date, in English, format DDMMYY.

⁽⁴⁾ Ngày trong tuần: Các số từ 1 đến 7 tương ứng với Thứ Hai đến Chủ Nhật, ngày không khai thác dùng dấu “-”.

Days of services: Numbers 1–7 correspond to Monday–Sunday; “–” indicates no operation.

⁽⁵⁾ ⁽⁷⁾ Sân bay cất cánh, Sân bay hạ cánh: Mã 4 chữ ICAO.

Departure/Arrival airport: 4-letter ICAO code.

⁽⁶⁾ ⁽⁸⁾ Giờ dự kiến cất cánh, Giờ dự kiến hạ cánh: Giờ UTC.

Estimated time of departure/arrival: UTC time.

⁽⁹⁾ Vận chuyển hành khách: Bao gồm chở khách và chở hàng khoang bụng.

Passenger: Includes passenger flight and passenger with belly cargo.

⁽¹⁰⁾ Chứng loại tàu bay: Mã IATA.

Aircraft type: ICAO code.

Phụ lục 10Đ

Đề nghị cấp phép bay không thường lệ bay qua Việt Nam

Application for non-scheduled overflight to fly over Viet Nam

To: Civil Aviation Authority of Viet Nam

Address: 119 Nguyen Son, Bo De ward, Hanoi, Vietnam

Tel: +84 4 38272281; Email: atd@caa.gov.vn

1. Hãng hàng không/Người khai thác

Carrier/Operator

Tên/Name:	
Mã IATA/IATA code:	Mã ICAO/ICAO code:
Địa chỉ bưu điện/ Postal Address:	
Điện thoại/Tel:	Thư điện tử/Email:

2. Địa chỉ thanh toán/Billing address

Tên/Name:	
Địa chỉ bưu điện/ Postal Address:	
Điện thoại/Tel:	Thư điện tử/Email:

3. Lịch bay (Giờ UTC)

Schedules: UTC Time

Số hiệu chuyến bay Flight number ⁽¹⁾	Hiệu lực từ Effective from ⁽²⁾	Hiệu lực đến Effective to ⁽³⁾	Ngày trong tuần Days of services ⁽⁴⁾	Sân bay cất cánh Departure Airport ⁽⁵⁾	Giờ khởi hành dự kiến ETD ⁽⁶⁾	Sân bay hạ cánh Arrival Airport ⁽⁷⁾	Giờ dự kiến hạ cánh ETA ⁽⁸⁾
XXX108	28Oct19	31Mar20	1234567	WMKK	1430	ZGGG	1855

4. Mục đích chuyến bay/ Purpose of Flight:

(Tư nhân/Thuê chuyến/Cứu thương/Hạ cánh kỹ thuật/Chuyển sân hoặc khác)

(Private/Charter/Medical/Tech stop/Ferry or other.)

5. Aircraft

Loại tàu bay Aircraft Type ⁽⁹⁾	Theo AOC As per AOC	Trường hợp tàu bay của nhà khai thác không có AOC In case the aircraft of non AOC operator ⁽¹⁰⁾	Trọng tải cất cánh tối đa Maximum Take-off weight (MTOW)
321	<i>[Tên người khai thác tàu bay]</i> <i>[Operator Name]</i>	<i>[Ghi số đăng ký cụ thể]</i> <i>[Specify registration mark]</i>	
733	<i>[Tên người khai thác tàu bay]</i> <i>[Operator Name]</i>	<i>[Ghi số đăng ký cụ thể]</i> <i>[Specify registration mark]</i>	
744	<i>[Tên người khai thác tàu bay]</i> <i>[Operator Name]</i>	<i>[Ghi số đăng ký cụ thể]</i> <i>[Specify registration mark]</i>	

6. Thông tin bổ sung/Additional information (nếu có/if any)

7. Người đề nghị cấp phép bay/ Applicant

Tên tổ chức/ Company:		
Cá nhân gửi đơn/Individual:	Chức vụ/Title (nếu có/if any):	
Địa chỉ bưu điện/ Postal Address:		
Điện thoại/Tel:	Thư điện tử/Email:	
Ngày gửi đơn: ngày/tháng/năm Submitted date: date/month/year		

Ghi chú/ Explanatory Notes:

⁽¹⁾ Số hiệu chuyến bay: Mã ICAO.

Flight number: ICAO code.

⁽²⁾ Hiệu lực từ: Ngày bắt đầu, tiếng Anh, DDMmmYY.

Effective from: Start date, in English, format DDMmmYY.

⁽³⁾ Hiệu lực đến: Ngày kết thúc, tiếng Anh, DDMmmYY.

Effective to: End date, in English, format DDMmmYY.

⁽⁴⁾ Ngày trong tuần: Các số từ 1 đến 7 tương ứng với Thứ Hai đến Chủ Nhật, ngày không khai thác dùng dấu “-”.

Days of services: Numbers 1–7 correspond to Monday–Sunday; “–” indicates no operation.

^{(5) (7)} Sân bay cất cánh, Sân bay hạ cánh: Mã 4 chữ ICAO.

Departure/Arrival airport: 4-letter ICAO code.

^{(6) (8)} *Giờ dự kiến cất cánh, Giờ dự kiến hạ cánh: Giờ UTC.*

Estimated time of departure/arrival: UTC time.

⁽⁹⁾ *Chủng loại tàu bay: Mã IATA.*

Aircraft type: ICAO code.

⁽¹⁰⁾ *Ghi cụ thể số đăng ký tàu bay dự kiến khai thác.*

List specific aircraft registration marks.