

PHỤ LỤC I
TIÊU CHUẨN, NĂNG LỰC CHUYÊN MÔN VÀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI
GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN LĨNH VỰC BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY
(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

1. Giám sát an toàn ATS-ATM

- a) Tốt nghiệp đại học trở lên chuyên ngành quản lý không lưu hoặc các chuyên ngành khác và có chứng chỉ chuyên môn, nghiệp vụ về kiểm soát không lưu, khai thác bay hoặc có giấy phép người lái tàu bay dân dụng;
- b) Có tối thiểu 03 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực ATS-ATM;
- c) Nắm vững Phụ ước 2, Phụ ước 11, PANS-ATM Doc 4444 và các tài liệu hướng dẫn liên quan của ICAO;
- d) Nắm vững các quy định liên quan đến công tác quản lý không lưu của Việt Nam như Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, các Nghị định, Thông tư, Sổ tay đào tạo giám sát viên ANS và các tài liệu hướng dẫn liên quan;
- đ) Có khả năng và kinh nghiệm trong việc xây dựng các tài liệu, quy trình; thực hiện kiểm tra và giám sát việc cung cấp dịch vụ ATS.

2. Giám sát an toàn CNS

- a) Tốt nghiệp đại học trở lên chuyên ngành kỹ thuật như thông tin, ra đa giám sát, kỹ thuật hàng không, kỹ thuật tàu bay, điện tử viễn thông, công nghệ thông tin, tự động hóa;
- b) Có chứng chỉ chuyên môn về lĩnh vực CNS;
- c) Có tối thiểu 03 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực CNS;
- d) Nắm vững Phụ ước 10, PANS-IM Doc 10199 và các tài liệu hướng dẫn liên quan của ICAO;
- đ) Nắm vững các quy định liên quan đến CNS của Việt Nam như Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, các Nghị định, Thông tư, Sổ tay đào tạo giám sát viên ANS và các tài liệu hướng dẫn liên quan;
- e) Có khả năng và kinh nghiệm trong việc xây dựng các tài liệu, quy trình; thực hiện kiểm tra và giám sát việc cung cấp dịch vụ CNS.

3. Giám sát an toàn AIS/AIM

- a) Tốt nghiệp đại học trở lên chuyên ngành Quản lý hoạt động bay, Kỹ thuật hàng không, Kỹ thuật tàu bay, cảng hàng không, sân bay, Bản đồ, Trắc địa, Hệ thống thông tin địa lý (GIS), ngoại ngữ tiếng Anh; hoặc các chuyên ngành khác;
- b) Có chứng chỉ chuyên môn về AIS/AIM hoặc có giấy phép người lái tàu bay dân dụng;
- c) Có tối thiểu 03 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực AIS/AIM;
- d) Nắm vững Phụ ước 4, Phụ ước 15, PANS-AIM Doc 10066 và các tài liệu

hướng dẫn liên quan của ICAO;

đ) Nắm vững các quy định liên quan đến AIS/AIM như Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, các Nghị định, Thông tư, Sổ tay đào tạo giám sát viên ANS và các tài liệu hướng dẫn liên quan;

e) Có khả năng và kinh nghiệm trong việc xây dựng các tài liệu, quy trình; thực hiện kiểm tra và giám sát việc cung cấp dịch vụ AIS/AIM.

4. Giám sát an toàn MET

a) Tốt nghiệp đại học trở lên chuyên ngành khí tượng hoặc các chuyên ngành khác như địa lý, vật lý, môi trường liên quan;

b) Có chứng chỉ chuyên môn về khí tượng hàng không;

c) Có tối thiểu 03 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực khí tượng hàng không;

d) Nắm vững Phụ ước 3, PANS-MET Doc 10157 và các tài liệu hướng dẫn liên quan của ICAO;

đ) Nắm vững các quy định liên quan đến khí tượng hàng không của Việt Nam như Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, Luật Khí tượng thủy văn, các Nghị định, Thông tư, Sổ tay đào tạo giám sát viên ANS và các tài liệu hướng dẫn liên quan;

e) Có khả năng và kinh nghiệm trong việc xây dựng các tài liệu, quy trình; thực hiện kiểm tra và giám sát việc cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không.

5. Giám sát an toàn SAR

a) Tốt nghiệp đại học trở lên chuyên ngành Quản lý hoạt động bay, Kỹ thuật hàng không, Kỹ thuật tàu bay, Cảng hàng không, Thông tin, Ra đa, Khí tượng, Ngôn ngữ tiếng Anh và các chuyên ngành khác;

b) Có chứng chỉ chuyên môn về dịch vụ không lưu/tìm kiếm, cứu nạn (ATS/SAR), hoặc có giấy phép người lái tàu bay dân dụng;

c) Có tối thiểu 03 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực ATS/SAR;

d) Nắm vững Phụ ước 11, Phụ ước 12 và các tài liệu hướng dẫn liên quan của ICAO, IAMSAR;

đ) Nắm vững các quy định liên quan đến SAR của Việt Nam như Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, các Nghị định, Thông tư, Sổ tay đào tạo giám sát viên ANS và các tài liệu hướng dẫn liên quan;

e) Có khả năng và kinh nghiệm trong việc xây dựng các tài liệu, quy trình; thực hiện kiểm tra và giám sát việc cung cấp SAR.

6. Giám sát an toàn MAP-CHART

a) Tốt nghiệp đại học trở lên chuyên ngành Quản lý hoạt động bay, Bản đồ, Trắc địa, Hệ thống thông tin địa lý (GIS), Thiết kế đồ họa; các chuyên ngành khác và có chứng chỉ chuyên môn về không lưu hoặc có giấy phép người lái tàu bay

dân dụng;

b) Có chứng chỉ chuyên môn về bản đồ/sơ đồ hàng không;

c) Có tối thiểu 03 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực MAP-CHART;

d) Nắm vững Phụ ước 4, Phụ ước 15, PANS-AIM Doc 10066 và các tài liệu hướng dẫn liên quan của ICAO;

đ) Nắm vững các quy định liên quan đến AIS/AIM, MAP-CHART của Việt Nam như Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, các Nghị định, Thông tư, Sổ tay đào tạo giám sát viên ANS và các tài liệu hướng dẫn liên quan;

e) Có khả năng và kinh nghiệm trong việc xây dựng các tài liệu, quy trình; thực hiện kiểm tra và giám sát cơ sở bản đồ, phương thức bay.

7. Giám sát an toàn thiết kế phương thức bay

a) Tốt nghiệp đại học trở lên chuyên ngành Quản lý hoạt động bay, hoặc các chuyên ngành về khoa học tự nhiên, kỹ thuật, ngoại ngữ, bản đồ, trắc địa, hệ thống thông tin địa lý (GIS), thiết kế, đồ họa hoặc có giấy phép người lái tàu bay dân dụng;

b) Ít nhất đã hoàn thành đạt yêu cầu khóa học cơ bản về thiết kế phương thức bay (PANS-OPS);

c) Có tối thiểu 03 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực PANS-OPS;

d) Nắm vững Phụ ước 4, Phụ ước 15, PANS-OPS Doc 8168 và các tài liệu hướng dẫn liên quan của ICAO;

đ) Nắm vững các quy định liên quan đến AIS/AIM, MAP-CHART của Việt Nam như Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, các Nghị định, Thông tư, Sổ tay đào tạo giám sát viên ANS và các tài liệu hướng dẫn liên quan;

e) Có khả năng và kinh nghiệm trong việc xây dựng các tài liệu, quy trình; thực hiện kiểm tra và giám sát cơ sở thiết kế phương thức bay.

8. Giám sát an toàn PEL

a) Tốt nghiệp đại học trở lên;

b) Được huấn luyện, đào tạo, bồi dưỡng về tiêu chuẩn, quy trình cấp, công nhận, gia hạn, thu hồi Giấy phép, năng định, chứng chỉ chuyên môn và phê chuẩn liên quan đến nhân viên bảo đảm hoạt động bay, cơ sở đào tạo huấn luyện nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay;

c) Có tối thiểu 03 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực PEL;

d) Nắm vững Phụ ước 1, PANS-TRG Doc 9868 và các tài liệu hướng dẫn liên quan của ICAO;

đ) Nắm vững các quy định liên quan đến công tác đào tạo, huấn luyện nhân viên bảo đảm hoạt động bay của Việt Nam như Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, các Nghị định, Thông tư, Sổ tay đào tạo giám sát viên ANS và các tài liệu

hướng dẫn liên quan;

e) Có khả năng và kinh nghiệm trong việc xây dựng các tài liệu, quy trình; thực hiện kiểm tra và giám sát cơ sở đào tạo huấn luyện nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay.

PHỤ LỤC II
MẪU ĐƠN, VĂN BẢN ĐỀ NGHỊ VÀ MẪU KẾT QUẢ GIẢI QUYẾT
THỦ TỤC HÀNH CHÍNH

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

STT	Tên các mẫu đơn, giấy phép
I	DANH MỤC MẪU ĐƠN, VĂN BẢN ĐỀ NGHỊ
Mẫu số 01	Đơn đề nghị cấp, cấp lại Giấy chứng nhận khai thác cơ sở
Mẫu số 02	Đơn đề nghị cấp, cấp lại Giấy chứng nhận khai thác hệ thống trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay
Mẫu số 03	Đơn đề nghị phê chuẩn tài liệu khai thác
Mẫu số 04	Văn bản đề nghị phê chuẩn sơ đồ, bản đồ hàng không
Mẫu số 05	Đơn đề nghị cấp, cấp lại giấy phép, năng định nhân viên bảo đảm hoạt động bay
Mẫu số 06	Bảng kiểm tra thiết bị huấn luyện mô phỏng (Simulator - SIM)
II	DANH MỤC MẪU KẾT QUẢ GIẢI QUYẾT THỦ TỤC HÀNH CHÍNH
Mẫu số 07	Giấy chứng nhận khai thác cơ sở
Mẫu số 08	Giấy chứng nhận khai thác hệ thống trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay
Mẫu số 09	Quyết định phê chuẩn Tài liệu khai thác cơ sở bảo đảm hoạt động bay
Mẫu số 10	Quyết định phê chuẩn Sơ đồ, bản đồ hàng không
Mẫu số 11	Giấy phép nhân viên bảo đảm hoạt động bay

Mẫu số 01

ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP, CẤP LẠI GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC CƠ SỞ


**ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP,
CẤP LẠI GIẤY CHỨNG NHẬN
KHAI THÁC CƠ SỞ**
**APPLICATION FOR ISSUANCE
OR REISSUANCE OF SERVICE
PROVIDER UNIT CERTIFICATE**
HƯỚNG DẪN

In hoặc đánh máy. Chỉ nộp đơn bản gốc cho phòng Quản lý hoạt động bay hoặc người được Cục Hàng không ủy quyền, nếu thiếu chỗ thì dùng tờ đính kèm

INSTRUCTIONS

Print or type. Submit original only to the Air Navigation Department or a CAAV Authorized Person. If additional space is required, use an attachment

TÔI LÀM ĐƠN NÀY ĐỀ NGHỊ
APPLICATION IS HEREBY MADE FOR



CẤP MỚI
ISSUANCE



CẤP LẠI GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC CƠ SỞ NHƯ SAU
REISSUANCE OF THE FOLLOWING SERVICE PROVIDER UNIT CERTIFICATE:

A. THÔNG TIN VỀ TỔ CHỨC/ORGANIZATION INFORMATION**1. Thông tin của đơn vị nộp đơn/Applicant Information**

Tên tổ chức/Organization Name	Mã bưu điện/Postal Code
Số đăng ký/Registration Number	Thành phố/City
Địa chỉ/Address	Quốc gia/Country

2. Trụ sở chính (có thể để trống nếu trùng mục 1 phía trên)/Head Office (may be left blank if identical to Section 1 above)

Tên tổ chức/Organization Name	Thành phố/City
Địa chỉ/Address	Quốc gia/Country
Mã bưu điện/Postal Code	

3. Thông tin và liên hệ/Information and Contact Details**3.1 Đầu mối liên hệ chính với Cục HKVN/Primary Point of Contact with CAAV**

Họ và tên/Full Name:	Chức danh công việc/Job Title:
Chức vụ/Position:	Điện thoại, thư điện tử/Telephone & Email:

3.2 Lãnh đạo chịu trách nhiệm/Accountable Manager

Họ và tên/Full Name:	Chức danh công việc/Job Title:
Chức vụ/Position:	Điện thoại, thư điện tử/Telephone & Email:

3.3 Người phụ trách khai thác/Operations Manager

Họ và tên/Full Name:	Chức danh công việc/Job Title:
Chức vụ/Position:	Điện thoại, thư điện tử/Telephone & Email:

3.4 Người phụ trách An toàn/Safety Manager

Họ và tên/Full Name:	Chức danh công việc/Job Title:
Chức vụ/Position:	Điện thoại, thư điện tử/Telephone & Email:

3.5 Người phụ trách giám sát tuân thủ hoặc quản lý chất lượng/Compliance Monitoring or Quality Manager

Họ và tên/Full Name:	Chức danh công việc/Job Title:
Chức vụ/Position:	Điện thoại, thư điện tử/Telephone & Email:

B. THÔNG TIN CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ/SERVICE PROVIDER UNIT INFORMATION

1. Tên cơ sở/Service Provider Unit Name:	2. Địa chỉ/Address:
3. Trưởng cơ sở/Head of Unit:	Họ và tên/Full Name:
	Chức vụ/Position:
	Chức danh công việc/Job Title:

	Điện thoại, thư điện tử/Telephone & Email:
4. Công trình (nếu có)/ Infrastructure, Facility (if any)	

C. PHẠM VI CUNG CẤP DỊCH VỤ/SCOPE OF SERVICES			
Dịch vụ không lưu/Air Traffic Services (ATS) : ☐			
Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function		Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function	
Dịch vụ điều hành bay/Air Traffic Control (ATC)	☐	Dịch vụ kiểm soát đường dài/Area Control Service	☐
		Dịch vụ kiểm soát tiếp cận/Approach Control Service	☐
		Dịch vụ kiểm soát tại sân/Aerodrome Control Service	☐
Dịch vụ thông báo bay/Flight Information Service (FIS)	☐	Dịch vụ thông báo bay tại sân Aerodrome Flight Information Service (AFIS)	☐
		Dịch vụ thông báo bay đường dài/ En-route Flight Information Service (En-route FIS)	☐
Dịch vụ tư vấn không lưu/Advisory Service	☐	N/A	
Dịch vụ báo động/Alerting Service	☐	N/A	
Quản lý luồng không lưu/Air Traffic Flow Management ☐			
Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function		Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function	
ATFM	☐	Cung cấp dịch vụ ATFM/Provision of local ATFM services	☐
Khai thác và sử dụng vùng trời/Airspace Management (ASM) ☐			
Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function		Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function	
ASM	☐	Cung cấp dịch vụ khai thác và sử dụng vùng trời/Provision of airspace management and utilization services	☐
Các điều kiện, hạn chế (nếu có)/ Conditions and limitations (if any):			

Dịch vụ Thông tin, dẫn đường, giám sát/Communication, Navigation, Surveillance (CNS) Services			
Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function		Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function	
Thông tin/Communication	☐	Dịch vụ di động hàng không (Liên lạc không - địa)/Aeronautical Mobile Service (Air-ground communications)	☐
		Dịch vụ cố định hàng không (Liên lạc địa - địa)/Aeronautical Fixed Service (Ground-ground communications)	☐
		Dịch vụ di động vệ tinh hàng không (AMSS)/Aeronautical Mobile Satellite Service (AMSS)	☐
Dẫn đường/Navigation	☐	Dịch vụ cung cấp tín hiệu dẫn đường ILS/Provision of ILS navigation signals	☐
		Dịch vụ cung cấp tín hiệu dẫn đường VOR/Provision of VOR navigation signals	☐
		Dịch vụ cung cấp tín hiệu dẫn đường NDB/Provision of NDB navigation signals	☐
		Dịch vụ cung cấp tín hiệu dẫn đường DME/Provision of DME navigation signals	☐
		Dịch vụ cung cấp tín hiệu dẫn đường MLS/Provision of MLS navigation signals	☐

		Dịch vụ cung cấp tín hiệu dẫn đường GBAS/Provision of GBAS navigation signals	☐
		Dịch vụ cung cấp tín hiệu dẫn đường SBAS/Provision of SBAS navigation signals	☐
		Dịch vụ cung cấp tín hiệu dẫn đường sử dụng hệ thống khác/ Provision of navigation signals using other systems	☐
Giám sát/Surveillance	☐	Cung cấp dữ liệu từ ra đa giám sát sơ cấp (PSR)/Provision of Primary Surveillance Radar (PSR) data	☐
		Cung cấp dữ liệu từ ra đa giám sát thứ cấp (SSR)/Provision of Secondary Surveillance Radar (SSR) data	☐
		Cung cấp dữ liệu giám sát tự động (ADS)/ Provision of Automatic Dependent Surveillance (ADS) data	☐
Các điều kiện, hạn chế (nếu có)/ Conditions and limitations (if any):			

Dịch vụ Tin tức hàng không/Aeronautical Information Services (AIS) ☐			
Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function		Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function	
Sản phẩm tin tức hàng không Aeronautical information products (including distribution services)	☐	Tập tin tức hàng không / AIP	☐
		Thông tri hàng không / AIC	☐
		NOTAM	☐
		Bộ dữ liệu AIP/ AIP data set	☐
		Bộ dữ liệu chướng ngại vật/ Obstacle data sets	☐
		Bộ dữ liệu sơ đồ sân bay/ Aerodrome mapping data sets	☐
		Bộ dữ liệu cho phương thức bay thiết bị/ Instrument flight procedure data sets	☐
		Sơ đồ, bản đồ hàng không/ Aeronautical Maps, Charts	☐
		Bộ dữ liệu địa hình/ Terrain Obstacle data sets	☐
		ARO/AIS	☐
Dịch vụ thông tin trước chuyến bay/ Preflight information services	☐	N/A	
Các điều kiện, hạn chế (nếu có)/ Conditions and limitations (if any):			

Thiết kế phương thức bay/Flight procedure design ☐			
Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function		Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function	
Thiết kế phương thức bay/Flight procedure design	☐	Cung cấp dịch vụ Thiết kế phương thức bay/Provision of flight procedure design services	☐
Các điều kiện, hạn chế (nếu có)/ Conditions and limitations (if any):			

Khí tượng hàng không / Meteorological Services (MET): ☐
--

Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function		Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function	
MET	☐	Cảnh báo thời tiết đường dài và khu vực/ Meteorological Watch Office	☐
		Khí tượng tại sân/ Aerodrome Meteorological Offices	☐
		Quan trắc khí tượng / Meteorological Stations	☐
		Tư vấn tro bụi núi lửa/ Volcanic Ash Advisory Centre (VAAC)	☐
		Dự báo khí tượng toàn cầu/ World Area Forecast Centre (WAFC)	☐
		Tư vấn bão nhiệt đới/ Tropical Cyclone Advisory Centre (TCAC)	☐
		Thông tin khí hậu tại sân/ Aerodromes climatological Information	☐
Các điều kiện, hạn chế (nếu có)/ Conditions and limitations (if any):			

Dịch vụ Tìm kiếm cứu nạn hàng không/Search and Rescue Services (SAR) ☐			
Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function		Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function	
Tim kiếm cứu nạn hàng không/Search and Rescue Services	☐		
Các điều kiện, hạn chế (nếu có)/ Conditions and limitations (if any):			

Dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn, bay đánh giá phương thức bay/Flight inspection, calibration, and flight procedure validation services ☐			
Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function		Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function	
Bay kiểm tra, hiệu chuẩn, bay đánh giá phương thức bay/Flight inspection, calibration, and flight procedure validation	☐	Bay kiểm tra, hiệu chuẩn/Flight inspection, calibration	☐
		Bay đánh giá phương thức bay/Flight procedure validation	☐
Các điều kiện, hạn chế (nếu có)/ Conditions and limitations (if any):			

Dịch vụ ANS khác/Other ANS services ☐			
Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function		Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function	
	☐		☐
Các điều kiện, hạn chế (nếu có)/ Conditions and limitations (if any):			

D. HỒ SƠ, TÀI LIỆU KÈM THEO/ATTACHED DOSSIERS AND DOCUMENTS
--

Số thứ tự/No.	Tên hồ sơ/tài liệu/Name of dossier/document
1	
2	
3	
4	
5	
6	

E. PHƯƠNG THỨC NHẬN KẾT QUẢ/MANNER OF RECEIVING RESULTS			
Bản giấy (Trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua bưu chính)/ Hard copy (In person at the Receiving and Result-Returning Department of the Civil Aviation Authority of Vietnam or via postal service)	☐	Bản điện tử (qua trực tuyến như địa chỉ email, ứng dụng OTT/nhắn tin được liên kết với số điện thoại của tổ chức, cá nhân)/Electronic copy (Online via email address or phone-linked messaging apps of the Organization/Individual)	☐

F. CAM KẾT/COMMITMENT		
Người nộp đơn xin cam đoan các thông tin được ghi trong đơn này là chính xác và xin chịu hoàn toàn trách nhiệm về thông tin đã khai/The Applicant hereby certifies that all information provided in this application is accurate and shall assume full responsibility for the declared information.		
Ngày nộp đơn/Date of application	Họ và tên/Full Name	Chữ ký và đóng dấu/Signature and Official stamp

Hướng dẫn điền mẫu đơn đề nghị cấp chứng nhận cơ sở ANS

Trường	Hướng dẫn hoàn thành
1.1. Tên và địa chỉ	Nhập đầy đủ tên công ty/cá nhân cung cấp dịch vụ như được ghi trên Giấy đăng ký kinh doanh hoặc giấy tờ pháp lý tương tự. Nhập thêm Tên thương mại, Tên giao dịch và Mã số đăng ký kinh doanh (nếu có). Nhập địa chỉ đăng ký như được ghi trên Giấy đăng ký kinh doanh hoặc giấy tờ pháp lý tương tự.
1.2. Địa chỉ	Tên (công ty) và địa chỉ của địa điểm chính. Tên và địa chỉ được nêu chi tiết trong phần này sẽ được in trên Giấy chứng nhận.
3.1. Đầu mối liên hệ	Tên và thông tin liên hệ được chỉ định trong phần này là của Người chịu trách nhiệm nộp đơn.
3.2. Lãnh đạo chịu trách nhiệm	Tên và thông tin liên hệ của người quản lý chịu trách nhiệm (Tổng Giám đốc hoặc chức vụ tương đương trong doanh nghiệp, tổ chức).
4. Phạm vi cung cấp dịch vụ	a) Đánh dấu vào các dịch vụ/chức năng, loại dịch vụ/chức năng, phạm vi dịch vụ/chức năng như được mô tả để thể hiện phạm vi hoạt động hiện đang được cơ sở cung cấp. b) Phần “điều kiện/giới hạn” bao gồm tất cả các điều kiện/giới hạn hoạt động được doanh nghiệp, tổ chức xác định liên quan đến các dịch vụ/chức năng mà việc chứng nhận được yêu cầu.
5. Danh sách tài liệu cần cung cấp kèm theo Đơn đề nghị	Cung cấp kèm theo đơn này các tài liệu được yêu cầu dưới đây: 1. Cơ cấu tổ chức; Người chịu trách nhiệm chính (Accountable Executive) có thẩm quyền cao nhất về nguồn lực và tài chính để bảo đảm an toàn; Các chức danh quản lý chủ chốt. 2. Sơ đồ tổ chức hiển thị hệ thống phân cấp trách nhiệm trong đơn vị. 3. Mô tả chung về nguồn lực, cơ sở vật chất và hoạt động của cơ sở. 4. Quy trình Quản lý sự thay đổi và người chịu trách nhiệm phê duyệt. 5. Chính sách về chất gây nghiện được thực hiện tại cơ sở. 6. Quy trình và chính sách phân lịch làm việc cho Kiểm soát viên không lưu (ATCO), quản lý căng thẳng và quản lý mệt mỏi. 7. Tài liệu khai thác cơ sở, Tài liệu khai thác bảo dưỡng hệ thống thiết bị. 8. Tài liệu Hệ thống Quản lý, bao gồm Hệ thống Quản lý An toàn, Hệ thống Quản lý Chất lượng, Hệ thống Quản lý An ninh 9. Danh sách các tổ chức hoặc đối tác hoặc tổ chức được ký hợp đồng (nếu có).
6. Cam kết	Chữ ký của Người quản lý chịu trách nhiệm (Tổng Giám đốc hoặc vị trí tương đương trong Doanh nghiệp, Tổ chức).

Mẫu số 02

ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP, CẤP LẠI GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC HỆ THỐNG
TRANG THIẾT BỊ KỸ THUẬT BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY



ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP, CẤP LẠI
GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC
HỆ THỐNG, TRANG THIẾT BỊ
KỸ THUẬT BẢO ĐẢM
HOẠT ĐỘNG BAY

APPLICATION FOR
ISSUANCE/REISSUANCE OF THE
OPERATIONAL CERTIFICATE FOR
ANS EQUIPMENT

HƯỚNG DẪN

In hoặc đánh máy. Chỉ nộp đơn bản gốc cho phòng Quản lý hoạt động bay hoặc người được Cục Hàng không ủy quyền, nếu thiếu chỗ thì dùng tờ đính kèm

INSTRUCTIONS

Print or type. Submit original only to the Air Navigation Department or a CAAV Authorized Person. If additional space is required, use an attachment

TÔI LÀM ĐƠN NÀY ĐỀ NGHỊ APPLICATION IS HEREBY MADE FOR	☐ CẤP MỚI ISSUANCE	☐ CẤP LẠI GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC HỆ THỐNG, TRANG THIẾT BỊ ANS REISSUANCE OF THE OPERATIONAL CERTIFICATE FOR ANS EQUIPMENTS
---	--	---

A. THÔNG TIN VỀ TỔ CHỨC/ ORGANIZATION INFORMATION	
1. Thông tin của đơn vị nộp đơn/Applicant Information	
Tên tổ chức/Organization Name	Mã bưu điện/Postal Code
Số đăng ký/Registration Number	Thành phố/City
Địa chỉ/Address	Quốc gia/Country
2. Trụ sở chính (có thể để trống nếu trùng mục 1 phía trên)/Head Office (may be left blank if identical to Section 1 above)	
Tên tổ chức/Organization Name	Thành phố/City
Địa chỉ/Address	Quốc gia/Country
Mã bưu điện/Postal Code	
3. Thông tin và liên hệ/Information and Contact Details	
Họ và tên/Full Name:	Chức danh công việc/Job Title:
Chức vụ/Position:	Điện thoại, thư điện tử/Telephone & Email:

B. THÔNG TIN CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ/SERVICE PROVIDER UNIT INFORMATION	
1. Tên cơ sở/Service Provider Unit Name:	2. Địa chỉ/Address:
3. Trưởng cơ sở/Head of Unit:	Họ và tên/Full Name:
	Chức vụ/Position:
	Chức danh công việc/Job Title:
	Điện thoại, thư điện tử/Telephone & Email:
4. Công trình (nếu có)/Structure, Facility (if any)	

C. THÔNG SỐ KỸ THUẬT HỆ THỐNG, TRANG THIẾT BỊ KỸ THUẬT BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY/TECHNICAL SPECIFICATIONS OF ANS EQUIPMENT	
Tên hệ thống kỹ thuật, thiết bị Name of equipment	
Mục đích sử dụng Purpose of use	
Phạm vi hoạt động (bán kính/khu vực/tầm phủ) Operational range (radius/area/coverage)	
Kiểu loại thiết bị Equipment type/model	
Số sản xuất Serial number (S/N)	

Nơi sản xuất Place of manufacture	
Năm sản xuất Year of manufacture	
Mã số, địa chỉ kỹ thuật (nếu áp dụng) Technical code/address (if applicable)	
Địa điểm/tọa độ đặt thiết bị (đối với hệ thống, thiết bị thu/phát sóng vô tuyến điện) Equipment location/coordinates (for radio transmitting/receiving systems and equipment)	
Thời gian hoạt động hàng ngày Daily operating hours	
Thời gian dự kiến đưa vào hoạt động (đối với hệ thống kỹ thuật, thiết bị mới) Expected date of commissioning (for new technical systems/equipment)	

D. HỒ SƠ, TÀI LIỆU KÈM THEO/ATTACHED DOSSIERS AND DOCUMENTS	
Số thứ tự/No.	Tên hồ sơ/tài liệu/Name of dossier/document*
1	
2	
3	
4	
5	
6	

D. PHƯƠNG THỨC NHẬN KẾT QUẢ/MANNER OF RECEIVING RESULTS	
Bản giấy (Trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua bưu chính)/ Hard copy (In person at the Receiving and Result-Returning Department of the Civil Aviation Authority of Vietnam or via postal service)	☐ Bản điện tử (qua trực tuyến như địa chỉ email, ứng dụng OTT/nhắn tin được liên kết với số điện thoại của tổ chức, cá nhân)/Electronic copy (Online via email address or phone-linked messaging apps of the Organization/Individual)

E. CAM KẾT/COMMITMENT		
Người nộp đơn xin cam đoan các thông tin được ghi trong đơn này là chính xác và xin chịu hoàn toàn trách nhiệm về thông tin đã khai/The Applicant hereby certifies that all information provided in this application is accurate and shall assume full responsibility for the declared information.		
Ngày nộp đơn/Date of application	Họ và tên/Full Name	Chữ ký và đóng dấu/Signature and Official stamp

Mẫu số 03

ĐƠN ĐỀ NGHỊ PHÊ CHUẨN TÀI LIỆU KHAI THÁC



ĐƠN ĐỀ NGHỊ PHÊ CHUẨN
TÀI LIỆU KHAI THÁC

APPLICATION FOR APPROVAL OF
OPERATIONS MANUAL

HƯỚNG DẪN

In hoặc đánh máy. Chỉ nộp đơn bản gốc cho phòng Quản lý hoạt động bay hoặc người được Cục Hàng không ủy quyền, nếu thiếu chỗ thì dùng tờ đính kèm

INSTRUCTIONS

Print or type. Submit original only to the Air Navigation Department or a CAAV Authorized Person. If additional space is required, use an attachment

A. THÔNG TIN VỀ TỔ CHỨC/ ORGANIZATION INFORMATION	
1. Thông tin của đơn vị nộp đơn/Applicant Information	
Tên tổ chức/Organization Name	Mã bưu điện/Postal Code
Số đăng ký/Registration Number	Thành phố/City
Địa chỉ/Address	Quốc gia/Country
2. Trụ sở chính (có thể để trống nếu trùng mục 1 phía trên)/Head Office (may be left blank if identical to Section 1 above)	
Tên tổ chức/Organization Name	Thành phố/City
Địa chỉ/Address	Quốc gia/Country
Mã bưu điện/Postal Code	
3. Thông tin và liên hệ/Information and Contact Details	
Họ và tên/Full Name:	Chức danh công việc/Job Title:
Chức vụ/Position:	Điện thoại, thư điện tử/Telephone & Email:

B. THÔNG TIN CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ/SERVICE PROVIDER UNIT INFORMATION	
1. Tên cơ sở/Service Provider Unit Name:	2. Địa chỉ/Address:
3. Trưởng cơ sở/Head of Unit:	Họ và tên/Full Name:
	Chức vụ/Position:
	Chức danh công việc/Job Title:
	Điện thoại, thư điện tử/Telephone & Email:

C. THÔNG TIN VỀ TÀI LIỆU KHAI THÁC/MANUAL INFORMATION DETAILS	
Tên Tài liệu Manual Title	
Lý do phê chuẩn (lần đầu, sửa đổi, bổ sung) Reason for approval (initial, amendment, supplement)	
Ngày dự kiến áp dụng Tentative effective date	

D. HỒ SƠ, TÀI LIỆU KÈM THEO/ATTACHED DOSSIERS AND DOCUMENTS	
Số thứ tự/No.	Tên hồ sơ/tài liệu/Name of dossier/document
1	
2	
3	
4	
5	
6	

D. PHƯƠNG THỨC NHẬN KẾT QUẢ/MANNER OF RECEIVING RESULTS	
Bản giấy (Trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua bưu chính)/ Hard copy (In person at the Receiving and Result-Returning Department of the Civil Aviation Authority of Vietnam or via postal service) ☐	Bản điện tử (qua trực tuyến như địa chỉ email, ứng dụng OTT/nhắn tin được liên kết với số điện thoại của tổ chức, cá nhân)/Electronic copy (Online via email address or phone-linked messaging apps of the Organization/Individual) ☐

E. CAM KẾT/COMMITMENT		
Người nộp đơn xin cam đoan các thông tin được ghi trong đơn này là chính xác và xin chịu hoàn toàn trách nhiệm về thông tin đã khai/The Applicant hereby certifies that all information provided in this application is accurate and shall assume full responsibility for the declared information.		
Ngày nộp đơn/Date of application	Họ và tên/Full Name	Chữ ký và đóng dấu/Signature and Official stamp

Mẫu số 04

**MẪU VĂN BẢN ĐỀ NGHỊ PHÊ CHUẨN SƠ ĐỒ, BẢN ĐỒ
HÀNG KHÔNG**

TÊN TỔ CHỨC, ĐƠN VỊ **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số:

....., ngày tháng năm

V/v: đề nghị.....

