

BẢN TỔNG HỢP Ý KIẾN, TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN GÓP Ý ĐỐI VỚI DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH VỀ HOẠT ĐỘNG BAY (LẦN 1)

Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật 2025, Cục Hàng không Việt Nam đã tổ chức lấy ý kiến các cơ quan, đơn vị trong ngành hàng không về Dự thảo Nghị định về Hoạt động bay.

1. Tổng số cơ quan, tổ chức, cá nhân đã gửi xin ý kiến, góp ý và tổng số ý kiến nhận được: 26

- Số lượng văn bản nhất trí hoàn toàn với dự thảo: 03

- Số lượng văn bản có ý kiến với dự thảo: 12

2. Kết quả cụ thể như sau:

	NHÓM VẤN ĐỀ, ĐIỀU, KHOẢN Dự thảo Nghị định (14/01/2026)	CHỦ THỂ GÓP Ý/PHẢN BIỆN	NỘI DUNG GÓP Ý/PHẢN BIỆN	NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
I	Ý kiến chung			
		Cảng vụ HK miền Nam	Nhất trí với nội dung của dự thảo Nghị định	
		Công ty TNHH dịch vụ mặt đất HK AGS)	Nhất trí với nội dung của dự thảo Nghị định	
		Viettravel	Nhất trí với nội dung của dự thảo Nghị định	
		VNH	Chưa thống nhất sử dụng thuật ngữ “tổ bay”, “Tổ lái” Lý do: Đề nghị thống nhất sử dụng	Đề nghị giữ nguyên vì cụm từ “tổ bay”, “Tổ lái” đã được quy định rõ tại Điều 89 Luật

			trong văn bản thuật ngữ “tổ bay”	HKDD
		SAGS	Bổ sung quy định mang tính khung về dịch vụ trợ giúp thủ tục kế hoạch bay vào Dự thảo nhằm tạo hành lang pháp lý chính thức cho các doanh nghiệp phục vụ mặt đất thực hiện theo ủy quyền.	Cục HKVN tiếp thu, các nội dung chi tiết sẽ được nghiên cứu và quy định ở cấp Thông tư.
II	Dự thảo Nghị định			
	<i>Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 18 tháng 02 năm 2025;</i> <i>Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 16 tháng 6 năm 2025;</i> <i>Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 10 tháng 12 năm 2025;</i> <i>Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Xây dựng;</i> <i>Chính phủ ban hành Nghị định quy định về hoạt động bay.</i>	Thanh tra Hàng không, ACV	- Bổ sung thêm các căn cứ còn hiệu lực thuộc các Nghị định: số 32/2016/NĐ-CP ngày 6/5/2016 của Chính phủ Quy định về quản lý độ cao chương ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam và số 139/2024/NĐ-CP ngày 24/10/2024 của Chính phủ Quy định thể thức bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay. - Đề nghị bổ sung Luật Quốc phòng (Luật số 22/2018/QH14) và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 11 luật về quân sự, quốc phòng (Luật 98/2025/QH15) do trong nghị định có đề cập đến các vấn đề liên quan đến bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại Cảng hàng không, sân bay.	- Đối với ý kiến đề nghị bổ sung các Nghị định 32/2016/NĐ-CP ngày 6/5/2016 và số 139/2024/NĐ-CP ngày 24/10/2024: Đề nghị giữ nguyên Lý do: Trong quy định về thể thức và kỹ thuật trình bày VBQPPL, phần “Căn cứ” của nghị định: Chỉ liệt kê các văn bản có hiệu lực pháp lý cao hơn làm cơ sở ban hành. - Đề nghị giữ nguyên

1.	Chương I. QUY ĐỊNH CHUNG			
2.	Điều 1. Phạm vi điều chỉnh 1. Nghị định này quy định chi tiết về hoạt động bay, bao gồm: tổ chức, khai thác và sử dụng vùng trời; quản lý hoạt động bay tại cảng hàng không; cấp phép bay và kế hoạch bay; quy tắc bay; bảo đảm hoạt động bay; phối hợp điều hành hoạt động bay; tìm kiếm, cứu nạn hàng không; quản lý an toàn hoạt động bay; quản lý chướng ngại vật hàng không và trách nhiệm của các cơ quan liên quan đến hoạt động bay; trừ hoạt động bay của vận tải hàng không tầm thấp. 2. Các quy định tại Nghị định này được áp dụng trên toàn bộ lãnh thổ Việt Nam và trong các vùng thông báo bay (FIR) do Việt Nam quản lý.	VATM	1. Khoản 1 Điều 1 dự thảo Nghị định đã loại trừ hoạt động bay của vận tải hàng không tầm thấp. 2. Tuy nhiên, tại khoản 2 Điều 14 dự thảo hiện quy định thẩm quyền cấp phép bay của Cục Tác chiến (Bộ Quốc phòng) tại dự thảo Nghị định này bao gồm cả cấp phép bay cho “<i>chuyến bay sử dụng tàu bay không người lái và phương tiện bay khác phục vụ hoạt động vận tải hàng không tầm thấp</i>”. 3. Vì vậy, kiến nghị Cục HKVN xem xét rà soát và thống nhất chủ trương về phạm vi điều chỉnh và các nội dung liên quan đến “<i>hoạt động bay của vận tải hàng không tầm thấp</i>”.	Tiếp thu, dự thảo Nghị định không điều chỉnh vận tải HK tầm thấp phù hợp Điều 105 Luật HKDD
			PC_HTQT: Về phạm vi điều chỉnh của Nghị định: đề nghị nêu rõ các Điều, khoản quy định trong Luật HKDDVN số 130/2025/QH15 giao Chính phủ quy định chi tiết, nhằm đảm bảo đúng phạm vi, không vượt quá thẩm quyền được giao quy định chi tiết	Tiếp thu ý kiến và chỉnh sửa Khoản 1 như sau: “Nghị định này quy định chi tiết Điều 39, Điều 40, Điều 41, Điều 42, Điều 43, Điều 45, Điều 46, Điều 47, Điều 48, Điều 99 và Khoản 3 Điều 103 Luật Hàng không dân dụng về hoạt động bay, bao gồm: tổ chức, khai thác và sử dụng vùng trời; quản lý hoạt động bay tại cảng hàng không; cấp phép bay và kế hoạch bay; quy tắc bay; bảo đảm hoạt động

				bay; phối hợp điều hành hoạt động bay; tìm kiếm, cứu nạn hàng không; quản lý an toàn hoạt động bay; quản lý chương ngại vật hàng không và trách nhiệm của các cơ quan liên quan đến hoạt động bay; trừ hoạt động bay của vận tải hàng không tầm thấp.”
3.	Điều 2. Đối tượng áp dụng Nghị định này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài có liên quan đến hoạt động bay trong lãnh thổ Việt Nam, vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.			
4.	Điều 3. Giải thích từ ngữ Trong Nghị định này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau: <i>1. Bề mặt giới hạn chương ngại vật</i> là bề mặt giới hạn độ cao tối đa của các vật thể bảo đảm an toàn cho tàu bay thực hiện các giai đoạn cất cánh, bay lên, bay theo các đường bay, vòng lượn, hạ thấp độ cao, hạ cánh; bảo đảm hoạt động bình thường cho các đài, trạm vô tuyến điện hàng không.			
5.	<i>2. Cảnh báo chương ngại vật hàng không</i> là việc sơn, kẻ dấu hiệu và lắp đèn cảnh báo nguy hiểm hoặc đặt dấu hiệu, cấm còi trên chương ngại vật để phi công, tổ bay trong khi bay có thể nhìn thấy cảnh báo từ cự ly an toàn ở mọi hướng.		VATM: <i>Cảnh báo chương ngại vật hàng không</i> là việc sơn, kẻ dấu hiệu và lắp đèn cảnh báo nguy hiểm hoặc đặt dấu hiệu, cấm còi trên chương ngại vật để phi công tổ lái , tổ bay trong khi bay có thể nhìn thấy cảnh báo từ cự ly an toàn ở mọi hướng.	Tiếp thu ý kiến và chỉnh sửa
6.	<i>3. Chương trình an toàn đường cất hạ cánh</i> là các biện pháp nhằm đảm bảo an toàn tuyệt đối trong việc khai thác, sử			

	dụng đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ để giảm số lượng và mức độ nghiêm trọng của các trường hợp xâm nhập đường cất hạ cánh, chệch ra khỏi đường cất hạ cánh, sử dụng nhầm đường cất hạ cánh và các sự cố khác trên bề mặt khu hoạt động bay.			
7.	4. <i>Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay (sau đây gọi tắt là Chương trình)</i> là tập hợp các mục tiêu, chỉ tiêu, nhiệm vụ, giải pháp, lộ trình và nguồn lực nhằm phát triển, hiện đại hóa và vận hành hệ thống bảo đảm hoạt động bay trên phạm vi toàn quốc trong từng thời kỳ.			
	6. <i>Đài kiểm soát tại sân bay</i> là cơ sở được thiết lập để kiểm soát hoạt động tại khu vực di chuyển của tàu bay tại sân bay và hoạt động bay trong vùng trời sân bay.	Thanh tra HK	5. Đài kiểm soát tại sân bay là cơ sở một bộ phận của Cơ sở ATS được thiết lập để kiểm soát hoạt động tại khu vực di chuyển của tàu bay tại sân bay và hoạt động bay trong vùng trời sân bay. Bỏ: cơ sở (chỉ nên sử dụng 1 cơ sở ATS, ghi trong GPCCDV không bị rớt) Thêm: một bộ phận của Cơ sở ATS	Đề nghị giữ nguyên. Lý do: phù hợp với Phụ ước 11 của ICAO “Aerodrome control tower. A unit established to provide air traffic control service to aerodrome traffic”
	6. <i>Điều kiện khí tượng bay bằng mắt</i> (Visual Meteorological Conditions - VMC) là các điều kiện khí tượng được biểu thị bằng tầm nhìn, khoảng cách tới mây và trần mây, bằng hoặc tốt hơn các tiêu chuẩn tối thiểu được quy định.			
	7. <i>Đường hàng không nội địa</i> là đường hàng không nằm hoàn toàn trong vùng trời Việt Nam			
	8. <i>Đường hàng không quốc tế</i> là đường hàng không nằm trong mạng lưới đường hàng không quốc tế của khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, có ít nhất một điểm nằm ngoài vùng thông báo bay của Việt Nam và một điểm nằm trong vùng trời Việt Nam hoặc trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý.			

	9. Hệ thống quản lý an toàn (Safety Management System - SMS) là một phương pháp tiếp cận có hệ thống để quản lý an toàn, bao gồm cơ cấu tổ chức, trách nhiệm giải trình, chính sách và các quy trình cần thiết.			
	10. Kế hoạch bay (Flight Plan) là các thông tin cụ thể liên quan đến một chuyến bay dự định hoặc một phần của chuyến bay, được cung cấp cho các cơ quan dịch vụ không lưu.		VATM: Kế hoạch bay (Flight Plan) là các thông tin cụ thể liên quan đến một chuyến bay dự định hoặc một phần của chuyến bay, được cung cấp cho các cơ quan dịch vụ không lưu sở ATS.	Tiếp thu
	11. Mức bay (Flight Level - FL) là một bề mặt áp suất khí quyển không đổi, liên quan đến một mốc áp suất cụ thể là 1013.2 hectopascal (hPa) và được tách biệt với các bề mặt khác bằng các khoảng áp suất cụ thể.			
	12. Sân bay dự bị là sân bay mà một tàu bay có thể đến, hạ cánh khi không thể hoặc không nên đến, hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh, bao gồm: a) Sân bay dự bị cất cánh là sân bay mà tại đó tàu bay có thể hạ cánh khi cần thiết ngay sau khi cất cánh và không thể sử dụng sân bay cất cánh; b) Sân bay dự bị trên đường bay là sân bay mà tại đó tàu bay có thể hạ cánh sau khi gặp tình huống khẩn nguy hoặc bất thường trong quá trình bay đường dài; c) Sân bay dự bị hạ cánh là sân bay mà tàu bay có thể đến khi không thể hoặc không nên hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh.	VNH	13. Sân bay dự bị là sân bay được dự kiến (hoặc chỉ định) để tàu bay có thể hạ cánh an toàn trong trường hợp không thể hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh, bao gồm: a) Sân bay dự bị định cất cánh là sân bay để tàu bay quay về hạ cánh nếu xảy ra sự cố ngay sau khi cất cánh và không thể tiếp tục chuyến bay. b) Sân bay dự bị trên đường bay là sân bay mà tại đó tàu bay có thể hạ cánh sau khi gặp tình huống khẩn nguy hoặc bất thường trong quá trình bay đường dài; c) Sân bay dự bị hạ cánh (hoặc sân bay dự bị đến) là sân bay dự kiến để tàu bay chuyển hướng đến hạ cánh khi sân bay dự định đến không bảo đảm điều kiện tiếp thu.	Đề nghị giữ nguyên. Lý do: Kế thừa Nghị định 125/2015/NĐ-CP và phù hợp với Phụ ước 11 của ICAO Alternate aerodrome. An aerodrome to which an aircraft may proceed when it becomes either impossible or inadvisable to proceed to or to land at the aerodrome of intended landing where the necessary services and facilities are available, where aircraft performance requirements can be met and which is operational at the expected time of use. Alternate

				aerodromes include the following: Take-off alternate. An alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land should this become necessary shortly after take-off and it is not possible to use the aerodrome of departure. En-route alternate. An alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land in the event that a diversion becomes necessary while en route. Destination alternate. An alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land should it become either impossible or inadvisable to land at the aerodrome of intended landing.
	13. Sử dụng vùng trời linh hoạt là quá trình phối hợp giữa các cơ quan quản lý, điều hành bay dân dụng và quân sự trong quá trình quản lý vùng trời cấp chiến lược, quản lý vùng trời trước khi sử dụng và sử dụng vùng trời nhằm nâng cao khả năng thông qua của vùng trời và hiệu quả khai thác bay.			
	14. Tàu bay không người lái (Unmanned Aircraft - UA) là tàu bay được thiết kế để hoạt động mà không có người lái trên tàu bay. Hệ thống tàu bay không người lái (UAS) bao gồm tàu bay không người lái, đài điều khiển và các liên kết điều khiển và chỉ huy cần thiết.			
	15. Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia là cơ quan quản lý, điều hành bay trực thuộc Quân chủng Phòng không			

	- Không quân, có nhiệm vụ tổng hợp các hoạt động bay trong toàn quốc, tổ chức dự báo, thông báo, điều hành và quản lý các hoạt động bay; phối hợp hiệp đồng, thông báo, điều chỉnh các kế hoạch hoạt động bay trong vùng trời Việt Nam.			
	<i>16. Trung tâm Quản lý điều hành bay khu vực là cơ quan quản lý, điều hành bay của Quân chủng Phòng không - Không quân, có nhiệm vụ tổng hợp các hoạt động bay, tổ chức dự báo, thông báo, điều hành và quản lý các hoạt động bay; phối hợp hiệp đồng, thông báo, điều chỉnh các kế hoạch hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm.</i>			
	<i>17. Trung tâm kiểm soát đường dài là cơ sở được thiết lập nhằm thực hiện nhiệm vụ kiểm soát các chuyến bay có kiểm soát trong khu vực trách nhiệm</i>			
	<i>18. Trung tâm quản lý luồng không lưu là cơ sở được thiết lập nhằm mục đích quản lý hoạt động bay hàng ngày trong khu vực trách nhiệm; phối hợp với cơ quan quản lý, điều hành bay liên quan bảo đảm an toàn, điều hòa và hiệu quả cho các hoạt động bay; điều chỉnh các hoạt động bay, đảm bảo luồng không lưu được an toàn, thông suốt bằng cách sử dụng tối đa năng lực điều hành bay phù hợp với lưu lượng bay trong từng khu vực cụ thể và năng lực điều hành bay đã được công bố.</i>			
	<i>19. Quản lý không lưu (ATM) là việc quản lý hoạt động bay và vùng trời một cách năng động, tích hợp, bao gồm: các dịch vụ không lưu; khai thác, sử dụng vùng trời và quản lý luồng không lưu thông qua việc cung cấp các cơ sở và dịch vụ đồng nhất nhằm đảm bảo an toàn, tiết kiệm và hiệu quả.</i>		VATM: Về giải thích từ ngữ “ <i>Quản lý không lưu</i> ”, hiện tại, dự thảo Nghị định chưa làm rõ “phương thức bay” thuộc nhóm dịch vụ bảo đảm hoạt động bay (ANS) nào. Tuy nhiên thực tiễn đã chứng minh và cho thấy Phương thức bay là một phần	Tiếp thu và chỉnh sửa

			không thể tách rời của hoạt động khai thác, sử dụng vùng trời. Đồng thời, các Tài liệu ICAO Doc 9992 – Manual on the use of PBN in airspace concept, Mục 1.3.2 quy định “Việc bố trí các đường bay ATS và các phương thức bay bằng thiết bị đáp ứng đầy đủ cả yêu cầu về ATM và yêu cầu về phân cách chướng ngại vật giúp đảm bảo vùng trời PBN sẽ đóng góp đáng kể về mặt an toàn.” Việc tối ưu hóa vị trí theo phương dọc và phương ngang của phương thức bay giúp nâng cao năng lực của vùng trời. Vì vậy, VATM kiến nghị Cơ quan chủ trì soạn thảo xem xét, làm rõ “phương thức bay” trong hoạt động cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay để bảo đảm cơ sở cho các cơ quan, đơn vị liên quan triển khai, thực hiện.	
	20. Quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không là việc thực hiện các công việc: Chấp thuận độ cao công trình, kiểm tra, giám sát, di dời các vật thể, công bố, thông báo độ cao các chướng ngại vật cho các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan nhằm bảo đảm an toàn cho mọi hoạt động bay, hoạt động bình thường của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không tại Việt Nam.			
	21. Quy tắc bay bằng mắt (Visual Flight Rules - VFR) là tập hợp các quy định cho phép phi công điều khiển tàu bay trong điều kiện thời tiết đủ tốt để phi công có thể nhìn thấy đường đi của tàu bay.		VATM: 21. Quy tắc bay bằng mắt (Visual Flight Rules - VFR) là tập hợp các quy định cho phép phi công tổ lái điều khiển tàu bay trong điều kiện thời tiết đủ tốt để phi công tổ lái có thể nhìn thấy đường đi của tàu bay.	Tiếp thu và chỉnh sửa như sau: 21. Quy tắc bay bằng mắt (Visual Flight Rules - VFR) là tập hợp các quy định cho phép tổ lái điều khiển tàu bay trong điều kiện thời tiết đủ tốt để tổ lái có thể nhìn thấy đường đi

				của tàu bay.
	22. Quy tắc bay bằng thiết bị (Instrument Flight Rules - IFR) là tập hợp các quy định điều chỉnh hoạt động bay trong điều kiện thời tiết không cho phép bay bằng mắt thường.			
	23. Vùng kiểm soát (Control Area - CTA) là một vùng trời có kiểm soát, kéo dài từ một giới hạn xác định phía trên mặt đất trở lên.	Thanh tra HK	23. Vùng kiểm soát (Control Area - CTA) là một vùng trời có kiểm soát, kéo dài từ một giới hạn xác định phía trên mặt đất trở lên. (Dịch đúng 2.11.3 Annex 11)	Đề nghị giữ nguyên. Lý do: phù hợp với Phụ ước 11 của ICAO “Control area. A controlled airspace extending upwards from a specified limit above the earth.”
	24. Vùng kiểm soát tại sân bay (Control Zone - CTR) là một vùng trời có kiểm soát, kéo dài từ bề mặt trái đất lên tới một giới hạn xác định trên cao.		24. Vùng kiểm soát tại sân bay (Control Zone - CTR) là một vùng trời có kiểm soát, kéo dài từ bề mặt trái đất lên tới một giới hạn xác định trên cao. (Dịch đúng 2.11.5 Annex 11)	Đề nghị giữ nguyên. Lý do: phù hợp với Phụ ước 11 của ICAO “Control zone. A controlled airspace extending upwards from the surface of the earth to a specified upper limit.”
8.			ACV - Đề nghị thống nhất tên gọi Doanh nghiệp khai thác cảng? hay “Doanh nghiệp kinh doanh, khai thác cảng” Lý do: Đề phù hợp với Nghị định 287/2025/NĐ-CP quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không. - Đề nghị bổ sung định nghĩa về dịch vụ quản lý hoạt động bay (QLHĐB). - Đề nghị làm rõ ý nghĩa chức năng các	- Theo quy định tại Luật Hàng không Việt Nam tên gọi là “Doanh nghiệp cảng HK - Quản lý hoạt động bay không phải là dịch vụ, mà là quản lý các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay - Kế thừa luật HKDD 2006,

			dịch vụ này và thống nhất chung các định nghĩa: + Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay + Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu và thông báo tin tức hàng không - Đề nghị bổ sung các định nghĩa về các khu vực: “khu vực di chuyển” (Movement area), “khu vực hoạt động” (Manoeuvring area)... theo đúng procedures for air navigation services – air traffic management (version 2.0: 28th november 2024)	nhấn mạnh 2 dịch vụ không lưu và thông báo tin tức hàng không phải do Nhà nước phải nắm giữ và kiểm soát tuyệt đối hạ tầng và hoạt động liên quan trực tiếp đến an toàn bay và chủ quyền vùng trời. - Tiếp thu, các “khu vực di chuyển” (Movement area), “khu vực hoạt động” (Manoeuvring area)... sẽ được bổ sung khi xây dựng dự thảo Thông tư BDHĐB
9.			VATM <i>Giới hạn khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay</i> là tám kilômét tính từ ranh giới cảng hàng không, sân bay trở ra. Lý do: Cần kế thừa quy định tại khoản 2 Điều 48 Luật HKDDVN năm 2006 (sửa đổi, bổ sung năm 2014) để bổ sung giải thích từ ngữ “<i>giới hạn khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay</i>” làm căn cứ, cơ sở để xác định trách nhiệm của các đơn vị, doanh nghiệp thực hiện tìm kiếm, cứu nạn hàng không khi tàu bay lâm nguy, lâm nạn tại cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận của cảng hàng không (hiện đang quy định tại Chương X – Tìm kiếm, cứu nạn	Nội dung này đã được quy định tại Nghị định về cảng HK, bãi cát, hạ cánh

10.			hàng không). 25. <i>Khu vực cấm bay tạm thời</i>: là vùng trời được xác định mà trong đó hoạt động hàng không dân dụng tạm thời không được thực hiện, trừ trường hợp được cơ quan có thẩm quyền cấp phép. 26. <i>Khu vực hạn chế bay tạm thời</i>: là vùng trời được xác định mà trong đó hoạt động hàng không dân dụng tạm thời bị hạn chế theo các điều kiện cụ thể. 27. <i>Khu vực nguy hiểm tạm thời</i>: là vùng trời được xác định mà trong đó hoạt động hàng không dân dụng có thể tạm thời bị nguy hiểm vào khoảng thời gian xác định. 28. <i>Đường hàng không có điều kiện</i>: là đường hàng không không vĩnh viễn hoặc một phần của đường hàng không đó, chỉ có thể được lập kế hoạch và/hoặc sử dụng dưới một số điều kiện cụ thể nhất định. 29. <i>Kế hoạch sử dụng vùng trời</i>: Bản thông báo kế hoạch sử dụng vùng trời được ban hành hàng ngày về các quyết định phân bổ vùng trời ở cấp độ tiền chiến thuật. 30. <i>Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật</i>: Bản cập nhật được ban hành khi cần thiết để thông báo các thay đổi so với Kế hoạch sử dụng vùng trời (AUP) đã công bố trước đó. <i>Lý do</i>: Bổ sung định nghĩa khu vực cấm bay, hạn chế bay tạm thời để giải thích các khái niệm đã được nêu ở Khoản 3, Điều 4	Cục HKVN tiếp thu
-----	--	--	--	-------------------

			của dự thảo Nghị định này. Bổ sung định nghĩa khu vực nguy hiểm tạm thời để giải thích khái niệm đã được nêu ở Khoản 4, Điều 4 của dự thảo Nghị định này. Các khu vực tạm thời này phân biệt với khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm truyền thống đã được công bố trong AIP. Các định nghĩa được đưa ra dựa trên định nghĩa về khu vực cấm bay, hạn chế bay tại Luật HKDD. Bổ sung định nghĩa về đường HK có điều kiện theo Khoản 2.5 tài liệu Doc 10088. Đường hàng không có điều kiện hiện đang tồn tại trong vùng trời Việt Nam (Đường HK Q10) nhưng chưa được quy định cụ thể. Việc đưa định nghĩa đường HK có điều kiện, khu vực cấm bay, hạn chế bay tạm thời còn làm tiền đề để cụ thể hóa vùng trời linh hoạt. Bổ sung kế hoạch sử dụng vùng trời và Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật để làm cơ sở triển khai công tác phối hợp vùng trời linh hoạt. Định nghĩa được xây dựng dựa vào Mục 5.2, Doc 10088. Định nghĩa Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật được tham khảo từ Mục 4.8.5.g-h.	
11.		VATM	Dịch vụ thông báo bay là dịch vụ được cung cấp nhằm mục đích tư vấn và cung cấp những tin tức cần thiết cho việc thực hiện chuyến bay an toàn và hiệu quả. Lý do: Bổ sung khái niệm theo Annex 11	Cục HKVN tiếp thu

			cho Điều 106.	
12.			Dịch vụ báo động là dịch vụ được cung cấp nhằm mục đích thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan về tàu bay cần phải tìm kiếm, cứu nạn và trợ giúp theo yêu cầu. Lý do: Bổ sung khái niệm theo Annex 11 cho Điều 106.	Cục HKVN tiếp thu
13.			Dịch vụ tư vấn không lưu là dịch vụ được cung cấp cho các chuyến bay thực hiện kế hoạch bay theo IFR nhằm đảm bảo phân cách theo điều kiện thực tế trong vùng trời tư vấn không lưu. Lý do: Bổ sung khái niệm theo Annex 11 cho Điều 106.	Cục HKVN tiếp thu
14.			Khu quân sự là khu vực có giới hạn được thiết lập trên mặt đất, trong lòng đất, trên mặt nước, dưới mặt nước, trên không, xác định chuyên dùng cho mục đích quân sự quốc phòng	Cục HKVN tiếp thu
15.			Sân bay có kiểm soát (controlled aerodrome) là một sân bay mà dịch vụ điều hành bay được cung cấp cho các hoạt động bay tại sân bay. Lý do: Bổ sung khái niệm cho Điều 107, nội dung theo Annex 11	Cục HKVN tiếp thu
16.			Vùng tìm kiếm cứu nạn hàng không (Search and rescue region - SRR) là một khu vực có kích thước xác định, gắn liền với một trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn, mà trong đó dịch vụ tìm kiếm cứu nạn hàng không được cung cấp.	Cục HKVN tiếp thu

			Lý do: Bổ sung khái niệm cho Điều 136, nội dung theo Annex 12	
17.			Vùng thông báo bay (Flight information region) là một vùng trời có kích thước xác định trong đó cung cấp dịch vụ thông báo bay và báo động. Lý do: Bổ sung khái niệm cho Điều 107, nội dung theo Annex 11	Cục HKVN tiếp thu
18.	Chương II TỔ CHỨC, KHAI THÁC VÀ SỬ DỤNG VÙNG TRỜI			
19.	Điều 4: Thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ và công bố khu vực cấm bay, hạn chế bay, nguy hiểm.			
20.	1. Bộ Quốc phòng chủ trì việc thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ khu vực cấm bay khi có ý kiến thống nhất của Bộ Xây dựng, Bộ Công an nhằm mục đích bảo đảm quốc phòng, an ninh, an toàn xã hội; trình Thủ tướng Chính phủ quyết định.			
21.	2. Bộ Quốc phòng quyết định thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ khu vực hạn chế bay, khu vực nguy hiểm sau khi có ý kiến thống nhất của Bộ Công an và Bộ Xây dựng.			
	3. Trong trường hợp đặc biệt vì lý do quốc phòng, an ninh, Bộ Quốc phòng quyết định hạn chế bay tạm thời hoặc cấm bay tạm thời tại một hoặc một số khu vực trong lãnh thổ Việt Nam; quyết định này có hiệu lực ngay; Đồng thời thông báo ngay cho Bộ Công an (Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động), Bộ Xây dựng (Cục Hàng không Việt Nam, VATM) để triển khai thực hiện.	VATM	3. Trong trường hợp đặc biệt vì lý do quốc phòng, an ninh, Bộ Quốc phòng quyết định thiết lập khu vực hạn chế bay tạm thời, hoặc cấm bay tạm thời, khu vực nguy hiểm tạm thời tại một hoặc một số khu vực trong lãnh thổ Việt Nam; hiệu lực của việc thiết lập các khu vực này thực hiện theo các nguyên tắc về khai thác, sử dụng vùng trời linh hoạt quy định tại Điều 10 quyết định này có hiệu lực ngay; Đồng thời thông báo ngay cho Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động, Bộ Công an (Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động), Cục Hàng không Việt Nam, Tổng công ty	Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau: 3. Bộ Quốc phòng quyết định thiết lập khu vực hạn chế bay tạm thời, cấm bay tạm thời, khu vực nguy hiểm tạm thời tại một hoặc một số khu vực trong lãnh thổ Việt Nam; hiệu lực của việc thiết lập các khu vực này thực hiện theo các nguyên tắc về khai thác, sử dụng vùng trời linh hoạt quy định tại Điều 10 Đồng thời thông báo cho

			Quản lý bay Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cục Hàng không Việt Nam, VATM) để triển khai thực hiện. <i>Lý do:</i> Việc loại bỏ “lý do quốc phòng, an ninh” nhằm mục đích dự phòng các trường hợp Bộ Quốc phòng cấp phép cho các hoạt động không phải hoạt động HKDD nhưng phục vụ kinh tế, xã hội (bay cứu trợ, bắn pháo hoa), mở rộng các trường hợp được thiết lập các vùng trời sử dụng đặc biệt tạm thời. Hiệu lực của việc thiết lập khu vực cấm, hạn chế tạm thời được có 03 cấp độ phù hợp với nguyên tắc của vùng trời linh hoạt được nêu tại Điều 10. Việc đổi thứ tự cơ quan chủ quan, cơ quan thực hiện nhằm nhấn mạnh cơ quan nhận thông báo.	Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động - Bộ Công an, Cục Hàng không Việt Nam, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam - Bộ Xây dựng để triển khai thực hiện.
22.		VATM	4. Thông tin về hoạt động của các khu vực cấm bay, hạn chế bay, nguy hiểm đã được thiết lập, công bố và các hành động yêu cầu phải được Cục Tác chiến thông báo cho Trung tâm Quản lý luồng không lưu ít nhất 07 ngày trước ngày hoạt động, trừ trường hợp khẩn cấp. Đồng thời thông báo ngay cho Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động - Bộ Công an, Cục Hàng không Việt Nam, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam - Bộ Xây dựng để triển khai thực hiện. <i>Lý do:</i> Phân biệt rõ các khu vực P, R, D đã được công bố trên AIP và các khu vực nguy hiểm được thiết lập tạm thời do ảnh hưởng của một hoạt động nào đó (như	Cục HKVN tiếp thu

			bắn tên lửa). Việc công bố hoạt động của các khu vực P, R, D đã được công bố trên AIP tuân thủ theo quy định tại Doc 10066, Chương 6, Điểm 6.1.4.3	
23.	4. Cục Tác chiến xác định và thông báo cho Trung tâm quản lý luồng không lưu về khu vực nguy hiểm tối thiểu hai mươi bốn (24) giờ trước khi có hoạt động có khả năng gây nguy hiểm cho hoạt động bay. Trong trường hợp khẩn cấp xảy ra tác chiến phòng không, Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia, các Trung tâm Quản lý điều hành bay khu vực phải thông báo ngay cho Trung tâm kiểm soát đường dài có liên quan và Trung tâm quản lý luồng không lưu; Trung tâm quản lý luồng không lưu thông báo ngay cho Trung tâm Thông báo tin tức hàng không để phát Điện văn thông báo hàng không (NOTAM) phù hợp về khu vực nguy hiểm.	VATM	VATM: 5. Cục Tác chiến xác định và thông báo cho Trung tâm quản lý luồng không lưu về khu vực cấm bay tạm thời, khu vực hạn chế bay tạm thời và khu vực nguy hiểm tạm thời tối thiểu hai mươi bốn (24) giờ trước khi có hoạt động có khả năng gây nguy hiểm cho hoạt động bay. Trong trường hợp khẩn cấp xảy ra tác chiến phòng không, Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia, các Trung tâm Quản lý điều hành bay khu vực phải thông báo ngay cho Trung tâm kiểm soát đường dài có liên quan và Trung tâm quản lý luồng không lưu; Trung tâm quản lý luồng không lưu thông báo ngay cho Trung tâm Thông báo tin tức hàng không để phát Điện văn thông báo hàng không (NOTAM) phù hợp về khu vực nguy hiểm. Lý do: Làm rõ quy định này áp dụng cho các khu vực nguy hiểm được thiết lập tạm thời, chưa được công bố trong AIP. Thời gian 24h để đảm bảo việc thiết lập một khu vực hoạt động tạm thời ít nhất phải được thực hiện ở giai đoạn tiền chiến thuật nhằm đảm bảo việc thiết lập đó có thể được đưa vào AUP hoặc cập nhật vào UUP. Điểm 4.3.1 của Tài liệu ICAO Doc 10088	Cục HKVN tiếp thu, và chỉnh sửa như sau: “5. Cục Tác chiến xác định và thông báo cho Trung tâm quản lý luồng không lưu khu vực cấm bay tạm thời, khu vực hạn chế bay tạm thời và khu vực nguy hiểm tạm thời tối thiểu bốn mươi tám (48) giờ trước khi có hoạt động có khả năng gây nguy hiểm cho hoạt động bay. Trong trường hợp khẩn cấp xảy ra tác chiến phòng không, Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia, các Trung tâm Quản lý điều hành bay khu vực phải thông báo ngay cho Trung tâm kiểm soát đường dài có liên quan và Trung tâm quản lý luồng không lưu; Trung tâm quản lý luồng không lưu thông báo ngay cho Trung tâm điều hành khai thác của các hãng hàng không qua điện thoại và Trung tâm Thông báo tin tức hàng không để phát

			nêu rõ: “Các Quốc gia nên xem xét triển khai FUA nếu hoạt động dân sự và quân sự bị hạn chế quá mức bởi yêu cầu phải thông báo trước ít nhất bảy ngày đối với việc kích hoạt các hạn chế vùng trời (như được quy định trong Tài liệu Phương thức Bảo đảm hoạt động bay — Quản lý Tin tức Hàng không (PANS-AIM, Doc 10066) và nếu cần có sự linh hoạt cao hơn để đáp ứng các yêu cầu khai thác của các đối tác dân sự và quân sự...”. Điểm 4.3.2 Tài liệu ICAO Doc 10088: “Một yếu tố cơ bản để triển khai FUA nâng cao là quy trình phối hợp hàng ngày, trong đó tất cả các nhu cầu khai thác của các đối tác dân sự và quân sự đều được xem xét nhằm xác định một kế hoạch sử dụng vùng trời nhất quán cho ngày kế tiếp.” VNA: “...thông báo ngay cho Trung tâm điều hành khai thác của các hãng hàng không qua điện thoại và Trung tâm Thông báo tin tức hàng không để phát Điện văn thông báo hàng không (NOTAM) phù hợp về khu vực nguy hiểm	Điện văn thông báo hàng không (NOTAM) phù hợp về khu vực nguy hiểm” Lý do: nhằm mục đích sử dụng linh hoạt vùng trời. Việc thiết lập khu vực cấm bay, hạn chế bay, nguy hiểm tạm thời sẽ đảm bảo mục đích thiết lập vì an ninh quốc phòng và các yêu cầu thực tế khác cũng như để linh hoạt sử dụng vùng trời và đảm bảo cho công tác phối hợp, hiệp đồng giữa các cơ quan quân sự và HKDD bao gồm các mốc thời gian được quy định tại điều này để đảm bảo công tác phối hợp hiệp đồng và triển khai thực hiện
24.			6. Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam là đơn vị chủ trì đánh giá ảnh hưởng của các khu vực cấm bay, hạn chế bay, khu vực nguy hiểm đến hoạt động hàng không dân dụng sau khi nhận đầy đủ thông tin từ các cơ quan liên quan, đồng thời phải báo cáo Cục HKVN để phát hành thông báo tin	Cục HKVN tiếp thu

			tức hàng không theo quy định <i>Lý do:</i> Làm rõ quy định này áp dụng cho các khu vực nguy hiểm được thiết lập tạm thời, chưa được công bố trong AIP. Thời gian 24h để phù hợp với nội dung thông tin cung cấp.	
25.	5. Thông tin khu vực nguy hiểm bao gồm: a) Hoạt động gây nguy hiểm; b) Vị trí xác định theo hệ tọa độ WGS-84; c) Giới hạn ngang, giới hạn cao; d) Thời gian có hiệu lực của khu vực nguy hiểm; đ) Cảnh báo đối với hoạt động bay; e) Những thông tin phải bảo đảm bí mật an ninh quốc gia (nếu có); g) Các điều kiện cần thiết khác để đảm bảo an toàn hoạt động bay.		6. Thông tin khu vực nguy hiểm tạm thời bao gồm: a) Hoạt động gây nguy hiểm; b) Vị trí của hoạt động được xác định theo hệ tọa độ WGS-84; c) Giới hạn ngang, giới hạn cao; d) Thời gian có hiệu lực của khu vực nguy hiểm tạm thời; đ) Cảnh báo đối với hoạt động bay; e) Những thông tin phải bảo đảm bí mật an ninh quốc gia (nếu có); g) Các điều kiện cần thiết khác để đảm bảo an toàn hoạt động bay.	Cục HKVN tiếp thu
26.			7. Thông tin khu vực hạn chế tạm thời do có các điều kiện giới hạn hoạt động hàng không dân dụng bao gồm: a) Giới hạn ngang, giới hạn cao; b) Thời gian có hiệu lực của khu vực hạn chế tạm thời; c) Cảnh báo đối với hoạt động bay; d) Những thông tin phải bảo đảm bí mật an ninh quốc gia (nếu có); đ) Điều kiện phải đáp ứng đối với hoạt động hàng không dân dụng để được hoạt động trong khu vực hạn chế tạm thời. e) Các điều kiện cần thiết khác để đảm bảo an toàn hoạt động bay. <i>Lý do:</i> Bổ sung các thông tin liên quan	Cục HKVN tiếp thu

			đến khu vực hạn chế, nguy hiểm tạm thời để đồng bộ với thông tin khu vực nguy hiểm tạm thời ở trên. Các điều kiện phù hợp với định nghĩa về khu vực cấm, nguy hiểm như đã nêu ở phần giải thích từ ngữ.	
27.			8. Thông tin khu vực cấm tạm thời bao gồm: a) Giới hạn ngang, giới hạn cao; b) Thời gian có hiệu lực của khu vực cấm tạm thời; c) Cảnh báo đối với hoạt động bay; d) Những thông tin phải bảo đảm bí mật an ninh quốc gia (nếu có); đ) Các điều kiện cần thiết khác để đảm bảo an toàn hoạt động bay.	
28.	6. Cục Hàng không Việt Nam công bố thông tin về khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay, khu vực nguy hiểm.		6-10. Cục Hàng không Việt Nam công bố thông tin về khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay, khu vực nguy hiểm. Cục Tác chiến và Tổng công ty quản lý bay Việt Nam thông báo về các khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm tạm thời.	Cục HKVN tiếp thu
29.			6 9. Trách nhiệm công bố thông tin, ban hành tiêu chuẩn, phương thức và đánh giá ảnh hưởng a) Cục Hàng không Việt Nam công bố thông tin về khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay, khu vực nguy hiểm trong tập AIP Việt Nam. Cục Tác chiến và Cục Hàng không Việt Nam thông báo về các khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm tạm thời. b) Cục Hàng không Việt Nam chủ trì, Cục Tác chiến phối hợp ban hành tiêu chuẩn và phương thức đánh giá ảnh	Cục HKVN tiếp thu

			hưởng của các hoạt động tại khu vực cấm bay, hạn chế bay, nguy hiểm và các khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm tạm thời đến hoạt động hàng không dân dụng. Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam chịu trách nhiệm đánh giá ảnh hưởng và xây dựng phương án khai thác trong thời gian bị ảnh hưởng, báo cáo Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận. c) Cục Hàng không Việt Nam ủy quyền cho Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam tự xây dựng, triển khai phương án khai thác và thông báo thông tin về các hoạt động tại khu vực cấm bay, hạn chế bay, nguy hiểm và các khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm tạm thời trong một số trường hợp ngoài giờ hành chính. d) Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn thực hiện việc tự xây dựng, triển khai phương án khai thác và thông báo thông tin theo ủy quyền, bao gồm thời gian ủy quyền; quy trình triển khai và thông báo theo ủy quyền, các trường hợp không được ủy quyền. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm giám sát việc thực hiện xây dựng, triển khai phương án khai thác và thông báo thông tin theo ủy quyền. Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam có trách nhiệm thông báo các nội dung về phương án khai thác cho Cục Tác chiến. Lý do: Bổ sung chức năng nhiệm vụ đối với các khu vực tạm thời. Cụ thể, chỉ yêu cầu	
--	--	--	---	--

			thông báo, không cần công bố do đây là thông tin tạm thời. Giao trực tiếp cơ quan thực hiện chịu trách nhiệm thông báo để đảm bảo tính linh hoạt. Bổ sung vai trò của nhà chức trách trong việc xác định tiêu chuẩn và phương thức đánh giá ảnh hưởng. Điểm 3.2.1.7, Tài liệu ICAO 10088 khuyến cáo cần thiết lập cơ chế quản lý bao gồm chủ trì là đại diện nhà chức trách hàng không dân dụng và đại diện phía quân sự để thảo luận và thống nhất về quy định, chính sách, tiêu chuẩn... Trong trường hợp ở Việt Nam, các cơ chế đối thoại vẫn được duy trì thường xuyên, mặc dù chưa có một hội đồng cấp cao chính thức được thành lập. Việc thiết lập tiêu chuẩn được đề xuất tại Nghị định này sẽ theo cơ chế phối hợp thường xuyên hiện nay tại Việt Nam. Việc ủy quyền đánh giá và công bố thông tin về hoạt động trong các vùng cấm, hạn chế, nguy hiểm và thiết lập các khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm tạm thời để đảm bảo việc công bố thông tin không bị gián đoạn, đặc biệt khi thời gian thiết lập các khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm tạm thời chỉ là tối thiểu 24h trước giờ hoạt động.	
30.	Điều 5: Hoạt động của tàu bay hàng không dân dụng trong khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay, khu vực nguy hiểm.	CVMT, Thanh tra HK, VATM	VATM: Điều 5: Hoạt động của tàu bay hàng không dân dụng trong khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay, khu vực nguy hiểm.	Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau: “Điều 5: Hoạt động của tàu bay hàng không dân dụng trong khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay”

			Lý do: Phù hợp với nội dung quy định trong Điều	
31.	1. Tàu bay khi vi phạm vào khu vực cấm bay nếu không chấp hành huấn lệnh của cơ quan điều hành bay sẽ bị áp dụng biện pháp cưỡng bức, buộc phải hạ cánh xuống sân bay gần nhất hoặc sân bay được chỉ định. Người chỉ huy tàu bay hoặc người phụ trách tổ bay có trách nhiệm vụ khai rõ lý do vi phạm và chịu trách nhiệm pháp lý về những vi phạm.		CVMT: Đề nghị chỉnh sửa cụm từ “biện pháp cưỡng bức” thành cụm từ “biện pháp cưỡng chế”. Lý do: cho phù hợp với thuật ngữ quy định tại Điều 42 của Luật HKDD. VATM 1. Tàu bay khi vi phạm vào khu vực cấm bay nếu không chấp hành huấn lệnh của cơ quan điều hành bay cơ sở cung cấp dịch vụ Không lưu sẽ bị áp dụng biện pháp cưỡng chế bức, buộc phải hạ cánh xuống sân bay gần nhất hoặc sân bay được chỉ định. Người chỉ huy tàu bay hoặc người phụ trách tổ bay Tổ lái có trách nhiệm nghĩa vụ khai rõ lý do vi phạm và chịu trách nhiệm pháp lý về những vi phạm. Lý do: Phù hợp với khái niệm “tổ lái” được sử dụng trong Luật HKDD	Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau: 1. Tàu bay khi vi phạm vào khu vực cấm bay nếu không chấp hành huấn lệnh của cơ sở cung cấp dịch vụ Không lưu sẽ bị áp dụng biện pháp cưỡng chế, buộc phải hạ cánh xuống sân bay gần nhất hoặc sân bay được chỉ định. Tổ lái có trách nhiệm khai rõ lý do vi phạm và chịu trách nhiệm pháp lý về những vi phạm.
32.	2. Hoạt động hàng không dân dụng phải đáp ứng các điều kiện cụ thể trong đó bao gồm vùng trời sân bay, các không vực, đường bay hoạt động của lực lượng vũ trang khi bay vào khu vực hạn chế bay, nguy hiểm.		Thanh tra HK: Khoản 2, Điều 5: chưa có giải thích khái niệm “<i>không vực</i>” VATM: đề nghị sửa: 2. Hoạt động hàng không dân dụng trong khu vực hạn chế bay phải đáp ứng các điều kiện về phép bay khi thực hiện trong thời gian khu vực hạn chế đó có hoạt động cụ thể trong đó bao gồm vùng trời	Đề nghị giữ nguyên Do dự thảo từ “<i>không vực</i>” không sử dụng, lặp đi lặp lại nhiều lần - Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau: “2. Hoạt động hàng không dân

			sân bay, các không vực, đường bay hoạt động của lực lượng vũ trang khi bay vào khu vực hạn chế bay, nguy hiểm Lý do: Cụ thể hóa Điểm d, khoản 2. Điều 40 của Luật HKDD. Nội dung quy định tham khảo 14 CFR Part 73 - Special Use Airspace của FAA	dụng trong khu vực hạn chế bay phải đáp ứng các điều kiện về phép bay khi thực hiện trong thời gian khu vực hạn chế đó có hoạt động”
33.	3. Bộ Quốc phòng quy định việc quản lý khu vực cấm bay và khu vực hạn chế bay sau khi có ý kiến thống nhất của Bộ Công an và Bộ Xây dựng.			
34.	Điều 6. Vùng trời sân bay dùng chung			
35.	1. Vùng trời sân bay dùng chung được thiết lập cho một hoặc nhiều sân bay để bảo đảm an toàn cho hoạt động cất cánh, hạ cánh, bay chờ và bay trong khu vực lân cận sân bay. Giới hạn của vùng trời sân bay dùng chung và các quy tắc hoạt động trong đó được quy định trong Quy chế bay tại khu vực sân bay/Quy chế phối hợp giữa HKDD - Quân sự.		VATM: 1. Vùng trời sân bay dùng chung được thiết lập cho một hoặc nhiều sân bay để bảo đảm an toàn cho hoạt động cất cánh, hạ cánh, bay chờ và bay trong khu vực lân cận sân bay. Giới hạn của vùng trời sân bay dùng chung và các quy tắc hoạt động trong đó được quy định trong Quy chế bay tại khu vực sân bay/ Quy chế phối hợp giữa HKDD - Quân sự. VNA: Mục 1, điều 6, chương II: “...Giới hạn của vùng trời sân bay dùng chung và các quy tắc hoạt động trong đó được quy định trong AIP/Quy chế bay tại khu vực sân bay/Quy chế phối hợp giữa HKDD - Quân sự.	- Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau: “1. Vùng trời sân bay dùng chung được thiết lập cho một hoặc nhiều sân bay để bảo đảm an toàn cho hoạt động cất cánh, hạ cánh, bay chờ và bay trong khu vực lân cận sân bay. Giới hạn của vùng trời sân bay dùng chung và các quy tắc hoạt động trong đó được quy định trong Quy chế bay tại khu vực sân bay”
36.	2. Bộ Xây dựng chủ trì việc thiết lập, quản lý, tổ chức khai thác vùng trời sân bay dân dụng và sân bay dùng chung khi có ý kiến thống nhất của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an.		VATM: 2. Bộ Xây dựng chủ trì việc thiết lập, quản lý, tổ chức khai thác vùng trời sân	Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau: 2. Bộ Xây dựng chủ trì việc

			bay dân dụng và sân bay dùng chung khi có ý kiến thống nhất của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an. Lý do: Phù hợp với tổ chức vùng trời tại Điều 40, Luật HKDD (không có khái niệm vùng trời sân bay dân dụng)	thiết lập, quản lý, tổ chức khai thác vùng trời sân bay dùng chung khi có ý kiến thống nhất của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an.”
37.	Điều 7. Vùng trời hàng không dân dụng			
38.	Vùng trời hàng không dân dụng theo quy định của ICAO như sau: 1. Vùng trời không lưu loại A là vùng trời chỉ cho phép thực hiện chuyển bay theo quy tắc bay bằng thiết bị (sau đây gọi chung là chuyển bay IFR); các chuyển bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay và được điều hành phân cách với nhau;			
39.	2. Vùng trời không lưu loại B là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay theo quy tắc bay bằng mắt (sau đây gọi chung là chuyển bay VFR); các chuyển bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay và được điều hành phân cách với nhau;			
40.	3. Vùng trời không lưu loại C là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay VFR; các chuyển bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay; chuyển bay IFR được điều hành phân cách với chuyển bay IFR khác và chuyển bay VFR; chuyển bay VFR được điều hành phân cách với chuyển bay IFR và được thông báo về chuyển bay VFR khác;			
41.	4. Vùng trời không lưu loại D là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay VFR; các chuyển bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay; chuyển bay IFR được điều hành phân cách với chuyển bay IFR khác và được thông báo về chuyển bay VFR; chuyển bay VFR được thông báo về các chuyển bay khác;			

42.	5. Vùng trời không lưu loại E là vùng trời cho phép thực hiện chuyến bay IFR và chuyến bay VFR; chuyến bay IFR được cung cấp dịch vụ điều hành bay và được điều hành phân cách với chuyến bay IFR khác; các chuyến bay được thông báo về các chuyến bay khác theo điều kiện thực tế; vùng trời không lưu loại E không được sử dụng như là vùng trời có kiểm soát;			
43.	6. Vùng trời không lưu loại F là vùng trời cho phép thực hiện chuyến bay IFR và chuyến bay VFR; các chuyến bay IFR được cung cấp dịch vụ tư vấn không lưu; các chuyến bay được cung cấp dịch vụ thông báo bay nếu có yêu cầu;			
44.	7. Vùng trời không lưu loại G là vùng trời cho phép thực hiện chuyến bay IFR và chuyến bay VFR; các chuyến bay được cung cấp dịch vụ thông báo bay nếu có yêu cầu.			
45.	Điều 8. Khu vực trách nhiệm quản lý, điều hành bay		VATM: Đề xuất bỏ Khoản 1,2,3 Điều 8	Cục HKVN tiếp thu
46.	1. Khu vực trách nhiệm quản lý, điều hành bay là khu vực kiểm soát trên không, mặt đất, bao gồm khu vực kiểm soát mặt đất, khu vực kiểm soát tại sân bay, khu vực kiểm soát tiếp cận, khu vực kiểm soát đường dài và khu vực tư vấn không lưu.		Lý do: Các nội dung này tương ứng với việc phân chia dịch vụ điều hành bay tại Mục 2.3 Chương 2 và mục 3.2 Chương 3, Annex 11 (nội dung đã được thể hiện 1 phần tại Điều 106, Điều 107 của dự thảo Nghị định) và Điều 7 đã được quy định ở trên.	
47.	2. Khu vực trách nhiệm quản lý, điều hành bay có giới hạn và được xác định trên cơ sở các yếu tố sau đây: a) Bảo đảm cung cấp đầy đủ thông tin cho tàu bay hoạt động; b) Kiểu loại và mật độ hoạt động bay; c) Đặc điểm địa hình và điều kiện khí tượng khu vực; d) Hoạt động của các đơn vị quản lý, điều hành bay dân dụng và quân sự.			

