

Số: 48/2026/TT-BXD

Hà Nội, ngày 30 tháng 06 năm 2026

THÔNG TƯ

Quy định về vận tải hàng không

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

Căn cứ Nghị định số 208/2026/NĐ-CP của Chính phủ về vận tải hàng không;

Căn cứ Nghị định số 33/2025/NĐ-CP của Chính phủ quy định về chức năng nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Xây dựng;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Vận tải và An toàn giao thông và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam;

Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành Thông tư quy định về vận tải hàng không.

Chương I

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Thông tư này quy định chi tiết một số điều của Nghị định số 208/2026/NĐ-CP ngày 15 tháng 6 năm 2026 của Chính phủ về vận tải hàng không (sau đây gọi là Nghị định số 208/2026/NĐ-CP), bao gồm:

- Khoản 2 Điều 5 về báo cáo số liệu vận tải hàng không, hoạt động hàng không chung.
- Điểm c khoản 2 Điều 31 về dịch vụ hành khách tại điểm đi, điểm đến, nối chuyến và trong trường hợp hành khách bị từ chối nhập cảnh.
- Điểm d khoản 2 Điều 31 về các dịch vụ ưu tiên dành cho hành khách là người khuyết tật hoặc cần sự chăm sóc trong quá trình vận chuyển.
- Khoản 8 Điều 35 về phương thức và thời hạn hoàn vé cho hành khách.
- Khoản 9 Điều 36 về mức bồi thường ứng trước không hoàn lại, phương thức và thời hạn bồi thường ứng trước không hoàn lại, nghĩa vụ công bố thông tin, nghĩa vụ báo cáo của người vận chuyển trong trường hợp chậm chuyến, hủy chuyến, hành khách bị từ chối vận chuyển.
- Điều 62 về công tác quản lý, điều phối slot tại cảng hàng không.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Thông tư này áp dụng đối với các cơ quan quản lý nhà nước; các doanh nghiệp,

tổ chức và cá nhân liên quan đến hoạt động vận tải hàng không, hoạt động hàng không chung, việc thực hiện nghĩa vụ của người vận chuyển đối với hành khách và công tác quản lý, điều phối slot tại cảng hàng không trên lãnh thổ Việt Nam.

Điều 3. Giải thích từ ngữ

1. Chuỗi slot là tập hợp các slot có cùng số hiệu, cùng giờ và ngày khai thác trong tuần kéo dài liên tục tối thiểu 05 tuần. Độ dài tối thiểu của chuỗi slot có thể được điều chỉnh theo độ dài tối thiểu của chuỗi do IATA công bố.

2. IATA (The International Air Transport Association) là Hiệp hội Vận tải hàng không quốc tế.

3. Lịch bay mùa (Scheduling Seasons) bao gồm lịch bay mùa Hè (bắt đầu từ Chủ nhật cuối cùng của tháng Ba) và lịch bay mùa Đông (bắt đầu từ Chủ nhật cuối cùng của tháng Mười).

4. Ngày cơ sở tính slot lịch sử (Historic Baseline Date) là ngày chốt số liệu slot đã được xác nhận để làm cơ sở xác định slot lịch sử theo Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố.

5. Slot sử dụng đúng là slot được khai thác thực tế không sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận, cụ thể:

a) Slot của chuyến bay đi: 30 phút đối với chuyến bay nội địa, 60 phút đối với chuyến bay quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất (Great Circle Distance);

b) Slot của chuyến bay đến: 60 phút đối với chuyến bay nội địa, 120 phút đối với chuyến bay quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 180 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất.

6. Thời hạn thông báo slot lịch sử (SHL Deadline) là thời hạn Cục Hàng không Việt Nam thông báo chuỗi slot đủ điều kiện giữ lịch sử đến các hãng hàng không theo Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố.

7. Thời hạn chấp thuận slot lịch sử (Agreed Historic Deadline) là thời hạn các hãng hàng không gửi phản hồi về các slot lịch sử đã được thông báo theo Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố.

8. Thời hạn gửi đề xuất đầu mùa lịch bay (Initial Submission Deadline) là thời hạn các hãng hàng không gửi điện văn đề xuất chuỗi slot đầu mùa lịch bay đến Cục Hàng không Việt Nam theo Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố.

9. Thời hạn điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay (SAL Deadline) là thời hạn

Cục Hàng không Việt Nam thực hiện việc điều phối các đề xuất slot đầu mùa lịch bay của các hãng hàng không theo Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố.

10. Thời hạn trả slot (Series Return Deadline) là thời hạn các hãng hàng không trả lại các slot không sử dụng theo Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố.

11. Slot sử dụng là slot được hãng hàng không khai thác thực tế.

12. Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố là lịch quy định các mốc thời gian trong công tác điều phối slot tại cảng hàng không và được cập nhật định kỳ.

13. Bồi thường ứng trước không hoàn lại là việc bồi thường bằng tiền hoặc bằng các hình thức phù hợp khác mà người vận chuyển phải trả cho hành khách trong các trường hợp theo quy định của pháp luật không phụ thuộc vào việc xác định mức thiệt hại thực tế của hành khách.

14. Độ dài đường bay là khoảng cách giữa cảng hàng không xuất phát và cảng hàng không đến của chuyến bay, được xác định bằng một số hiệu chuyến bay theo độ dài đường tròn lớn của trái đất.

15. AOBT (Actual Off Block Time) là thời gian thực tế tàu bay bắt đầu di chuyển rời khỏi vị trí đỗ.

16. AIBT (Actual In Block Time) là thời gian thực tế tàu bay lăn đến và dừng tại vị trí đỗ.

17. SOBT (Scheduled Off Block Time) là thời gian tàu bay bắt đầu di chuyển rời khỏi vị trí đỗ theo kế hoạch trong lịch bay căn cứ.

18. SIBT (Scheduled In Block Time) là thời gian tàu bay lăn đến và dừng tại vị trí đỗ theo kế hoạch trong lịch bay căn cứ.

Chương II

HOÀN VÉ VÀ BỒI THƯỜNG ỨNG TRƯỚC KHÔNG HOÀN LẠI

Điều 4. Phương thức và thời hạn hoàn vé

1. Đối với trường hợp chuyến bay bị chậm, thay đổi lịch bay, chuyến bay bị chậm có hành khách trên khoang, chuyến bay bị hủy và hành khách bị từ chối vận chuyển quy định tại Điều 36, Điều 37, Điều 38, Điều 39 của Nghị định số 208/2026/NĐ-CP, người vận chuyển có trách nhiệm hoàn vé với phương thức và thời hạn như sau:

- a) Bằng tiền mặt hoặc chuyển khoản: không chậm hơn 21 ngày;
- b) Bằng phiếu thanh toán (voucher): không chậm hơn 14 ngày;
- c) Qua thẻ tín dụng: không chậm hơn 45 ngày;
- d) Đến hệ thống đại lý: không chậm hơn 30 ngày. Trong thời hạn không

chậm hơn 25 ngày kể từ ngày nhận được thanh toán của người vận chuyển, đại lý phải hoàn vé cho hành khách.

2. Thời hạn người vận chuyển hoàn vé quy định tại khoản 1 Điều này được tính từ thời điểm hành khách đề nghị hoàn vé.

3. Thời hạn hành khách đề nghị hoàn vé đối với trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này không muộn hơn 60 ngày kể từ ngày dự kiến đi của chuyến bay bị hủy hoặc ngày đi thực tế của chuyến bay bị chậm, chuyến bay mà hành khách bị từ chối vận chuyển.

4. Đối với trường hợp hoàn vé không quy định tại khoản 1 Điều này, người vận chuyển có trách nhiệm như sau:

a) Quy định về thời hạn đề nghị hoàn vé của hành khách và thời hạn hoàn vé cho hành khách;

b) Thời hạn hoàn vé tại điểm a khoản này phải đảm bảo không vượt quá 60 ngày kể từ thời điểm hành khách đề nghị hoàn vé hợp lệ;

c) Công bố công khai các nội dung tại điểm a khoản này trên trang thông tin điện tử của hãng hàng không.