Kính gửi: Cục Hàng không Việt Nam

Căn cứ.....;

Căn cứ

(Tên tổ chức, đơn vị) đề nghị Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn Sơ đồ, bản đồ hàng không ... với các nội dung cụ thể như sau:

1. Tên sơ đồ, bản đồ hàng không:
2. Lý do đề nghị ¹:
3. Ngày dự kiến đưa vào sử dụng ²:
4. Hồ sơ, tài liệu đi kèm:

Nơi nhận:

-
-

THỦ TRƯỞNG

(Ký và ghi rõ họ tên, đóng dấu)

1 Thể hiện các danh mục đánh giá các nội dung thay đổi bao gồm: Sơ đồ, bản đồ hiện hành (ngày ban hành theo Quyết định số ... ngày .../.../202...; nội dung đề nghị sửa đổi, bổ sung; Hồ sơ chứng minh sự thay đổi (nếu có).

2 Áp dụng đối với các thông tin cần phải phát hành thông báo tin tức hàng không

Mẫu số 05

ĐƠN ĐỀ NGHỊ
CẤP, CẤP LẠI, BỔ SUNG, GIA HẠN GIẤY PHÉP, NĂNG ĐỊNH
CHO NHÂN VIÊN BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY

	ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP, CẤP LẠI GIẤY PHÉP, NĂNG ĐỊNH NHÂN VIÊN BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY APPLICATION FOR ISSUANCE, REISSUANCE, OF AIR NAVIGATION SERVICE PERSONNEL LICENSE, RATING	HƯỚNG DẪN Có thể in hoặc đánh máy. Đề nghị không viết vào phần bôi đen, phần này chỉ dành cho cơ quan Cục Hàng không Việt Nam. Nộp đơn bản gốc cho Phòng Quản lý hoạt động bay - Cục Hàng không Việt Nam hoặc cơ quan được Cục Hàng không ủy quyền. Trường hợp thiếu chỗ điền thì có thể dùng tờ giấy dính kèm INSTRUCTIONS Print or type. Do not write in shaded areas, these are for CAAV use only. Submit original only to the Air Navigation Department or a CAAV Authorized Person. If additional space is required, use an attachment
--	---	---

A. TÔI LÀM ĐƠN NÀY ĐỀ NGHỊ (APPLICATION IS HEREBY MADE FOR):			
☐ CẤP MỚI (ISSUANCE):		☐ CẤP LẠI GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG SAU (REISSUANCE OF THE FOLLOWING LICENSE):	
☐ BỔ SUNG (ADDITION):		☐ RENEWAL (GIA HẠN):	
1. ☐ KIỂM SOÁT VIÊN KHÔNG LƯU (AIR TRAFFIC CONTROLLER)		2. ☐ KHAI THÁC THIẾT BỊ THÔNG TIN LIÊN LẠC HK (AERONAUTICAL COMMUNICATIONS OPERATOR)	
		3. ☐ INSTRUCTOR (GIÁO VIÊN)	
		4. ☐ LOẠI KHÁC (OTHER)	
B. NĂNG ĐỊNH ĐỀ NGHỊ (RATING APPLIED FOR ON BASIS OF):			
1. ☐ KIỂM SOÁT SÂN BAY (AERODROME CONTROL - ADC)		4. ☐ KIỂM SOÁT TIẾP CẬN BẰNG RA ĐA CHÍNH XÁC (APPROACH PRECISION RADAR CONTROL RATING - APRC)	
2. ☐ KIỂM SOÁT TIẾP CẬN KHÔNG CÓ GIÁM SÁT ATS (APPROACH CONTROL PROCEDURAL - APP)		5. ☐ KIỂM SOÁT ĐƯỜNG DÀI KHÔNG GIÁM SÁT (AREA CONTROL PROCEDURAL - ACP)	
3. ☐ KIỂM SOÁT TIẾP CẬN CÓ GIÁM SÁT (APPROACH CONTROL SURVEILLANCE - APS)		6. ☐ KIỂM SOÁT ĐƯỜNG DÀI CÓ GIÁM SÁT (AREA CONTROL SURVEILLANCE - ACS)	
		7. ☐ KHAI THÁC THIẾT BỊ THÔNG TIN LIÊN LẠC HK (AERONAUTICAL COMMUNICATIONS OPERATOR- ACO)	
		8. ☐ GIÁO VIÊN LÝ THUYẾT (THEORY INSTRUCTOR)	
		9. ☐ GIÁO VIÊN THỰC HÀNH HUẤN LUYỆN TRÊN THIẾT BỊ MÔ PHỎNG, GIÁ ĐỊNH (SIMULATOR INSTRUCTOR)	
		10. ☐ GIÁO VIÊN THỰC HÀNH HUẤN LUYỆN TẠI VỊ TRÍ LÀM VIỆC (OJT INSTRUCTOR)	
C. XÁC NHẬN NĂNG ĐỊNH (RATING ENDORSEMENTS)			
1. KIỂM SOÁT SÂN BAY (ADC):			
☐ KIỂM SOÁT DI CHUYỂN MẶT ĐẤT (GMC)			
☐ KIỂM SOÁT TẠI SÂN BAY (TWR)			
D. THÔNG TIN CÁ NHÂN (AIRMAN PERSONAL INFORMATION):			
1. HỌ VÀ TÊN (FULL NAME):		2. ĐỊA CHỈ NƠI Ở (PLACE OF RESIDENCE):	
3. ĐIỆN THOẠI (TELEPHONE):		4. SỐ CCCD (IDENTITY CARD):	
		5. ĐỊA CHỈ THƯ ĐIỆN TỬ (E-MAIL ADDRESS):	
6. NGÀY THÁNG NĂM SINH (DATE OF BIRTH) (DAY, MONTH, YEAR):		7. NƠI SINH (PLACE OF BIRTH):	
		8. QUỐC TỊCH (NATIONALITY):	
		9. TRÌNH ĐỘ NGÔN NGỮ (LANGUAGE PROFICIENCY LEVEL) Level 4/+?	
		☐ CÓ (Yes)	

			☐ KHÔNG (No)
10. VỊ TRÍ VÀ ĐƠN VỊ CÔNG TÁC (POSITION AND EMPLOYING ORGANIZATION):			
Đ. THÔNG TIN ĐÁNH GIÁ SỨC KHỎE (MEDICAL EVALUATION INFORMATION):			
1. SỨC KHỎE MỨC 3 (CLASS 3 MEDICAL ASSESSMENT): ☐ CÓ (Yes) ☐ KHÔNG (No)	2. NƠI CẤP (PLACE OF ISSUE)	3. NGÀY HẾT HẠN CHỨNG CHỈ SỨC KHỎE (MEDICAL CERTIFICATE EXPIRATION DATE)	4. GIÁM ĐỊNH VIÊN (MEDICAL EXAMINER)
E. CHỨNG THỰC (APPLICANT'S CERTIFICATION) - Tôi cam đoan rằng tất cả những thông tin cung cấp ở trên là chính xác và đúng sự thật, và tôi đồng ý rằng đó là cơ sở để xem xét cấp giấy phép cho tôi (I certify that all statements and answers provided by me on this application form are complete and true to the best of my knowledge and I agree that they are to be considered as part of the basis for issuance of any CAAV license to me).			
Ảnh cỡ 3 x 4 (Photograph (3x4 cm))		Ngày ký (Date signed): Chữ ký của người làm đơn (APPLICANT SIGNATURE):	
G. Ý KIẾN CỦA GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN (OJI INSTRUCTOR'S RECOMMENDATION) Tôi đã hướng dẫn cho cá nhân này thực hiện huấn luyện (I have personally instructed the applicant and consider this person ready to take the training)			
1. TÊN KHÓA HUẤN LUYỆN (COMPLETED TRAINING COURSE TITLE)		2. TỔNG THỜI GIAN HUẤN LUYỆN (TOTAL TRAINING DURATION)	3. KẾT QUẢ (RESULT ACHIEVED)
4. ☐ ĐẠT YÊU CẦU KIỂM TRA KIẾN THỨC VÀ KỸ NĂNG (COMPLETION OF REQUIRED KNOWLEDGE AND SKILL TEST)		5. TỔNG GIỜ HUẤN LUYỆN SIM nếu áp dụng (TOTAL TIME IN SIM if applicable) Hours Hours	
6. Ngày ký (Date signed)	7. Chữ ký – Họ và tên của Giáo viên OJTI (Instructor's signature (name and sign))	8. Số giấy phép của Giáo viên OJTI (Instructor License No.)	9. Thời hạn của giấy phép (License expires)
H. BÁO CÁO CỦA SÁT HẠCH VIÊN (DESIGNATED EXAMINER'S REPORT)			
1. Giấy phép (License Issued) (Copy Attached)			
2. Tôi đã trực tiếp xem xét hồ sơ huấn luyện và xác nhận cá nhân đáp ứng các yêu cầu liên quan cho việc đề nghị cấp giấy phép hoặc năng định (I have personally reviewed this applicant's training record, and certify that the individual meets the pertinent requirements for the license or rating sought).			
3. Tôi đã kiểm tra kiến thức (I have personally tested this applicant's knowledge)			
4. Tôi đã kiểm tra và/hoặc xác minh cá nhân này theo các quy trình và tiêu chuẩn liên quan với kết quả được nêu dưới đây (I have personally tested and/or verified this applicant in accordance with pertinent procedures and standards with the results indicated below).			
I. ĐÁNH GIÁ (EVALUATOR'S RECORD):			
1. Địa điểm thực hiện kiểm tra (Tên cơ sở, địa điểm Name of Unit, Location):			
2. Năng định kiểm tra/đánh giá (Rating for which tested):			

2.1. NĂNG ĐÌNH 1:

K. KẾT QUẢ KIỂM TRA SÁT HẠCH (PROFICIENCY CHECK RESULTS):

1. ☐ Proficiency check - Knowledge (Theory)	A. ☐ Satisfactory	B. ☐ Unsatisfactory	C. ☐ Needs further training as indicated
2. ☐ Proficiency check - On-the-Job (OJT)	A. ☐ Satisfactory	B. ☐ Unsatisfactory	C. ☐ Needs further training as indicated
3. ☐ Proficiency check - Oral	A. ☐ Satisfactory	B. ☐ Unsatisfactory	C. ☐ Needs further training as indicated
4. ☐ Proficiency check - Simulator (if applicable)	A. ☐ Satisfactory	B. ☐ Unsatisfactory	C. ☐ Needs further training as indicated

Chữ ký của Sát hạch viên

(Họ tên và ký tên) Examiner's Signature (Name & Sign)

Ngày (Date)

2.2. NĂNG ĐÌNH 2:

K. KẾT QUẢ KIỂM TRA SÁT HẠCH (PROFICIENCY CHECK RESULTS):

1. ☐ Proficiency check - Knowledge (Theory)	A. ☐ Satisfactory	B. ☐ Unsatisfactory	C. ☐ Needs further training as indicated
2. ☐ Proficiency check - On-the-Job (OJ)	A. ☐ Satisfactory	B. ☐ Unsatisfactory	C. ☐ Needs further training as indicated
3. ☐ Proficiency check – Oral	A. ☐ Satisfactory	B. ☐ Unsatisfactory	C. ☐ Needs further training as indicated
4. ☐ Proficiency check – Simulator (if applicable)	A. ☐ Satisfactory	B. ☐ Unsatisfactory	C. ☐ Needs further training as indicated

Chữ ký của Sát hạch viên

(Họ tên và ký tên) Examiner's Signature (Name & Sign)

Ngày (Date)

3. ☐ Đồng ý (bản gốc đính kèm) (Approved – License Issued (Original Attached))

4. ☐ Không đồng ý – Đã thông báo không đồng ý (bản gốc đính kèm) - (Disapproved – Disapproval Notice Issued (Original Attached))

L. BÁO CÁO CỦA CƠ QUAN CẤP PHÉP PEL (PEL LICENSING AUTHORITY REPORT)

Hội đồng sát hạch nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay căn cứ kết quả sát hạch (Personnel Licensing Board for ANS based on the examination results):

Người làm đơn đã được kiểm tra theo đúng quy định hiện hành, đáp ứng đầy đủ các quy trình, tiêu chuẩn, và các yêu cầu cần thiết liên quan với kết quả như sau (This applicant has been tested in accordance with or have otherwise verified that this applicant complies with pertinent procedures, standards, and necessary requirements with the result indicated below):

1. ☐ Đồng ý – Cấp giấy phép (Approved - License Issued) (*Bản gốc-Original Attached*)

2. ☐ Không đồng ý – Báo cáo không đồng ý (Disapproved – Disapproved Notice Issued) (*Bản gốc-Original Attached*)

3. Địa điểm thực hiện (Tên cơ sở, Thành phố, Tỉnh) Location of Test (Unit, City/Province):

4. Số giấy phép (License number):		5. Ngày cấp lần đầu giấy phép (Initial date of issue):	
6. Giấy phép hoặc năng định được kiểm tra (License or Rating for which tested)			
7. Ngày (Date)		8. Chữ ký – Họ và tên của người cấp phép (Pel Licensing officer's signature (Name & sign))	
M. HỒ SƠ ĐÍNH KÈM (ATTACHMENTS):			
1. ☐ Giấy phép (License) Bản chụp-Copy			

Mẫu số 06

BẢNG KIỂM TRA THIẾT BỊ HUẤN LUYỆN MÔ PHỎNG (SIMULATOR - SIM)



BẢNG KIỂM TRA THIẾT BỊ HUẤN LUYỆN MÔ PHỎNG SIMULATION TRAINING CHECKLIST

HƯỚNG DẪN
In hoặc đánh máy. Chỉ nộp đơn bản gốc cho phòng Quản lý hoạt động bay hoặc người được Cục Hàng không ủy quyền, nếu thiếu chỗ thì dùng tờ đính kèm

INSTRUCTIONS
Print or type. Submit original only to the Air Navigation Department or a CAAV Authorized Person. If additional space is required, use an attachment

A. THÔNG TIN CƠ BẢN/GENERAL INFORMATION	
Tên doanh nghiệp, tổ chức sở hữu/người khai thác/người sử dụng hệ thống mô phỏng, giả định Name of enterprise, owning organization/operator/user of the simulation training	
Địa chỉ Address	
Tên thiết bị Model	
Tên và địa chỉ nhà chế tạo hệ thống mô phỏng, giả định Name and address of the simulation training equipment manufacturer	
Năm sản xuất (Năm xuất xưởng) Year of manufacture (Date of manufacture/Factory release year)	
Số hiệu thiết bị Serial Number/ID	
Địa điểm đặt hệ thống mô phỏng, giả định Location of the simulation training equipment	
Phiên bản phần mềm Software Build	
Mục đích sử dụng Purpose of use	
Thời gian dự kiến đưa vào khai thác Estimated time of operation	

B. THÔNG TIN CHI TIẾT/DETAILED INFORMATION	
Loại hình huấn luyện (hoặc vị trí huấn luyện) Type of training (or training position)	Huấn luyện cơ bản Ab-initio Training ☐
	Huấn luyện năng định Rating Training ☐
	Huấn luyện định kỳ để duy trì năng lực Refresher Training ☐
	Huấn luyện tình huống bất thường và khẩn cấp Emergency & Abnormal Situations ☐
	Huấn luyện chuyển đổi/Chuyển loại Conversion/Transition Training ☐
	Huấn luyện quản trị nguồn lực hiệp đồng/quản lý nguồn lực nhóm Team Resource Management - TRM ☐
Loại hình đánh giá/kiểm tra (hoặc vị trí đánh giá) Type of assessment/checking (or assessment position)	Sát hạch cấp Giấy phép & Năng định Licensing & Rating Assessment ☐
	Đánh giá năng lực định kỳ Proficiency Check ☐
	Đánh giá xử lý tình huống khẩn cấp, bất thường Emergency & Abnormal Assessment ☐
	Kiểm tra khả năng chịu tải trong vận hành hệ thống System Load/Stress Capacity Testing ☐

	Đánh giá phục hồi năng lực Refresher Assessment	☐
Vị trí tác nghiệp Operational Positions	Vị trí KSVKL CWP - Controller Working Position	☐
	Vị trí Phi công giả định Pseudo-Pilot	☐
	Vị trí giáo viên Instructor/Supervisor	☐
Hệ thống hiển thị Display System	Hệ thống màn hình mô phỏng góc nhìn 3D 3D View Simulation Display System	☐
	Hiển thị Radar Radar Display	☐
Hệ thống liên lạc thoại Voice Communication System (VCS)		
Mức độ dự phòng (mô tả cấu trúc, cấu hình máy chủ, nguồn điện ...)		
Cơ sở dữ liệu và Cập nhật (Dữ liệu vùng trời, phương thức bay, thời gian cập nhật)		

C. HỒ SƠ, TÀI LIỆU KÈM THEO/ATTACHED DOSSIERS AND DOCUMENTS	
Số thứ tự/No.	Tên hồ sơ/tài liệu/Name of dossier/document
1	Sơ đồ kết nối hệ thống System Connection Diagram
2	Biên bản nghiệm thu tại hiện trường Site Acceptance Record
3	Báo cáo đánh giá độ trung thực của hệ thống do các KSVKL, giáo viên có năng định phù hợp thực hiện System Fidelity Assessment Report conducted by qualified ATCOs and Instructors
4	Tài liệu hướng dẫn quy trình vận hành, bảo trì và kế hoạch cập nhật dữ liệu hàng không Operations and Maintenance Manual, and Aeronautical Data Update Plan
5	Danh mục các kịch bản huấn luyện mẫu List of Sample Training Scenarios

Ngày kiểm tra/Date of Assessment	Họ và tên/Full Name	Chữ ký /Signature

Mẫu số 07



CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

BỘ XÂY DỰNG
MINISTRY OF CONSTRUCTION



CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM
CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM

GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC CƠ SỞ ANS
ANS PROVIDER ORGANIZATION CERTIFICATE

Số/Number: GCN-CHK

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và các quy định hiện hành, Cục Hàng không Việt Nam chứng nhận:

Tên doanh nghiệp, tổ chức:

Địa chỉ trụ sở chính:

là tổ chức được khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay với các dịch vụ/chức năng được liệt kê tại Phụ lục kèm theo.

Giấy chứng nhận này xác nhận doanh nghiệp, tổ chức được liệt kê trong giấy chứng nhận này được cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo các điều kiện nêu trong Tài liệu phạm vi hoạt động kèm theo.

Giấy chứng nhận này có hiệu lực kể từ ngày

Ngày cấp lần đầu/ *Date of first issue:*

CỤC TRƯỞNG

Ngày cấp lại/ *Date of re-issue:*

DIRECTOR GENERAL

Giấy chứng nhận này không được phép chuyển nhượng. Bất kỳ thay đổi nào liên quan đến nội dung chứng nhận phải được thông báo ngay cho Cục Hàng không Việt Nam./

CÁC DỊCH VỤ/CHỨC NĂNG CỦA CƠ SỞ
SERVICES/FUNCTIONS OF UNIT
(Kèm theo Giấy chứng nhận số GCN-CHK)
(Attached to Certificate No. GCN-CHK)
(theo các điều kiện được phê chuẩn trong tài liệu khai thác của cơ sở
subject to the approved conditions in the operations manual)

A. THÔNG TIN VỀ TỔ CHỨC/ORGANIZATION INFORMATION	
1. Lãnh đạo chịu trách nhiệm/Accountable Manager	
Họ và tên/Full Name:	Chức danh công việc/Job Title:
Chức vụ/Position:	Điện thoại, thư điện tử/Telephone & Email:
2. Người phụ trách khai thác/Operations Manager	
Họ và tên/Full Name:	Chức danh công việc/Job Title:
Chức vụ/Position:	Điện thoại, thư điện tử/Telephone & Email:
3. Người phụ trách An toàn/Safety Manager	
Họ và tên/Full Name:	Chức danh công việc/Job Title:
Chức vụ/Position:	Điện thoại, thư điện tử/Telephone & Email:
4. Người phụ trách giám sát tuân thủ hoặc quản lý chất lượng/Compliance Monitoring or Quality Manager	
Họ và tên/Full Name:	Chức danh công việc/Job Title:
Chức vụ/Position:	Điện thoại, thư điện tử/Telephone & Email:

B. THÔNG TIN CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ/SERVICE PROVIDER UNIT INFORMATION	
1. Tên cơ sở/Service Provider Unit Name:	2. Địa chỉ/Address:
3. Trưởng cơ sở/Head of Unit:	Họ và tên/Full Name:
	Chức vụ/Position:
	Chức danh công việc/Job Title:
	Điện thoại, thư điện tử/Telephone & Email:
4. Công trình (nếu có)/Structure, Facility (if any)	

C. PHẠM VI CUNG CẤP DỊCH VỤ/SCOPE OF SERVICES			
Dịch vụ không lưu/Air Traffic Services (ATS)			
Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function	Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function		
Dịch vụ điều hành bay/Air Traffic Control (ATC)	☐	Dịch vụ kiểm soát đường dài/Area Control Service	☐
		Dịch vụ kiểm soát tiếp cận/Approach Control Service	☐
		Dịch vụ kiểm soát tại sân/Aerodrome Control Service	☐
Dịch vụ thông báo bay/Flight Information Service (FIS)	☐	Dịch vụ thông báo bay tại sân bay/Aerodrome Flight Information Service (AFIS)	☐
		Dịch vụ thông báo bay đường dài/En-route Flight Information Service (En-route FIS)	☐
Dịch vụ tư vấn không lưu/Advisory Service	☐		

Dịch vụ báo động/Alerting Service	☐	
Quản lý luồng không lưu/Air Traffic Flow Management		
Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function		Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function
ATFM	☐	Cung cấp dịch vụ ATFM/Provision of ATFM services ☐
Khai thác và sử dụng vùng trời/Airspace Management (ASM)		
Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function		Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function
ASM	☐	Cung cấp dịch vụ khai thác và sử dụng vùng trời/Provision of airspace management and utilization services ☐
Các điều kiện, hạn chế (nếu có)/ Conditions and limitations (if any):		

Dịch vụ Thông tin, dẫn đường, giám sát/Communication, Navigation, Surveillance (CNS) Services		
Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function		Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function
Thông tin/Communication	☐	Dịch vụ di động hàng không (Liên lạc không - địa)/Aeronautical Mobile Service (Air-ground communications) ☐
		Dịch vụ cố định hàng không (Liên lạc địa - địa)/Aeronautical Fixed Service (Ground-ground communications) ☐
		Dịch vụ di động vệ tinh hàng không (AMSS)/Aeronautical Mobile Satellite Service (AMSS) ☐
Dẫn đường/Navigation	☐	Dịch vụ cung cấp tín hiệu dẫn đường ILS/Provision of ILS navigation signals ☐
		Dịch vụ cung cấp tín hiệu dẫn đường VOR/Provision of VOR navigation signals ☐
		Dịch vụ cung cấp tín hiệu dẫn đường NDB/Provision of NDB navigation signals ☐
		Dịch vụ cung cấp tín hiệu dẫn đường DME/Provision of DME navigation signals ☐
		Dịch vụ cung cấp tín hiệu dẫn đường MLS/Provision of MLS navigation signals ☐
		Dịch vụ cung cấp tín hiệu dẫn đường GBAS/Provision of GBAS navigation signals ☐
		Dịch vụ cung cấp tín hiệu dẫn đường SBAS/Provision of SBAS navigation signals ☐
		Dịch vụ cung cấp tín hiệu dẫn đường sử dụng hệ thống khác/ Provision of navigation signals using other systems ☐
Giám sát/Surveillance	☐	Cung cấp dữ liệu từ ra đa giám sát sơ cấp (PSR)/Provision of Primary Surveillance Radar (PSR) data ☐
		Cung cấp dữ liệu từ ra đa giám sát thứ cấp (SSR)/Provision of Secondary Surveillance Radar (SSR) data ☐
		Cung cấp dữ liệu giám sát tự động (ADS)/ Provision of Automatic Dependent Surveillance (ADS) data ☐
Các điều kiện, hạn chế (nếu có)/ Conditions and limitations (if any):		

Dịch vụ Tin tức hàng không/Aeronautical Information Services (AIS) ☐			
Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function		Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function	
Các sản phẩm tin tức hàng không Aeronautical information products (including distribution services)	☐	Tập tin tức hàng không / AIP	☐
		Thông tri hàng không / AIC	☐
		NOTAM	☐
		Bộ dữ liệu AIP/ AIP data set	☐
		Bộ dữ liệu chướng ngại vật/ Obstacle data sets	☐
		Bộ dữ liệu sơ đồ sân bay/ Aerodrome mapping data sets	☐
		Bộ dữ liệu cho phương thức bay thiết bị/ Instrument flight procedure data sets	☐
		Sơ đồ, bản đồ hàng không/ Aeronautical Maps, Charts	☐
		Bộ dữ liệu địa hình/ Terrain Obstacle data sets	☐
		ARO/AIS	☐
Dịch vụ thông tin trước chuyến bay/ Preflight information services	☐	N/A	
Các điều kiện, hạn chế (nếu có)/ Conditions and limitations (if any):			

Thiết kế phương thức bay/Flight procedure design ☐			
Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function		Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function	
Thiết kế phương thức bay/Flight procedure design	☐	Cung cấp dịch vụ Thiết kế phương thức bay/Provision of flight procedure design services	☐
Các điều kiện, hạn chế (nếu có)/ Conditions and limitations (if any):			

Khí tượng hàng không / Meteorological Services (MET): ☐			
Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function		Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function	
MET	☐	Cảnh báo thời tiết đường dài và khu vực/ Meteorological Watch Office	☐
		Khí tượng tại sân/ Aerodrome Meteorological Offices	☐
		Quan trắc khí tượng / Meteorological Stations	☐
		Tư vấn tro bụi núi lửa/ Volcanic Ash Advisory Centre (VAAC)	☐
		Dự báo khí tượng toàn cầu/ World Area Forecast Centre (WAFC)	☐
		Tư vấn bão nhiệt đới/ Tropical Cyclone Advisory Centre (TCAC)	☐
		Thông tin khí hậu tại sân/ Aerodromes climatological Information	☐

Các điều kiện, hạn chế (nếu có)/ Conditions and limitations (if any):

Dịch vụ Tìm kiếm cứu nạn hàng không/Search and Rescue Services (SAR)

Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function	Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function
Tìm kiếm cứu nạn hàng không/Search and Rescue Services ☐	

Các điều kiện, hạn chế (nếu có)/ Conditions and limitations (if any):

Dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn, bay đánh giá phương thức bay/Flight inspection, calibration, and flight procedure validation services

Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function	Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function
Bay kiểm tra, hiệu chuẩn, bay đánh giá phương thức bay/Flight inspection, calibration, and flight procedure validation ☐	Bay kiểm tra, hiệu chuẩn/Flight inspection, calibration ☐
	Bay đánh giá phương thức bay/Flight procedure validation ☐

Các điều kiện, hạn chế (nếu có)/ Conditions and limitations (if any):

Dịch vụ ANS khác/Other ANS services

Loại dịch vụ/chức năng Type of service/function	Phạm vi của dịch vụ/Chức năng Scope of service/Function
☐	☐

Các điều kiện, hạn chế (nếu có)/ Conditions and limitations (if any):

Mẫu số 08



CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

BỘ XÂY DỰNG
MINISTRY OF CONSTRUCTION



CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM
CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM

GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC HỆ THỐNG TRANG THIẾT BỊ
KỸ THUẬT BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY
ANS EQUIPMENT CERTIFICATE

Số/Number: /GCN-CHK

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và các quy định hiện hành, Cục Hàng không Việt Nam chứng nhận:

Tên doanh nghiệp, tổ chức:

Địa chỉ trụ sở chính:

khai thác hệ thống trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay (*ghi tên hệ thống, thiết bị*) với các dịch vụ/chức năng được liệt kê tại Phụ lục kèm theo.