48.	3. Căn cứ vào dịch vụ không lưu và loại quy tắc bay, khu vực trách nhiệm kiểm soát trên không được phân loại theo vùng trời không lưu loại A, B, C, D, E, F, G.			
49.	4. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam xác định phạm vi, giới hạn ngang, giới hạn cao và công bố trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) của Việt Nam các khu vực trách nhiệm và phân loại khu vực trách nhiệm kiểm soát trên không sau khi có ý kiến thống nhất của Quân chủng Phòng không - Không quân và Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động ; phân công khu vực trách nhiệm cho cơ sở điều hành bay dân dụng.		VATM: Chuyển nội dung Khoản 4 sang Điều 107	Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa.
50.	Điều 9. Đường hàng không			
51.	1. Đường hàng không được thiết lập trên cơ sở: a) Nhu cầu giao lưu hàng không quốc tế; b) Yêu cầu hoạt động bay dân dụng; c) Yêu cầu, khả năng cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, bảo đảm an ninh, an toàn hàng không; d) Yêu cầu, khả năng quản lý và bảo vệ vùng trời; bảo đảm quốc phòng và an ninh quốc gia; đ) Phù hợp với chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chính sách phát triển ngành hàng không dân dụng, chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay của Việt Nam			
52.	2. Đường hàng không được thiết lập nhằm đảm bảo yêu cầu điều phối luồng hoạt động bay để cung cấp dịch vụ không lưu.			
53.	3. Bộ Xây dựng chủ trì xây dựng phương án, thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ, quản lý, khai thác, sử dụng đường hàng không thuộc vùng trời hàng không dân dụng đảm bảo linh hoạt, tối ưu khai thác sau khi có ý kiến thống nhất với Bộ Quốc phòng và Bộ Công an. Đối với đường hàng không quốc tế, Nhà chức trách Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm đề xuất với ICAO sửa đổi kế hoạch bảo đảm hoạt		VATM: đề nghị chỉnh sửa Khoản 3 như sau: 3. Bộ Xây dựng chủ trì xây dựng phương án, thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ, quản lý, khai thác, sử dụng đường hàng không thuộc vùng trời hàng không dân dụng đảm bảo linh hoạt, tối ưu khai thác sau	Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau: “3. Bộ Xây dựng chủ trì xây dựng phương án, thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ, quản lý, khai thác, sử dụng đường hàng không đảm bảo linh hoạt, tối

	động bay khu vực.		khi có ý kiến thống nhất với Bộ Quốc phòng và Bộ Công an. Đối với đường hàng không quốc tế, Nhà chức trách Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm đề xuất với ICAO sửa đổi kế hoạch bảo đảm hoạt động bay khu vực. Lý do: Phù hợp với khái niệm Đường HK trong Nghị định và nguyên tắc sử dụng vùng trời linh hoạt.	ưu khai thác sau khi có ý kiến thống nhất với Bộ Quốc phòng và Bộ Công an. Đối với đường hàng không quốc tế, Nhà chức trách Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm đề xuất với ICAO sửa đổi kế hoạch bảo đảm hoạt động bay khu vực.”
54.	4. Đường hàng không nội địa được ký hiệu bằng các chữ H, J, Q, T, V, Y, Z, W và đánh số thứ tự bằng chữ số Ả Rập.		Thanh tra HK 4. Đường hàng không nội địa được ký hiệu bằng các chữ H, J, Q, T, V, Y, Z, W và đánh số thứ tự bằng chữ số Ả Rập. Lý do: Quy định theo 2.2.1 Appendix 1 Annex 11)	Cục HKVN tiếp thu
55.	5. Đường hàng không quốc tế được ký hiệu bằng các chữ A, B, G, L, M, N, P, R và đánh số thứ tự bằng chữ số Ả Rập.		TTHK: Đề nghị quy định theo mục 2 Appendix 1 Annex 11) VATM: Khoản 4 và Khoản 5 đề xuất sửa đổi theo quy định mới của Annex 11, như sau: “4. Đường hàng không quốc tế và không phải dẫn đường khu vực được ký hiệu bằng chữ cái A, B, G, R và chữ số từ 1 tới 999. 5. Đường hàng không quốc tế và là đường hàng không dẫn đường khu vực được ký hiệu bằng chữ cái L, M, N, P và chữ số từ 1 tới 999. 6. Đường hàng không quốc nội và không phải dẫn đường khu vực được ký hiệu bằng chữ cái H, J, V, W và chữ số từ 1 tới 999.	Cục HKVN tiếp thu

			7. Đường hàng không quốc nội và là đường hàng không dẫn đường khu vực được ký hiệu bằng chữ cái Q, T, Y, Z và chữ số từ 1 tới 999. 8. Trên cơ sở thỏa thuận khu vực hoặc quy định của Nhà chức trách hàng không Việt Nam, một số chữ cái được bổ sung thêm vào sau ký hiệu cơ bản theo quy định: a) Chữ cái F để xác định đường hàng không hoặc một phần đường hàng không chỉ cung cấp dịch vụ tư vấn không lưu; b) Chữ cái G để xác định đường hàng không hoặc một phần đường hàng không chỉ cung cấp dịch vụ thông báo bay. 9. Trong trường hợp áp dụng, một chữ cái bổ sung sẽ được thêm vào làm tiền tố trước ký hiệu cơ bản theo quy định: a) Chữ cái K để xác định đường hàng không ở độ cao thấp được thiết lập chủ yếu để sử dụng cho tàu bay trực thăng; b) Chữ cái S để chỉ đường hàng không được thiết lập dành riêng cho tàu bay siêu âm trong quá trình tăng tốc, giảm tốc và trong khi bay siêu âm.	
56.	6. Cục Hàng không Việt Nam công bố đường hàng không và các thông tin liên quan khác trong AIP Việt Nam.		6-10. Cục Hàng không Việt Nam công bố đường hàng không và các thông tin liên quan khác trong AIP Việt Nam.	
57.	Điều 10. Khai thác, sử dụng vùng trời			

58.	1. Việc phối hợp sử dụng vùng trời giữa hoạt động bay dân dụng, quân sự và Không quân Công an nhân dân phải được thực hiện trên cơ sở nguyên tắc sử dụng vùng trời linh hoạt, nhằm tối ưu hóa việc sử dụng tài nguyên vùng trời quốc gia, có tính tới sự hài hòa giữa phát triển kinh tế và bảo đảm an ninh quốc phòng trên cơ sở thống nhất giữa Bộ Quốc phòng, Bộ Công an và Bộ Xây dựng.			
59.	2. Bộ Xây dựng chủ trì thiết lập cơ chế phối hợp thường xuyên và các quy trình hoạt động tiêu chuẩn (SOPs) để quản lý vùng trời linh hoạt theo các cấp độ phối hợp phù hợp khi có ý kiến thống nhất của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an: a) Cấp chiến lược (Cấp 1): Phối hợp trong việc tổ chức, thiết kế cấu trúc vùng trời và đường bay. b) Cấp tiền chiến thuật (Cấp 2): Phối hợp phân bổ vùng trời hàng ngày dựa trên nhu cầu hoạt động dự kiến của dân dụng và lực lượng vũ trang. c) Cấp chiến thuật (Cấp 3): Phối hợp điều hành để xử lý các thay đổi đột xuất và đảm bảo phân cách an toàn giữa các hoạt động bay.	VATM	2. Bộ Xây dựng chủ trì trên cơ sở thống nhất của Bộ Quốc phòng và Bộ Công An , thiết lập cơ chế phối hợp thường xuyên và các quy trình hoạt động tiêu chuẩn (SOPs), phối hợp ban hành Kế hoạch sử dụng vùng trời (bao gồm việc kích hoạt các khu vực hạn chế và các đường bay có điều kiện) và Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật để quản lý vùng trời linh hoạt theo các cấp độ phối hợp phù hợp khi có ý kiến thống nhất của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an. a) Cấp chiến lược (Cấp 1): Phối hợp trong việc tổ chức, thiết kế cấu trúc vùng trời và đường bay. b) Cấp tiền chiến thuật (Cấp 2): Phối hợp phân bổ vùng trời hàng ngày dựa trên nhu cầu hoạt động dự kiến của dân dụng và lực lượng vũ trang. c) Cấp chiến thuật (Cấp 3): Phối hợp điều hành để xử lý các thay đổi đột xuất và đảm bảo phân cách an toàn giữa các hoạt động bay. Lý do: Bổ sung Kế hoạch sử dụng vùng trời và Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật để cụ thể hóa cơ chế phối hợp đã	Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau: “2. Bộ Xây dựng chủ trì trên cơ sở thống nhất của Bộ Quốc phòng và Bộ Công An, thiết lập cơ chế phối hợp thường xuyên và các quy trình hoạt động tiêu chuẩn (SOPs), phối hợp ban hành Kế hoạch sử dụng vùng trời (bao gồm việc kích hoạt các khu vực hạn chế và các đường bay có điều kiện) và Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật để quản lý vùng trời linh hoạt theo các cấp độ phối hợp phù hợp khi có ý kiến thống nhất của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an. a) Cấp chiến lược (Cấp 1): Phối hợp trong việc tổ chức, thiết kế cấu trúc vùng trời và đường bay. b) Cấp tiền chiến thuật (Cấp 2): Phối hợp phân bổ vùng trời hàng ngày dựa trên nhu cầu hoạt động dự kiến của dân

			nêu tại dự thảo. Đây là các thành phần đã được nêu tại Mục 3.2.4.8 Tài liệu ICAO Doc 10088 về yêu cầu về vai trò, trách nhiệm và mục tiêu phối hợp của các bên liên quan trong việc triển khai FUA.	dụng và lực lượng vũ trang. c) Cấp chiến thuật (Cấp 3): Phối hợp điều hành để xử lý các thay đổi đột xuất và đảm bảo phân cách an toàn giữa các hoạt động bay
60.			VATM: Đề nghị bổ sung Khoản 3 3. Cục Tác chiến và Trung tâm Quản lý luồng không lưu có trách nhiệm kịp thời thông báo cho nhau trong trường hợp việc sử dụng vùng trời của hàng không dân dụng và lực lượng vũ trang trong các khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm và các khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm tạm thời có kết thúc sớm hơn so với dự kiến hoặc thu gọn phạm vi hoạt động hoặc không thực hiện nữa. Lý do: Bổ sung quy định giải phóng vùng trời khi không sử dụng, phù hợp với nguyên tắc “tối ưu hóa việc sử dụng tài nguyên vùng trời quốc gia” như đã nêu ở Khoản 1, Điều 10. Các quy định được nêu được lấy từ Mục 4.9.7 của tài liệu ICAO Doc 10088.	Cục HKVN tiếp thu
61.			“3. Cấu trúc vùng trời linh hoạt bao gồm: a) Các đường hàng không có điều kiện. b) Các khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm tạm thời.” Lý do: Bổ sung giải thích các thành phần trong cấu trúc vùng trời linh hoạt theo Mục 4.5 tài liệu ICAO Doc 10088.	Cục HKVN tiếp thu

62.		VATM: Đề nghị bổ sung Khoản 4: “5. Danh mục các đường hàng không có điều kiện: a) Đường hàng không có điều kiện Loại 1: Là các đường hàng không có tính chất ổn định tương đối, đã được công bố trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP). Trong các khoảng thời gian cụ thể đã được công bố, các hãng hàng không có thể sử dụng các đường hàng không này khi lập kế hoạch bay. b) Đường hàng không có điều kiện loại 2: Đây là các đường hàng không không mang tính ổn định. Các chuyến bay chỉ có thể lập kế hoạch đi qua đường hàng không có điều kiện loại 2 nếu đường bay này được công bố là "có thể sử dụng" trong Kế hoạch sử dụng vùng trời (AUP) và Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật (UUP) hàng ngày. c) Xử lý cấp chiến thuật khi các đường hàng không và đường hàng không có điều kiện không khả dụng: Nếu các điều kiện thực tế cho phép, Trung tâm kiểm soát đường dài đề xuất, Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia, các Trung tâm Quản lý điều hành bay khu vực quyết định để thiết lập các đường hàng không có điều kiện tạm thời, không thuộc hai loại nêu trên, phục vụ giải quyết tình huống điều hành bay theo thời gian thực.” Lý do: Bổ sung giải thích về các đường	Cục HKVN tiếp thu
-----	--	---	-------------------

			hàng không có điều kiện để cụ thể hóa các định nghĩa đã nêu ở Điều 3 và thuật ngữ đã nêu ở khoản 3 điều này. Việc giải thích dựa theo ICAO Doc 10088, Mục 4.5.2.1.3.	
63.			VATM: Đề nghị bổ sung: Điều 11: Kế hoạch sử dụng vùng trời (AUP) Kế hoạch sử dụng vùng trời bao gồm tối thiểu các thông tin sau: a) Danh sách các Đường hàng không có điều kiện: - Xác định các đường bay hoặc đoạn đường bay được phép sử dụng cho hoạt động bay dân dụng; - Xác định các đường bay hoặc đoạn đường bay bị đóng do ảnh hưởng của hoạt động quân sự. b) Danh sách các Khu vực quản lý vùng trời tạm thời: - Các Khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm tạm thời do cơ quan quân sự thiết lập; - Thời gian hoạt động (Giờ bắt đầu, Giờ kết thúc); - Giới hạn độ cao (Mức bay thấp nhất, Mức bay cao nhất); - Cơ quan chịu trách nhiệm kiểm soát. c) Các đường bay, phương thức bay thay thế khi vùng trời bị hạn chế.	Cục HKVN tiếp thu
64.			VATM: Đề nghị bổ sung: Điều 12. Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật (Updated Airspace Use Plan - UUP)	Cục HKVN tiếp thu

			a) Trong quá trình thực hiện kế hoạch (giai đoạn chiến thuật), nếu có sự thay đổi về trạng thái vùng trời so với AUP đã công bố, các đơn vị có trách nhiệm ban hành Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật (UUP). b) UUP được ban hành để hủy bỏ việc kích hoạt các khu vực hạn chế quân sự sớm hơn dự kiến nhằm giải phóng vùng trời cho dân dụng hoặc để thông báo các hạn chế đột xuất. UUP có hiệu lực ngay lập tức thay thế nội dung tương ứng trong AUP.	
65.	Chương III QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG BAY TẠI SÂN BAY			
66.	Điều 10. Quy chế bay trong khu vực sân bay (Phương án 1) 1. Quy chế bay trong khu vực sân bay bao gồm các nội dung sau đây: a) Nguyên tắc chung; b) Thuyết minh sân bay; c) Khu vực sân bay; d) Bảo đảm phương tiện thông tin, kỹ thuật vô tuyến và chiếu sáng; đ) Bảo đảm khí tượng và thông báo hoạt động của chim; e) Quản lý, điều hành bay; g) Thực hành bay; h) Quy tắc phục hồi định hướng trong khu vực sân bay; i) Công tác tìm kiếm, cứu nạn và khẩn nguy sân bay; k) Các phụ lục liên quan. 2. Thẩm quyền ban hành Quy chế bay trong khu vực sân bay: a) Quy chế bay trong khu vực sân bay dùng chung do Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam ban hành sau khi có ý		Thanh tra HK: Điểm a Khoản 2 Điều 10: 2. Thẩm quyền ban hành Quy chế bay trong khu vực sân bay: a) Quy chế bay trong khu vực sân bay dùng chung do Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam ban hành sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Tác chiến - Bộ Quốc phòng, Quân chủng Phòng không - Không quân, Bộ tư lệnh cảnh sát cơ động. Đề nghị rà soát, xem xét tại điểm a) nội dung: sân bay dùng chung hay sân bay dân dụng VNA: Đề nghị xem xét bỏ điều này do các nội dung này đã được quy định trong AIP.	Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa để phù hợp với thực tế hiện nay như sau: “Điều 13. Quy chế bay trong khu vực sân bay dùng chung 1. Quy chế bay trong khu vực sân bay dùng chung do Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân ban hành sau khi có ý kiến thống nhất với Cục Hàng không Việt Nam, Bộ tư lệnh cảnh sát cơ động. 2. Cục Hàng không Việt Nam thiết lập vùng trời, phương thức bay, phương thức điều hành khai thác sân bay dùng

	kiến thống nhất của Cục Tác chiến - Bộ Quốc phòng, Quân chủng Phòng không - Không quân, Bộ tư lệnh cảnh sát cơ động. b) Quy chế bay trong khu vực sân bay dùng chung của cảng hàng không nội địa do Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam ban hành sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Tác chiến, Quân chủng Phòng không - Không quân; trừ trường hợp quy định tại Điểm c Khoản này;(bỏ) c) Quy chế bay trong khu vực sân bay dùng chung của cảng hàng không nội địa do Quân chủng Phòng không - Không quân chủ trì quản lý, có hoạt động bay huấn luyện, sẵn sàng chiến đấu thường xuyên do Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân ban hành sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Tác chiến, Cục Hàng không Việt Nam; d) Quy chế bay trong khu vực sân bay dùng chung của cảng hàng không quốc tế do Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam ban hành sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Tác chiến, Quân chủng Phòng không - Không quân; đ) Quy chế bay trong khu vực sân bay quân sự do Sư đoàn trưởng Sư đoàn không quân hoặc Hiệu trưởng Trường Sĩ quan không quân biên soạn, trình Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân ban hành sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Hàng không Việt Nam.		VATM: Kiến nghị Cơ quan chủ trì soạn thảo xem xét, thống nhất lựa chọn một phương án hiệu quả, phù hợp với thực tiễn hoạt động và khai thác của các cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp tại sân bay. Trường hợp lựa chọn Phương án 2 (thiết lập Quy chế phối hợp) thì đây là văn bản hành chính thể hiện sự hiệp đồng, phối hợp giữa các bên liên quan và sẽ do các chủ thể chủ động tiến hành trong thực tế và không thuộc phạm vi quy định của văn bản pháp luật.	chung và công bố trên tập tin tức hàng không.”
67.	Điều 11. Quy chế phối hợp trong khu vực sân bay dùng chung (Phương án 2) hiệp đồng giữa HK và Quân Sự		QLC: Đề nghị nghiên cứu lựa chọn phương án 2, vì lý do: theo phương án 1 như hiện nay, nội dung liên quan đến thông số kỹ thuật sân bay đang có trong tài liệu Quy chế bay và Tài liệu khai thác sân bay, 02 tài liệu này đều do Cục HKVN phê duyệt. Để không bị chồng chéo, đề nghị soạn thảo nội dung này theo hướng: các nội dung về thông số kỹ thuật sân bay được	

			phê duyệt trong Tài liệu khai thác sân bay, các nội dung liên quan đến phối hợp giữa HKDD và Quân Sự sẽ được trình bày trong Quy chế phối hợp.	
68.	Điều 12. Sử dụng sân bay dự bị: 1. Người khai thác tàu bay khi lựa chọn sân bay dự bị phải đánh giá năng lực tiếp thu của sân bay. 2. Cơ sở ARO thuộc Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay khi chấp thuận kế hoạch bay không lưu phải đánh giá đến năng lực sân bay được lựa chọn để đảm bảo việc tiếp thu.			
69.	Điều 13. Hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay 1. Người lái tàu bay có trách nhiệm tuân thủ các quy định về hoạt động bay trong quá trình cất cánh, hạ cánh và lăn trên khu di chuyển tại sân bay. 2. Tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay phải tuân thủ quy trình vận hành, hoạt động bay dân dụng trong khu vực sân đỗ, đường lăn, đường cất hạ cánh và vùng trời sân bay.	CVMT, QLC	CVMT: Khoản 1, Điều 13 đề nghị sửa như sau: “1. Người lái tàu bay có trách nhiệm tuân thủ các quy định về hoạt động bay trong quá trình cất cánh, hạ cánh và lăn trên khu di chuyển hoạt động tại sân bay.” Lý do: Khu vực di chuyển tại sân bay không bao gồm sân đỗ tàu bay. Tàu bay khi lăn vào vị trí đỗ cần tuân thủ hướng dẫn của nhân viên đánh tín hiệu tàu bay hoặc hệ thống dẫn đỗ tự động VDGS vì vậy cần thay thế cụm từ “khu vực di chuyển tại sân bay” bằng cụm từ “khu vực hoạt động tại sân bay” cho phù hợp. QLC: Điều 13. Hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay	- Cục HKVN đề nghị giữ nguyên Lý do: Phù hợp với quy định tại Phụ ước 11 của ICAO - Tiếp thu chỉnh sửa như sau: Điều 14. Hoạt động bay tại sân bay 1. Người lái tàu bay có trách nhiệm tuân thủ các quy định về hoạt động bay trong quá trình cất cánh, hạ cánh và lăn trên khu di chuyển tại sân bay.

			1. Người lái tàu bay có trách nhiệm tuân thủ các quy định về hoạt động bay trong quá trình cất cánh, hạ cánh và lăn trên khu di chuyển tại sân bay. 2. Tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay phải tuân thủ quy trình vận hành, hoạt động bay dân dụng trong khu vực sân đỗ, đường lăn, đường cất hạ cánh và vùng trời sân bay.	2. Tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động bay tại sân bay phải tuân thủ quy trình vận hành, hoạt động bay dân dụng trong khu vực sân đỗ, đường lăn, đường cất hạ cánh và vùng trời sân bay. Lý do: Nội dung nay liên quan đến hoạt động bay tại sân bay
70.	Chương IV CẤP PHÉP BAY		Hiện tại, thủ tục hành chính quy định tại Nghị định 125/2015/NĐ-CP được công bố bao gồm 02 thủ tục: Cấp phép bay quá cảnh cho các chuyến bay thực hiện hoạt động bay dân dụng tại Việt Nam và Cấp phép bay đi, đến cho các chuyến bay thực hiện hoạt động hàng không dân dụng tại Việt Nam. Nhằm chuẩn hóa và đảm bảo quy định đúng tên, trình tự thực hiện của từng thủ tục hành chính, cũng như có cơ sở đánh giá tác động và công bố TTHC, đề nghị rà soát và xem xét điều chỉnh lại tên thủ tục cấp phép bay cho phù hợp.	
71.	MỤC I - QUY ĐỊNH CHUNG			
72.		VATM	Các mẫu liên quan, sử dụng trong công tác cấp phép bay hiện đã liệt kê nhưng chưa có nội dung kèm theo. Lý do: Đề nghị bổ sung đầy đủ các mẫu để các đối tượng nắm được, góp ý kiến để triển khai thống nhất.	Tiếp thu và bổ sung mẫu đề nghị cấp phép bay

73.			1. Hiện tại trong dự thảo mới chỉ quy định về cấp phép bay cho tàu bay hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam; tuy nhiên trên các vùng biển quốc tế thuộc FIR do Việt Nam quản lý, dự thảo chưa quy định về việc thông báo bay. 2. Tại Điều 21 của Nghị định 125 /2015/NĐ-CP hiện hành hiện đã quy định rất rõ ràng, đầy đủ về “<i>Thủ tục nhận thông báo bay đối với chuyến bay qua, bay trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý</i>”. 3. Việc bỏ điều này sẽ tạo khoảng trống pháp lý hoặc gây hiểu nhầm là phải xin phép bay cho cả vùng trời quốc tế. Vì vậy, cần tiếp tục kế thừa các nội dung của Nghị định 125 /2015/NĐ-CP để bổ sung vào dự thảo Nghị định nhằm quy định rõ về việc “thông báo bay” đối với các chuyến bay trên vùng biển quốc tế thuộc vùng thông báo bay (FIR) do Việt Nam quản lý để điều hành và bảo đảm an toàn. 4. Đề xuất bổ sung: Điều [...]. Thủ tục thông báo bay đối với chuyến bay qua, bay trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý 1. Đối với chuyến bay qua, bay trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý mà không bay vào lãnh thổ Việt Nam: Người khai thác tàu bay thực hiện thủ tục Thông báo bay thay vì thủ tục đề nghị cấp phép bay.	Tiếp thu.
-----	--	--	---	-----------

			Thủ tục Thông báo bay được thực hiện thông qua việc nộp Kế hoạch bay không lưu (FPL) tới cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu theo quy định tại Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) Việt Nam. Lý do: Căn cứ: 1. Điều 1 Công ước Chicago xác định chủ quyền quốc gia chỉ giới hạn trong vùng trời lãnh thổ. Việt Nam quản lý FIR trên biển quốc tế với tư cách là quốc gia cung cấp dịch vụ BĐHDB, không thực thi chủ quyền lãnh thổ (cấp phép bay) đối với phần vùng biển quốc tế. 2. Điều 87 UNCLOS 1982 quy định quyền tự do bay qua trên biển quốc tế.	
2.			Tại Nghị định hiện hành có quy định tại Điều 22 về Lập và thực hiện kế hoạch hoạt động bay. Tuy nhiên tại bản Dự thảo không nêu, chỉ có quy định tại điều 35 về nộp Kế hoạch bay không lưu. Việc này sẽ dẫn đến việc thiếu quy định và cơ chế hiệp đồng ở cấp quản lý vùng trời. Do vậy đề nghị bổ sung điều này tại Dự thảo: Điều [...]. Lập và hiệp đồng kế hoạch hoạt động bay 1. Trung tâm quản lý luồng không lưu lập kế hoạch hoạt động bay dân dụng theo theo mùa, theo ngày và gửi cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia, Cục Hàng không Việt Nam.	Cục HKVN tiếp thu và bổ sung vào Điều 136 Dự thảo Nghị định

			2. Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia tổng hợp kế hoạch hoạt động bay theo ngày chung trong cả nước và triển khai đến các đơn vị quản lý vùng trời, quản lý bay thuộc Bộ Quốc phòng; thực hiện quản lý, phối hợp điều hành kế hoạch hoạt động bay chung trong cả nước; gửi kế hoạch hoạt động bay quân sự liên quan đến hoạt động bay dân dụng cho Trung tâm quản lý luồng không lưu. 3. Các cơ sở điều hành bay, cảng vụ hàng không và người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm triển khai thực hiện theo kế hoạch hoạt động bay đã được thông báo. Lý do: Quy định hiện hành ở Nghị định: Điều 22. Lập và thực hiện kế hoạch hoạt động bay 1. Trung tâm quản lý luồng không lưu lập kế hoạch hoạt động bay dân dụng theo mùa, theo ngày và gửi cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia, Cục Hàng không Việt Nam. 2. Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia tổng hợp kế hoạch hoạt động bay theo ngày chung trong cả nước và triển khai đến các đơn vị quản lý vùng trời, quản lý bay thuộc Bộ Quốc phòng; thực hiện quản lý, điều hành kế hoạch hoạt động bay chung trong cả nước; gửi kế hoạch hoạt động bay quân sự liên quan đến hoạt động bay dân dụng cho Trung tâm quản lý luồng không lưu.	
--	--	--	---	--

			3. Trung tâm quản lý luồng không lưu có trách nhiệm tổng hợp kế hoạch hoạt động bay dân dụng, kế hoạch hoạt động bay quân sự liên quan và gửi cho Cảng vụ hàng không, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và người khai thác cảng hàng không, sân bay liên quan. 4. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm triển khai kế hoạch hoạt động bay đến các cơ quan, đơn vị và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ liên quan tại cảng hàng không, sân bay.	
3.	Điều 14. Thẩm quyền cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay			
4.	1. Cục Lãnh sự thuộc Bộ Ngoại giao cấp phép bay cho chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài chở người đứng đầu Nhà nước, cơ quan lập pháp, Chính phủ các nước thực hiện chuyến thăm cấp nhà nước, thăm chính thức, thăm làm việc, thăm cá nhân tại Việt Nam và chuyến bay làm nhiệm vụ hộ tống, tiền trạm hoặc chuyến bay liên quan đến chuyến bay chuyên cơ đó.			
5.	2. Cục Tác chiến thuộc Bộ Quốc phòng cấp phép bay cho chuyến bay của tàu bay quân sự của Việt Nam, nước ngoài thực hiện hoạt động bay dân dụng, tìm kiếm cứu nạn tại Việt Nam; chuyến bay sử dụng tàu bay không người lái và phương tiện bay khác phục vụ hoạt động vận tải hàng không tầm thấp; chuyến bay của tàu bay dân dụng vận chuyển vũ khí, dụng cụ chiến tranh theo quy định tại khoản 3 Điều 61 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam; chuyến bay hoạt động bay dân dụng tại Việt Nam trong vùng trời quy định tại điểm c, d, đ khoản 2 Điều 40 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam;		BAV: Cần xem lại do Phạm vi điều chỉnh của nghị định đã loại trừ vận tải HK tầm thấp. VATM: 2. Cục Tác chiến thuộc Bộ Quốc phòng cấp phép bay cho chuyến bay của tàu bay quân sự của Việt Nam, nước ngoài thực hiện hoạt động bay dân dụng, tìm kiếm cứu nạn tại Việt Nam; chuyến bay sử dụng tàu bay không người lái và phương tiện bay khác phục vụ hoạt động vận tải	BAV: Tiếp thu, loại trừ vận tải hàng không tầm thấp trong dự thảo. VATM: Đề nghị giữ nguyên Khoản 7 Điều 39 là điều kiện để cấp phép bay, đối với hoạt động thao diễn luyện tập: tàu bay quân sự do Cục Tác chiến cấp phép bay, tàu bay dân dụng do Cục Hàng không Việt Nam cấp phép bay.

			hàng không tầm thấp; chuyển bay của tàu bay dân dụng vận chuyển vũ khí, dụng cụ chiến tranh theo quy định tại khoản 3 Điều 61 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam; chuyển bay hoạt động bay dân dụng tại Việt Nam trong vùng trời quy định tại điểm c, d, đ khoản 2 Điều 40 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam; chuyển bay sử dụng tàu bay thao diễn, luyện tập trên khu vực đông dân quy định tại khoản 7 Điều 39 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025. Lý do: Để bảo đảm đầy đủ các trường hợp được cơ quan có thẩm quyền cấp phép bay.	
6.	3. Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động thuộc Bộ Công an cấp phép bay cho chuyển bay của tàu bay công vụ của Bộ Công an.			
7.	4. Cục Hàng không Việt Nam thuộc Bộ Xây dựng cấp phép bay cho chuyển bay hoạt động bay dân dụng, tàu bay tìm kiếm cứu nạn tại Việt Nam trong vùng trời hàng không dân dụng, vùng trời sân bay dùng chung và không thuộc phạm vi quy định tại khoản 1, 2, 3 Điều này; chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam do các hãng hàng không của Việt Nam thực hiện; chuyển bay chuyên cơ của nước ngoài không thuộc phạm vi quy định tại khoản 1 Điều này; chuyển bay đi, đến Việt Nam chở vật liệu phóng xạ xuất, nhập khẩu ra, vào Việt Nam sau khi được Bộ Khoa học, công nghệ và môi trường cấp phép.		BAV: Lâm rõ Bộ KNCNMT cấp phép chuyển bay hay cấp phép cho việc xuất nhập khẩu vật liệu phóng xạ?	BAV: Bộ KHCVNT cấp giấy phép xuất, nhập khẩu ra vào Việt Nam, giấy phép này không phải là phép bay.
8.	5. Cục Hàng không Việt Nam ủy quyền cho Trung tâm quản lý luồng không lưu cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay trong một số trường hợp ngoài giờ hành chính theo quy định như sau: a) Chuyển bay chuyên chở thợ máy, động cơ, trang bị, thiết bị phục vụ, sửa chữa tàu bay hỏng hóc; chuyển bay vận		Thanh tra HK: Khoản 5 Điều 14: 5. Cục Hàng không Việt Nam ủy quyền cho Trung tâm quản lý luồng không lưu cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay trong một	Thanh tra HK: Điều 5 của Công ước Chicago 1944 qui định về “chuyển bay không thường lệ” theo đó cho phép

	chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi của tàu bay bị hỏng hóc hoặc chuyển sân để có tàu bay phục vụ mục đích này; chuyển bay khai thác trở lại sau khi chuyển hướng sân bay hạ, cất cánh (divert) do thời tiết, kỹ thuật, nhân đạo; chuyển bay khai thác trở lại sau khi khắc phục sự cố kỹ thuật. b) Chuyển bay tìm kiếm, cứu nạn, cấp cứu, y tế, cứu hộ; c) Chuyển bay nội địa chuyển sân; chuyển bay kiểm tra kỹ thuật; d) Chuyển bay của tàu bay dân dụng Việt Nam phục vụ mục đích công vụ; đ) Chuyển bay vì mục đích nhân đạo; e) Sửa đổi các nội dung sau đây của phép bay: Đường hàng không; thay đổi tàu bay vì lý do phi thương mại; thay đổi tàu bay vì lý do thương mại đối với chuyển bay nội địa; thay đổi sân bay cất cánh, hạ cánh ngoài lãnh thổ Việt Nam đối với các chuyển bay qua vùng trời Việt Nam; thay đổi số hiệu chuyển bay.		số trường hợp theo quy định như sau: Đề nghị triển khai quy định điều 5 của Công ước Chicago về việc chuyển bay quốc tế không nhằm mục đích thương mại không thường lệ. BAV: - Cần làm rõ ủy quyền có điều kiện hay không có điều kiện, và điều kiện là gì. - Sửa đổi: "Cục Hàng không Việt Nam ủy quyền cho Trung tâm quản lý luồng không lưu cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay trong một số trường hợp ngoài giờ hành chính theo quy định như sau các trường hợp dưới đây"	“chuyển bay quốc tế không thường lệ có quyền bay vào hoặc bay qua không hạ cách và có quyền hạ cánh không nhằm mục đích thương mại mà không cần xin phép trước”. Tuy nhiên, cũng theo Điều 5, các chuyển bay này cũng phải tuân thủ nghĩa vụ chung trong Công ước, cụ thể: - Quyền tài phán quốc gia đối với vùng trời (chủ quyền tuyệt đối vùng trời của mình) quy định tại Điều 1 của Công ước; - “Vì lý do an toàn của chuyển bay, mỗi Quốc gia ký kết có quyền buộc tàu bay bay theo các đường quy định”, để thực hiện việc này, các quốc gia áp dụng việc cấp phép bay để yêu cầu các chuyển bay được thực hiện trên đường hàng không đã được thiết lập và công bố, phù hợp với các quy tắc bay quốc tế (ICAO SARPs, Annex 2 – Rules of the Air). Việc quy định cấp phép bay tại Điều 40 của dự thảo Luật
--	--	--	--	--

				HKDDVN thay thế được kế thừa từ khoản 2 Điều 81 Luật HKDDVN hiện hành. Theo đó, việc hoạt động của tàu bay trong lãnh thổ Việt Nam bao gồm bay vào, bay qua và hạ cánh không nhằm mục đích thương mại phải được cấp phép bay để bảo đảm công tác quản lý vùng trời, an ninh quốc phòng, an toàn hàng không. Thực tiễn cho thấy phần lớn các quốc gia trên thế giới đều quy định các chuyến bay vào, bay qua, bao gồm cả chuyến bay thường lệ, không thường lệ đều phải được cấp phép trước khi thực hiện chuyến bay.
9.	6. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn thực hiện việc cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay theo ủy quyền, bao gồm thời gian ủy quyền; quy trình cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay theo ủy quyền. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm giám sát việc thực hiện cấp phép bay theo ủy quyền. Trung tâm quản lý luồng không lưu có trách nhiệm thông báo các nội dung phép bay được cấp, sửa đổi, hủy bỏ cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia và các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan ngay sau khi cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay và trước giờ dự kiến thực hiện chuyến bay hoặc giờ vào vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý đối với các chuyến bay qua vùng trời Việt Nam.			
10.	7. Trường hợp cấp thiết để bảo đảm an toàn bay, kiểm soát			

	viên không lưu đang trực tiếp điều hành chuyến bay có quyền cấp hiệu lệnh thay đổi kế hoạch bay cho tàu bay đang bay. Cơ sở trực tiếp điều hành chuyến bay có trách nhiệm thông báo ngay cho Trung tâm Quản lý điều hành bay khu vực có liên quan về việc cấp hiệu lệnh cho chuyến bay đó.			
11.	Điều ...: Công bố địa chỉ cơ quan cấp phép bay Cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm công bố địa chỉ tiếp nhận đề nghị cấp phép bay gồm các thông tin sau: 1. Địa chỉ tiếp nhận hồ sơ; 2. Phương thức tiếp nhận (trực tiếp, trực tuyến); 3. Thời gian làm việc.			
12.	MỤC II - CẤP, SỬA ĐỔI, HỦY BỎ PHÉP BAY CỦA CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM			
13.	Điều 15. Đề nghị cấp, sửa đổi phép bay			
14.	1. Người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển hoặc người được ủy quyền (sau đây gọi chung là người đề nghị cấp phép bay) gửi đề nghị cấp phép bay đến cơ quan cấp phép bay theo các Mẫu số ... quy định tại các Phụ lục ... kèm theo Nghị định này.			
15.	2. Khi muốn thay đổi nội dung phép bay đã được cấp, người đề nghị cấp phép bay gửi đề nghị sửa đổi phép bay đến cơ quan cấp phép bay và chỉ được thực hiện chuyến bay sau khi có được xác nhận của cơ quan cấp phép bay. Đề nghị sửa đổi phép bay bao gồm các nội dung sau đây: a) Tên, địa chỉ của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển; b) Số phép bay đã cấp; c) Chi tiết đề nghị sửa đổi phép bay đã cấp.		Thanh tra HK: Điểm d Khoản 2 Điều 15: d) Thông tin về tàu bay hoặc đội tàu bay, bao gồm loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay; (Theo ý kiến làm việc giữa Thanh tra HKVN với Phòng Vận tải hàng không từ trước, thì khi cấp phép bay không có trường thông tin này, vậy yêu cầu số đăng ký tàu bay có cần thiết hay không)	Thanh tra HK: Tiếp thu một phần, bộ phận soạn thảo đã trình bày trong mẫu đề nghị, cụ thể: Trường hợp khai thác tàu bay nằm trong AOC hoặc FAOC của người khai thác do Cục HKVN cấp, chỉ cần khai danh sách loại tàu bay trong đội tàu bay dự kiến khai thác. Trường hợp khai thác tàu bay không nằm trong AOC hoặc FAOC của người khai thác do

				Cục HKVN cấp, cần có thông tin số đăng ký tàu bay để đối chiếu, tra soát tài liệu tàu bay đảm bảo tiêu chuẩn an toàn bay
16.	3. Người đề nghị cấp phép bay tự chịu trách nhiệm về tính trung thực, chính xác của các thông tin, tài liệu của chuyến bay.			
17.	4. Quy định tại Điều này không áp dụng đối với các chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam, việc triển khai do Cục Hàng không Việt Nam thực hiện theo thông báo nhiệm vụ chuyên cơ của cơ quan có thẩm quyền.			
18.	Điều 16. Nội dung phép bay			
19.	1. Nội dung phép bay thuộc thẩm quyền cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay của Cục Hàng không Việt Nam: a) Tên, địa chỉ của người khai thác tàu bay, người vận chuyển; địa chỉ thanh toán; b) Lịch bay; c) Loại hình khai thác hoặc mục đích của chuyến bay; d) Thông tin về tàu bay; đ) Hiệu lực phép bay; e) Các quy định khác của phép bay.		Thanh tra HK: d) Thông tin về tàu bay hoặc đội tàu bay, bao gồm loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay; (Theo ý kiến làm việc giữa Thanh tra HKVN với Phòng Vận tải hàng không từ trước, thì khi cấp phép bay không có trường thông tin Số đăng ký tàu bay) VATM: 1. Nội dung phép bay thuộc thẩm quyền cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay của Cục Hàng không Việt Nam: a) Tên, địa chỉ của người khai thác tàu bay, người vận chuyển; địa chỉ thanh toán; b) Lịch bay; c) Loại hình khai thác hoặc mục đích của chuyến bay; d) Thông tin về tàu bay: loại tàu bay, số	Thanh tra HK: Tiếp thu một phần, bộ phận soạn thảo đã trình bày trong mẫu đề nghị, cụ thể: Trường hợp khai thác tàu bay nằm trong AOC hoặc FAOC của người khai thác do Cục HKVN cấp, chỉ cần khai danh sách loại tàu bay trong đội tàu bay dự kiến khai thác. Trường hợp khai thác tàu bay không nằm trong AOC hoặc FAOC của người khai thác do Cục HKVN cấp, cần có thông tin số đăng ký tàu bay để đối chiếu, tra soát tài liệu tàu bay đảm bảo tiêu chuẩn an toàn bay. Phép bay cấp ra sẽ có nội dung tương ứng với đề nghị.