Điều 5. Mức bồi thường ứng trước không hoàn lại

1. Mức bồi thường ứng trước không hoàn lại cho mỗi hành khách đối với chuyến bay nội địa như sau:

STT	ĐỘ DÀI ĐƯỜNG BAY	MỨC BỒI THƯỜNG
1	Chuyến bay có độ dài đường bay dưới 500 km	220.000 đồng
2	Chuyến bay có độ dài đường bay từ 500 km đến dưới 1.000 km	330.000 đồng
3	Chuyến bay có độ dài đường bay từ 1.000 km trở lên	440.000 đồng

2. Mức bồi thường ứng trước không hoàn lại cho mỗi hành khách đối với chuyến bay quốc tế như sau:

STT	ĐỘ DÀI ĐƯỜNG BAY	MỨC BỒI THƯỜNG
1	Chuyến bay có độ dài đường bay dưới 1.000 km	28 USD
2	Chuyến bay có độ dài đường bay từ 1.000 km đến dưới 2.500 km	55 USD
3	Chuyến bay có độ dài đường bay từ 2.500 km đến dưới 5.000 km	88 USD
4	Chuyến bay có độ dài đường bay từ 5.000 km trở lên	165 USD

3. Người vận chuyển có thể chi trả mức bồi thường ứng trước không hoàn lại cao hơn mức quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này.

4. Trường hợp một chuyến bay bị chậm kéo dài từ 4 giờ trở lên sau đó bị hủy thì việc bồi thường ứng trước không hoàn lại chỉ áp dụng một lần.

Điều 6. Phương thức và thời hạn bồi thường ứng trước không hoàn lại

1. Hành khách có quyền lựa chọn một trong các phương thức bồi thường ứng trước không hoàn lại sau đây:

a) Tiền mặt, chuyển khoản ngân hàng;

b) Thông qua dịch vụ trung gian, dịch vụ thanh toán trực tuyến hoặc các phương thức thanh toán điện tử hợp pháp theo quy định của pháp luật về thanh toán;

c) Điểm thưởng theo chương trình khách hàng thường xuyên (nếu có), vé miễn cước, phiếu thanh toán (voucher) hoặc chứng từ bồi hoàn để sử dụng tiếp dịch vụ của người vận chuyển. Giá trị quy đổi của các phương thức này phải tương đương với giá trị bồi thường bằng tiền và người vận chuyển không được đặt ra các điều kiện hạn chế sử dụng bất hợp lý;

d) Các dịch vụ khác theo thỏa thuận giữa người vận chuyển và hành khách.

2. Việc bồi thường ứng trước không hoàn lại thực hiện như sau:

a) Không muộn hơn 90 ngày kể từ ngày dự kiến đi của chuyến bay bị hủy hoặc ngày đi thực tế của chuyến bay bị chậm, chuyến bay mà hành khách bị từ chối vận chuyển, hành khách gửi yêu cầu bồi thường ứng trước không hoàn lại đến người vận chuyển tại cảng hàng không hoặc văn phòng bán vé hoặc qua môi trường điện tử quy định tại điểm c khoản này;

b) Trong thời hạn 21 ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu của hành khách quy định tại điểm a khoản này, người vận chuyển phải thực hiện nghĩa vụ bồi thường ứng trước không hoàn lại. Trong trường hợp không thực hiện nghĩa vụ bồi thường, người vận chuyển phải thông báo và nêu rõ lý do từ chối cho hành khách;

c) Người vận chuyển có nghĩa vụ xây dựng, công bố trên trang thông tin điện tử hướng dẫn việc bồi thường ứng trước không hoàn lại, bao gồm các thông tin, các tài liệu liên quan (nếu có); tổ chức tiếp nhận yêu cầu và thực hiện bồi thường.

Điều 7. Nghĩa vụ của người vận chuyển về cung cấp thông tin, tiếp nhận, giải quyết khiếu nại và báo cáo việc thực hiện bồi thường ứng trước không hoàn lại

1. Cung cấp thông tin cho Cảng vụ hàng không, người khai thác cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khai thác nhà ga hành khách về nguyên nhân chuyến bay bị hủy, chuyến bay bị chậm kéo dài ngay sau khi có quyết định hủy chuyến so với lịch bay căn cứ hoặc sau khi dự kiến một chuyến bay bị chậm

kéo dài để thực hiện việc kiểm tra, giám sát và cập nhật lên hệ thống màn hình thông tin chuyến bay (FIDS) tại cảng hàng không.

2. Tiếp nhận và giải quyết kịp thời khiếu nại của hành khách về các trường hợp hành khách bị từ chối vận chuyển, chuyến bay bị chậm kéo dài hoặc chuyến bay bị hủy trong trường hợp hành khách không nhận được khoản bồi thường ứng trước không hoàn lại hoặc mức bồi thường ứng trước không hoàn lại chưa phù hợp với các quy định của Thông tư này. Trong thời hạn 7 ngày kể từ ngày nhận được khiếu nại của hành khách, người vận chuyển có nghĩa vụ trả lời về việc thực hiện nghĩa vụ bồi thường ứng trước không hoàn lại theo quy định tại Thông tư này.

3. Báo cáo thực hiện nghĩa vụ bồi thường ứng trước không hoàn lại đối với hành khách bị từ chối vận chuyển, chuyến bay bị hủy, chuyến bay bị chậm kéo dài theo Mẫu HHK-5 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

Chương III

TRÁCH NHIỆM CỦA HÃNG HÀNG KHÔNG TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

Điều 8. Trách nhiệm của hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ trong việc cung cấp dịch vụ cho hành khách tại điểm đi, hành khách tại điểm đến, điểm nối chuyến tại cảng hàng không Việt Nam

1. Dịch vụ hành khách tại điểm đi, điểm nối chuyến:

a) Phối hợp với người khai thác cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khai thác nhà ga hành khách bố trí khung đo, cân hành lý xách tay cho hành khách tại các khu vực quầy thủ tục và tại các cửa ra tàu bay;

b) Công bố và thực hiện việc mở, đóng quầy như sau: thời gian mở quầy đối với các chuyến bay nội địa ít nhất 02 giờ trước giờ đi dự kiến, đối với các chuyến bay quốc tế ít nhất 03 giờ trước giờ đi dự kiến; thời gian đóng quầy (kết thúc tiếp nhận hành khách) đối với chuyến bay nội địa là 40 phút trước giờ đi dự kiến, đối với chuyến bay quốc tế là 50 phút trước giờ đi dự kiến;

c) Bố trí nhân viên trợ giúp hành khách chưa làm thủ tục tại khu vực làm thủ tục trước giờ đóng quầy 15 phút và thông tin cho các bộ phận an ninh, xuất nhập cảnh, hải quan để hỗ trợ hành khách đến cửa ra tàu bay đúng giờ;

d) Cung cấp thông tin cho hành khách về quyền lợi của hành khách trong trường hợp chuyến bay bị chậm, chậm có hành khách trên khoang, chuyến bay bị hủy tại khu vực làm thủ tục, cửa khởi hành;

đ) Công bố và thực hiện giờ đóng cửa ra tàu bay không sớm hơn 15 phút trước giờ đi dự kiến;

- e) Đảm bảo việc vận chuyển hành khách theo đúng hành trình;
- g) Bố trí nhân viên hỗ trợ hành khách là người khuyết tật hoặc cần sự chăm sóc;
- h) Bố trí nhân viên, quầy thông tin, bảng thông tin để hướng dẫn hành khách tạm dừng, nói chuyện tại các cảng hàng không quốc tế thực hiện các thủ tục cần thiết để tiếp tục hành trình.

2. Dịch vụ hành khách tại điểm đến:

- a) Bố trí nhân viên hỗ trợ hành khách là người khuyết tật hoặc cần sự chăm sóc;
- b) Thiết lập bộ phận và khu vực giải quyết khiếu nại về hành lý tại cảng hàng không;
- c) Phối hợp với người khai thác cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khai thác nhà ga hành khách để đảm bảo có hệ thống chỉ dẫn đến khu vực quy định tại điểm b khoản này.

Điều 9. Trách nhiệm của hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ trong việc cung cấp dịch vụ cơ bản tại nhà ga, dịch vụ ưu tiên cho hành khách là người khuyết tật hoặc cần sự chăm sóc trong quá trình vận chuyển

1. Dịch vụ cơ bản tại nhà ga:

- a) Cung cấp thông tin cho người khai thác cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khai thác nhà ga hành khách, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất để hiển thị thông tin liên quan đến chuyến bay sử dụng ngôn ngữ bằng tiếng Việt và tiếng Anh trên hệ thống màn hình thông tin chuyến bay. Thông tin bao gồm các nội dung sau: số hiệu chuyến bay, điểm đi, điểm đến, quầy làm thủ tục, thời gian đi, đến dự kiến theo lịch bay căn cứ, cửa khởi hành đối với chuyến bay đi, băng chuyền hành lý đối với chuyến bay đến, tình trạng chuyến bay (bao gồm chuyến bay bị chậm, chuyến bay bị hủy, thay đổi cửa ra tàu bay);

- b) Bố trí người có thẩm quyền tiếp nhận, giải quyết kịp thời các khiếu nại liên quan đến hoạt động vận chuyển hàng không của doanh nghiệp tại cảng hàng không và báo cáo kết quả bằng văn bản cho cảng vụ hàng không nơi phát sinh khiếu nại.

2. Hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ không được thu các khoản đối với các dịch vụ ưu tiên cho hành khách là người khuyết tật hoặc cần sự chăm sóc trong quá trình vận chuyển sau đây:

- a) Dịch vụ xe lăn tại nhà ga;
- b) Dịch vụ xe nâng tại cảng hàng không;
- c) Dịch vụ hỗ trợ làm thủ tục hàng không, nói chuyện, hỗ trợ lên xuống tàu bay, vận chuyển thiết bị hỗ trợ di chuyển và hỗ trợ làm thủ tục kiểm tra an ninh,

hải quan, xuất nhập cảnh.

3. Hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ phải cung cấp thông tin cụ thể, rõ ràng về quy trình phục vụ, quyền lợi và nghĩa vụ của hành khách khi hành khách mua vé có nhu cầu sử dụng các dịch vụ ưu tiên.

Điều 10. Trách nhiệm của hãng hàng không trong việc vận chuyển hành khách bị từ chối nhập cảnh

1. Trường hợp hành khách không đủ điều kiện nhập cảnh vào Việt Nam, trên cơ sở thông báo của cơ quan có thẩm quyền kèm theo lệnh trục xuất, hãng hàng không vận chuyển hành khách phải có trách nhiệm đưa hành khách đến địa điểm nơi người đó bắt đầu hành trình hoặc bất kỳ địa điểm nào mà người đó được phép nhập cảnh.

2. Hãng hàng không có trách nhiệm thông báo ngay cho người khai thác cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khai thác nhà ga hành khách và đại diện Cảng vụ hàng không tại cảng hàng không có hành khách bị từ chối nhập cảnh.

Chương IV

BÁO CÁO SỐ LIỆU VẬN TẢI HÀNG KHÔNG, HOẠT ĐỘNG HÀNG KHÔNG CHUNG

Điều 11. Báo cáo số liệu của hãng hàng không

1. Hãng hàng không Việt Nam báo cáo:

a) Cảng vụ hàng không: số liệu vận tải hàng không thương mại theo từng chuyến bay tại cảng hàng không Việt Nam theo Mẫu HHK-3 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Cảng vụ hàng không và Cục Hàng không Việt Nam: số liệu chuyến bay chậm chuyến, hủy chuyến của hãng hàng không Việt Nam tại cảng hàng không Việt Nam theo Mẫu HHK-4 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này;

c) Cục Hàng không Việt Nam: số liệu vận tải hàng không thương mại theo Mẫu HHK-1 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này và số liệu ước vận tải hàng không thương mại theo Mẫu HHK-2 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Hãng hàng không nước ngoài trực tiếp hoặc thông qua tổ chức, cá nhân được ủy quyền báo cáo Cảng vụ hàng không: số liệu vận tải hàng không thương mại theo từng chuyến bay tại cảng hàng không Việt Nam theo Mẫu HHK-3 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 12. Báo cáo số liệu của người khai thác cảng hàng không

Người khai thác cảng hàng không báo cáo Cảng vụ hàng không:

1. Tổng hợp số liệu chuyến bay đúng giờ, chậm chuyến, hủy chuyến của các

hãng hàng không Việt Nam tại cảng hàng không Việt Nam theo Mẫu CHK-1 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Số liệu thông qua các cảng hàng không Việt Nam theo Mẫu CHK-2 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 13. Báo cáo số liệu của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay

Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay báo cáo Cục Hàng không Việt Nam số liệu hoạt động hàng không chung, hàng không chuyên dùng theo từng chuyến bay theo Mẫu QLB-1 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 14. Báo cáo số liệu của Cảng vụ hàng không

Cảng vụ hàng không báo cáo Cục Hàng không Việt Nam:

1. Số liệu vận tải hàng không thương mại theo từng chuyến bay tại cảng hàng không Việt Nam theo Mẫu CV-1 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Số liệu thông qua các cảng hàng không Việt Nam theo Mẫu CV-2 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

3. Tổng hợp số liệu chuyến bay đúng giờ, chậm chuyến, hủy chuyến của các hãng hàng không Việt Nam tại cảng hàng không Việt Nam theo Mẫu CV-3 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

4. Giám sát việc thực hiện nghĩa vụ bồi thường ứng trước không hoàn lại của các hãng hàng không theo Mẫu CV-4 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 15. Báo cáo số liệu của Cục Hàng không Việt Nam

Cục Hàng không Việt Nam báo cáo Bộ Xây dựng:

1. Số liệu sản xuất, kinh doanh về tình hình vận tải hàng không theo Mẫu HK-1 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Số liệu chuyến bay đúng giờ, chậm chuyến, hủy chuyến của các hãng hàng không Việt Nam tại cảng hàng không Việt Nam theo Mẫu HK-2 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 16. Phương thức, thể thức, định dạng báo cáo

1. Phương thức thực hiện báo cáo:

Các cơ quan, đơn vị, tổ chức thực hiện chế độ báo cáo số liệu trên môi trường điện tử thông qua hệ thống phần mềm báo cáo điện tử chuyên ngành hàng không.

2. Định dạng số liệu, dữ liệu báo cáo:

a) Định dạng hiển thị số liệu sử dụng dấu chấm (.) để phân cách nhóm nghìn, triệu, tỷ; sử dụng dấu phẩy (,) để phân cách phần số nguyên và phần thập phân; số lượng chữ số sau dấu phân cách thập phân tối đa là 02 chữ số, trừ trường hợp số liệu chuyên ngành có quy định biểu mẫu đặc thù khác;

b) Hệ đo lường: áp dụng hệ đo lường chuẩn quốc tế (hệ mét);

c) Định dạng thời gian: ngày, tháng, năm được thể hiện theo cấu trúc ngày/tháng/năm (dd/mm/yyyy);

d) Định dạng phông chữ: sử dụng phông chữ tiếng Việt Unicode chuẩn theo quy định của pháp luật về công tác văn thư.

3. Quy định về việc tính thời hạn báo cáo:

Trường hợp ngày cuối cùng của thời hạn nộp báo cáo trùng với ngày nghỉ lễ, tết hoặc ngày nghỉ hằng tuần theo quy định của pháp luật, thời hạn nộp báo cáo được tính là ngày làm việc đầu tiên tiếp theo ngay sau ngày nghỉ lễ, tết hoặc ngày nghỉ đó.

Chương V

ĐIỀU PHỐI GIỜ ĐI, ĐẾN TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG

Điều 17. Phân loại cảng hàng không theo cấp độ điều phối

1. Cảng hàng không được phân loại thành 3 cấp độ: cấp độ 1, cấp độ 2 và cấp độ 3.

2. Cảng hàng không cấp độ 1 là cảng hàng không có năng lực khai thác đáp ứng nhu cầu khai thác của các hãng hàng không tại tất cả các khung giờ trong ngày.

3. Cảng hàng không cấp độ 2 là cảng hàng không mà năng lực khai thác của cảng hàng không trong một số khoảng thời gian nhất định trong ngày, trong tuần hoặc theo mùa lịch bay không đáp ứng nhu cầu của các hãng hàng không, nhưng nhu cầu khai thác có thể được giải quyết bằng cách điều phối slot.

4. Cảng hàng không cấp độ 3 là cảng hàng không:

a) Nhu cầu khai thác của các hãng hàng không lớn hơn so với năng lực khai thác của cảng hàng không trong phần lớn khoảng thời gian trong ngày, trong tuần hoặc theo mùa lịch bay;

b) Việc nâng cao năng lực khai thác cảng hàng không để đáp ứng nhu cầu là không khả thi trong một mùa lịch bay;

c) Không thể thực hiện việc điều chỉnh kế hoạch khai thác trên cơ sở tự nguyện của các hãng hàng không.

5. Cục Hàng không Việt Nam thực hiện rà soát, đánh giá và công bố cảng hàng không theo cấp độ điều phối như sau:

a) Định kỳ rà soát, đánh giá 02 năm một lần về cấp độ điều phối của các cảng hàng không hoặc trong trường hợp thay đổi năng lực khai thác nhà ga, sân đỗ tàu bay, năng lực khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay;

b) Công bố, cập nhật danh sách cảng hàng không theo cấp độ điều phối trên

Trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 18. Xác định tham số điều phối slot

1. Tham số điều phối slot tại cảng hàng không không vượt quá chỉ số giới hạn năng lực khai thác nhà ga, sân đỗ tàu bay, năng lực khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay.

2. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm công bố tham số điều phối tại các cảng hàng không Việt Nam trên Trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam.

3. Cục Hàng không Việt Nam xem xét, quyết định điều chỉnh tham số điều phối tại các cảng hàng không trong các trường hợp sau:

- a) Tết Nguyên đán từ ngày 15 tháng Chạp đến 15 tháng Giêng Âm lịch;
- b) Cao điểm Hè từ ngày 15 tháng 5 đến ngày 15 tháng 8 Dương lịch;
- c) Giai đoạn nghỉ Lễ theo quy định;
- d) Các sự kiện văn hóa, kinh tế, chính trị hoặc các giai đoạn cao điểm khác theo yêu cầu của Chính phủ, Bộ Xây dựng;
- đ) Thay đổi chỉ số giới hạn năng lực khai thác nhà ga, sân đỗ tàu bay, đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay.

Điều 19. Thông báo slot lịch sử

1. Cục Hàng không Việt Nam thông báo slot lịch sử tại cảng hàng không cấp độ 2 và cấp độ 3 đến hãng hàng không theo thời hạn thông báo slot lịch sử tại Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố.

2. Tỷ lệ sử dụng slot và tỷ lệ sử dụng đúng slot:

- a) Tỷ lệ sử dụng đúng slot là thương số giữa tổng số slot sử dụng đúng trên tổng số slot được xác nhận;
- b) Tỷ lệ sử dụng slot là thương số giữa tổng số slot sử dụng trên tổng số slot được xác nhận.

3. Tổng số slot được xác nhận quy định tại khoản 2 Điều này được xác định theo thời gian hiệu lực của chuỗi như sau:

- a) Đối với lịch bay mùa Hè: được tính từ ngày bắt đầu của chuỗi đến ngày cuối cùng của chuỗi nhưng không quá ngày 20 tháng 8;
- b) Đối với lịch bay mùa Đông: được tính từ ngày bắt đầu đến ngày kết thúc của chuỗi.

4. Các chuỗi slot được xem xét làm cơ sở tính slot lịch sử bao gồm:

- a) Các chuỗi slot được xác nhận đến ngày cơ sở tính slot lịch sử;
- b) Các chuỗi slot được xác nhận việc thay đổi số hiệu chuyến bay hoặc loại tàu bay đến trước ngày bắt đầu mùa lịch bay;
- c) Các chuỗi slot được xác nhận thay đổi đến trước ngày bắt đầu mùa lịch

bay, bao gồm các trường hợp: từ quốc tế sang quốc tế; từ nội địa sang quốc tế; hoặc từ nội địa sang nội địa, trừ trường hợp điều chỉnh từ đường bay phục vụ phát triển kinh tế, xã hội sang đường bay nội địa khác;

d) Các chuỗi slot đề xuất mới (code N và code B) được xác nhận lần đầu sau ngày cơ sở tính slot lịch sử, với thời gian hiệu lực của chuỗi kéo dài đến hết mùa lịch bay;

đ) Các chuỗi slot có ngày bắt đầu sau ngày 20 tháng 8 không được thông báo slot lịch sử.

5. Tỷ lệ sử dụng đúng của chuỗi slot và tỷ lệ sử dụng chuỗi slot để thông báo lịch sử:

a) Đối với cảng hàng không cấp độ 3: chuỗi slot đủ điều kiện thông báo lịch sử khi đạt tỷ lệ sử dụng đúng slot từ 80% trở lên đối với chuỗi slot quốc tế và từ 70% trở lên đối với chuỗi slot nội địa;

b) Đối với cảng hàng không cấp độ 2: chuỗi slot đủ điều kiện thông báo lịch sử khi đạt tỷ lệ sử dụng slot từ 70% trở lên.

6. Trong trường hợp số lượng chuỗi slot đủ điều kiện thông báo lịch sử làm vượt tham số điều phối slot, việc xác định chuỗi slot lịch sử được thực hiện theo thứ tự ưu tiên sau:

- a) Các chuỗi slot thuộc trường hợp quy định tại điểm a khoản 4 Điều này;
- b) Các chuỗi slot thuộc trường hợp quy định tại điểm b khoản 4 Điều này;
- c) Các chuỗi slot thuộc trường hợp quy định tại điểm c khoản 4 Điều này;
- d) Các chuỗi slot thuộc trường hợp quy định tại điểm d khoản 4 Điều này.

7. Trường hợp hãng hàng không không gửi phản hồi đối với các chuỗi slot lịch sử đã được Cục Hàng không Việt Nam thông báo thành công theo quy định tại khoản 1 Điều này sau thời hạn chấp thuận theo quy định thì được coi là đồng ý với nội dung thông báo slot lịch sử.

8. Khi xác định tỷ lệ sử dụng và tỷ lệ sử dụng đúng slot, các slot được coi là sử dụng đúng hoặc sử dụng trong các trường hợp sau:

a) Các slot đã được xác nhận nhưng không thực hiện được do ảnh hưởng của thiên tai, dịch bệnh, xung đột vũ trang, chiến tranh, hoặc do việc đóng cửa cảng hàng không theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền;

b) Các slot đã được xác nhận nhưng bị ảnh hưởng trực tiếp do việc điều chỉnh kế hoạch bay nhằm phục vụ chuyên bay chuyên cơ, chuyên khoang hoặc theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền;

c) Các trường hợp bất khả kháng; các trường hợp khẩn cấp theo quy định của pháp luật về tình trạng khẩn cấp.

Điều 20. Tiêu chí ưu tiên điều phối chuỗi slot

1. Cục Hàng không Việt Nam thực hiện điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo thứ tự ưu tiên như sau:

- a) Chuỗi slot lịch sử và các thay đổi chuỗi slot lịch sử không tác động đến tham số điều phối;
- b) Thay đổi chuỗi slot lịch sử tác động đến tham số điều phối;
- c) Chuỗi slot kéo dài của mùa khai thác liền kề trước đó;
- d) Chuỗi slot của hãng hàng không chưa khai thác thương mại thường lệ đến cảng hàng không tại mùa lịch bay tương ứng trước đó (chỉ ưu tiên xác nhận tối đa 06 slot/ngày cho 01 hãng hàng không);
- đ) Chuỗi slot đề xuất mới của hãng hàng không đang khai thác.

2. Cục Hàng không Việt Nam sử dụng các tiêu chí ưu tiên bổ sung để điều phối chuỗi slot chưa được xác nhận theo quy định tại khoản 1 Điều này và chuỗi slot đề xuất mới của hãng hàng không đang khai thác theo thứ tự như sau:

- a) Giai đoạn hiệu lực của chuỗi slot dài hơn được ưu tiên hơn;
- b) Chuyến bay đến, đi từ quốc gia, vùng lãnh thổ mới;
- c) Slot của các đường bay phục vụ kinh tế, xã hội;
- d) Chuyến bay đến, đi cảng hàng không mới;
- đ) Các hãng hàng không có trung bình từ 06 slot lịch sử/ngày trở xuống và hãng hàng không có trung bình trên 06 slot lịch sử/ngày có tỷ lệ sử dụng slot tại đầu mùa lịch bay liền kề tương ứng trước đó đạt từ 80% trở lên (tỷ lệ sử dụng slot tại điểm này được tính bằng thương số giữa tổng số slot sử dụng trong mùa lịch bay trên tổng số slot được xác nhận theo thời hạn điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay). Quy định tại điểm này chỉ áp dụng đối với cảng hàng không cấp độ 3.

3. Trong trường hợp điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo thứ tự ưu tiên quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này mà chưa điều phối hết, số slot còn lại chưa được điều phối sẽ thực hiện theo nguyên tắc sau:

- a) Việc điều phối slot được thực hiện theo nguyên tắc luân phiên, lần lượt theo tỷ lệ 1:1 giữa các hãng hàng không, dựa trên thứ tự ưu tiên từ cao xuống thấp về tỷ lệ sử dụng đúng slot trong mùa lịch bay tương ứng liền kề tại cảng hàng không được điều phối; trường hợp các hãng hàng không có cùng tỷ lệ sử dụng đúng slot thì ưu tiên hãng hàng không có tỷ lệ sử dụng slot cao hơn trong mùa lịch bay tương ứng liền kề;
- b) Đối với hãng hàng không chưa có dữ liệu lịch sử về tỷ lệ sử dụng slot và tỷ lệ sử dụng đúng slot tại điểm a khoản này sẽ được điều phối luân phiên sau các hãng hàng không đã có dữ liệu;
- c) Đối với slot quốc tế, đường bay quốc tế có độ dài hơn được ưu tiên.