Giấy chứng nhận này xác nhận tổ chức được liệt kê trong Giấy chứng nhận này được khai thác hệ thống thiết bị bảo đảm hoạt động bay theo các yêu cầu nêu trong phụ lục kèm theo.

Giấy chứng nhận này có hiệu lực kể từ ngày tháng năm

Ngày cấp lần đầu/ *Date of first issue:*

Ngày cấp lại/ *Date of re-issue:*

CỤC TRƯỞNG

DIRECTOR GENERAL

Giấy chứng nhận này không được phép chuyển nhượng và bất kỳ thay đổi nào liên quan đến nội dung chứng nhận phải được thông báo ngay cho Cục Hàng không Việt Nam./.

Mẫu số 09

BỘ XÂY DỰNG
CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

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

Số:/QĐ-CHK

....., ngày tháng năm ...



QUYẾT ĐỊNH

Về việc phê chuẩn Tài liệu khai thác...

CỤC TRƯỞNG CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15;

Căn cứ Nghị định số/...../NĐ-CP ngày ... tháng ... năm 2026 của Chính phủ về hoạt động bay;

Căn cứ Thông tư số.../...../TT-BXD ngày ...tháng...năm 2026 của Bộ Xây dựng về Quản lý và bảo đảm hoạt động bay;

Căn cứ....

Xét đề nghị của Trưởng phòng

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê chuẩn Tài liệu khai thác..... theo Phụ lục đính kèm.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực từ ngày

Điều 3. Các ông/bà, Giám đốc Cảng vụ hàng không, Trưởng phòng và Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

Nơi nhận:

-

- **Lưu:**

CỤC TRƯỞNG

(Ký, ghi rõ họ tên, đóng dấu)

Mẫu số 10

BỘ XÂY DỰNG
CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

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

Số:/QĐ-CHK

....., ngày tháng năm ...



QUYẾT ĐỊNH
Về việc phê chuẩn sơ đồ, bản đồ hàng không
(ghi rõ tên, loại sơ đồ, bản đồ...)

CỤC TRƯỞNG CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15;

Căn cứ Nghị định số .../...../NĐ-CP ngày ... tháng ... năm 2026 của Chính phủ về hoạt động bay;

Căn cứ Thông tư số.../...../TT-BXD ngày ...tháng...năm 2026 của Bộ Xây dựng về Quản lý và bảo đảm hoạt động bay;

Căn cứ....

Xét đề nghị của Trưởng phòng

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê chuẩn sơ đồ, bản đồ hàng không (ghi rõ tên, loại sơ đồ, bản đồ) theo Phụ lục đính kèm.

Điều 2. Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam có trách nhiệm thực hiện thủ tục công bố sản phẩm tin tức hàng không theo quy định.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực từ ngày

Điều 4. Các ông/bà, Giám đốc Cảng vụ hàng không, Trưởng phòng và Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

Nơi nhận:

-;

- Lưu:

CỤC TRƯỞNG

(Ký, ghi rõ họ tên, đóng dấu)

GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY

	I) VIII)	SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIETNAM	
	IV) Name:	V) Domicile:	
	IVa) Date of birth:	VI) Nationality:	
	IX) Has been found to be properly qualified to exercise the privileges appropriate to a:		
III) Number:	II)	X) Issue Date	
VII) License Holder	XIa)	X) Director-General	
XII) Ratings:	XI c)		
XIII) Limitations:			
XIII) Endorsements:			
Language Proficiency:			
IX) Expiration Date:	Control Number:		

1. Nội dung và Mẫu Giấy phép nhân viên bảo đảm hoạt động bay

- a) Tên quốc gia; Cơ quan chủ quản; cơ quan cấp giấy phép (chữ đậm);
- b) Logo;
- c) Loại giấy phép (chữ đậm);
- d) Số giấy phép do Cục Hàng không Việt Nam cấp;
- đ) Họ tên đầy đủ của người được cấp giấy phép;
- e) Nơi sinh, ngày sinh của người được cấp giấy phép;
- g) Địa chỉ của người được cấp giấy phép;
- h) Quốc tịch của người được cấp giấy phép;
- i) Ảnh của người được cấp giấy phép;
- k) Chữ ký của người được cấp giấy phép;
- l) Tên Nhà chức trách hàng không cấp giấy phép (Cục Hàng không Việt Nam);
- m) Chứng nhận liên quan đến hiệu lực và quyền hạn phù hợp với giấy phép của người được cấp;
- n) Chữ ký của người có thẩm quyền và ngày cấp giấy phép;
- o) Năng định;
- p) Ghi chú (chứng nhận đặc biệt liên quan đến các hạn chế và các chứng nhận quyền hạn bao gồm cả trình độ thông thạo ngôn ngữ);
- q) Thông tin khác của Cục Hàng không Việt Nam;
- r) QR code để truy xuất dữ liệu xác thực (**machine-readable code** to retrieve authentication data).
- s) **Mẫu Giấy phép nhân viên bảo đảm hoạt động bay được quy định tại Mẫu số 11 Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.**

2. Chất liệu của giấy phép: Giấy hoặc chất liệu phù hợp khác như thẻ nhựa bảo đảm các nội dung ở khoản 1 được thể hiện rõ ràng.

3. Ngôn ngữ: Các thông tin trên Giấy phép được thể hiện bằng tiếng Việt và tiếng Anh hoặc tiếng Anh.

4. Hình thức trình bày thông tin trên giấy phép: Các mục ghi trên giấy phép được đánh số bằng chữ số La Mã theo quy định tại Mục 5.2.1 Phụ ước 1 của ICAO. Các đầu mục có thể in theo thứ tự sao cho thuận lợi nhất đối với Cục Hàng không Việt Nam.

PHỤ LỤC III

TIÊU CHUẨN NĂNG LỰC ĐỐI VỚI CÁC CHỨC DANH QUẢN LÝ CHỦ CHỐT

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

I. Quy định chung đối với tất cả các chức danh

- a) Có phẩm chất đạo đức và ý thức tuân thủ pháp luật. Đồng thời, phải có năng lực ra quyết định và phối hợp với cơ quan quản lý nhà nước, đơn vị quân sự, công an, người khai thác cảng hàng không, sân bay, người khai thác tàu bay và các tổ chức liên quan;
- b) Được đào tạo và bồi dưỡng phù hợp về hệ thống quản lý an toàn, quản lý tuân thủ, quản lý rủi ro và quản lý thay đổi. Ngoài ra, phải được đào tạo về yếu tố con người, văn hóa an toàn và quy định chuyên ngành liên quan đến chức trách được giao;
- c) Duy trì năng lực thông qua đào tạo định kỳ. Đồng thời, phải cập nhật quy định, đánh giá năng lực và thực tiễn thực hiện nhiệm vụ;
- d) Không đồng thời đảm nhiệm các chức danh có xung đột lợi ích để bảo đảm tính độc lập (ví dụ: Chức danh quản lý khai thác, kỹ thuật không được kiêm nhiệm chức danh giám sát tuân thủ). Trừ trường hợp doanh nghiệp, cơ sở có quy mô nhỏ, việc kiêm nhiệm phải có biện pháp kiểm soát rủi ro.
- e) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm ban hành quy định cụ thể để quản lý việc tuân thủ các yêu cầu tại Phụ lục này.

II. Tiêu chuẩn cho từng chức danh

1. Người chịu trách nhiệm chính về quản lý an toàn phải đáp ứng các tiêu chuẩn sau:

- a) Có kiến thức và kinh nghiệm về hệ thống quản lý an toàn. Bao gồm nhận diện mối nguy, đánh giá và giảm thiểu rủi ro an toàn, điều tra sự cố, phân tích dữ liệu an toàn, giám sát chỉ số an toàn và thúc đẩy văn hóa an toàn;
- b) Có tính độc lập tương đối với các quyết định khai thác hàng ngày. Điều này nhằm bảo đảm việc nhận diện, đánh giá và báo cáo rủi ro an toàn được khách quan;
- c) Có tối thiểu 03 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay, an toàn hàng không, khai thác hàng không hoặc lĩnh vực kỹ thuật có liên quan.

2. Người chịu trách nhiệm chính về giám sát tuân thủ phải đáp ứng các tiêu chuẩn sau:

- a) Có kiến thức về pháp luật hàng không dân dụng và quy định chuyên ngành. Đồng thời, phải hiểu các tiêu chuẩn, quy chuẩn, tài liệu kỹ thuật, hệ thống tài liệu khai thác và quy trình nội bộ áp dụng cho dịch vụ được cung cấp;
- b) Có năng lực xây dựng và thực hiện chương trình kiểm tra, đánh giá nội bộ. Có khả năng phát hiện điểm không phù hợp. Đồng thời, phải yêu cầu, theo dõi và xác nhận việc khắc phục và phòng ngừa tái diễn;
- c) Không trực tiếp chịu trách nhiệm quản lý hoạt động được kiểm tra, đánh giá. Trừ trường hợp doanh nghiệp, cơ sở có quy mô nhỏ và có biện pháp bảo đảm tính độc lập, khách quan của hoạt động giám sát tuân thủ;
- d) Có tối thiểu 03 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay, quản lý chất lượng, giám sát tuân thủ, an toàn hàng không hoặc lĩnh vực có liên quan.

3. Người chịu trách nhiệm chính về khai thác dịch vụ phải đáp ứng các tiêu chuẩn sau:

- a) Có kiến thức chuyên môn, có hoặc đã có Giấy phép/Chứng chỉ chuyên môn phù hợp với loại hình dịch vụ được cung cấp. Bao gồm các dịch vụ như không lưu, thông tin, dẫn đường, giám sát, khí tượng hàng không, thông báo tin tức hàng không, tìm kiếm cứu nạn, quản lý luồng không lưu, quản lý vùng trời, thiết kế phương thức bay hoặc các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay khác theo phạm vi được cấp phép;
- b) Có năng lực tổ chức, điều hành và giám sát hoạt động khai thác. Đồng thời, phải bảo đảm nhân lực, ca kíp, quy trình khai thác, phối hợp hiệp đồng và phương án ứng phó tình huống bất thường, khẩn nguy;
- c) Có hiểu biết về quản lý rủi ro mặt trời và năng lực nhân viên. Ngoài ra, phải nắm được công tác huấn luyện, đánh giá năng lực định kỳ và duy trì tiêu chuẩn khai thác;
- d) Có tối thiểu 05 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực khai thác dịch vụ bảo đảm hoạt động bay hoặc lĩnh vực khai thác hàng không có liên quan. Trong đó, phải có tối thiểu 02 năm giữ vị trí quản lý, giám sát hoặc tương đương.

4. Người chịu trách nhiệm chính về kỹ thuật, hệ thống thiết bị bảo đảm hoạt động bay phải đáp ứng các tiêu chuẩn sau:

- a) Có trình độ chuyên môn phù hợp với hệ thống thiết bị và hạ tầng kỹ thuật phục vụ loại hình dịch vụ được cung cấp;

- b) Có kiến thức về quản lý vòng đời hệ thống, bao gồm nhưng không giới hạn về bảo trì, bảo dưỡng, kiểm tra, hiệu chuẩn, cấu hình, an toàn chức năng, an toàn dữ liệu và an ninh mạng, quản lý thay đổi hệ thống kỹ thuật;
- c) Có năng lực tổ chức bảo đảm tình trạng sẵn sàng, độ tin cậy, tính liên tục, khả năng dự phòng và khôi phục của hệ thống thiết bị phục vụ cung cấp dịch vụ;
- d) Có hiểu biết về yêu cầu năng lực, huấn luyện và đánh giá năng lực đối với nhân viên kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay;
- đ) Có tối thiểu 05 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay tương ứng với dịch vụ được cung cấp.

5. Trưởng cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải đáp ứng các tiêu chuẩn sau:

- a) Có kiến thức chuyên môn, có Giấy phép hoặc Chứng chỉ chuyên môn còn hiệu lực, phù hợp với loại hình dịch vụ được cung cấp. Bao gồm các dịch vụ như không lưu, thông tin, dẫn đường, giám sát, khí tượng hàng không, thông báo tin tức hàng không, tìm kiếm cứu nạn, quản lý luồng không lưu, quản lý vùng trời, thiết kế phương thức bay hoặc các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay khác theo phạm vi được cấp phép;
- b) Có đủ năng lực, thẩm quyền và trách nhiệm để trực tiếp tổ chức, điều hành hoạt động cung cấp dịch vụ tại cơ sở;
- c) Nắm vững phạm vi trách nhiệm và phương thức khai thác. Đồng thời, phải hiểu hệ thống kỹ thuật, nhân lực, quy trình phối hợp và phương án ứng phó tình huống bất thường, khẩn nguy tại cơ sở;
- d) Bảo đảm việc thực hiện đúng tài liệu khai thác và quy trình nội bộ. Đồng thời, phải tuân thủ giấy phép, phạm vi cung cấp dịch vụ và các điều kiện, hạn chế kèm theo;
- đ) Có tối thiểu 03 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực chuyên môn tương ứng với dịch vụ cung cấp tại cơ sở. Trong đó, phải có kinh nghiệm quản lý, giám sát hoặc điều hành khai thác.

PHỤ LỤC IV

NGUYÊN TẮC THIẾT LẬP ĐỊNH DANH ĐỐI VỚI TÍNH NĂNG KỸ THUẬT DẪN ĐƯỜNG VÀ ĐỊNH DANH ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

1. Mã định danh đường hàng không và tính năng kỹ thuật dẫn đường

1.1. Hệ thống mã định danh đường hàng không và tính năng kỹ thuật dẫn đường áp dụng cho các phân đoạn đường hàng không hoặc khu vực cụ thể nhằm mục đích hỗ trợ người lái và cơ sở cung cấp dịch vụ ATS (**bảo đảm tính tương thích với các yêu cầu về tự động hóa**) thực hiện các nội dung sau:

- a) Cho phép tham chiếu chính xác và duy nhất đối với từng đường hàng không, không gây nhầm lẫn và không cần sử dụng tọa độ địa lý hoặc các phương thức mô tả khác;
- b) Liên kết một đường hàng không với cấu trúc phân tầng cụ thể của vùng trời (nếu có);
- c) Chỉ rõ yêu cầu về độ chính xác của tính năng dẫn đường khi hoạt động dọc theo đường hàng không hoặc trong một khu vực nhất định;
- d) Chỉ rõ các đường hàng không được sử dụng chủ yếu hoặc dành riêng cho một số loại tàu bay nhất định.

Ghi chú 1: Các quy định về việc công bố tính năng kỹ thuật dẫn đường được nêu tại Phụ ước 4 (Chương 7) và Tài liệu PANS-AIM (Doc 10066, Phụ lục 2).

Ghi chú 2: Liên quan đến phụ lục này và phục vụ mục đích lập kế hoạch bay, tính năng kỹ thuật dẫn đường được chỉ định không được coi là một phần cấu thành của mã định danh đường hàng không.

1.2. Để đáp ứng mục đích nêu trên, hệ thống mã định danh phải bảo đảm:

- a) Xác định bất kỳ đường hàng không nào một cách đơn giản và duy nhất;
- b) Tránh sự trùng lặp;
- c) Tương thích với các hệ thống tự động hóa dưới mặt đất và trên tàu bay;
- d) Bảo đảm tính ngắn gọn tối đa trong khai thác;
- đ) Có khả năng mở rộng để đáp ứng các yêu cầu trong tương lai mà không cần thay đổi cấu trúc cơ bản.

1.3. Các đường hàng không có kiểm soát, đường hàng không được cung cấp dịch vụ tư vấn và đường hàng không không kiểm soát (ngoại trừ các tuyến khởi hành

và đến tiêu chuẩn) phải được thiết lập mã định danh.

2. Cấu trúc mã định danh

2.1. Mã định danh đường hàng không bao gồm một mã định danh cơ bản; trong trường hợp cần thiết, có thể bổ sung thêm:

a) Một tiền tố theo quy định tại mục 2.3;

b) Một hậu tố theo quy định tại mục 2.4.

2.1.1. Tổng số ký tự của một mã định danh không được vượt quá sáu (06) ký tự.

2.1.2. Để bảo đảm tính tối ưu, tổng số ký tự của một mã định danh nên được duy trì tối đa là năm (05) ký tự.

2.2. Mã định danh cơ bản bao gồm một chữ cái, theo sau là một số từ 1 đến 999.

2.2.1. Việc lựa chọn chữ cái được thực hiện theo danh mục dưới đây:

a) A, B, G, R: Đối với các đường hàng không thuộc mạng đường bay quốc tế và không phải là đường bay RNAV;

b) L, M, N, P: Đối với các đường hàng không RNAV thuộc mạng đường bay quốc tế;

c) H, J, V, W: Đối với các đường hàng không thuộc mạng đường bay nội địa và không phải là đường hàng không RNAV;

d) Q, T, Y, Z: Đối với các đường hàng không RNAV thuộc mạng đường bay nội địa.

2.3. Trong trường hợp cần thiết, một chữ cái bổ sung được sử dụng làm tiền tố của mã định danh cơ bản theo quy định sau:

a) K: Chỉ các đường hàng không mực thấp được thiết lập chủ yếu cho tàu bay trực thăng;

b) U: Chỉ các đường hàng không hoặc phân đoạn đường bay được thiết lập trong vùng trời tầng cao;

c) S: Chỉ các đường hàng không được thiết lập dành riêng cho tàu bay siêu thanh hoạt động trong các giai đoạn tăng tốc, giảm tốc và bay siêu thanh.

2.4. Tùy theo yêu cầu thực tế hoặc dựa trên các thỏa thuận hàng không khu vực, một hậu tố có thể được bổ sung sau mã định danh cơ bản để chỉ rõ loại hình dịch vụ được cung cấp như sau:

a) F: Chỉ đường hàng không hoặc phân đoạn đường hàng không chỉ được cung cấp dịch vụ tư vấn;

b) G: Chỉ đường hàng không hoặc phân đoạn đường hàng không chỉ được cung cấp dịch vụ thông báo bay.

Ghi chú 1: Do giới hạn của thiết bị hiển thị trên tàu bay, hậu tố “F” hoặc “G” có thể không hiển thị được cho người lái.

Ghi chú 2: Việc thiết lập một đường hàng không hoặc một phân đoạn của đường hàng không thành đường hàng không có kiểm soát, đường hàng không được cung cấp dịch vụ tư vấn hoặc đường hàng không thông báo bay được thể hiện trên sơ đồ hàng không và AIP theo các quy định tại Phụ ước 4 và Phụ ước 15 của ICAO.

3. Ấn định mã định danh cơ bản

3.1. Việc ấn định mã định danh cơ bản cho đường hàng không được thực hiện theo các nguyên tắc sau

3.1.1. Cùng một mã định danh cơ bản phải được ấn định thống nhất cho toàn bộ một đường hàng không trực chính trên toàn tuyến, không phụ thuộc vào các vùng kiểm soát tiếp cận, ranh giới quốc gia hay khu vực mà đường hàng không đó đi qua.

Ghi chú: Việc này đặc biệt quan trọng khi sử dụng hệ thống xử lý dữ liệu ATS tự động và các thiết bị dẫn đường trên tàu bay sử dụng công nghệ máy tính.

3.1.2. Trường hợp hai hoặc nhiều đường hàng không trực chính có phân đoạn chung, phân đoạn đó phải được ấn định mã định danh của tất cả các đường hàng không liên quan. Trường hợp việc này gây khó khăn cho việc cung cấp dịch vụ điều hành bay, các bên liên quan có thể thỏa thuận để chỉ ấn định một mã định danh duy nhất.

3.1.3. Một mã định danh cơ bản đã ấn định cho một đường hàng không thì không được phép ấn định cho bất kỳ đường hàng không nào khác.

3.1.4. Nhu cầu về mã định danh của các quốc gia phải được thông báo cho các Văn phòng khu vực của ICAO để phối hợp thực hiện.

4. Sử dụng mã định danh trong liên lạc

4.1. Trong liên lạc bằng văn bản (hoặc dữ liệu), mã định danh phải luôn được thể hiện tối thiểu là hai (02) và tối đa là sáu (06) ký tự.

4.2. Trong liên lạc thoại, chữ cái cơ bản trong mã định danh phải được đọc theo bảng chữ cái ngữ âm của ICAO.

4.3. Khi sử dụng các tiền tố K, U hoặc S theo quy định tại mục 2.3, trong liên lạc thoại phải được đọc như sau:

- K — KOPTER (phát âm tương tự như trong từ "helicopter");
- U — UPPER (phát âm theo tiếng Anh – đối với các đường hàng không trong vùng trời tầng cao);
- S — SUPERSONIC (phát âm theo tiếng Anh).

4.4. Khi sử dụng các hậu tố F hoặc G theo quy định tại mục 2.4, tổ lái không bắt buộc phải sử dụng các ký tự này trong liên lạc thoại.

PHỤ LỤC V

CÁC NGUYÊN TẮC THIẾT LẬP VÀ XÁC ĐỊNH CÁC ĐIỂM TRỌNG YẾU

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

1. Thiết lập các điểm trọng yếu

1.1. Bất cứ khi nào có thể, các điểm trọng yếu cần được thiết lập có tham chiếu đến các đài dẫn đường vô tuyến mặt đất hoặc không gian, ưu tiên các đài sử dụng tần số VHF hoặc tần số cao hơn.

1.2. Tại những nơi không có các đài dẫn đường vô tuyến mặt đất hoặc không gian, các điểm trọng yếu phải được thiết lập tại các vị trí có thể được xác định bằng các thiết bị dẫn đường độc lập trên tàu bay, hoặc bằng cách quan sát bằng mắt trong trường hợp thực hiện VFR. Các điểm cụ thể có thể được chỉ định làm điểm chuyển giao kiểm soát theo thỏa thuận giữa các cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu liên kế hoặc các vị trí kiểm soát liên quan.

2. Mã định danh cho các điểm trọng yếu xác định theo vị trí của đài dẫn đường vô tuyến

2.1. Mã định danh thông thường của các điểm trọng yếu được xác định bằng vị trí của đài dẫn đường vô tuyến.

2.1.1. Khi điều kiện cho phép, các điểm trọng yếu phải được đặt mã định danh có tham chiếu đến một vị trí địa lý có thể nhận biết được và ưu tiên vị trí nổi bật.

2.1.2. Khi lựa chọn mã định danh cho điểm trọng yếu, phải lưu ý bảo đảm đáp ứng các điều kiện sau:

a) Không gây khó khăn khi phát âm cho phi công hoặc kiểm soát viên không lưu khi nói bằng ngôn ngữ sử dụng trong thông tin liên lạc ATS. Trường hợp tên của vị trí địa lý bằng ngôn ngữ quốc gia được chọn để chỉ định cho một điểm trọng yếu gây khó khăn khi phát âm, phải chọn một phiên bản viết tắt hoặc rút gọn của tên này nhưng vẫn giữ được càng nhiều ý nghĩa địa lý của nó càng tốt;

Ví dụ: FUERSTENFELDBRUCK = FURSTY

b) Dễ nhận biết trong thông tin liên lạc bằng lời thoại và không gây mơ hồ với tên của các điểm trọng yếu khác trong cùng một khu vực chung. Ngoài ra, không được gây nhầm lẫn đối với các thông tin liên lạc khác được trao đổi giữa cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và phi công;

c) Nên bao gồm ít nhất sáu chữ cái và tạo thành hai âm tiết, ưu tiên không quá ba

âm tiết;

d) Mã định danh cho điểm trọng yếu và đài dẫn đường vô tuyến xác định điểm đó phải đồng nhất.

2.2. Thành phần của mã định danh

2.2.1. Mã định danh mã hóa phải giống với nhận dạng vô tuyến (radio identification) của đài dẫn đường vô tuyến. Nếu có thể, mã này phải được cấu thành sao cho tạo sự liên tưởng dễ dàng với tên gọi thông thường của điểm đó.

2.2.2. Các mã định danh mã hóa không được trùng lặp trong phạm vi 1.100 km (600 NM) tính từ vị trí của đài dẫn đường vô tuyến liên quan, trừ các trường hợp được lưu ý dưới đây.

Lưu ý: Khi hai đài dẫn đường vô tuyến hoạt động trong các băng tần khác nhau của phổ tần số được đặt tại cùng một vị trí, nhận dạng vô tuyến của chúng thông thường sẽ giống nhau.

2.3. Cục Hàng không Việt Nam phải thông báo nhu cầu về mã định danh cho Văn phòng ICAO khu vực để phối hợp.

3. Mã định danh cho các điểm trọng yếu không xác định theo vị trí của đài dẫn đường vô tuyến

3.1. Khi một điểm trọng yếu không được xác định bằng vị trí của đài dẫn đường vô tuyến và được sử dụng cho mục đích điều hành bay, điểm đó phải được chỉ định bằng một mã duy nhất gồm năm chữ cái có thể phát âm được. Mã định danh này sẽ đóng vai trò vừa là tên gọi vừa là mã định danh mã hóa của điểm trọng yếu đó.

Lưu ý: Các nguyên tắc quy định việc sử dụng mã tên bằng chữ và số để hỗ trợ các phương thức RNAV SID, STAR và phương thức tiếp cận bằng thiết bị được quy định chi tiết trong tài liệu PANS-OPS (Tài liệu 8168).

3.2. Mã định danh phải được lựa chọn sao cho tránh mọi khó khăn khi phát âm cho phi công hoặc nhân viên ATS khi nói bằng ngôn ngữ sử dụng trong thông tin liên lạc ATS.

Ví dụ: ADOLA, KODAP

3.3. Mã định danh phải dễ nhận biết trong thông tin liên lạc bằng lời thoại và không gây nhầm lẫn với các mã định danh được sử dụng cho các điểm trọng yếu khác trong cùng một khu vực chung.

3.4. Mã định danh đã cấp cho một điểm trọng yếu thì không được cấp cho bất kỳ điểm trọng yếu nào khác. Khi có nhu cầu thay đổi vị trí của một điểm trọng yếu, phải chọn một mã định danh mới. Trong trường hợp muốn giữ lại các mã định danh cụ thể để tái sử dụng ở một vị trí khác, các mã định danh đó không được sử dụng cho đến khi hết một khoảng thời gian ít nhất là sáu tháng.