			đăng ký tàu bay, trọng tải cất cánh tối đa (MTOW), quốc tịch tàu bay; đ) Hiệu lực phép bay; e) Các quy định khác của phép bay. Lý do: 1. Ngoài các chuyến bay đi/đến và hạ/cất cánh tại các cảng hàng không, sân bay của Việt Nam, còn có các chuyến bay quá cảnh (bay qua vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý) hiện giao Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay - Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam trực tiếp điều hành, cung cấp dịch vụ. 2. Trong khi đó, thông tin về MTOW tại Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay là một cấu phần quan trọng để Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay tính và thu phí điều hành bay. Hiện tại, trong đề nghị cấp phép bay của các hãng hàng không chưa thể hiện thông tin này. Do đó, trong phép bay do cơ quan có thẩm quyền cấp cũng chưa tích hợp và thể hiện được thông tin quan trọng này nên doanh nghiệp khi điều hành, cung cấp dịch vụ gặp rất nhiều hạn chế, khó khăn để tính toán làm cơ sở thu phí điều hành bay. 3. Theo thông lệ quốc tế, các quốc gia hiện nay đều yêu cầu cung cấp thông tin MTOW trong quá trình đề nghị và cấp phép bay (Singapore (AIP Singapore GEN 4.2), Úc (AIP Australia ENR 1.10 (Flight Planning)).	VATM: Tiếp thu một phần về việc thêm thông tin tàu bay. Qua trao đổi với bộ phận Tài chính của VATM, VATM khó khăn trong việc thu phí điều hành các chuyến bay bay qua lãnh thổ Việt Nam, sẽ bổ sung vào mẫu đề nghị cấp phép bay qua Việt Nam
--	--	--	---	--

20.	2. Mẫu phép bay quy định tại các Phụ lục ... kèm theo Nghị định này.			
21.	3. Nội dung và mẫu phép bay nêu tại khoản 1 Điều này không áp dụng đối với chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam.		VATM: 3. Nội dung và mẫu phép bay nêu tại khoản 1 Điều này không áp dụng đối với chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam.	
22.	Điều 17. Hồ sơ đề nghị cấp phép bay thuộc thẩm quyền của Cục Hàng không Việt Nam 1. Đơn đề nghị. 2. Đối với chuyến bay vận tải hàng không thương mại thường lệ đi đến của hãng hàng không nước ngoài: a) Quyền vận chuyển hàng không được Cục Hàng không Việt Nam cấp; b) Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay nước ngoài được Cục Hàng không Việt Nam cấp; c) Điện văn xác nhận giờ đi, đến cảng hàng không Việt Nam (slot). 3. Đối với chuyến bay vận tải hàng không thương mại thường lệ đi đến của hãng hàng không Việt Nam: a) Quyền vận chuyển hàng không đối với các chuyến bay quốc tế được Cục Hàng không Việt Nam cấp; b) Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay (AOC); Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay nước ngoài (FAOC) được Cục Hàng không Việt Nam cấp (nếu có); c) Điện văn xác nhận giờ đi, đến cảng hàng không Việt Nam (slot). 4. Đối với chuyến vận tải hàng không thương mại không thường lệ đi đến: a) Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay (AOC) được Cục Hàng không Việt Nam cấp; Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay nước ngoài (FAOC) được Cục Hàng không Việt Nam cấp (nếu có); hoặc b) Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay (AOC) do Nhà	Thanh tra HK, VNH	Điểm a, c Khoản 3 Điều 17: a) Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay hoặc Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay nước ngoài (FAOC) được Cục Hàng không Việt Nam cấp; (chọn a hoặc b) c) Điện văn xác nhận giờ đi, đến cảng hàng không Việt Nam (slot). (điện văn do ai cấp) bổ sung GD, giấy chứng nhận bảo hiểm (trách nhiệm tối thiểu theo quy định của pháp luật Việt Nam), danh sách hàng hóa, hành khách, xác nhận từ đơn vị phục vụ mặt đất. Khoản 4 Điều 17: a) Chứng chỉ khả phi còn hiệu lực; chứng chỉ đăng ký tàu bay b) Điện văn xác nhận giờ đi, đến cảng hàng không Việt Nam (slot), trừ các chuyến bay quy định tại khoản 4 Điều 18 (Thời hạn nộp đề nghị, thời hạn cấp, sửa đổi phép bay) và các chuyến bay thuộc thẩm quyền cấp phép của Bộ Công an, Cục Tác chiến, Cục Lãnh sự. (Điện văn do cơ quan nào cấp) bổ sung GD, giấy chứng nhận bảo hiểm (trách nhiệm tối thiểu theo quy định của	Đề nghị giữ nguyên. Lý do: cần quy định cả 2 trường hợp do hãng hàng không Việt Nam có thể sử dụng tàu bay trong AOC và tàu bay thuê ướt của người khai thác nước ngoài để khai thác. Không tiếp thu bổ sung GD, giấy chứng nhận bảo hiểm (trách nhiệm tối thiểu theo quy định của pháp luật Việt Nam), danh sách hàng hóa, hành khách, xác nhận từ đơn vị phục vụ mặt đất. Lý do: đối với các chuyến bay khai thác theo giai đoạn hoặc theo mùa lịch bay, tùy theo nhu cầu khai thác của từng chuyến bay theo ngày cụ thể mà người vận chuyển xây dựng kế hoạch vận chuyển hành khách, hàng hóa. Qua tham khảo phép bay của quốc tế (Trung Quốc, Hàn Quốc, Singapore, Thái Lan, Malaysia...) đều không yêu cầu các thông tin này.

	chức trách quốc gia người khai thác cấp; Chứng chỉ đăng ký tàu bay; Chứng chỉ khả phi còn hiệu lực trong trường hợp tàu bay khai thác không nằm trong các Giấy chứng nhận nêu tại điểm a. c) Điện văn xác nhận giờ đi, đến cảng hàng không Việt Nam (slot). 5. Các chuyến bay không phải là vận tải hàng không thương mại a) Chứng chỉ khả phi còn hiệu lực; b) Điện văn xác nhận giờ đi, đến cảng hàng không Việt Nam (slot), trừ các chuyến bay quy định tại khoản 5 Điều 14 (Cục Hàng không Việt Nam ủy quyền cho Trung tâm quản lý luồng không lưu), các chuyến bay chuyên dụng và hàng không chung.		pháp luật Việt Nam), xác nhận từ đơn vị phục vụ mặt đất - Lỗi đánh số thứ tự Khoản 3 xuất hiện 2 lần trong Điều 17 TCATB: 1) Thống nhất tên gọi các chứng chỉ của tàu bay giữa các Thông tư và Nghị định: Chứng chỉ khả phi = <i>Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay (Certificate of Airworthiness - CofA)</i>; Chứng chỉ đăng ký tàu bay = <i>Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch tàu bay (Certificate of Registration - CofR)</i>; 2) Chưa có phần triển khai Điều 61 của Luật HKDD về Vận chuyển hàng hóa nguy hiểm. Chỉ thấy nhắc đến vũ khí, chất phóng xạ ở Điều 14 của Nghị định này. 3) Phòng TCATB đang xây dựng Nghị định và Thông tư trong đó chỉ các tàu bay có Giấy chứng nhận loại (Type Certificate) do FAA, EASA, Nga, Canada, Brasil, Anh, Trung Quốc cấp mới được bay vào không phận của VN.	TCATB: 1) Tiếp thu thống nhất tên gọi. 2) Hàng nguy hiểm: khi cấp bay không có yêu cầu đặc biệt đối với việc vận chuyển hàng nguy hiểm, hàng nguy hiểm được vận chuyển theo quy định trong dự thảo Nghị định/Thông tư do Phòng TCATB đang xây dựng.
23.	Điều 18. Thời hạn nộp đề nghị, thời hạn cấp, sửa đổi phép bay thuộc thẩm quyền của Cục Hàng không Việt Nam			
24.	1. Chuyến bay vận tải hàng không thương mại không thường lệ bao gồm chuyến bay do hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ thực hiện và chuyến bay do hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không			

	không thường lệ thực hiện.			
25.	2. Thời hạn nộp đề nghị mới, sửa đổi phép bay a) Đối với các chuyến bay vận tải hàng không thương mại thường lệ: chậm nhất bảy (7) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay. b) Đối với chuyến bay vận tải hàng không thương mại không thường lệ đi đến do hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ thực hiện: chậm nhất ba (03) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay. c) Đối với các chuyến bay không phải là vận tải hàng không thương mại, trừ các chuyến bay quy định tại điểm d khoản này: chậm nhất hai (02) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay. d) Đối với chuyến bay vận tải hàng không thương mại không thường lệ đi đến do hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không thương mại không thường lệ thực hiện: Không áp dụng thời hạn. đ) Đối với các chuyến bay trong tình huống cấp thiết; các tình huống bất thường khác và các nội dung sửa đổi phép bay không áp dụng thời hạn theo danh mục được quy định tại khoản 5 Điều 14 (<i>Cục Hàng không Việt Nam ủy quyền cho Trung tâm quản lý luồng không lưu</i>) Nghị định này: Không áp dụng thời hạn.		Thanh tra HK, CVMB: Khoản 2 Điều 18: 2. Thời hạn nộp đề nghị mới, sửa đổi phép bay (số và chữ không thống nhất) a) Đối với các chuyến bay vận tải hàng không thương mại thường lệ: chậm nhất ba (7) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay. b) Đối với chuyến bay vận tải hàng không thương mại không thường lệ đi đến do hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ thực hiện: chậm nhất năm (03) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay. c) Đối với các chuyến bay không phải là vận tải hàng không thương mại, trừ các chuyến bay quy định tại điểm d khoản này: chậm nhất ba (02) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay. VNH: Điểm a Khoản 1 Điều 18: - Lỗi soạn thảo: sửa đúng trong cụm từ: Chậm nhất bảy (7) ngày làm việc....	Tiếp thu
26.	3. Cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm xem xét, thông báo phép bay hoặc trả lời không đồng ý cấp phép cho người nộp đề nghị trong thời hạn sau đây: a) Năm (05) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đề nghị đối với các trường hợp quy định tại điểm a Khoản 2 Điều này; b) Hai (02) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đề nghị đối với các trường hợp quy định tại điểm b Khoản 2 Điều này; c) Một (01) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đề nghị đối với các trường hợp quy định tại điểm c và d Khoản 2 Điều này;			

	d) Cơ quan cấp phép bay giải quyết ngay cho người nộp đề nghị đối với trường hợp quy định tại điểm đ Khoản 2 Điều này.			
27.	4. Trong trường hợp đề nghị cấp, sửa đổi phép bay được nộp không đúng thời hạn, cơ quan cấp phép bay xem xét các yếu tố về lý do gửi chậm, tính chất, sự cần thiết của chuyến bay và các vấn đề liên quan khác để quyết định cấp hoặc từ chối cấp phép bay.			
28.	Điều 19. Cấp phép bay trong các trường hợp khác thuộc thẩm quyền của Cục Hàng không Việt Nam			
29.	1. Các chuyến bay quốc tế đi, đến cảng hàng không nội địa a) Cục Hàng không Việt Nam xem xét quyết định cấp phép bay đối với cảng hàng không nội địa trên cơ sở ý kiến đồng ý của Bộ Xây dựng cho phép sau khi thống nhất với Bộ Công an, Bộ Y tế, Bộ Tài chính về việc bảo đảm thực hiện thủ tục xuất nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch y tế. b) Đối với chuyến bay quốc tế phục vụ nhu cầu, mục đích riêng của tổ chức, cá nhân đã làm thủ tục xuất nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch y tế tại cảng hàng không quốc tế hạ cánh đầu tiên hoặc cất cánh cuối cùng từ cảng hàng không quốc tế Việt Nam, Cục Hàng không Việt Nam cấp phép bay sau khi kiểm tra khả năng tiếp thu của cảng hàng không nội địa dự kiến hạ cánh, cất cánh.		QLC: 1. Các chuyến bay quốc tế được cấp phép hạ, cất cánh tại cảng hàng không nội địa trong các trường hợp: a) Thiên tai, dịch bệnh, cấp cứu, khẩn nguy, tìm kiếm cứu nạn; b) Phục vụ mục đích quốc phòng, an ninh; c) Cảng hàng không có nhu cầu phục vụ chuyến bay quốc tế không thường lệ để phát triển kinh tế - xã hội của địa phương và có cơ sở hạ tầng, nguồn lực đảm bảo quy trình phục vụ chuyến bay quốc tế theo tài liệu khai thác sân bay, tài liệu khai thác công trình được duyệt; d) Chuyến bay quốc tế đã hoàn thành thủ tục xuất nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch y tế quốc tế tại cảng hàng không quốc tế đầu tiên đối với chuyến bay quốc tế đến Việt Nam và tại cảng hàng không quốc tế cuối cùng đối với chuyến bay quốc tế khởi hành từ Việt Nam;	Tiếp thu một phần. Cụ thể: Đối với cảng hàng không nội địa có cơ sở hạ tầng, nguồn lực đảm bảo quy trình phục vụ chuyến bay quốc tế theo tài liệu khai thác sân bay, tài liệu khai thác công trình được Cục HKVN phê duyệt, Cục HKVN xem xét cấp phép bay. Đối với cảng hàng không nội địa chưa có cơ sở hạ tầng, nguồn lực đảm bảo quy trình phục vụ chuyến bay quốc tế theo tài liệu khai thác sân bay, tài liệu khai thác công trình được Cục HKVN phê duyệt, Cục HKVN xem xét cấp phép bay trên cơ sở ý kiến đồng ý của Bộ Xây dựng cho phép sau khi thống nhất với Bộ Công an, Bộ Y tế, Bộ Tài chính về việc

			đ) Phục vụ chuyển bay chuyên cơ. a) Đối với cảng hàng không nội địa đã có cơ sở thực hiện thủ tục xuất nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch y tế, Cục Hàng không Việt Nam xem xét quyết định cấp phép bay sau khi đã kiểm tra các nội dung quy định tại khoản 3 và 4 Điều này. b) Đối với cảng hàng không nội địa chưa có cơ sở thực hiện thủ tục xuất nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch y tế, chuyển bay phải được Bộ Xây dựng cho phép sau khi thống nhất với Bộ Công an, Bộ Y tế, Bộ Tài chính. e) Đối với chuyển bay quốc tế phục vụ nhu cầu, mục đích riêng của tổ chức, đã làm thủ tục xuất nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch y tế tại cảng hàng không quốc tế hạ cánh đầu tiên hoặc cất cánh cuối cùng từ cảng hàng không quốc tế Việt Nam, Cục Hàng không Việt Nam cấp phép bay sau khi kiểm tra khả năng tiếp thu của cảng hàng không nội địa dự kiến hạ cánh, cất cánh. TCATB: 1) Điểm b Khoản 2 Điều 19 Đối với các chuyển bay có Phép bay đặc biệt do Nhà chức trách hàng không nước ngoài cấp, Cục HKVN xem xét cấp phép bay sau khi đánh giá hồ sơ an toàn (không tự động công nhận Phép bay đặc biệt do Nhà chức trách Hàng không nước ngoài cấp)	bảo đảm thực hiện thủ tục xuất nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch y tế.
30.	2. Các chuyến bay khi tàu bay gặp sự cố kỹ thuật hoặc chưa có chứng chỉ khả phi hoặc chứng chỉ khả phi mất hiệu lực			

	tạm thời a) Đối với tàu bay của người khai thác Việt Nam, Cục Hàng không Việt Nam xem xét cấp phép bay đặc biệt (Special Flight Permit hoặc Ferry Flight Permit) theo quy định của Bộ quy chế an toàn tàu bay hoặc xem xét cấp phép bay sau khi đánh giá hồ sơ khắc phục sự cố kỹ thuật, đánh giá tình trạng đủ điều kiện bay của tàu bay; b) Đối với tàu bay của người khai thác nước ngoài, Cục Hàng không Việt Nam chỉ cấp phép bay sau khi kiểm tra đánh giá hồ sơ khắc phục sự cố kỹ thuật hoặc chuyển bay có phép bay đặc biệt của nhà chức trách người khai thác tàu bay.			
31.	3. Đối với các chuyến bay kinh doanh vận tải hàng không thương mại không thường lệ, vận tải hàng không chuyên dùng và hàng không chung của các doanh nghiệp Việt Nam chỉ khai thác trong vùng trời F và G theo quy định tại Điều ... của Nghị định này, điện văn chấp thuận Kế hoạch bay không lưu (FPL) của Trung tâm quản lý luồng không lưu thuộc Tổng Công ty quản lý bay Việt Nam là phép bay theo quy định của Điều ... Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025.		VATM: 3. Đối với các chuyến bay kinh doanh vận tải hàng không thương mại không thường lệ của hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không không thường lệ thực hiện (ví dụ như Hải Âu, Blue Sky), vận tải hàng không chuyên dùng và hàng không chung của các doanh nghiệp Việt Nam khai thác bằng tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam, điện văn chấp thuận Kế hoạch bay không lưu (FPL) của Trung tâm quản lý luồng không lưu thuộc Tổng Công ty quản lý bay Việt Nam là phép bay theo quy định của Điều ... Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025.	Không tiếp thu, bổ sung “chuyến bay kinh doanh vận tải hàng không thương mại không thường lệ của hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không không thường lệ thực hiện (ví dụ như Hải Âu, Blue Sky)”. Lý do: Các chuyến bay kinh doanh vận tải hàng không thương mại không thường lệ của hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không không thường lệ thực hiện, như của Hải Âu, Blue Sky, Sun Air... đang có xu hướng ngày càng tăng, có thể khai thác bằng tàu bay code C (B737) cần xác nhận giờ hạ, cất cánh

				(slot) trước chuyến bay, kiểm tra khả năng phục vụ của cảng hàng không nếu chỉ nộp kế hoạch bay có thể: i) không đảm bảo phục vụ tàu bay (mặt đất; sân đỗ); ii) ảnh hưởng chậm chuyến các chuyến bay vận chuyển thương mại khác.
32.	MỤC III - CẤP, SỬA ĐỔI PHÉP BAY CỦA CỤC LÃNH SỰ			
33.	Điều ...: Đề nghị cấp, sửa đổi phép bay của Cục Lãnh sự			
34.	1. Người khai thác tàu bay phải gửi đề nghị cấp phép đến Cục Lãnh sự theo địa chỉ công bố tại khoản 2 Điều ... (công bố địa chỉ)			
35.	2. Nội dung đề nghị cấp phép bay bao gồm các thông tin sau: a) Tên, địa chỉ bưu điện, thư điện tử của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển; b) Lịch bay: số hiệu chuyến bay; ngày khai thác; cảng hàng không dự kiến đi, đến; thời gian dự kiến đi, đến (giờ quốc tế UTC); c) Mục đích của chuyến bay; d) Loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay.			
36.	Điều ... Thời hạn nộp đề nghị, thời hạn cấp, sửa đổi phép bay thuộc thẩm quyền của Cục Lãnh sự			
37.	1. Thời hạn nộp đề nghị mới, sửa đổi phép bay đối với chuyến bay chuyên cơ chậm nhất ba (3) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay.			
38.	2. Cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm xem xét, thông báo phép bay hoặc trả lời không đồng ý cấp phép cho người nộp đề nghị trong thời hạn hai (02) ngày làm việc, kể từ ngày			

	nhận đề nghị.			
39.	Điều ...: Nội dung phép bay của Cục Lãnh sự. 1. Tên, địa chỉ bưu điện, thư điện tử của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển; 2. Lịch bay: số hiệu chuyến bay; ngày khai thác; cảng hàng không dự kiến đi, đến; thời gian dự kiến đi, đến (giờ quốc tế UTC); 3. Mục đích của chuyến bay; 4. Loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay; 5. Hiệu lực phép bay.			
40.	MỤC IV - CẤP, SỬA ĐỔI PHÉP BAY CỦA CỤC TÁC CHIẾN			
41.	Điều ...: Đề nghị cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay của Cục Tác chiến.			
42.	1. Người khai thác tàu bay phải gửi đề nghị cấp phép đến Cục Tác chiến theo địa chỉ công bố tại khoản 2 Điều ... (công bố địa chỉ)			
43.	2. Nội dung đề nghị cấp phép bay bao gồm các thông tin sau: a) Tên, địa chỉ bưu điện, thư điện tử của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển; b) Lịch bay: số hiệu chuyến bay; ngày khai thác; cảng hàng không dự kiến đi, đến; thời gian dự kiến đi, đến (giờ quốc tế UTC); c) Mục đích của chuyến bay; d) Loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay.			
44.	Điều ... Thời hạn nộp đề nghị, thời hạn cấp, sửa đổi phép bay thuộc thẩm quyền của Cục Tác chiến			
45.	1. Thời hạn nộp đề nghị mới, sửa đổi phép bay chậm nhất ba (3) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay.			
46.	2. Cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm xem xét, thông báo phép bay hoặc trả lời không đồng ý cấp phép cho người nộp đề nghị trong thời hạn hai (02) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đề nghị.			

47.	Điều ...: Nội dung phép bay của Cục Tác chiến. 1. Tên, địa chỉ bưu điện, thư điện tử của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển; 2. Lịch bay: số hiệu chuyến bay; ngày khai thác; cảng hàng không dự kiến đi, đến; thời gian dự kiến đi, đến (giờ quốc tế UTC); 3. Mục đích của chuyến bay; 4. Loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay; 5. Hiệu lực phép bay.			
48.	MỤC V - CẤP, SỬA ĐỔI PHÉP BAY CỦA BỘ TƯ LỆNH CẢNH SÁT CƠ ĐỘNG			
49.	Điều: Đề nghị cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay của Bộ Tư lệnh Cảnh sát cơ động. 1. Người khai thác tàu bay phải gửi đề nghị cấp phép đến Cục Lãnh sự theo địa chỉ công bố tại khoản 2 Điều ... (công bố địa chỉ)			
50.	2. Nội dung đề nghị cấp phép bay bao gồm các thông tin sau: a) Tên, địa chỉ bưu điện, thư điện tử của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển; b) Lịch bay: số hiệu chuyến bay; ngày khai thác; cảng hàng không dự kiến đi, đến; thời gian dự kiến đi, đến (giờ quốc tế UTC); c) Mục đích của chuyến bay; d) Loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay.			
51.	Điều ... Thời hạn nộp đề nghị, thời hạn cấp, sửa đổi phép bay thuộc thẩm quyền của Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động			
52.	1. Thời hạn nộp đề nghị mới, sửa đổi phép bay chậm nhất ba (3) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay.			
53.	2. Cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm xem xét, thông báo phép bay hoặc trả lời không đồng ý cấp phép cho người nộp đề nghị trong thời hạn hai (02) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đề nghị.			
54.	Điều: Nội dung phép bay của Bộ Tư lệnh Cảnh sát cơ động.			

	1. Tên, địa chỉ bưu điện, thư điện tử của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển; 2. Lịch bay: số hiệu chuyến bay; ngày khai thác; cảng hàng không dự kiến đi, đến; thời gian dự kiến đi, đến (giờ quốc tế UTC); 3. Mục đích của chuyến bay; 4. Loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay; 5. Hiệu lực phép bay.			
55.	MỤC VI – TRIỂN KHAI THỰC HIỆN PHÉP BAY			
56.	Điều 20. Hiệu lực phép bay			
57.	1. Giờ đi và đến dự kiến của từng chuyến bay được xác định theo nội dung phép bay đã cấp; người khai thác tàu bay, người vận chuyển không được cố ý xây dựng lịch bay có giờ đi, đến sai lệch so với giờ phép bay đã cấp.			
58.	2. Phép bay cho chuyến bay cất, hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay Việt Nam có giá trị hiệu lực từ mười hai (12) giờ trước giờ dự kiến cất, hạ cánh trong phép bay đến hai mươi bốn (24) giờ sau giờ dự kiến cất, hạ cánh trong phép bay trong trường hợp chuyến bay bị chậm hoặc cất cánh sớm.		BAV: - Đối với quy định “trước giờ dự kiến cất, hạ cánh” Chỉ căn cứ theo 1 mốc giờ, ko đề 2 mốc giờ vì sẽ không biết áp dụng theo mốc nào - Đề nghị bỏ “trong trường hợp chuyến bay bị chậm hoặc cất cánh sớm”	Đề nghị giữ nguyên Lý do: Chuyến bay có giờ cất cánh và giờ hạ cánh nên cần có cả hai mốc giờ này. Tiếp thu bỏ “trong trường hợp chuyến bay bị chậm hoặc cất cánh sớm”.
59.	3. Phép bay cho chuyến bay qua vùng trời Việt Nam có giá trị hiệu lực trong phạm vi thời gian từ ba (03) giờ trước giờ dự kiến cất, hạ cánh trong phép bay đến bảy mươi hai (72) giờ sau giờ dự kiến cất, hạ cánh trong phép bay trong trường hợp chuyến bay bị chậm hoặc cất cánh sớm.		BAV: - Đề nghị xem xét quy định hiệu lực phép bay theo giờ vào FIR và giờ ra khỏi FIR, thay cho giờ CẤT và HẠ - Đề nghị bỏ “trong trường hợp chuyến bay bị chậm hoặc cất cánh sớm” VATM: 3. Phép bay cho chuyến bay qua vùng	BAV: Không tiếp Đề nghị giữ nguyên Lý do không có thông tin này trong đề nghị cấp phép bay để làm mốc đôi chiều. Tiếp thu bỏ “trong trường hợp chuyến bay bị chậm hoặc cất cánh sớm”.

			trời Việt Nam có giá trị hiệu lực trong phạm vi thời gian từ ba (03) giờ trước giờ dự kiến cất, hạ cánh trong phép bay đến bảy mươi hai (72) giờ sau giờ dự kiến cất, hạ cánh trong phép bay trong trường hợp chuyến bay bị chậm hoặc cất cánh sớm. bay qua các điểm bay ra, bay vào vùng trời Việt Nam trong phép bay. Lý do: 1. Nghị định số 125/2015/NĐ-CP hiện hành quy định hiệu lực của phép bay cho chuyến bay qua vùng trời Việt Nam như sau: <i>“Phép bay cho chuyến bay qua vùng trời Việt Nam có giá trị hiệu lực trong phạm vi thời gian từ ba (03) giờ trước giờ dự kiến ghi trong phép bay đến bảy mươi hai (72) giờ sau giờ dự kiến ghi trong phép bay.”.</i> 2. Bay quá cảnh (Overflight) không cất/hạ cánh.	VATM: Đề nghị giữ nguyên Lý do: không có thông tin này trong đề nghị cấp phép bay để làm mốc đối chiếu.
60.	4. Giá trị hiệu lực của phép bay bao gồm cả phép bay cho chuyến bay từ sân bay dự bị đi sân bay đến hoặc sân bay khởi hành trong phép bay.		BAV: Theo quy định tại khoản này thì nội dung đơn xin cấp phép và nội dung phép bay phải có thông tin này, tuy nhiên không phải lúc nào cũng xác định được ngay dept altn hoặc dest altn ngay khi xin phép. đề nghị cân nhắc bỏ	Đề nghị giữ nguyên Lý do: Nội dung này kế thừa khoản 4 Điều 18 Nghị định số 125/2015/NĐ-CP, quy định này cho phép khai thác chuyến bay mà không cần cấp lại phép bay khi chuyển hướng (divert) đến sân bay dự bị.
61.	Điều 21. Từ chối cấp phép bay, hủy bỏ phép bay			

62.	1. Cơ quan cấp phép bay từ chối cấp phép bay, hủy bỏ phép bay vì lý do sau đây: a) An ninh, quốc phòng; b) An toàn, an ninh của chuyến bay; c) Trật tự và lợi ích công cộng; d) Bảo vệ lợi ích của Nhà nước; đ) Theo quy định của các điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên; e) Người đề nghị cấp phép bay cung cấp thông tin không trung thực, thực hiện phép bay không đúng theo nội dung phép bay, không thanh toán đầy đủ các loại giá, phí điều hành bay vào hoặc bay qua vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý và các loại phí khác theo quy định hoặc có những hành vi lừa dối khác.	VATM: Điều 21. Từ chối cấp phép bay, hủy bỏ phép bay 1. Cơ quan cấp phép bay từ chối cấp phép bay, hủy bỏ phép bay vì lý do sau đây: a) An ninh, quốc phòng; b) An toàn, an ninh của chuyến bay hàng không; c) Trật tự và lợi ích công cộng; d) Bảo vệ lợi ích của Nhà nước; đ) Không có xác nhận giờ hạ, cất cánh (slot) tại các cảng hàng không có điều phối; e) Theo quy định của các điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên; g) Người đề nghị cấp phép bay cung cấp thông tin không trung thực, thực hiện phép bay không đúng theo nội dung phép bay, không thanh toán đầy đủ các loại giá, phí điều hành bay vào hoặc bay qua vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý và các loại phí khác theo quy định hoặc có những hành vi lừa dối khác. Lý do: Hiện tại Điều 41 Cấp phép bay tại Dự thảo Luật HKDD có nêu: 2. Việc cấp phép bay cho các chuyến bay phải theo các nguyên tắc sau đây: a) Đáp ứng các yêu cầu về quốc phòng, an ninh, đối ngoại; b) Bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không; c) Phù hợp với năng lực của cảng hàng	Đề nghị giữ nguyên Lý do: Nội dung này kế thừa khoản 1 Điều 19 Nghị định số 125/2015/NĐ-CP. Tiếp thu. Đối với chuyến bay hạ, cất cánh tại cảng hàng không có điều phối phải có slot xác nhận khi đề nghị cấp phép bay đã được đưa vào khoản 2, 3, 4, 5 Điều 18 của dự thảo Nghị định.
-----	--	---	--

			không, hệ thống cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay. Nội dung tại dự thảo có sự khác biệt và chưa hoàn toàn thể hiện rõ các nội dung của Luật HKDD ở cấp Chính phủ để triển khai thực hiện.	
63.	2. Người đề nghị cấp phép bay phải thông báo cho cơ quan cấp phép bay trước thời hạn dự kiến thực hiện chuyến bay trong trường hợp hủy chuyến bay đã được cấp phép.		Thanh tra HK: - Người đề nghị cấp phép bay phải thông báo cho cơ quan cấp phép bay và Trung tâm Quản lý luồng không lưu trước thời hạn dự kiến thực hiện chuyến bay trong trường hợp hủy chuyến bay đã được cấp phép. (thời gian thông báo) BAV: - Đối với “trước thời hạn dự kiến thực hiện chuyến bay “”: Đề nghị quy định thời hạn, để tránh việc các hãng báo hủy rất sát ETD khiến cho slot không thể cấp cho các hãng khác. VATM: 2. Người đề nghị cấp phép bay phải thông báo cho cơ quan cấp phép bay trước thời hạn dự kiến thực hiện chuyến bay trong trường hợp hủy chuyến bay đã được cấp phép.	Thanh tra HK: Đề nghị giữ nguyên Lý do: Điều 32 của dự thảo về Gửi phép bay, các cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm gửi ngay phép bay đã cấp, sửa đổi hoặc hủy bỏ cho Trung tâm quản lý luồng không lưu. BAV: Đề nghị giữ nguyên. Vì thực tế khó xác định được thời điểm hủy chuyến, đồng thời không làm sai lệch tình trạng slot của các hãng hàng không.
64.	Điều 22. Gửi phép bay			
65.	1. Các cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm gửi ngay phép		VNH:	Cục HKVN tiếp thu

	bay đã cấp, sửa đổi hoặc hủy bỏ cho người đề nghị cấp phép bay.		Khoản 1 Điều 22: Lỗi soạn thảo: Nội dung khoản 1 lặp lại 2 lần liên tiếp tại điều 22	
66.	2. Cục Tác chiến, Cục Lãnh sự, Cục ...(Bộ Công an) có trách nhiệm gửi ngay phép bay đã cấp, sửa đổi hoặc hủy bỏ cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia, Cục Hàng không Việt Nam và Trung tâm quản lý luồng không lưu.			
67.	3. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi ngay phép bay đã cấp, sửa đổi hoặc hủy bỏ cho Trung tâm quản lý luồng không lưu và các cảng vụ hàng không khu vực.			
68.	Chương V QUY TẮC BAY			
	Mục 1 ÁP DỤNG QUY TẮC BAY			
69.	Điều 23. Phạm vi áp dụng quy tắc bay			
70.	1. Tàu bay hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam và Vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý phải tuân thủ các quy tắc bay do pháp luật Việt Nam quy định.		VATM: Điều 23. Phạm vi áp dụng quy tắc bay 1. Tàu bay hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam và Vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý phải tuân thủ các quy tắc bay do pháp luật Việt Nam quy định. 2. Khi hoạt động trong vùng trời thuộc chủ quyền của quốc gia khác, tàu bay mang quốc tịch và đăng ký Việt Nam phải tuân thủ các quy tắc bay do quốc gia đó công bố; trường hợp các quy tắc bay của Việt Nam và của quốc gia sở tại có điểm khác nhau, thì ưu tiên áp dụng quy tắc bay của quốc gia có chủ quyền đối với vùng trời đang bay qua. Lý do: Gộp nội dung với Điều 24 về Nguyên tắc áp dụng quy tắc bay	Cục HKVN đề nghị giữ nguyên như dự thảo để đảm bảo tính minh bạch rõ ràng của quy phạm
71.	2. Khi hoạt động trong vùng trời thuộc chủ quyền của quốc		Thanh tra HK:	Đề nghị giữ nguyên dự thảo:

	gia khác, tàu bay mang quốc tịch và đăng ký Việt Nam phải tuân thủ các quy tắc bay do quốc gia đó công bố; trường hợp các quy tắc bay của Việt Nam và của quốc gia sở tại có điểm khác nhau, thì ưu tiên áp dụng quy tắc bay của quốc gia có chủ quyền đối với vùng trời đang bay qua.		2. Khi hoạt động trong vùng trời thuộc chủ quyền của quốc gia khác, tàu bay mang quốc tịch và đăng ký Việt Nam phải tuân thủ các quy tắc bay do quốc gia đó công bố; trường hợp các quy tắc bay của Việt Nam và của quốc gia sở tại có điểm khác nhau, thì ưu tiên áp dụng quy tắc bay của quốc gia có chủ quyền đối với vùng trời đang bay qua. (liệu có trường hợp nào có chồng lấn để vừa áp dụng quy tắc bay của Việt Nam và của nước ngoài)	Lý do: tuân thủ Phụ ước 2 của ICAO và nghị định hoá quy phạm hiện hành tại Thông tư về quản lý và bảo đảm hoạt động bay
72.	Điều 24. Nguyên tắc áp dụng quy tắc bay			
73.	1. Khi hoạt động trong vùng trời Việt Nam và trong FIR do Việt Nam quản lý, tổ lái phải áp dụng quy tắc bay quy định tại Nghị định này.			
74.	2. Khi đang bay hoặc đang hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay, tổ lái phải tuân theo quy tắc bay tổng quát.		VATM: 2 3. Khi đang bay hoặc đang hoạt động trên khu vực hoạt động di chuyển tại sân bay, tổ lái phải tuân theo quy tắc bay tổng quát <i>Lý do:</i> Thống nhất với định nghĩa của ICAO	Cục HKVN tiếp thu
75.	3. Ngoài quy định tại khoản 2 Điều này, tổ lái phải tuân theo một trong các quy tắc sau: a) VFR; b) IFR.			
76.	4. Trong điều kiện khí tượng bay bằng mắt, tổ lái có thể chọn hoặc khi kiểm soát viên không lưu yêu cầu bay theo IFR.		TCATB: Khoản 4 điều 24: Trong điều kiện khí tượng bay bằng mắt, tổ lái có thể chọn hoặc khi kiểm soát viên không lưu yêu cầu bay theo IFR . Làm rõ IFR hay VFR?	Đề nghị giữ nguyên dự thảo: Lý do: tuân thủ Phụ ước 2 của ICAO và nghị định hoá quy phạm hiện hành tại Thông tư về quản lý và bảo đảm hoạt động bay
77.	Điều 25. Trách nhiệm của người chỉ huy tàu bay			

	1. Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo mọi hoạt động của tàu bay phù hợp với quy tắc bay theo quy định. Trong tình huống khẩn nguy, để đảm bảo an toàn, người chỉ huy tàu bay có thể thực hiện khác với quy tắc bay này, nhưng phải thông báo ngay cho cơ sở ATS và phải chịu trách nhiệm về quyết định của mình. 2. Trước khi bay, người chỉ huy tàu bay phải biết các số liệu liên quan đến chuyến bay. Đối với chuyến bay IFR, trước khi bay người chỉ huy tàu bay phải nghiên cứu tin tức khí tượng hiện tại và các bản tin dự báo, lưu ý tới yêu cầu về nhiên liệu và chuẩn bị phương án dự bị cho trường hợp chuyến bay không thể thực hiện được theo kế hoạch bay.			
78.	Điều 26. Thâm quyền của người chỉ huy tàu bay Người chỉ huy tàu bay có thâm quyền cao nhất đối với tàu bay khi đang bay.			
79.	Điều 27. Sử dụng các chất kích thích. Nhân viên hàng không thực hiện các công việc liên quan trực tiếp đến an toàn không được thực hiện nhiệm vụ khi đang chịu tác động của bất kỳ chất tác động tâm thần nào dẫn đến suy giảm khả năng làm việc. Nghiêm cấm mọi hành vi sử dụng chất tác động tâm thần gây tác hại dưới mọi hình thức đối với các đối tượng nêu trên.		ACV: Đề nghị xem xét quy định tại Thông tư về nhân viên Hàng không. BAV: Đối với “Nghiêm cấm mọi hành vi sử dụng chất tác động tâm thần gây tác hại dưới mọi hình thức đối với các đối tượng nêu trên”: Điều cấm này không khả thi trong thực tế, chỉ có thể kiểm soát tại nơi làm việc, trong thời gian làm việc CVMB: Nhân viên hàng không thực hiện các công việc liên quan trực tiếp đến an toàn không được thực hiện nhiệm vụ khi đang chịu tác động của bất kỳ chất tác động tâm thần nào dẫn đến suy giảm	Đề nghị giữ nguyên dự thảo: Lý do: tuân thủ Phụ ước 2 của ICAO và nghị định hoá quy phạm hiện hành tại Thông tư về quản lý và bảo đảm hoạt động bay

			khả năng làm việc. nghiêm cấm mọi hành vi sử dụng chất tác động tâm thần gây tác hại dưới mọi hình thức đối với các đối tượng nêu trên. Lý do: Đề nghị sử dụng thống nhất thuật ngữ giữa nội dung và tiêu đề điều khoản. Ngoài ra, đề nghị bổ sung định nghĩa “chất kích thích” và “chất tác động tâm thần”.	
80.	Mục 2 QUY TẮC BAY TỔNG QUÁT			
81.	Điều 28. Bảo vệ người và tài sản			
82.	1. Tổ lái không được điều khiển tàu bay một cách cẩu thả hoặc khinh suất gây nguy hiểm cho tính mạng hoặc tài sản của người khác.			
83.	2. Tàu bay không được bay trên các khu vực đông dân của thành phố, thị xã, thị trấn hoặc các cuộc tụ họp đông người ngoài trời, trừ khi cần thiết để cất cánh, hạ cánh hoặc khi được phép của cơ quan có thẩm quyền.		Thanh tra HK: Khoản 2 Điều 28: 2. Tàu bay không được bay trên các khu vực đông dân của thành phố, thị xã, thị trấn (gộp lại theo quy mô chính quyền mới) hoặc các cuộc tụ họp đông người ngoài trời, trừ khi cần thiết để cất cánh, hạ cánh hoặc khi được phép của cơ rrrrr có thẩm quyền.	Tiếp thu và chỉnh sửa như sau: “2. Tàu bay không được bay trên các khu vực đông dân trừ khi cần thiết để cất cánh, hạ cánh hoặc khi được phép của cơ quan có thẩm quyền.”
84.	3. Mục bay đường dài của chuyến bay hay một phần của chuyến bay được diễn tả bằng: a) Mục bay, đối với chuyến bay được thực hiện từ mục bay thấp nhất sử dụng được trở lên hoặc trên độ cao chuyển tiếp (nếu có); b) Độ cao, đối với chuyến bay được thực hiện dưới mục bay thấp nhất sử dụng được hoặc từ độ cao chuyển tiếp trở xuống (nếu có).			
85.	4. Tàu bay đang bay không được xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay xuống. Trường hợp		VATM: 4. Tàu bay đang bay không được xả nhiên	Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau:

	vì lý do an toàn của chuyến bay hoặc để thực hiện nhiệm vụ cứu nguy trong tình thế khẩn nguy hoặc các nhiệm vụ bay khác vì lợi ích công cộng, tàu bay được xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay xuống khu vực được quy định tại Quy chế bay trong khu vực sân bay theo chỉ dẫn của cơ sở ATS thích hợp.		liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay xuống. Trường hợp vì lý do an toàn của chuyến bay hoặc để thực hiện nhiệm vụ cứu nguy trong tình thế khẩn nguy hoặc các nhiệm vụ bay khác vì lợi ích công cộng, tàu bay được xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay xuống khu vực được quy định tại Quy chế bay trong khu vực sân bay theo chỉ dẫn của cơ sở ATS thích hợp. Lý do: Theo quy định tại Điểm 3.1.4 Chương 3, Annex 2	“4. Tàu bay đang bay không được xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay xuống. Trường hợp vì lý do an toàn của chuyến bay hoặc để thực hiện nhiệm vụ cứu nguy trong tình thế khẩn nguy hoặc các nhiệm vụ bay khác vì lợi ích công cộng, tàu bay được xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay xuống theo chỉ dẫn của cơ sở ATS thích hợp.”
86.	5. Tổ lái không được điều khiển tàu bay kéo bất cứ một tàu bay hoặc vật nào khác, trừ khi thực hiện phù hợp với những điều kiện do cơ quan có thẩm quyền quy định, theo huấn lệnh và chỉ dẫn của cơ sở ATS thích hợp.			
87.	6. Trừ tình huống khẩn nguy, việc nhảy dù, thả dù phải được thực hiện theo các điều kiện do Bộ Quốc phòng quy định, theo huấn lệnh và chỉ dẫn của cơ sở ATS thích hợp.			
88.	7. Tàu bay chỉ được bay nhào lộn theo các điều kiện do Bộ Quốc phòng quy định, theo huấn lệnh và chỉ dẫn của cơ sở ATS thích hợp.			
89.	8. Tàu bay chỉ được bay tốp khi có thỏa thuận trước giữa những người chỉ huy tàu bay tham gia tốp bay và các chuyến bay theo tốp trong vùng trời kiểm soát, phù hợp với các điều kiện sau: a) Về phương diện báo cáo vị trí và dẫn đường, cả tốp hoạt động như một tàu bay đơn lẻ; b) Phân cách giữa các tàu bay tham gia tốp bay là trách nhiệm của trưởng tốp và người chỉ huy của các tàu bay khác trong tốp (bao gồm cả giai đoạn chuyển tiếp khi các tàu bay			

	cơ động để có được tự phân cách trong tốp và trong quá trình nhập tốp, tách tốp); c) Mỗi tàu bay phải duy trì cự ly cách tàu bay trường tốp không quá 1 km (0,5 NM) theo chiều ngang, chiều dọc và 30 m (100 ft) theo chiều thẳng đứng.			
90.	9. Tàu bay điều khiển từ xa phải được vận hành bảo đảm an toàn, hạn chế tối đa nguy cơ gây nguy hiểm cho con người, tài sản và các tàu bay khác, phù hợp với các điều kiện theo hướng dẫn của Nhà chức trách hàng không.			
91.	10. Khí cầu tự do không người lái phải được khai thác đảm bảo giảm thiểu mỗi nguy hiểm có thể gây ra cho người, tài sản hay tàu bay khác, phù hợp với các điều kiện theo hướng dẫn của Nhà chức trách hàng không.			
92.	11. Bay trong khu vực cấm và khu vực hạn chế bay a) Tàu bay không được phép bay trong khu vực cấm bay đã được công bố theo quy định. b) Tàu bay bay trong khu vực hạn chế bay đã được công bố phải tuân thủ quy định của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an.		VATM: 11. Bay trong khu vực cấm và khu vực hạn chế bay a) Tàu bay không được phép bay trong khu vực cấm bay đã được công bố theo quy định. b) Tàu bay bay trong khu vực hạn chế bay đã được công bố phải tuân thủ quy định của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an đáp ứng các yêu cầu cụ thể quy định tại Điều 5 Nghị định này. Lý do: Thống nhất nội dung trong Nghị định	Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau: “11. Bay trong khu vực cấm và khu vực hạn chế bay a) Tàu bay không được phép bay trong khu vực cấm bay đã được công bố theo quy định. b) Tàu bay bay trong khu vực hạn chế bay đã được công bố phải đáp ứng các yêu cầu cụ thể quy định tại Điều 5 Nghị định này.”
93.	Điều 29. Tránh va chạm giữa các tàu bay Tổ lái không được điều khiển tàu bay hoạt động gần một tàu bay khác tới mức có thể gây nguy cơ va chạm.			
94.	Điều 30. Quyền ưu tiên trong khi bay			
95.	1. Khi tàu bay được ưu tiên, tổ lái phải giữ nguyên hướng mũi và tốc độ, thực hiện các hành động thích hợp nhất để tránh va chạm. Khi tàu bay không được ưu tiên, tổ lái không			

	được điều khiển tàu bay bay qua phía trên, phía dưới hay cắt ngang phía trước tàu bay được ưu tiên, trừ khi bay qua với khoảng cách đủ đảm bảo an toàn.			
96.	2. Khi hai tàu bay bay đối đầu hoặc gần đối đầu và có nguy cơ va chạm, tổ lái phải đổi hướng mũi về bên phải của mình.			
97.	3. Khi hai tàu bay bay hội tụ ở gần cùng một độ cao, tổ lái tàu bay có tàu bay khác ở bên phải của mình phải nhường đường, trừ các trường hợp sau: a) Tàu bay nặng hơn không khí và có động cơ phải nhường đường cho tàu lượn và khí cầu; b) Khí cầu có điều khiển phải nhường đường cho tàu lượn và khí cầu khác; c) Tàu lượn phải nhường đường cho khí cầu; d) Tàu bay nặng hơn không khí và có động cơ phải nhường đường cho tàu bay khác khi nhìn thấy tàu bay đó đang kéo một tàu bay hay vật nào khác.			
98.	4. Tàu bay đang bị vượt có quyền ưu tiên hơn tàu bay bay vượt. Tàu bay bay vượt khi đang bay lên, bay xuống hay bay bằng phải tránh đường cho tàu bay đang bị vượt bằng cách đổi hướng mũi sang phải và tiếp tục bay như vậy cho đến khi vượt xa hẳn tàu bay đang bị vượt cho dù trong quá trình bay vượt vị trí tương đối giữa hai tàu bay đã có thay đổi. Tàu bay bay vượt là tàu bay tiến gần một tàu bay khác từ phía sau trên một đường tạo thành một góc nhỏ hơn 70° với mặt phẳng đối xứng của tàu bay kia, tức là ở một vị trí mà từ đó vào ban đêm không thể nhìn thấy đèn vị trí trái (mạn trái) và phải (mạn phải) của tàu bay kia.			
99.	5. Hạ cánh a) Tàu bay đang bay hoặc đang hoạt động trên mặt đất hay mặt nước phải nhường đường cho tàu bay đang hạ cánh hoặc đang trong các giai đoạn chót của tiếp cận để hạ cánh. b) Khi hai hay nhiều tàu bay nặng hơn không khí đang tiếp cận tới một sân bay để hạ cánh, tàu bay ở độ cao cao hơn phải nhường đường cho tàu bay ở độ cao thấp hơn. Tàu bay			

	ở độ cao thấp hơn không được sử dụng quy tắc này để bay chen ngang trước đầu một tàu bay khác đang trong giai đoạn tiếp cận chót để hạ cánh. Tàu bay nặng hơn không khí có động cơ phải nhường đường cho tàu lượn. c) Tàu bay phải nhường đường cho tàu bay khác nếu tổ lái biết rằng tàu bay đó đang phải hạ cánh bắt buộc.			
100.	6. Cất cánh. Tàu bay đang lăn trong khu vực di chuyển tại sân bay phải nhường đường cho tàu bay đang cất cánh hoặc sắp sửa cất cánh.		VATM: 6. Cất cánh. Tàu bay đang lăn trong khu vực di chuyển hoạt động tại sân bay phải nhường đường cho tàu bay đang cất cánh hoặc sắp sửa cất cánh.	Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau: Tàu bay đang lăn trong khu vực di chuyển tại sân bay phải nhường đường cho tàu bay đang cất cánh hoặc sắp sửa cất cánh
101.	7. Hoạt động di chuyển trên mặt đất của tàu bay a) Trong trường hợp có nguy cơ va chạm giữa hai tàu bay đang lăn trên khu vực hoạt động tại sân bay, tổ lái phải áp dụng các quy tắc sau: i) Khi hai tàu bay tiến lại đối đầu hoặc gần đối đầu, cả hai tàu bay phải dừng lại hoặc ở vị trí cho phép, lăn sang phải để tránh xa tàu bay kia; ii) Khi hai tàu bay trên đường hội tụ, tàu bay phải nhường đường cho tàu bay đang lăn ở bên phải của mình; iii) Tàu bay bị vượt được quyền ưu tiên, tàu bay vượt phải tránh đường và giữ khoảng cách an toàn. b) Tàu bay đang lăn trên khu vực di chuyển tại sân bay phải dừng và chờ tại vị trí chờ trước khi vào đường cất hạ cánh, trừ khi được đài kiểm soát tại sân bay cho phép đi vào đường cất hạ cánh. c) Tàu bay đang lăn trên khu vực di chuyển tại sân bay phải dừng và chờ tại dãy đèn báo dừng đang sáng và lăn tiếp khi các đèn này tắt theo huấn lệnh của đài kiểm soát tại sân bay.		VATM: 7. Hoạt động di chuyển trên mặt đất của tàu bay a) Trong trường hợp có nguy cơ va chạm giữa hai tàu bay đang lăn trên khu vực hoạt động di chuyển tại sân bay, tổ lái phải áp dụng các quy tắc sau: i) Khi hai tàu bay tiến lại đối đầu hoặc gần đối đầu, cả hai tàu bay phải dừng lại hoặc ở vị trí cho phép, lăn sang phải để tránh xa tàu bay kia; ii) Khi hai tàu bay trên đường hội tụ, tàu bay phải nhường đường cho tàu bay đang lăn ở bên phải của mình; iii) Tàu bay bị vượt được quyền ưu tiên, tàu bay vượt phải tránh đường và giữ khoảng cách an toàn. b) Tàu bay đang lăn trên khu vực di chuyển hoạt động tại sân bay phải dừng và chờ tại vị trí chờ trước khi vào đường cất hạ cánh, trừ khi được đài kiểm soát tại	Cục HKVN tiếp thu

			sân bay cho phép đi vào đường cất hạ cánh. c) Tàu bay đang lăn trên khu vực đi chuyển hoạt động tại sân bay phải dừng và chờ tại dãy đèn báo dừng đang sáng và lăn tiếp khi các đèn này tắt theo huấn lệnh của đài kiểm soát tại sân bay. Lý do: Thống nhất khái niệm theo thuật ngữ ICAO	
102.	Điều 31. Sử dụng đèn tàu bay			
103.	1. Ngoài quy định tại Khoản 5 Điều này, từ lúc mặt trời lặn tới lúc mặt trời mọc và trong bất cứ khoảng thời gian nào khác do cơ quan có thẩm quyền quy định, tàu bay đang bay phải bật: a) Đèn chống va chạm để thu hút sự chú ý; và b) Đèn vị trí để người quan sát biết được quỹ đạo tương đối của tàu bay và không được bật các đèn khác nếu chúng có thể gây nhầm lẫn với đèn vị trí.			
104.	2. Ngoài quy định tại Khoản 5 Điều này, từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc: a) Khi tàu bay đang hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay, tổ lái phải bật đèn vị trí để người quan sát biết được quỹ đạo tương đối của tàu bay, không được bật các đèn khác nếu chúng có thể gây nhầm lẫn với đèn vị trí; b) Trừ khi đỗ và được chiếu sáng đầy đủ, tàu bay đang hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay phải bật đèn chỉ thị các đầu mút của cấu trúc tàu bay; c) Tàu bay đang hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay phải bật đèn để thu hút sự chú ý của người khác; d) Tàu bay đang cho động cơ hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay phải bật đèn để người khác biết.		VATM: 2. Ngoài quy định tại Khoản 5 Điều này, từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc: a) Khi tàu bay đang hoạt động trên khu vực hoạt động di chuyển tại sân bay, tổ lái phải bật đèn vị trí để người quan sát biết được quỹ đạo tương đối của tàu bay, không được bật các đèn khác nếu chúng có thể gây nhầm lẫn với đèn vị trí; b) Trừ khi đỗ và được chiếu sáng đầy đủ, tàu bay đang hoạt động trên khu vực hoạt động di chuyển tại sân bay phải bật đèn chỉ thị các đầu mút của cấu trúc tàu bay; c) Tàu bay đang hoạt động trên khu vực hoạt động di chuyển tại sân bay phải bật	Cục HKVN tiếp thu

			đèn để thu hút sự chú ý của người khác; d) Tàu bay đang cho động cơ hoạt động trên khu vực hoạt động di chuyển tại sân bay phải bật đèn để người khác biết. Lý do: Thống nhất khái niệm theo thuật ngữ ICAO.	
105.	3. Trừ trường hợp quy định tại Khoản 5 Điều này, tổ lái tàu bay đang bay có trang bị các đèn chống va chạm đáp ứng yêu cầu tại Điểm a Khoản 1 Điều này phải bật các đèn đó ngoài thời gian quy định tại Khoản 1 Điều này.			
106.	4. Trừ trường hợp quy định tại Khoản 5 Điều này, tổ lái tàu bay có trang bị đèn chống va chạm theo yêu cầu tại Điểm c Khoản 2 Điều này đang hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay hoặc có trang bị đèn theo yêu cầu tại Điểm d Khoản 2 Điều này đang ở trên khu vực hoạt động tại sân bay phải bật các đèn đó ngoài khoảng thời gian quy định tại Khoản 2 Điều này.		VATM: 4. Trừ trường hợp quy định tại Khoản 5 Điều này, tổ lái tàu bay có trang bị đèn chống va chạm theo yêu cầu tại Điểm c Khoản 2 Điều này đang hoạt động trên khu vực hoạt động di chuyển tại sân bay hoặc có trang bị đèn theo yêu cầu tại Điểm d Khoản 2 Điều này đang ở trên khu vực hoạt động di chuyển tại sân bay phải bật các đèn đó ngoài khoảng thời gian quy định tại Khoản 2 Điều này.	Cục HKVN tiếp thu
107.	5. Tổ lái được phép tắt hoặc giảm cường độ chiếu sáng của bất cứ đèn nào theo yêu cầu tại các Khoản 1, Khoản 2, Khoản 3, Khoản 4 Điều này nếu có thể làm ảnh hưởng đến việc thực hiện nhiệm vụ bay hoặc làm lóa mắt người quan sát.			
108.	Điều 32. Bay bằng thiết bị giả định Tàu bay chỉ được thực hiện chuyến bay bằng thiết bị giả định với hai điều kiện sau:			
109.	1. Tàu bay có trang bị cần lái kép hoạt động đầy đủ.			
110.	2. Giáo viên huấn luyện ngồi ở ghế lái có thể quan sát tốt phía trước và hai bên tàu bay hoặc có một người có đủ trình độ ngồi ở vị trí có thể quan sát tốt và thường xuyên thông			

	báo tình hình xung quanh cho giáo viên huấn luyện.			
111.	Điều 33. Hoạt động trên sân bay và trong khu vực lân cận sân bay Khi tàu bay hoạt động trên sân bay hoặc trong khu vực lân cận sân bay, tổ lái phải: 1. Quan sát các hoạt động khác tại sân bay để tránh va chạm. 2. Thực hiện phù hợp với quỹ đạo bay hoặc tránh quỹ đạo bay của các tàu bay khác. 3. Thực hiện theo đúng phương thức bay quy định cụ thể cho sân bay khi tiếp cận hạ cánh, cất cánh đi từ sân bay trừ khi cơ sở ATS có chỉ dẫn khác. 4. Hạ cánh hoặc cất cánh ngược gió, trừ khi do vị trí đường cất hạ cánh và cơ sở ATS cho rằng thực hiện hạ cánh, cất cánh theo một hướng khác thích hợp hơn để đảm bảo an toàn.			
112.	Điều 34. Hoạt động của tàu bay trên mặt nước			
113.	1. Trường hợp tàu bay và tàu thủy khác tiến gần nhau có nguy cơ va chạm: Tàu bay phải hành động hết sức thận trọng, căn cứ vào hoàn cảnh thực tế và điều kiện hiện hành, có tính đến giới hạn hoạt động của từng loại phương tiện, cụ thể: a) Trường hợp hội tụ (converging): Khi tàu bay có tàu bay khác hoặc tàu thủy ở phía bên phải, tàu bay đó phải nhường đường và giữ khoảng cách an toàn. b) Trường hợp đối đầu (approaching head-on): Khi tàu bay đối đầu hoặc gần như đối đầu với tàu bay khác hoặc tàu thủy, tàu bay phải đổi hướng sang bên phải để tránh va chạm. c) Trường hợp vượt (overtaking): Tàu bay hoặc tàu thủy bị vượt có quyền ưu tiên. Tàu bay hoặc tàu thủy thực hiện hành vi vượt phải đổi hướng thích hợp để bảo đảm giữ khoảng cách an toàn. d) Trường hợp cất cánh và hạ cánh:		Thanh tra HK: Khoản 1: 1. Trường hợp 2 tàu bay hoặc tàu bay và tàu thủy khác tiến gần nhau có nguy cơ va chạm:	Tiếp thu và chỉnh sửa phù hợp với mục 3.2.6 Phụ ước 2 của ICAO “3.2.6.1 When two aircraft or an aircraft and a vessel are approaching one another and there is a risk of collision, the aircraft shall proceed with careful regard to existing circumstances and conditions including the limitations of the respective craft.”