4. Các chuỗi slot đã được xác nhận theo quy định tại điểm c và điểm d khoản 1, khoản 2 Điều này được phép thay đổi với điều kiện không làm giảm thứ tự ưu tiên của chuỗi slot cho đến trước thời điểm bắt đầu mùa lịch bay,

5. Các chuỗi slot kéo dài của mùa khai thác liền kề trước đó quy định tại điểm c khoản 1 Điều này bao gồm:

a) Chuỗi slot của đường bay quốc tế;

b) Chuỗi slot của đường bay nội địa của các hãng hàng không có dưới 30 slot lịch sử/ngày;

c) Chuỗi slot của đường bay nội địa mới của các hãng hàng không có trên 30 slot lịch sử/ngày;

d) Các chuỗi slot quy định tại điểm a, b và điểm c khoản này phải có cùng số hiệu chuyến bay, chặng bay, giờ và ngày khai thác của mùa liền kề trước đó.

6. Các chuỗi slot quy định tại khoản 5 Điều này có ngày bắt đầu sau ngày 20 tháng 8 trong lịch bay mùa Hè không được xem xét là chuỗi slot kéo dài của mùa khai thác liền kề trước đó.

Điều 21. Điều phối slot tại cảng hàng không cấp độ 3

1. Hãng hàng không gửi điện văn đề xuất chuỗi slot đầu mùa lịch bay đến địa chỉ thư điện tử được công bố trên Trang thông tin điện tử hoặc hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam. Thời hạn gửi đề xuất đầu mùa lịch bay theo Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố.

2. Cục Hàng không Việt Nam thực hiện việc điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay trên cơ sở Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố và theo tiêu chí ưu tiên quy định tại Điều 20 Thông tư này.

3. Sau thời hạn điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay, Cục Hàng không Việt Nam lập danh sách điện văn chờ đối với các chuỗi slot chưa được xác nhận sau khi thực hiện việc điều phối quy định tại khoản 2 Điều này, bao gồm:

a) Chuỗi slot của đường bay mới đến cảng hàng không điều phối;

b) Chuỗi slot của hãng hàng không khai thác thương mại thường lệ lần đầu đến cảng hàng không điều phối;

c) Các chuỗi slot quy định tại điểm a và điểm b khoản này được điều phối theo thứ tự ưu tiên quy định tại Điều 20 Thông tư này đến hết ngày cơ sở tính slot lịch sử.

4. Trường hợp hãng hàng không gửi điện văn đề xuất chuỗi slot đầu mùa lịch bay sau thời hạn gửi đề xuất đầu mùa lịch bay, Cục Hàng không Việt Nam điều phối theo các nguyên tắc sau:

a) Chỉ điều phối sau thời hạn điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay và sau các chuỗi slot trong danh sách điện văn chờ quy định khoản 3 Điều này;

b) Hãng hàng không gửi điện văn đề xuất trước sẽ được điều phối trước;

c) Các chuỗi slot đề xuất sau ngày cơ sở tính slot lịch sử sẽ được điều phối cùng với các slot không phải là chuỗi theo nguyên tắc điện văn gửi trước được xem xét trước.

5. Đối với các đề xuất slot không phải chuỗi, Cục Hàng không Việt Nam điều phối theo các nguyên tắc sau:

a) Chỉ điều phối sau ngày cơ sở tính slot lịch sử;

b) Hãng hàng không gửi điện văn đề xuất trước sẽ được điều phối trước.

6. Các trường hợp được ưu tiên điều phối slot trong mùa lịch bay mà không áp dụng quy định tại điểm b khoản 4 và điểm b khoản 5 Điều này, bao gồm:

a) Chuyến bay bị ảnh hưởng bởi thời tiết, thiên tai, dịch bệnh, xung đột vũ trang, chiến tranh, đóng cửa cảng hàng không hoặc đóng cửa không phận;

b) Chuyến bay bị ảnh hưởng do phục vụ chuyên cơ, chuyên khoang hoặc theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền;

c) Chuyến bay bị ảnh hưởng do tàu bay bị sự cố kỹ thuật;

d) Các trường hợp cấp thiết khác nhằm đảm bảo an ninh, an toàn hàng không hoặc phục vụ nhiệm vụ chính trị theo quyết định của Cục Hàng không Việt Nam.

7. Đến ngày cơ sở tính slot lịch sử theo Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố, Cục Hàng không Việt Nam tổng hợp toàn bộ chuỗi slot đã được xác nhận để làm cơ sở xem xét slot lịch sử.

8. Trong trường hợp tăng tham số điều phối slot trước thời hạn điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố, Cục Hàng không Việt Nam điều phối theo quy trình điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay quy định tại khoản 2 Điều này.

9. Trong trường hợp tăng tham số điều phối slot sau thời hạn điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện việc điều phối theo nguyên tắc sau:

a) Số lượng slot được tăng thêm sẽ được tạo thành quỹ;

b) 50% số lượng slot quy định tại điểm a khoản này được điều phối trên cơ sở tỷ trọng nắm giữ slot của các hãng hàng không tại tháng gần nhất trước thời điểm thực hiện điều phối;

c) 50% số lượng slot nêu tại điểm a khoản này được thực hiện điều phối theo nguyên tắc luân phiên, lần lượt theo tỷ lệ 1:1 giữa các hãng hàng không, dựa trên thứ tự ưu tiên từ cao xuống thấp về tỷ lệ sử dụng đúng slot trong mùa lịch bay tương ứng liền kề tại cảng hàng không được điều phối; trường hợp các hãng hàng không có cùng tỷ lệ sử dụng đúng slot thì ưu tiên hãng hàng không có tỷ lệ sử dụng slot cao hơn trong mùa lịch bay tương ứng liền kề;

d) Đối với hãng hàng không chưa có dữ liệu lịch sử về tỷ lệ sử dụng slot và tỷ lệ sử dụng đúng slot tại điểm c khoản này sẽ được điều phối luân phiên sau các hãng hàng không đã có dữ liệu.

10. Điều phối slot do giảm tham số:

a) Trường hợp tham số điều phối giảm, Cục Hàng không Việt Nam điều chỉnh giảm tương ứng số slot đang sử dụng của các hãng hàng không theo tỷ trọng slot nắm giữ của hãng hàng không tại cảng hàng không đó theo từng khung giờ cụ thể của giai đoạn cần điều chỉnh;

b) Trong trường hợp tham số điều phối bị điều chỉnh giảm đã phục hồi nhỏ hơn hoặc bằng mức ban đầu, Cục Hàng không Việt Nam điều chỉnh tăng tương ứng số slot của các hãng hàng không theo tỷ trọng nắm giữ của hãng hàng không tại thời điểm trước khi thực hiện điều chỉnh giảm.

11. Hãng hàng không có trách nhiệm phải trả lại slot đã xác nhận mà không sử dụng đến Cục Hàng không Việt Nam. Việc trả lại slot không sử dụng được thực hiện như sau:

a) Trường hợp hãng hàng không trả lại slot theo thời hạn trả slot tại Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố thì số slot trả lại sẽ được trừ đi khi tính slot lịch sử;

b) Trường hợp hãng hàng không trả slot đã được xác nhận tối thiểu trước 10 ngày so với ngày dự kiến khai thác thì slot được trả lại sẽ được trừ đi khi xác định tỷ lệ sử dụng để làm cơ sở xác nhận slot bổ sung.

12. Cục Hàng không Việt Nam thực hiện điều phối slot bổ sung (code N) cho các hãng hàng không trong mùa lịch bay theo các điều kiện sau:

a) Hãng hàng không có tỷ lệ sử dụng slot đạt từ 85% trở lên và tỷ lệ sử dụng đúng slot đạt từ 70% trở lên của tháng gần nhất được công bố;

b) Tỷ lệ trùng khớp giữa slot tại lịch bay căn cứ so với slot đã được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận của tháng gần nhất trong cùng mùa lịch bay được công bố đạt từ 70% trở lên.

13. Không áp dụng quy định tại khoản 12 Điều này trong các trường hợp sau đây:

a) Hãng hàng không có trung bình từ 06 slot lịch sử/ngày trở xuống;

b) Trong các trường hợp như thiên tai, dịch bệnh, xung đột vũ trang, chiến tranh hoặc các trường hợp bất khả kháng khác do Cục Hàng không Việt Nam quyết định;

c) Hãng hàng không mở đường bay mới, đường bay phục vụ kinh tế, xã hội;

d) Theo yêu cầu của Chính phủ, Bộ Xây dựng, Cục Hàng không Việt Nam nhằm mục đích đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân.