3.5. Cục Hàng không Việt Nam phải thông báo nhu cầu về mã định danh năm chữ cho Văn phòng ICAO khu vực để phối hợp.

3.6. Tại các khu vực không thiết lập hệ thống đường hàng không cố định hoặc nơi đường hàng không thay đổi tùy theo yêu cầu khai thác, các điểm trọng yếu phải được xác định và báo cáo theo tọa độ địa lý (hệ tọa độ WGS-84). Riêng các điểm trọng yếu cố định đóng vai trò là điểm ra và/hoặc điểm vào các khu vực này phải được chỉ định theo các quy định tương ứng tại Mục 2 hoặc Mục 3 của Phụ lục này.

4. Sử dụng mã định danh trong thông tin liên lạc

4.1. Trong liên lạc thoại, thông thường phải sử dụng tên gọi được lựa chọn theo quy định tại Mục 2 hoặc Mục 3 để chỉ các điểm trọng yếu. Trường hợp không sử dụng tên gọi thông thường của điểm trọng yếu được xác định bởi đài dẫn đường vô tuyến (theo Mục 2.1), tên gọi đó phải được thay thế bằng mã định danh; khi đó, mã định danh phải được phát âm theo bảng chữ cái ngữ âm ICAO.

4.2. Trong thông tin liên lạc bằng văn bản in và dạng mã hóa, chỉ mã định danh mã hóa hoặc mã tên được chọn mới được sử dụng để chỉ một điểm trọng yếu.

5. Các điểm trọng yếu được sử dụng cho mục đích báo cáo

5.1. Để cho phép cơ sở ATS thu nhận thông tin liên quan đến tiến trình bay của tàu bay đang bay, các điểm trọng yếu được lựa chọn có thể cần phải được chỉ định làm các điểm báo cáo (reporting points).

5.2. Khi thiết lập các điểm này, phải xem xét các yếu tố sau:

- a) Loại hình dịch vụ không lưu được cung cấp;
- b) Mật độ hoạt động bay thông thường;
- c) Độ chính xác mà tàu bay có thể tuân thủ theo kế hoạch bay hiện tại;
- d) Tốc độ của tàu bay;
- e) Phân cách tối thiểu được áp dụng;

- f) Độ phức tạp của cấu trúc vùng trời;
- g) Các phương thức kiểm soát được sử dụng;
- h) Thời điểm bắt đầu hoặc kết thúc các giai đoạn quan trọng của chuyến bay (lấy độ cao, giảm độ cao, thay đổi hướng bay);
- i) Các thủ tục chuyển giao kiểm soát;
- j) Các yếu tố an toàn và tìm kiếm cứu nạn;
- k) Khối lượng công việc của tổ lái, khối lượng thông tin liên **lạc không - địa**.

5.3. Các điểm báo cáo phải được thiết lập theo dạng bắt buộc hoặc theo yêu cầu

5.4. Khi thiết lập các điểm báo cáo bắt buộc, phải áp dụng các nguyên tắc sau:

- a) Các điểm báo cáo bắt buộc phải được giới hạn ở mức tối thiểu cần thiết cho việc cung cấp thông tin định kỳ cho các cơ sở dịch vụ không lưu về tiến trình bay của tàu bay đang bay, lưu ý đến nhu cầu giữ cho khối lượng công việc của tổ lái và kiểm soát viên không lưu, cũng như khối lượng thông tin liên lạc không - địa ở mức tối thiểu;
- b) Sự tồn tại của một đài dẫn đường tại một vị trí không phải là yếu tố quyết định để vị trí đó được thiết lập làm điểm báo cáo bắt buộc.
- c) Các điểm báo cáo bắt buộc không nhất thiết phải được thiết lập tại ranh giới vùng FIR hoặc vùng CTA.

5.5. Các điểm báo cáo theo yêu cầu có thể được thiết lập nhằm đáp ứng nhu cầu của dịch vụ không lưu về việc cung cấp các báo cáo vị trí bổ sung phù hợp với tình hình thực tế.

5.6. Việc chỉ định các điểm báo cáo bắt buộc và theo yêu cầu phải được xem xét lại định kỳ nhằm giữ cho các yêu cầu báo cáo vị trí định kỳ ở mức tối thiểu cần thiết để bảo đảm các dịch vụ không lưu hiệu quả.

5.7. Việc báo cáo định kỳ qua các điểm báo cáo bắt buộc không nên mang tính áp đặt hệ thống cho tất cả các chuyến bay trong mọi tình huống. Khi áp dụng nguyên tắc này, phải đặc biệt lưu ý đến các điều sau:

- a) Không nên yêu cầu tàu bay tốc độ cao, bay cao phải thực hiện báo cáo vị trí định kỳ qua tất cả các điểm báo cáo được thiết lập là bắt buộc đối với tàu bay tốc độ thấp, bay thấp;
- b) Tàu bay bay quá cảnh qua một vùng TMA không nên bị yêu cầu thực hiện các

báo cáo vị trí định kỳ thường xuyên như tàu bay đến và đi.

5.8. Trường hợp việc thiết lập điểm báo cáo theo các nguyên tắc trên không khả thi, hệ thống báo cáo có thể được xây dựng dựa trên kinh tuyến hoặc vĩ tuyến tính theo số độ nguyên.

PHỤ LỤC VI
PHÂN LOẠI VÙNG TRỜI, YÊU CẦU DỊCH VỤ
VÀ TẦM NHÌN, KHOẢNG CÁCH ĐẾN MÂY THEO VMC (TỐI THIỂU)

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

I. PHÂN LOẠI VÙNG TRỜI, 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 luyện ATC
A	Chỉ IFR	Tất cả tàu bay	Dịch vụ điều hành bay	Không áp dụng	Hai chiều liên tục	Có
B	IFR	Tất cả tàu bay	Dịch vụ điều hành bay	Không áp dụng	Hai chiều liên tục	Có
	VFR	Tất cả tàu bay	Dịch vụ điều hành bay	Không áp dụng	Hai chiều liên tục	Có
C	IFR	IFR với IFR; IFR với VFR	Dịch vụ điều hành bay	Không áp dụng	Hai chiều liên tục	Có
	VFR	VFR với IFR	1) Dịch vụ điều hành bay để phân cách với IFR; 2) Thông tin hoạt động bay VFR/VFR (và tư vấn tránh va chạm khi có yêu cầu)	250 kt IAS dưới 3.050 m (10.000 ft) AMSL	Hai chiều liên tục	Có

D	IFR	IFR với IFR	Dịch vụ điều hành bay, thông tin hoạt động bay về các chuyến VFR (và tư vấn tránh va chạm khi có yêu cầu)	250 kt IAS dưới 3.050 m (10.000 ft) AMSL	Hai chiều liên tục	Có
	VFR	Không	Thông tin hoạt động bay IFR/VFR và VFR/VFR (và tư vấn tránh va chạm khi có yêu cầu)	250 kt IAS dưới 3.050 m (10.000 ft) AMSL	Hai chiều liên tục	Có
E	IFR	IFR với IFR	Dịch vụ điều hành bay và thông tin giao thông về các chuyến VFR trong phạm vi thực tế.	250 kt IAS dưới 3.050 m (10.000 ft) AMSL	Hai chiều liên tục	Có
	VFR	Không	Thông tin hoạt động bay trong điều kiện thực tế	250 kt IAS dưới 3.050 m (10.000 ft) AMSL	Không	Không
F	IFR	IFR với IFR trong phạm vi thực tế	Dịch vụ tư vấn không lưu; dịch vụ thông báo bay	250 kt IAS dưới 3.050 m (10.000 ft) AMSL	Hai chiều liên tục	Không
	VFR	Không	Dịch vụ thông báo bay	250 kt IAS dưới 3.050 m (10.000 ft) AMSL	Không	Không
G	IFR	Không	Dịch vụ thông báo bay	250 kt IAS dưới 3.050 m (10.000 ft) AMSL	Hai chiều liên tục	Không
	VFR	Không	Dịch vụ thông báo bay	250 kt IAS dưới 3.050 m (10.000 ft) AMSL	Không	Không

Ghi chú: Khi độ cao chuyển tiếp thấp hơn 3 050 m (10 000 ft) AMSL, mực bay FL100 sẽ được sử dụng thay cho 10000 ft.

II. TẦM NHÌN VÀ KHOẢNG CÁCH ĐẾN MÂY THEO VMC (TỐI THIỂU)

1. Tiêu chuẩn tầm nhìn và khoảng cách đến mây theo điều kiện khí tượng bay bằng mắt

TT	Dải độ cao	Loại vùng trời	Tầm nhìn bay	Khoảng cách đến mây
1.	Từ 3 050 m (10 000 ft) trên mực nước biển trung bình trở lên.	A***, B, C, D, E, F, G	8 km	Ngang: 1500 m; Dọc: 300 m (1000 ft)
2.	Dưới 3 050 m (10 000 ft) trên mực nước biển trung bình và trên 900 m (3 000 ft) trên mực nước biển trung bình hoặc trên 300 m so với địa hình, tùy theo giá trị nào cao hơn.	A***, B, C, D, E, F, G	5 km	Ngang: 1500 m; Dọc: 300 m (1000 ft)
3.	Từ 900 m (3 000 ft) trên mực nước biển trung bình trở xuống hoặc 300 m (1 000 ft) so với địa hình, tùy theo giá trị nào cao hơn	A***, B, C, D, E	5 km	Ngang: 1500 m; Dọc: 300 m (1000 ft)
		F, G	5 km**	Ngoài mây và duy trì nhìn thấy bề mặt địa hình

Ghi chú:

** Nếu được cơ quan có thẩm quyền cho phép:

a) Tầm nhìn bay có thể giảm xuống dưới **1 500 m** đối với chuyến bay hoạt động ở tốc độ mà trong điều kiện tầm nhìn hiện hành, tổ lái có thể quan sát kịp thời hoạt động bay khác hoặc bất kỳ chướng ngại vật nào để phòng tránh; hoặc hoạt động trong khu vực có mật độ hoạt động bay thấp;

b) Máy bay trực thăng có thể được phép hoạt động trong điều kiện tầm nhìn dưới **1 500 m** nếu bay với tốc độ phù hợp để có đủ thời gian quan sát hoạt động bay khác hoặc bất kỳ chướng ngại vật nào để tránh va chạm.

*** Tiêu chuẩn VMC tối thiểu trong vùng trời loại A được đưa ra nhằm mục đích hướng dẫn và không có nghĩa là chấp thuận chuyến bay VFR trong vùng trời loại A.

2. Yêu cầu áp dụng

a) Tầm nhìn bay và khoảng cách đến mây quy định tại Phụ lục này là tiêu chuẩn tối thiểu để thực hiện chuyến bay theo quy tắc bay bằng mắt.

b) Việc áp dụng tiêu chuẩn tại Phụ lục này phải phù hợp với loại vùng trời, sơ đồ phương thức bay được công bố và quy định của cơ quan có thẩm quyền. Hoạt động bay VFR đặc biệt được thực hiện theo quy định của pháp luật về hoạt động bay và tài liệu khai thác được phê chuẩn.

PHỤ LỤC VII
BẢNG MỨC BAY ĐƯỜNG DÀI

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

RVSM – FEET

a) Trong khu vực mà đơn vị feet được sử dụng để đo độ cao theo thỏa thuận dẫn đường hàng không khu vực, phân cách tối thiểu 1 000 ft được áp dụng từ FL290 đến và bao gồm FL410*:

ĐƯỜNG BAY**											
Từ 000 độ đến 179 độ***						Từ 180 độ đến 359 độ***					
Chuyến bay IFR			Chuyến bay VFR			Chuyến bay IFR			Chuyến 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	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 dẫn đường hàng không khu vực, bảng mực bay đường dài dựa trên **phân cách độ cao** tối thiểu **1 000 ft (300 m)** 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 dẫn đường hàng không 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 thuận dẫn đường hàng không khu vực, phân cách độ cao tối thiểu 300 m** được áp dụng từ **8 900 m** đến và bao gồm **12 500 m***

ĐƯỜNG BAY**											
Từ 000 độ đến 179 độ***						Từ 180 độ đến 359 độ***					
Chuyến bay IFR			Chuyến bay VFR			Chuyến bay IFR			Chuyến 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 dẫn đường hàng không khu vực, bảng mực bay đường dài dựa trên **phân cách độ cao** tối thiểu **1 000 ft (300 m)** 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 dẫn đường hàng không 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***					
Chuyến bay IFR			Chuyến bay VFR			Chuyến bay IFR			Chuyến 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 dẫn đường hàng không 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***					
Chuyến bay IFR			Chuyến bay VFR			Chuyến bay IFR			Chuyến 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 dẫn đường hàng không 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**.

PHỤ LỤC VIII
CHU KỲ BAY KIỂM TRA, HIỆU CHUẨN ĐỊNH KỲ HỆ THỐNG,
THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

Loại thiết bị	Chu kỳ bay (Thời hạn được tính đến ngày cuối cùng của tháng)
ILS (LLZ, GP, Marker)	6 tháng
GBAS	6 tháng
VOR	12 tháng
NDB	12 tháng
DME	- DME lắp đặt với ILS: 6 tháng; - DME khác: 12 tháng.
PAPI	- PAPI lắp đặt cùng ILS: 6 tháng; - PAPI khác: 12 tháng.
Hệ thống đèn tín hiệu tại sân bay	12 tháng

PHỤ LỤC IX
DANH MỤC HỆ THỐNG TRANG THIẾT BỊ KỸ THUẬT BẢO ĐẢM
HOẠT ĐỘNG BAY PHẢI ĐƯỢC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN TRƯỚC
KHI ĐƯA VÀO KHAI THÁC

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

1. Hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS-ATM bao gồm:

- a) Hệ thống thiết bị liên lạc không - địa (thoại, dữ liệu);
- b) Hệ thống thiết bị dẫn đường;
- c) Hệ thống thiết bị giám sát;
- d) Hệ thống thiết bị ATM;
- đ) Hệ thống thiết bị ghi âm, ghi dữ liệu;
- e) Hệ thống quản lý luồng không lưu (ATFM).

2. Hệ thống hỗ trợ dẫn đường tại sân bay

- a) Hệ thống đèn tín hiệu;
- b) Hệ thống biển báo;
- c) Hệ thống dẫn đỗ tàu bay (VDGS).

3. Hệ thống kỹ thuật, thiết bị tin tức hàng không

Hệ thống thông báo tin tức hàng không/quản lý tin tức hàng không (AIS/AIM);

4. Hệ thống kỹ thuật, thiết bị khí tượng hàng không

- a) Hệ thống thiết bị quan trắc khí tượng;
- b) Hệ thống đo đạc, cảnh báo hiện tượng gió đứt;
- c) Hệ thống ra đa thời tiết;
- d) Hệ thống thu thập, xử lý và trao đổi dữ liệu OPMET;
- e) Hệ thống thu thập, xử lý vệ tinh khí tượng.

PHỤ LỤC X

HỆ THỐNG TÍN HIỆU TÌM KIẾM, CỨU NẠN HÀNG KHÔNG

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

I. TÍN HIỆU CỦA TÀU BIỂN CỨU HỘ BÁO NHẬN

1. Báo hiệu đã nhận được tín hiệu và có khả năng thực hiện được:

- a) Ban ngày kéo cờ đuôi nheo có sọc trắng đỏ theo chiều thẳng đứng;
- b) Ban đêm phát liên tiếp **tín hiệu Morse** chữ “T”;
- c) Ban ngày thay đổi hướng mũi để đi theo tàu bay.

2. Báo hiệu nhận được tín hiệu và không có khả năng thực hiện được:

- a) Ban ngày: kéo cờ Quốc tế “N” (hình vuông bàn cờ màu trắng và xanh nước biển);
- b) Ban đêm: phát liên tiếp **tín hiệu Morse** chữ “N”

II. TÀU BAY ĐANG BAY THỰC HIỆN CÁC ĐỘNG TÁC SAU CÓ NGHĨA LÀ YÊU CẦU TÀU BIỂN CỨU HỘ HƯỚNG TÀU BAY BỊ NẠN

1. Bay quanh tàu biển cứu hộ ít nhất là một lần.

2. Bay cắt hướng đi của tàu biển cứu hộ ở cự ly gần với độ cao thấp nhất và thực hiện một trong các động tác sau:

- a) Lắc cánh;
- b) Tăng, giảm tốc độ;
- c) Thay đổi vòng quay cánh quạt tàu bay.

3. Hướng mũi tàu bay theo hướng yêu cầu tàu biển cứu hộ đi tới hoặc thực hiện lại các động tác trên.

Do tiếng ồn cao trên sàn tàu biển cứu hộ nên các tín hiệu âm thanh của việc tăng, giảm tốc độ không hiệu quả bằng tín hiệu nhìn thấy của việc lắc cánh, vì vậy tín hiệu âm thanh được coi như là phương tiện dự phòng để tập trung sự chú ý.

III. TÀU BAY ĐANG BAY THỰC HIỆN CÁC ĐỘNG TÁC SAU CÓ NGHĨA KHÔNG CẦN SỰ TRỢ GIÚP CỦA TÀU BIỂN CỨU HỘ NỮA

Bay cắt vệt nước phía sau đuôi tàu ở độ cao thấp và thực hiện một trong các động tác sau:

- a) Lắc cánh;
- b) Tăng, giảm tốc độ;
- c) Thay đổi tốc độ cánh quạt tàu bay.

IV. TÍN HIỆU NHẬN BIẾT TỪ TRÊN KHÔNG VÀ Ý NGHĨA CỦA TÍN HIỆU

1. Tín hiệu nhận biết từ trên không do những người sống sót thực hiện:

Số thứ tự	Điện văn	Ký hiệu
1	Yêu cầu trợ giúp	V
2	Yêu cầu trợ giúp y tế	X
3	Không hoặc không được	N
4	Được hoặc khẳng định	Y
5	Tiến về hướng này	↑

2. Tín hiệu nhận biết từ trên không dùng cho đội tìm kiếm, cứu nạn:

Số thứ tự	Điện văn	Ký hiệu
1	Kết thúc cứu nạn	LLL
2	Đã tìm thấy mọi người	<u>LL</u>
3	Chỉ tìm thấy một số người	++
4	Không thể tiếp tục được, đang trở lại căn cứ	XX
5	Đã chia thành hai nhóm, mỗi nhóm đi theo hướng chỉ định	
6	Nhận được thông tin tàu bay đang ở hướng này	→ →
7	Không tìm thấy gì, sẽ tiếp tục tìm kiếm	N N

Mỗi dấu hiệu trong Mục IV phải dài ít nhất 2,5 m (8 ft), dễ nhìn thấy từ trên không và bằng tất cả các vật liệu có sẵn.

V. TÍN HIỆU ĐÃ NHẬN BIẾT ĐƯỢC TÍN HIỆU TỪ MẶT ĐẤT:

1. Các tín hiệu sau có nghĩa là đã hiểu tín hiệu từ mặt đất:

a) Ban ngày: lắc cánh tàu bay;

b) Ban đêm: tắt, mở hai lần đèn pha hạ cánh; nếu không có đèn hạ cánh thì tắt, mở hai lần đèn dẫn đường.

2. Nếu mặt đất không nhận được tín hiệu trên thì coi như tàu bay không hiểu tín hiệu từ mặt đất.

PHỤ LỤC XI
CHỨC NĂNG CHUYÊN MÔN CỦA NHÂN VIÊN BẢO ĐẢM HOẠT
ĐỘNG BAY

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

1. Học viên kiểm soát không lưu và kiểm soát viên không lưu (ATS);
2. Nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không;
3. Nhân viên kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay (ATSEP);
 - a) Thông tin liên lạc;
 - b) Dẫn đường;
 - c) Giám sát;
 - d) Xử lý dữ liệu;
 - đ) Bay kiểm tra, hiệu chuẩn;
 - e) Kỹ thuật khí tượng.
4. Nhân viên quản lý luồng không lưu (ATFM):
 - a) Thông báo hiệp đồng bay;
 - b) Quản lý luồng không lưu.
5. Khí tượng hàng không (MET):
 - a) Dự báo khí tượng hàng không;
 - b) Quan trắc khí tượng hàng không.
6. Nhân viên tin tức hàng không (AIS/AIM):
 - a) AIP;
 - b) NOTAM;
 - c) ARO/AIS;
 - d) Sơ đồ, bản đồ hàng không;
 - đ) Dữ liệu hàng không.
7. Nhân viên thiết kế phương thức bay;
8. Nhân viên đánh tín hiệu;
9. Tìm kiếm, cứu nạn hàng không (SAR):
 - a) Hiệp đồng tìm kiếm cứu nạn;
 - b) Tìm kiếm, cứu nạn hiện trường;
 - c) Nhân viên trạm báo động tại Trung tâm Khẩn nguy sân bay.

PHỤ LỤC XII**GIẤY CHỨNG NHẬN TRÌNH ĐỘ THÔNG THẠO TIẾNG ANH***(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)*

BỘ XÂY DỰNG MINISTRY OF CONSTRUCTION CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM Independence - Freedom – Happiness
	
Ảnh màu (Color photo) 3 x 4 cm	CHỨNG NHẬN TRÌNH ĐỘ THÔNG THẠO TIẾNG ANH CERTIFICATE OF ENGLISH LANGUAGE PROFICIENCY CỤC TRƯỞNG CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIETNAM CHỨNG NHẬN CERTIFIES THAT
Ông/Bà (Mr/Ms): Ngày sinh (Date of birth): Nơi sinh (Place of birth): Quốc tịch/Nationality: Đạt trình độ tiếng Anh mức/Has achieved English language proficiency level: Dành cho/For: Có giá trị từ/Validity from: đến/until:	
Số QĐ/Decision No: Số vào sổ/Manual No:	, ngày.....tháng....năm...., day.....month.....year..... CỤC TRƯỞNG DIRECTOR GENERAL (Ký tên, đóng dấu/Sign and Stamp)

PHỤ LỤC XIII
QUY ĐỊNH VỀ THỜI GIAN HUẤN LUYỆN PHỤC HỒI ĐỐI VỚI
NHÂN VIÊN BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY
(ĐỐI TƯỢNG CẤP GIẤY PHÉP, NĂNG ĐỊNH)

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

Thời gian ngắt quãng	Nội dung huấn luyện
Dưới 6 tháng.	Phải đảm bảo kinh nghiệm hiện tại.
Từ 6 tháng tới dưới 12 tháng (đối với kiểm soát viên không lưu).	Huấn luyện định kỳ và Huấn luyện phục hồi (Re-entry Training).
Từ 6 tháng tới dưới 24 tháng (đối với các loại nhân viên khác).	Huấn luyện định kỳ và Huấn luyện phục hồi (Re-entry Training).
Từ 12 tháng tới dưới 24 tháng (đối với kiểm soát viên không lưu).	Huấn luyện lý thuyết định kỳ; Huấn luyện SIM và OJT đối với từng loại năng định.
Từ 24 tháng trở lên.	Huấn luyện và cấp lại năng định.

PHỤ LỤC XIV
TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ TRÌNH ĐỘ THÔNG THẠO NGÔN NGỮ TIẾNG ANH CHO NHÂN VIÊN BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY
(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

MỨC ĐỘ	PHÁT ÂM	CẤU TRÚC NGỮ PHÁP	TỪ VỰNG	TRÔI CHẢY	MỨC ĐỘ HIỂU	PHẢN XẠ
	Sử dụng ngôn ngữ và giọng phát âm riêng để hiểu đối với Cộng đồng Hàng không	Cấu trúc ngữ pháp liên quan và các mẫu câu được định dạng bởi các chức năng ngôn ngữ phù hợp với nhiệm vụ				
Chuyên gia 6	Cách phát âm, nhấn mạnh, thanh điệu, và ngữ điệu dù có thể bị ảnh hưởng bởi ngôn ngữ thứ nhất hoặc tiếng địa phương, nhưng hầu như không bao giờ ảnh hưởng tới việc dễ hiểu.	Các cấu trúc ngữ pháp cơ bản và phức hợp, mẫu câu liên tục được kiểm soát chặt chẽ.	Vốn từ và độ chính xác của từ đủ để trao đổi thông tin một cách hiệu quả về các chủ đề đa dạng thông thường hoặc không thông thường. Từ vựng cần có tính thành ngữ, biểu cảm và dễ cảm nhận.	Có khả năng nói dài, trôi chảy một cách tự nhiên, không gượng ép. Diễn đạt có âm điệu khác nhau với phong cách riêng, ví dụ để nhấn mạnh một quan điểm. Tạo và kết nối các từ ngữ hợp lý một cách tự nhiên.	Hiểu chính xác liên tục gần như tất cả các ngữ cảnh và gồm cả việc hiểu được những tinh tế của ngôn ngữ và văn hoá.	Giao tiếp dễ dàng gần như tất cả các tình huống. Nhạy bén với những ám hiệu bằng ngôn ngữ và phi ngôn ngữ và trả lời một cách thích đáng.
Mở rộng	Cách phát âm, nhấn mạnh, thanh	Các cấu trúc ngữ pháp cơ bản	Vốn từ và độ chính xác của từ đủ để	Có khả năng nói dài về những chủ	Hiểu chính xác các chủ đề chung, cụ	Trả lời thích hợp ngay lập

MỨC ĐỘ	PHÁT ÂM	CẤU TRÚC NGŨ PHÁP	TỪ VỰNG	TRÔI CHẢY	MỨC ĐỘ HIỂU	PHẢN XẠ
5	điều và ngữ điệu dù có bị ảnh hưởng bởi ngôn ngữ thứ nhất hoặc tiếng địa phương, nhưng ít khi ảnh hưởng tới việc dễ hiểu.	và các mẫu câu liên tục được kiểm soát chặt chẽ. Các cấu trúc phức hợp được sử dụng nhưng bị lỗi đôi khi ảnh hưởng tới nghĩa của câu.	trao đổi thông tin một cách hiệu quả về các chủ đề chung, cụ thể và liên quan tới công việc. Cách diễn đạt nhất quán và thành thạo. Từ vựng đôi khi có tính thành ngữ.	đề thông thường nhưng có thể không sử dụng các âm điệu khác nhau theo phong cách riêng. Có thể tận dụng việc tạo và kết nối các từ hợp lý.	thể và liên quan tới công việc. Hiểu chính xác hầu hết khi người nói gặp phải sự rắc rối về ngôn ngữ và tình huống hoặc các sự kiện thay đổi bất ngờ. Có thể hiểu nhiều dạng nói (bằng ngôn ngữ địa phương, giọng phát âm riêng)	tức và có thông tin. Kiểm soát được mối quan hệ giữa người nói và người nghe một cách hiệu quả.
Khai thác 4	Cách phát âm, nhấn mạnh, thanh điệu, và ngữ điệu dù có thể bị ảnh hưởng bởi ngôn ngữ thứ nhất hoặc tiếng địa phương, nhưng đôi khi ảnh hưởng tới việc dễ hiểu.	Các cấu trúc ngữ pháp cơ bản và các mẫu câu liên tục được sử dụng một cách sáng tạo và thường được kiểm soát chặt chẽ. Có thể mắc lỗi, đặc biệt là trong những tình huống không thông	Vốn từ và độ chính xác của từ thường đủ để trao đổi thông tin một cách hiệu quả về các chủ đề chung, cụ thể và liên quan tới công việc. Có khả năng diễn đạt thành công khi thiếu từ trong những tình huống không thông	Tạo ra những chuỗi từ với một nhịp độ thích hợp. Đôi khi có thể mất đi tính trôi chảy trong việc chuyển từ giọng văn tường thuật hay văn phong phát biểu sang giao tiếp tự nhiên, nhưng điều này không làm cản trở việc trao	Hiểu chính xác hầu hết các chủ đề chung, cụ thể và liên quan tới công việc khi trọng âm và các giọng điệu khác nhau được sử dụng dễ hiểu cho cộng đồng người sử dụng Quốc tế. Khi người nói gặp phải sự phức tạp	Thường trả lời ngay lập tức, hợp lý và có thông tin. Tạo và duy trì sự trao đổi thậm chí khi gặp phải sự kiện thay đổi bất ngờ. Giải quyết hợp lý những hiểu nhầm hiển nhiên bằng cách kiểm tra, xác nhận và làm rõ.