	Tàu bay cất cánh hoặc hạ cánh trên mặt nước phải, trong phạm vi có thể, tránh xa tất cả các tàu thuyền và không được gây cản trở đến hoạt động hàng hải của các phương tiện đó.			
114.	2. Quy định về đèn tín hiệu ban đêm a) Trong khoảng thời gian từ lúc mặt trời lặn đến mặt trời mọc, hoặc trong thời gian khác do cơ quan có thẩm quyền quy định, mọi tàu bay hoạt động trên mặt nước phải hiển thị đèn tín hiệu theo quy định tại Quy tắc quốc tế về phòng ngừa va chạm trên biển. b) Trường hợp không thể thực hiện đúng quy định trên, tàu bay phải hiển thị đèn có đặc điểm và vị trí tương tự nhất có thể với quy định của Quy tắc quốc tế nêu trên.			
115.	Điều 35. Kế hoạch bay không lưu			
116.	1. Tổ lái, nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay phải nộp kế hoạch bay không lưu liên quan đến chuyến bay hoặc một phần của chuyến bay dự định tới cơ sở ATS liên quan và chịu trách nhiệm về tính chính xác của thông tin trong kế hoạch bay không lưu.		Thanh tra HK: Khoản 1 Điều 35: 1. Tổ lái, nhân viên điều độ (điều độ hay điều phái) của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay phải nộp kế hoạch bay không lưu liên quan đến chuyến bay hoặc một phần của chuyến bay dự định tới cơ sở ATS liên quan và chịu trách nhiệm về tính chính xác của thông tin trong kế hoạch bay không lưu. (Viết lại theo form Annex 2 3.3.1.1)	- Đề nghị giữ nguyên dự thảo. - Nghị định hoá quy định hiện hành tại Thông tư quy định về bảo đảm hoạt động bay
117.	2. Kế hoạch bay không lưu phải được nộp trước khi thực hiện: a) Chuyến bay muốn được cung cấp dịch vụ không lưu (cho toàn bộ chuyến bay hay một phần chuyến bay); b) Chuyến bay bay vào, bay trong hoặc bay dọc theo các vùng hoặc đường bay được Cục Hàng không Việt Nam quy định là khi bay tại đó phải nộp kế hoạch bay không lưu để		Thanh tra HK: 2. Thiếu chuyến bay trong vùng trời tư vấn không lưu theo b.3.3.1.2 Annex 2. VATM: 2. Kế hoạch bay không lưu phải được nộp trước khi thực hiện:	Tiếp thu chỉnh sửa

	thuận tiện cho việc cung cấp dịch vụ thông báo bay, báo động và tìm kiếm, cứu nạn; c) Chuyển bay bay vào, bay trong hoặc bay dọc theo các vùng hay đường bay được Nhà chức trách hàng không quy định là khi bay tại đó phải nộp kế hoạch bay không lưu để tiến hành hiệp đồng với các đơn vị liên quan thuộc Bộ Quốc phòng hoặc với các cơ sở ATS của quốc gia kề cận nhằm tránh khả năng phải sử dụng bay chặn để nhận dạng; d) Chuyển bay bay qua biên giới quốc gia.		a) Chuyển bay muốn được cung cấp dịch vụ không lưu điều hành bay (cho toàn bộ chuyến bay hay một phần chuyến bay); b) Bất kỳ chuyến bay IFR nào bay trong vùng trời tư vấn không lưu; b) c) c) Chuyển bay bay vào, bay trong hoặc bay dọc theo các vùng hoặc đường bay được Cục Hàng không Việt Nam quy định là khi bay tại đó phải nộp kế hoạch bay không lưu để thuận tiện cho việc cung cấp dịch vụ thông báo bay, báo động và tìm kiếm, cứu nạn hàng không; e) d) d) Chuyển bay bay vào, bay trong hoặc bay dọc theo các vùng hay đường bay được Nhà chức trách hàng không Cục Hàng không Việt Nam quy định là khi bay tại đó phải nộp kế hoạch bay không lưu để tiến hành hiệp đồng với các đơn vị liên quan thuộc Bộ Quốc phòng hoặc với các cơ sở ATS của quốc gia kề cận nhằm tránh khả năng phải sử dụng bay chặn để nhận dạng; đ) đ) Chuyển bay bay qua biên giới quốc gia.	
118.	3. Nộp kế hoạch bay không lưu cho phòng thủ tục bay trước khi thực hiện chuyến bay hoặc nếu đang bay, phải liên lạc báo cáo kế hoạch bay cho cơ sở ATS có liên quan, trừ trường hợp đã được chấp thuận một kế hoạch bay lập lại		VATM: Đề nghị bỏ khoản 3, 4, 5, 6, 7, 8 Lý do: Điểm 3.3.1.2 Annex 2 Các nội dung quy định kỹ thuật chi tiết đưa xuống Thông tư	Tiếp thu chỉnh sửa
119.	4. Nộp kế hoạch bay không lưu chậm nhất là 60 phút trước khi bắt đầu thực hiện chuyến bay muốn được cung cấp dịch vụ không lưu. Nếu thời gian từ khi hạ cánh đến khi dự kiến cất cánh tại cảng hàng không không đủ, phải đảm bảo phòng thủ tục bay nhận và phát kế hoạch bay không lưu tới các địa			

	chỉ theo quy định. Nếu tàu bay đang bay, phải đảm bảo cơ sở ATS nhận được báo cáo kế hoạch bay chậm nhất là 10 phút trước khi tàu bay dự định tới điểm vào vùng trời kiểm soát hoặc điểm bay qua đường hàng không.			
120.	5. Nội dung kế hoạch bay không lưu Kế hoạch bay không lưu bao gồm các nội dung sau: a) Số hiệu chuyến bay hoặc dấu hiệu nhận biết tàu bay; b) Quy tắc và loại chuyến bay; c) Số lượng tàu bay, loại tàu bay và độ nhiễu động; d) Thiết bị; e) Sân bay khởi hành; g) Giờ dự định rời vị trí đỗ (đối với kế hoạch bay nộp trong khi bay, mục này được thay bằng giờ tàu bay bay qua điểm đầu tiên của đường bay mà kế hoạch bay đó sẽ được thực hiện); h) Tốc độ bay đường dài; i) Mục bay đường dài; k) Đường bay; l) Sân bay đến và tổng thời gian bay ước tính; m) Các sân bay dự bị; n) Nhiên liệu dự trữ; o) Tổng số người trên tàu bay; p) Các thiết bị cấp cứu và cứu nạn; q) Các tin tức cần thiết khác.		TTHK: Điểm a Khoản 5: a) Số hiệu chuyến bay hoặc dấu hiệu nhận biết tàu bay; (viết lại theo form Annex 2, số hiệu chuyến bay là 1 loại nhận dạng tàu bay)	Tiếp thu và nội dung quy định kỹ thuật chi tiết đưa xuống Thông tư
121.	6. Điền kế hoạch bay không lưu: Kế hoạch bay bao gồm đầy đủ các thông tin có liên quan đến các mục cho đến và bao gồm cả “Sân bay dự bị”, đối với toàn bộ đường bay hoặc phần đường bay mà kế hoạch bay được nộp.			
122.	7. Thay đổi kế hoạch bay không lưu Mọi thay đổi đối với kế hoạch bay của chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị (IFR) hoặc chuyến bay theo quy tắc bay bằng mắt (VFR) có kiểm soát phải được thông báo kịp thời		Thanh tra HK: 7. Thay đổi kế hoạch bay không lưu sở Mọi thay đổi đối với kế hoạch bay của chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị	Tiếp thu và nội dung quy định kỹ thuật chi tiết đưa xuống Thông tư

	cho cơ quan cung cấp dịch vụ không lưu có thẩm quyền.		(IFR) hoặc chuyển bay theo quy tắc bay bằng mắt (VFR) có kiểm soát phải được thông báo kịp thời cho cơ quan cung cấp dịch vụ không lưu (viết lại là cơ quan cấp dịch vụ không lưu) có thẩm quyền.	
123.	8. Chấm dứt kế hoạch bay không lưu a) Đối với chuyến bay có kế hoạch bay không lưu cho toàn bộ chuyến bay hay cho phần cuối của chuyến bay tới sân bay đến, ngay sau khi tàu bay đã hạ cánh tổ lái phải báo cáo trực tiếp hoặc qua liên lạc vô tuyến cho cơ sở ATS tại sân bay đó về việc tàu bay đã hạ cánh. b) Đối với chuyến bay có kế hoạch bay không lưu cho một phần của chuyến bay, mà phần đó không bao gồm sân bay đến, tổ lái phải báo cáo việc kết thúc kế hoạch bay cho cơ sở ATS liên quan, nếu cơ sở ATS đó yêu cầu. c) Trong trường hợp tại sân bay đến không có cơ sở ATS, tổ lái phải báo cáo việc hạ cánh bằng phương tiện sẵn có nhanh nhất cho cơ sở ATS gần nhất. d) Trong trường hợp sân bay đến không có đủ thiết bị liên lạc và không thể trực tiếp đến báo cáo, ngay trước khi hạ cánh tổ lái phải báo cáo qua liên lạc vô tuyến việc hạ cánh cho cơ sở ATS duy trì liên lạc sau cùng. e) Báo cáo hạ cánh phải bao gồm những nội dung sau: i) Số hiệu chuyến bay hoặc dấu hiệu nhận biết tàu bay; ii) Sân bay khởi hành; iii) Sân bay dự định đến (trong trường hợp hạ cánh xuống sân bay dự bị); iv) Sân bay thực tế đến; v) Giờ hạ cánh.		Thanh tra HK: Điểm e Khoản 8: e) Báo cáo hạ cánh phải bao gồm những nội dung sau: i) Số hiệu chuyến bay hoặc dấu hiệu nhận biết tàu bay; (viết lại theo form Annex 2, số hiệu chuyến bay là 1 loại nhận dạng tàu bay)	Tiếp thu và nội dung quy định kỹ thuật chi tiết đưa xuống Thông tư
124.			VATM: Đề nghị bổ sung: 4. Bộ Xây dựng quy định chi tiết về nội dung, việc nộp, điền, thực hiện, thay đổi, chấm dứt kế hoạch bay không lưu.	Tiếp thu và bổ sung thẩm quyền của Bộ Xây dựng
125.	Điều 36. Tín hiệu	Thanh tra	Điều 36. Tín hiệu	Tiếp thu và nội dung quy định

	1. Khi quan sát thấy hoặc nhận được bất cứ tín hiệu nào, tổ lái phải tuân theo các chỉ thị tương ứng với tín hiệu đó theo quy định. 2. Việc sử dụng tín hiệu phải đúng tình huống, mục đích và không được sử dụng tín hiệu khác có thể gây nhầm lẫn với tín hiệu nêu tại Khoản 1. 3. Nhân viên đánh tín hiệu chịu trách nhiệm thực hiện việc hướng dẫn tàu bay bằng các tín hiệu chuẩn, rõ ràng và chính xác, theo quy định tại 4. Nhân viên đánh tín hiệu thực hiện nhiệm vụ phải được đào tạo, cấp chứng chỉ và phê chuẩn bởi nhà chức trách hàng không theo quy định. 5. Nhân viên đánh tín hiệu phải mặc áo phản quang có dấu hiệu nhận diện đặc trưng, bảo đảm tổ bay có thể dễ dàng nhận biết người chịu trách nhiệm thực hiện nhiệm vụ này. 6. Dụng cụ tác nghiệp: a) Trong điều kiện ban ngày, người chỉ dẫn tín hiệu và các nhân viên mặt đất tham gia công tác hướng dẫn phải sử dụng gậy chỉ dẫn phản quang ban ngày, vợt bàn hoặc găng tay có màu phản quang. b) Trong điều kiện ban đêm hoặc tầm nhìn hạn chế, phải sử dụng gậy chỉ dẫn có đèn phát sáng.	HK	1. Khi quan sát thấy hoặc nhận được bất cứ tín hiệu nào, tổ lái phải tuân theo các chỉ thị tương ứng với tín hiệu đó theo quy định. 2. Việc sử dụng tín hiệu phải đúng tình huống, mục đích và không được sử dụng tín hiệu khác có thể gây nhầm lẫn với tín hiệu nêu tại Khoản 1. 3. Nhân viên đánh tín hiệu chịu trách nhiệm thực hiện việc hướng dẫn tàu bay bằng các tín hiệu chuẩn, rõ ràng và chính xác, theo quy định tại (tại phụ lục ...) tại đâu? 4. Nhân viên đánh tín hiệu thực hiện nhiệm vụ phải được đào tạo, cấp chứng chỉ và phê chuẩn bởi nhà chức trách hàng không theo quy định. Việc phê chuẩn: đề nghị xem xét có phát sinh thủ tục hành chính việc phê chuẩn đối với nhóm nhân viên này hay ko? 5. Nhân viên đánh tín hiệu phải mặc áo phản quang có dấu hiệu nhận diện đặc trưng, bảo đảm tổ bay có thể dễ dàng nhận biết người chịu trách nhiệm thực hiện nhiệm vụ này. (dấu hiệu quy định như thế nào để tránh với các nhân viên mặt đất khác) 6. Dụng cụ tác nghiệp: a) Trong điều kiện ban ngày, người chỉ dẫn tín hiệu và các nhân viên mặt đất tham gia công tác hướng dẫn (viết lại như Annex 2 mục 3.4.6) phải sử dụng gậy chỉ dẫn phản quang ban ngày, vợt bàn (wording) hoặc găng tay có màu phản quang.	kỹ thuật chi tiết đưa xuống Thông tư
--	--	----	---	--------------------------------------

			b) Trong điều kiện ban đêm hoặc tầm nhìn hạn chế, phải sử dụng gây chỉ dẫn có đèn phát sáng. VATM: Điều 36. Tín hiệu 1. Khi quan sát thấy hoặc nhận được bất cứ tín hiệu nào, tổ lái phải tuân theo các chỉ thị chỉ dẫn tương ứng với tín hiệu đó theo quy định. 2. Việc sử dụng tín hiệu phải đúng tình huống, mục đích và không được sử dụng tín hiệu khác có thể gây nhầm lẫn với tín hiệu nêu tại Khoản 1. 3. Nhân viên đánh tín hiệu chịu trách nhiệm thực hiện việc hướng dẫn tàu bay bằng các tín hiệu chuẩn, rõ ràng và chính xác, theo quy định tại 4. Nhân viên đánh tín hiệu thực hiện nhiệm vụ phải được đào tạo, cấp chứng chỉ và phê chuẩn bởi nhà chức trách hàng không theo quy định. Lý do: 1. Chính lý, đổi từ thuật ngữ “chỉ thị” thành “chỉ dẫn” để đúng với quy định tại khoản 4 Điều 39 Luật HKDDVN năm 2025 (dùng từ “chỉ dẫn”). 2. Khoản 3 đề nghị bổ sung nội dung vì nội dung hiện tại dự thảo chưa hoàn chỉnh. 3. Đề nghị bỏ khoản 4 vì các nội dung về nhân viên hàng không và quy định về giấy phép, năng định hoặc chứng chỉ chuyên môn của nhân viên hàng không đã được Cục HKVN dự kiến quy định tại	
--	--	--	--	--

			Nghị định về Nhà chức trách hàng không và quản lý an toàn. Đồng thời, hành động “phê chuẩn” của Nhà chức trách đối với đối tượng nhân viên này cũng cần làm rõ và phù hợp với tính chất của thủ tục hành chính khi “phê chuẩn”.	
126.	Điều 37. Thời gian 1. Sử dụng giờ quốc tế (UTC) trong khai thác hoạt động bay và bảo đảm hoạt động bay. Một ngày gồm 24 giờ, bắt đầu từ 0000. 2. Trước khi thực hiện chuyến bay có kiểm soát hoặc trong khi bay, tổ lái phải lấy chuẩn đồng hồ với cơ sở ATS. 3. Khi sử dụng thời gian trong việc áp dụng các hình thức liên lạc dữ liệu, thời gian đó phải bảo đảm độ chính xác trong phạm vi sai số không vượt quá 1 giây so với giờ UTC.		VATM: Đề nghị bỏ Lý do: Đã được quy định tại Chương VI của Nghị định	Tiếp thu
127.	Điều 38. Thực hiện huấn lệnh kiểm soát không lưu 1. Tổ lái chỉ thực hiện toàn bộ hoặc một phần chuyến bay có kiểm soát sau khi đã được cấp một huấn lệnh kiểm soát không lưu. 2. Trong trường hợp đề nghị cấp huấn lệnh kiểm soát không lưu kèm theo sự ưu tiên, tổ lái phải giải thích lý do nếu cơ sở ATS yêu cầu. 3. Huấn lệnh kiểm soát không lưu có thể được sửa đổi trong khi bay. Trước khi cất cánh, căn cứ vào nhiên liệu dự trữ và khả năng có thể phải hạ cánh xuống sân bay dự bị, tổ lái phải ghi vào kế hoạch bay không lưu đường bay đến sân bay dự bị để tạo điều kiện thuận lợi cho cơ sở ATS cấp một huấn lệnh kiểm soát không lưu sửa đổi cho tàu bay trong trường hợp cần thiết. 4. Tàu bay chỉ được lăn trên khu vực hoạt động tại sân bay khi được phép của đài kiểm soát tại sân bay và phải tuân theo các huấn lệnh và chỉ dẫn của cơ sở này.		Thanh tra HK: Khoản 3 Điều 38: 3. Huấn lệnh kiểm soát không lưu có thể được sửa đổi trong khi bay. Trước khi cất cánh, căn cứ vào nhiên liệu dự trữ và khả năng có thể phải hạ cánh xuống sân bay dự bị, tổ lái phải ghi vào kế hoạch bay không lưu đường bay đến sân bay dự bị để tạo điều kiện thuận lợi cho cơ sở ATS cấp một huấn lệnh kiểm soát không lưu sửa đổi cho tàu bay trong trường hợp cần thiết. (viết lại theo Annex 2 3.6.1.3, potential reclearance in flight) 3.6.1.3. If prior to departure it is anticipated that depending on fuel endurance and subject to reclearance in flight, a decision may be taken to proceed	

			to a revised destination aerodrome, the appropriate air traffic control units shall be so notified by the insertion in the flight plan of information concerning the revised route (where known) and the revised destination. VATM: 4. Tàu bay chỉ được lẫn trên khu vực hoạt động tại sân bay có kiểm soát khi được phép của đài kiểm soát tại sân bay và phải tuân theo các huấn lệnh và chỉ dẫn của cơ sở này. Lý do: Các nội dung quy định kỹ thuật chi tiết đưa xuống Thông tư	
128.	Điều 39. Thực hiện kế hoạch bay không lưu 1. Ngoài các trường hợp nêu tại các Khoản 3, Khoản 5 Điều này, tổ lái phải thực hiện nghiêm theo kế hoạch bay không lưu hiện hành, trừ khi cơ sở ATS cho phép thay đổi hoặc khi tình huống khẩn nguy buộc phải có hành động kịp thời khác với kế hoạch bay không lưu, nhưng sau tình huống kết thúc, phải báo ngay cho cơ sở ATS liên quan biết. 2. Trừ khi được phép của cơ sở ATS liên quan, tổ lái thực hiện chuyến bay có kiểm soát: a) Phải bay theo trục đường bay khi bay trên đường bay ATS; b) Khi bay trên đường bay khác, phải bay theo đường thẳng nối các đài dẫn đường hay các điểm xác định đường bay đó; c) Khi bay trên đoạn đường bay ATS xác định bằng các đài VOR, phải đổi việc bắt tín hiệu đài phía sau sang bắt tín hiệu đài phía trước tại điểm đổi đài hoặc ở gần điểm đó tùy theo điều kiện hoạt động. Nếu thực hiện khác với quy định tại Điểm a Mục này, tổ lái phải báo cáo cho cơ sở ATS liên quan biết.		Thanh tra HK: Điểm b, c Khoản 3 Điều 39: 3. Trong trường hợp vì điều kiện khách quan chuyến bay có kiểm soát phải thực hiện khác với kế hoạch bay không lưu hiện hành, tổ lái phải thực hiện như sau: a) Khi tàu bay bị lệch đường bay, phải chỉnh hướng bay để trở lại đường bay một cách sớm nhất; b) Khi tốc độ thực trung bình ở giai đoạn bay bằng giữa các điểm báo cáo có sai lệch hoặc dự tính có thể sai lệch $\pm 5\%$ so với tốc độ thực ghi trong kế hoạch bay không lưu, phải báo cáo cho cơ sở ATS liên quan biết; (khác so với Annex 2 mục 3.6.2.2 bc) c) Khi thay đổi giờ dự tính đến một vị trí có thể là điểm báo cáo tiếp theo, ranh giới	Tiếp thu và nội dung quy định kỹ thuật chi tiết đưa xuống Thông tư

3. Trong trường hợp vì điều kiện khách quan chuyến bay có kiểm soát phải thực hiện khác với kế hoạch bay không lưu hiện hành, tổ lái phải thực hiện như sau: a) Khi tàu bay bị lệch đường bay, phải chỉnh hướng bay để trở lại đường bay một cách sớm nhất; b) Khi tốc độ thực trung bình ở giai đoạn bay bằng giữa các điểm báo cáo có sai lệch hoặc dự tính có thể sai lệch $\pm 5\%$ so với tốc độ thực ghi trong kế hoạch bay không lưu, phải báo cáo cho cơ sở ATS liên quan biết; c) Khi thay đổi giờ dự tính đến một vị trí có thể là điểm báo cáo tiếp theo, ranh giới vùng thông báo bay hoặc sân bay hạ cánh sai lệch quá 03 phút so với giờ dự tính đã báo cho cơ sở ATS, phải báo cáo ngay giờ dự tính mới cho cơ sở ATS liên quan. 4. Trong trường hợp chủ động thay đổi kế hoạch bay không lưu, tổ lái phải đề nghị cho phép thay đổi kế hoạch bay như sau: a) Khi thay đổi mực bay đường dài, đề nghị phải bao gồm số hiệu chuyến bay hoặc dấu hiệu nhận biết tàu bay, mực bay đường dài yêu cầu, tốc độ bay đường dài tại mực bay này, giờ dự tính sửa đổi (nếu có) qua các điểm ranh giới vùng thông báo bay tiếp theo; b) Khi thay đổi đường bay và không thay đổi sân bay dự định đến, đề nghị phải bao gồm dấu hiệu nhận biết tàu bay, quy tắc bay, đường bay mới, số liệu kế hoạch bay liên quan từ điểm đầu của đường bay mới, các giờ dự tính sửa đổi và tin tức cần thiết khác; c) Khi thay đổi đường bay và thay đổi sân bay dự định đến, đề nghị phải bao gồm số hiệu chuyến bay hoặc dấu hiệu nhận biết tàu bay, quy tắc bay, đường bay mới tới sân bay dự định đến, số liệu kế hoạch bay liên quan từ điểm đầu của đường bay mới, các giờ dự tính sửa đổi, sân bay dự bị và tin tức cần thiết khác. 5. Trong điều kiện khí tượng giảm dưới tiêu chuẩn khí tượng		vùng thông báo bay hoặc sân bay hạ cánh sai lệch quá 03 phút so với giờ dự tính đã báo cho cơ sở ATS, phải báo cáo ngay giờ dự tính mới cho cơ sở ATS liên quan. (khác so với Annex 2 mục 3.6.2.2 d: 2 phút với vùng trời không có ADS-C) VATM: Đề nghị bỏ Lý do: Các nội dung quy định kỹ thuật chi tiết đưa xuống Thông tư	
---	--	--	--

	bay bằng mắt (VMC), khi thấy không thể thực hiện được chuyến bay VFR theo kế hoạch bay không lưu hiện hành, tổ lái thực hiện chuyến bay VFR có kiểm soát phải: a) Đề nghị cấp một huấn lệnh sửa đổi để tàu bay được phép tiếp tục bay VFR tới sân bay dự định đến hoặc tới sân bay dự bị hoặc rời khỏi vùng trời mà trong đó yêu cầu có huấn lệnh kiểm soát không lưu; b) Nếu không được phép thực hiện như quy định tại Điểm a Mục này, tiếp tục bay VFR và rời khỏi vùng trời liên quan đó hoặc hạ cánh xuống sân bay thích hợp gần nhất, thông báo cho cơ sở ATS về hành động đó; c) Nếu hoạt động trong vùng trời kiểm soát, đề nghị cho phép bay theo chế độ bay VFR đặc biệt; d) Đề nghị cho phép bay theo chế độ bay IFR			
129.	Điều 40. Báo cáo vị trí Trong môi trường cung cấp dịch vụ điều hành bay không có giám sát ATS, tổ lái thực hiện chuyến bay có kiểm soát phải báo cáo ngay cho cơ sở ATS về thời gian, độ cao và các tin tức cần thiết khác khi bay qua mỗi điểm báo cáo vị trí bắt buộc. Trường hợp môi trường có giám sát ATS, tổ lái báo cáo độ cao và tin tức khác nếu được yêu cầu. Tổ lái phải báo cáo vị trí khi bay qua các điểm báo cáo bổ sung khi được cơ sở ATS yêu cầu. Trường hợp không có điểm báo cáo vị trí, tổ lái phải báo cáo vị trí sau những khoảng thời gian nhất định do cơ sở ATS liên quan quy định. Tổ lái cung cấp tin tức cho cơ sở ATS qua đường truyền dữ liệu phải báo cáo khi được cơ sở này yêu cầu.		VATM: Điều 40. Báo cáo vị trí Trong môi trường cung cấp dịch vụ điều hành bay không có giám sát ATS, tổ lái thực hiện chuyến bay có kiểm soát phải báo cáo ngay cho cơ sở ATS về thời gian, độ cao và các tin tức cần thiết khác khi bay qua mỗi điểm báo cáo vị trí bắt buộc và các điểm báo cáo khác khi được cơ sở ATS yêu cầu. Trường hợp môi trường có giám sát ATS, tổ lái báo cáo độ cao và tin tức khác nếu được yêu cầu. Tổ lái phải báo cáo vị trí khi bay qua các điểm báo cáo bổ sung khi được cơ sở ATS yêu cầu. Trường hợp không có điểm báo cáo vị trí, tổ lái phải báo cáo vị trí sau những khoảng thời gian nhất định do cơ sở ATS liên quan quy định. Tổ lái cung cấp tin tức cho cơ sở ATS qua đường truyền dữ liệu phải báo cáo khi được cơ sở này yêu	Cục HKVN tiếp thu

			cầu.	
			Lý do: Điểm 3.6.3.1 Annex 2	
130.	Điều 41. Kết thúc kiểm soát Tổ lái thực hiện chuyển bay có kiểm soát phải báo cáo ngay cho cơ sở ATS liên quan biết việc tàu bay đã hạ cánh hoặc khi không còn chịu sự kiểm soát của cơ sở này nữa.		Thanh tra HK: Điều 41. Kết thúc kiểm soát Tổ lái thực hiện chuyển bay có kiểm soát phải báo cáo ngay cho cơ sở ATS liên quan biết việc tàu bay đã hạ cánh hoặc khi không còn chịu sự kiểm soát của cơ sở này nữa. Dịch lại theo 3.6.4 Annex 2 là "Một chuyển bay có kiểm soát, ngoại trừ khi hạ cánh tại một sân bay có kiểm soát, phải thông báo cho cơ sở ATS liên quan ngay khi chuyển bay đó không còn chịu sự kiểm soát của cơ sở này nữa" VATM: Điều 41. Kết thúc kiểm soát Trừ khi hạ cánh tại sân bay có kiểm soát, tổ lái thực hiện chuyển bay có kiểm soát phải báo cáo ngay cho cơ sở ATS liên quan biết việc tàu bay đã hạ cánh hoặc khi không còn chịu sự kiểm soát của cơ sở này nữa. Lý do: Mục 3.6.4 Annex 2	Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau: Điều 41. Kết thúc kiểm soát Trừ khi hạ cánh tại sân bay có kiểm soát, tổ lái thực hiện chuyển bay có kiểm soát phải báo cáo ngay cho cơ sở ATS liên quan biết khi không còn chịu sự kiểm soát của cơ sở này nữa.
131.	Điều 42. Quy định về liên lạc 1. Tổ lái thực hiện chuyển bay có kiểm soát phải liên tục canh nghe trên tần số vô tuyến thích hợp và phải thiết lập liên lạc vô tuyến hai chiều với cơ sở ATS có liên quan. 2. Nếu không liên lạc được như quy định tại Khoản 1 của điều này, tổ lái phải tuân theo phương thức mất liên lạc nêu tại Khoản 3, Khoản 4 của điều này. Tổ lái phải thiết lập liên		VATM: e) Tiếp cận hạ cánh theo phương thức tiếp cận bằng thiết bị thông thường quy định cho đài dẫn đường hoặc điểm mốc đó; Lý do: Ý 3.6.5.2.2 Annex 2	Cục HKVN tiếp thu

lạc với cơ sở ATS liên quan bằng các phương tiện sẵn có trên tàu bay. Ngoài ra, khi hoạt động tại sân bay có kiểm soát, tổ lái phải quan sát các tín hiệu trực quan để thực hiện các hướng dẫn của cơ sở ATS. 3. Nếu mất liên lạc trong điều kiện khí tượng bay bằng mắt: a) Tổ lái phải tiếp tục bay trong điều kiện khí tượng bay bằng mắt, hạ cánh xuống sân bay thích hợp gần nhất và báo cáo ngay việc hạ cánh cho cơ sở ATS liên quan; b) Nếu xem xét thấy thích hợp, tổ lái thực hiện chuyển bay IFR phù hợp với quy định tại Khoản 4 Điều này. 4. Trường hợp mất liên lạc trong điều kiện bay bằng thiết bị hoặc khi tổ lái xét thấy điều kiện khí tượng không cho phép thực hiện chuyển bay theo quy định tại Điểm a Khoản 3 Điều này thì thực hiện như sau: a) Trong vùng trời được cung cấp dịch vụ điều hành bay không có giám sát ATS, tổ lái phải duy trì tốc độ và mực bay được chỉ định cuối cùng hoặc độ cao bay an toàn thấp nhất nếu độ cao này cao hơn mực bay được chỉ định trong thời gian 20 phút sau khi tàu bay không báo cáo vị trí qua điểm báo cáo bắt buộc, sau đó điều chỉnh mực bay và tốc độ theo kế hoạch bay không lưu đã nộp; b) Trong vùng trời được cung cấp dịch vụ điều hành bay có giám sát ATS, tổ lái phải duy trì tốc độ và mực bay được chỉ định hoặc độ cao bay an toàn thấp nhất nếu độ cao này cao hơn mực bay được chỉ định trong thời gian 07 phút sau khi đạt được mực bay được chỉ định cuối cùng hoặc độ cao bay an toàn thấp nhất hoặc tổ lái đặt máy phát đáp ở mã số 7600 hoặc tàu bay không báo cáo vị trí qua điểm báo cáo bắt buộc, chọn giờ nào muộn hơn; sau đó điều chỉnh mực bay và tốc độ theo kế hoạch bay không lưu đã nộp; c) Nếu tàu bay được dẫn dắt trong môi trường có giám sát ATS hoặc đang được cơ sở ATS chỉ thị bay lệch ngang trục đường bay sử dụng RNAV và không bị khống chế về tốc độ, tổ lái phải bay nhập về đường bay theo kế hoạch bay không			
--	--	--	--

	lưu hiện hành trước điểm trọng yếu tiếp theo và phải chú ý đến độ cao bay an toàn thấp nhất; d) Tiếp tục bay theo đường bay trong kế hoạch bay không lưu hiện hành đến đài dẫn đường hoặc điểm mốc quy định của sân bay đến; bay chờ trên đài dẫn đường hoặc điểm mốc đó cho đến khi bắt đầu hạ thấp độ cao trong trường hợp tuân theo quy định tại Điểm đ Mục này; đ) Bắt đầu hạ thấp độ cao từ đài dẫn đường hoặc điểm mốc quy định đúng giờ hoặc gần đúng với giờ dự kiến tiếp cận cuối cùng do cơ sở ATS cung cấp. Nếu cho đến khi mất liên lạc vẫn chưa nhận được giờ dự kiến tiếp cận từ cơ sở này, thì phải bắt đầu hạ thấp độ cao đúng giờ hoặc gần đúng với giờ dự tính đến ghi trong kế hoạch bay không lưu hiện hành; e) Tiếp cận hạ cánh theo phương thức tiếp cận thông thường quy định cho đài dẫn đường hoặc điểm mốc đó; g) Nếu có thể, hạ cánh trong vòng 30 phút sau giờ dự tính hạ cánh ghi trong kế hoạch bay không lưu hiện hành hoặc sau giờ dự kiến tiếp cận đã xác nhận sau cùng với cơ sở ATS, chọn giờ nào muộn hơn; h) Việc cung cấp dịch vụ điều hành bay cho các chuyến bay khác đang hoạt động trong vùng trời có tàu bay bị mất liên lạc được thực hiện trên cơ sở là tàu bay bị mất liên lạc đang tuân theo các quy định tại Khoản 4 Điều này.			
132.	Điều 43. Can thiệp bất hợp pháp 1. Khi bị can thiệp bất hợp pháp, tổ bay phải áp dụng mọi biện pháp để thông báo cho cơ sở ATS liên quan biết về sự việc đó, tình hình trên tàu bay và những hành động khác với kế hoạch bay mà tàu bay buộc phải thực hiện để cơ sở ATS dành quyền ưu tiên cho tàu bay và để hạn chế đến mức thấp nhất nguy cơ va chạm với tàu bay khác. 2. Tổ lái tàu bay có trang bị ra đa thứ cấp, ADS-B khi bị can thiệp bất hợp pháp phải thực hiện theo quy định.			
133.	Mục 3 QUY TẮC BAY BẰNG MẮT			

134.	Điều 44. Chuyển bay VFR Chuyển bay VFR chỉ được thực hiện trong điều kiện tầm nhìn ngang và khoảng cách từ tàu bay đến mây bằng hoặc lớn hơn các trị số theo quy. Không áp dụng quy định này đối với chuyển bay VFR hoạt động trong vùng trời kiểm soát đã được cơ sở ATS liên quan cho phép.		VATM: Điều 44. Chuyển bay VFR Chuyển bay VFR chỉ được thực hiện trong điều kiện tầm nhìn ngang và khoảng cách từ tàu bay đến mây bằng hoặc lớn hơn các trị số theo quy định tại Phụ lục 2 (Bảng các giá trị tầm nhìn ngang và khoảng cách từ tàu bay đến mây áp dụng cho bay VFR - Thông tư 19) ban hành kèm theo Nghị định này. Không áp dụng quy định này đối với chuyển bay VFR hoạt động trong vùng trời kiểm soát đã được cơ sở ATS liên quan cho phép.	Cục HKVN tiếp thu
135.	Điều 45. Thời gian hoạt động Chuyển bay VFR được thực hiện trong khoảng thời gian từ lúc mặt trời mọc đến lúc mặt trời lặn; trong khoảng thời gian khác, chuyển bay VFR chỉ được thực hiện khi được Nhà chức trách Hàng không cho phép.			
136.	Điều 46. Điều kiện cất cánh, hạ cánh hoặc bay vào khu vực hoạt động tại sân bay Trừ trường hợp được phép của cơ sở ATS, tổ lái thực hiện chuyển bay VFR không được cất cánh, hạ cánh tại một sân bay nằm trong khu vực kiểm soát, bay vào khu hoạt động bay tại sân bay hoặc vòng lượn tại sân bay khi trần mây thấp hơn 450 m (1500 ft) hoặc tầm nhìn mặt đất nhỏ hơn 5 km.			
137.	Điều 47. Các trường hợp không được phép hoạt động bay VFR 1. Trừ trường hợp được phép của Nhà chức trách Hàng không Việt Nam, tổ lái thực hiện chuyển bay VFR không được hoạt động: a) Cao hơn mực bay 200 (FL200); b) Với tốc độ xấp xỉ âm thanh trở lên; c) Cách bờ biển trên 180 km trong vùng trời kiểm soát. 2. Không cấp phép cho VFR hoạt động trên mực bay FL 290			

	tại khu vực áp dụng mức phân cách cao tối thiểu là 300 mét (1 000 feet) đối với các hoạt động bay trên mực bay FL 290.			
138.	Điều 48. Các khu vực không được phép thực hiện chuyển bay VFR Trừ trường hợp cần thiết để cất cánh, hạ cánh hoặc khi được phép của cấp có thẩm quyền, tổ lái không được thực hiện chuyển bay VFR: 1. Trên các khu vực đông dân của thành phố, thị xã, thị trấn hoặc các cuộc tụ họp đông dân ngoài trời ở độ cao thấp hơn 300 m (1000 ft) trên chướng ngại vật cao nhất trong khu vực bán kính 600 m có tâm là vị trí ước tính của tàu bay; 2. Ngoài các vùng đông dân nêu tại Điểm a ngay trên đây, ở độ cao thấp hơn 150 m (500 ft) cách mặt đất hoặc mặt nước.		Thanh tra HK: Khoản 1 Điều 48: 1. Trên các khu vực đông dân của thành phố, thị xã, thị trấn (gộp lại theo chính quyền mới) hoặc các cuộc tụ họp đông dân ngoài trời ở độ cao thấp hơn 300 m (1000 ft) trên chướng ngại vật cao nhất trong khu vực bán kính 600 m có tâm là vị trí ước tính của tàu bay;	Cục HKVN tiếp thu
139.	Điều 49. Độ cao bay VFR Tổ lái thực hiện chuyển bay VFR khi bay bằng ở độ cao lớn hơn 900 m (3000 ft) cách mặt đất hoặc mặt nước hoặc ở độ cao phải bay ở những mực bay dành cho chuyển bay VFR theo quy định trừ khi được Nhà chức trách Hàng không Việt Nam cho phép hoặc được nêu trong huấn lệnh kiểm soát không lưu.			
140.	Điều 50. Điều kiện hoạt động bay VFR khi được cung cấp dịch vụ không lưu Tổ lái thực hiện chuyển bay VFR phải tuân theo các quy định tại các Điều 38, Điều 39, Điều 41, Điều 41, Điều 42 khi: 1. Hoạt động trong vùng trời không lưu loại B, C và D; 2. Là một phần của hoạt động bay tại sân bay có kiểm soát; 3. Hoạt động theo chế độ bay VFR đặc biệt.			
141.	Điều 51. Quy định về liên lạc Tổ lái thực hiện chuyển bay VFR bay vào, bay trong các khu vực hoặc bay dọc theo các đường bay được Cục Hàng không Việt Nam quy định khi bay qua đó phải nộp kế hoạch bay không lưu để hiệp đồng với các cơ quan, đơn vị liên quan hoặc chuyển bay qua biên giới quốc gia phải canh nghe			

	liên tục trên tần số vô tuyến thích hợp và báo cáo vị trí cho cơ sở ATS liên quan.			
142.	Điều 52. Đổi từ bay VFR sang bay IFR Tổ lái đang thực hiện chuyến bay VFR muốn đổi sang bay IFR phải thông báo các thay đổi kế hoạch bay không lưu hiện hành nếu đã nộp kế hoạch bay hoặc phải nộp kế hoạch bay không lưu cho cơ sở ATS thích hợp và nhận huấn lệnh trước khi thực hiện chuyến bay IFR trong vùng trời kiểm soát khi phải tuân theo quy định.			
143.	Mục 4 QUY TẮC BAY THIẾT BỊ			
144.	Điều 53. Phạm vi áp dụng IFR 1. Tàu bay phải được trang bị các máy móc và thiết bị dẫn đường thích hợp với đường bay trong vùng trời không lưu tàu bay sẽ bay qua. 2. Trừ trường hợp cần thiết để cất cánh, hạ cánh hoặc khi được phép của Cục Hàng không Việt Nam, tổ lái không được thực hiện chuyến bay IFR ở độ cao dưới độ cao bay an toàn thấp nhất đã quy định. Tại những nơi chưa có quy định về độ cao bay an toàn thấp nhất, tổ lái phải: a) Bay ở độ cao không thấp hơn 600 m trên chướng ngại vật cao nhất trong khu vực có bán kính là 08 km tính từ vị trí ước tính của tàu bay đối với vùng địa hình cao hay vùng đồi núi; b) Bay ở độ cao không thấp hơn 300 m trên chướng ngại vật cao nhất trong khu vực có bán kính là 08 km tính từ vị trí ước tính của tàu bay ngoài vùng đồi núi hay vùng địa hình cao. 3. Đổi từ bay IFR sang bay VFR: a) Muốn đổi từ bay IFR sang bay VFR cho chuyến bay đã nộp kế hoạch bay không lưu, tổ lái phải thông báo cho cơ sở ATS việc hủy bỏ bay IFR và báo cáo những thay đổi trong kế hoạch bay không lưu hiện hành; b) Tổ lái tàu bay đang bay IFR gặp điều kiện khí tượng bay		Thanh tra HK: Khoản 2 Điều 53: 2. Trừ trường hợp cần thiết để cất cánh, hạ cánh hoặc khi được phép của Cục Hàng không Việt Nam, tổ lái không được thực hiện chuyến bay IFR ở độ cao dưới độ cao bay an toàn thấp nhất đã quy định. Tại những nơi chưa có quy định về độ cao bay an toàn thấp nhất, tổ lái phải: a) Bay ở độ cao không thấp hơn 600 m (2000 ft) trên chướng ngại vật cao nhất trong khu vực có bán kính là 08 km tính từ vị trí ước tính của tàu bay đối với vùng địa hình cao hay vùng đồi núi; b) Bay ở độ cao không thấp hơn 300 m (1000 ft) trên chướng ngại vật cao nhất trong khu vực có bán kính là 08 km tính từ vị trí ước tính của tàu bay ngoài vùng đồi núi hay vùng địa hình cao.	Cục HKVN tiếp thu

	bằng mắt không được hủy bỏ bay IFR trừ khi xác định trước được rằng điều kiện khí tượng bay bằng mắt tồn tại liên tục trên đường bay trong thời gian dài.			
145.	Điều 54. Các quy tắc áp dụng cho chuyến bay IFR trong vùng trời kiểm soát 1. Tổ lái thực hiện chuyến bay IFR phải tuân theo các quy định tại các Điều 38, Điều 39, Điều 40, Điều 41, Điều 42 khi hoạt động trong vùng trời kiểm soát. 2. Tổ lái thực hiện chuyến bay IFR khi bay đường dài trong vùng trời kiểm soát phải bay ở một mực bay đường dài hoặc ở giữa hai mực bay hoặc ở trên một mực bay đường dài khi sử dụng kỹ thuật lấy độ cao trong chế độ bay đường dài. Mực bay đường dài này được chọn từ mực bay theo quy định, trừ những trường hợp không áp dụng tương quan giữa mực bay và hướng đường bay do Nhà chức trách Hàng không Việt Nam cho phép hoặc theo huấn lệnh kiểm soát không lưu.		VATM: Điều 54. Các quy tắc áp dụng cho chuyến bay IFR trong vùng trời kiểm soát 1. Tổ lái thực hiện chuyến bay IFR phải tuân theo các quy định tại các Điều 38, Điều 39, Điều 40, Điều 41, Điều 42 khi hoạt động trong vùng trời kiểm soát. 2. Tổ lái thực hiện chuyến bay IFR khi bay đường dài trong vùng trời kiểm soát phải bay ở một mực bay đường dài hoặc ở giữa hai mực bay hoặc ở trên một mực bay đường dài khi sử dụng kỹ thuật lấy độ cao trong chế độ bay đường dài. Mực bay đường dài này được chọn từ mực bay theo quy định tại Phụ lục 8 (bảng mực bay đường dài – Annex 2) ban hành kèm theo Nghị định này, trừ những trường hợp không áp dụng tương quan giữa mực bay và hướng đường bay do Nhà chức trách Hàng không Việt Nam cho phép hoặc theo huấn lệnh kiểm soát không lưu.	
146.	Điều 55. Các quy tắc áp dụng cho hoạt động bay IFR ngoài vùng trời kiểm soát 1. Tổ lái thực hiện hoạt động IFR khi bay đường dài ở ngoài vùng trời kiểm soát phải bay ở một mực bay đường dài phù hợp với hướng đường bay được quy định trong bảng mực bay đường dài tại Phụ lục (Bảng mực bay đường dài cho các chuyến bay trên vùng trời nước cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam) ban hành kèm theo Nghị định này, trừ khi được Nhà chức trách Hàng không Việt Nam cho phép		VATM: Điều 55. Các quy tắc áp dụng cho hoạt động bay IFR ngoài vùng trời kiểm soát 1. Tổ lái thực hiện hoạt động IFR khi bay đường dài ở ngoài vùng trời kiểm soát phải bay ở một mực bay đường dài phù hợp với hướng đường bay được quy định trong bảng mực bay đường dài tại Phụ	Cục HKVN tiếp thu

	bay ở độ cao thấp hơn hoặc bằng 900 m so với mực nước biển trung bình. 2. Tổ lái thực hiện hoạt động bay IFR ngoài vùng trời kiểm soát nhưng vẫn bay ở trong hoặc đang tiến vào các khu vực hoặc dọc theo các đường bay được Nhà chức trách Hàng không Việt Nam quy định khi bay qua đó phải nộp kế hoạch bay không lưu để hiệp đồng với các cơ quan, đơn vị liên quan hoặc chuyển bay qua biên giới quốc gia phải canh nghe liên tục trên tần số vô tuyến thích hợp và thiết lập liên lạc hai chiều với cơ sở ATS liên quan khi cần thiết. 3. Tổ lái thực hiện hoạt động bay IFR ngoài vùng trời kiểm soát đã được Nhà chức trách Hàng không Việt Nam cho phép phải: a) Nộp kế hoạch bay không lưu; b) Thiết lập liên lạc với cơ sở ATS và phải tuân theo chế độ báo cáo vị trí quy định tại Điều 39 đối với chuyển bay có kiểm soát.		lục (Bảng mục bay đường dài cho các chuyến bay trên vùng trời nước cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam) 8 (bảng mục bay đường dài - Annex 2) ban hành kèm theo Nghị định này, trừ khi được Nhà chức trách Hàng không Việt Nam cho phép bay ở độ cao thấp hơn hoặc bằng 900 m so với mực nước biển trung bình.	
147.	Điều 56. Hoạt động xả nhiên liệu, thả vật thể từ trên không 1. Việc xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các vật thể khác từ tàu bay đang bay bị nghiêm cấm, trừ trường hợp khẩn cấp vì lý do an toàn của chuyến bay hoặc để thực hiện nhiệm vụ công ích đã được phê duyệt. 2. Khi thực hiện, việc xả, thả phải được tiến hành trong khu vực đã được xác định và công bố theo quy định và phải được sự cho phép của cơ sở kiểm soát không lưu.			
148.	Điều 57. Khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng. 1. Khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng được thiết lập cho từng sân bay có hoạt động bay dân dụng, có giới hạn ngang, giới hạn cao. 2. Việc thiết lập khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng phải bảo đảm an toàn, vệ sinh, môi trường cho người, tài sản, công trình ở			

	mặt đất. 3. Cục Hàng không Việt Nam chủ trì, phối hợp với Cục Tác chiến, cơ quan liên quan của Bộ Nông nghiệp và Môi trường, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, người khai thác cảng hàng không, sân bay và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu liên quan xác định khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng; trình Bộ Xây dựng quyết định. 4. Bộ Nông nghiệp và Môi trường, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chỉ định và giao nhiệm vụ cho cơ quan trực thuộc liên quan phối hợp với Cục Hàng không Việt Nam trong việc xác định khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật từ tàu bay dân dụng. 5. Cục Hàng không Việt Nam công bố khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng.			
149.	Mục 5 CƯỜNG CHẾ TÀU BAY VI PHẠM			
150.	Điều 58. Tàu bay vi phạm bị bay chặn, bay kèm 1. Tàu bay bị bay chặn khi có hành động vi phạm vùng trời Việt Nam. 2. Tàu bay bị bay kèm khi có hành động vi phạm phép bay.			
151.	Điều 59. Tuân thủ bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay 1. Trong trường hợp tàu bay bị bay chặn trong lãnh thổ Việt Nam, người chỉ huy tàu bay bị chặn phải tuân thủ các quy định về bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay tại mục này . 2. Người lái tàu bay Việt Nam không được thực hiện chuyển bay quốc tế trừ khi có các phương thức và tín hiệu liên quan đến việc bay chặn tàu bay trong buồng lái; Khi tàu bay bị tàu bay quân sự hoặc tàu bay nhà nước bay chặn, người chỉ huy tàu bay phải tuân thủ các quy định về bay chặn của quốc gia bay qua hoặc tiêu chuẩn quốc tế về bay chặn.			
152.	Điều 60. Tàu bay bị bay ép hạ cánh tại các cảng hàng không, sân bay			