14. Trong trường hợp điều phối liên quan đến sân đỗ tàu bay hoặc quầy làm thủ tục hoặc nhà ga, Cục Hàng không Việt Nam tham vấn ý kiến của người khai thác cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ nhà ga hành khách. Người khai thác cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ nhà ga hành khách có trách nhiệm trả lời chậm nhất trong 2 ngày kể từ ngày Cục Hàng không Việt Nam gửi ý kiến.

15. Cục Hàng không Việt Nam thực hiện công bố thông tin trên trang thông tin điện tử các thông tin như sau:

- a) Bảng tổng hợp kết quả dữ liệu slot xác nhận đến ngày bắt đầu mùa lịch bay;
- b) Bảng tổng hợp kết quả thống kê tỷ lệ sử dụng slot và tỷ lệ sử dụng đúng slot hàng tháng.

Điều 22. Điều phối slot tại cảng hàng không cấp độ 2

1. Hãng hàng không gửi điện văn đề xuất chuỗi slot đầu mùa lịch bay đến địa chỉ thư điện tử được công bố trên Trang thông tin điện tử hoặc hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam. Thời hạn gửi đề xuất đầu mùa lịch bay theo Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố.

2. Cục Hàng không Việt Nam thực hiện việc điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay trên cơ sở Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố và theo tiêu chí ưu tiên quy định tại Điều 20 Thông tư này.

3. Trường hợp hãng hàng không gửi điện văn đề xuất chuỗi slot đầu mùa lịch bay sau thời hạn gửi đề xuất đầu mùa lịch bay, Cục Hàng không Việt Nam điều phối theo các nguyên tắc sau:

- a) Chỉ điều phối sau thời hạn điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay;
- b) Hãng hàng không gửi điện văn đề xuất trước sẽ được điều phối trước.

4. Đối với các đề xuất slot không phải chuỗi, Cục Hàng không Việt Nam điều phối theo các nguyên tắc sau:

- a) Chỉ điều phối cùng với các chuỗi slot sau ngày cơ sở tính slot lịch sử;
- b) Hãng hàng không gửi điện văn đề xuất trước sẽ được điều phối trước.

5. Các trường hợp được ưu tiên điều phối slot trong mùa lịch bay mà không áp dụng quy định tại điểm b khoản 3 và điểm b khoản 4 Điều này, bao gồm:

- a) Chuyến bay bị ảnh hưởng bởi thời tiết, thiên tai, dịch bệnh, xung đột vũ trang, chiến tranh, đóng cửa cảng hàng không hoặc đóng cửa không phận;
- b) Chuyến bay bị ảnh hưởng do phục vụ chuyên cơ, chuyên khoang hoặc theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền;
- c) Chuyến bay bị ảnh hưởng do tàu bay bị sự cố kỹ thuật;
- d) Các trường hợp cấp thiết khác nhằm đảm bảo an ninh, an toàn hàng không

hoặc phục vụ nhiệm vụ chính trị theo quyết định của Cục Hàng không Việt Nam.

6. Đến ngày cơ sở tính slot lịch sử theo Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố, Cục Hàng không Việt Nam tổng hợp toàn bộ chuỗi slot đã được xác nhận để làm cơ sở xem xét slot lịch sử.

7. Trong trường hợp tăng tham số điều phối slot trước thời hạn điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố, Cục Hàng không Việt Nam điều phối theo quy trình điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay quy định tại khoản 2 Điều này.

8. Trong trường hợp tăng tham số điều phối slot sau thời hạn điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện việc điều phối theo nguyên tắc sau:

a) Các slot được tăng thêm sẽ được tạo thành quỹ;

b) Số lượng slot nêu tại điểm a khoản này được điều phối trên cơ sở đề nghị của hãng hàng không theo nguyên tắc luân phiên, lần lượt theo tỷ lệ 1:1 dựa trên tỷ trọng slot nắm giữ slot từ cao đến thấp của các hãng hàng không tại tháng gần nhất trước thời điểm thực hiện điều phối.

9. Điều phối slot do giảm tham số:

a) Trường hợp tham số điều phối giảm, Cục Hàng không Việt Nam điều chỉnh giảm tương ứng số slot đang sử dụng của các hãng hàng không theo tỷ trọng slot nắm giữ của hãng hàng không tại cảng hàng không đó theo từng khung giờ cụ thể của giai đoạn cần điều chỉnh;

b) Trong trường hợp tham số điều phối bị điều chỉnh giảm đã phục hồi nhỏ hơn hoặc bằng mức ban đầu, Cục Hàng không Việt Nam điều chỉnh tăng tương ứng số slot của các hãng hàng không theo tỷ trọng nắm giữ của hãng hàng không tại thời điểm trước khi thực hiện điều chỉnh giảm.

10. Hãng hàng không có trách nhiệm phải trả lại slot đã xác nhận mà không sử dụng đến Cục Hàng không Việt Nam. Việc trả lại slot không sử dụng được thực hiện như sau:

a) Trường hợp hãng hàng không trả lại slot theo thời hạn trả slot tại Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố thì số slot trả lại sẽ được trừ đi khi tính slot lịch sử;

b) Hãng hàng không trả slot đã được xác nhận tối thiểu trước 10 ngày so với ngày dự kiến khai thác.

Điều 23. Điều phối slot tại cảng hàng không cấp độ 1

1. Hãng hàng không gửi điện văn đề xuất chuỗi slot đầu mùa lịch bay đến địa chỉ thư điện tử được công bố trên Trang thông tin điện tử hoặc hệ thống phần

mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam. Thời hạn gửi đề xuất đầu mùa lịch bay theo Lịch điều phối slot toàn cầu do IATA công bố.

2. Các chuỗi slot quy định tại khoản 1 Điều này được điều phối theo thứ tự ưu tiên sau:

- a) Chuỗi slot đã khai thác của mùa tương ứng liền kề trước;
- b) Chuỗi slot đã khai thác của mùa liền kề trước đó.

3. Các đề nghị slot không phải là chuỗi và các chuỗi slot gửi sau thời hạn gửi đề xuất đầu mùa lịch bay sẽ được điều phối theo nguyên tắc hãng hàng không gửi điện văn đề xuất trước sẽ được điều phối trước.

Điều 24. Hoán đổi chuỗi slot giữa các hãng hàng không

1. Hãng hàng không thực hiện hoán đổi chuỗi slot khi đáp ứng các điều kiện sau đây:

- a) Chuỗi slot hoán đổi phải là chuỗi slot lịch sử hoặc chuỗi slot lịch sử đã được xác nhận thay đổi;
- b) Việc hoán đổi được thực hiện theo tỷ lệ 1:1 và đối với toàn bộ chuỗi slot tại cùng một cảng hàng không;
- c) Mỗi chuỗi slot chỉ được hoán đổi một lần trong một mùa lịch bay.

2. Các hãng hàng không đề xuất hoán đổi chuỗi slot gửi điện văn và văn bản đề nghị đến Cục Hàng không Việt Nam chậm nhất trước 10 ngày so với ngày bắt đầu của chuỗi slot theo các nội dung sau:

- a) Tên của các hãng hàng không đề xuất hoán đổi slot;
- b) Chuỗi slot đề xuất hoán đổi;
- c) Giai đoạn hoán đổi (giai đoạn khai thác, mùa lịch bay);
- d) Lý do hoán đổi chuỗi slot.

3. Các chuỗi slot hoán đổi được xem xét slot lịch sử theo quy định tại Điều 19 Thông tư này.

Điều 25. Chuyển giao quyền sử dụng chuỗi slot

1. Hãng hàng không thực hiện chuyển giao chuỗi slot khi đáp ứng các điều kiện sau đây:

- a) Chuỗi slot được chuyển giao phải là chuỗi slot lịch sử hoặc chuỗi slot lịch sử được thay đổi;
- b) Việc chuyển giao chỉ áp dụng đối với hãng hàng không được tổ chức lại theo các hình thức chia, tách, hợp nhất, sáp nhập hoặc chuyển giao từ công ty mẹ sang công ty con theo quy định của pháp luật về doanh nghiệp;
- c) Hãng hàng không nhận chuỗi slot phải có khả năng khai thác chuỗi slot.

2. Chuỗi slot chuyên giao phải được Cục Hàng không Việt Nam xem xét, xác nhận trên cơ sở phù hợp với quy định của pháp luật về các trường hợp quy định tại điểm b khoản 1 Điều này.