MỨC ĐỘ	PHÁT ÂM	CẤU TRÚC NGŨ PHÁP	TỪ VỰNG	TRÔI CHẢY	MỨC ĐỘ HIỂU	PHẢN XẠ
		thường hay bắt ngờ nhưng hiếm khi ảnh hưởng tới nghĩa của câu.	thường hoặc bất ngờ.	đổi thông tin hiệu quả. Có thể tận dụng hạn chế việc tạo và kết nối từ. Không quên nói câu đầy đủ.	về ngôn ngữ và tình huống hoặc những sự kiện thay đổi bất ngờ, việc hiểu có thể chậm hơn hoặc đòi hỏi phải có chiến lược rõ ràng.	
Tiền khai thác 3	Cách phát âm, nhấn mạnh, thanh điệu và ngữ điệu bị ảnh hưởng bởi ngôn ngữ thứ nhất hoặc tiếng địa phương và thường ảnh hưởng tới việc dễ hiểu.	Các cấu trúc ngữ pháp cơ bản và các mẫu câu đi kèm với những tình huống có thể đoán trước thường xuyên không được kiểm soát chặt chẽ. Lỗi xuất hiện thường ảnh hưởng tới nghĩa của câu.	Vốn từ và độ chính xác của từ thường đủ để trao đổi thông tin về các chủ đề chung, cụ thể và liên quan đến công việc, nhưng vốn từ hạn chế và việc chọn từ thường không chính xác. Thường không thể diễn đạt thành công khi thiếu từ	Tạo ra được hàng chuỗi từ nhưng cụm từ và ngắt câu không hợp lý. Sự chậm chạp hoặc do dự trong diễn đạt có thể ngăn cản hiệu quả trao đổi thông tin. Đôi khi quên mất việc nói đủ câu.	Hiểu chính xác các chủ đề chung, cụ thể và liên quan tới công việc khi trọng âm và các giọng điệu khác nhau được sử dụng để hiểu cho cộng đồng người sử dụng Quốc tế. Có thể hiểu sai khi gặp phải sự phức tạp về ngôn ngữ và tình huống hoặc những sự kiện thay đổi bất ngờ	Đôi khi trả lời ngay lập tức, chính xác và có thông tin. Có khả năng tạo và duy trì sự trao đổi dễ dàng các chủ đề quen thuộc và trong những tình huống có thể đoán trước. Thường trả lời không hợp lý khi gặp phải một sự kiện thay đổi bất ngờ.
Sơ cấp 2	Cách phát âm, nhấn mạnh, thanh điệu và ngữ	Chỉ thể hiện ở sự kiểm soát hạn chế trong	Vốn từ hạn chế, kể cả những từ đơn	Chỉ có thể diễn đạt ngắn bằng những từ	Hiểu hạn chế các cụm từ dễ nhớ, đơn lẻ khi	Thời gian trả lời chậm và thường không hợp lý.

PHỤ LỤC XV
BÁO CÁO CÔNG TÁC ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN NHÂN VIÊN HÀNG
HÀNG KHÔNG

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

Mẫu số 01

ĐỀ CƯƠNG BÁO CÁO KẾT QUẢ ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN NHÂN VIÊN
HÀNG KHÔNG

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

BÁO CÁO

Kết quả đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không năm.....

Kính gửi: Cục Hàng không Việt Nam

1. Tình hình thực hiện và kết quả đạt được
 - Thông tin về các khóa đào tạo, huấn luyện được tổ chức trong năm báo cáo.
 - Tổng hợp kế hoạch đào tạo, huấn luyện năm sau.
2. Tồn tại, hạn chế và nguyên nhân của tồn tại, hạn chế: Các vướng mắc phát sinh trong quá trình thực hiện (nếu có).
3. Đề xuất, kiến nghị:

....., ngày tháng năm

THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ

(Ký và đóng dấu)

ĐỀ CƯƠNG BÁO CÁO SỐ LIỆU ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN NGHIỆP VỤ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG

ĐƠN VỊ: CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

BÁO CÁO SỐ LIỆU ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN NGHIỆP VỤ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG QUÝ ... NĂM

STT	Tên khóa học	Hình thức đào tạo, huấn luyện	Số lượng học viên	Thời gian đào tạo, huấn luyện	Kết quả đào tạo, huấn luyện (Số lượng học viên được cấp CCCM/hoàn thành khóa học)	Ghi chú
	Ví dụ:					
1	Đào tạo, huấn luyện ban đầu Nhân viên ...	Đào tạo, huấn luyện trực tuyến lý thuyết	20	Ví dụ 01/7- 31/10/2026	20	
	Tổng số:					

..., ngày tháng năm
THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ
 (Ký và đóng dấu)

ĐỀ CƯƠNG BÁO CÁO KẾ HOẠCH ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN NGHIỆP VỤ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG

ĐƠN VỊ: CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

BÁO CÁO KẾ HOẠCH ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN NGHIỆP VỤ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG QUÝ ... NĂM

STT	Tên khóa học	Hình thức đào tạo, huấn luyện	Số lượng học viên	Thời gian dự kiến đào tạo, huấn luyện	Ghi chú
	Ví dụ:				
1	Đào tạo, huấn luyện ban đầu Nhân viên ...	Đào tạo, huấn luyện trực tuyến lý thuyết	20	Ví dụ 01/7-31/10/2026	
	Tổng số:				

....., ngày tháng năm

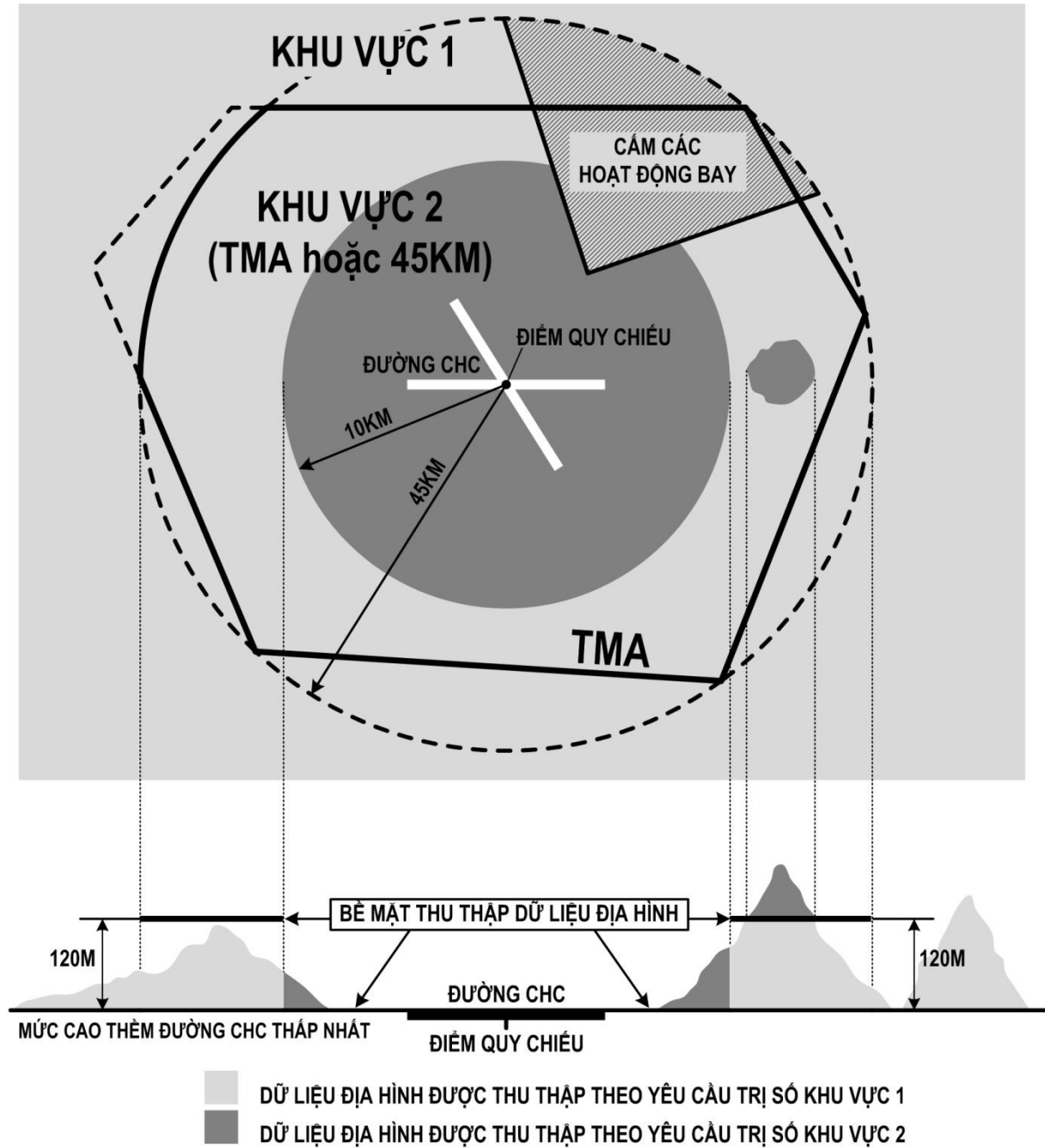
THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ

(Ký và đóng dấu)

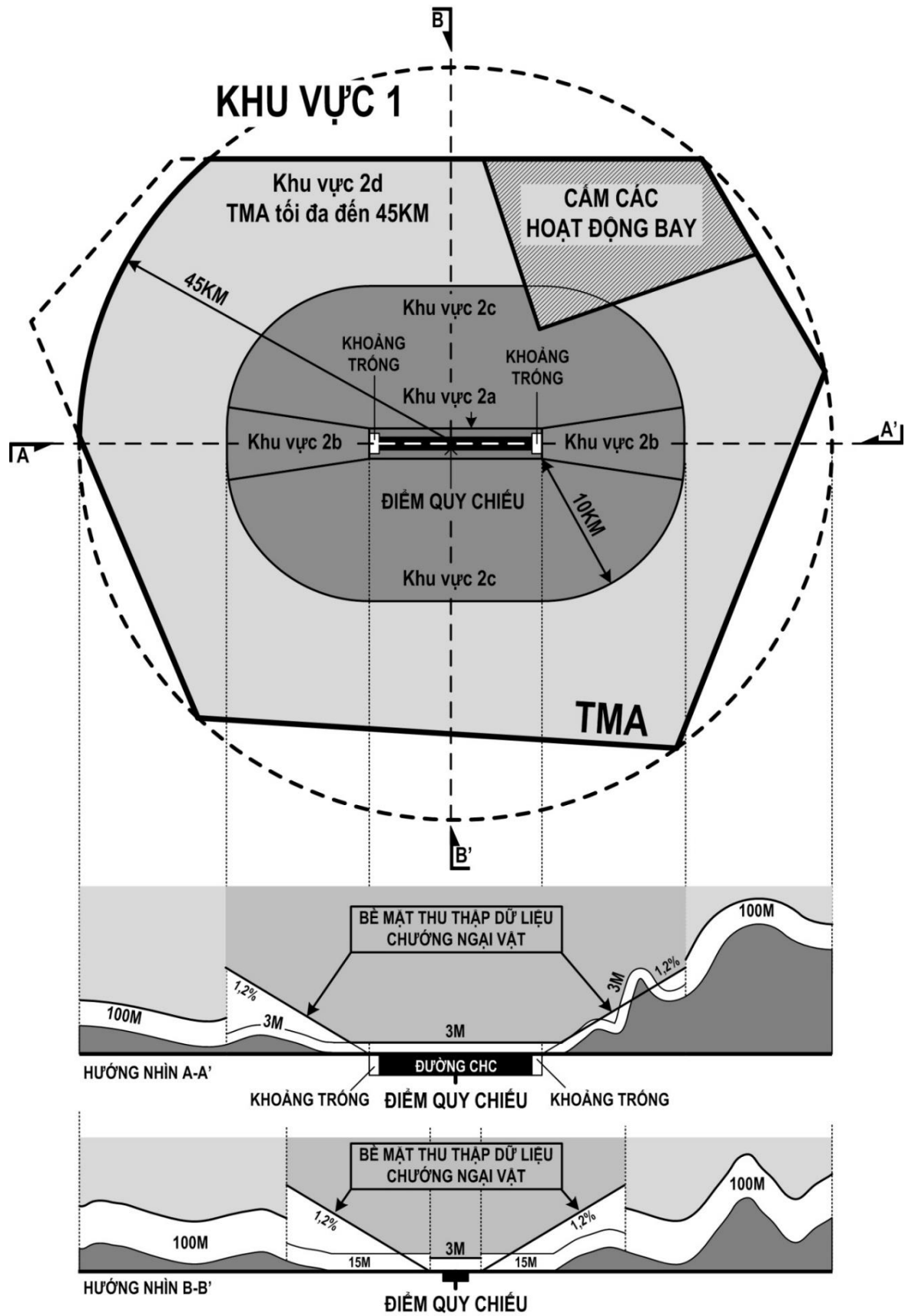
PHỤ LỤC XVI

KHU VỰC ĐỊA HÌNH VÀ CHƯỚNG NGẠI VẬT

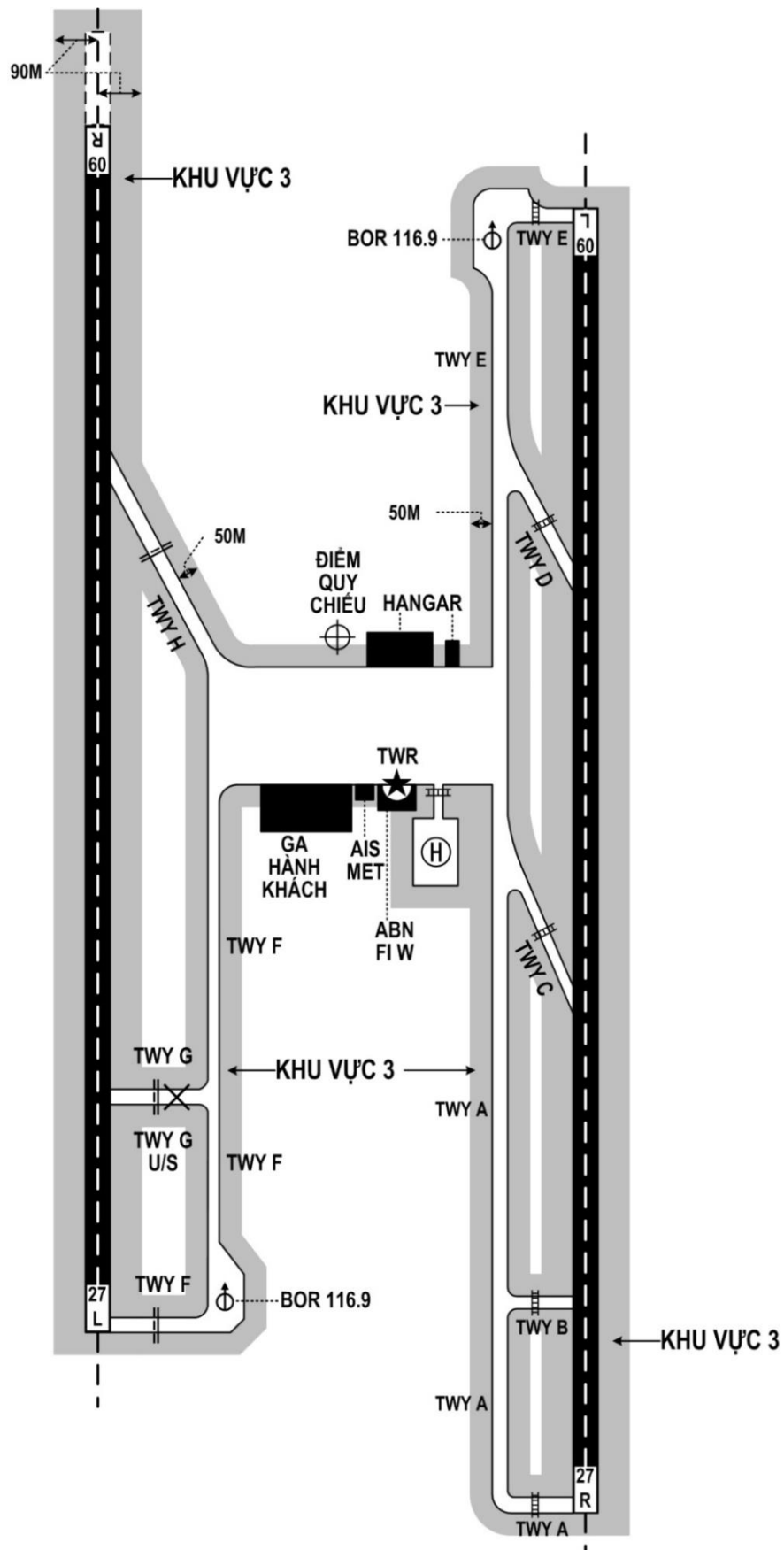
(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)



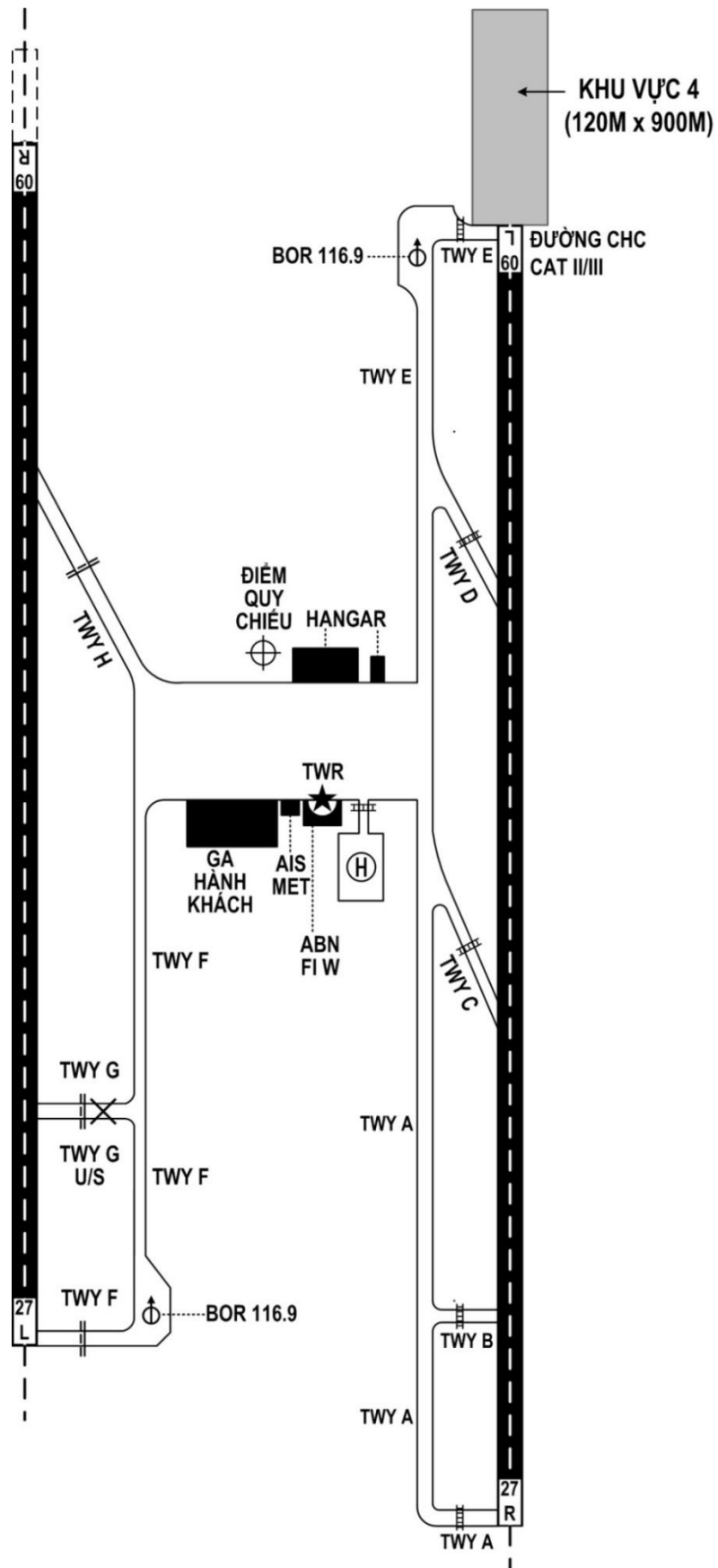
Hình 1: Các bề mặt thu thập dữ liệu địa hình – Khu vực 1 và Khu vực 2



Hình 2: Các bề mặt thu thập dữ liệu chướng ngại vật – Khu vực 1 và Khu vực 2



Hình 3: Bề mặt thu thập dữ liệu địa hình và chương ngại vật – Khu vực 3



Hình 4: Bề mặt thu thập dữ liệu địa hình và chương ngại vật – Khu vực 4

PHỤ LỤC XVII

CƠ SỞ HẠ TẦNG VÀ HỆ THỐNG TRANG THIẾT BỊ CỦA CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ KHÔNG LƯU

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

1. Phạm vi và yêu cầu chung

1.1. Phụ lục này quy định tiêu chuẩn đối với cơ sở hạ tầng và hệ thống trang thiết bị được sử dụng để cung cấp dịch vụ không lưu.

1.2. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải luôn bảo đảm sẵn có cho nhân viên của mình các trang thiết bị và cơ sở vật chất cần thiết để cung cấp các dịch vụ không lưu thuộc phạm vi được phê chuẩn, phù hợp với tiêu chuẩn quy định tại Thông tư này và Phụ lục này.

1.3. Trang thiết bị quy định tại điểm 1.2 phải bao gồm các loại trang thiết bị cần thiết cho từng loại hình dịch vụ không lưu được cung cấp, tối thiểu theo các yêu cầu quy định tại Phụ lục này.

1.4. Trang thiết bị và cơ sở vật chất được quy định tại tiêu mục 6 mục 1 Chương VII Thông tư này.

1.5. Trường hợp cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu sử dụng đài kiểm soát không lưu để cung cấp dịch vụ không lưu, cơ sở đó phải bảo đảm đài kiểm soát không lưu được thiết kế, bố trí vị trí, xây dựng, trang bị, khai thác và bảo trì phù hợp với tiêu chuẩn quy định tại Thông tư này và Phụ lục này.

2. Giải thích từ ngữ

Trong Phụ lục này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

a) Hệ thống giám sát trực quan là hệ thống có cùng nghĩa với “visual surveillance system” quy định trong ICAO Doc 4444, được sử dụng để hỗ trợ hoặc thực hiện việc quan sát trực quan phục vụ cung cấp dịch vụ kiểm soát tại sân bay.

b) Khu vực hoạt động bay, dải đường cất hạ cánh, khu vực di chuyển và các thuật ngữ liên quan đến sân bay được hiểu theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng và tài liệu ICAO có liên quan.

3. Đài kiểm soát không lưu

3.1. Tiêu chuẩn về tầm nhìn

Đài kiểm soát không lưu tại sân bay được kiểm soát phải được thiết kế, định hướng và trang bị để kiểm soát viên không lưu có thể duy trì việc quan sát trực quan, bằng quan sát trực tiếp từ đài kiểm soát hoặc quan sát gián tiếp thông qua hệ thống giám sát trực quan đáp ứng yêu cầu tại mục 5 của Phụ lục này, đối với:

a) Toàn bộ phần khu vực hoạt động bay tại sân bay thuộc trách nhiệm kiểm soát của kiểm soát viên không lưu;

b) Tàu bay đang bay tại sân bay hoặc trong vùng phụ cận sân bay (CTR).

Ghi chú: Các thuật ngữ “khu vực hoạt động tại sân bay”, “dải bay” và “khu vực di chuyển tại sân bay” được áp dụng theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng và các tài liệu ICAO liên quan

3.2. Chối lóa, phản xạ ánh sáng và tiếng ồn

Đài kiểm soát không lưu phải được thiết kế, định hướng và trang bị để giảm thiểu ảnh hưởng của chói lóa, phản xạ ánh sáng và tiếng ồn đối với kiểm soát viên không lưu khi thực hiện nhiệm vụ trong đài kiểm soát.

3.3. Đèn tín hiệu

Đài kiểm soát không lưu phải có đèn tín hiệu với các màu trắng, đỏ và xanh lá cây.

4. Phát hiện chuyển động của tàu bay cất cánh tại sân bay được kiểm soát

4.1. Đối với đài kiểm soát không lưu được xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp hoặc đưa vào khai thác sau ngày Thông tư này có hiệu lực, đài kiểm soát phải đáp ứng yêu cầu tại mục 4.4 của Phụ lục này.

4.2. Đối với đài kiểm soát không lưu hiện hữu, khi đường cất hạ cánh tại sân bay được cải tạo, nâng cấp mà việc cải tạo, nâng cấp đó làm suy giảm khả năng của kiểm soát viên không lưu trong việc duy trì quan sát trực quan đường cất hạ cánh hoặc phát hiện chuyển động của tàu bay cất cánh sau khi tàu bay bắt đầu chạy đà cất cánh, đài kiểm soát phải đáp ứng yêu cầu tại mục 4.4 của Phụ lục này.

4.3. Đối với đài kiểm soát không lưu hiện hữu, khi đường cất hạ cánh mới tại sân bay được đưa vào khai thác, đài kiểm soát phải đáp ứng yêu cầu tại mục 4.4 của Phụ lục này đối với đường cất hạ cánh đó.

4.4. Đài kiểm soát không lưu phải được thiết kế, bố trí hướng quan sát và trang bị đầy đủ để bảo đảm kiểm soát viên không lưu có thể phát hiện sự di chuyển của tàu bay ngay sau khi tàu bay bắt đầu chạy đà cất cánh.

5. Hệ thống giám sát trực quan phục vụ cung cấp dịch vụ kiểm soát tại sân bay

Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu chỉ được sử dụng hệ thống giám sát trực quan để thực hiện chức năng của đài kiểm soát không lưu quy định tại Mục 7.1 của ICAO Doc 4444 khi hệ thống giám sát trực quan đáp ứng các tiêu chuẩn quy định tại Mục 7.12 của ICAO Doc 4444 và các yêu cầu kỹ thuật có liên quan theo quy định của pháp luật Việt Nam.

Ghi chú 1: Mục 7.1 của ICAO Doc 4444 quy định các chức năng của đài kiểm soát không lưu tại sân bay.

Ghi chú 2: Hệ thống giám sát trực quan là hệ thống xử lý hoặc hiển thị dữ liệu phục vụ kiểm soát không lưu; việc phê chuẩn, cấp phép, khai thác và bảo đảm kỹ thuật đối với hệ thống này thực hiện theo quy định về hệ thống thông tin, dẫn

đường, giám sát hàng không và quy định có liên quan.

6. Hệ thống hiển thị tại đài kiểm soát không lưu

6.1. Đài kiểm soát không lưu phải có tối thiểu các hệ thống hiển thị sau đây:

- a) Hiển thị dữ liệu chuyến bay, ví dụ bảng tiến trình bay hoặc hệ thống hiển thị tiến trình bay điện tử;
- b) Hiển thị thông tin khí tượng, tối thiểu bao gồm các thông tin về gió bề mặt, khí áp, nhiệt độ và giá trị tầm nhìn đường cất hạ cánh hiện hành nếu sân bay có thiết bị đo tầm nhìn đường cất hạ cánh;
- c) Hiển thị dữ liệu khai thác, bao gồm thông tin thời tiết quan trọng khác, NOTAM, thông tin bàn giao và nhận bàn giao vị trí trực, thông tin thiết yếu về sân bay, bản đồ và sơ đồ liên quan;
- d) Hiển thị thời gian chính xác tại từng vị trí khai thác.

6.2. Trường hợp sân bay sử dụng nhiều hơn một cảm biến gió bề mặt, hệ thống hiển thị phải nhận dạng được cảm biến đang được sử dụng cho quan trắc tương ứng.

7. Yêu cầu đối với trang thiết bị sân bay và thiết bị dẫn đường liên quan đến đài kiểm soát không lưu

7.1. Thiết bị đóng cắt, giám sát và điều khiển trang thiết bị sân bay

Đài kiểm soát không lưu tại sân bay được kiểm soát phải có thiết bị hoặc phương tiện phù hợp để đóng cắt, giám sát và điều khiển hệ thống đèn và trang thiết bị được lắp đặt tại sân bay, bao gồm tối thiểu:

- a) Hệ thống đèn đường cất hạ cánh;
- b) Hệ thống đèn tiếp cận;
- c) Hệ thống đèn đường lăn;
- d) Hệ thống chỉ thị độ dốc tiếp cận bằng mắt;
- đ) Đèn dừng chờ;

7.2. Thiết bị dẫn đường

Đài kiểm soát không lưu phải có phương thức để nhận biết kịp thời việc hỏng hoặc mất khả năng khai thác của bất kỳ thiết bị dẫn đường mặt đất nào đang được sử dụng để điều hành tàu bay.

8. Trung tâm kiểm soát đường dài và cơ sở kiểm soát tiếp cận

8.1. Trung tâm kiểm soát đường dài và cơ sở kiểm soát tiếp cận phải có tối thiểu các cơ sở vật chất, hệ thống hiển thị và tài liệu sau đây:

- a) Hiển thị thời gian tại từng vị trí khai thác;
- b) Hiển thị dữ liệu chuyến bay;
- c) Hiển thị dữ liệu khai thác;

d) Bản đồ, sơ đồ và tài liệu khai thác phù hợp.

8.2. Trung tâm kiểm soát đường dài và cơ sở kiểm soát tiếp cận phải có phương thức để nhận biết kịp thời việc hỏng hoặc mất khả năng khai thác của bất kỳ thiết bị dẫn đường nào đang được sử dụng để điều hành tàu bay.

Ghi chú: Quy định tại mục 8.2 áp dụng đối với cả thiết bị dẫn đường đặt trên mặt đất và thiết bị, hệ thống dẫn đường sử dụng tín hiệu vệ tinh, nếu có liên quan đến việc điều hành tàu bay.