	Tàu bay bị bay ép hạ cánh tại các cảng hàng không, sân bay nếu thuộc một trong các trường hợp sau: 1. Tàu bay đang bay trong vùng trời Việt Nam bị can thiệp bất hợp pháp. 2. Tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam bị bay chặn, bay kèm nhưng không chấp hành hành động của tàu bay Quân đội nhân dân Việt Nam đang thực hiện bay chặn, bay kèm.			
153.	Điều 61. Thể thức bay chặn, bay kèm tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam Tàu bay bay chặn, bay kèm tiếp cận tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam thực hiện theo phương thức sau: 1. Tàu bay bay chặn, bay kèm tiếp cận tàu bay vi phạm từ phía sau bên trái hoặc bên phải phù hợp với điều kiện cơ động, quan sát; sau đó thiết lập tốc độ và khoảng cách phù hợp bảo đảm an toàn, phát ra các ký, tín hiệu và hành động; đồng thời bảo đảm cho phi công (tổ bay) của tàu bay vi phạm có thể tiếp nhận các ký, tín hiệu và hành động từ tàu bay bay chặn, bay kèm. 2. Sau khi tàu bay vi phạm nhận được thông tin cần thiết và chấm dứt vi phạm, tàu bay bay chặn, bay kèm thoát ly khỏi khu vực.			
154.	Điều 62. Thể thức bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay 1. Tàu bay bay ép tiếp cận tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam thực hiện theo phương thức sau: a) Tàu bay bay ép tiếp cận tàu bay vi phạm từ phía sau bên trái hoặc bên phải phù hợp với điều kiện cơ động, quan sát; sau đó thiết lập tốc độ và khoảng cách phù hợp bảo đảm an toàn, phát ra các ký, tín hiệu và hành động; đồng thời bảo đảm cho phi công (tổ bay) của tàu bay vi phạm có thể tiếp nhận các ký, tín hiệu và hành động yêu cầu hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay được chỉ định; b) Sau khi tàu bay vi phạm hạ cánh an toàn tại cảng hàng không, sân bay được chỉ định, tàu bay bay ép thoát ly khỏi			

	khu vực hoặc hạ cánh theo mệnh lệnh của chỉ huy bay quân sự. 2. Điều kiện cảng hàng không, sân bay được chỉ định Cảng hàng không, sân bay phải phù hợp về điều kiện kỹ thuật bảo đảm cho loại tàu bay vi phạm hạ cánh; địa hình khu vực sân bay phù hợp cho bay vòng, tiếp cận khu vực sân bay để vào hạ cánh; tàu bay vi phạm có đủ nhiên liệu để đến sân bay được chỉ định hạ cánh. Ưu tiên chỉ định hạ cánh tại sân bay có hoạt động hàng không dân dụng.			
155.	Điều 63. Sử dụng thông tin và ký, tín hiệu Tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép sử dụng ký, tín hiệu bằng vô tuyến điện hoặc các hành động yêu cầu tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam chấp hành đúng chỉ dẫn quy định tại Phụ lục xx ban hành kèm theo Nghị định này.		Điều 63. Sử dụng thông tin và ký, tín hiệu Tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép sử dụng ký, tín hiệu bằng vô tuyến điện hoặc các hành động yêu cầu tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam chấp hành đúng chỉ dẫn quy định tại Phụ lục 9 (thông tin, ký tín hiệu sử dụng trong trường hợp bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay – ND139) ban hành kèm theo Nghị định này.	Cục HKVN tiếp thu
156.	Điều 64. Xử lý tàu bay vi phạm vùng trời không chấp hành hiệu lệnh của tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh Khi tàu bay vi phạm không chấp hành hiệu lệnh của tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay được chỉ định, có nguy cơ gây mất an toàn đến mục tiêu quan trọng hoặc ảnh hưởng đến quốc phòng, an ninh, việc xử lý thực hiện theo quy định xử lý tình huống tác chiến phòng không của Bộ Quốc phòng.			
157.	Điều 65. Lực lượng thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay 1. Tàu bay, lực lượng đang làm nhiệm vụ trực ban chiến đấu của các đơn vị thuộc Bộ Quốc phòng và sự phối hợp điều			

	hành của lực lượng quản lý hoạt động bay hàng không dân dụng. 2. Căn cứ tình huống cụ thể đối với từng loại tàu bay vi phạm và khu vực vi phạm, cấp có thẩm quyền quyết định sử dụng lực lượng đang làm nhiệm vụ trực ban chiến đấu ở khu vực phù hợp thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh.			
158.	Điều 66. Thẩm quyền ra lệnh bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay 1. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng ra lệnh thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay. 2. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng báo cáo trực tiếp Thủ tướng Chính phủ quyết định bay chặn, bay kèm, bay ép đối với tàu bay chuyên cơ vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay.			
159.	Điều 67. Quy trình xử lý tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam 1. Cơ quan quản lý vùng trời, quản lý điều hành bay thuộc Quân chủng Phòng không - Không quân khi phát hiện hoặc tiếp nhận thông tin tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam a) Kịp thời báo cáo người chỉ huy cấp mình, sở chỉ huy cấp trên và thông báo cho các đơn vị quản lý bay hàng không dân dụng và các cơ quan, đơn vị hiệp đồng liên quan; b) Khi có lệnh của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng lực lượng Không quân thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay theo quy định tại Điều 6 và Điều 7 Nghị định này; c) Trường hợp tiếp nhận thông tin tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam từ Quân chủng Hải quân, các Quân khu hoặc các cơ sở quản lý không lưu hàng không dân dụng phải tiến hành xác minh thông tin trước khi triển khai các bước xử lý theo quy định tại điểm a, b khoản này. 2. Cơ sở điều hành bay hàng không dân dụng tại cảng hàng			

	không, sân bay có tàu bay vi phạm hạ cánh Trường hợp triển khai bay chặn, bay kèm, bay ép đối với tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại sân bay chỉ định, cơ sở điều hành bay hàng không dân dụng thực hiện nhiệm vụ sau: a) Hiệp đồng, phối hợp với đơn vị quân đội liên quan trong quá trình thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay; b) Thiết lập liên lạc với đơn vị chỉ huy bay chặn, bay kèm, bay ép; tiếp tục duy trì liên lạc hai chiều với tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép và cung cấp cho tàu bay này những thông tin đã biết liên quan đến tàu bay vi phạm; c) Thông báo cho cơ sở điều hành bay kế cận nếu tàu bay vi phạm bay vào khu vực trách nhiệm của cơ sở điều hành bay này; d) Sau khi tàu bay vi phạm hạ cánh an toàn tại Cảng hàng không, sân bay chỉ định. Cơ sở điều hành bay hướng dẫn tàu bay vi phạm lẫn vào vị trí đỗ.			
160.	Điều 68. Lực lượng xử lý tàu bay vi phạm vùng trời, bị bay ép hạ cánh 1. Lực lượng thuộc Bộ Quốc phòng. 2. Lực lượng phối hợp, hiệp đồng thuộc Bộ Xây dựng, Bộ Công an và các bộ, ngành liên quan. 3. Lực lượng thuộc Ban Chỉ đạo phòng, chống khủng bố tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.			
161.	Điều 69. Phối hợp, hiệp đồng giữa các lực lượng tham gia xử lý tàu bay vi phạm vùng trời bị bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay 1. Nguyên tắc phối hợp, hiệp đồng a) Tuân thủ quy định pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; b) Phù hợp với chính sách, đường lối đối ngoại của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam; c) Chủ động, tích cực, có đối sách phù hợp với từng vụ vi			

	phạm; d) Thực hiện đúng theo chức năng, nhiệm vụ được giao; đ) Trao đổi thông tin giữa các lực lượng trong quá trình xử lý tàu bay vi phạm bảo đảm kịp thời, hiệu quả. 2. Nội dung phối hợp, hiệp đồng a) Hiệp đồng chỉ huy, điều hành xử lý tàu bay vi phạm vùng trời bị bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh do Quân chủng Phòng không - Không quân chủ trì hiệp đồng với cơ quan, đơn vị hàng không dân dụng trong điều hành tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam; b) Hiệp đồng xử lý tàu bay vi phạm sau khi hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay Ban Chỉ đạo phòng, chống khủng bố tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương có cảng hàng không, sân bay chủ trì, chỉ đạo các lực lượng liên quan phối hợp triển khai xử lý tàu bay vi phạm hạ cánh theo phương án, kế hoạch đã được cấp có thẩm quyền phê chuẩn; Cục Hàng không Việt Nam chủ trì, hiệp đồng phối hợp với lực lượng quân đội, công an, chính quyền địa phương và các cơ quan quản lý nhà nước, các doanh nghiệp hoạt động tại cảng hàng không tham gia xử lý tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay; Đơn vị không quân đóng quân tại sân bay quân sự được chỉ định bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh phối hợp, hiệp đồng chặt chẽ với lực lượng công an, chính quyền địa phương và các cơ quan, đơn vị chức năng có liên quan xử lý khi tàu bay vi phạm hạ cánh.			
162.	Chương VI ĐƠN VỊ ĐO LƯỜNG TRONG HÀNG KHÔNG			
163.	Điều 70. Hệ thống đơn vị đo 1. Hệ đơn vị đo quốc tế (SI) làm nền tảng cho mọi hoạt động đo lường hàng không tuân thủ quy định của pháp luật về đo lường ; 2. Đơn vị đo không thuộc Hệ đơn vị đo quốc tế (non-SI) phù			

	hợp thông lệ quốc tế được quy định sử dụng trong hàng không;			
164.	Điều 71. Các đơn vị đo lường sử dụng trong hàng không. Ngoài các đơn vị đo lường quy định tại Điều 70 nghị định này các đơn vị đo lường sau được sử dụng chính thức trong hàng không: 1. Thời gian: a) Sử dụng Giờ phối hợp quốc tế (UTC) làm chuẩn thời gian duy nhất cho mọi hoạt động liên lạc, dẫn đường và báo cáo hàng không. b) Định dạng hiển thị: 24 giờ (HH:MM:SS) và Lịch Gregorian (YYYY-MM-DD),. 2. Khối lượng: Tấn (Tonne - t). 3. Nhiệt độ: Độ C (Degree Celsius - °C) thay cho Kelvin. 4. Góc phẳng: Độ (°), phút ('), giây (") thay cho Radian. 5. Thể tích: Lít (L). 6. Khoảng cách dài (Dẫn đường): Sử dụng Hải lý (Nautical Mile - NM) thay cho km,. 7. Độ cao/Độ cao bay (Altitude/Height): Sử dụng Foot (ft) thay cho mét (m) trong điều hành bay và phân cách cao,. 8. Tốc độ (Speed): Sử dụng Knot (kt) thay cho m/s hoặc km/h đối với tốc độ tàu bay và tốc độ gió,. 9. Đặt độ cao (Altimeter setting): Sử dụng đơn vị Hectopascal (hPa). Không sử dụng inch thủy ngân (inHg) hay milimet thủy ngân (mmHg) trong đàm thoại không lưu tại Việt Nam trừ trường hợp tàu bay lực lượng vũ trang. 10. Tầm nhìn (Visibility): Sử dụng Mét (m) hoặc Kilômét (km).			
165.	Điều 72. Thông tin liên lạc mặt đất - không trung 1. Trong liên lạc vô tuyến, bắt buộc sử dụng tên gọi chuẩn của đơn vị đo lường. 2. Trường hợp có sự khác biệt về trang thiết bị (ví dụ: máy bay chỉ hiển thị mét trong khi KSVKL cấp huấn lệnh feet), bắt buộc phải thực hiện quy trình xác nhận chuyển đổi giá trị			

	trước khi thực hiện để tránh va chạm.			
166.	CHƯƠNG VI QUẢN LÝ CHƯỚNG NGẠI VẬT HÀNG KHÔNG	ACV	Đề nghị nghiên cứu sửa đổi Nghị định số 32/2016/NĐ-CP của Chính phủ: Quy định về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam thay vì đưa nội dung vào Nghị định này; Thống nhất tiêu chuẩn với Annex14 và MAS14 Lý do: Một số số liệu chưa thống nhất với Nghị định số 32/2016/NĐ-CP (ví dụ cách tính dải bay).	Hiện đã đưa nội dung Nghị định số 32/2016/NĐ-CP của Chính phủ vào nghị định này. Thống nhất tiêu chuẩn với Annex 14.
167.	Điều 73. Quản lý chướng ngại vật hàng không Việc quản lý chướng ngại vật hàng không nhằm đảm bảo an toàn cho hoạt động bay và tuân thủ các quy định tại Điều 43 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.			
168.	Điều 74. Các quy định chung về quy hoạch xây dựng, quản lý tỉnh không Các quy định chung về quy hoạch xây dựng, quản lý tỉnh không sân bay quân sự, sân bay dùng chung, bãi cất hạ cánh trên mặt đất, mặt nước, công trình nhân tạo và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không 1. Quy hoạch xây dựng sân bay quân sự, sân bay dùng chung, bãi cất, hạ cánh, đường sân bay, dải cất, hạ cánh trên mặt nước và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không phải phù hợp với chiến lược bảo vệ Tổ quốc và các quy định tại Điều xx, Điều xx Nghị định này, đồng thời phải đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. 2. Khu vực xây dựng sân bay quân sự, sân bay dùng chung, bãi cất hạ cánh trên mặt đất, mặt nước, công trình nhân tạo		CVMT: Điều 74 “các quy định chung về quy hoạch xây dựng, quản lý tỉnh không” chưa có đề cập đến sân bay dân dụng. QLC: Các quy định chung về quy hoạch xây dựng, quản lý tỉnh không sân bay quân sự, sân bay dùng chung, bãi cất hạ cánh trên mặt đất, mặt nước, công trình nhân	Đối với ý kiến của CVMT: Luật HKDD mới chỉ quy định cho sân bay dùng chung và sân bay quân sự. Đối với ý kiến của QLC: Tiếp thu bỏ nội dung quy định về quy hoạch, vì lý do: Nội dung quy định về quy hoạch cảng hàng không đã được phê duyệt

	và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không phải tuân theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng, đất đai, bảo vệ công trình quốc phòng, khu quân sự và quy định về độ cao chướng ngại vật hàng không quy định tại Nghị định này. 3. Thẩm quyền phê duyệt quy hoạch a) Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân bay dùng chung, sân bay quân sự; b) Bộ trưởng Bộ Quốc phòng phê duyệt quy hoạch hệ thống sân bay chuyên dùng, bãi cất hạ cánh trên mặt đất, mặt nước, công trình nhân tạo. Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam ban hành quy hoạch các bề mặt tĩnh không cơ bản của sân bay quân sự, sân bay dùng chung, khu vực bay đặc biệt để làm cơ sở cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, các cơ quan, đơn vị khi quy hoạch không gian đô thị, khu nhà ở cao tầng, khu hạ kỹ thuật công nghiệp bảo đảm thực hiện đúng về quản lý độ cao công trình theo quy định của pháp luật; c) Bộ trưởng Bộ Xây dựng^[2] phê duyệt quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay toàn quốc, trừ sân bay chuyên dùng; phê duyệt quy hoạch hệ thống các đài, trạm vô tuyến điện hàng không.		tạo và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không 1. Quy hoạch xây dựng sân bay quân sự, sân bay dùng chung, bãi cất, hạ cánh, đường sân bay, dải cất, hạ cánh trên mặt nước và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không phải phù hợp với chiến lược bảo vệ Tổ quốc và các quy định tại Điều xx, Điều xx Nghị định này, đồng thời phải đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. 2. Khu vực xây dựng sân bay quân sự, sân bay dùng chung, bãi cất hạ cánh trên mặt đất, mặt nước, công trình nhân tạo và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không phải tuân theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng, đất đai, bảo vệ công trình quốc phòng, khu quân sự và quy định về độ cao chướng ngại vật hàng không quy định tại Nghị định này. 3. Thẩm quyền phê duyệt quy hoạch a) Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân bay dùng chung, sân bay quân sự; b) Bộ trưởng Bộ Quốc phòng phê duyệt quy hoạch hệ thống sân bay chuyên dùng, bãi cất hạ cánh trên mặt đất, mặt nước, công trình nhân tạo. Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam ban hành quy hoạch các bề mặt tĩnh không cơ bản của sân bay quân sự, sân bay dùng chung, khu vực bay đặc biệt để làm cơ sở cho Ủy	trong Nghị định quản lý cảng hàng không, bãi cất, hạ cánh.
--	--	--	--	---

			ban nhân dân cấp tỉnh, các cơ quan, đơn vị khi quy hoạch không gian đô thị, khu nhà ở cao tầng, khu hạ kỹ thuật công nghiệp bảo đảm thực hiện đúng về quản lý độ cao công trình theo quy định của pháp luật; e) Bộ trưởng Bộ Xây dựng[2] phê duyệt quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay toàn quốc, trừ sân bay chuyên dùng; phê duyệt quy hoạch hệ thống các đài, trạm vô tuyến điện hàng không. Lý do:-Đề nghị bỏ nội dung quy định về quy hoạch, vì lý do: Nội dung quy định về quy hoạch cảng hàng không đã được phê duyệt trong Nghị định quản lý cảng hàng không, bãi cất, hạ cánh.	
169.	Điều 75. Quy định chung về quản lý độ cao công trình 1. Các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương (sau đây viết tắt là Ủy ban nhân dân cấp tỉnh) trước khi phê duyệt đồ án quy hoạch chung hoặc đồ án quy hoạch chi tiết để xây dựng các khu đô thị, khu nhà ở cao tầng, khu hạ tầng kỹ thuật công nghiệp, khu kinh tế, khu đặc thù, khu công nghệ cao phải có văn bản lấy ý kiến của Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam để thống nhất bề mặt quản lý độ cao công trình. Văn bản lấy ý kiến của Bộ Xây dựng và Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam thực hiện theo trình tự, thủ tục được quy định tại các Điều xx, xx Nghị định này. 2. Cơ quan có thẩm quyền cấp phép xây dựng của địa phương phải tuân thủ đúng quy định về độ cao công trình đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền chấp thuận tại Điểm b Khoản 3 Điều 74 và Điều xx (tức là điểm b khoản 3 Điều 4			

	và Điều 11 Nghị định 125).			
170.	Điều 76. Các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không 1. Các sân bay phải xác định các bề mặt giới hạn chướng ngại vật theo cấu hình các đường CHC và cấp sân bay. Kích thước các bề mặt giới hạn chướng ngại vật đối với sân bay theo quy định của ICAO và được quy định chi tiết tại Phụ lục XX ban hành kèm theo Nghị định này 2. Khoảng cách tối thiểu nhằm bảo đảm an toàn kỹ thuật của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không tại Việt Nam với chướng ngại vật được quy định tại Phụ lục XX ban hành kèm theo Nghị định này.			
171.	Điều 77. Thiết lập dải bay. Tất cả các đường CHC và các đoạn dừng liên quan phải được thiết lập dải bay. Kích thước dải bay quy định tại Phụ lục XX ban hành kèm theo Nghị định này. Cục Hàng không Việt Nam công bố kích thước dải bay cho các sân bay hàng không dân dụng.		QLC: Đề nghị bỏ các điều này, vì lý do: Dải bay và khu vực an toàn cuối đường CHC đã được quy định trong Tài liệu khai thác sân bay	Đối với ý kiến của QLC: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: Để dễ tham chiếu do có liên quan trực tiếp đến các nội dung trong nghị định. Đối tượng của chương này khá rộng: Cơ quan quân sự, công an nhân dân, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố, người dân.
172.	Điều 78. Thiết lập khu vực an toàn cuối đường CHC. 1. Một khu vực an toàn cuối đường CHC phải được thiết lập ở phần kết thúc dải bay đối với đường cất hạ cánh cấp 3 hoặc cấp 4, đường cất hạ cánh có thiết bị cấp 1 hoặc cấp 2. 2. Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC quy định tại Phụ lục XX ban hành kèm theo Nghị định này. Cục Hàng không Việt Nam công bố kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC cho các sân bay hàng không dân dụng.		QLC: Đề nghị bỏ các điều này, vì lý do: Dải bay và khu vực an toàn cuối đường CHC đã được quy định trong Tài liệu khai thác sân bay	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: Để dễ tham chiếu do có liên quan trực tiếp đến các nội dung trong nghị định. Đối tượng của chương này khá rộng: Cơ quan quân sự, công an nhân dân, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố, người dân.
173.	Điều 79. Các loại bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không. 1. Bề mặt ngang ngoài. 2. Bề mặt hình nón.		QLC: Các nội dung liên quan đến cấu tạo, đặc điểm của bề mặt giới hạn chướng ngại vật, yêu cầu kỹ thuật chuyên ngành về bề	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo để tại Nghị định không đưa xuống Thông tư. Lý do: Đối tượng của chương

	3. Bề mặt ngang trong. 4. Bề mặt tiếp cận. 5. Bề mặt tiếp cận trong 6. Bề mặt chuyển tiếp. 7. Bề mặt chuyển tiếp trong. 8. Bề mặt hủy bỏ hạ cánh. 9. Bề mặt lấy độ cao cất cánh. <i>(Chi tiết nêu tại Phụ lục XX kèm theo Nghị định này)</i>		mặt chướng ngại vật...: đề nghị quy định chuyển sang quy định tại Thông tư	này khá rộng: Cơ quan Bộ Quốc phòng, Công an nhân dân, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố, người dân v.v. Thủ tục hành chính do phía Bộ Quốc phòng và Ủy ban nhân dân tỉnh thực hiện, do vậy đề nghị đưa những nội dung liên quan vào Nghị định này, không đưa xuống Thông tư (giữ như Nghị định 32 hiện hành).
174.	Điều 80. Yêu cầu thiết lập các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không. 1. Đường CHC không có thiết bị tối thiểu cần thiết lập: a) Bề mặt hình nón. b) Bề mặt ngang trong. c) Bề mặt tiếp cận. d) Các bề mặt chuyển tiếp. 2. Đường CHC tiếp cận giản đơn tối thiểu cần thiết lập: a) Bề mặt hình nón. b) Bề mặt ngang trong. c) Bề mặt tiếp cận. d) Các bề mặt chuyển tiếp. 3. Đường CHC tiếp cận chính xác cấp I tối thiểu cần thiết lập: a) Bề mặt hình nón. b) Bề mặt ngang trong. c) Bề mặt tiếp cận. d) Các bề mặt chuyển tiếp. đ) Bề mặt tiếp cận trong. e) Các bề mặt chuyển tiếp trong. g) Bề mặt hủy bỏ hạ cánh.		QLC: Các nội dung liên quan đến cấu tạo, đặc điểm của bề mặt giới hạn chướng ngại vật, yêu cầu kỹ thuật chuyên ngành về bề mặt chướng ngại vật...: đề nghị quy định chuyển sang quy định tại Thông tư	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo để tại Nghị định không đưa xuống Thông tư. Lý do: Do Đối tượng của chương này khá rộng: Cơ quan Bộ Quốc phòng, Công an nhân dân, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố, người dân v.v. Thủ tục hành chính do phía Bộ Quốc phòng và Ủy ban nhân dân tỉnh thực hiện, do vậy đề nghị đưa những nội dung liên quan vào Nghị định này, không đưa xuống Thông tư (giữ như Nghị định 32 hiện hành).

	4. Đường CHC tiếp cận chính xác cấp II hoặc III tối thiểu cần thiết lập: a) Bề mặt hình nón. b) Bề mặt ngang trong. c) Bề mặt tiếp cận và tiếp cận trong. d) Các bề mặt chuyển tiếp. đ) Các bề mặt chuyển tiếp trong. e) Bề mặt hủy bỏ hạ cánh. 5. Tất cả các đường CHC sử dụng cho cất cánh phải thiết lập bề mặt lấy độ cao cất cánh.			
175.	Điều 81. Hạn chế chương ngại vật 1. Không được phép bố trí vật thể cố định trên bất kỳ phần nào thuộc dải bay của đường cất hạ cánh tiếp cận chính xác được giới hạn bởi các cạnh dưới của bề mặt chuyển tiếp trong, ngoại trừ các thiết bị bắt buộc phải đặt trên dải bay để phục vụ cho mục đích dẫn đường bằng mắt hoặc an toàn hàng không và đáp ứng yêu cầu về tính dễ gây theo quy định của ICAO. 2. Các vật thể di động không được phép xuất hiện trong dải bay của đường CHC khi đường CHC này đang được sử dụng cho tàu bay hạ cánh hoặc cất cánh. 3. Không được phép bố trí thiết bị hoặc công trình trên dải bay, khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh, dải lăn hoặc trong phạm vi các khoảng cách được quy định tại Cột 11 của Bảng 3-1 (Annex 14), hoặc trên khoảng trống liên quan nếu sự hiện diện của các thiết bị hoặc công trình này có thể gây nguy hiểm cho tàu bay đang bay. 4. Các vật thể mới hoặc các vật thể hiện hữu được tăng kích thước không được chấp thuận cho phần vượt quá bề mặt tiếp cận hoặc bề mặt chuyển tiếp trừ khi, cơ quan có thẩm quyền xét thấy vật thể mới hoặc phần kích thước tăng lên được che chắn bởi một vật thể hiện hữu và không có khả năng thay đổi. 5. Các vật thể mới hoặc tăng kích thước các vật thể hiện hữu		QLC: Các nội dung liên quan đến cấu tạo, đặc điểm của bề mặt giới hạn chương ngại vật, yêu cầu kỹ thuật chuyên ngành về bề mặt chương ngại vật...: đề nghị quy định tại Thông tư	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo đề tại Nghị định không đưa xuống Thông tư. Lý do: Do Đối tượng của chương này khá rộng: Cơ quan Bộ Quốc phòng, Công an nhân dân, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố, người dân v.v. Thủ tục hành chính do phía Bộ Quốc phòng và Ủy ban nhân dân tỉnh thực hiện, do vậy đề nghị đưa những nội dung liên quan vào Nghị định này, không đưa xuống Thông tư (giữ như Nghị định 32 hiện hành).

	sẽ không được chấp thuận cho phần vượt quá bề mặt hình nón hoặc bề mặt ngang trong trừ khi, cơ quan có thẩm quyền xét thấy vật thể mới hoặc phần kích thước tăng lên được che chắn bởi một vật thể hiện hữu và không có khả năng thay đổi hoặc thông qua nghiên cứu hàng không xác định rằng vật thể đó sẽ không ảnh hưởng bất lợi đến an toàn và điều hòa đối với hoạt động của các tàu bay hàng không dân dụng. 6. Các vật thể hiện hữu cao hơn bất kỳ bề mặt giới hạn chướng ngại vật nào quy định tại Khoản 1, Điều này nên được di dời càng xa càng tốt trong khả năng, trừ khi, cơ quan có thẩm quyền xét thấy vật thể đó được che chắn bởi một vật thể không có khả năng thay đổi, hoặc thông qua nghiên cứu hàng không xác định rằng vật thể đó sẽ không ảnh hưởng bất lợi đến an toàn và điều hòa đối với hoạt động của các tàu bay hàng không dân dụng. 7. Trường hợp xem xét đề nghị xây dựng công trình, cần tính đến khả năng phát triển trong tương lai của đường cất hạ cánh và áp dụng các bề mặt giới hạn chướng ngại vật theo quy định nghiêm ngặt hơn.			
176.	Điều 82. Công trình, dự án phải được đánh giá và chấp thuận về mức cao 1. Công trình, dự án phải được đánh giá và chấp thuận về mức cao so với bề mặt giới hạn chướng ngại vật: a) Công trình có mức cao vượt lên trên các bề mặt giới hạn chướng ngại vật của sân bay theo quy hoạch và những công trình nằm trong vùng phụ cận sân bay có chiều cao từ 45 mét trở lên so với mặt đất tự nhiên. b) Công trình có mức cao vượt lên trên các bề mặt giới hạn chướng ngại vật của sân bay đã được công bố và nằm ngoài các khu vực, dự án quy hoạch đô thị, không gian đã được các Bộ, ngành, địa phương thống nhất với Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam về độ cao theo quy định. 2. Công trình, dự án phải được đánh giá về mức cao so với các bề mặt thu thập chướng ngại vật hàng không:		QLC: Các nội dung liên quan đến cấu tạo, đặc điểm của bề mặt giới hạn chướng ngại vật, yêu cầu kỹ thuật chuyên ngành về bề mặt chướng ngại vật...: đề nghị quy định chuyển sang quy định tại Thông tư	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo đề tại Nghị định không đưa xuống Thông tư. Lý do: Do Đối tượng của chương này khá rộng: Cơ quan Bộ Quốc phòng, Công an nhân dân, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố, người dân v.v. Thủ tục hành chính do phía Bộ Quốc phòng và Ủy ban nhân dân tỉnh thực hiện, do vậy đề nghị đưa những nội dung liên quan vào Nghị định này, không đưa xuống Thông tư (giữ như Nghị định 32 hiện hành).

	a) Nằm trong khu vực 2a và có chiều cao từ 3 mét trở lên so với mức cao đường cất hạ cánh gần nhất. b) Nằm trong khu vực 2a, 2b và xâm phạm bề mặt thu thập chướng ngại vật hàng không. c) Nằm ngoài khu vực 2a, 2b, 2c và có chiều cao từ 100 mét so với mặt đất hoặc mặt nước. <i>Chi tiết các bề mặt thu thập chướng ngại vật hàng không tại Phụ lục II của Nghị định này.</i> 3. Hệ thống cột treo đèn chiếu sáng ở khu vực tĩnh không đầu các sân bay; tuyến đường dây tải điện cao thế, cáp treo, các trạm thu, phát sóng vô tuyến và các công trình điện gió; công trình nằm trong phạm vi ảnh hưởng và tiếp giáp với các khu vực bố trí các đài, trạm vô tuyến điện hàng không.			
177.	Điều 83. Quy định về việc cung cấp thông tin về các công trình 1. Đề cập nhật vào cơ sở dữ liệu chướng ngại vật hàng không cho mục tiêu đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay hàng không dân dụng, cơ quan thẩm quyền quản lý, cấp phép xây dựng của địa phương phải thông báo cho Cục Hàng không Việt Nam các thông tin về các công trình sau đây: a) Các công trình mới đã hoàn công khi: i. Có điểm cao nhất cách mặt đất hoặc mặt nước từ 100 mét trở lên; hoặc ii. Nằm trong bề mặt thu thập dữ liệu chướng ngại vật hàng không 2a và có điểm cao nhất cao hơn đường CHC gần nhất từ 3 mét trở lên; hoặc iii. Nằm trong bề mặt thu thập dữ liệu chướng ngại vật hàng không 2b và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 3 mét trở lên; hoặc iv. Xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chướng ngại vật hàng không 2c và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 15 mét trở lên. b) Các công trình sau sửa đổi đã tăng chiều cao nếu:		QLC: Các nội dung liên quan đến cấu tạo, đặc điểm của bề mặt giới hạn chướng ngại vật, yêu cầu kỹ thuật chuyên ngành về bề mặt chướng ngại vật...: đề nghị quy định chuyển sang quy định tại Thông tư	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo đề tại Nghị định không đưa xuống Thông tư. Lý do: Do Đối tượng của chương này khá rộng: Cơ quan Bộ Quốc phòng, Công an nhân dân, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố, người dân v.v. Thủ tục hành chính do phía Bộ Quốc phòng và Ủy ban nhân dân tỉnh thực hiện, do vậy đề nghị đưa những nội dung liên quan vào Nghị định này, không đưa xuống Thông tư (giữ như Nghị định 32 hiện hành).

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

	mặt nước từ 3 mét trở lên; hoặc iv. Đang xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chướng ngại vật hàng không 2c và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 15 mét trở lên; hoặc e) Các công trình đã di dời nếu: i. Có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 100 mét trở lên; hoặc ii. Trước hoặc sau di dời nằm trong bề mặt thu thập dữ liệu chướng ngại vật hàng không 2a và có điểm cao nhất cao hơn đường CHC gần nhất từ 3 mét trở lên. iii. Trước hoặc sau di dời xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chướng ngại vật hàng không 2b và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 3 mét trở lên; hoặc iv. Trước hoặc sau di dời xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chướng ngại vật hàng không 2c và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 15 mét trở lên; hoặc 2. Mỗi đường CHC của sân bay hàng không dân dụng được thiết lập các bề mặt thu thập chướng ngại vật hàng không bao gồm 2a, 2b và 2c được quy định tại Phụ lục I của Nghị định này.			
178.	Điều 84. Trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị trong việc quản lý chướng ngại vật hàng không 1. Bộ Xây dựng có trách nhiệm: a) Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và các cơ quan, đơn vị có liên quan: (i) Thống nhất quản lý về không gian kiến trúc, cảnh quan đô thị, quy hoạch xây dựng công trình bảo đảm duy trì hoạt động an toàn của sân bay dùng chung, bãi cất hạ cánh. (ii) Thống nhất quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không và khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các công trình bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài sân bay. b) Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng, các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có liên quan để thống nhất việc quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không đối với sân bay		CVMT: Điều 84 về “trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị trong việc quản lý chướng ngại vật hàng không” chưa có đề cập đến sân bay dân dụng	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: Luật HKDD mới chỉ quy định cho sân bay dùng chung và sân bay quân sự.

dùng chung. c) Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng công bố công khai: (i) các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không sân bay dùng chung, bãi cất, hạ cánh; (ii) khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không; (iii) độ cao công trình ảnh hưởng đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không trong khu vực sân bay dùng chung; (iv) bề mặt thu thập chướng ngại vật hàng không; (v) danh mục chướng ngại vật hàng không ảnh hưởng đến hoạt động bay. d) Phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, Bộ Quốc phòng và các bộ, ngành: (i) quản lý khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các công trình bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài sân bay và bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, (ii) ngăn ngừa và xử lý các công trình vi phạm bề mặt giới hạn chướng ngại vật ảnh hưởng đến hoạt động bay; (iii) tuyên truyền, phổ biến tới các cơ quan, đoàn thể, cộng đồng dân cư nơi có sân bay và khu vực lân cận sân bay để duy trì, quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật, nhằm đảm bảo an toàn cho mọi hoạt động bay. đ) Hướng dẫn Ủy ban nhân dân cấp tỉnh lập đồ án quy hoạch chung để xây dựng các khu đô thị, khu nhà ở cao tầng, khu hạ tầng kỹ thuật công nghiệp, khu kinh tế, khu đặc thù, khu công nghệ cao sau khi có văn bản thống nhất với Bộ Tổng tham mưu để làm cơ sở cấp phép xây dựng. e) Tổ chức đo đạc, lập cơ sở dữ liệu, sơ đồ, bản đồ chướng ngại vật hàng không; cập nhật, công bố thông tin về danh mục chướng ngại vật hàng không và chỉ đạo cơ quan có thẩm quyền phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, cơ quan chức năng của Bộ Quốc phòng trong quản lý bề mặt chướng ngại vật hàng không.			
--	--	--	--

g) Căn cứ tính chất hoạt động của sân bay dùng chung, bãi cất hạ cánh, điều kiện thực tế của địa hình, nguyên lý núp bóng, nhu cầu phát triển không gian đô thị và các tiêu chuẩn quy định tại các Phụ lục XX, ... ban hành kèm theo Nghị định này để thiết lập các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các công trình bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài sân bay theo nguyên tắc bảo đảm an toàn, hiệu quả chung, tạo thuận lợi phát triển kinh tế xã hội, sử dụng hiệu quả tài nguyên không gian của đất nước. h) Chỉ đạo Cục Hàng không Việt Nam: - Phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan thực hiện quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không và khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các công trình bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài sân bay. - Xác định và công bố các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các công trình bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài sân bay. - Chủ trì tổ chức đo đạc, lập cơ sở dữ liệu chướng ngại vật hàng không. - Thống kê, lập bản đồ, sơ đồ chướng ngại vật hàng không và công bố danh mục các chướng ngại vật hàng không có thể ảnh hưởng đến hoạt động bay. 2. Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng công bố công khai các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không trong khu vực sân bay có hoạt động hàng không dân dụng; khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động bình thường của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không; giới hạn chướng ngại vật khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; thống kê, đánh dấu và công bố danh Mục chướng ngại vật tự nhiên, nhân tạo có thể ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay. 2. Bộ Quốc phòng có trách nhiệm: a) Chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng, các Bộ, ngành và Ủy			
--	--	--	--

ban nhân dân cấp tỉnh có liên quan để thống nhất việc quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không đối với sân bay quân sự, sân bay chuyên dùng, bãi cất hạ cánh. b) Phối hợp với Bộ Xây dựng, các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có liên quan để thống nhất việc quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không đối với sân bay dùng chung. c) Chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có liên quan lập quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân bay quân sự trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt; chủ trì tổ chức phê duyệt quy hoạch hệ thống sân bay chuyên dùng. d) Trên cơ sở nhiệm vụ quốc phòng, quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân bay toàn quốc, quy hoạch các sân bay đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Bộ Quốc phòng thống nhất với các Bộ, ngành, địa phương về quy hoạch giới hạn bề mặt quản lý chướng ngại vật hàng không và độ cao xây dựng công trình cho đồ án quy hoạch chung, đồ án quy hoạch chi tiết xây dựng khu công nghiệp, đô thị, khu dân cư và các cao trình khác. đ) Thông báo cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và các Bộ, ngành liên quan về nội dung cần thiết bảo đảm duy trì quy hoạch phát triển hệ thống sân bay quân sự, bãi cất, hạ cánh đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt; các bề mặt giới hạn chướng ngại vật sân bay quân sự, bãi cất, hạ cánh; các khu vực giới hạn độ cao công trình xây dựng nhằm bảo đảm bí mật các công trình quân sự và hoạt động tác chiến phòng không. e) Phối hợp với các Bộ, ngành, chính quyền địa phương liên quan quản lý, ngăn ngừa và xử lý di dời hoặc hạ thấp độ cao các công trình vi phạm bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không ảnh hưởng đến hoạt động bay; tuyên truyền, phổ biến cho các cơ quan, đoàn thể, cộng đồng dân cư nơi có sân bay, khu vực phụ cận sân bay, gia duy trì, quản lý các bề mặt			
--	--	--	--

giới hạn chướng ngại vật, nhằm đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay và khu dân cư. e) Chỉ đạo các đơn vị chức năng trực thuộc Bộ Quốc phòng và Bộ Chỉ huy quân sự tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương phối hợp với cơ quan chức năng của Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong quản lý chướng ngại vật hàng không; thanh tra, kiểm tra, xử lý khiếu nại, tố cáo liên quan đến việc chấp hành các quy định về độ cao, cảnh báo hàng không và các quy định liên quan đối với công trình đã được chấp thuận độ cao. g) Chỉ đạo, hướng dẫn công tác quản lý cảnh báo hàng không cho các Quân khu, Quân chủng, Chỉ huy trưởng các sân bay quân sự, sân bay dùng chung và Chỉ huy trưởng Bộ Chỉ huy quân sự tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương. 4. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương: a) Phối hợp với Bộ Quốc phòng, Bộ Xây dựng lập quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân bay quân sự, sân bay dùng chung và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không; quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không. Cấp phép xây dựng cho các công trình dưới độ cao theo nội dung đồ án quy hoạch hoặc văn bản chấp thuận của cơ quan chức năng của Bộ Quốc phòng theo quy định. và các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không sân bay dùng chung, bãi cất, hạ cánh; khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không đã được công bố công khai. b) Phối hợp với Bộ Quốc phòng, Bộ Xây dựng và các cơ quan liên quan thống nhất việc quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không đối với sân bay quân sự, sân bay dùng chung, sân bay chuyên dùng, bãi cất hạ cánh. c) Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng, Bộ Xây dựng và các cơ quan liên quan duy trì, quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật nhằm bảo đảm an toàn cho hoạt động bay			
---	--	--	--

	của các sân bay; ngăn ngừa, xử lý di dời hoặc hạ thấp độ cao theo quy định của pháp luật đối với các công trình vi phạm các bề mặt giới hạn chướng ngại vật ảnh hưởng đến hoạt động bay, kiểm tra, xử lý việc xây dựng công trình và lắp đặt hệ thống cảnh báo hàng không theo quy định. d) Phối hợp với Bộ Quốc phòng, Bộ Công an và Bộ, ngành liên quan tổ chức kiểm tra, thanh tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo các hoạt động, lĩnh vực liên quan đến vi phạm các bề mặt giới hạn chướng ngại vật ảnh hưởng đến an toàn bay của các sân bay. đ) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, Bộ Chỉ huy quân sự cấp tỉnh lập quy hoạch quản lý, sử dụng không gian trên địa bàn; rà soát, điều chỉnh, bổ sung quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch ngành, lĩnh vực của địa phương gắn với các quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân bay quân sự, sân bay dùng chung. e) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan tuyên truyền, phổ biến tới các cơ quan, tổ chức, cá nhân ở địa phương trong việc duy trì, quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật nhằm bảo đảm an toàn cho hoạt động bay của các sân bay. g) Phổ biến, tuyên truyền, giáo dục pháp luật và chỉ đạo triển khai thực hiện các nội dung Nghị định này.			
179.	Điều 85. Thủ tục đề nghị chấp thuận độ cao công trình 1. Hồ sơ đề nghị chấp thuận độ cao công trình: a) Văn bản đề nghị chấp thuận độ cao công trình thực hiện theo Mẫu quy định tại Phụ lục XXX ban hành kèm theo Nghị định này; b) Bản sao bản đồ hoặc sơ đồ không gian, vị trí khu vực xây dựng công trình có đánh dấu vị trí xây dựng công trình; c) Bản sao một trong những giấy tờ chứng minh về quyền sở hữu, quản lý, sử dụng công trình, nhà ở theo quy định của pháp luật. 2. Cơ quan cấp phép xây dựng hoặc chủ đầu tư, chủ sở hữu		PC-HTQT Điều 85. Thủ tục đề nghị chấp thuận độ cao công trình, đề nghị nghiên cứu bổ sung mẫu văn bản chấp thuận và đồng thời bổ sung phương thức gửi kết quả TTHC.	Dự thảo này đưa Thủ tục hành chính của Nghị định 32 hiện hành vào. Bộ Quốc phòng và Ủy ban nhân dân tỉnh sẽ thực hiện thủ tục hành chính (nếu được uỷ quyền) do vậy cần thống nhất với Bộ Quốc phòng và Ủy ban nhân dân tỉnh để đưa ra mẫu văn bản chấp thuận và đồng thời bổ sung phương thức gửi kết quả TTHC.

	công trình lập 01 bộ hồ sơ theo quy định tại Khoản 1 Điều này gửi qua hệ thống bưu chính đến Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam. 3. Địa chỉ tiếp nhận hồ sơ đề nghị chấp thuận độ cao công trình của tổ chức, cá nhân, chủ đầu tư: a) Cơ quan tiếp nhận: Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam; b) Địa chỉ và hộp thư tiếp nhận: Số 1 Nguyễn Tri Phương, phường Ba Đình, thành phố Hà Nội; c) Số điện thoại liên hệ: 069 696 172; 069 696 108; fax: 04.37337994.			
180.	Điều 86. Giải quyết đề nghị chấp thuận về độ cao công trình 1. Kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hợp lệ, trong thời hạn 02 ngày làm việc, Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam có trách nhiệm kiểm tra, thẩm định và có văn bản gửi Cục Hàng không Việt Nam để lấy ý kiến thống nhất ảnh hưởng của độ cao công trình đối với hoạt động hàng không dân dụng. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm chủ trì đánh giá ảnh hưởng của độ cao công trình và thông báo bằng văn bản cho Cục Tác chiến trong thời hạn sau đây: a) Mười (10) ngày làm việc, đối với các dự án xây dựng nhà ở, khu đô thị, khu nhà ở cao tầng, khu hạ tầng kỹ thuật công nghiệp, hệ thống cột treo đèn chiếu sáng ở khu vực tỉnh không đầu các sân bay và các công trình quy định tại Điều 67 của Nghị định này; b) Mười lăm (15) ngày làm việc đối với các dự án xây dựng khu kinh tế, khu đặc thù, khu công nghiệp cao; c) Hai mươi (20) ngày làm việc đối với các dự án cáp treo, đường dây tải điện cao thế có chiều dài dưới 100 km, hệ thống các trạm thu, phát sóng vô tuyến số lượng từ 10 đến 50 trạm; d) Ba mươi (30) ngày làm việc đối với các dự án đường dây			

	tải điện cao thế có chiều dài trên 100 km, hệ thống các trạm thu, phát sóng vô tuyến số lượng trên 50 trạm. Trong thời hạn 03 ngày làm việc kể từ nhận được ý kiến bằng văn bản của Cục Hàng không Việt Nam, Cục Tác chiến chấp thuận hoặc không chấp thuận và đồng thời sao gửi văn bản chấp thuận cho cơ quan cấp phép xây dựng của địa phương, Cục Hàng không Việt Nam, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Cảng Vụ hàng không khu vực và các cơ quan, đơn vị liên quan biết. 2. Trường hợp hồ sơ không hợp lệ, trong thời hạn mười (10) ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ, Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam có văn bản thông báo cho cơ quan, tổ chức, cá nhân đề nghị chấp thuận độ cao công trình để bổ sung, hoàn chỉnh hồ sơ theo quy định. 3. Trường hợp không chấp thuận về độ cao công trình, trong thời hạn mười (10) ngày làm việc, Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu có văn bản thông báo, nêu rõ lý do cho cơ quan, tổ chức, cá nhân đề nghị chấp thuận độ cao công trình biết. 4. Văn bản chấp thuận độ cao công trình có những nội dung cơ bản sau: a) Tên, tính chất, quy mô công trình; b) Chủ đầu tư, chủ sở hữu công trình; c) Vị trí công trình: Địa chỉ hành chính, tọa độ địa lý theo hệ tọa độ WGS-84 (theo định dạng độ, phút, giây); d) Chiều cao tối đa của công trình được phép xây dựng so với cốt đất tự nhiên hoặc so với mực nước biển trung bình; đ) Hướng dẫn cảnh báo hàng không; e) Thời hạn có hiệu lực của văn bản chấp thuận chiều cao của công trình; g) Các điểm lưu ý khác (nếu có).			
181.	CHƯƠNG VII PHƯƠNG THỨC BAY, BẢN ĐỒ, SƠ ĐỒ HÀNG KHÔNG		VATM: CHƯƠNG VII PHƯƠNG THỨC BAY, BẢN ĐỒ, SƠ	Tiếp thu Điều chỉnh để thống nhất thuật ngữ.