3. Hãng hàng không gửi đề xuất chuỗi slot chuyên giao kèm văn bản đề nghị đến Cục Hàng không Việt Nam chậm nhất trước 10 ngày so với ngày bắt đầu của chuỗi slot theo các nội dung sau:

- a) Tên của các hãng hàng không chuyên giao và hãng hàng không được chuyên giao;
- b) Chuỗi slot đề xuất chuyên giao;
- c) Giai đoạn chuyên giao bao gồm: giai đoạn khai thác, mùa lịch bay;
- d) Lý do chuyển giao chuỗi slot;
- đ) Văn bản của cơ quan thẩm quyền về việc hãng hàng không được tổ chức lại theo các hình thức chia, tách, hợp nhất hoặc sáp nhập.

4. Chuỗi slot chuyên giao được xem xét slot lịch sử theo quy định tại Điều 19 Thông tư này cho hãng hàng không nhận chuyên giao.

Điều 26. Điều phối slot trong trường hợp đặc biệt

1. Cục Hàng không Việt Nam thực hiện điều chỉnh tạm thời các nội dung quy định tại khoản 2 Điều này trong các trường hợp đặc biệt sau đây:

- a) Ảnh hưởng của thiên tai, thời tiết, dịch bệnh, chiến tranh, xung đột vũ trang, khủng bố và cấm vận;
- b) Ảnh hưởng của việc đình công, biểu tình;
- c) Dừng khai thác theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc theo yêu cầu của cảng hàng không khai thác đi, đến;
- d) Nhà sản xuất thu hồi tàu bay hoặc động cơ tàu bay vì lý do kỹ thuật;
- đ) Các trường hợp bất khả kháng; các trường hợp khẩn cấp theo quy định của pháp luật về tình trạng khẩn cấp.

2. Các nội dung điều chỉnh tạm thời bao gồm:

- a) Độ dài tối thiểu của chuỗi slot quy định tại khoản 1 Điều 3 Thông tư này;
- b) Các mốc thời hạn quy định tại khoản 3, 4, 6, 7, 8, 9 và khoản 10 Điều 3 Thông tư này;
- c) Slot sử dụng đúng quy định tại khoản 5 Điều 3 Thông tư này;
- d) Tỷ lệ sử dụng đúng và tỷ lệ sử dụng slot để thông báo lịch sử quy định tại khoản 5 Điều 19 Thông tư này;
- đ) Tỷ lệ sử dụng slot quy định tại điểm đ khoản 2 Điều 20 Thông tư này;
- e) Tỷ lệ sử dụng đúng, tỷ lệ sử dụng slot và tỷ lệ trùng khớp giữa slot tại lịch bay căn cứ so với slot đã được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận của

tháng gần nhất trong cùng mùa lịch bay được công bố quy định tại khoản 12 Điều 21 Thông tư này;

g) Độ dài thời gian và tỷ lệ quy định tại khoản 1 Điều 27 Thông tư này.

3. Việc điều chỉnh tạm thời các nội dung tại khoản 2 Điều này phải đảm bảo nguyên tắc:

a) Đánh giá các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động vận tải hàng không;

b) Việc điều chỉnh phải được ban hành bằng văn bản, xác định rõ phạm vi, đối tượng, thời hạn áp dụng tạm thời và phải được công khai trên Trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam; báo cáo Bộ Xây dựng sau khi ban hành để theo dõi, giám sát.

Điều 27. Các trường hợp thu hồi chuỗi slot

1. Các chuỗi slot đã xác nhận cho các hãng hàng không tại cảng hàng không cấp độ 2 và cấp độ 3 sẽ bị thu hồi trong các trường hợp sau đây:

a) Không bắt đầu khai thác hoặc ngừng khai thác liên tục từ 06 tuần trở lên hoặc trong khoảng thời gian tương ứng 30% của chuỗi slot được xác nhận;

b) Hãng hàng không sử dụng không đúng slot liên tục từ 08 tuần trở lên (bao gồm cả slot được xác nhận nhưng không sử dụng và không trả lại đúng hạn) hoặc trong khoảng thời gian tương ứng 40% của chuỗi slot được xác nhận.

2. Các trường hợp miễn trừ thu hồi slot:

a) Các slot đã được xác nhận nhưng không thể sử dụng đúng hoặc không sử dụng nêu tại khoản 8 Điều 19 Thông tư này;

b) Các chuỗi slot đã được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận việc thay đổi toàn bộ chuỗi slot trước ngày bắt đầu mùa lịch bay.

3. Cục Hàng không Việt Nam công bố các chuỗi slot thuộc trường hợp thu hồi trên Trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 28. Quy định về xây dựng cơ sở dữ liệu slot và ứng dụng công nghệ thông tin

1. Cơ sở dữ liệu phục vụ công tác điều phối slot

a) Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xây dựng cơ sở dữ liệu để điều phối slot. Các thông số chính của cơ sở dữ liệu gồm tham số điều phối slot, điện văn trao đổi slot, số liệu về slot lịch sử của các hãng hàng không, số liệu slot được xác nhận cập nhật, quỹ slot còn lại cập nhật và các thông số cần thiết khác do Cục Hàng không Việt Nam quyết định;

b) Người khai thác cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và các tổ chức liên quan tham gia hoạt động vận chuyên, khai thác tại các cảng hàng không được điều phối có trách nhiệm báo cáo theo quy định tại Điều 29 Thông tư này hoặc theo yêu cầu đột xuất của Cục Hàng không Việt Nam.

2. Cục Hàng không Việt Nam cấp quyền truy cập hệ thống phần mềm quản lý slot cho các hãng hàng không Việt Nam, người khai thác cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và Cảng vụ hàng không. Các đơn vị có trách nhiệm bảo mật tài khoản truy cập hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 29. Chế độ báo cáo để xây dựng cơ sở dữ liệu

1. Người khai thác cảng hàng không báo cáo Cục Hàng không Việt Nam:

a) Chỉ số giới hạn năng lực khai thác nhà ga, sân đỗ theo Mẫu CHK-3 tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Báo cáo sử dụng slot chuyến bay nội địa, quốc tế và việc lập kế hoạch khai thác so với slot được xác nhận theo Mẫu CHK-4 tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này;

c) Số lượng tàu bay đỗ qua đêm được xác nhận cho hãng hàng không theo Mẫu số CHK-5 tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này;

d) Báo cáo sử dụng chuỗi slot theo số hiệu chuyến bay của mùa lịch bay để thông báo lịch sử theo Mẫu số CHK-6 tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này;

đ) Báo cáo giám sát thu hồi slot theo số hiệu chuyến bay theo Mẫu số CHK-7 tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Người khai thác cảng hàng không báo cáo Cảng vụ hàng không kết quả sử dụng slot chuyến bay nội địa, quốc tế và việc lập kế hoạch khai thác so với slot được xác nhận theo Mẫu CHK-4 tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.

3. Cảng vụ hàng không báo cáo Cục Hàng không Việt Nam số liệu giám sát sử dụng slot chuyến bay theo Mẫu số CV-5 tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.

4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay báo cáo Cục Hàng không Việt Nam chỉ số giới hạn năng lực khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay theo Mẫu QLB-2 tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 30. Cơ chế giám sát, quản lý việc sử dụng slot tại các cảng hàng không

1. Giám sát thực hiện slot tại cảng hàng không cấp độ 2 và cấp độ 3:

a) Cảng vụ hàng không có trách nhiệm giám sát việc thực hiện slot tại cảng hàng không thuộc phạm vi quản lý;

b) Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm xây dựng cơ sở dữ liệu, đầu tư hệ thống công nghệ thông tin để tiếp nhận, xử lý dữ liệu thực hiện slot của các hãng hàng không;

c) Hãng hàng không hoặc đơn vị phục vụ mặt đất được hãng hàng không ủy quyền có trách nhiệm cung cấp dữ liệu chính xác về thời gian AOBT, AIBT, SOBT, SIBT cho người khai thác cảng hàng không.

2. Các hãng hàng không mở bán vé, đặt giữ chỗ khi chưa có slot lịch sử hoặc slot chưa được xác nhận sẽ không được xem xét xác nhận thêm slot trên đường bay dự kiến khai thác.

3. Quản lý tàu bay đỗ qua đêm:

a) Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm xác nhận số lượng tàu bay đỗ qua đêm cho từng hãng hàng không theo đăng ký của các hãng hàng không phù hợp với năng lực khai thác của cảng hàng không;

b) Hãng hàng không Việt Nam có trách nhiệm xây dựng kế hoạch khai thác phù hợp và tuân thủ số lượng tàu bay đỗ qua đêm quy định tại điểm a khoản này;

c) Hãng hàng không đã được xác nhận số tàu bay đỗ qua đêm trong một mùa lịch bay thì sẽ được tiếp tục duy trì số lượng vị trí tàu bay đỗ qua đêm này trong mùa lịch bay kế tiếp;

d) Trong trường hợp hãng hàng không không tuân thủ số lượng tàu bay đỗ qua đêm đã được xác nhận dẫn đến quá tải sân đỗ tàu bay, người khai thác cảng hàng không có quyền từ chối việc tiếp nhận chuyến bay của hãng hàng không gây quá tải sân đỗ và thông báo việc từ chối này đến doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đảm bảo hoạt động bay, hãng hàng không và báo cáo Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không.

4. Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm cung cấp tài khoản cho Cảng vụ hàng không để truy cập vào hệ thống cơ sở dữ liệu quản lý chuyến bay của cảng hàng không.

Điều 31. Nguyên tắc đảm bảo slot khi thực hiện chuyển đổi cảng hàng không khai thác

1. Trường hợp Cục Hàng không Việt Nam yêu cầu hãng hàng không thay đổi cơ sở khai thác từ cảng hàng không này sang cảng hàng không khác để thực hiện các biện pháp phát triển thị trường vận tải hàng không, hãng hàng không được phép chuyển slot lịch sử từ cảng hàng không ban đầu sang cảng hàng không đến.

2. Các chuỗi slot được chuyển đổi sang cảng hàng không đến được thông báo slot lịch sử cho mùa lịch bay tương ứng liền kề tiếp theo.

Chương VI
TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 32. Điều khoản chuyển tiếp

1. Công bố cảng hàng không theo cấp độ điều phối kể từ thời điểm Thông tư này có hiệu lực được thực hiện như sau:

a) Cảng hàng không cấp độ 2 là các cảng hàng không không được điều phối toàn phần đã được công bố và cảng hàng không cấp độ 3 là các cảng hàng không được điều phối toàn phần đã được công bố;

b) Quy định tại điểm a khoản này được áp dụng cho đến hết lịch bay mùa Hè năm 2026;

c) Cục Hàng không Việt Nam thực hiện rà soát, đánh giá và công bố cảng hàng không theo cấp độ điều phối quy định tại Điều 17 Thông tư này để áp dụng bắt đầu từ lịch bay mùa Đông năm 2026.

2. Việc xác định slot sử dụng đúng làm cơ sở xác định slot lịch sử đối với các chuỗi slot trong lịch bay mùa Hè năm 2026 tại cảng hàng không cấp độ 3 được thực hiện như sau:

a) Trước thời điểm Thông tư này có hiệu lực thi hành, việc xác định slot sử dụng đúng được thực hiện theo quy định tại thời điểm khai thác;

b) Kể từ thời điểm Thông tư này có hiệu lực thi hành, việc xác định slot sử dụng đúng đối với chuyến bay đi được thực hiện theo quy định tại Thông tư này và slot sử dụng đúng đối với chuyến bay đến là slot có giờ khai thác thực tế.

3. Đối với các chuỗi slot tại lịch bay mùa Hè năm 2026 tại cảng hàng không cấp độ 2, Cục Hàng không Việt Nam thông báo danh sách chuỗi slot được ghi nhận vào ngày 20 tháng 8 năm 2026 là slot lịch sử cho lịch bay mùa Hè năm 2027.

4. Các chuỗi slot đã được xác nhận cho lịch bay mùa Đông năm 2026 sẽ thực hiện theo quy định tại Thông tư này kể từ thời điểm có hiệu lực.

5. Trường hợp hệ thống phần mềm điện tử của cơ quan nhận báo cáo gặp sự cố kỹ thuật hoặc chưa hoàn thiện hạ tầng kết nối, báo cáo được gửi dưới dạng văn bản điện tử đến đầu mỗi tiếp nhận của cơ quan chủ trì nhận báo cáo.

6. Đối với các chuyến bay bị chậm, bị hủy hoặc hành khách bị từ chối vận chuyển trước thời điểm Thông tư này có hiệu lực thi hành, hãng hàng không thực hiện nghĩa vụ hoàn vé và bồi thường ứng trước không hoàn lại theo quy định của pháp luật tại thời điểm chuyến bay bị chậm, bị hủy hoặc hành khách bị từ chối vận chuyển.

Điều 33. Trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị

1. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

a) Tổng hợp, báo cáo Bộ Xây dựng những vấn đề phát sinh, vướng mắc trong quá trình thực hiện để nghiên cứu, giải quyết kịp thời;

b) Kiểm tra, giám sát, xử lý theo thẩm quyền việc thực hiện nghĩa vụ người

vận chuyển các trường hợp hành khách bị từ chối vận chuyển, chuyến bay bị hủy, chuyến bay bị chậm kéo dài của người vận chuyển theo quy định tại Thông tư này;

c) Kiểm tra, giám sát việc thực hiện nghĩa vụ của hãng hàng không tại cảng hàng không Việt Nam.

2. Cảng vụ hàng không có trách nhiệm:

a) Kiểm tra, giám sát, xử lý theo thẩm quyền việc thực hiện nghĩa vụ người vận chuyển các trường hợp hành khách bị từ chối vận chuyển, chuyến bay bị hủy, chuyến bay bị chậm kéo dài của người vận chuyển theo quy định tại Thông tư này;

b) Tổ chức triển khai đến các hãng hàng không về việc thực hiện nghĩa vụ báo cáo việc bồi thường ứng trước không hoàn lại đối với hành khách bị từ chối vận chuyển, chuyến bay bị hủy, chuyến bay bị chậm kéo dài;

c) Giám sát tất cả các trường hợp chuyến bay bị chậm, chuyến bay bị hủy nhằm kịp thời yêu cầu các hãng hàng không, các đơn vị cung cấp dịch vụ có liên quan thực hiện nghĩa vụ theo quy định của pháp luật;

d) Thiết lập đường dây nóng, tiếp nhận khiếu nại từ hành khách; giám sát doanh nghiệp cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ nhà ga hành khách, hãng hàng không, đơn vị cung cấp dịch vụ có liên quan thực hiện giải quyết khiếu nại; báo cáo kết quả về Cục Hàng không Việt Nam;

đ) Thông báo địa chỉ tiếp nhận báo cáo trên trang thông tin điện tử hoặc hệ thống phần mềm báo cáo hoặc hình thức phù hợp khác.

3. Người khai thác cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay (cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu), các hãng hàng không, các đơn vị phục vụ mặt đất và các cơ quan, đơn vị có liên quan trong ngành hàng không có trách nhiệm phối hợp trong việc xác định nguyên nhân chậm, hủy chuyến bay.

4. Các hãng hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo nguyên nhân chậm chuyến, hủy chuyến bay đến người khai thác cảng hàng không theo Mẫu HHK-4 Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này để phục vụ công tác tổng hợp, báo cáo Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 34. Hiệu lực thi hành

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 07 năm 2026.

2. Bãi bỏ các Thông tư:

a) Thông tư số 81/2014/TT-BGTVT ngày 30 tháng 12 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung;

b) Thông tư số 14/2015/TT-BGTVT ngày 27 tháng 4 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc bồi thường ứng trước không hoàn

lại trong vận chuyển hành khách bằng đường hàng không;

c) Thông tư số 85/2015/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định trách nhiệm và xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải hàng không;

d) Thông tư số 33/2016/TT-BGTVT ngày 15 tháng 11 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc báo cáo hoạt động và báo cáo số liệu trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam;

đ) Thông tư số 21/2020/TT-BGTVT ngày 28 tháng 9 năm 2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 81/2014/TT-BGTVT ngày 30 tháng 12 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung, Thông tư số 14/2015/TT-BGTVT ngày 27 tháng 4 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc bồi thường ứng trước không hoàn lại trong vận chuyển hành khách bằng đường hàng không và Thông tư số 33/2016/TT-BGTVT ngày 15 tháng 11 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc báo cáo hoạt động và báo cáo số liệu trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam;

e) Thông tư số 19/2023/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số điều của các Thông tư quy định liên quan đến vận tải hàng không;

g) Thông tư số 52/2023/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không.

3. Trường hợp văn bản quy phạm pháp luật được dẫn chiếu tại Thông tư này sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế thì áp dụng văn bản quy phạm pháp luật được sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế đó./.

Nơi nhận:

- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ trưởng (đề b/c);
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- UBND các tỉnh, thành phố;
- Các Thứ trưởng Bộ Xây dựng;
- Cục Kiểm tra văn bản và Tổ chức THPL (Bộ Tư pháp);
- Công báo;
- Công Thông tin điện tử Chính phủ;
- Công Thông tin điện tử Bộ Xây dựng;
- Báo Xây dựng;
- Lưu: VT, VT&ATGT.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Lê Anh Tuấn