PHỤ LỤC XVIII.A

THÔNG TIN QUAN TRẮC KHÍ TƯỢNG HÀNG KHÔNG

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

1. Bản tin quan trắc khí tượng hàng không

1.1. Các bản tin quan trắc thường lệ, bản tin quan trắc đặc biệt, METAR và SPECI phải bao gồm các yếu tố khí tượng sau:

1.1.1. Hướng và tốc độ gió bề mặt;

1.1.2. Tầm nhìn;

1.1.3. Tầm nhìn đường cất hạ cánh (RVR), khi áp dụng;

1.1.4. Hiện tượng thời tiết hiện tại;

1.1.5. Lượng mây, loại mây (chỉ đối với mây vũ tích (CB) và mây tích hình tháp (TCU)) và độ cao chân mây hoặc, khi đo được, tầm nhìn thẳng đứng;

1.1.6. Nhiệt độ không khí và nhiệt độ điểm sương; và

1.1.7. QNH và, khi áp dụng, QFE (QFE chỉ bao gồm trong bản tin quan trắc thường lệ và bản tin quan trắc đặc biệt).

1.2. Các yếu tố tùy chọn thuộc phần thông tin bổ sung phải được đưa vào METAR và SPECI theo thỏa thuận bảo đảm hoạt động bay khu vực.

1.3. Gió: Hướng trung bình và tốc độ trung bình của gió bề mặt phải được đo, cùng với các biến động đáng kể về hướng và tốc độ gió, và được phát hành lần lượt theo độ thực (true degrees) và mét trên giây (hoặc knot).

1.4. Tầm nhìn ngang (VIS): Tầm nhìn phải được đo hoặc quan trắc và báo cáo bằng mét hoặc kilômét.

1.5. Tầm nhìn đường cất hạ cánh (RVR)

1.5.1. RVR phải được quan trắc trên tất cả các đường CHC dự kiến sử dụng cho tiếp cận và hạ cánh bằng thiết bị CAT II và CAT III.

1.5.2. RVR phải được báo cáo bằng mét khi tầm nhìn hoặc RVR nhỏ hơn 1 500 m.

1.5.3. RVR phải đại diện cho:

a) Khu vực tiếp đất (CAT I hoặc không chính xác);

b) Khu vực tiếp đất và điểm giữa đường CHC (CAT II);

c) Khu vực tiếp đất, điểm giữa đường CHC và cuối đường CHC (CAT III).

1.5.4. Cơ sở cung cấp dịch vụ ATS và AIS phải được thông báo ngay khi có thay đổi về tình trạng khai thác của thiết bị tự động đo RVR.

1.6. Thời tiết hiện tại:

Thời tiết hiện tại tại sân bay phải được quan trắc và báo cáo khi cần thiết, tối thiểu gồm:

- a) Giáng thủy: mưa, mưa phùn, tuyết, mưa đông kết;
- b) Hiện tượng giảm tầm nhìn: khói, mù nhẹ, sương mù, sương mù đóng băng;
- c) Đông (kể cả đông lân cận).

1.7. Mây: Lượng mây, loại mây và độ cao chân mây phải được quan trắc và báo cáo. Khi bầu trời bị che kín, tầm nhìn thẳng đứng phải được báo cáo thay thế. Độ cao chân mây được báo cáo bằng feet (ft).

1.8. Nhiệt độ không khí và nhiệt độ điểm sương: Nhiệt độ không khí và nhiệt độ điểm sương phải được đo và báo cáo bằng độ Celsius ($^{\circ}\text{C}$).

1.9. Khí áp: khí áp phải được đo; QNH và QFE phải được tính toán và báo cáo bằng héc-tô-pa-xcan (hPa).

1.10. Bản tin tự động từ hệ thống quan trắc (AUTO): Bản tin tự động phát hành phải được nhận dạng bằng từ “AUTO”.

1.11. Phát hành các bản tin quan trắc khí tượng.

1.11.1. METAR và SPECI

a) Phải được phát hành tới ngân hàng dữ liệu OPMET quốc tế và các trung tâm dịch vụ AFS qua Internet;

b) Phải được trao đổi với các sân bay khác theo thỏa thuận bảo đảm hoạt động bay khu vực;

c) SPECI thể hiện bất lợi hơn phải được phát hành ngay lập tức.

1.11.2 Bản tin quan trắc thường lệ và bản tin quan trắc đặc biệt:

a) Bản tin quan trắc thường lệ phải gửi tới cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu, người khai thác tàu bay, người sử dụng khác tại sân bay.

b) Bản tin quan trắc đặc biệt phải được phát hành đến các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu ngay khi các điều kiện đạt ngưỡng phát báo theo quy định. Không phải phát hành khi:

+ Bất kỳ yếu tố nào mà cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu đã có màn hình hiển thị tương ứng với màn hình tại trạm quan trắc khí tượng;

+ Được nhân viên quan trắc cung cấp giá trị Tầm nhìn đường cất hạ cánh RVR tăng hoặc giảm một hoặc nhiều bậc trên thang đo.

Bản tin quan trắc đặc biệt được phát hành cho các nhà khai thác tàu bay và các đối tượng khai thác khác tại sân bay. Phát hành theo thỏa thuận giữa doanh nghiệp

cung cấp dịch vụ MET và đơn vị/tổ chức có liên quan.

c) Nội dung, tiêu chí và mã luật phát hành bản tin, chế độ, thời gian thực hiện quan trắc, báo cáo khí tượng tại sân bay thực hiện theo hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam.

PHỤ LỤC XVIII.B

THÔNG TIN QUAN TRẮC KHÍ TƯỢNG TỪ TÀU BAY

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

1. Khái quát chung

Tàu bay hoạt động trên các đường hàng không của Việt Nam phải thực hiện quan trắc thời tiết và báo cáo thường lệ, không thường lệ và đặc biệt từ tàu bay trong thời gian thực hiện chuyến bay, trừ những trường hợp được miễn trừ.

2. Các loại quan trắc từ tàu bay

2.1. Quan trắc thường lệ từ tàu bay

Quan trắc thường lệ từ tàu bay giai đoạn cất cánh và trên đường bay;

2.1.1. Khi sử dụng liên lạc dữ liệu không - địa (air-ground data link), thông tin khí tượng trong báo cáo thường lệ từ tàu bay bao gồm các dữ liệu về hướng và tốc độ gió, nhiệt độ không khí, nhiễu động không khí (nếu có), đóng băng tàu bay (nếu có) và độ ẩm không khí (nếu có).

2.1.2. Đối với các đường hàng không có mật độ bay cao, một trong các tàu bay hoạt động ở mỗi mực bay sẽ được chỉ định trong thời gian khoảng hàng giờ để thực hiện các quan trắc và báo cáo thường lệ. Thủ tục chỉ định tàu bay báo cáo cần phù hợp với thỏa thuận không vận khu vực.

2.1.3. Trong trường hợp yêu cầu báo cáo trong giai đoạn cất cánh, tàu bay được chỉ định thực hiện các quan trắc và báo cáo thường lệ trong thời gian khoảng hàng giờ tại mỗi sân bay cất cánh.

2.1.4. Tàu bay không được trang bị liên lạc dữ liệu không - địa (air-ground data link) được miễn thực hiện quan trắc và báo cáo thường lệ từ tàu bay và chỉ thực hiện quan trắc đặc biệt và báo cáo thông qua liên lạc thoại (voice communication).

2.2. Quan trắc đặc biệt và quan trắc không thường lệ từ tàu bay

2.2.1. Quan trắc đặc biệt được thực hiện bởi tất cả các tàu bay bất cứ khi nào gặp hoặc quan trắc được một hoặc nhiều điều kiện sau:

- a) Nhiễu động trung bình hoặc mạnh;
- b) Đóng băng trung bình hoặc mạnh;
- c) Sóng núi mạnh;
- d) Đông không kèm mưa đá bị che khuất (OBSC), lẫn khuất trong các mây khác (EMBD), lan rộng hoặc trong đường tổ (widespread or in squall lines);

đ) Đông kèm mưa đá bị che khuất (OBSC), lẫn khuất trong các mây khác (EMBD), lan rộng hoặc trong đường tổ (widespread or in squall lines);

e) Bão bụi mạnh hoặc bão cát mạnh;

f) Mây tro bụi núi lửa;

g) Hoạt động núi lửa sắp phun trào hoặc phun trào;

h) Hiệu quả phanh tại đường cất hạ cánh không đạt như thông tin đã nhận.

2.2.2. Quan trắc không thường lệ khác từ tàu bay được thực hiện khi gặp các điều kiện khí tượng khác không được liệt kê ở trên (ví dụ như gió đứt) mà cơ trưởng đánh giá có thể ảnh hưởng đến sự an toàn hoặc ảnh hưởng rõ rệt đến hiệu quả hoạt động của tàu bay, cơ trưởng sẽ báo cáo cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu sớm nhất có thể.

3. Báo cáo và trao đổi thông tin quan trắc từ tàu bay

3.1. Các thông tin quan trắc từ tàu bay được báo cáo dưới dạng báo cáo từ tàu bay (air-report hay AIREP) và chuyển về mặt đất qua liên lạc dữ liệu không - địa (sau đây gọi là AIREP - data link) hoặc qua liên lạc thoại (sau đây gọi là AIREP liên lạc thoại).

3.2. Các quan trắc từ tàu bay sẽ được báo cáo ngay tại thời điểm quan sát được hoặc sau đó ngay khi có thể.

3.3. Các quan trắc đặc biệt từ tàu bay về hoạt động của núi lửa trước khi phun trào, phun trào hoặc mây tro bụi núi lửa phải được ghi lại theo mẫu báo cáo đặc biệt từ tàu bay về hoạt động núi lửa. Bản sao của báo cáo này cần được kèm theo hồ sơ khí tượng cung cấp cho các chuyến bay hoạt động trên các đường hàng không có thể bị ảnh hưởng bởi các đám mây tro bụi núi lửa này.

3.4. Trách nhiệm chuyển tiếp báo cáo từ tàu bay của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu.

3.4.1. Khi nhận được báo cáo đặc biệt từ tàu bay qua liên lạc thoại, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu cần chuyển tiếp ngay đến cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không liên quan;

3.4.2. Khi nhận được báo cáo thường lệ và đặc biệt từ tàu bay qua liên lạc dữ liệu (data link), cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu cần chuyển tiếp ngay đến cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hoặc MWO.

3.5. Trách nhiệm của MWO

3.5.1. Khi nhận được báo cáo đặc biệt từ tàu bay qua liên lạc thoại, MWO cần chuyển ngay lập tức tới các WAFC (WAFC London, WAFC Washington) và các Trung tâm được chỉ định theo thỏa thuận hàng không khu vực cho dịch vụ cố định hàng không dựa trên mạng internet (aeronautical fixed service Internet-based services).

3.5.2. Khi nhận được báo cáo đặc biệt từ tàu bay về hoạt động núi lửa sắp phun trào, phun trào núi lửa hoặc mây tro bụi núi lửa, MWO cần chuyển ngay lập tức tới các Trung tâm tư vấn tro bụi núi lửa liên quan (VAAC Tokyo và VAAC Darwin).

3.5.3. Khi nhận được một báo cáo đặc biệt từ tàu bay nhưng nhận định hiện tượng thời tiết được báo cáo trong AIREP chỉ là hiện tượng nhất thời, riêng rẽ và/hoặc không có xu hướng phát triển thành hiện tượng nguy hiểm với cường độ và phạm vi thời gian/không gian chưa đủ tiêu chí phát hành SIGMET thì MWO chuyển tiếp điện văn AIREP tới các địa chỉ như chuyển phát điện văn SIGMET theo thỏa thuận bảo đảm hoạt động bay.

Lưu ý: Trường hợp phát hành AIREP cho các địa chỉ khác ngoài các quy định nêu trên nhằm đáp ứng các yêu cầu chuyên biệt về hàng không hoặc khí tượng.

3.6. Các báo cáo từ tàu bay nhận được từ các WAFC phải được phát hành như sản phẩm khí tượng hàng không cơ bản.

3.7. Các mẫu báo cáo thời tiết từ tàu bay tuân thủ theo PANS-MET, định dạng báo cáo tương tự như định dạng đã nhận.

PHỤ LỤC XVIII.C

THÔNG TIN DỰ BÁO, CẢNH BÁO KHÍ TƯỢNG SÂN BAY VÀ KHU VỰC BAY

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

1. Sử dụng các bản tin dự báo

Việc phát hành một bản tin dự báo mới bởi một AMO sẽ mặc định hủy bỏ bất kỳ bản tin dự báo cùng loại nào đã phát hành trước đó cho cùng một địa điểm và cùng thời gian hiệu lực.

2. Thông tin dự báo khí tượng sân bay

2.1. Dự báo sân bay (TAF)

2.1.1. TAF được lập bởi AMO và phát hành trước thời điểm hiệu lực không quá 01 giờ và bao gồm một bản thông báo ngắn gọn về các điều kiện khí tượng dự kiến tại sân bay trong một khoảng thời gian nhất định.

2.1.2. TAF bao gồm các yếu tố: gió bề mặt, tầm nhìn, hiện tượng thời tiết, mây và các thay đổi dự kiến của các yếu tố trên trong thời gian hiệu lực. Các yếu tố tùy chọn thêm theo thỏa thuận bảo đảm hoạt động bay khu vực.

2.1.3. TAF phải được theo dõi, đánh giá liên tục và sửa đổi điều chỉnh kịp thời. Độ dài bản tin TAF và số lượng sửa đổi giữ ở mức tối thiểu.

2.1.4. TAF không được theo dõi và đánh giá liên tục phải bị hủy bỏ;

2.1.5. Thời hạn hiệu lực của TAF từ 6 đến 30 giờ.

2.1.6. Khuyến khích lập các bản TAF định kỳ có hiệu lực dưới 12 giờ nên được phát hành 3 giờ một lần. Bản tin có hiệu lực từ 12 đến 30 giờ nên được phát hành 6 giờ một lần.

2.1.7. Khi phát hành TAF, AMO phải bảo đảm rằng không có nhiều hơn một TAF có hiệu lực tại một sân bay tại bất kỳ thời điểm nào.

2.1.8. TAF và TAF AMD phải được phát hành đến các ngân hàng dữ liệu OPMET quốc tế và các trung tâm được chỉ định theo thỏa thuận bảo đảm hoạt động bay khu vực cho dịch vụ cố định hàng không dựa trên mạng Internet (aeronautical fixed service Internet-based services).

2.2. Dự báo phục vụ hạ cánh (dự báo xu thế TREND)

2.2.1. TREND được lập bởi AMO theo quy định của thỏa thuận bảo đảm hoạt động bay khu vực; các dự báo này nhằm đáp ứng yêu cầu của người sử dụng và tàu bay trong phạm vi khoảng một giờ bay tới sân bay.

2.2.2. TREND được lập dưới dạng dự báo xu thế, gắn vào cuối các bản tin quan trắc (METAR/SPECI và MET REPORT/SPECIAL) và có hiệu lực trong 02 giờ.

2.2.3. Các đơn vị và thang đo được sử dụng trong bản tin dự báo xu thế (**TREND**)

phải đồng nhất với các đơn vị và thang đo được sử dụng trong bản tin quan trắc mà TREND gắn kèm.

2.3. Dự báo phục vụ cất cánh: Được lập bởi AMO theo thỏa thuận giữa doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không với các nhà khai thác có liên quan.

2.4. Dự báo khu vực phục vụ bay tầm thấp (GAMET):

2.4.1. Khi mật độ hoạt động bay dưới FL100 (hoặc lên đến FL150 ở vùng núi, hoặc cao hơn nếu cần thiết) đòi hỏi việc phát hành và phát hành thường xuyên các dự báo khu vực cho các hoạt động đó, tần suất phát hành, hình thức và thời gian hoặc khoảng thời gian hiệu lực định kỳ, việc phát hành và các tiêu chí sửa đổi sẽ do cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng thiết lập sau khi tham khảo ý kiến của người sử dụng.

2.4.2. Khi mật độ hoạt động bay dưới FL100 đòi hỏi việc phát hành thông báo AIRMET để dự báo khu vực cho các hoạt động đó phải được lập theo định dạng đã được thống nhất giữa các nhà chức trách khí tượng ở các quốc gia liên quan. Khi sử dụng ngôn ngữ đơn giản, ngắn gọn, dự báo phải được lập dưới dạng dự báo khu vực GAMET; khi sử dụng dạng biểu đồ, dự báo phải được lập dưới dạng kết hợp các dự báo về gió và nhiệt độ trên cao, và các hiện tượng SIGWX. Các dự báo khu vực phải được phát hành để bao phủ lớp không gian giữa mặt đất và FL100 (hoặc lên đến FL150 ở vùng núi, hoặc cao hơn nếu cần) và phải chứa thông tin về các hiện tượng thời tiết nguy hiểm trên đường bay cho các chuyến bay tầm thấp, nhằm hỗ trợ việc phát hành thông báo AIRMET, và các thông tin bổ sung cần thiết cho các chuyến bay tầm thấp.

2.4.3. GAMET được phát hành 6 giờ một lần và gửi đi trước thời điểm bắt đầu hiệu lực 01 giờ.

2.4.4. GAMET phải được trao đổi giữa các AMO và/hoặc các MWO chịu trách nhiệm phát hành hồ sơ khí tượng cho các chuyến bay tầng thấp trong các vùng thông báo bay liên quan.

2.5. Cảnh báo thời tiết tại sân bay (AD WRNG)

2.5.1. AD WRNG do AMO phát hành nhằm cung cấp thông tin về các điều kiện khí tượng có thể gây bất lợi cho tàu bay trên bề mặt, bao gồm tàu bay đang đỗ và các trang thiết bị và dịch vụ tại sân.

2.5.2. Phát hành cảnh báo sân bay: Cảnh báo sân bay phải được phát hành theo các thỏa thuận với những bên liên quan.

2.6. Cảnh báo hiện tượng gió đứt (WS WRNG)

2.6.1. Cảnh báo gió đứt sẽ được phát hành bởi AMO đối với các sân bay mà gió đứt được coi là một yếu tố nguy hiểm, phù hợp với các thỏa thuận địa phương với cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu thích hợp và các nhà khai thác liên

quan. Cảnh báo gió đứt sẽ cung cấp thông tin ngắn gọn về sự tồn tại hoặc dự kiến của gió đứt có thể ảnh hưởng xấu đến tàu bay trong giai đoạn tiếp cận hạ cánh hoặc cất cánh lấy độ cao, giữa mặt đường cất hạ cánh và độ cao 500 m (1.600 ft) so với mặt đường cất hạ cánh, cũng như tàu bay trên đường cất hạ cánh trong quá trình lăn xả đà hoặc chạy đà. Trường hợp địa hình địa phương được chứng minh là tạo ra gió giật đáng kể ở độ cao trên 500 m (1.600 ft) so với mặt đường cất hạ cánh, thì độ cao 500 m (1.600 ft) sẽ không được coi là giới hạn.

2.6.2. Tại các sân bay nơi phát hiện hiện tượng gió đứt bằng hệ thống thiết bị đo và phát hiện gió đứt, cần phải phát hành bản tin cảnh báo WS WRNG. **Cảnh báo** gió đứt do các hệ thống này tạo ra. Cảnh báo gió đứt phải cung cấp thông tin ngắn gọn, cập nhật liên quan đến sự hiện diện của gió đứt có thể ảnh hưởng xấu đến tàu bay trong giai đoạn tiếp cận chót hoặc bắt đầu cất cánh và tàu bay trên đường cất hạ cánh trong quá trình lăn xả đà (landing roll) hoặc chạy đà (take-off run).

2.6.3. Các cảnh báo về gió đứt sẽ được phát hành theo thỏa thuận địa phương cho những người có liên quan.

2.6.4. Các cảnh báo về gió đứt sẽ được phát hành từ hệ thống thiết bị đo và phát hiện gió đứt, theo thỏa thuận địa phương với các bên liên quan.

2.6.5. Các mẫu bản tin tuân thủ theo PANS-MET.

PHỤ LỤC XVIII.D

THÔNG TIN TƯ VẤN, DỰ BÁO, CẢNH BÁO KHÍ TƯỢNG TRÊN ĐƯỜNG BAY

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

1. Thông tin tư vấn tro bụi núi lửa và thông tin từ trạm quan trắc núi lửa quốc gia

1.1. Thông tin tư vấn về tro bụi núi lửa do Trung tâm tư vấn tro bụi núi lửa (VAAC) phát hành.

1.2. Các trạm quan trắc núi lửa quốc gia nên phát hành thông tin về hoạt động núi lửa dưới dạng thông báo VONA.

2. Thông tin tư vấn bão nhiệt đới

Thông tin tư vấn về bão nhiệt đới do Trung tâm tư vấn bão nhiệt đới (TCAC) phát hành.

3. Thông tin tư vấn thời tiết không gian (Space Weather)

Thông tin tư vấn về các hiện tượng thời tiết không gian do các Trung tâm thời tiết không gian toàn cầu (SWXC) phát hành.

4. Thông tin SIGMET

4.1. Thông tin SIGMET do MWO phát hành và phải mô tả ngắn gọn về sự xuất hiện hoặc dự kiến xuất hiện của các hiện tượng thời tiết nguy hiểm trên đường bay (như dông, xoáy thuận nhiệt đới, nhiễu động, đóng băng, sóng núi, bão bụi, bão cát, tro bụi núi lửa, mây phóng xạ).

4.2. Thông tin SIGMET phải được hủy bỏ khi các hiện tượng không còn xảy ra hoặc không còn được dự kiến xảy ra trong khu vực.

4.3. Hiệu lực: Không quá 4 giờ, riêng tro bụi núi lửa và bão nhiệt đới tối đa là 6 giờ.

4.4. MWO phải phối hợp chặt chẽ với cơ sở AIS để bảo đảm tính nhất quán giữa SIGMET và NOTAM về tro bụi núi lửa.

4.5. Thông tin SIGMET phải được phát hành không quá 4 giờ trước khi bắt đầu thời hạn hiệu lực. Trong trường hợp đặc biệt của thông tin SIGMET về tro bụi núi lửa và xoáy thuận nhiệt đới, thông tin này phải được phát hành càng sớm càng tốt nhưng không quá 12 giờ trước khi bắt đầu thời hạn hiệu lực. Thông tin SIGMET về tro bụi núi lửa và xoáy thuận nhiệt đới phải được cập nhật ít nhất mỗi 6 giờ.

4.6. Thông tin SIGMET phải được phát hành đến các MWO liên quan, các WAFC và các cơ sở khí tượng khác theo thỏa thuận bảo đảm hoạt động bay khu vực. Thông tin SIGMET về tro bụi núi lửa cũng phải được phát hành đến các Trung

tâm tư vấn tro bụi núi lửa (VAAC).

4.7. Thông tin SIGMET phải được phát hành đến các ngân hàng dữ liệu OPMET quốc tế và các trung tâm được chỉ định theo thỏa thuận bảo đảm hoạt động bay khu vực để vận hành các dịch vụ dựa trên Internet của dịch vụ cố định hàng không.

5. Thông tin AIRMET

5.1. Thông tin AIRMET được phát hành bởi MWO theo thỏa thuận bảo đảm hoạt động bay khu vực, có tính đến mật độ hoạt động bay dưới FL100 (hoặc dưới FL150 ở vùng núi, hoặc cao hơn nếu cần thiết). Thông báo AIRMET phải mô tả ngắn gọn về sự xuất hiện hoặc dự kiến xuất hiện của các hiện tượng thời tiết trên đường bay được quy định, chưa được đưa vào bản tin dự báo khu vực cho chuyến bay tầm thấp được phát hành trong GAMET và có thể ảnh hưởng đến an toàn của các chuyến bay tầm thấp, cùng sự phát triển của các hiện tượng đó theo thời gian và không gian. Một trong các hiện tượng sau phải được đưa vào thông tin AIRMET:

5.1.1. Gió bề mặt (SFC WIND);

5.1.2. Tầm nhìn ngang lớp gần mặt đất (SFC VIS);

5.1.3. Đông;

5.1.4. Núi bị che khuất (MT OBSC);

5.1.5. Mây;

5.1.6. Đóng băng;

5.1.7. Nhiễu động; và

5.1.8. Sóng núi.

5.2. Thông tin AIRMET phải được hủy bỏ khi các hiện tượng không còn xảy ra hoặc không còn được dự kiến xảy ra trong khu vực.

5.3. Thời gian hiệu lực của một thông tin AIRMET không quá 4 giờ.

6. Các mẫu bản tin tuân thủ theo PANS-MET

PHỤ LỤC XIX

TÍN HIỆU

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

I. TÍN HIỆU KHẨN NGUY VÀ KHẨN CẤP

1. Tín hiệu khẩn nguy

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

- 1.1. Tín hiệu phát bằng vô tuyến điện báo hoặc bằng một cách phát nào khác gồm các nhóm SOS (tín hiệu **Moóc-xơ** là... - - - ...).
- 1.2. Tín hiệu bằng thoại vô tuyến dùng từ MAYDAY.
- 1.3. Tín hiệu pháo hiệu đỏ bắn mỗi lần một phát với giãn cách ngắn.
- 1.4. Tín hiệu pháo sáng màu đỏ.

2. Tín hiệu khẩn cấp

2.1. Khi được sử dụng đồng thời hoặc riêng biệt, các tín hiệu sau có nghĩa là tàu bay muốn thông báo là đang gặp khó khăn và buộc phải hạ cánh, nhưng không yêu cầu trợ giúp ngay:

- a) Tắt mở liên tục đèn pha hạ cánh;
- b) Tắt mở liên tục đèn tín hiệu vị trí nhưng khác với sự nhấp nháy bình thường của đèn tín hiệu vị trí.

2.2. Khi được sử dụng đồng thời hoặc riêng biệt, các tín hiệu sau có nghĩa là tàu bay phát tín hiệu muốn chuyển một điện văn khẩn cấp có liên quan đến vấn đề an toàn của tàu bay, tàu thuyền, xe cộ mà tàu bay phát hiện thấy hoặc liên quan đến tính mạng của người trên tàu bay:

- a) Tín hiệu gồm nhóm 3 chữ **XXX** được phát bằng vô tuyến điện báo hoặc bằng bất cứ cách phát nào khác;
- b) Tín hiệu phát thoại vô tuyến: **PAN, PAN**.

II. TÍN HIỆU SỬ DỤNG TRONG TRƯỜNG HỢP BAY CHẶN

Tuân thủ quy định tại Nghị định số 222/2026/NĐ-CP ngày 22/6/2026 Về hoạt động bay.

III. TÍN HIỆU TRỰC QUAN SỬ DỤNG ĐỂ CẢNH CÁO MỘT TÀU BAY KHÔNG CÓ PHÉP ĐANG BAY TRONG HOẶC SẮP SỬA BAY VÀO KHU VỰC HẠN CHẾ, CẤM BAY, NGUY HIỂM

Đối với cả ban ngày và ban đêm, một loạt pháo hiệu được bắn lên từ mặt đất cách quãng 10 giây, mỗi pháo hiệu khi nổ phát ra ánh sáng hoặc chùm sáng xanh hoặc đỏ để chỉ cho tàu bay không được phép đang bay trong hoặc sắp bay vào khu vực hạn chế, cấm bay, nguy hiểm và tàu bay đó cần phải có hành động xử lý kịp thời.