			ĐỒ, BẢN ĐỒ HÀNG KHÔNG Lý do: Điều chỉnh để thống nhất thuật ngữ	
182.	Mục 1 PHƯƠNG THỨC BAY, BẢN ĐỒ, SƠ ĐỒ HÀNG KHÔNG		VATM: PHƯƠNG THỨC BAY, BẢN ĐỒ, SƠ ĐỒ, BẢN ĐỒ HÀNG KHÔNG	
183.	Điều 87. Quy định chung 1. Phương thức bay và bản đồ, sơ đồ hàng không phải được thiết kế, xây dựng, cập nhật, kiểm tra, phê duyệt và công bố tuân thủ theo các quy định, yêu cầu, tiêu chuẩn, hướng dẫn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) và các quy định của pháp luật Việt Nam. 2. Công tác thiết kế phương thức bay và bản đồ, sơ đồ hàng không phải: a) Đảm bảo an toàn, hiệu quả, khả thi khai thác; b) Sử dụng dữ liệu hàng không đạt chất lượng; c) Phù hợp với các định hướng, kế hoạch, yêu cầu về quản lý hoạt động bay và khai thác bay. 3. Phương thức bay và bản đồ, sơ đồ hàng không trước khi đưa vào khai thác phải được thẩm định, phê duyệt theo thẩm quyền và công bố phù hợp với quy định về quản lý tin tức hàng không. 4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ dẫn đường hoặc doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay đảm bảo việc thiết kế phương thức bay, đánh giá phương thức bay. 5. Người khai thác cảng hàng không chịu trách nhiệm cung cấp dữ liệu hàng không, bản đồ, sơ đồ sân bay cho cơ sở bản đồ, sơ đồ hàng không để biên soạn các loại bản đồ, sơ đồ hàng không theo quy định. 6. Cục Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm trong việc thiết lập quy định và giám sát việc thực hiện công tác thiết kế phương thức bay và bản đồ, sơ đồ hàng không.		VATM: Điều 87. Quy định chung 1. Phương thức bay và bản đồ , sơ đồ, bản đồ hàng không phải được thiết kế, xây dựng, cập nhật, kiểm tra, phê duyệt và công bố tuân thủ theo các quy định, yêu cầu, tiêu chuẩn, hướng dẫn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) và các quy định của pháp luật Việt Nam. 2. Công tác thiết kế phương thức bay và bản đồ , sơ đồ, bản đồ hàng không phải: a) Đảm bảo an toàn, hiệu quả, khả thi khai thác; b) Sử dụng dữ liệu hàng không đạt chất lượng; c) Phù hợp với các định hướng, kế hoạch, yêu cầu về quản lý hoạt động bay và khai thác bay. 3. Phương thức bay và bản đồ , sơ đồ, bản đồ hàng không trước khi đưa vào khai thác phải được thẩm định, phê duyệt theo thẩm quyền và công bố phù hợp với quy định về quản lý tin tức hàng không. 4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ dẫn đường hoặc doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay đảm bảo việc thiết kế phương thức bay, đánh giá phương thức bay.	Tiếp thu Điều chỉnh để thống nhất thuật ngữ.

			5. Người khai thác cảng hàng không chịu trách nhiệm cung cấp dữ liệu hàng không, bản đồ, sơ đồ, bản đồ sân bay cho cơ sở bản đồ, sơ đồ, bản đồ hàng không để biên soạn các loại bản đồ, sơ đồ, bản đồ hàng không theo quy định. 6. Cục Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm trong việc thiết lập quy định và giám sát việc thực hiện công tác thiết kế phương thức bay và bản đồ, sơ đồ, bản đồ hàng không. Lý do: Điều chỉnh để thống nhất thuật ngữ	
184.	Điều 88. Yêu cầu độ chính xác và chất lượng dữ liệu. 1. Các tổ chức, cơ quan, đơn vị là Người Bên khởi tạo dữ liệu gốc (Data Originators) có trách nhiệm cung cấp dữ liệu cho cơ sở bản đồ, sơ đồ hàng không đảm bảo độ chính xác, tính toàn vẹn, kịp thời và đầy đủ của dữ liệu. 2. Cơ sở thiết kế phương thức bay và cơ sở bản đồ, sơ đồ hàng không chịu trách nhiệm duy trì tính toàn vẹn của dữ liệu trong quá trình thiết kế, biên soạn.		VATM: Đề nghị bỏ Lý do: Đề xuất hủy bỏ và chuyển vào Mục 2. Trách nhiệm cung cấp dữ liệu đầu vào bên dưới.	
185.	Điều 89. Hệ tọa độ, đơn vị đo lường trong sơ đồ, bản đồ, sơ đồ hàng không. 1. Bản đồ, sơ đồ hàng không phải sử dụng Hệ tọa độ quốc tế năm 1984 (WGS-84) làm hệ quy chiếu ngang chuẩn cho tất cả dữ liệu tọa độ địa lý. 2. Khoảng cách thể hiện trong bản đồ, sơ đồ hàng không phải căn cứ vào khoảng cách trắc địa thực tế. 3. Khoảng cách phải được thể hiện bằng kilômét (km), hoặc dặm hải lý (NM) hoặc cả hai đơn vị và bảo đảm các đơn vị được phân biệt rõ ràng. 4. Độ cao, mức cao, chiều cao phải được thể hiện bằng mét (m) hoặc bộ (feet) hoặc cả hai đơn vị và bảo đảm các đơn vị được phân biệt rõ ràng.		VATM: Điều 89. Hệ tọa độ, Đơn vị đo lường trong sơ đồ, bản đồ, sơ đồ hàng không. 1. Bản đồ, sơ đồ hàng không phải sử dụng Hệ tọa độ quốc tế năm 1984 (WGS-84) làm hệ quy chiếu ngang chuẩn cho tất cả dữ liệu tọa độ địa lý. 2. Khoảng cách thể hiện trong bản đồ, sơ đồ, bản đồ hàng không phải căn cứ vào khoảng cách trắc địa thực tế. 3. Khoảng cách phải được thể hiện bằng kilômét (km), hoặc dặm hải lý (NM) hoặc cả hai đơn vị và bảo đảm các đơn vị được	Tiếp thu - Điều chỉnh để thống nhất thuật ngữ. - Khoản 1: Đề xuất bỏ do bên dưới có Điều mới về các hệ tham chiếu. - Khoản 3, 4, 5: Đề xuất bỏ do nội dung được bao hàm tại khoản 9 Điều này. - Khoản 6, 8: Đề xuất bỏ và tích hợp vào Điều 99 bên dưới.

	5. Kích thước thẳng trên sân bay và các khoảng cách ngắn phải được thể hiện bằng mét. 6. Yêu cầu về độ phân giải cho khoảng cách, kích thước, độ cao, mức cao và chiều cao phải theo quy định của ICAO cho từng loại bản đồ, sơ đồ hàng không cụ thể. 7. Các đơn vị đo lường được sử dụng phải phù hợp thống nhất trong tất cả các bản đồ, sơ đồ hàng không và tài liệu kèm theo. 8. Các giá trị cuối cùng được công bố phải được làm tròn theo tiêu chuẩn của ICAO. Trong tính toán trung gian, phải sử dụng độ phân giải tối đa có sẵn để đảm bảo độ chính xác. 9. Cục Hàng không Việt Nam quy định đơn vị đo lường chính thức áp dụng trong bản đồ, sơ đồ hàng không.		phân biệt rõ ràng. 4. Độ cao, mức cao, chiều cao phải được thể hiện bằng mét (m) hoặc bộ (feet) hoặc cả hai đơn vị và bảo đảm các đơn vị được phân biệt rõ ràng. 5. Kích thước thẳng trên sân bay và các khoảng cách ngắn phải được thể hiện bằng mét. 6. Yêu cầu về độ phân giải cho khoảng cách, kích thước, độ cao, mức cao và chiều cao phải theo quy định của ICAO cho từng loại bản đồ, sơ đồ hàng không cụ thể. 7. Các đơn vị đo lường được sử dụng phải phù hợp thống nhất trong tất cả các bản đồ, sơ đồ, bản đồ hàng không và tài liệu kèm theo. 8. Các giá trị cuối cùng được công bố phải được làm tròn theo tiêu chuẩn của ICAO. Trong tính toán trung gian, phải sử dụng độ phân giải tối đa có sẵn để đảm bảo độ chính xác. 9. Cục Hàng không Việt Nam quy định đơn vị đo lường chính thức áp dụng trong bản đồ, sơ đồ, bản đồ hàng không. Lý do: - Điều chỉnh để thống nhất thuật ngữ. - Khoản 1: Đề xuất bỏ do bên dưới có Điều mới về các hệ tham chiếu. - Khoản 3, 4, 5: Đề xuất bỏ do nội dung được bao hàm tại khoản 9 Điều này. - Khoản 6, 8: Đề xuất bỏ và tích hợp vào Điều 99 bên dưới.	
186.	Điều 90. Thiết kế và công bố phương thức bay		Thanh tra HK:	Tiếp thu. Nội dung này đưa

	1. Việc thiết kế các phương thức bay phải tuân thủ nghiêm ngặt các tiêu chuẩn kỹ thuật quy định về xây dựng phương thức bay bằng mặt và bằng thiết bị của Việt Nam và ICAO. 2. Cục Hàng không Việt Nam quyết định ban hành phương thức bay cho hoạt động bay dân dụng tại sân bay dùng chung sau khi có ý kiến thống nhất của Quân chủng Phòng không - Không quân hoặc Bộ Tư lệnh cảnh sát cơ động. 3. Quân chủng Phòng không - Không quân quyết định phương thức bay cho hoạt động bay quân sự tại sân bay dùng chung sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Hàng không Việt Nam hoặc Bộ Tư lệnh cảnh sát cơ động. 4. Bộ Tư lệnh cảnh sát cơ động quyết định phương thức bay cho hoạt động bay cảnh sát cơ động tại sân bay dùng chung sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Hàng không Việt Nam và Quân chủng Phòng không - Không quân. 5. Cục Hàng không Việt Nam công bố phương thức bay và bản đồ, sơ đồ hàng không		Xem xét bổ sung thêm quy định (theo Mục 6 Phụ lục 7 Annex 11): phương thức bay bằng thiết bị phải được duy trì và đánh giá định kỳ; khoảng thời gian để đánh giá định kỳ không vượt quá 05 năm hoặc quy định theo hướng dẫn của thông tư VATM: 5. Cục Hàng không Việt Nam công bố phương thức bay và bản đồ, sơ đồ hàng không Lý do: Điều chỉnh cho phù hợp với tên Điều	vào Điều 99: Thiết kế và công bố phương thức bay
187.	Điều 91. Trách nhiệm và Ủy quyền cung cấp dịch vụ 1. Cục Hàng không Việt Nam: Chịu trách nhiệm quản lý nhà nước, phê duyệt các phương thức bay và bản đồ hàng không trước khi công bố. 2. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay (VATM): Được Nhà nước ủy quyền là đơn vị chủ trì việc khảo sát, thiết kế và sản xuất bản đồ hàng không (Aeronautical Charts) theo tiêu chuẩn ICAO. 3. Bộ Quốc phòng (Cục tác chiến): Chịu trách nhiệm cung cấp nền bản đồ địa hình quân sự, dữ liệu biên giới quốc gia để làm cơ sở xây dựng bản đồ hàng không dân dụng.		VATM: Điều 91. Trách nhiệm và ủy quyền cung cấp dịch vụ 1. Cục Hàng không Việt Nam: Chịu trách nhiệm quản lý nhà nước, phê duyệt chuẩn các phương thức bay hàng không dân dụng và sơ đồ, bản đồ hàng không trước khi công bố. 2. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay (VATM): Được Nhà nước ủy quyền là đơn vị chủ trì việc khảo sát, thiết kế và sản xuất sơ đồ, bản đồ hàng không (Aeronautical Charts) theo tiêu chuẩn ICAO. 3. Bộ Quốc phòng (Cục Tác chiến): Chịu trách nhiệm cung cấp nền bản đồ địa hình quân sự, dữ liệu biên giới quốc gia để	Tiếp thu Điều chỉnh để thống nhất thuật ngữ.

			làm cơ sở xây dựng bản đồ hàng không dân dụng khi được đề nghị. Lý do: - Điều chỉnh để thống nhất thuật ngữ. - Đề nghị xem xét ghép nội dung của Điều 90 và Điều 91.	
188.	Điều 92. Hệ thống tham chiếu bắt buộc Quy định bắt buộc áp dụng thống nhất cho cả Dân dụng, Quân sự, An ninh để tránh sai lệch tọa độ: 1. Hệ quy chiếu ngang: Sử dụng Hệ tọa độ thế giới WGS-84 (World Geodetic System — 1984) cho tất cả các tọa độ địa lý. 2. Hệ quy chiếu dọc: Sử dụng Mức nước biển trung bình (MSL) làm chuẩn cho độ cao và mô hình trọng trường trái đất (EGM-96) cho độ cao hình thể (Geoid undulation). 3. Hệ thời gian: Sử dụng Lịch Gregorian và Giờ phối hợp quốc tế (UTC).		VATM: Điều 92. Hệ thống tham chiếu bắt buộc sử dụng trong sơ đồ, bản đồ hàng không Quy định bắt buộc áp dụng thống nhất cho cả Dân dụng, Quân sự, An ninh để tránh sai lệch tọa độ: 1. Hệ quy chiếu ngang: Sử dụng Hệ tọa độ trắc địa thế giới — 1984 (WGS-84) (World Geodetic System — 1984) cho tất cả các tọa độ địa lý. 2. Hệ quy chiếu dọc: Sử dụng Mức nước biển trung bình (MSL) làm chuẩn cho độ cao và mô hình trọng trường trái đất — 1996 (EGM-96) cho độ cao hình thể (Geoid undulation). 3. Hệ thời gian: Sử dụng Lịch Gregorian và Giờ phối hợp quốc tế (UTC). Lý do: Điều chỉnh để thống nhất thuật ngữ và phù hợp với nội dung của Annex 4 (Mục 2.18) và Annex 15 (Mục 1.2).	Tiếp thu: Điều chỉnh để thống nhất thuật ngữ và phù hợp với nội dung của Annex 4 (Mục 2.18) và Annex 15 (Mục 1.2).
189.	Mục 2 TRÁCH NHIỆM CUNG CẤP DỮ LIỆU ĐẦU VÀO			
190.			Điều XX. Trách nhiệm của người khởi tạo dữ liệu Các tổ chức, cơ quan, đơn vị là Người khởi tạo dữ liệu có trách nhiệm cung cấp	Tiếp thu đề xuất bổ sung (Chuyển từ Điều 88 ở trên xuống).

			dữ liệu cho cơ sở sơ đồ, bản đồ hàng không đảm bảo độ chính xác, tính toàn vẹn, kịp thời và đầy đủ của dữ liệu. Lý do: Đề xuất bổ sung (Chuyển từ Điều 88 ở trên xuống)	
191.	Điều 93. Trách nhiệm của Ủy ban Nhân dân cấp Tỉnh và Sở Xây dựng 1. Cung cấp dữ liệu về các công trình xây dựng, cột ăng-ten, điện gió, tòa nhà cao tầng nằm trong khu vực ảnh hưởng đến bay (Khu vực 2 - bán kính 45km quanh sân bay) để ANSP lập Bản đồ Chướng ngại vật sân bay (Aerodrome Obstacle Chart),.		VATM: Điều 93. Trách nhiệm của Ủy ban Nhân dân cấp Tỉnh và Sở Xây dựng 1. Cung cấp và cập nhật dữ liệu về các công trình xây dựng, cột ăng-ten, điện gió, tòa nhà cao tầng chướng ngại vật nằm trong khu vực ảnh hưởng đến hoạt động bay (Khu vực 2 - bán kính 45km quanh sân bay) để ANSP doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay lập sơ đồ, bản đồ hàng không Chướng ngại vật sân bay (Aerodrome Obstacle Chart),. Lý do: Điều chỉnh để thống nhất cách trình bày thuật ngữ	Tiếp thu: Điều chỉnh để thống nhất cách trình bày thuật ngữ.
192.	2. Thông báo ngay lập tức về các thay đổi địa hình, quy hoạch đô thị có khả năng xuyên thủng các bề mặt giới hạn chướng ngại vật.		VATM: 2. Thông báo ngay lập tức về các thay đổi địa hình, quy hoạch đô thị và chướng ngại vật có khả năng xuyên thủng vượt qua các bề mặt giới hạn chướng ngại vật. Lý do: Điều chỉnh để thống nhất cách trình bày thuật ngữ	Tiếp thu: Điều chỉnh để thống nhất cách trình bày thuật ngữ.
193.	Điều 94. Trách nhiệm của Bộ Quốc phòng và Đơn vị Quân sự 1. Cung cấp chính xác tọa độ, giới hạn ngang và giới hạn cao của các khu vực cấm, khu vực hạn chế, khu vực nguy hiểm (Prohibited, Restricted, Danger Areas) để thể hiện trên bản đồ đường dài và bản đồ tiếp cận., 2. Phối hợp xác định các khu vực bay tầm thấp an toàn, tránh các trận địa phòng không hoặc khu vực diễn tập quân sự		VATM: Điều 94. Trách nhiệm của Bộ Quốc phòng và Đơn vị Quân sự 1. Cung cấp chính xác tọa độ, giới hạn ngang và giới hạn cao của các khu vực cấm, khu vực hạn chế, khu vực nguy hiểm (Prohibited, Restricted, Danger Areas) để thể hiện trên bản đồ đường dài	Tiếp thu: Điều chỉnh để thống nhất cách trình bày thuật ngữ.

	thường xuyên.		và bản đồ tiếp cận, sơ đồ, bản đồ hàng không . 2. Phối hợp xác định các khu vực bay tầm thấp an toàn, tránh các trận địa phòng không hoặc khu vực diễn tập quân sự thường xuyên. Lý do: Điều chỉnh để thống nhất cách trình bày thuật ngữ	
194.	Điều 95. Cơ sở dữ liệu Địa hình và Chướng ngại vật điện tử (eTOD) 1. Quy định lộ trình chuyển đổi từ bản đồ giấy sang Bản đồ Địa hình và Chướng ngại vật Sân bay điện tử (Aerodrome Terrain and Obstacle Chart — ICAO Electronic) theo yêu cầu của ICAO. 2. Yêu cầu thiết lập cơ sở dữ liệu số dùng chung giữa Hàng không và Quân sự về địa hình (DEM) và chướng ngại vật để đảm bảo tính nhất quán.		VATM: Điều 95. Cơ sở dữ liệu địa hình và chướng ngại vật điện tử (eTOD) 1. Quy định lộ trình chuyển đổi từ bản đồ giấy sang Bản đồ Địa hình và Chướng ngại vật Sân bay điện tử (Aerodrome Terrain and Obstacle Chart — ICAO Electronic) theo yêu cầu của ICAO Lộ trình chuyển đổi sơ đồ chướng ngại vật sân bay sang sơ đồ địa hình và chướng ngại vật sân bay - phiên bản điện tử được Cục Hàng không Việt Nam quy định phù hợp với yêu cầu của ICAO. 2. Yêu cầu thiết lập cơ sở dữ liệu số dùng chung giữa Hàng không và Quân sự về địa hình (DEM) và chướng ngại vật để đảm bảo tính nhất quán Hàng không dân dụng và quân sự thiết lập cơ sở dữ liệu địa hình và chướng ngại vật số dùng chung để đảm bảo tính nhất quán trong khai thác. Lý do: Điều chỉnh để thống nhất thuật ngữ và cách trình bày	Tiếp thu: Điều chỉnh để thống nhất cách trình bày thuật ngữ và cách trình bày.
195.	Mục 3 HỆ THỐNG CÁC LOẠI BẢN ĐỒ HÀNG KHÔNG		VATM: Mục 3 HỆ THỐNG CÁC LOẠI SƠ ĐỒ, BẢN	Tiếp thu: Điều chỉnh để thống nhất cách trình bày thuật ngữ.

			ĐỒ HÀNG KHÔNG Lý do: Điều chỉnh để thống nhất cách trình bày thuật ngữ	
196.	Điều 96. Bản đồ phục vụ dẫn đường và kiểm soát không lưu 1. Bản đồ Đường dài (Enroute Chart): Thể hiện hệ thống đường hàng không, đài dẫn đường, vùng thông báo bay (FIR) để phục vụ giai đoạn bay bằng. 2. Bản đồ Khu vực (Area Chart): Chi tiết hóa các khu vực nút giao thông phức tạp (như khu vực Hà Nội, TP.HCM) để hỗ trợ chuyển tiếp giữa bay đường dài và tiếp cận. 3. Bản đồ Tiếp cận bằng thiết bị (Instrument Approach Chart): Cung cấp thông tin chi tiết cho tổ lái thực hiện hạ cánh an toàn trong điều kiện mây mù, bao gồm cả các thông số cho quy trình bay vòng và bay lại.		VATM: Đề nghị bỏ Điều 96, 97, 98	
197.	Điều 97. Bản đồ phục vụ Sân bay và Mặt đất 1. Bản đồ Sân bay/Sân bay trực thăng (Aerodrome/Heliport Chart): Thể hiện chi tiết đường băng, đường lăn, sân đỗ, giúp tổ lái di chuyển dưới mặt đất. 2. Bản đồ Chương ngại vật Sân bay (Loại A và B): Cung cấp dữ liệu để nhà khai thác tính toán tải trọng cất cánh tối đa và giới hạn hoạt động của tàu bay dựa trên chương ngại vật thực tế,			
198.	Điều 98. Bản đồ giám sát chuẩn độ cao (ATC Surveillance Minimum Altitude Chart) Tại các khu vực có sử dụng Radar dẫn dắt (Vectoring), phải ban hành bản đồ quy định độ cao an toàn tối thiểu để Kiểm soát viên không lưu (K1) cấp huấn lệnh độ cao an toàn, tránh va chạm địa hình.			
199.			Điều xx. Sơ đồ, bản đồ hàng không bao gồm các nhóm sau: a) Nhóm 1: Các sơ đồ dùng cho mục đích lập kế hoạch i. Sơ đồ chương ngại vật sân bay - loại A.	Tiếp thu: Bổ sung các loại sơ đồ, bản đồ hàng không. Phân loại theo Phụ ước 4 của ICAO và Thông tư 19 hiện hành.

			ii. Sơ đồ chương ngại vật sân bay - loại B. iii. Sơ đồ địa hình và chương ngại vật sân bay - phiên bản điện tử. iv. Sơ đồ địa hình tiếp cận chính xác. b) Nhóm 2: Các sơ đồ sử dụng trong hoạt động di chuyển mặt đất của tàu bay tại sân bay i. Sơ đồ sân bay, sân bay trực thăng. ii. Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất. iii. Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay. c) Nhóm 3: Các sơ đồ sử dụng trong chuyến bay từ cất cánh đến hạ cánh của tàu bay i. Sơ đồ đường hàng không. ii. Sơ đồ khu vực tiếp cận. iii. Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID). iv. Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR). v. Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị. vi. Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt. vii. Sơ đồ độ cao tối thiểu giám sát không lưu. d) Nhóm 4: Các bản đồ phục vụ mục đích dẫn đường, đánh dấu và lập kế hoạch bay bằng mắt i. Bản đồ hàng không thể giới tỷ lệ 1:1.000.000. ii. Bản đồ hàng không tỷ lệ 1:500.000. iii. Bản đồ dẫn đường hàng không tỷ lệ nhỏ. iv. Bản đồ đánh dấu vệt bay.	
--	--	--	---	--

			e) Nhóm 5: Các loại sơ đồ, bản đồ khác phục vụ hoạt động khai thác bay và quản lý hoạt động bay.	
200.	Mục 4 QUẢN LÝ CHẤT LƯỢNG VÀ CẬP NHẬT			
201.	Điều 99. Tiêu chuẩn Ký hiệu và Màu sắc Mọi bản đồ hàng không quốc gia phải tuân thủ nghiêm ngặt bộ ký hiệu (Symbols) và bảng màu (Colour Guide) quy định tại Phụ lục của Annex 4 để đảm bảo phi công quốc tế có thể hiểu và sử dụng (tránh dùng ký hiệu riêng của quốc gia gây hiểu nhầm).		Điều 99. Tiêu chuẩn ký hiệu, và màu sắc và trình bày sơ đồ, bản đồ hàng không 1. Mọi Sơ đồ, bản đồ hàng không quốc gia phải tuân thủ nghiêm ngặt bộ ký hiệu (Symbols) và bảng màu (Colour Guide) quy định tại Phụ lục của Annex 4 của ICAO để đảm bảo phi công quốc tế người khai thác có thể hiểu và sử dụng (tránh dùng ký hiệu riêng của quốc gia gây hiểu nhầm). 2. Các giá trị cuối cùng được công bố trên sơ đồ, bản đồ hàng không phải được làm tròn theo tiêu chuẩn của ICAO. Trong tính toán trung gian, phải sử dụng độ phân giải tối đa có sẵn để đảm bảo độ chính xác. Lý do: - Điều chỉnh để thống nhất cách trình bày thuật ngữ. - Tích hợp nội dung của khoản 6 và 8 Điều 88 thành khoản 2 Điều này cho phù hợp với bố cục và logic vì điều quy định liên quan đến độ phân giải dữ liệu.	Tiếp thu: - Điều chỉnh để thống nhất cách trình bày thuật ngữ. - Tích hợp nội dung của khoản 6 và 8 Điều 88 thành khoản 2 Điều này cho phù hợp với bố cục và logic vì điều quy định liên quan đến độ phân giải dữ liệu.
	Điều 100. Chu kỳ cập nhật (AIRAC) Quy định các cơ quan liên quan (Quân sự, Địa phương) phải gửi thông tin thay đổi về ANSP trước ngày hiệu lực tối thiểu 56 ngày (đối với thay đổi lớn) để kịp thời biên tập và phát hành bản đồ theo chu kỳ AIRAC (28 ngày/lần), đảm bảo		VATM: Điều 100. Chu kỳ cập nhật (AIRAC) Công bố phương thức bay, sơ đồ, bản đồ hàng không theo chu kỳ AIRAC Quy định các cơ quan liên quan (Quân	Tiếp thu: Điều chỉnh để phù hợp với quy định về công bố phương thức, sơ đồ bản đồ hàng không theo chu kỳ AIRAC.

	đồng bộ dữ liệu trên toàn cầu.		sự, Địa phương) phải gửi thông tin thay đổi về ANSP trước ngày hiệu lực tối thiểu 56 ngày (đối với thay đổi lớn) để kịp thời biên tập và phát hành bản đồ theo chu kỳ AIRAC (28 ngày/lần), đảm bảo đồng bộ dữ liệu trên toàn cầu. Các cơ quan, đơn vị phải gửi thông tin thay đổi liên quan đến phương thức bay, sơ đồ, bản đồ hàng không cần công bố theo chu kỳ AIRAC cho doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay trước ngày hiệu lực tối thiểu 56 ngày. Lý do: Điều chỉnh để phù hợp với quy định về công bố phương thức, sơ đồ bản đồ hàng không theo chu kỳ AIRAC	
202.	Điều 101. Bản đồ điện tử và Màn hình hiển thị trong buồng lái Quy định về việc công nhận giá trị pháp lý của bản đồ điện tử (Electronic Aeronautical Chart Display) thay thế cho bản đồ giấy truyền thống trên tàu bay, với điều kiện có phương án dự phòng phù hợp,.		VATM: Điều 101. Sơ đồ, bản đồ hàng không điện tử và Màn hình hiển thị trong buồng lái Quy định về việc công nhận giá trị pháp lý của bản đồ điện tử (Electronic Aeronautical Chart Display) thay thế cho bản đồ giấy truyền thống trên tàu bay, với điều kiện có phương án dự phòng phù hợp,. Dữ liệu sơ đồ, bản đồ hàng không điện tử hiển thị trên thiết bị trong buồng lái được công nhận có giá trị pháp lý tương đương và được phép thay thế hoàn toàn sơ đồ, bản đồ giấy truyền thống, với điều kiện hệ thống hiển thị và cơ sở dữ liệu đáp ứng đầy đủ các yêu cầu về chất lượng dữ liệu theo quy định. Lý do: Điều chỉnh cách trình bày cho phù	Tiếp thu

			hợp với văn bản pháp lý	
203.	Chương VIII BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY			
204.	Mục 1 DOANH NGHIỆP BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY VÀ CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY			

205.	Điều 102. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay 1. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tại các sân bay, lãnh thổ của Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý. 2. Doanh nghiệp cảng Hàng không có trách nhiệm cung cấp dịch vụ dẫn đường hàng không và cung cấp dịch vụ tìm kiếm cứu tại các sân bay, khu vực trách nhiệm do mình quản lý. 3. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay tại khoản 1,2 điều này được cấp phép để khai thác cơ sở và công trình, hệ thống trang thiết bị kỹ thuật để thực hiện cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo quy định của pháp luật. 4. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay phải đáp ứng các điều kiện sau đây: a) Có phương án về tổ chức bộ máy phù hợp; b) Có phương án về kết cấu hạ tầng và hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị phù hợp; c) Có phương án về đội ngũ nhân viên được cấp giấy phép, chứng chỉ phù hợp để vận hành khai thác hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị và tài liệu hướng dẫn khai thác. d) Thiết lập Hệ thống quản lý an toàn, an ninh, kiểm soát chất lượng đảm bảo duy trì điều kiện khai thác, đảm bảo an toàn hoạt động bay, quản lý rủi ro một mối. 6. Hệ thống tài liệu khai thác, sơ đồ, bản đồ hàng không phải được phê chuẩn khi đưa vào khai thác, sử dụng. 7. Doanh nghiệp đề nghị cấp giấy phép khai thác có trách nhiệm nộp lệ phí theo quy định của pháp luật. 8. Bộ Xây dựng quy định chi tiết về hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật, quy trình thẩm định, cấp phép, phê chuẩn cơ sở, công trình và hệ thống kỹ thuật quy định tại Điều này		PC-HTQT: 7. Hiện tại theo quy định tại Luật Đầu tư năm 2025, ngành nghề kinh doanh dịch vụ bảo đảm hoạt động bay đã được loại ra khỏi ngành nghề kinh doanh có điều kiện. Tuy nhiên, tại Điều 102 dự thảo Nghị định đang quy định một số điều kiện của doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay. Nội dung này cần xem lại vì phát sinh điều kiện mới đối với ngành nghề và doanh nghiệp. Thanh tra HK: Xem xét lại khoản 2 “Doanh nghiệp cảng Hàng không...” phù hợp với tiêu đề của Điều 102 “Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay Khoản 4: 4. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay phải đáp ứng các điều kiện sau đây: (các điều kiện viết dưới đây là viết cho doanh nghiệp hay viết cho cơ sở cung cấp dịch vụ, nếu là doanh nghiệp thì không hợp lý vì theo quy định Phụ lục IV Luật đầu tư thì doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay không phải là doanh nghiệp kinh doanh có điều kiện) ACV: Điểm d Khoản 4: d) Thiết lập Hệ thống quản lý an toàn, an ninh, kiểm soát chất lượng đảm bảo duy trì điều kiện khai thác, đảm bảo an toàn hoạt động bay, quản lý rủi ro một mối. (làm rõ việc Nhà chức trách hàng không có phê duyệt các tài liệu này hay không)	Tiếp thu và chỉnh sửa như sau: 4. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm thiết lập và duy trì các tiêu chuẩn để vận hành khai thác và cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay như sau: a) Tổ chức, duy trì cơ cấu, bộ máy và phân định rõ chức năng, nhiệm vụ phù hợp với quy mô khai thác và cung cấp dịch vụ; b) Đảm bảo phương án kết cấu hạ tầng và hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị phù hợp và luôn trong trạng thái vận hành tiêu chuẩn; c) Bảo đảm, duy trì đội ngũ nhân viên có đầy đủ giấy phép, chứng chỉ chuyên môn phù hợp theo quy định của pháp luật để vận hành hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị và thực hiện đúng các tài
------	---	--	---	--

		Đề nghị bổ sung thêm nội dung: Bộ Xây dựng quy định chi tiết về Hệ thống tài liệu khai thác (gồm những tài liệu nào) 2. Doanh nghiệp cảng Hàng không có trách nhiệm cung cấp dịch vụ dẫn đường hàng không và cung cấp dịch vụ (tìm kiếm cứu) khẩn nguy cứu nạn tại các sân bay thuộc khu vực trách nhiệm do mình quản lý. VATM: 3. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này được cấp phép để khai thác cơ sở, và công trình và hệ thống trang thiết bị kỹ thuật để thực hiện cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo quy định của pháp luật. Doanh nghiệp đề nghị cấp giấy phép khai thác có trách nhiệm nộp lệ phí theo quy định của pháp luật. 4. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay phải đáp ứng các điều kiện sau đây: a) Có phương án về tổ chức bộ máy phù hợp; b) Có phương án về kết cấu hạ tầng và hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị phù hợp; e) Có phương án về đội ngũ nhân viên được cấp giấy phép, chứng chỉ phù hợp để vận hành khai thác hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị và tài liệu hướng dẫn khai thác. d) Thiết lập Hệ thống quản lý an toàn, an ninh, kiểm soát chất lượng đảm bảo duy trì điều kiện khai thác, đảm bảo an toàn hoạt động bay, quản lý rủi ro mặt môi. Lý do: 1. Việc dự thảo quy định như hiện nay dễ gây	liệu hướng dẫn khai thác; d) Thiết lập và vận hành đồng bộ hệ thống quản lý an toàn, an ninh, kiểm soát chất lượng và cơ chế quản lý rủi ro mặt môi đối với kiểm soát viên không lưu nhằm đảm bảo an toàn, điều hòa và liên tục cho hoạt động bay.” e) Xây dựng hệ thống tài liệu khai thác, sơ đồ, bản đồ hàng không trình nhà Chức trách Hàng không Việt Nam phê chuẩn khi đưa vào khai thác, sử dụng theo quy định.
--	--	---	---

			cách hiểu đây là các quy định đặt ra đối với điều kiện gia nhập thị trường, điều kiện kinh doanh của doanh nghiệp. Trong khi đó, dịch vụ bảo đảm hoạt động bay là dịch vụ công ích và không thuộc danh mục ngành nghề kinh doanh có điều kiện của pháp luật về đầu tư. 2. Nội dung về “quản lý rủi ro mệt mỏi” trong lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay chỉ áp dụng cho kiểm soát viên không lưu (Doc 9966 của ICAO), do đó cần phải quy định rõ đối tượng áp dụng quy định về quản lý mệt mỏi. 3. Vì vậy, khoản 4 Điều 102 có thể chỉnh lý, viết lại như sau: “4. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm thiết lập và duy trì các tiêu chuẩn để vận hành khai thác và cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay như sau: a) Tổ chức, duy trì cơ cấu, bộ máy và phân định rõ chức năng, nhiệm vụ phù hợp với quy mô khai thác và cung cấp dịch vụ; b) Đảm bảo phương án kết cấu hạ tầng và hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị phù hợp và luôn trong trạng thái vận hành tiêu chuẩn; c) Bảo đảm, duy trì đội ngũ nhân viên có đầy đủ giấy phép, chứng chỉ chuyên môn phù hợp theo quy định của pháp luật để vận hành hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị và thực hiện đúng các tài liệu hướng dẫn khai thác; d) Thiết lập và vận hành đồng bộ hệ thống quản lý an toàn, an ninh, kiểm soát chất lượng và cơ chế quản lý rủi ro mệt mỏi đối với kiểm soát viên không lưu nhằm đảm bảo an toàn, điều hòa và liên tục cho hoạt động bay.” - Đề nghị bỏ Khoản 6,7	
--	--	--	--	--

			- Sửa đổi khoản 8: 5. Bộ Xây dựng quy định chi tiết về hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, quy trình trình tự, thủ tục thẩm định và cấp phép, phê chuẩn cơ sở, công trình và hệ thống kỹ thuật quy định tại Điều này. Lý do: 1. Theo quy định của pháp luật, không có “tiêu chuẩn kỹ thuật”, chỉ có “tiêu chuẩn” và “quy chuẩn kỹ thuật” theo Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật. 2. Chuẩn hóa thuật ngữ để phù hợp nội dung giao quy định chi tiết và quy định về TTHC tại Thông tư của Bộ trưởng.	
206.	Điều 103. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu và thông báo tin tức hàng không:			
207.	1. Việc thành lập, hoạt động của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu và thông báo tin tức hàng không được thực hiện theo quy định của Luật Hàng không dân dụng và pháp luật về doanh nghiệp.		VATM: Điều 103. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ quản lý không lưu và thông báo tin tức hàng không 1. Việc thành lập, hoạt động của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ quản lý không lưu và thông báo tin tức hàng không được thực hiện theo quy định của Luật Quản lý và đầu tư vốn Nhà nước tại doanh nghiệp, Luật Hàng không dân dụng và pháp luật về Luật Doanh nghiệp. 2. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định thành lập doanh nghiệp cung cấp dịch vụ quản lý không lưu và thông báo tin tức hàng không phù hợp với chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chính sách phát triển ngành hàng không dân dụng.	Tiếp thu: Chính sửa theo Luật HKDD hiện hành. Thay dịch vụ “thông báo tin tức hàng không” thành “tin tức hàng không”.
208.	2. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định thành lập doanh		2. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định thành	Tiếp thu: Chính sửa theo

	nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu và thông báo tin tức hàng không phù hợp với chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chính sách phát triển ngành hàng không dân dụng.		lập doanh nghiệp cung cấp dịch vụ quản lý không lưu và thông báo tin tức hàng không phù hợp với chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chính sách phát triển ngành hàng không dân dụng. Lý do: Sửa đổi để bảo đảm: kế thừa quy định tại Luật HKDDVN năm 2006 và sửa đổi, bổ sung năm 2014 (khoản 1 Điều 97) đã giao cho Bộ trưởng Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) quyết định thành lập và phù hợp với quy định tại khoản 2 Điều 47 Luật HKDDVN năm 2025 (dịch vụ quản lý không lưu và tin tức hàng không được thực hiện bởi doanh nghiệp do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ).	Luật HKDD hiện hành. Thay dịch vụ “thông báo tin tức hàng không” thành “tin tức hàng không”.
209.	Điều 104. Quyền và trách nhiệm của doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay 1. Cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay liên tục, điều hòa và hiệu quả cho hoạt động của tàu bay phù hợp với phân loại vùng trời hàng không dân dụng; tuân thủ quy định về quản lý, sử dụng, bảo vệ vùng trời, bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia và an toàn thông tin; tuân thủ các quy định về hoạt động bay, quy tắc bay. 2. Phối hợp chặt chẽ với các đơn vị quản lý vùng trời, quản lý bay thuộc Bộ Quốc phòng để bảo đảm an toàn cho hoạt động bay dân dụng. 3. Duy trì liên lạc và phối hợp chặt chẽ với các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu của quốc gia lân cận để cung cấp dịch vụ điều hành bay, bảo đảm an toàn, điều hoà, liên tục và hiệu quả cho hoạt động của tàu bay trong vùng trời hàng không dân dụng, các đường hàng không và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý. 4. Tuân thủ quy định về quản lý, sử dụng, bảo vệ vùng trời, bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia, an toàn thông tin mạng và an ninh mạng.		CVMT: - Khoản 1: Đề nghị bổ sung cụm từ “an toàn” vào Khoản 1, Điều 104 như sau: “ Cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay an toàn, liên tục, điều hòa và hiệu quả cho hoạt động của tàu bay ...” Lý do: Cho phù hợp với quy định tại Khoản 3, Điều 47 của Luật HKDDVN. - Khoản 4, Điều 104 : Đề nghị bỏ Lý do: trùng với Khoản 1 Điều 104. VATM: 6. Thiết lập và vận hành cơ chế quản lý rủi ro mặt trời đối với kiểm soát viên không lưu nhằm đảm bảo duy trì năng lực điều hành để bảo đảm an toàn hoạt động bay theo quy định của pháp luật. Lý do: Chính lý, diễn đạt lại cho phù hợp với	Tiếp thu

	5. Tham gia, phối hợp với cơ quan, đơn vị có liên quan trong việc xử lý các tình huống khẩn nguy, can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng và tác chiến phòng không. 6. Bảo đảm việc thực hiện quản lý các rủi ro an toàn liên quan đến sự mệt mỏi của kiểm soát viên không lưu. 7. Các quyền và nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật về doanh nghiệp.		văn phong pháp lý.	
210.	Mục 2 DỊCH VỤ QUẢN LÝ KHÔNG LƯU			
211.	Điều 105: Dịch vụ Quản lý không lưu bao gồm: 1. Dịch vụ không lưu; 2. Quản lý luồng không lưu; 3. Khai thác và sử dụng vùng trời.		VATM: Điều 105: Dịch vụ Quản lý không lưu bao gồm: Dịch vụ Quản lý không lưu bao gồm: 1. Dịch vụ không lưu; 2. Dịch vụ Quản lý luồng không lưu; 3. Khai thác và sử dụng vùng trời. Lý do: 1. Chính sửa hình thức văn bản và đảm bảo sự thống nhất theo khái niệm ATM tại Doc 4444. 2. Hiện tại, dự thảo Nghị định chưa làm rõ “phương thức bay” thuộc nhóm dịch vụ bảo đảm hoạt động bay (ANS) nào. Tuy nhiên thực tiễn đã chứng minh và cho thấy Phương thức bay là một phần không thể tách rời của hoạt động khai thác, sử dụng vùng trời. Đồng thời, các Tài liệu ICAO Doc 9992 – Manual on the use of PBN in airspace concept, Mục 1.3.2 quy định “Việc bố trí các đường bay ATS và các phương thức bay bằng thiết bị đáp ứng đầy đủ cả yêu cầu về ATM và yêu cầu về phân cách chướng ngại vật giúp đảm bảo vùng trời PBN sẽ đóng góp đáng kể về mặt an toàn.” Việc tối ưu hóa vị trí theo phương dọc và	Tiếp thu

			phương ngang của phương thức bay giúp nâng cao năng lực của vùng trời. Vì vậy, VATM kiến nghị Cơ quan chủ trì soạn thảo xem xét, làm rõ “phương thức bay” trong hoạt động cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay để bảo đảm cơ sở cho các cơ quan, đơn vị liên quan triển khai, thực hiện.	
212.	Điều 106. Dịch vụ không lưu 1. Dịch vụ không lưu bao gồm dịch vụ điều hành bay, dịch vụ thông báo bay, dịch vụ tư vấn không lưu và dịch vụ báo động nhằm: a) Ngăn ngừa va chạm giữa các tàu bay; b) Ngăn ngừa va chạm giữa tàu bay với các chướng ngại vật trên khu di chuyển tại sân bay; c) Thúc đẩy và điều hòa hoạt động bay; d) Cung cấp và tư vấn tin tức có ích cho việc thực hiện chuyến bay an toàn và hiệu quả; đ) Thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan về tàu bay cần phải tìm kiếm, cứu nạn và trợ giúp các cơ quan, đơn vị này theo yêu cầu trong quá trình thực hiện tìm kiếm, cứu nạn hàng không. 2. Dịch vụ điều hành bay bao gồm dịch vụ kiểm soát đường dài; dịch vụ kiểm soát tiếp cận; dịch vụ kiểm soát tại sân bay. 3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu có trách nhiệm phối hợp với các đơn vị có liên quan để quản lý, điều hành hoạt động bay dân dụng và các hoạt động bay khác khi được ủy quyền.		VATM: Điều 106. Dịch vụ không lưu 1. Dịch vụ không lưu bao gồm dịch vụ điều hành bay, dịch vụ thông báo bay, dịch vụ tư vấn không lưu và dịch vụ báo động nhằm: a) Ngăn ngừa va chạm giữa các tàu bay; Lý do: Chính sửa mục đích của dịch vụ không lưu theo Mục 2.2, Chương 2, Annex 11. b) Ngăn ngừa va chạm giữa các tàu bay trên khu vực hoạt động và giữa tàu bay với các chướng ngại vật trên khu di chuyển tại sân bay vực đó; c) Thúc đẩy và điều hòa hoạt động bay; d) Cung cấp và tư vấn tin tức có ích cho việc thực hiện chuyến bay an toàn và hiệu quả; đ) Thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan về tàu bay cần phải tìm kiếm, cứu nạn và trợ giúp các cơ quan, đơn vị này theo yêu cầu trong quá trình thực hiện tìm kiếm, cứu nạn hàng không. 3. Dịch vụ thông báo bay được cung cấp cho các tàu bay có khả năng bị ảnh hưởng bởi các thông tin này và thuộc một trong các trường hợp sau: a) Tàu bay đang được cung cấp dịch vụ điều hành bay; hoặc b) Tàu bay khác mà cơ sở cung cấp dịch vụ	

			không lưu có liên quan đã nhận biết được. 4. Dịch vụ báo động được cung cấp cho: a) Tất cả các tàu bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay; b) Tàu bay khác đã nộp kế hoạch bay hoặc đã được cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu nhận biết, nếu có thể; c) Tàu bay được biết hoặc được cho là đang bị can thiệp bất hợp pháp 5. Việc cung cấp dịch vụ tư vấn không lưu được xem là biện pháp tạm thời cho đến khi được thay thế bằng dịch vụ điều hành bay. 6. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu có trách nhiệm phối hợp với các đơn vị có liên quan để quản lý, điều hành hoạt động bay dân dụng và các hoạt động bay khác khi được ủy quyền. Lý do: - Bổ sung Dịch vụ thông báo bay theo cấu trúc mục 2.3, Annex 11. Nội dung được lấy theo Mục 4.1.1, Chương 4, Annex 11. - Bổ sung Dịch vụ báo động theo cấu trúc mục 2.3, Annex 11. Nội dung theo Mục 5.1, Chương 5, Annex 11. - Bổ sung dịch vụ Dịch vụ tư vấn không lưu. Nội dung tham khảo Mục 2.6.1, Chương 2, Annex 11.	
213.	Điều 107. Chỉ định các phần vùng trời và sân bay có kiểm soát được cung cấp dịch vụ không lưu. 1. Khi đã xác định việc cung cấp dịch vụ không lưu trong một phần vùng trời hoặc sân bay nhất định, phần vùng trời hoặc sân bay đó phải được chỉ định phù hợp với loại hình dịch vụ không lưu được cung cấp. 2. Việc chỉ định các phần cụ thể của vùng trời hoặc các		VATM: Điều 107. Chỉ định các phần vùng trời và sân bay có kiểm soát được cung cấp dịch vụ không lưu. 1. Khi đã xác định việc cung cấp dịch vụ không lưu trong một phần vùng trời hoặc sân bay nhất định, phần vùng trời hoặc sân bay đó phải được	

	sân bay cụ thể được thực hiện như sau: a) Vùng thông báo bay (FIR) và các phân khu (sector); b) Khu vực kiểm soát (Control areas) c) Vùng kiểm soát (Control Zones) đưa lên định nghĩa là phần vùng trời được xác định cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu cho các chuyến bay IFR; phần vùng trời có kiểm soát mà tại đó dịch vụ kiểm soát không lưu (Air Traffic Control Service) được cung cấp cho các chuyến bay VFR, sẽ được chỉ định là vùng trời phân loại B, C hoặc D. c) Sân bay có kiểm soát là sân bay mà tại đó dịch vụ kiểm soát không lưu được cung cấp cho hoạt động bay tại sân bay.		chỉ định phù hợp với loại hình dịch vụ không lưu được cung cấp. 1. Khi một phần vùng trời nhất định và sân bay có kiểm soát được cung cấp dịch vụ không lưu thì phần vùng trời và sân bay có kiểm soát đó phải được chỉ định phù hợp với loại hình dịch vụ không lưu được cung cấp. 2. Việc chỉ định Các phần cụ thể của vùng trời hoặc các sân bay có kiểm soát cụ thể được thực hiện chỉ định như sau: a) Vùng thông báo bay (FIR) và các phân khu (sector); b) Khu vực kiểm soát (Control areas) c) Vùng kiểm soát (Control Zones) Lý do: Bỏ phần giải thích ở Điểm c, Khoản 2 để đồng nhất cấu trúc với các điểm a,b. Đề nghị bổ sung định nghĩa về Khu vực kiểm soát, vùng kiểm soát. Thống nhất với các định nghĩa đã nêu trong luật, các yếu tố bổ sung chỉ giải thích các định nghĩa trong luật. Cụ thể, vùng thông báo bay, vùng trời sân bay, sân bay dùng chung là các khái niệm đã nêu trong luật. c) Sân bay có kiểm soát là sân bay mà tại đó dịch vụ kiểm soát không lưu được cung cấp cho hoạt động bay tại sân bay. Lý do: Cần nhắc bỏ điều này do các nội dung đã được bao hàm trong điều 8 về khu vực trách nhiệm quản lý, điều hành bay. Chuyển nội dung tại Khoản 4, Điều 8 xuống	
214.			3. Cục Hàng không Việt Nam xác định phạm vi, giới hạn ngang, giới hạn cao, kiểu loại và	

			công bố trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) của Việt Nam các khu vực trách nhiệm.cung cấp dịch vụ không lưu.sau khi có ý kiến thống nhất của Quân chủng Phòng không - Không quân và Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động; phân công khu vực trách nhiệm cho cơ sở điều hành bay dân dụng.	
215.	Điều 108. Kế hoạch ứng phó không lưu Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải xây dựng Kế hoạch ứng phó không lưu là một phần hệ thống tài liệu khai thác để xử lý các tình huống gián đoạn một phần hoặc toàn bộ dịch vụ không lưu do các sự kiện bất khả kháng hoặc các tình huống khẩn cấp khác trình nhà chức trách hàng không phê chuẩn.			
216.	Điều 109. Quản lý luồng không lưu 1. Quản lý luồng không lưu (ATFM) là dịch vụ được thiết lập nhằm đảm bảo luồng không lưu an toàn, trật tự và liên tục bằng cách đảm bảo năng lực điều hành bay (ATC) được sử dụng ở mức tối ưu và lưu lượng hoạt động bay tương ứng với năng lực điều hành bay được công bố. 2. Việc quản lý luồng không lưu phải đảm bảo nguyên tắc: a) Tối ưu hóa năng lực sẵn có vùng trời, sân bay mà không ảnh hưởng an toàn bay; b) Tối đa lợi ích khai thác và hiệu suất toàn cầu trong khi vẫn duy trì mức độ an toàn đã được thỏa thuận; c) Thúc đẩy sự phối hợp kịp thời và hiệu quả với các bên bị ảnh hưởng. d) Tăng cường hợp tác quốc tế hướng tới một môi trường quản lý, điều hành bay thông suốt, tối ưu; đ) Sử dụng vùng trời công bằng và minh bạch trên cơ sở đảm bảo an ninh và quốc phòng; e) Tăng cường hệ thống dự báo, giúp tối đa hóa hiệu quả và lợi ích kinh tế hàng không.		Thanh tra HK: Khoản 3 Điều 109: 3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và người khai thác có trách nhiệm đánh giá năng lực vùng trời, năng lực sân bay. (người khai thác là ai, đánh giá như thế nào) VATM: Điều 109. Quản lý luồng không lưu 1. Quản lý luồng không lưu (ATFM) là dịch vụ được thiết lập nhằm đảm bảo luồng không lưu an toàn, trật tự và liên tục bằng cách đảm bảo năng lực điều hành bay (ATC) được sử dụng ở mức tối ưu và lưu lượng hoạt động bay tương ứng với năng lực điều hành bay được công bố. 2. Việc quản lý luồng không lưu phải đảm bảo nguyên tắc: a) Tối ưu hóa năng lực sẵn có vùng trời, sân bay mà không ảnh hưởng an toàn bay;	Cục HKVN tiếp thu