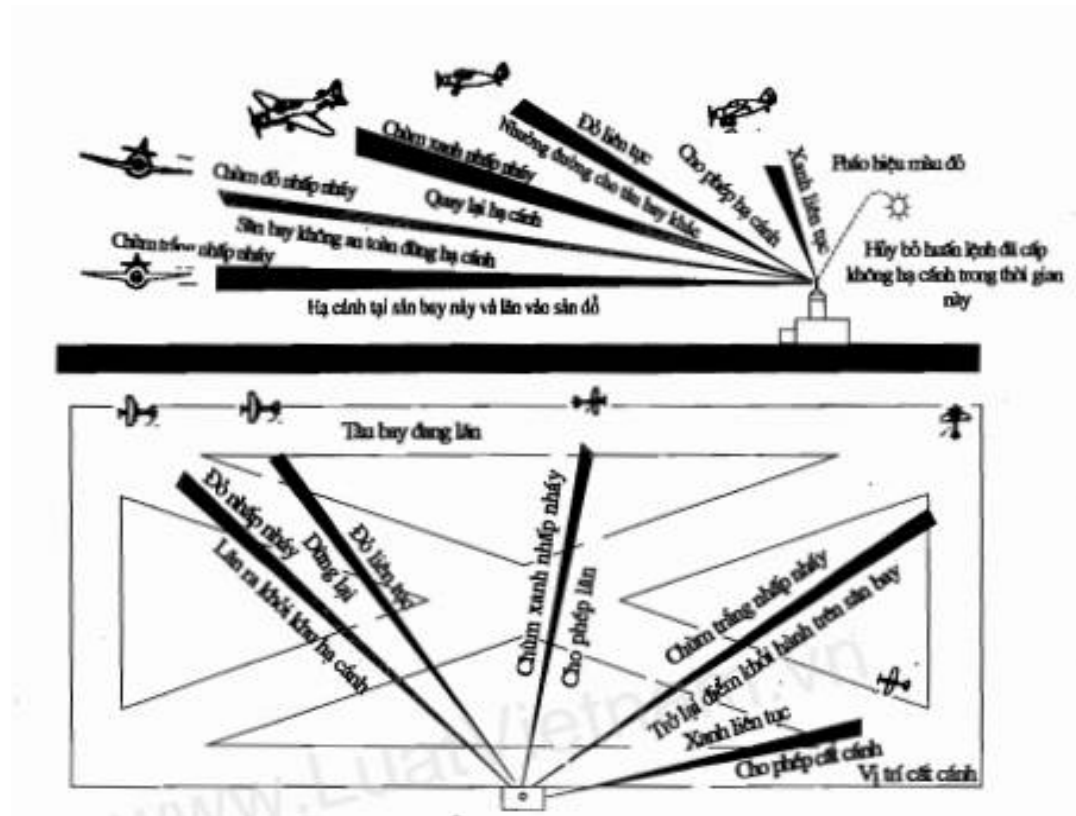
IV. TÍN HIỆU CHO HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

1. Tín hiệu đèn và pháo hiệu

1.1. Các chỉ dẫn

Tín hiệu đèn	Ý nghĩa tín hiệu của Đài kiểm soát tại sân bay	
	Với tàu bay đang bay	Với tàu bay ở mặt đất
- Xanh liên tục.	- Cho phép hạ cánh.	- Cho phép cất cánh.
- Đỏ liên tục.	- Nhường đường cho tàu bay khác và tiếp tục bay vòng.	- Dừng lại.
- Loạt chớp xanh.	- Trở lại hạ cánh (*)	- Cho phép lăn.
- Loạt chớp đỏ.	- Sân bay không an toàn, đừng hạ cánh.	- Lăn ra khỏi khu vực hạ cánh đang sử dụng.
- Loạt chớp trắng.	- Hạ cánh tại sân bay này và lăn về sân đỗ (*)	- Trở lại điểm khởi hành trên sân bay.
- Pháo hiệu đỏ.	- Mặc dù có bất cứ chỉ dẫn nào trước đó, đừng hạ cánh lúc này.	

Ghi chú: (*) Huấn lệnh hạ cánh và lăn sẽ được cấp vào thời gian thích hợp.



Hình 1.1. Đài kiểm soát không lưu

1.2. Báo nhận của tàu bay

1.2.1. Khi đang bay:

a) Trong thời gian có ánh sáng ban ngày: bằng cách lắc cánh tàu bay;

Tín hiệu này không nên thực hiện ở cạnh bốn và cạnh năm.

b) Trong thời gian tối trời: bằng cách tắt, mở hai lần đèn hạ cánh của tàu bay hoặc trong trường hợp không được trang bị đèn này thì bằng cách tắt, mở hai lần đèn tín hiệu vị trí.

1.2.2. Khi ở mặt đất:

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

c) Trong thời gian tối trời: bằng cách tắt, mở hai lần đèn hạ cánh của tàu bay hoặc trong trường hợp không được trang bị đèn này thì bằng cách tắt, mở hai lần đèn tín hiệu vị trí.

2. Các bảng hiệu đặt ở mặt đất

2.1. Cấm hạ cánh:

Một bảng vuông màu đỏ với hai đường chéo màu vàng (Hình 2) được đặt nằm ngang trên bãi tín hiệu là dấu hiệu cấm tàu bay hạ cánh và tình trạng đó có thể kéo dài.



Hình 2

2.2. Thận trọng khi tiếp cận hoặc khi hạ cánh:

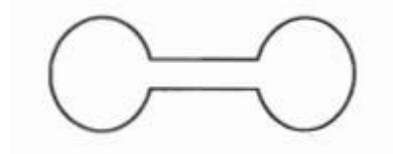
Một bảng vuông màu đỏ với một đường chéo màu vàng (Hình 3) được đặt nằm ngang trên bãi tín hiệu là dấu hiệu lưu ý tổ lái phải hết sức thận trọng, khi tiếp cận hoặc khi hạ cánh vì lý do khu hoạt động của sân bay đang trong tình trạng xấu hoặc vì các lý do khác.



Hình 3

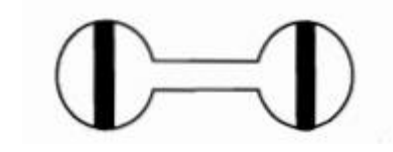
2.3. Các hướng dẫn về sử dụng đường cất hạ cánh và đường lăn:

a) Hình một quả tạ màu trắng (Hình 4) đặt nằm ngang trên bãi tín hiệu là dấu hiệu thông báo rằng tàu bay chỉ được phép cất cánh, hạ cánh, lăn trên đường cất hạ cánh và đường lăn.



Hình 4

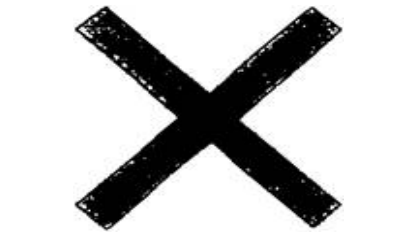
b) Hình một quả tạ màu trắng như tại Mục 2.3, nhưng có một vạch đen kẻ vuông góc với tay cầm của mỗi quả tạ (Hình 5) là dấu hiệu thông báo rằng tàu bay chỉ được phép hạ cánh, cất cánh trên đường cất hạ cánh, các động tác khác thì có thể thực hiện cả ở ngoài khu vực đường cất hạ cánh và đường lăn.



Hình 5

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

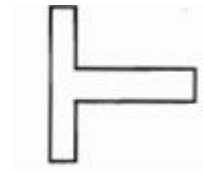
Hình chữ thập đơn màu vàng hoặc trắng (Hình 6) được đặt nằm ngang trên đường cất hạ cánh, đường lăn hoặc trên một phần của các đường đó là dấu hiệu thông báo rằng tàu bay không thể di chuyển trên các đường hoặc khu vực đó.



Hình 6

2.5. Chỉ hướng hạ cánh hoặc cất cánh:

a) Một hình chữ T màu da cam hoặc màu trắng (Hình 7) được đặt nằm ngang là dấu hiệu chỉ dẫn rằng tàu bay phải hạ cánh hoặc cất cánh theo hướng song song với thân chữ T về hướng nét vuông góc. Khi sử dụng vào ban đêm, chữ T phải được chiếu sáng hoặc phải được bao quanh bằng đèn trắng.

**Hình 7**

b) Hai chữ số (Hình 8) được đặt thẳng đứng tại hoặc ở gần đài kiểm soát tại sân bay là dấu hiệu thông báo cho tàu bay trên khu di chuyển biết hướng cất cánh mà tàu bay phải thực hiện, biểu diễn bằng đơn vị 10 độ lấy đến 10 độ gần nhất của hướng la bàn từ.

09**Hình 8**

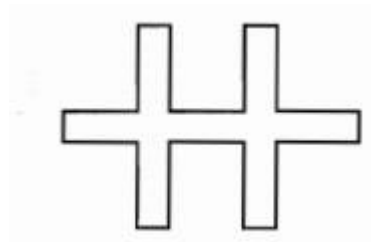
2.6. Thực hiện các vòng rẽ về tay phải:

Hình một mũi tên vòng phải có màu sắc dễ thấy (Hình 9) được đặt trên bãi tín hiệu, trên đường cất hạ cánh hoặc dải đất đang sử dụng là dấu hiệu thông báo rằng tàu bay phải thực hiện các vòng rẽ về tay phải trước khi hạ cánh hoặc sau khi cất cánh.

**Hình 9**

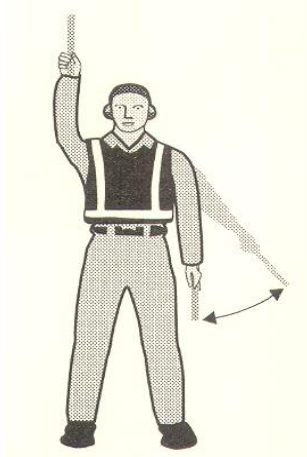
2.7. Tàu lượn đang hoạt động:

Hình một chữ thập kép màu trắng (Hình 11) được đặt nằm ngang trên bãi tín hiệu là dấu hiệu thông báo rằng đang có tàu lượn hoạt động tại khu vực sân bay.

**Hình 10**

V. TÍN HIỆU BẰNG TAY

1. Động tác ra hiệu cho người lái tuân theo hướng dẫn của nhân viên đánh tín hiệu

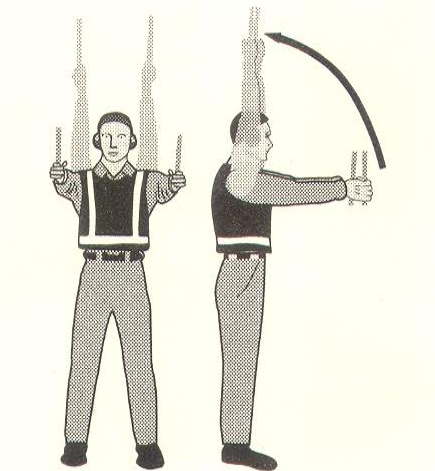


TUÂN THEO HƯỚNG DẪN CỦA NHÂN VIÊN TÍN HIỆU

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

Ghi chú: Nhân viên đánh tín hiệu phải đứng ở vị trí đầu mút cánh của tàu bay để hướng dẫn tổ lái/nhân viên dẫn tàu bay/nhân viên điều khiển xe đẩy lùi tàu bay, để tàu bay di chuyển ra/vào vị trí đỗ mà không bị cản trở.

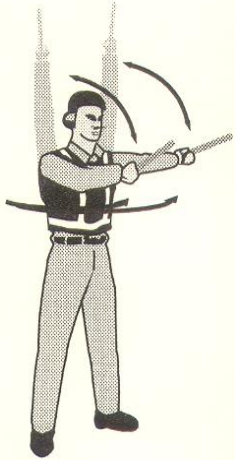
2. Động tác xác định cửa



XÁC ĐỊNH CỬA

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

3. Động tác ra hiệu cho người lái tiếp tục theo hướng dẫn của nhân viên đánh tín hiệu kế tiếp



**TIẾP TỤC THEO HƯỚNG DẪN CỦA NHÂN VIÊN ĐÁNH TÍN HIỆU KẾ TIẾP
HOẶC THEO SỰ HƯỚNG DẪN CỦA KIỂM SOÁT VIÊN KHÔNG LƯU**

Hai tay đưa thẳng lên trên, di chuyển và duỗi thẳng hai tay xuống hướng ra ngoài thân người và chỉ gậy phát sáng về phía nhân viên đánh tín hiệu kế tiếp hoặc khu vực lặn của tàu bay.

4. Động tác ra hiệu cho người lái tiếp tục cho tàu bay lặn về phía trước



TIẾP TỤC LẶN VỀ PHÍA TRƯỚC

Gập khuỷu hai tay đang giang rộng, cầm gậy phát sáng đưa lên và đưa xuống từ phần trên cùng của ngực lên đến ngang đầu.

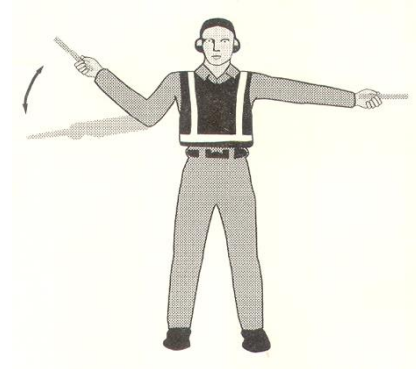
5. Động tác ra hiệu cho người lái điều khiển tàu bay rẽ về bên trái của mình



RẼ TRÁI
(Từ góc độ nhìn của tổ lái)

Tay phải cầm gậy phát sáng mở một góc 90° theo thân người, tay trái làm tín hiệu “lăn về phía trước”. Nhịp độ chuyển động của tín hiệu chỉ cho tổ lái biết tốc độ rẽ của tàu bay.

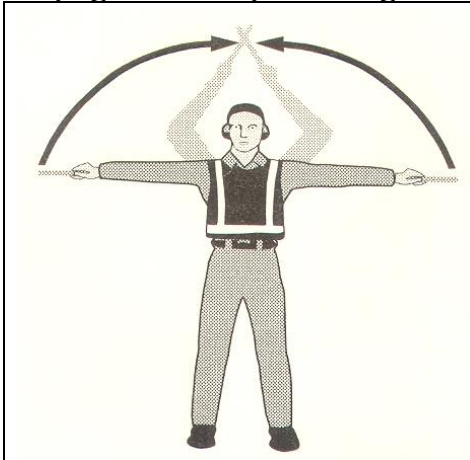
6. Động tác ra hiệu cho người lái điều khiển tàu bay rẽ về bên phải của mình



RẼ PHẢI
(Từ góc độ nhìn của tổ lái)

Tay trái cầm gậy phát sáng mở một góc 90° với thân người, tay phải cầm gậy phát sáng chỉ làm tín hiệu “lăn về phía trước”. Nhịp độ chuyển động của tín hiệu chỉ cho tổ lái biết tốc độ rẽ của tàu bay.

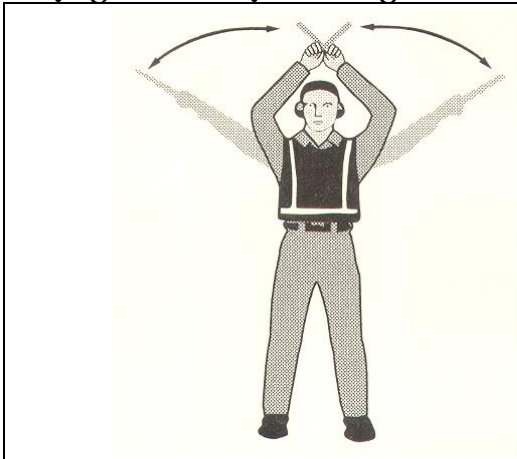
7. Động tác ra hiệu cho người lái điều khiển tàu bay dừng lại trong trường hợp bình thường



DỪNG LẠI TRONG TRƯỜNG HỢP BÌNH THƯỜNG

Hai tay cầm gậy phát sáng duỗi thẳng theo một góc 90° với thân người và từ từ đưa lên trên đầu cho đến khi hai gậy phát sáng bắt chéo nhau.

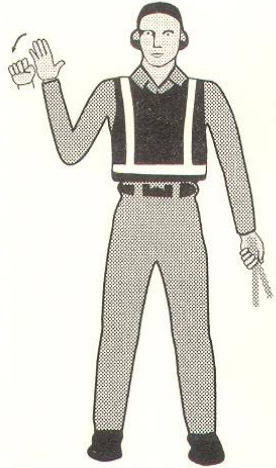
8. Động tác ra hiệu cho người lái điều khiển tàu bay dừng lại trong trường hợp khẩn cấp



DỪNG LẠI TRONG TRƯỜNG HỢP KHẨN CẤP

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

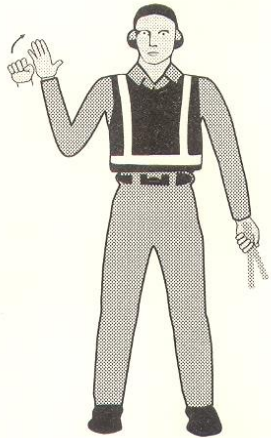
9. Động tác ra hiệu cho người lái gài phanh



GÀI PHANH

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

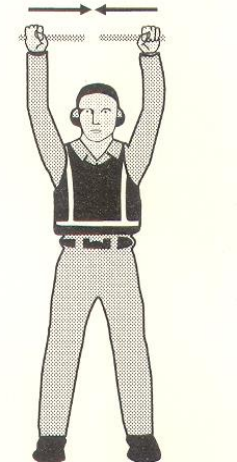
10. Động tác ra hiệu cho người lái thả phanh



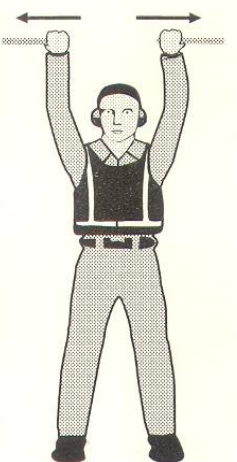
THẢ PHANH

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

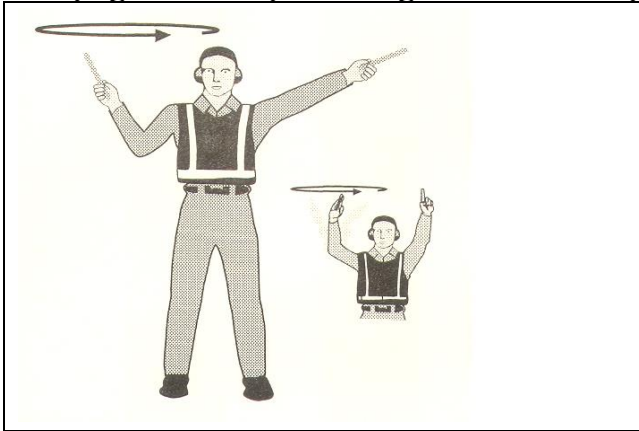
11. Động tác ra hiệu cho người lái thông báo đã đặt chèn bánh

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

12. Động tác ra hiệu cho người lái thông báo đã tháo chèn bánh

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

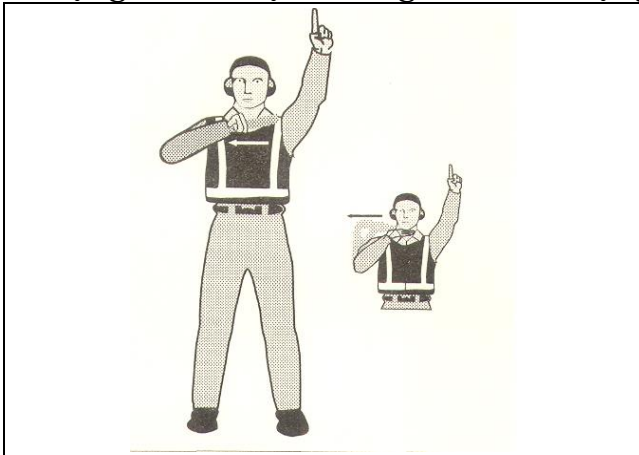
13. Động tác ra hiệu cho người lái khởi động các động cơ



KHỞI ĐỘNG (CÁC) ĐỘNG CƠ

Tay phải cầm gậy phát sáng hướng lên trên ngang đầu và quay theo tín hiệu vòng tròn, đồng thời tay trái giơ cao lên trên đầu chỉ về phía động cơ được phép khởi động.

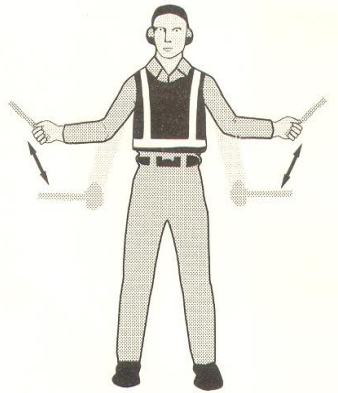
14. Động tác ra hiệu cho người lái tắt động cơ



TẮT ĐỘNG CƠ

Tay cầm gậy phát sáng phía trước thân người ở vị trí ngang vai, đưa tay và gậy phát sáng đặt lên trên vai trái và kéo gậy ngang phần cổ sang vai phải.

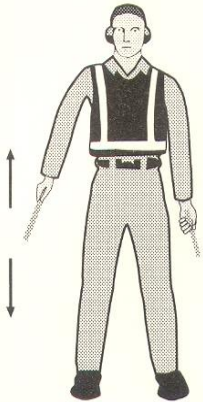
15. Động tác ra hiệu cho người lái điều khiển tàu bay lặn chậm lại



CHẬM LẠI

Di chuyển hai tay đã duỗi thẳng xuống dưới theo động tác “vỗ nhẹ”, bằng cách nâng gậy phát sáng lên xuống từ phần thắt lưng đến đầu gối nhiều lần.

16. Động tác ra hiệu cho người lái giảm công suất động cơ



**GIẢM (CÁC) ĐỘNG CƠ
THEO HƯỚNG ĐƯỢC CHỈ DẪN**

Hai tay thả xuống cầm gậy phát sáng hướng xuống đất, vẫy gậy **phải** hoặc **trái** lên xuống để chỉ cho biết động cơ bên **trái** hoặc **phải** tương ứng cần giảm công suất.

17. Động tác ra hiệu cho người lái điều khiển tàu bay lùi lại



LUI

Hai tay đặt ngang trước thân người ở vị trí trên thắt lưng, quay tròn hai tay về phía trước. Để dừng việc di chuyển về phía sau, sử dụng các động tác tại hình 7. hay hình 8.

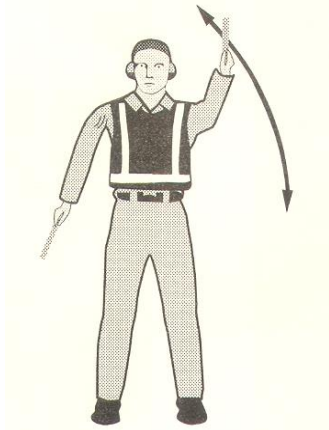
18. Động tác ra hiệu cho người lái điều khiển tàu bay vừa lùi, vừa rẽ đưa đuôi tàu bay về mạn phải



RẼ TRONG KHI LUI
(Để quay đuôi tàu bay về mạn phải)

Tay trái cầm gậy phát sáng chỉ xuống đất, đưa tay phải từ vị trí thẳng đứng phía trên đầu xuống vị trí ngang phía trước, làm như vậy nhiều lần.

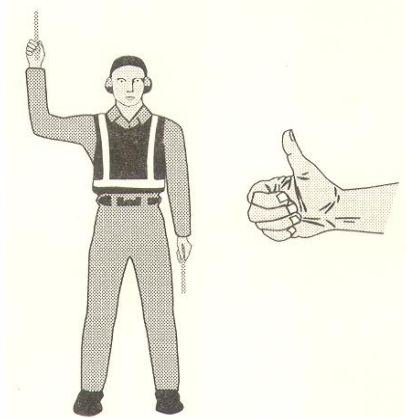
19. Động tác ra hiệu cho người lái điều khiển tàu bay vừa lùi, vừa rẽ đưa đuôi tàu bay về mạn trái



**RẼ TRONG KHI LÙI
(Để quay đuôi tàu bay về mạn trái)**

Tay phải cầm gậy phát sáng chỉ xuống đất, đưa tay trái từ vị trí thẳng đứng phía trên đầu xuống vị trí ngang phía trước, làm như vậy nhiều lần.

20. Động tác ra hiệu cho người lái thông báo khẳng định không có chướng ngại vật

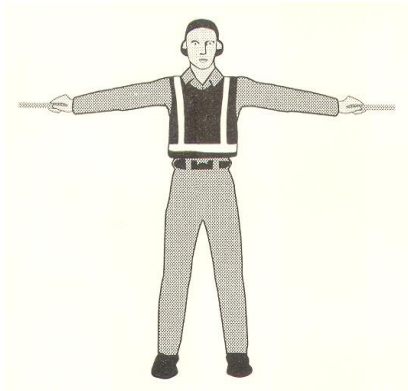


KHẸNG ĐỊNH/KHÔNG CÓ CHƯỚNG NGẠI VẬT

Tay phải giơ cao ngang đầu cầm gậy phát sáng chỉ lên phía trên hoặc bàn tay nắm lại và duỗi ngón tay cái chỉ lên, tay trái giữ nguyên vị trí theo thân người đến đầu gối.

Chú ý: Tín hiệu này cũng được sử dụng như là tín hiệu liên lạc trong dịch vụ kỹ thuật mặt đất.

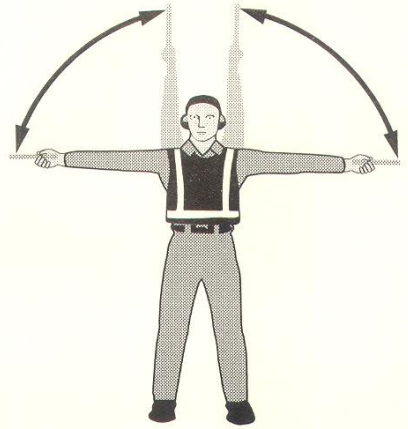
21. Động tác ra hiệu cho người lái tàu bay trực thăng bay treo



BAY TREO (*)

Hai tay cầm gậy phát sáng duỗi thẳng thành một góc 90° ở mỗi bên theo thân người.

22. Động tác ra hiệu cho người lái tàu bay trực thăng bay lên cao

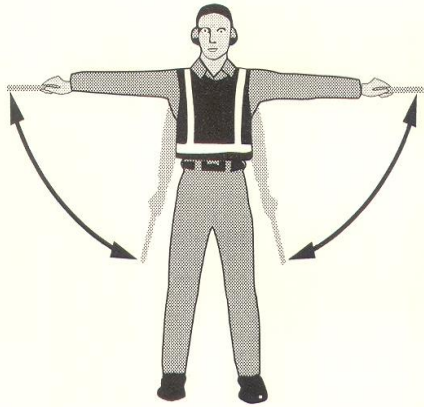


BAY LÊN CAO (*)

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

23. Động tác ra hiệu cho người lái tàu bay trực thăng bay xuống thấp:

BAY XUỐNG THẤP (*)

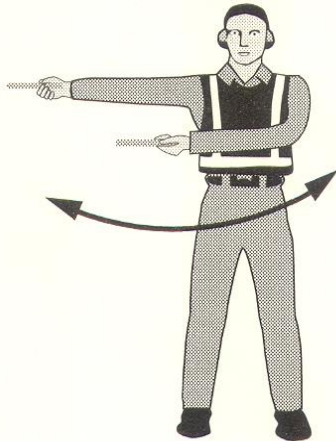


Hai tay cầm gậy phát sáng duỗi thẳng tạo thành một góc 90° ở mỗi bên thân người, lòng bàn tay úp xuống rồi vẫy hai cánh tay nhiều lần theo hướng đi xuống. Tốc độ vẫy cho biết tốc độ xuống thấp của tàu bay.

24. Động tác ra hiệu cho người lái tàu bay trực thăng bay dịch sang trái của mình trong khi bay bằng

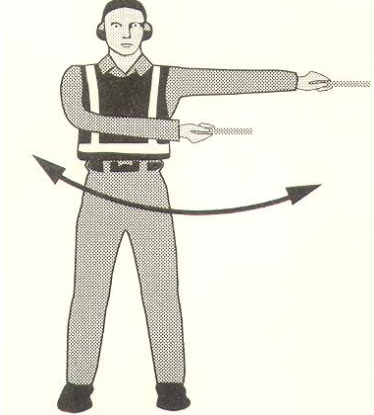
BAY DỊCH NGANG SANG TRÁI TRONG KHI BAY BẰNG (*)

(Từ góc độ nhìn của tổ lái)

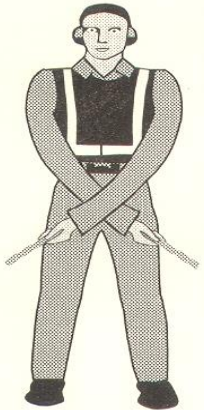


Duỗi thẳng tay thành một góc 90° về phía bên phải thân người, tay trái di chuyển theo cùng hướng theo động tác khoát tay.

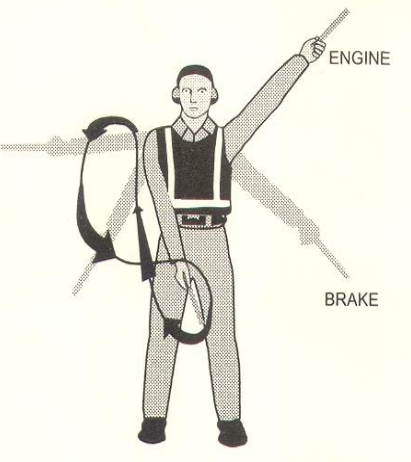
25. Động tác ra hiệu cho người lái tàu bay trực thăng bay dịch sang phải của mình trong khi bay bằng

	BAY DỊCH NGANG SANG PHẢI TRONG KHI BAY BẰNG (*) (Từ góc độ nhìn của tổ lái) Duỗi thẳng tay thành một góc 90° về phía bên trái thân người, tay phải di chuyển cùng hướng theo động tác khoát tay.
---	---

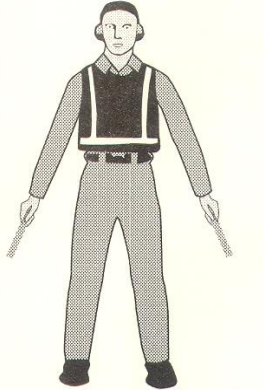
26. Động tác ra hiệu cho người lái tàu bay trực thăng hạ cánh

	HẠ CÁNH (*) Bắt chéo hay tay cầm gậy phát sáng phía dưới trước thân người.
--	---

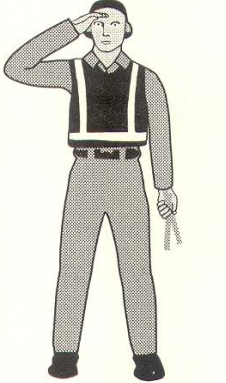
27. Động tác ra hiệu cho người lái có hỏa hoạn

	HỎA HOẠN Tay phải cầm gậy phát sáng di chuyển từ vai xuống đầu gối theo “hình cánh quạt”, đồng thời tay trái cầm gậy phát sáng chỉ vào khu vực có hỏa hoạn.
---	--

28. Động tác ra hiệu cho người lái chờ tại vị trí/tạm dừng

	CHỜ TẠI VỊ TRÍ/TẠM DỪNG Hai tay cầm gậy phát sáng chỉ xuống tạo thành góc 45° mỗi bên. Giữ nguyên tư thế này cho đến khi tàu bay sẵn sàng cho bước vận hành tiếp theo
--	--

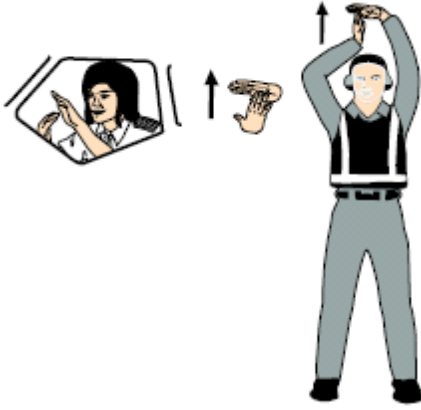
29. Động tác tiến tàu bay

	TIỀN TÀU BAY Thực hiện động tác chào tay phải/hoặc có thể cùng với gậy phát sáng để tiến tàu bay. Liên tục theo dõi tổ lái cho đến khi tàu bay bắt đầu lặn.
---	--

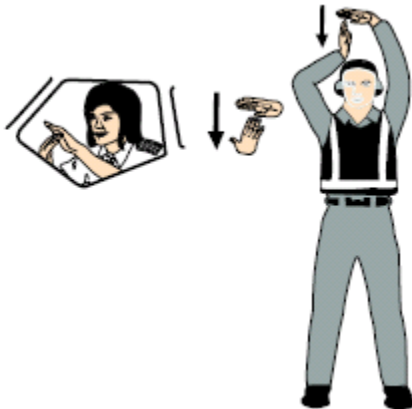
30. Không được chạm vào các biển hiệu kiểm soát

	KHÔNG CHẠM VÀO BIỂN HIỆU KIỂM SOÁT Giơ tay phải cao trên đầu ở vị trí nằm ngang và nắm chặt lòng bàn tay hoặc cầm gậy phát sáng; tay trái giữ ở vị trí dọc theo thân người cạnh đầu gối.
--	---

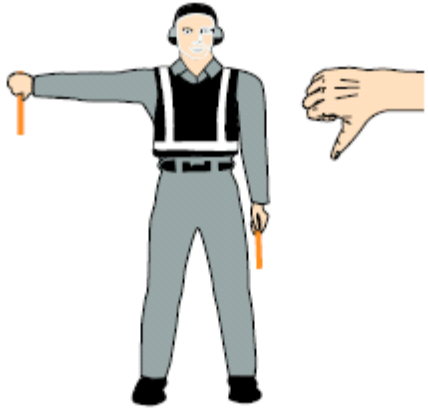
31. Nạp điện trên mặt đất

	NẠP ĐIỆN TRÊN MẶT ĐẤT Giữ thẳng hai tay phía trên đầu, mở lòng bàn tay trái quay theo chiều ngang, đưa các đầu ngón tay của tay phải chạm vào lòng bàn tay của tay trái (tạo thành chữ “T”). Vào ban đêm các gậy phát sáng cũng có thể sử dụng để tạo thành chữ “T” trên đầu.
---	---

32. Ngừng nạp điện

	NGỪNG NẠP ĐIỆN Giữ thẳng hai tay phía trên đầu, để các đầu ngón tay của tay phải chạm vào lòng bàn tay nằm ngang của tay trái (tạo thành chữ “T”), sau đó đưa tay phải xuống ra khỏi tay trái. Không được ngừng nạp điện cho đến khi được phép của tổ bay. Vào ban đêm, gậy phát sáng cũng có thể sử dụng để tạo thành hình chữ “T” trên đầu.
--	---

33. Không được phép

	KHÔNG ĐƯỢC PHÉP Giữ tay phải đưa thẳng một góc 90° từ vai và chỉ gây phát sáng xuống đất hoặc có thể dùng ngón tay cái chỉ xuống đất, tay trái giữ nguyên dọc theo thân người cạnh đầu gối.
---	--

34. Thiết lập liên lạc qua bộ đàm

	THIẾT LẬP LIÊN LẠC QUA BỘ ĐÀM Giơ cả hai cánh tay ở vị trí vuông góc (90°) với thân người và khum hai tay úp vào cả hai tai.
--	---

35. Mở đóng cầu thang**MỞ ĐÓNG CẦU THANG**

Tay phải để dọc theo thân người và tay trái đưa lên trên đầu ở một góc 45°, đưa tay phải theo động tác quét lên trên vai trái (Tín hiệu này chủ yếu dùng cho tàu bay có các cầu thang ở phía trước).

36. Sơ tán khẩn cấp**SƠ TÁN KHẨN CẤP**

Một tay duỗi ngang thân người. Bàn tay đưa lên ngang tầm mắt. Thực hiện động tác vẫy gọi về phía người cần sơ tán. Tay còn lại giữ sát thân người. Vào ban đêm, có thể sử dụng gậy phát sáng.



37. Dừng di chuyển/hành động

DỪNG DI CHUYỂN/HÀNH ĐỘNG

Hai tay đưa lên phía trước đầu. Hai cổ tay bắt chéo nhau tạo hình chữ X. Vào ban đêm, có thể sử dụng gậy phát sáng



38. Tình huống khẩn nguy được kiểm soát



TÌNH HUỐNG KHẨN NGUY ĐƯỢC KIỂM SOÁT

Hai tay duỗi sang hai bên và hướng xuống khoảng 45° . Đồng thời đưa hai tay vào trong dưới thắt lưng cho đến khi hai cổ tay chạm nhau. Sau đó mở rộng hai tay trở lại vị trí ban đầu. Vào ban đêm, có thể sử dụng gậy phát sáng.

Ghi chú 1: Các động cơ của tàu bay được đánh số thứ tự theo chiều từ phải sang trái của nhân viên đánh tín hiệu khi đứng quay mặt về phía tàu bay (tức là động cơ số 1 là động cơ ngoài cùng bên trái của tàu bay).

Ghi chú 2: Những tín hiệu có đánh dấu (*) trong phần này là tín hiệu quy định cho trực thăng.

PHỤ LỤC XX

NỘI DUNG KẾ HOẠCH, PHƯƠNG ÁN ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU.

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

A. Kế hoạch ứng phó không lưu Quốc gia

I. Hiệp đồng

1. Kế hoạch ứng phó phải bảo đảm tính khả thi, năng lực thực hiện của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, an toàn khai thác và năng lực điều hành hoạt động bay trong mọi tình huống phát sinh.

2. Khi dự kiến hoặc xảy ra tình trạng gián đoạn dịch vụ không lưu và các dịch vụ khác liên quan, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo kịp thời cho Văn phòng Khu vực của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) và cơ quan có thẩm quyền của các quốc gia lân cận có khả năng bị ảnh hưởng. Nội dung thông báo bao gồm các phương án ứng phó dự kiến hoặc đề nghị hỗ trợ xây dựng kế hoạch ứng phó trong trường hợp cần thiết.

3. Căn cứ vào các nguyên tắc nêu trên, Cục Hàng không Việt Nam chủ trì, phối hợp với Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) và các cơ quan liên quan để xác định cụ thể các yêu cầu điều phối chi tiết đối với kế hoạch ứng phó. Trường hợp phương án ứng phó không gây ảnh hưởng lớn đến khai thác vùng trời hoặc các dịch vụ được cung cấp ngoài vùng trời thuộc chủ quyền và quyền quản lý của Việt Nam, yêu cầu về việc phối hợp được thực hiện theo phương thức đơn giản hóa thủ tục.

4. Đối với kế hoạch ứng phó có sự tham gia của nhiều quốc gia hoặc có gây ảnh hưởng đến dịch vụ của các quốc gia lân cận (bao gồm cả việc thay đổi đường bay), Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với các cơ quan có thẩm quyền của các quốc gia liên quan và các tổ chức quốc tế chuyên ngành để thống nhất nội dung kế hoạch trước khi triển khai.

5. Trước khi chuyển đổi sang phương thức khai thác ứng phó, các bên liên quan phải thống nhất nội dung chung của Điện văn thông báo tin tức hàng không (NOTAM) và xác định cụ thể thời điểm có hiệu lực.

II. Xây dựng và áp dụng kế hoạch ứng phó

1. Việc xây dựng kế hoạch ứng phó không lưu toàn diện phải căn cứ vào tình hình thực tế gồm mức độ sẵn sàng khai thác của vùng trời bị ảnh hưởng đối với hoạt động hàng không dân dụng quốc tế.

2. Hoạt động hàng không dân dụng trong vùng trời thuộc chủ quyền của quốc gia chỉ được thực hiện theo đề xuất hoặc khi có sự đồng ý, chấp thuận của cơ quan nhà nước có thẩm quyền của quốc gia đó. Trường hợp không được phép sử dụng vùng trời bị ảnh hưởng, kế hoạch ứng phó phải thiết lập phương án bay tránh vùng trời đó; phương án bay tránh phải được phối hợp xây dựng bởi các quốc gia lân cận hoặc do Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) phối hợp với các quốc gia lân cận thực hiện.

3. Đối với vùng trời trên biển quốc tế hoặc vùng trời chưa xác định chủ quyền, tùy thuộc vào tình huống cụ thể và mức độ suy giảm của các dịch vụ thay thế được cung cấp, việc xây dựng kế hoạch ứng phó có thể bao gồm phương án do ICAO tạm thời phân công lại trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu trong vùng trời liên quan.

4. Việc xây dựng kế hoạch ứng phó phải dựa trên cơ sở thu thập và đánh giá đầy đủ, tối đa các dữ liệu và thông tin về các đường hàng không hiện tại và đường thay thế; năng lực dẫn đường của tàu bay; tính sẵn sàng hoặc sẵn sàng một phần của việc dẫn đường từ các đài dẫn đường hàng không mặt đất; năng lực giám sát và thông tin liên lạc của các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu lân cận; lưu lượng và loại tàu bay dự kiến được cung cấp dịch vụ; tình trạng thực tế của các dịch vụ không lưu, thông tin liên lạc, khí tượng và thông tin hàng không. Tùy thuộc vào tình huống cụ thể, các yếu tố chính cần phải xem xét khi lập kế hoạch ứng phó bao gồm:

a) Phương án thay đổi lộ trình bay để tránh toàn bộ hoặc một phần vùng trời bị ảnh hưởng, bao gồm việc thiết lập các đường bay hoặc đoạn đường bay bổ sung và các điều kiện khai thác kèm theo;

b) Thiết lập mạng đường bay đơn giản hóa trong vùng trời ứng phó (nếu vùng trời sẵn sàng khai thác), phương án phân định mực bay bảo đảm phân cách ngang và phân cách độ cao; quy trình đề các Trung tâm kiểm soát đường dài (ACC) lân cận thiết lập phân cách dọc tại điểm chuyển giao và duy trì phân cách đó trong toàn bộ quá trình tàu bay bay qua vùng trời ứng phó;

c) Phương án phân công lại trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu tại vùng trời trên biển quốc tế hoặc vùng trời được ủy quyền quản lý;

d) Phương án cung cấp, khai thác các kênh thông tin liên lạc không - địa, mạng viễn thông cố định hàng không (AFTN/AMHS) và các đường thoại trực tiếp ATS phù hợp bao gồm chuyển giao cho các quốc gia lân cận có trách nhiệm cung cấp thông tin khí tượng và thông tin về tình trạng hoạt động của các đài dẫn đường;

đ) Quy trình thu thập, xử lý và triển khai các báo cáo của tàu bay trong chuyến bay và sau chuyến bay;

e) Quy định yêu cầu tổ lái duy trì canh nghe liên tục và phát thoại bằng tiếng Anh (hoặc tiếng Việt được chỉ định) các thông tin về vị trí, thời gian tính toán, thời điểm bắt đầu hoặc kết thúc việc lấy độ cao, giảm độ cao trên tần số VHF liên lạc giữa tàu bay với tàu bay tại các khu vực mất liên lạc hoặc có chất lượng liên lạc không - địa không ổn định;

g) Quy định bắt buộc tất cả tàu bay hoạt động trong các khu vực ứng phó được chỉ định phải bật đèn dẫn đường và đèn chống va chạm liên tục tại mọi thời điểm;

h) Quy trình và trị số phân cách dọc tăng thêm giữa các tàu bay hoạt động ở cùng một mực bay đường dài (cruising level);

i) Quy định yêu cầu tàu bay thực hiện việc lấy độ cao hoặc giảm độ cao lệch về bên phải các đường bay được chỉ định cụ thể;

k) Các biện pháp kiểm soát, điều tiết và giới hạn quyền tiếp cận vùng trời ứng phó nhằm ngăn ngừa tình trạng quá tải hệ thống;

l) Quy định bắt buộc tất cả các hoạt động bay trong khu vực ứng phó phải áp dụng Quy tắc bay bằng thiết bị (IFR), bao gồm cả việc phân bổ các mực bay IFR cho các đường bay ATS trong khu vực theo Bảng mực bay đường dài quy định tại Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư này.

III. Thông báo thông tin ứng phó và khôi phục hoạt động bình thường

1. Khi xảy ra hoặc dự kiến xảy ra tình trạng gián đoạn dịch vụ không lưu và các dịch vụ liên quan, điện văn NOTAM phải được phát hành để thông báo kịp thời cho người sử dụng dịch vụ bảo đảm hoạt động bay. Nội dung NOTAM phải thể hiện đầy đủ, chi tiết các phương án ứng phó được áp dụng.

2. Đối với các trường hợp gián đoạn có thể dự kiến trước, NOTAM phải được phát hành trước thời điểm kế hoạch ứng phó có hiệu lực tối thiểu là 48 giờ.

3. Khi chấm dứt các biện pháp ứng phó để khôi phục lại phương thức khai thác bình thường theo Kế hoạch không vận khu vực, NOTAM phải phát hành thông báo hủy bỏ các biện pháp ứng phó kịp thời nhằm bảo đảm quá trình chuyển đổi điều hành bay an toàn, điều hòa và liên tục.

B. Phương án ứng phó không lưu của cơ sở

Phương án ứng phó không lưu phải tối thiểu bao gồm các trường hợp sau:

1. Sự cố liên lạc vô tuyến;
2. Phân cách khẩn cấp;
3. Trong trường hợp thiết bị hỗ trợ đáp ứng, đối với:
 - a) cảnh báo xung đột ngắn hạn (STCA);
 - b) cảnh báo độ cao an toàn tối thiểu (MSAW);
 - c) tàu bay được trang bị hệ thống cảnh báo tránh va chạm trên không (ACAS);
 - d) hệ thống cảnh báo xâm nhập đường cất hạ cánh (ARIWS).

PHỤ LỤC XXI

PHÁT QUẢNG BÁ THÔNG TIN HOẠT ĐỘNG BAY DO TÀU BAY THỰC HIỆN (TIBA) VÀ CÁC QUY TRÌNH KHAI THÁC LIÊN QUAN

(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

1. Quy định chung và phạm vi áp dụng

1.1. Phát quảng bá thông tin hoạt động bay quảng bá do tàu bay thực hiện (TIBA) nhằm mục đích cho phép tổ lái truyền các báo cáo và thông tin bổ sung liên quan có tính chất khuyến cáo trên một tần số vô tuyến thoại (**RTF**) trên **VHF** được chỉ định để thông báo cho tổ lái của các tàu bay khác trong khu vực lân cận.

1.2. TIBA chỉ được áp dụng khi cần thiết và mang tính chất biện pháp tạm thời.

1.3. Phương thức TIBA được áp dụng trong vùng trời được chỉ định thuộc các trường hợp sau:

a) Cần bổ sung thông tin về nguy cơ va chạm do cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu (ATS) cung cấp ngoài vùng trời kiểm soát; hoặc

b) Dịch vụ không lưu thông thường bị gián đoạn tạm thời.

1.4. Vùng trời áp dụng phương thức TIBA phải được xác định bởi quốc gia chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu trong vùng trời đó (trường hợp cần thiết, phối hợp với Văn phòng Khu vực của ICAO) và phải được công bố hợp thức trong Tập Thông báo tin tức hàng không (AIP) hoặc Điện văn thông báo tin tức hàng không (NOTAM), tần số VHF RTF, định dạng bản tin và quy trình áp dụng. Đối với trường hợp quy định tại điểm a mục 1.3 nêu trên có liên quan đến nhiều quốc gia, vùng trời đó phải được chỉ định trên cơ sở thỏa thuận không vận khu vực.

1.5. Khi thiết lập vùng trời được chỉ định áp dụng TIBA, cơ sở ATS phải thống nhất thời hạn đánh giá lại tính phù hợp của vùng trời này theo định kỳ không quá 12 tháng.

2. Quy định chi tiết về phát thông tin hoạt động bay

2.1. Tần số VHF RTF sử dụng

2.1.1. Tần số VHF RTF sử dụng phải được xác định và công bố trên cơ sở khu vực. Trường hợp xảy ra gián đoạn tạm thời trong vùng trời kiểm soát, quốc gia chịu trách nhiệm có thể công bố tần số thường dùng để cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu trong vùng trời đó làm tần số VHF RTF sử dụng trong phạm vi vùng trời bị ảnh

hưởng.

2.1.2. Trường hợp tần số VHF được sử dụng để liên lạc **không - địa** với cơ sở ATS và tàu bay chỉ có hai bộ VHF hoạt động tốt, tổ lái phải điều chỉnh một bộ sang tần số ATS phù hợp và bộ còn lại sang tần số TIBA.

2.2. Duy trì canh nghe vô tuyến

Tổ lái phải duy trì canh nghe trên tần số TIBA từ 10 phút trước khi bay vào vùng trời được chỉ định cho đến khi ra khỏi vùng trời này. Đối với tàu bay cất cánh từ sân bay nằm trong giới hạn ngang của vùng trời được chỉ định, tổ lái phải bắt đầu canh nghe vào thời điểm thích hợp ngay sau khi cất cánh và duy trì cho đến khi ra khỏi vùng trời đó.

2.3. Thời điểm phát tin

Bản phát tin phải được thực hiện vào các thời điểm sau:

- a) 10 phút trước khi bay vào vùng trời được chỉ định; hoặc đối với tàu bay cất cánh từ sân bay nằm trong giới hạn ngang của vùng trời được chỉ định, thực hiện vào thời điểm thích hợp ngay sau khi cất cánh;
- b) 10 phút trước khi bay qua một điểm báo cáo;
- c) 10 phút trước khi bay cất qua hoặc tiến nhập vào một đường bay ATS;
- d) Định kỳ 20 phút một lần giữa các điểm báo cáo có khoảng cách xa;
- đ) Từ 02 đến 05 phút trước khi thay đổi mục bay (nếu có thể);
- e) Tại thời điểm thay đổi mục bay;
- g) Tại bất kỳ thời điểm nào khác khi tổ lái xét thấy cần thiết.

2.4. Mẫu bản tin phát hành

2.4.1. Các bản phát tin không thuộc trường hợp thông báo thay đổi mục bay quy định tại các điểm a, b, c, d và g mục 2.3 nêu trên phải thực hiện theo mẫu sau:

ALL STATIONS (*Cụm từ bắt buộc để nhận biết bản phát thông tin hoạt động bay*)

(Hô hiệu tàu bay)

FLIGHT LEVEL (Số mực bay) [hoặc CLIMBING* TO FLIGHT LEVEL (Số mực bay)]

(Hướng bay)

(Đường bay ATS) [hoặc DIRECT FROM (Vị trí) TO (Vị trí)]

POSITION (Vị trí) AT (Thời gian)**

ESTIMATING (Điểm báo cáo tiếp theo, hoặc điểm cắt qua/nhập vào đường bay ATS được chỉ định) AT (Thời gian)

(Hô hiệu tàu bay)

FLIGHT LEVEL (Số mực bay)

(Hướng bay)

- **Ví dụ mẫu:**

"ALL STATIONS WINDAR 671 FLIGHT LEVEL 350 NORTHWEST BOUND DIRECT FROM PUNTA SAGA TO PAMPA POSITION 5040 SOUTH 2010 EAST AT 2358 ESTIMATING CROSSING ROUTE LIMA THREE ONE AT 4930 SOUTH 1920 EAST AT 0012 WINDAR 671 FLIGHT LEVEL 350 NORTHWEST BOUND OUT"

2.4.2. Trước khi thay đổi mực bay, bản phát tin quy định tại điểm e mục 2.3 nêu trên phải thực hiện theo mẫu sau:

ALL STATIONS

(Hô hiệu tàu bay)

(Hướng bay)

(Đường bay ATS) [hoặc DIRECT FROM (Vị trí) TO (Vị trí)]

LEAVING FLIGHT LEVEL (Số mực bay) FOR FLIGHT LEVEL (Số mực bay) AT (Vị trí và Thời gian)

2.4.3. Trừ trường hợp quy định tại mục 2.4.4, bản phát tin tại thời điểm thay đổi mực bay quy định tại điểm g mục 2.3 nêu trên phải thực hiện theo mẫu sau:

ALL STATIONS

(Hô hiệu tàu bay)

(Hướng bay)

(Đường bay ATS) [hoặc DIRECT FROM (Vị trí) TO (Vị trí)]

LEAVING FLIGHT LEVEL (Số mực bay) NOW FOR FLIGHT LEVEL (Số mực bay)

Ngay sau đó phát tiếp:

ALL STATIONS

(Hô hiệu tàu bay)

MAINTAINING FLIGHT LEVEL (Số mực bay)

2.4.4. Bản phát tin báo cáo việc thay đổi mực bay tạm thời để tránh nguy cơ va chạm phải thực hiện theo mẫu sau:

ALL STATIONS

(Hô hiệu tàu bay)

LEAVING FLIGHT LEVEL (Số mực bay) NOW FOR FLIGHT LEVEL (Số mực bay)

ngay sau đó phát tiếp khi điều kiện thực tế cho phép:

ALL STATIONS

(Hô hiệu tàu bay)

RETURNING TO FLIGHT LEVEL (Số mực bay) NOW

2.5. Xác nhận bản phát tin

Tổ lái không được xác nhận (nhắc lại) bản phát tin của tàu bay khác, trừ trường hợp nhận thấy có nguy cơ va chạm.

3. Quy trình khai thác liên quan

3.1. Thay đổi mực bay đường dài (Cruising level)

3.1.1. Tổ lái không được thay đổi mực bay đường dài trong vùng trời được chỉ định áp dụng TIBA, trừ trường hợp xét thấy cần thiết để tránh xung đột hoạt động bay, tránh thời tiết nguy hiểm hoặc vì các lý do khai thác khác.

3.1.2. Khi yêu cầu bắt buộc thay đổi mực bay đường dài, tổ lái phải bật toàn bộ hệ thống đèn sẵn có trên tàu bay để tăng khả năng nhận biết bằng mắt thường trong suốt quá trình thay đổi mực bay.

3.2. Phòng tránh va chạm

Trường hợp nhận được bản phát thông tin hoạt động bay từ tàu bay khác, nếu tổ lái quyết định phải hành động ngay lập tức để tránh nguy cơ va chạm cận và không thể thực hiện theo quy định về quyền ưu tiên tức thì, tổ lái phải thực hiện các biện pháp sau:

a) Ngay lập tức giảm độ cao 150 m (500 ft); hoặc giảm 300 m (1.000 ft) nếu đang bay trên mực bay FL 290 tại khu vực áp dụng **phân cách độ cao tối thiểu** là 600 m (2.000 ft), trừ khi xét thấy hành động linh hoạt khác phù hợp hơn;

b) Bật toàn bộ hệ thống đèn sẵn có trên tàu bay để tăng khả năng nhận biết tàu bay bằng mắt;

c) Trả lời bản phát tin của tàu bay liên quan trong thời gian sớm nhất để thông báo về biện pháp tránh va chạm đang thực hiện;

d) Thông báo về biện pháp đã thực hiện trên tần số ATS phù hợp;

đ) Trở lại mực bay bình thường ngay khi điều kiện thực tế cho phép và thông báo hành động này trên tần số ATS phù hợp.

3.3. Quy trình báo cáo vị trí thông thường

Tổ lái phải duy trì thực hiện báo cáo vị trí thông thường liên tục trong mọi thời điểm, không phụ thuộc vào bất kỳ hành động nào liên quan đến việc phát hoặc xác nhận bản phát thông tin hoạt động bay.

PHỤ LỤC XXII**BÁO CÁO SỐ LIỆU QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG BAY***(Kèm theo Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30 tháng 06 năm 2026 của Bộ Xây dựng)***Mẫu số 01****BÁO CÁO SỐ LIỆU SẢN LƯỢNG ĐIỀU HÀNH BAY
TRONG CÁC VÙNG THÔNG BÁO BAY DO VIỆT NAM QUẢN LÝ**

Đơn vị thực hiện báo cáo:.....

Cơ quan nhận báo cáo:

Thời hạn gửi báo cáo:

Kỳ báo cáo:

Chỉ tiêu	SỐ LIỆU BÁO CÁO THÁNG (lần chuyển)				SỐ LIỆU CỘNG ĐÒN (lần chuyển)		
	Thực hiện Tháng .../20.. (...ngày)	Thực hiện Tháng .../20.. (...ngày)	So với tháng trước (%)	So với cùng kỳ năm trước (%)	Tổng hợp ...tháng năm 20...	So với cùng kỳ năm trước (%)	So với kế hoạch năm 20...
A. BAY ĐI ĐẾN							
I. Hãng hàng không Việt Nam							
1. Hãng hàng không...							
- Quốc tế							
- Nội địa							
2. Hãng hàng không...							
- Quốc tế							
- Nội địa							
3. Hãng hàng không...							
- Quốc tế							
- Nội địa							
4. Các chuyến bay khác							
- Quốc tế							

- Nội địa							
5. Hoạt động bay hàng không chung							
- Quốc tế							
- Nội địa							
II. Hãng hàng không quốc tế							
B. BAY QUÁ CẢNH							
- FIR HAN							
- FIR HCM							
C. TỔNG SỐ (A+B)							

- Nhận xét:

a) Cách thức lập báo cáo:

b) Nội dung, yêu cầu báo cáo:

- Yêu cầu: báo cáo số liệu quản lý hoạt động bay hàng tháng.
- Định dạng báo cáo: báo cáo được lập dưới định dạng tệp Excel.
- Các đơn vị báo cáo chịu trách nhiệm về tính chính xác của số liệu.

c) Đơn vị thực hiện báo cáo: Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam.

d) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

đ) Thời hạn gửi báo cáo: trước 10 giờ 00 ngày 05 tháng kế tiếp.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo hàng tháng.

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo (kỳ báo cáo): số liệu báo cáo được tính từ ngày 01 đến ngày cuối tháng theo giờ UTC.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

Mẫu số 02

**BÁO CÁO SỐ LIỆU CHI TIẾT CÁC CHUYẾN BAY HOẠT ĐỘNG TRÊN
MẠNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ VÀ NỘI ĐỊA THUỘC PHẠM VI VÙNG
THÔNG BÁO BAY CỦA VIỆT NAM**

Đơn vị thực hiện báo cáo:.....

Cơ quan nhận báo cáo:

Thời hạn gửi báo cáo:

Kỳ báo cáo:

TT	Tên đường hàng không	Thực hiện tháng /20... (.... ngày)		Thực hiện tháng trước (.... ngày)		So sánh % /ngày
		Thực hiện Tháng .../...	Số Chuyến/ngày	Thực hiện Tháng .../...	Số Chuyến/ngày	

a) Cách thức lập báo cáo:

b) Nội dung, yêu cầu báo cáo:

- Yêu cầu: báo cáo số liệu chuyến bay qua các đường hàng không quốc tế và nội địa trong vùng thông báo bay (FIR) của Việt Nam hằng tháng. Lưu ý: một chuyến bay bay trên nhiều đường hàng không cần phải thống kê số lần bay cho từng đường hàng không cụ thể mà chuyến bay đó sử dụng trên đường hàng không đó.

- Định dạng báo cáo: báo cáo được lập dưới định dạng tệp Excel.

- Các đơn vị báo cáo chịu trách nhiệm về tính chính xác của số liệu.

c) Đơn vị thực hiện báo cáo: Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam.

d) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

đ) Thời hạn gửi báo cáo: trước 10 giờ 00 ngày 05 tháng kế tiếp.

e) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo hằng tháng.

g) Thời gian chốt số liệu báo cáo (kỳ báo cáo): số liệu báo cáo được tính từ ngày 01 đến ngày cuối tháng theo giờ UTC.

h) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.