	3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và người khai thác có trách nhiệm đánh giá năng lực vùng trời, năng lực sân bay. 4. Quy định về phối hợp triển khai thực hiện quản lý luồng không lưu quốc tế: a) Công tác phối hợp triển khai quản lý luồng không lưu quốc tế tuân thủ theo quy định của pháp luật, thỏa thuận khu vực, thỏa thuận với các nước liên quan về quản lý luồng không lưu. b) Nhà chức trách hàng không chủ trì tổ chức phối hợp triển khai thực hiện quản lý luồng không lưu trong khu vực châu Á - Thái Bình Dương đảm bảo luồng không lưu an toàn, thông suốt.	b) Tối đa lợi ích khai thác và hiệu suất toàn cầu trong khi vẫn duy trì mức độ an toàn đã được thỏa thuận; Áp dụng nguyên tắc phối hợp ra quyết định (CDM) dựa trên các thông tin chia sẻ minh bạch và đồng thuận của các bên tham gia. c) Thúc đẩy sự phối hợp kịp thời và hiệu quả với các bên bị ảnh hưởng. Việc quản lý, điều tiết luồng không lưu phải dựa trên các tiêu chí rõ ràng, tối đa hóa việc sử dụng năng lực vùng trời và sân bay thông qua việc cân bằng nhu cầu và năng lực và không ảnh hưởng an toàn bay. d) Tăng cường hợp tác quốc tế hướng tới một môi trường quản lý, điều hành bay thông suốt, tối ưu; đ) Sử dụng vùng trời công bằng và minh bạch linh hoạt trên cơ sở đảm bảo an ninh và quốc phòng và phát triển kinh tế; e) Tăng cường chia sẻ dữ liệu hoạt động bay, kế hoạch khai thác giữa Cảng hàng không, hãng hàng không với cơ sở Quản lý luồng không lưu để nâng cao công tác hệ thống dự báo nhu cầu hoạt động bay, bảo đảm cân bằng với năng lực khai thác, tránh tắc nghẽn, qua đó giúp tối đa hóa hiệu quả và lợi ích kinh tế hàng không. 3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và người khai thác có trách nhiệm đánh giá năng lực vùng trời, năng lực sân bay. 4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm giám sát, ban hành các biện pháp ATFM phù hợp dựa trên	
--	--	---	--

			nguyên tắc tối ưu hóa luồng hoạt động bay chung, bảo đảm luồng không lưu thông suốt và tránh tắc nghẽn vùng trời, sân bay. 5. Các hãng hàng không, cảng hàng không có trách nhiệm phối hợp chia sẻ dữ liệu khai thác hoạt động bay, phối hợp triển khai và tuân thủ các biện pháp ATFM. 4.6. Quy định về phối hợp triển khai thực hiện quản lý luồng không lưu quốc tế: a) Công tác phối hợp triển khai quản lý luồng không lưu quốc tế tuân thủ theo quy định của pháp luật, thỏa thuận khu vực, thỏa thuận với các nước liên quan về quản lý luồng không lưu. b) Nhà chức trách hàng không chủ trì tổ chức phối hợp triển khai thực hiện quản lý luồng không lưu trong khu vực châu Á - Thái Bình Dương đảm bảo luồng không lưu an toàn, thông suốt. Lý do: - Cụ thể hóa các nguyên tắc trong việc thực hiện Quản lý luồng không lưu, đáp ứng các yêu cầu thực tiễn về nguyên tắc phối hợp và tài liệu hướng dẫn của ICAO về Quản lý luồng không lưu. 1. Bổ sung nguyên tắc CDM (Khoản 2b): 2. <i>Căn cứ:</i> ICAO Doc 9971, Part I, Chapter 2: CDM (Collaborative Decision Making) là triết lý cốt lõi, yêu cầu các quyết định ATFM không được áp đặt đơn phương mà phải có sự tham gia của các bên liên quan. 3. Quy định về chia sẻ dữ liệu (Khoản 2e): 4. <i>Căn cứ:</i> AMNAC COP (Section 4 Information Sharing): Quy định bắt buộc các bên phải chia sẻ dữ liệu chính xác (kế hoạch	
--	--	--	--	--

			bay, giờ EOBT...) để hệ thống tính toán được giờ cất cánh (CTOT) cho áp dụng biện pháp ATFM. 5. Quy định trách nhiệm triển khai thực hiện của các bên dựa trên nguyên tắc thực hiện ATFM.	
217.	Điều 110. Quy định chi tiết về quản lý không lưu Bộ Xây dựng chịu trách nhiệm thống nhất quản lý nhà nước về quản lý không lưu; quy định chi tiết về quy trình, tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy định của ICAO và các quy định có liên quan của pháp luật Việt Nam.		VATM: Điều 110. Quy định chi tiết về dịch vụ quản lý không lưu Bộ Xây dựng chịu trách nhiệm thống nhất quản lý nhà nước về dịch vụ quản lý không lưu; quy định chi tiết về quy trình, tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy định của ICAO và các quy định có liên quan của pháp luật Việt Nam. Lý do: Thống nhất thuật ngữ như mô tả tại Điều 105.	
218.	Mục 3 DỊCH VỤ THÔNG TIN, DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT HOẠT ĐỘNG BAY			
219.	Điều 111. Dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hoạt động bay (CNS) Dịch vụ CNS bao gồm: 1. Dịch vụ thông tin liên lạc hoạt động bay; 2. Dịch vụ dẫn đường hoạt động bay; 3. Dịch vụ giám sát hoạt động bay.			

220.	Điều 112. Nguyên tắc cung cấp dịch vụ CNS 1. Dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát (CNS) phải được cung cấp liên tục, ổn định và chính xác theo các tiêu chuẩn quy định tại Phụ ước 10 của Công ước Chicago. 2. Hệ thống thiết bị CNS trước khi đưa vào khai thác phải được cấp giấy phép theo quy định của pháp luật. 3. Việc kiểm tra, hiệu chuẩn thiết bị dẫn đường, giám sát hoạt động phải được thực hiện định kỳ bởi các đơn vị có năng lực và được cấp phép.		CVMT: Đề nghị xem xét lại nội dung về “nguyên tắc cung cấp dịch vụ” tại các Điều 112, trên cơ sở ưu tiên việc tuân thủ các quy định về cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay của Việt Nam. Thanh tra HK: 3. Việc kiểm tra, hiệu chuẩn thiết bị dẫn đường, giám sát hoạt động phải được thực hiện định kỳ bởi các đơn vị có năng lực và được cấp phép. (đối với các tổ chức nước ngoài, nhà sản xuất thì có cấp phép không, việc bảo dưỡng quy định như thế nào, việc kiểm tra là 1 phần của quy trình bảo dưỡng, hiệu chuẩn thôi). Vậy ai là người cung cấp dịch vụ CNS ở đây, là doanh nghiệp hay cơ sở, dịch vụ bay hiệu chuẩn trang thiết bị quy định ở đâu. VATM: Điều 112. Nguyên tắc cung cấp dịch vụ CNS 1. Dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát (CNS) phải được cung cấp liên tục, ổn định và chính xác theo các tiêu chuẩn quy định tại Phụ ước 10 của Công ước Chicago. 2. Hệ thống, thiết bị CNS trước khi đưa vào khai thác phải được cấp giấy phép theo quy định của pháp luật. 3. Việc kiểm tra, hiệu chuẩn thiết bị dẫn đường, giám sát phải được thực hiện định kỳ bởi các đơn vị có năng lực và được cấp phép. 3. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xây dựng, ban hành hướng dẫn về công tác hiệu chuẩn thiết bị CNS.	Tiếp thu và sửa lại khoản 1 như sau: 1. Dịch vụ CNS phải được cung cấp liên tục, ổn định và chính xác theo các tiêu chuẩn quy định tại Phụ ước 10 của Công ước Chicago và quy định của Việt Nam - Khoản 3 bổ sung như sau: “3. Bộ Xây Dựng quy định chi tiết tiêu chuẩn cấp phép khai thác hệ thống thiết bị CNS.”
221.	Mục 4			

	DỊCH VỤ KHÍ TƯỢNG HÀNG KHÔNG			
222.	Điều 113. Nguyên tắc cung cấp dịch vụ Khí tượng hàng không dân dụng 1. Việc cung cấp dịch vụ Khí tượng hàng không dân dụng phải tuân thủ quy định, tiêu chuẩn, yêu cầu, hướng dẫn của ICAO và các quy định có liên quan của pháp luật Việt Nam. 2. Thông tin khí tượng hàng không phải được cung cấp cho các đối tượng sau: a) Người khai thác tàu bay, thành viên tổ lái; b) Các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; c) Các cơ sở tìm kiếm và cứu nạn; d) Người khai thác cảng hàng không; và đ) Các đối tượng khác có liên quan đến hoạt động hoặc sự phát triển của hoạt động hàng không.		Thanh tra HK: Đề nghị xem xét lại nội dung về “nguyên tắc cung cấp dịch vụ” tại các Điều 113, trên cơ sở ưu tiên việc tuân thủ các quy định về cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay của Việt Nam. Điểm c Khoản 2 Điều 113: c) Các cơ sở tìm kiếm và cứu nạn; (Cơ sở tìm kiếm cứu nạn là cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay)	Tiếp thu
223.	Điều 114. Các sản phẩm, dịch vụ Khí tượng hàng không dân dụng 1. Các sản phẩm, dịch vụ Khí tượng hàng không dân dụng cơ bản bao gồm: a) Quan trắc và báo cáo thời tiết tại sân bay. b) Dự báo, cảnh báo thời tiết tại sân bay, trong FIR do Việt Nam quản lý. c) Tư vấn, thuyết trình thời tiết và hồ sơ khí tượng hàng không. d) Khai thác, trao đổi số liệu khí tượng hàng không. đ) Thu thập, lưu trữ, thống kê, phát hành số liệu khí tượng hàng không. 2. Các sản phẩm, dịch vụ Khí tượng hàng không dân dụng khác được cung cấp theo thỏa thuận của các bên.		BAV: Mục 2 nói đến dịch vụ khí tượng khác được cung cấp theo thỏa thuận giữa các bên. Vậy mục 1 dịch vụ khí tượng cơ bản được cung cấp trên cơ sở nào, có cần thỏa thuận không	Tiếp thu ý kiến, các quy định chi tiết sẽ được quy định tại cấp Thông tư
224.	Điều 115. Trách nhiệm của Bộ, Cơ quan liên quan 1. Bộ Xây dựng: a) Thống nhất quản lý nhà nước về Dịch vụ Khí tượng hàng không trong lĩnh vực hàng không dân dụng; b) Thực hiện công tác giám sát, đánh giá việc tuân thủ các		Thanh tra HK Khoản 3 Điều 115: 3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ Khí tượng hàng không: a) Phải có giấy phép do nhà chức trách hàng	Tiếp thu

	quy định về Khí tượng hàng không. 2. Bộ Nông nghiệp và Môi trường: Cung cấp dữ liệu khí tượng cho ngành hàng không theo quy định của pháp luật về khí tượng thủy văn. 3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ Khí tượng hàng không: a) Phải có giấy phép do nhà chức trách hàng không cấp phép; b) Chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ tại các cảng hàng không và trên đường bay theo phạm vi được giao. c) Thiết lập và duy trì Hệ thống quản lý chất lượng (QMS) đối với việc cung cấp dịch vụ Khí tượng hàng không, tuân thủ các yêu cầu của ICAO và phải được chứng nhận phù hợp với tiêu chuẩn ISO.		không cấp phép; (theo quy định Phụ lục IV Luật đầu tư thì doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay không phải là doanh nghiệp kinh doanh có điều kiện, nên doanh nghiệp không cần cấp phép, chỉ cần đăng ký kinh doanh) b) Chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ tại các cảng hàng không và trên đường bay theo phạm vi được giao. c) Thiết lập và duy trì Hệ thống quản lý chất lượng (QMS) đối với việc cung cấp dịch vụ Khí tượng hàng không, tuân thủ các yêu cầu của ICAO và phải được chứng nhận phù hợp với tiêu chuẩn ISO. Hệ thống kỹ thuật khí tượng có phải cấp phép không - Khoản 3 Điều 115. Trách nhiệm của Bộ, cơ quan liên quan Hiện tại theo quy định tại khoản 3 Điều 47 Luật HKDDVN số 130 quy định “5. Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, công trình bảo đảm hoạt động bay, hệ thống trang thiết bị kỹ thuật, tài liệu khai thác, sơ đồ, bản đồ hàng không phải được cấp phép, phê chuẩn khi đưa vào khai thác, sử dụng.” Hiện nay chỉ thực hiện cấp phép cho cơ sở không cấp phép cho doanh nghiệp. Tuy nhiên theo quy định tại khoản 3 Điều 115 dự thảo đang quy định “3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ Khí tượng hàng không: Phải có giấy phép do nhà chức trách hàng không cấp phép;”, đề nghị xem lại nội dung này đảm bảo đúng đối tượng cấp phép.	
225.	Mục 5 DỊCH VỤ TIN TỨC HÀNG KHÔNG			

226.	Điều 116. Nguyên tắc chung và trách nhiệm		VATM: Điều 116. Nguyên tắc chung và trách nhiệm	
227.	1. Dịch vụ AIS phải được cung cấp theo thông tư, tiêu chuẩn bảo đảm hoạt động bay phù hợp quy định của ICAO.		VATM: 1. Dịch vụ AIS phải được cung cấp theo thông tư, tiêu chuẩn bảo đảm hoạt động bay phù hợp quy định của ICAO. Dữ liệu hàng không, tin tức hàng không khi thực hiện chia sẻ, trao đổi phải thống nhất theo định dạng tiêu chuẩn. VNA: Đề nghị bổ sung giải thích từ ngữ với “Dịch vụ AIS”	VATM: Tiếp thu. VNA: Tiếp thu
228.	2. Cục Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm đảm bảo và giám sát việc cung cấp dịch vụ AIS		CVMT: - Đề nghị xem xét lại nội dung về “nguyên tắc cung cấp dịch vụ” tại các Điều 113, trên cơ sở ưu tiên việc tuân thủ các quy định về cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay của Việt Nam. - Đề nghị chỉnh sửa lại nội dung Khoản 2, Điều 116 như sau: “Cục Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm đảm bảo và giám sát việc cung cấp dịch vụ AIS.” Lý do: phù hợp với trách nhiệm của Cục Hàng không Việt Nam.	Đề nghị giữ nguyên dự thảo. Đề lại chữ “đảm bảo” vì Cục HKVN có trách nhiệm đảm bảo việc cung cấp dịch vụ.
229.	Điều 117. Sản phẩm tin tức hàng không 1. Sản phẩm tin tức hàng không là dữ liệu hàng không và tin tức hàng không được cung cấp dưới dạng bộ dữ liệu số hoặc được trình bày theo định dạng chuẩn trên bản giấy hoặc bản điện tử bao gồm: a) Tập Thông báo tin tức hàng không (AIP), bao gồm các Tập tu chỉnh và các Tập bổ sung; b) Thông tri hàng không (AIC;) c) Bản đồ, sơ đồ, hàng không;		VATM: Điều 117. Sản phẩm tin tức hàng không 1. Sản phẩm tin tức hàng không là dữ liệu hàng không và tin tức hàng không được cung cấp dưới dạng bộ dữ liệu số hoặc được trình bày theo định dạng chuẩn trên bản giấy hoặc bản điện tử bao gồm: a) Tập Thông báo tin tức hàng không (AIP), bao gồm các Tập tu chỉnh và các Tập bổ sung;	Tiếp thu.

	d) NOTAM; và e) Bộ dữ liệu số. 2. Cơ sở cung cấp dịch vụ AIS cung cấp các bộ dữ liệu số (digital data sets) theo quy định của ICAO.		b) Thông tri hàng không (AIC;) c) Bản đồ, Sơ đồ, bản đồ hàng không; d) NOTAM; và e) Bộ dữ liệu số. 2. Cơ sở cung cấp dịch vụ AIS cung cấp các bộ dữ liệu số (digital data sets) theo quy định của ICAO.	
230.	Điều 118. Công bố và phát hành tin tức 1. Việc công bố các tin tức có tầm quan trọng đối với hoạt động bay phải tuân thủ nghiêm ngặt Hệ thống kiểm soát và điều chỉnh tin tức hàng không (AIRAC) theo lịch công bố ngày hiệu lực chung đã được ICAO ấn định. 2. Tin tức được phát hành theo hệ thống AIRAC phải được cung cấp tới người nhận ít nhất 28 ngày trước ngày hiệu lực. Trong các trường hợp thay đổi lớn, tin tức phải được công bố ít nhất 56 ngày trước ngày hiệu lực.		CVMT: Đề nghị bổ sung vào Điều 118 quy định về thời gian các đơn vị phải gửi văn bản liên quan đến các nội dung phát hành tin tức theo chu kỳ AIRAC đến Cục HKVN và các cơ sở AIS. Lý do: để đảm bảo thời gian công bố theo quy định tại Khoản 2 Điều 118 và phù hợp với Khoản 1, Điều 119.	Đề nghị giữ nguyên dự thảo. Nội dung này sẽ đưa vào Thông tư về bảo đảm hoạt động bay.
231.	Điều 119. Trách nhiệm của Người khởi tạo dữ liệu và thỏa thuận chính thức 1. Các tổ chức, cơ quan, đơn vị là Người khởi tạo dữ liệu có trách nhiệm đảm bảo chất lượng dữ liệu cung cấp cho cơ sở cung cấp dịch vụ AIS, đặc biệt tuân thủ các mốc thời gian của hệ thống AIRAC. 2. Mỗi quan hệ và trách nhiệm giữa Người khởi tạo dữ liệu và cơ sở cung cấp dịch vụ AIS phải được thiết lập thông qua các thỏa thuận chính thức.		CVMT: Đề nghị bỏ cụm từ “đặc biệt” trong Khoản 1, Điều 119: 1. Các tổ chức, cơ quan, đơn vị là Người khởi tạo dữ liệu có trách nhiệm đảm bảo chất lượng dữ liệu cung cấp cho cơ sở cung cấp dịch vụ AIS, đặc biệt tuân thủ các mốc thời gian của hệ thống AIRAC.” Lý do: cho phù hợp với văn phong của văn bản quy phạm pháp luật. VATM: Đề nghị bổ sung Khoản 3 3. Cục Hàng không Việt Nam xác định danh mục Người khởi tạo dữ liệu và hướng dẫn việc cung cấp dữ liệu hàng không đáp ứng tiêu chuẩn chất lượng. Lý do: Bổ sung theo quy định tại Mục 2.3.3 Chương	CVMT: Đề nghị giữ nguyên dự thảo. Để lại chữ „đặc biệt“ để nhấn mạnh. VATM: Tiếp thu

			2 Tài liệu 8126 “2.3.3.1 States must establish requirements for the identification of appropriate aeronautical data originators and ensure that formal arrangements are put in place between the AIS providers and the aeronautical data originators”.	
232.	Điều 120. Quy định chi tiết về dịch vụ tin tức hàng không Bộ Xây dựng quy định chi tiết về dịch vụ tin tức hàng không	Thanh tra HK	Hệ thống thiết bị Thông báo tin tức có phải được cấp phép không	Hệ thống này có được cấp phép và sẽ quy định tại Thông tư về bảo đảm hoạt động bay.
233.	Mục 6 CHƯƠNG TRÌNH QUỐC GIA VỀ BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY			
234.	Điều 121. Nguyên tắc và mục tiêu của Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay 1. Việc xây dựng và triển khai Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay phải tuân thủ các nguyên tắc sau: a) Phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia và các Quy hoạch liên quan đến hạ tầng hàng không; b) Bảo đảm tính khả thi, hiệu quả, bền vững; tối ưu hóa việc sử dụng vùng trời và nguồn lực quốc gia; c) Tăng cường cơ chế phối hợp, hiệp đồng chặt chẽ giữa quản lý bay dân dụng và quản lý bay quân sự; d) Áp dụng phương pháp tiếp cận dựa trên tính năng khai thác (Performance-Based Approach), phù hợp với Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay và các chuẩn mực quốc tế liên quan; xác định rõ các chỉ tiêu hiệu suất chính (KPIs) để đo lường và đánh giá hiệu quả thực hiện. 2. Mục tiêu của Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay bao gồm: a) Bảo đảm an toàn, điều hòa và hiệu quả cho mọi hoạt			

	động bay trong vùng trời trách nhiệm của Việt Nam, phù hợp với Chương trình An toàn hàng không quốc gia; b) Nâng cao năng lực, hiệu quả và tính kinh tế của hệ thống bảo đảm hoạt động bay; giảm thiểu chậm trễ và tác động tiêu cực đến môi trường; c) Hiện đại hóa công nghệ và phương thức khai thác theo lộ trình Nâng cấp hệ thống hàng không theo khối của ICAO, phù hợp với điều kiện của Việt Nam; thúc đẩy ứng dụng công nghệ tiên tiến, chuyển đổi số và đổi mới sáng tạo; d) Tăng cường hội nhập quốc tế, bảo đảm sự hài hòa và khả năng tương tác với hệ thống bảo đảm hoạt động bay khu vực và toàn cầu. đ) Đảm bảo khả năng tích hợp an toàn và hiệu quả các phương tiện bay mới-			
235.	Điều 122. Nội dung Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay bao gồm các nội dung sau: 1. Mục tiêu của chương trình; 2. Kế hoạch triển khai; 3. Nguồn lực thực hiện;. 4. Cơ chế giám sát, đánh giá hiệu quả và cập nhật Chương trình. 5. Trách nhiệm, nhiệm vụ của các bộ, ngành, cơ quan, đơn vị, tổ chức và doanh nghiệp liên quan thực hiện Chương trình.			
236.	Điều 123. Xây dựng, phê duyệt và tổ chức thực hiện Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay 1. Bộ Xây dựng chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng và các Bộ, ngành liên quan xây dựng Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay, trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. 2. Chương trình được rà soát, đánh giá và cập nhật để bảo			

	đảm phù hợp với tình hình thực tiễn, nhu cầu phát triển và các kế hoạch cập nhật của ICAO. 3. Bộ Xây dựng tổ chức triển khai, Nhà chức trách hàng không Việt Nam hướng dẫn, theo dõi, kiểm tra, đánh giá việc thực hiện Chương trình và định kỳ báo cáo Thủ tướng Chính phủ.			
237.	Điều 124. Trách nhiệm của các Bộ, ngành, địa phương và đơn vị liên quan Các bộ, ngành, cơ quan, đơn vị, tổ chức và doanh nghiệp liên quan căn cứ Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay xây dựng lộ trình quản lý, bảo đảm nguồn lực để triển khai thực hiện và cung cấp, phát triển hệ thống dịch vụ bảo đảm hoạt động bay bảo đảm tuân thủ các yêu cầu trên; phối hợp chặt chẽ, đồng bộ, hiệu quả và kịp thời trong công tác quản lý hoạt động bay.			
238.	Điều 125. Trách nhiệm của doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam 1. Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam được giữ lại một phần phí thu được để đầu tư phát triển, hiện đại hoá hệ thống bảo đảm hoạt động bay nhằm nâng cao năng lực bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không đáp ứng tiêu chuẩn của ICAO theo yêu cầu của Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay. 2. Việc giữ lại một phần phí được thực hiện theo các nguyên tắc sau đây: a) Tuân thủ quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và các quy định pháp luật có liên quan; b) Bảo đảm phù hợp với Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay; Kế hoạch sản xuất kinh doanh, kế hoạch đầu tư trong Chiến lược phát triển (giai đoạn tối thiểu 05 năm) của Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam;		Phòng Kế hoạch – Tài chính, Cục HK: - Điểm a) Khoản 3 đề nghị sửa đổi như sau: a) Nhu cầu vốn nguồn kinh phí thực hiện Chiến lược phát triển giai đoạn tối thiểu 05 năm của Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam; Lý do: Thay từ “vốn” thành “<i>nguồn kinh phí</i>” để phù hợp với quy định tại Luật Ngân sách nhà nước - Điểm b) Khoản 3 đề nghị sửa đổi như sau: b) Khả năng tạo nguồn từ phí Dự toán nguồn thu từ phí theo quy định của pháp luật trong giai đoạn thực hiện Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển giai đoạn 05 năm; Lý do: Thay cụm từ “Khả năng tạo nguồn từ phí” thành “<i>Dự toán nguồn thu từ phí</i>” để phù	Tiếp thu

c) Đáp ứng yêu cầu cân đối nguồn lực tài chính để thực hiện Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển (giai đoạn tối thiểu 05 năm) và thực hiện các nghĩa vụ nộp ngân sách nhà nước theo quy định của pháp luật; 3. Căn cứ xác định mức giữ lại phần phí a) Nhu cầu vốn thực hiện Chiến lược phát triển giai đoạn tối thiểu 05 năm của Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam; b) Khả năng tạo nguồn từ phí theo quy định của pháp luật trong giai đoạn thực hiện Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển giai đoạn 05 năm; c) Tiến độ thực hiện các mục tiêu, nhiệm vụ trong Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển giai đoạn 05 năm; d) Bảo đảm an toàn, điều hòa và hiệu quả hoạt động bay trong vùng trời trách nhiệm của Việt Nam. 4. Phương thức xác định và phân kỳ thực hiện a) Mức giữ lại phần phí được xác định cho toàn bộ giai đoạn tương ứng với Chiến lược phát triển của Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam. b) Việc phân kỳ thực hiện mức giữ lại phần phí được thực hiện theo từng năm, phù hợp với kế hoạch triển khai Chiến lược phát triển và kế hoạch tài chính hằng năm của Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam. c) Số tiền phí được giữ lại trong kỳ được xác định theo công thức: $\text{Số tiền phí được giữ lại} = \text{Số tiền phí thực thu} \times \text{Tỷ lệ giữ lại}$ Trong đó: $\text{Tỷ lệ giữ lại (\%)} = (\text{Nhu cầu vốn thực hiện Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển giai đoạn 05 năm} / \text{Tổng số phí dự kiến thu được trong giai đoạn 05 năm}) \times 100$ 5. Quản lý và sử dụng phần phí được giữ lại	hợp với quy định tại Luật Ngân sách nhà nước; Luật Phí, lệ phí. - Điểm c) Khoản 4 c) Số tiền phí được giữ lại trong kỳ được xác định theo công thức: Số tiền phí được giữ lại = Số tiền phí thực thu $\times$ Tỷ lệ giữ lại Trong đó: Tỷ lệ giữ lại (%) = (Nhu cầu vốn thực hiện Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển giai đoạn 05 năm (số chi phí dự kiến cần thiết cho nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển, hiện đại hóa hạ tầng kỹ thuật trong Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển giai đoạn 05 năm / Tổng số phí dự kiến thu được trong giai đoạn 05 năm) $\times$ 100 Lý do: Thay cụm từ “Nhu cầu vốn thực hiện Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển giai đoạn 05 năm” thành “số chi phí dự kiến cần thiết cho nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển, hiện đại hóa hạ tầng kỹ thuật trong Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển giai đoạn 05 năm” nhằm đảm bảo nguyên tắc quy định tại Khoản 3 – Điều 103 Luật Hàng không. - Bổ sung điểm d) khoản 4 như sau: “d) Cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại khoản 2 Điều 4 Luật Phí và lệ phí quyết định tỷ lệ để lại cho tổ chức thu phí.”	
--	--	--

a) Phần phí được giữ lại được quản lý, theo dõi riêng và sử dụng để thực hiện các mục tiêu, nhiệm vụ và giải pháp đã được xác định trong Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển giai đoạn 05 năm. b) Phần phí được giữ lại không sử dụng để bù đắp chi phí thường xuyên của hoạt động cung cấp dịch vụ hoặc hoạt động thu phí. 6. Thẩm quyền và trách nhiệm tổ chức thực hiện a) Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam có trách nhiệm lập phương án giữ lại và sử dụng phần phí theo quy định tại Điều này, trình Bộ Xây dựng xem xét, quyết định. b) Bộ Xây dựng hướng dẫn, theo dõi, kiểm tra việc giữ lại và sử dụng phần phí theo quy định của Điều này.	Lý do: Bổ sung thêm điểm d) “Cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại khoản 2 Điều 4 Luật Phí và lệ phí quyết định tỷ lệ để lại cho tổ chức thu phí” tuân thủ theo quy định của Luật Phí và lệ phí. - Sửa đổi điểm b) Khoản 5 như sau: “b) Phần phí được giữ lại không sử dụng dùng để bù đắp chi phí thường xuyên của hoạt động cung cấp dịch vụ hoặc hoạt động thu phí.” Lý do: Thay cụm từ “không sử dụng” thành “không dùng” nhằm làm rõ nghĩa và khẳng định tính chất bắt buộc trong việc sử dụng nguồn kinh phí đúng mục đích. - Sửa đổi điểm a) và b) Khoản 6 như sau: a) Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam có trách nhiệm lập phương án giữ lại và sử dụng phần phí theo quy định tại Điều này, trình Bộ Xây dựng Tài chính xem xét, quyết định. b) Bộ Xây dựng Tài chính hướng dẫn, theo dõi, kiểm tra việc giữ lại và sử dụng phần phí theo quy định của Điều này. Lý do: Thay “Bộ Xây dựng” thành “Bộ Tài chính” do: Theo quy định tại Điều 4 Luật Phí và lệ phí, Phí bay qua vùng trời Việt Nam thuộc danh mục các khoản phí do Bộ Tài chính quy định mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng các khoản phí, lệ phí.	
--	---	--

			VATM: 1. Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam được giữ lại một phần phí thu được để hỗ trợ nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển, hiện đại hoá hệ thống bảo đảm hoạt động bay nhằm nâng cao năng lực bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không đáp ứng tiêu chuẩn của ICAO theo yêu cầu của Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay. Lý do: - Bổ sung để đầy đủ mục tiêu như Luật HKDDVN năm 2025 cho phép. - Điều chỉnh cho phù hợp với nhiệm vụ chung của doanh nghiệp được giao nhiệm vụ điều hành bay. 2. Việc giữ lại một phần phí được thực hiện theo các nguyên tắc sau đây: a) Tuân thủ quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và các quy định pháp luật có liên quan; Lý do: Sửa đổi để bảo đảm đúng căn cứ pháp lý Luật HKDDVN năm 2025 quy định. c) Số tiền phí được giữ lại trong kỳ được xác định theo công thức: Số tiền phí được giữ lại = Số tiền phí thực thu × Tỷ lệ giữ lại Trong đó: Tỷ lệ giữ lại (%) = (Nhu cầu vốn thực hiện	
--	--	--	--	--

		Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển giai đoạn 05 năm / Tổng số phí dự kiến thu được trong giai đoạn 05 năm) × 100 Lý do: Nội dung diễn giải tỷ lệ giữ lại nên điều chỉnh viết lại như sau để bảo đảm mục tiêu Luật HKDDVN cho phép và phù hợp với thực tiễn của DN được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời: Tỷ lệ giữ lại (%) = (số chi phí dự kiến cần thiết cho nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển, hiện đại hóa hạ tầng kỹ thuật trong Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển giai đoạn 05 năm / Tổng số phí dự kiến thu được trong giai đoạn 05 năm) × 100. - Sửa Khoản 4: 4. Phương thức xác định và phân kỳ thực hiện a) Mức giữ lại phần phí được xác định cho toàn bộ giai đoạn tương ứng với Chiến lược phát triển của Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam. b) Việc phân kỳ thực hiện mức giữ lại phần phí được thực hiện theo từng năm, phù hợp với kế hoạch triển khai Chiến lược phát triển và kế hoạch tài chính hằng năm của Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam e) Số tiền phí được giữ lại trong kỳ được xác định theo công thức: Số tiền phí được giữ lại = Số tiền phí thực thu × Tỷ lệ giữ lại Trong đó: Tỷ lệ giữ lại (%) = (Nhu cầu vốn thực hiện Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển	Đề nghị giữ nguyên theo dự thảo Nghị định “Việc giữ lại một phần phí được thực hiện theo các nguyên tắc sau đây: a) Tuân thủ quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và các quy định pháp luật có liên quan” Lý do: Luật HK chỉ quy định về danh mục chi và nguồn kinh phí. Các nội dung khác thực hiện theo pháp luật chuyên ngành có liên quan - Đề nghị giữ nguyên như Dự thảo. Lý do: Nghị định này của Chính phủ thuộc lĩnh vực Bộ Xây dựng
--	--	--	--

		giai đoạn 05 năm / Tổng số phí dự kiến thu được trong giai đoạn 05 năm) × 100 b) Số tiền phí được giữ lại trong kỳ được xác định theo công thức: Số tiền phí được giữ lại = Số tiền phí thực thu × Tỷ lệ giữ lại Trong đó: Tỷ lệ giữ lại (%) = (số chi phí dự kiến cần thiết cho nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển, hiện đại hóa hạ tầng kỹ thuật trong Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển giai đoạn 05 năm / Tổng số phí dự kiến thu được trong giai đoạn 05 năm) × 100. Lý do: Nội dung diễn giải tỷ lệ giữ lại nên điều chỉnh lại để bảo đảm mục tiêu Luật HKDDVN cho phép và phù hợp với thực tiễn của DN được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay. - Sửa đổi Khoản 5: 5. Quản lý và sử dụng phần phí được giữ lại a) Phần phí được giữ lại cho mục đích nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, được hạch toán vào doanh thu của doanh nghiệp, quản lý và sử dụng để bù đắp các chi phí theo đúng nội dung, phạm vi và mục đích tương ứng. b) Phần phí được giữ lại cho mục đích đầu tư phát triển, hiện đại hóa hạ tầng kỹ thuật, được xác định là nguồn bổ sung vốn điều lệ cho doanh nghiệp. Trình tự, thủ tục và thẩm quyền tăng vốn điều lệ được thực hiện theo quy định của Chính phủ. c) Hằng năm, tổ chức thu phí phải quyết toán	(hàng không) nên các nội dung quy định không thuộc thẩm quyền của Bộ Xây dựng đề nghị xem xét chuyển nội dung quy định tại Khoản 5 sang hình thức dẫn chiếu thực hiện theo quy định của pháp luật về tài chính, hoặc giao Bộ Tài chính chủ trì phối hợp hướng dẫn nhằm đảm bảo sự thống nhất giữa pháp luật chuyên ngành và pháp luật về quản lý tài chính. Đề nghị giữ nguyên theo ý kiến của Phòng KHTC đã nêu ở trên.
--	--	--	--

			thu, chi theo quy định. Sau khi quyết toán thu, chi theo đúng chế độ, số tiền phí được trích để lại chưa chi trong năm được chuyển sang năm sau để tiếp tục chi theo chế độ quy định kể từ thời điểm kết thúc năm ngân sách; trường hợp hết 05 năm chưa chi hết số tiền phí được để lại, tổ chức thu phí phải nộp ngân sách nhà nước số tiền phí đã được chuyển chưa chi hết. Lý do: Nội dung diễn giải tỷ lệ giữ lại nên điều chỉnh lại để bảo đảm mục tiêu Luật HKDDVN cho phép và phù hợp với thực tiễn của DN được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay.. - Sửa đổi Khoản 6: 6. Thảm quyền và trách nhiệm tổ chức thực hiện a) Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam có trách nhiệm lập phương án giữ lại và sử dụng phần phí theo quy định tại Điều này, trình Bộ Xây dựng xem xét, quyết định sau khi có ý kiến của Bộ Tài chính. b) Bộ Xây dựng chủ trì và Bộ Tài chính phối hợp hướng dẫn, theo dõi, kiểm tra việc giữ lại và sử dụng phần phí theo quy định của Điều này. Lý do: Nội dung diễn giải tỷ lệ giữ lại nên điều chỉnh lại để bảo đảm mục tiêu Luật HKDDVN cho phép và phù hợp với thực tiễn của DN được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay. PC-HTQT: Tại khoản 6 Điều này đang quy định “Bộ Xây dựng hướng dẫn, theo dõi, kiểm tra việc giữ lại	
--	--	--	---	--

			và sử dụng phần phí theo quy định của Điều này.”, đề nghị xem lại quy định này vì theo Luật Phí, lệ phí đang giao cho Bộ Tài chính là cơ quan “tổ chức và hướng dẫn thực hiện thu, nộp, quản lý và sử dụng tiền phí, lệ phí”.	
239.	Chương IX PHỐI HỢP ĐIỀU HÀNH HOẠT ĐỘNG BAY			
240.	Điều 126. Nguyên tắc và nội dung phối hợp quản lý hoạt động bay dân dụng và quân sự 1. Nguyên tắc phối hợp quản lý hoạt động bay dân dụng và quân sự bao gồm: a) Bảo đảm yêu cầu về quốc phòng, an ninh, an toàn và hiệu quả của hoạt động hàng không dân dụng; b) Tuân theo quy định của Luật này khi hoạt động bay trong đường hàng không, vùng trời sân bay dân dụng, khu vực bay phục vụ hoạt động hàng không chung trong vùng trời Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý; c) Thực hiện hoạt động nghiệp vụ và giải quyết các vấn đề phát sinh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình. 2. Nội dung phối hợp trong quản lý hoạt động bay bao gồm: a) Tổ chức vùng trời, thiết lập đường hàng không và xây dựng phương thức bay; b) Khai thác, sử dụng vùng trời; c) Cấp phép bay, lập kế hoạch bay và thông báo tin tức về hoạt động bay; d) Sử dụng các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; e) Tìm kiếm, cứu nạn; f) Quản lý hoạt động bay chuyên dụng, bao gồm bay để chụp ảnh, thăm dò địa chất, quay phim từ trên không, thao diễn, luyện tập, thử nghiệm, sử dụng phương tiện		CVMT: Đề nghị làm rõ nội dung tại Điểm b, Khoản 1, Điều 126.	

	liên lạc vô tuyến điện ngoài thiết bị của tàu bay và bay vào khu vực hạn chế bay.			
241.	Điều 127. Phối hợp điều hành hoạt động bay 1. Cơ sở điều hành bay dân dụng điều hành chuyển bay thực hiện hoạt động hàng không dân dụng, chuyển bay khác do cơ quan cấp phép bay ủy nhiệm bằng văn bản. Đơn vị thuộc hệ thống quản lý, điều hành bay quân sự điều hành chuyển bay thực hiện hoạt động bay quân sự. Đơn vị thuộc hệ thống quản lý, điều hành bay của lực lượng Không quân công an nhân dân điều hành chuyển bay thực hiện hoạt động bay của lực lượng Không quân công an nhân dân (trong trường hợp được thiết lập...) 2. Cơ quan cấp phép bay ủy nhiệm điều hành chuyển bay cho cơ sở điều hành bay dân dụng hoặc đơn vị quản lý, điều hành bay quân sự, Không quân công an nhân dân trên cơ sở năng lực điều hành của cơ sở hoặc đơn vị đó. 3. Khi có hoạt động bay hỗn hợp trong vùng trời hàng không dân dụng, vùng trời sân bay dùng chung, việc chỉ huy điều hành được thực hiện trên cơ sở phối hợp điều hành bay đối với hoạt động bay dân dụng và công tác chỉ huy, điều hành bay đối với hoạt động bay quân sự, Không quân công an nhân dân. 4. Khi có hoạt động bay hỗn hợp trong vùng trời sân bay dùng chung, việc chỉ huy điều hành được thực hiện từ một đài kiểm soát tại sân bay để phối hợp kiểm soát các hoạt động bay. 6. Khi huấn luyện bay trong vùng trời sân bay, cơ sở huấn luyện phải bố trí người có năng lực chuyên môn phù hợp tại đài kiểm soát tại sân bay để hỗ trợ công tác huấn luyện. 7. Việc điều hành tàu bay quân sự, Không quân công an nhân dân hoạt động trong vùng trời hàng không dân dụng và vùng trời sân bay dùng chung phải trên cơ sở hiệp đồng giữa cơ sở điều hành bay dân dụng với đơn vị quản			

	lý, điều hành bay quân sự, Không quân công an nhân dân (trong trường hợp được thiết lập...) 8. Việc chủ trì hiệp đồng điều hành hoạt động bay thực hiện theo các nguyên tắc sau đây: a) Cơ sở điều hành bay dân dụng chủ trì hiệp đồng đối với hoạt động bay trong vùng trời hàng không dân dụng và vùng trời sân bay dùng chung; b) Chỉ huy bay quân sự, Không quân công an nhân dân (trong trường hợp được thiết lập...) chủ trì hiệp đồng đối với hoạt động bay ngoài khu vực quy định tại Điểm a Khoản này; c) Đối với hoạt động bay trong vùng trời sân bay, thực hiện theo Quy chế bay trong khu vực sân bay. 9. Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm thu thập, tổng hợp các thông tin liên quan đến các hoạt động bay thuộc phạm vi trách nhiệm trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý và thông báo cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia.			
242.	Điều 128. Phân cách bay giữa tàu bay quân sự và tàu bay dân dụng Phân cách giữa tàu bay quân sự và tàu bay dân dụng được áp dụng tương tự như phân cách giữa các tàu bay dân dụng.			
243.	Điều 129. Phối hợp sử dụng vùng trời và quản lý, điều hành bay; chia sẻ dữ liệu và sử dụng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không dân dụng. 1. Việc phối hợp sử dụng vùng trời và quản lý, điều hành bay thực hiện trên cơ sở sử dụng vùng trời linh hoạt giữa các hoạt động bay. 2. Cục Hàng không Việt Nam và các đơn vị liên quan của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an thiết lập các giao thức và giao diện kỹ thuật để chia sẻ dữ liệu theo thời gian thực để phục vụ công tác phối hợp, chỉ huy, điều hành bay.		Thanh tra HK: Khoản 4, 5 Điều 129: 4. Bộ Quốc phòng có trách nhiệm phối hợp với Bộ Xây dựng trong việc lắp đặt, vận hành các hệ thống, thiết bị CNS sử dụng chung cho mục đích hàng không dân dụng và quốc phòng, an ninh trên cùng một địa bàn (đài, trạm). (ý này triển khai như thế nào đối với các sân bay dùng chung, là Bộ Quốc phòng làm hay doanh nghiệp khác làm)	Khoản 4. Bộ Quốc phòng sẽ chủ trì triển khai thực hiện Tiếp thu, chỉnh sửa

	3. Quân chủng Phòng không - Không quân, Bộ Tư lệnh Cảnh sát cơ động và Cục Hàng không Việt Nam thống nhất sử dụng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không dân dụng. 4. Bộ Quốc phòng có trách nhiệm phối hợp với Bộ Xây dựng trong việc lắp đặt, vận hành các hệ thống, thiết bị CNS sử dụng chung cho mục đích hàng không dân dụng và quốc phòng, an ninh trên cùng một địa bàn (đài, trạm). 5. Doanh nghiệp khai thác cảng hàng không khi thực hiện triển khai mới, sửa chữa các công trình, hệ thống trong khu vực Cảng hàng không, sân bay phải phối hợp chặt chẽ với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay để đảm bảo việc triển khai các công trình, hệ thống, thiết bị trong sân bay được đồng bộ, không ảnh hưởng đến hoạt động của các hệ thống, thiết bị cung cấp dịch vụ CNS trong khu vực Cảng hàng không, sân bay.		5. Doanh nghiệp khai thác cảng hàng không (tên doanh nghiệp theo nghị định về cảng – doanh nghiệp kinh doanh cảng hàng không) khi thực hiện triển khai mới, sửa chữa các công trình, hệ thống trong khu vực Cảng hàng không, sân bay phải phối hợp chặt chẽ với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay để đảm bảo việc triển khai các công trình, hệ thống, thiết bị trong sân bay được đồng bộ, không ảnh hưởng đến hoạt động của các hệ thống, thiết bị cung cấp dịch vụ CNS trong khu vực Cảng hàng không, sân bay.	“Doanh nghiệp khai thác cảng hàng không” thành “Người khai thác Cảng hàng không” theo định nghĩa trong Luật HK DD 2025
244.	Điều 130. Hiệp đồng và Chia sẻ dữ liệu 1. Bộ Quốc phòng & VATM: Thiết lập đường truyền liên lạc trực thoại và dữ liệu để chia sẻ thông tin chuyến bay, dữ liệu radar thời gian thực nhằm nhận dạng tàu bay. 2. Quy định về việc sử dụng chung vùng trời linh hoạt (Flexible Use of Airspace) để tối ưu hóa năng lực khai thác cho cả kinh tế và quốc phòng.		Thanh tra HK: 1. Bộ Quốc phòng & VATM (VATM là ai?): Thiết lập đường truyền liên lạc trực thoại và dữ liệu để chia sẻ thông tin chuyến bay, dữ liệu radar thời gian thực nhằm nhận dạng tàu bay. 2. Quy định về việc sử dụng chung vùng trời linh hoạt (Flexible Use of Airspace) để tối ưu hóa năng lực khai thác cho cả kinh tế và quốc phòng. (Ai thực hiện nhiệm vụ này)	Tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “Điều 130. Hiệp đồng và Chia sẻ dữ liệu 1. Cơ quan thuộc Bộ Quốc phòng Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam tổ chức thiết lập đường truyền liên lạc trực thoại và dữ liệu để chia sẻ thông tin chuyến bay, dữ liệu radar thời gian thực nhằm nhận dạng tàu bay. 2. Quy định về việc sử dụng chung vùng trời linh hoạt (Flexible Use of Airspace) để tối ưu hóa năng lực khai thác cho cả

				kinh tế và quốc phòng.” Lý do: Việc thiết lập liên lạc trực thoại và dữ liệu nhằm chia sẻ thông tin liên quan đến HDB, bao gồm cả thông tin giám sát (radar) giữa đơn vị quản lý vùng trời – Bộ QP và VATM. Sửa lại để đảm bảo phù hợp với thực tế đang triển khai, cũng như VATM không thể chia sẻ với trực tiếp với Bộ QP mà là đơn vị thuộc Bộ QP. Quy định việc sử dụng vùng trời linh hoạt do Bộ QP, Bộ Công an và Bộ XD thực hiện việc thiết lập cơ chế phối hợp thường xuyên và các quy trình hoạt động tiêu chuẩn (SOP) được quy định tại Điều 10. Khai thác và sử dụng vùng trời
245.	Điều 131. Hoạt động nguy hiểm và Can thiệp (Interception) 1. Quy định quy trình phối hợp khi có hoạt động quân sự (bắn đạn thật, diễn tập) ảnh hưởng đến đường bay dân dụng; yêu cầu đánh giá rủi ro an toàn trước khi thực hiện. 2. Xử lý tàu bay lạ/Vi phạm: Quy trình phối hợp giữa ATC dân dụng và đơn vị đánh chặn quân sự (Intercept		Thanh tra HK: Điều 131. Hoạt động nguy hiểm và Can thiệp (Interception) 1. Quy định quy trình phối hợp khi có hoạt động quân sự (bắn đạn thật, diễn tập) ảnh hưởng đến đường bay dân dụng; yêu cầu đánh giá rủi ro an toàn trước khi thực hiện. (Ai thực	Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay (VATM) sẽ xây dựng quy trình phối hợp để đánh giá các ảnh hưởng đến hoạt động bay HKDD khi có hoạt động

	control unit) để hỗ trợ tàu bay đi lạc, hạn chế tối đa việc phải sử dụng biện pháp can thiệp vũ lực.		hiện nhiệm vụ này) 2. Xử lý tàu bay lạ/Vi phạm: Quy trình phối hợp giữa ATC dân dụng và đơn vị đánh chặn quân sự (Intercept control unit) để hỗ trợ tàu bay đi lạc, hạn chế tối đa việc phải sử dụng biện pháp can thiệp vũ lực. (Ai thực hiện nhiệm vụ này)	bắn đạn thật, diễn tập quân sự; các nội dung xử lý tàu bay lạ/vi phạm (giữ cơ sở điều hành bay HKDD và quân sự liên quan. Nội dung này sẽ được quy định chi tiết tại Thông tư ANS.
246.	Chương X TÌM KIẾM, CỨU NẠN HÀNG KHÔNG			
247.	Điều 132. Việc cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không 1. Việc cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không phải tuân thủ các quy định của ICAO và quy định có liên quan của pháp luật Việt Nam. 2. Việc tổ chức cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không phải bảo đảm đầy đủ các thành phần cơ bản gồm: hệ thống văn bản, kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn hàng không; trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị, tổ chức, cá nhân thực hiện tìm kiếm, cứu nạn hàng không; nguồn lực về hệ thống trang thiết bị, phương tiện và nhân lực được đào tạo, huấn luyện để thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không. 3. Cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không có trách nhiệm phối hợp và hợp tác huấn luyện, diễn tập chung với các cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không của các quốc gia liên quan trong khu vực.		CVMT: Đề nghị bỏ nội dung Khoản 2, Điều 132 Lý do: Nội dung trùng với Khoản 4, Điều 102.	Đề nghị giữ nguyên do Khoản 4 Điều 102 quy định chung đối với Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay.
248.	Điều 133. Nguyên tắc trong công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không			
249.	1. Chỉ huy thống nhất, phối hợp, hiệp đồng kịp thời và chặt chẽ các lực lượng, phương tiện tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không khi có tình huống xảy ra.		VATM: 1. Hoạt động TKCN hàng không đặt dưới sự chỉ đạo thống nhất của Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia, phối hợp, hiệp đồng kịp thời	Cục HKVN tiếp thu

			và chặt chẽ các lực lượng, phương tiện tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không khi có tình huống xảy ra. Lý do: Ghép nội dung của ý thứ nhất Điều 135 vào khoản 1 Điều này cho phù hợp với bố cục và logic.	
250.	2. Phối, kết hợp mọi nguồn lực để công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không được triển khai thực hiện nhanh chóng, kịp thời, hiệu quả; ưu tiên các hoạt động để cứu người bị nạn và bảo vệ môi trường. 3. Bảo đảm tính nhân đạo, công bằng, minh bạch, bình đẳng giới và ưu tiên đối tượng dễ bị tổn thương. Trong điều kiện cho phép, hoạt động tìm kiếm và cứu nạn diễn ra cho đến khi tất cả những người sống sót được đưa đến nơi an toàn hoặc cho đến khi không còn dấu hiệu về người được cứu nạn còn sống sót. 4. Chủ động xây dựng các kế hoạch, phương án chuẩn bị sẵn sàng lực lượng để ứng phó theo khu vực, tính chất vụ việc, phù hợp với chức năng, nhiệm vụ. 5. Công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không được thực hiện theo phương châm bốn tại chỗ: chỉ huy tại chỗ; lực lượng tại chỗ; phương tiện, vật tư tại chỗ; hậu cần tại chỗ. 6. Công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không phải liên tục, kịp thời trong đó Nhà nước giữ vai trò chủ đạo; cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp và tổ chức, cá nhân có trách nhiệm phối hợp theo quy chế phối hợp, phương án, kế hoạch tìm kiếm cứu nạn để thực hiện tìm kiếm, cứu nạn, trợ giúp tàu bay, hành khách, tổ bay và tài sản. 7. Đảm bảo yêu cầu về an ninh, quốc phòng. 8. Bảo đảm an toàn cho người, phương tiện tham gia hoạt động tìm kiếm cứu nạn. và bảo vệ môi trường; hạn chế mức thấp nhất sự cố, tai nạn do chính hoạt động tìm kiếm, cứu nạn gây ra. 9. Cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm cứu nạn hàng không			

	của Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay là đầu mối phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không, thông báo về các yêu cầu, điều kiện cụ thể theo quy định của Việt Nam và biện pháp, cách thức phối hợp tìm kiếm cứu nạn giữa lực lượng và phương tiện nước ngoài với lực lượng và phương tiện tìm kiếm cứu nạn Việt Nam.			
251.	Điều 134. Cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn hàng không 1. Trường hợp tàu bay lâm nguy, lâm nạn tại cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận của cảng hàng không, Doanh nghiệp cảng hàng không chủ trì, phối hợp với các cơ quan, tổ chức, chính quyền địa phương liên quan tại địa bàn thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn. 2. Trường hợp tàu bay lâm nguy, lâm nạn trên biển, Cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn trên biển do Thủ tướng Chính phủ quy định. Cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm cứu nạn hàng không của Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay chủ trì xác định khu vực ưu tiên tìm kiếm, cứu nạn. 3. Tàu bay lâm nguy, lâm nạn ngoài khu vực quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này: a) Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia chủ trì chỉ đạo hoặc chỉ định cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn theo quy định của Luật Phòng thủ dân sự.	ACV	ACV: 1. Trường hợp tàu bay lâm nguy, lâm nạn tại cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận của cảng hàng không, Doanh nghiệp cảng hàng không chủ trì, (bỏ dấu phẩy) phối hợp với các cơ quan, tổ chức, chính quyền địa phương liên quan tại địa bàn thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn. Giới hạn khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay là tám kilômét tính từ ranh giới cảng hàng không, sân bay trở ra. Khu vực lân cận Cảng hàng không sân bay thuộc trách nhiệm và quyền quản lý của chính quyền địa phương, nơi có lực lượng Phòng thủ dân sự được thành lập theo quy định của pháp luật; Lý do: Doanh nghiệp cảng hàng không chỉ chủ trì trong công tác phối hợp. Đề nghị bổ sung giới hạn của khu vực lân cận	Tiếp thu, chỉnh sửa

			cảng hàng không để làm rõ vai trò chủ trì của các đơn vị khi có tình huống khẩn nguy xảy ra. - Để thống nhất với khoản 2, điều 21 Luật Phòng thủ dân sự (Chủ tịch Ủy ban nhân dân các cấp quyết định điều động, huy động lực lượng, trang thiết bị, tài sản của các cơ quan, tổ chức và người dân trên địa bàn quản lý theo quy định của pháp luật để ứng phó, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa); - Phù hợp với khả năng lực lượng khẩn nguy sân bay của Người khai thác Cảng (bảo đảm duy trì cấp cứu hỏa theo quy định của ICAO).	
252.	b) Cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không của Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với các cơ quan, tổ chức, chính quyền địa phương liên quan thực hiện công tác tìm kiếm xác định vị trí tàu bay lâm nạn. Cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không của Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm chủ trì xác định khu vực ưu tiên tìm kiếm, cứu nạn; phối hợp, hiệp đồng với Ban chỉ huy Phòng thủ dân sự cấp tỉnh nơi tàu bay lâm nạn triển khai hoạt động tìm kiếm nhằm xác định vị trí tàu bay lâm nạn.		VATM: b) Cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không của Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm chủ trì xác định khu vực ưu tiên tìm kiếm, cứu nạn; phối hợp, hiệp đồng với Ban chỉ huy Phòng thủ dân sự cấp tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi tàu bay lâm nạn và các cơ quan, tổ chức, chính quyền địa phương liên quan thực hiện công tác tìm kiếm xác định vị trí tàu bay lâm nạn. Lý do: Viết Cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không của Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm chủ trì xác định khu vực ưu tiên tìm kiếm, cứu nạn; phối hợp, hiệp đồng với Ban chỉ huy Phòng thủ dân sự cấp tỉnh nơi tàu bay lâm nạn triển khai hoạt động tìm kiếm nhằm xác định vị trí tàu bay lâm	Cục HKVN tiếp thu

			nạn- gọn lại tránh trùng ý	
253.	c) Sau khi xác định được vị trí tàu bay lâm nạn, Ban chỉ huy Phòng thủ dân sự cấp tỉnh nơi tàu bay lâm nạn có trách nhiệm chủ trì cứu nạn tàu bay. Trường hợp xác định vị trí tàu bay lâm nạn tại khu vực rập gianh giữa hai tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, Cục Hàng không Việt Nam báo cáo Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự Quốc gia xem xét, chỉ định Ban chỉ huy Phòng thủ dân sự cấp tỉnh chủ trì cứu nạn.		VATM: c) Sau khi xác định được vị trí tàu bay lâm nạn, Ban chỉ huy Phòng thủ dân sự cấp tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi tàu bay lâm nạn có trách nhiệm chủ trì cứu nạn tàu bay. Trường hợp xác định vị trí tàu bay lâm nạn tại khu vực rập gianh giữa hai tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, Cục Hàng không Việt Nam báo cáo Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự Quốc gia xem xét, chỉ định Ban chỉ huy Phòng thủ dân sự cấp tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương chủ trì cứu nạn. Lý do: Thống nhất khái niệm tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.	Cục HKVN tiếp thu
254.	4. Bộ Quốc phòng chủ trì tổ chức tìm kiếm, cứu nạn tàu bay thực hiện hoạt động hàng không dân dụng trong khu quân sự. 5. Trường hợp vượt quá khả năng ứng phó của các cơ quan, đơn vị được quy định tại khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều này, cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn báo cáo Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự Quốc gia. Căn cứ vào tính chất và điều kiện cụ thể, Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự Quốc gia điều động bổ sung lực lượng, phương tiện để tiếp tục thực hiện tìm kiếm, cứu nạn hoặc chỉ định một cơ quan khác chủ trì hoặc trực tiếp chủ trì tìm kiếm, cứu nạn tàu bay. 6. Thủ tướng Chính phủ quy định, ban hành Quy chế phối hợp, tìm kiếm cứu nạn hàng không dân dụng.			
255.	Điều 135. Nguyên tắc Phối hợp Đa ngành		VATM đề xuất bỏ Điều 135:	Cục HKVN tiếp thu
256.	Hoạt động TKCN hàng không đặt dưới sự chỉ đạo thống nhất của Ủy ban Quốc gia Ứng phó sự cố, thiên tai và Tìm kiếm Cứu nạn (VINASARCOM) hoặc Ban chỉ đạo		Lý do: 1. Việc phối hợp chặt chẽ giữa các nguồn lực, lực lượng được đề cập rõ tại khoản 1 và khoản	

	Phòng thủ dân sự quốc gia.		2 Điều 133. Yêu cầu việc phối hợp chặt chẽ giữa tất cả các lực lượng tham gia công tác TKCN hàng không của Việt Nam, không chỉ riêng 02 Trung tâm TKCN Hàng không và Hàng hải. Nội dung tại Điều 133 đã phù hợp với nội dung yêu cầu của ICAO tại Annex 12 mục 2.1.4	
257.	Phối hợp chặt chẽ giữa Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không (Aeronautical RCC) và Trung tâm TKCN Hàng hải (Maritime RCC) hoặc thiết lập Trung tâm phối hợp chung (JRCC) theo khuyến cáo của ICAO để tối ưu hóa nguồn lực.		2. Việc khuyến cáo “các State nên thiết lập Trung tâm phối hợp chung (JRCC) khi có thể hoặc khi phù hợp” được đề cập tại Chapter 2 – Annex 12, cụ thể như sau: <i>2.1.5 Recommendation. Contracting States should facilitate consistency and cooperation between their aeronautical and maritime search and rescue services.</i> <i>2.1.6 Recommendation - Contracting States should establish joint rescue coordination centres to coordinate aeronautical and maritime search and rescue operations, where practical.</i> * Nội dung khuyến cáo này thuộc Chapter 2: ORGANIZATION đề cập đến công tác tổ chức bộ máy, không phù hợp logic khi đưa nội dung tại Điều về nguyên tắc phối hợp đa ngành. *Nội dung đề cập tại mục 2.1.5 và 2.1.6 nêu trên khuyến cáo về việc phối hợp gần nhất, linh hoạt, giữa dịch vụ TKCN của Hàng không và TKCN Hàng hải mục đích để đối tượng sử dụng dịch vụ nhận được dịch vụ TKCN đảm bảo liên mạch, linh hoạt và đầy đủ, việc khuyến cáo thành lập JRCC nếu có thể sẽ phù hợp với các Quốc gia với các RCC Hàng không – Hàng hải là các cơ quan cao nhất, đủ thẩm quyền điều động lực lượng, phối hợp mọi nguồn lực	

			(lượng SAR của nhà nước – các công ty SAR tư nhân) trong công tác TKCN, nội dung này không phù hợp và cơ cấu tổ chức tại Việt Nam hiện tại. 3. Tại luật HKDD 2025 Điều 47, Tìm kiếm cứu nạn hàng không thuộc dịch vụ bảo đảm hoạt động bay. Nhà nước thiết lập, tổ chức doanh nghiệp (nhà nước nắm 100% vốn điều lệ) để cung cấp dịch vụ này. Bên cạnh đó công tác TKCN hàng hải được Trung tâm Phối hợp TKCN Hàng hải (đơn vị sự nghiệp) thuộc Cục hàng hải và Đường thủy Việt Nam đảm nhiệm. Do đó về cơ cấu tổ chức tại VN không phù hợp với khuyến cáo trên. Đề xuất: Các điều khoản về công tác phối hợp chuyên ngành, Hàng không – Hàng hải sẽ bổ sung, chỉnh sửa tại: - Quy chế Phối hợp TKCN hàng không dân dụng mới (thay thế Quy chế cũ theo Quyết định 33/2012 của TTg chính phủ). - Thông tư hướng dẫn nghị định ANS của Bộ Xây dựng. - Ban hành mới Quy chế phối hợp chuyên ngành Hàng không – Hàng hải của Bộ Xây dựng hoặc rà soát chỉnh sửa lại sổ tay TKCN Hàng không – Hàng hải hiện hành (tái bản lần 2 năm 2024) của Bộ Xây dựng để sát với thực tế và cơ cấu tổ chức.	
258.	Điều 136. Vùng tìm kiếm cứu nạn (SRR) Quy định ranh giới Vùng tìm kiếm cứu nạn hàng không trùng khớp với Vùng thông báo bay (FIR) hoặc theo thỏa thuận điều hướng không vận khu vực, đảm bảo không chồng lấn và liền kề với các quốc gia láng giềng.		VATM: Điều 136. Vùng tìm kiếm cứu nạn (SRR) hàng không Quy định ranh giới Vùng tìm kiếm cứu nạn hàng không trùng khớp với Vùng thông báo	Cục HKVN tiếp thu, chỉnh sửa

			bay (FIR) hoặc theo thỏa thuận điều hướng không vận dẫn đường khu vực, đảm bảo liên kết và không chồng lấn và liên kết với các quốc gia láng giềng. Lý do: Thống nhất khái niệm với tên Mục và nội dung của Điều; Tránh hiểu lầm	
259.	Điều 137. Điều hành tại hiện trường và Kết thúc hoạt động			
260.	1. Chỉ định Chỉ huy hiện trường (On-scene Coordinator): Thường là chỉ huy đơn vị quân đội hoặc tàu bay tìm kiếm đầu tiên đến hiện trường,.		VATM: 1. Chỉ định Chỉ huy hiện trường (On-scene Coordinator): Thường là chỉ huy đơn vị quân đội hoặc tàu bay tìm kiếm đầu tiên đến hiện trường,. Cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn chỉ định chỉ huy hiện trường theo quy định tại Quy chế TKCN hàng không ban hành theo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ. Lý do: 1. Khoản 9, điều 2 Quy chế phối hợp, tìm kiếm cứu nạn không dân dụng (Quyết định 33/2012/QĐ-TTg của TTg)	Cục HKVN tiếp thu, chỉnh sửa
261.	2. Quyết định kết thúc/Tạm dừng: RCC chịu trách nhiệm quyết định việc chấm dứt TKCN khi đã cứu được toàn bộ nạn nhân hoặc khi không còn hy vọng sống sót hợp lý, sau khi tham vấn ý kiến của các cơ quan có thẩm quyền (Bộ Quốc phòng, Ủy ban QG).		VATM: 2. Quyết định kết thúc/Tạm dừng: RCC chịu trách nhiệm quyết định việc chấm dứt TKCN khi đã cứu được toàn bộ nạn nhân hoặc khi không còn hy vọng sống sót hợp lý, sau khi tham vấn ý kiến của các cơ quan có thẩm quyền (Bộ Quốc phòng, Ủy ban QG). Khi đã cứu được toàn bộ nạn nhân hoặc hoạt động tìm kiếm, cứu nạn không có kết quả hoặc không thể tiếp tục trên thực tế, Cơ quan Chủ trì TKCN tham vấn ý kiến Ban chỉ đạo PTDS Quốc gia và công bố quyết định kết thúc/Tạm dừng/Tiếp tục trở lại các hoạt động tìm kiếm, cứu nạn.	Cục HKVN tiếp thu, chỉnh sửa

			Lý do: Đề xuất chỉnh sửa nội dung này trên tinh thần Mục d. Khoản 2 điều 13, Quy chế phối hợp, tìm kiếm cứu nạn không dân dụng (Quyết định 33/2012/QĐ-TTg của TTg) Nội dung trên sẽ được kế thừa, chỉnh sửa bổ sung tại Quy chế phối hợp TKCN mới thay thế Quy chế kèm theo QĐ33 nêu trên. (Thực hiện QĐ 1899/QĐ-TTg ngày 04/9/2025 của Thủ tướng chính phủ về Kế hoạch triển khai nghị định Quy định về chi tiết một số điều của Luật phòng thủ dân sự, tại nội dung số 8 của Phụ lục kèm theo) *Nội dung này được đề cập tại mục 5.5 – Annex 12 về việc RCC có trách nhiệm quyết định việc kết thúc, tạm dừng hoạt động SAR, nội dung nêu trên gần với nguyên tắc, hướng dẫn quy trình hơn là quy định pháp lý tại Nghị định của Chính phủ, bên cạnh đó, này phù hợp với các quốc gia có RCC là cơ quan có thẩm quyền cao nhất về TKCN. Tại Việt nam, Cơ quan chủ trì TKCN khác nhau đối với các tính chất vụ việc và khu vực lâm nạn. (Điều 134) Đề xuất: Chi tiết hơn về chuyên ngành sẽ sửa đổi bổ sung tại Quy chế TKCN mới hoặc Thông tư hướng dẫn của Bộ Xây dựng.	
262.	Điều 138. Xử lý mảnh vỡ tàu bay. Sau khi hoàn tất cứu nạn và điều tra tai nạn, Nhà nước (hoặc chủ tàu bay dưới sự giám sát của Nhà nước) có trách nhiệm di dời, xử lý xác tàu bay nếu nó gây nguy hiểm hoặc cản trở hoạt động hàng hải/hàng không.		Thanh tra HK Cơ sở tìm kiếm cứu nạn có phải cấp phép hay không, trang thiết bị quy định như thế nào. VATM: Đề nghị bỏ Lý do: Đưa nội dung này vào phạm vi của công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không là chưa phù	Nội dung về cấp phép cho các cơ sở bảo đảm hoạt động bay sẽ được quy định tại thông tư về quản lý và bảo đảm hoạt động bay.

			hợp. Đề xuất bỏ nội dung này hoặc chuyển nội dung này sang Nghị định về Điều tra sự cố, tai nạn tàu bay.	Tiếp thu ý kiến của VATM
263.	Chương XII TRÁCH NHIỆM THỰC HIỆN			
264.	Điều 139. Trách nhiệm của Bộ Xây dựng 1. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết về việc tổ chức và quản lý bảo đảm hoạt động bay; điều kiện, thủ tục cấp giấy phép khai thác cho các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, công trình bảo đảm hoạt động bay, hệ thống trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay, giấy phép nhân viên bảo đảm hoạt động bay và phê chuẩn tài liệu khai thác, sơ đồ, bản đồ hàng không trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hàng không dân dụng trong các lĩnh vực thuộc phạm vi điều chỉnh của Nghị định này, trừ các nội dung thuộc trách nhiệm của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an. 2. Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan ban hành hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành các văn bản quy phạm pháp luật, chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chương trình về quản lý hoạt động bay. 3. Tổ chức thực hiện việc thiết lập, phân loại và quản lý việc khai thác, sử dụng trời hàng không dân dụng, đường hàng không, phương thức bay dân dụng. 4. Tổ chức công bố công khai các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không. 5. Chỉ đạo Cục Hàng không Việt Nam thực hiện chức năng nhà chức trách hàng không trong việc cấp phép, giám sát, quản lý an toàn hoạt động bay và thực thi các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. 6. Phối hợp với ICAO xây dựng nhu cầu phổ tần số vô tuyến điện thuộc nghiệp vụ hàng không quốc tế.			

265.	Điều 140. Trách nhiệm của Bộ Quốc phòng 1. Chịu trách nhiệm quản lý, bảo vệ chủ quyền vùng trời quốc gia; thống nhất quản lý các hoạt động bay trong vùng trời Việt Nam. 2. Chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng và Bộ Công an trong việc tổ chức sử dụng vùng trời, đặc biệt là việc áp dụng nguyên tắc sử dụng vùng trời linh hoạt. 3. Quản lý và điều hành hoạt động bay quân sự; giám sát hoạt động bay dân dụng và xử lý các hành vi vi phạm vùng trời theo thẩm quyền. 4. Chủ trì việc thiết lập các khu vực cấm bay, hạn chế bay vì mục đích quốc phòng. 5. Phối hợp với Bộ Xây dựng về việc thiết lập, hủy bỏ... đường hàng không.			
266.	Điều 141. Trách nhiệm của Bộ Công an 1. Chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về an ninh hàng không trong hoạt động bay. 2. Chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan trong việc xử lý các hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động bay. 3. Phối hợp với Bộ Quốc phòng và Bộ Xây dựng trong việc thiết lập các khu vực cấm bay, hạn chế bay vì lý do an ninh quốc gia, trật tự an toàn xã hội.			
267.	Điều 142. Trách nhiệm của các Bộ, ngành liên quan và Ủy ban nhân dân các cấp 1. Các Bộ, ngành liên quan, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, có trách nhiệm phối hợp với Bộ Xây dựng, Bộ Quốc phòng, Bộ Công an trong việc quản lý nhà nước về hoạt động bay. 2. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có trách nhiệm phối hợp quản lý các hoạt động bay ở tầm thấp, hoạt động của phương tiện bay không người lái, quản lý chướng ngại vật và xử lý các vấn đề liên quan đến an toàn, an ninh, môi trường phát sinh từ hoạt động			

	bay trong địa bàn quản lý.			
268.	Điều 143. Trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, Doanh nghiệp 1. Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình, có trách nhiệm phối hợp với Bộ Xây dựng, Bộ Quốc phòng và Bộ Công an trong quản lý hoạt động bay. 2. Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có trách nhiệm Quản lý chướng ngại vật ảnh hưởng đến an toàn bay. 3. Tổ chức được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao cung cấp dịch vụ công trong lĩnh vực hàng không dân dụng được giữ lại một phần phí thu được để hỗ trợ nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển, hiện đại hóa nhằm nâng cao năng lực bảo đảm an toàn, an ninh hàng không theo tiêu chuẩn của ICAO.	Phòng KHTC, Cục HKVN	- Bãi bỏ khoản 3 Điều 143 3. Tổ chức được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao cung cấp dịch vụ công trong lĩnh vực hàng không dân dụng được giữ lại một phần phí thu được để hỗ trợ nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển, hiện đại hóa nhằm nâng cao năng lực bảo đảm an toàn, an ninh hàng không theo tiêu chuẩn của ICAO Lý do: Bỏ khoản 3 – Điều 143: do trách nhiệm của Doanh nghiệp đã được quy định tại Điều 125 Dự thảo Nghị định	
269.	Điều 144. Trách nhiệm của Cục Hàng không Việt Nam 1. Là cơ quan chuyên môn giúp Bộ Xây dựng tổ chức thực hiện quản lý nhà nước trong lĩnh vực quản lý và bảo đảm hoạt động bay. 2. Hướng dẫn chuyên môn, nghiệp vụ; cấp, thu hồi các loại giấy chứng nhận, giấy phép theo quy định của Nghị định. 3. Chỉ đạo tổ chức và tiến hành kiểm tra, đánh giá việc duy trì điều kiện khai thác tại các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên bảo đảm hoạt động bay tối thiểu 02 năm/lần; kiểm tra, đánh giá đột xuất theo yêu cầu để đảm bảo công tác giám sát an toàn liên tục. 4. Phối hợp điều tra tai nạn, sự cố hàng không.	Thanh tra HK	Bổ sung thêm: Phê duyệt tài liệu khai thác (nếu có thẩm quyền)	Đề nghị giữ nguyên dự thảo Lý do: Khoản 1 điều này đã bao quát các nội dung thuộc trách nhiệm của Cục HKVN trong lĩnh vực quản lý và bảo đảm hoạt động bay.
270.	Chương XIII ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH			
271.	Điều 145. Hiệu lực thi hành và quy định chuyển tiếp	Thanh tra	TTHK:	Tiếp thu ý kiến và chỉnh

	1. Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ... tháng ... năm 2026. 2. Nghị định này thay thế Nghị định số 125/2015/NĐ-CP ngày 04 tháng 12 năm 2015 của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay..... 3. Quy định chuyển tiếp: Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và người khai thác cảng hàng không, sân bay có thời hạn 24 tháng kể từ ngày Nghị định này có hiệu lực để thiết lập hoặc điều chỉnh Hệ thống quản lý an toàn (SMS) và quản lý rủi ro một mỗi cho kiểm soát viên không lưu theo quy định tại của Nghị định này và trình Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt.	HK	Rà soát, bổ sung thêm: Thay thế Nghị định số 32/2016/NĐ-CP và Nghị định số 139/2024/NĐ-CP. CVMB: Đề nghị bổ sung: 2. Nghị định này thay thế Nghị định số 125/2015/NĐ-CP ngày 04 tháng 12 năm 2015 của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay Đề nghị nghiên cứu bổ sung việc thay thế các nội dung về quản lý chương ngại vật hàng không hiện đang quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06/5/2016 của Chính phủ quy định về quản lý độ cao chương ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam.	sửa như sau: Điều 145. Hiệu lực thi hành và quy định chuyển tiếp 1. Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ... tháng ... năm 2026. 2. Nghị định này thay thế các Nghị định số 125/2015/NĐ-CP ngày 04 tháng 12 năm 2015 của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay, Nghị định số 32/2016/NĐ-CPvà Nghị định số 139/2024/NĐ-CP..... 3. Quy định chuyển tiếp: Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và người khai thác cảng hàng không, sân bay có thời hạn 24 tháng kể từ ngày Nghị định này có hiệu lực để thiết lập hoặc điều chỉnh Hệ thống quản lý an toàn (SMS) và quản lý rủi ro một mỗi cho kiểm soát viên không lưu theo quy định tại Điều 111 của Nghị định này và trình Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt.
--	---	----	--	---

272.	Điều 146. Tổ chức thực hiện Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này./.	Thanh tra HK	Các số liệu của Phụ lục, đề nghị lấy theo Annex	Tiếp thu
273.				

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

(Dựa trên Phụ lục 11 ICAO, Phụ lục 4)

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	Giữa tất cả các tàu bay	Dịch vụ kiểm soát không lưu	Không áp dụng	Liên lạc hai chiều liên tục	Có
B	IFR và VFR	Giữa tất cả các tàu bay	Dịch vụ kiểm soát không lưu	Không áp dụng	Liên lạc hai chiều liên tục	Có
C	IFR và VFR	IFR với IFR; IFR với VFR	Dịch vụ kiểm soát không lưu; Thông tin về giao thông VFR/VFR (và khuyến cáo tránh va chạm nếu yêu cầu)	250 kt IAS dưới 3050 m (10000 ft) AMSL	Liên lạc hai chiều liên tục	Có
D	IFR và VFR	Chỉ IFR với IFR	Dịch vụ kiểm soát không lưu; Thông tin giao thông về các chuyển bay khác	250 kt IAS dưới 3050 m (10000 ft) AMSL	Liên lạc hai chiều liên tục	Có
E	IFR và VFR	Chỉ IFR với IFR	Dịch vụ kiểm soát không lưu cho IFR; Thông tin giao thông trong điều kiện thực tế	250 kt IAS dưới 3050 m (10000 ft) AMSL	Liên lạc hai chiều liên tục cho IFR	Có cho IFR
F	IFR và VFR	IFR với IFR (nếu thực tế)	Dịch vụ tư vấn không lưu; Dịch vụ thông báo bay	250 kt IAS dưới 3050 m (10000 ft) AMSL	Liên lạc hai chiều liên tục cho IFR	Không
G	IFR và VFR	Không cung cấp	Dịch vụ thông báo bay (nếu yêu cầu)	250 kt IAS dưới 3050 m (10000 ft) AMSL	Liên lạc hai chiều liên tục cho IFR	Không

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

Phụ lục....: Tầm nhìn và Khoảng cách đến mây theo VMC (tối thiểu)
(Dựa trên Phụ ước 2 ICAO, Bảng 3-1)

TT	Dải độ cao	Loại vùng trời	Tầm nhìn bay	Khoảng cách đến mây
1.	Từ 3050 m (10000 ft) AMSL trở lên	B, C, D, E, F, G	8 km	Ngang: 1500 m; Dọc: 300 m (1000 ft)
2.	Dưới 3050 m (10000 ft) AMSL và trên 900 m (3000 ft) AMSL (hoặc trên 300 m so với địa hình, tùy theo giá trị nào cao hơn)	B, C, D, E, F, G	5 km	Ngang: 1500 m; Dọc: 300 m (1000 ft)
3.	Từ 900 m (3000 ft) AMSL trở xuống (hoặc 300 m so với địa hình, tùy theo giá trị nào cao hơn)	B, C, D, E	5 km	Ngang: 1500 m; Dọc: 300 m (1000 ft)
4.		F, G	5 km*	Thoát mây và nhìn thấy mặt đất

Ghi chú: Có thể giảm xuống 1500 m cho các chuyến bay hoạt động ở tốc độ thấp nếu được cơ quan có thẩm quyền cho phép.

PHỤ LỤC ..::: PHÂN CẤP SÂN BAY VÀ CÁC BỀ MẶT GIỚI HẠN CHUỖNG NGẠI VẬT BẢO ĐẢM CHO HOẠT ĐỘNG CỦA TÀU BAY DÂN DỤNG

Mục 1 PHÂN CẤP SÂN BAY

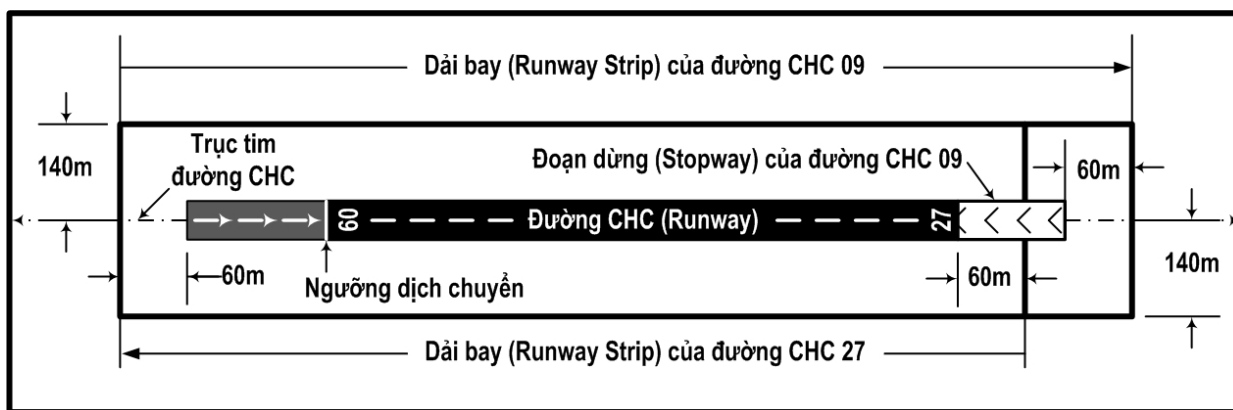
Sân bay có hoạt động bay dân dụng được phân cấp theo số 1, 2, 3, 4 và các chữ cái A, B, C, D, E, F. Bộ Xây dựng quy định cấp sân bay cho từng sân bay có hoạt động của tàu bay dân dụng.

Mục 2 PHÂN LOẠI ĐƯỜNG CÁT, HẠ CÁNH

1. Đường CHC không có thiết bị dẫn đường;
2. Đường CHC có thiết bị dẫn đường gồm:
 - a) Đường CHC tiếp cận giản đơn;
 - b) Đường CHC tiếp cận chính xác CAT I, II và III..

Mục 3 DẢI BAY VÀ KHU VỰC AN TOÀN CUỐI ĐƯỜNG CÁT HẠ CÁNH

1. Dải bay (Runway strip)
 - a) Chiều dài dải bay:
Chiều dài dải bay gồm đường cát hạ cánh và các đoạn kéo dài thêm nằm trước ngưỡng kể từ mép đường cát hạ cánh hoặc đoạn dừng với chiều dài không nhỏ hơn:
 - 60m khi đường cát hạ cánh có mã số là 2, 3 hoặc 4;
 - 60m khi đường cát hạ cánh có mã số là 1 và đường cát hạ cánh có thiết bị;
 - 30m khi đường cát hạ cánh có mã số là 1 và đường cát hạ cánh không có thiết bị.
 - b) Chiều rộng dải bay:
Dải bay bao gồm một đường CHC tiếp cận chính xác về hai phía của đường CHC với khoảng cách tối thiểu:
 - Chiều rộng dải bay của đường cát hạ cánh tiếp cận chính xác được mở rộng theo phương ngang khi điều kiện cho phép tới một khoảng cách không được nhỏ hơn:
 - + 140m khi mã số là 3 hoặc 4 về mỗi phía của tim đường cát hạ cánh và kéo dài hết chiều dài dải bay;
(*Annex14 VI là 140m nhưng Trong MAS14 là 150m*)
 - + 75m khi mã số là 1 hoặc 2 về mỗi phía của tim đường cát hạ cánh và kéo dài hết chiều dài dải bay.
 - Chiều rộng dải bay của đường cát hạ cánh tiếp cận giản đơn được mở rộng về mỗi phía theo phương ngang tới một khoảng cách không nhỏ hơn:
 - + 140m khi mã số là 3 hoặc 4 về mỗi phía của tim đường cát hạ cánh và kéo dài hết chiều dài dải bay;
(*Annex14 VI là 140m nhưng Trong MAS14 là 150m*)
 - + 75m khi mã số là 1 hoặc 2 về mỗi phía của tim đường cát hạ cánh và kéo dài hết chiều dài dải bay.
 - Chiều rộng dải bay của đường cát hạ cánh không có thiết bị được mở rộng về mỗi phía theo phương ngang hết chiều dài dải bay với một khoảng cách không được nhỏ hơn:
 - + 75m khi mã số là 3 hoặc 4;
 - + 40m khi mã số là 2;
 - + 30m khi mã số là 1.



Hình 1-PLI: Dải bay tối thiểu (Runway strip) của đường CHC mã số 3 hoặc 4

2. Khu vực an toàn cuối đường CHC (Runway end safety area - RESA)

a) Phải xác định và thiết lập khu vực an toàn cuối đường CHC tại điểm cuối dải bay của đường CHC khi sân bay có:

- Mã số là 3 hoặc 4;
- Mã số là 1 hoặc 2 và đường CHC có thiết bị.

b) Xác định và thiết lập khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh đối với mã số là 1 hoặc 2 và đường cất hạ cánh không có thiết bị.

c) Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC.

- Khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh được kéo dài từ cuối dải bay đến khoảng cách tối thiểu

+ 90m với các trường hợp:

- + Mã số là 3 hoặc 4;
- + Mã số là 1 hoặc 2 và đường cất hạ cánh có thiết bị;

d) Nếu có thể thiết lập một hệ thống hãm tàu bay, chiều dài trên có thể được giảm xuống dựa trên đặc điểm kỹ thuật thiết kế của hệ thống hãm tàu bay.

đ) Trong điều kiện cho phép, áp dụng khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh được kéo dài càng xa càng tốt; có thể kéo dài chiều dài khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh bắt đầu từ điểm cuối của dải bay tới khoảng cách tối thiểu là:

- 240m đối với mã số là 3 hoặc 4; hoặc giảm độ dài khi có hệ thống hãm tàu bay;
- 120m đối với mã số là 1 hoặc 2 và đường cất hạ cánh có thiết bị; hoặc giảm độ dài khi có hệ thống hãm tàu bay;
- 30m đối với mã số là 1 hoặc 2 và đường cất hạ cánh không có thiết bị.

e) Chiều rộng khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh ít nhất bằng hai lần chiều rộng thực tế của đường cất hạ cánh liên quan.

g) Trong điều kiện cho phép, chiều rộng khu vực an toàn cuối đường cất hạ cánh lấy bằng với chiều rộng dải bay. (Trong Annex 14 là Hai lần chiều rộng đường CHC nhưng trong MAS 14 là chiều rộng dải bay)

ACV: Cần thống nhất thông số chiều rộng dải bay: Đề xuất đồng bộ theo ICAO

Nhất trí tiếp thu theo Annex 14. (MAS hiện theo Nghị định 32, có khác biệt so với Annex 14).

- Chiều rộng dải bay của đường cất hạ cánh tiếp cận chính xác được mở rộng theo phương ngang khi điều kiện cho phép tới một khoảng cách không được nhỏ hơn: 140m khi mã số là 3 hoặc 4 về mỗi phía của tim đường cất hạ cánh và kéo dài hết chiều dài dải bay;

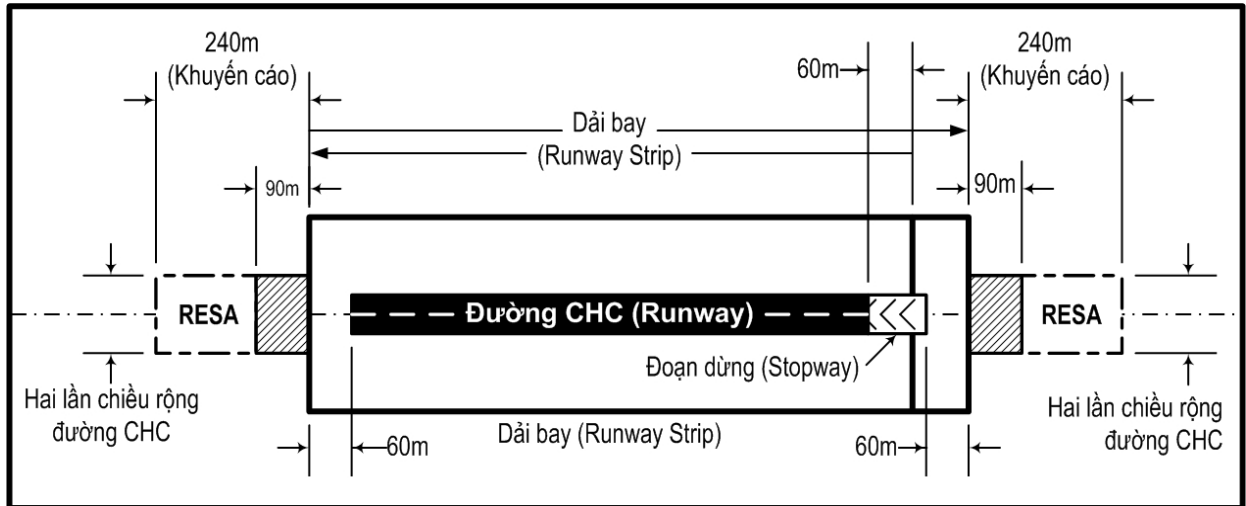
- Chiều rộng dải bay của đường cất hạ cánh tiếp cận giản đơn được mở rộng về mỗi phía theo phương ngang tới một khoảng cách không nhỏ hơn: 140m khi mã số là 3 hoặc 4 về mỗi phía của tim đường cất hạ cánh và kéo dài hết chiều dài dải bay;

- Chiều rộng dải bay của đường cất hạ cánh không có thiết bị được mở rộng về mỗi phía theo phương ngang hết chiều dài dải bay với một khoảng cách không được nhỏ hơn:

+ 75m khi mã số là 3 hoặc 4;

+ 40m khi mã số là 2;

+ 30m khi mã số là 1.



Hình 2-PLI: Khu vực an toàn cuối đường CHC (RESA) của đường CHC mã số 3 hoặc 4

MỤC 4

CÁC BỀ MẶT GIỚI HẠN CHUỖNG NGẠI VẬT (OLS)

1. Bề mặt ngang ngoài (Outer horizontal surface)

Ghi chú: Những thông số liên quan đến bề mặt ngang ngoài được hướng dẫn tại tài liệu Airport Services Manual (Doc 9137), Part 6 của ICAO.

2. Bề mặt hình nón (Conical surface)

a) Bề mặt hình nón là bề mặt có độ dốc hướng lên và hướng ra ngoài kể từ đường biên của bề mặt ngang trong.

b) Giới hạn của bề mặt hình nón bao gồm:

- Đường biên dưới trùng với đường biên của bề mặt ngang trong;
- Đường biên trên nằm ở độ cao xác định trên bề mặt ngang trong.

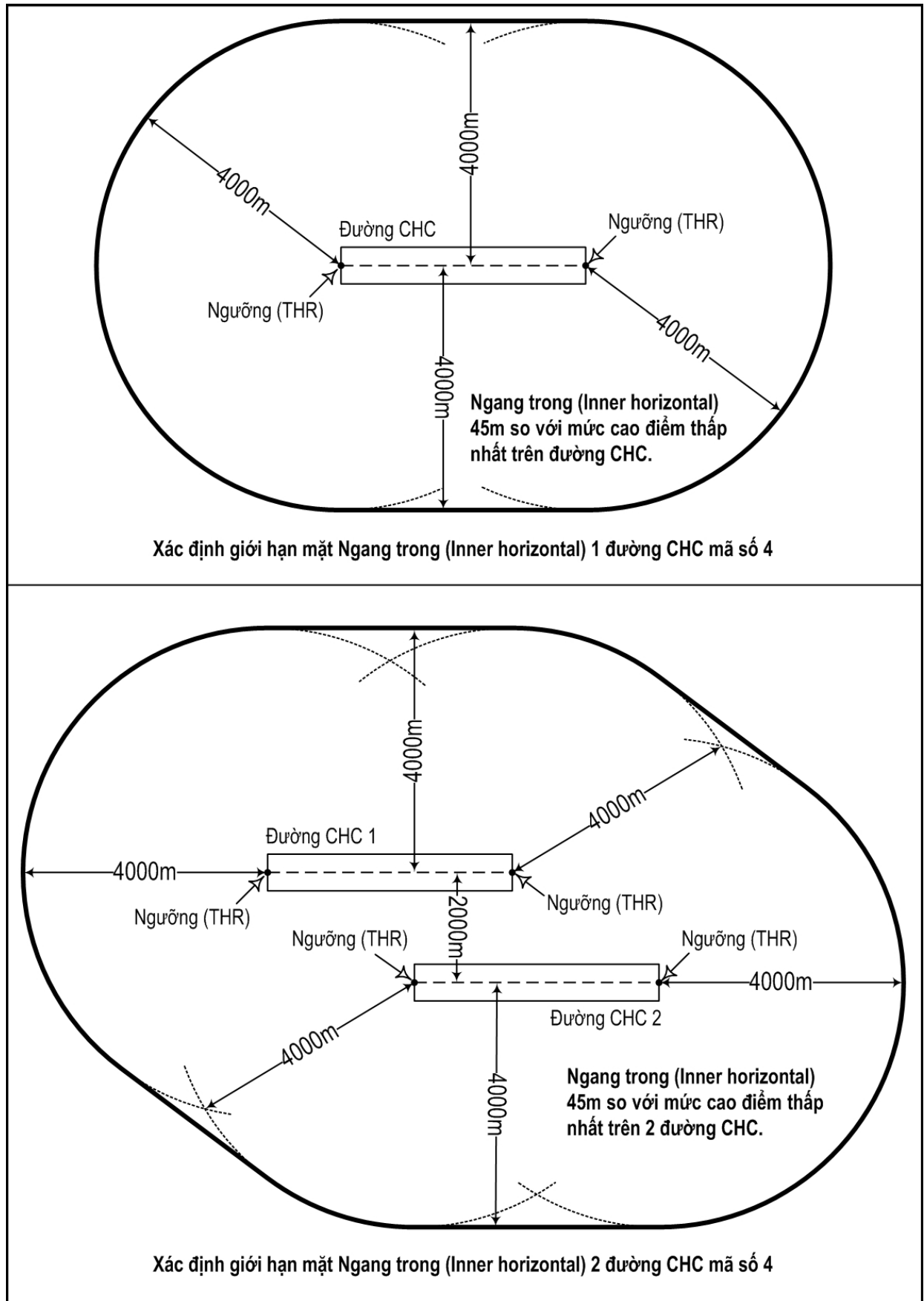
c) Độ dốc bề mặt hình nón được đo trong mặt phẳng đứng vuông góc với cạnh biên ngoài của bề mặt ngang trong.

3. Bề mặt ngang trong (Inner horizontal surface).

a) Bề mặt ngang trong là mặt phẳng nằm ngang phía trên sân bay và vùng lân cận sân bay.

b) Đường biên ngoài của bề mặt ngang trong là các đường tròn có tâm là các điểm ngưỡng của tất cả các đường CHC hiện có và hợp nhất với nhau bằng các đường tiếp tuyến.

c) Chiều cao bề mặt ngang trong được tham chiếu đến mức cao thấp nhất trên tất cả các đường CHC.



Hình 3-PLI: Xác định mặt ngang trong (Inner horizontal) đường CHC mã số 4

4. Bề mặt tiếp cận. (Approach surface)

a) Bề mặt tiếp cận là bề mặt nghiêng hoặc tổ hợp của nhiều bề mặt nằm ở phía trước ngưỡng đường cắt hạ cánh.

b) Các giới hạn của bề mặt tiếp cận bao gồm:

- Đường biên trong có chiều dài quy định, nằm ngang và vuông góc với trục tim kéo dài của đường cất hạ cánh và cách ngưỡng đường cất hạ cánh một khoảng quy định;
- Hai cạnh biên bắt đầu từ hai đầu mút đường biên trong và loe dần đều cách đều đường tim kéo dài;
- Đường biên ngoài song song với đường biên trong;
- Trường hợp không thực hiện tiếp cận thẳng (tiếp cận lệch trục theo phương ngang, lệch trục, vòng cung), các bề mặt trên sẽ thay đổi theo trục tim kéo dài của vật tiếp cận tương ứng;

c) Mức cao của đường biên trong bằng mức cao điểm chính giữa của ngưỡng đường cất hạ cánh;

d) Độ dốc bề mặt tiếp cận được đo trong mặt phẳng thẳng đứng chứa trục tim đường cất hạ cánh và trục tim kéo dài của hình chiếu vật tiếp cận lệch trục hoặc vòng cung tùy ý.

5. Bề mặt tiếp cận trong (Inner approach surface)

a) Bề mặt tiếp cận trong là một phần hình chữ nhật nằm trong bề mặt tiếp cận, bắt đầu từ trước ngưỡng đường cất hạ cánh.

b) Các giới hạn của bề mặt tiếp cận trong bao gồm:

- Một đường biên trong với chiều dài quy định trùng với đường biên trong của bề mặt tiếp cận;
- Hai cạnh biên bắt đầu từ các đầu mút của đường biên trong và kéo dài song song với mặt phẳng đứng chứa trục tim đường cất hạ cánh;
- Một đường biên ngoài song song với đường biên trong.

6. Bề mặt chuyển tiếp (Transitional surface)

a) Bề mặt chuyển tiếp là một bề mặt phức hợp nằm dọc theo một cạnh bên của dải bay và một phần của mặt bên bề mặt tiếp cận, kéo dài lên cao hướng ra ngoài cho đến khi gặp bề mặt ngang trong.

b) Các giới hạn của bề mặt chuyển tiếp bao gồm:

- Đường biên phía dưới, bắt đầu từ đường giao của bề mặt tiếp cận với bề mặt ngang trong và kéo dài xuống phía dưới dọc theo đường biên sườn của bề mặt tiếp cận cho đến khi gặp đường biên trong của bề mặt tiếp cận và sau đó chạy dọc theo dải bay song song với trục tim đường cất hạ cánh;
- Đường biên phía trên nằm trong mặt phẳng của bề mặt ngang trong;

c) Mức cao của một điểm trên đường biên dưới:

- Dọc theo đường biên sườn của bề mặt tiếp cận - bằng mức cao của bề mặt tiếp cận tại điểm đó;
- Dọc theo dải bay - bằng mức cao của điểm gần nhất trên trục tim hoặc trục tim kéo dài của đường cất hạ cánh.

Ghi chú: Do đường biên phía trên của bề mặt chuyển tiếp dọc theo dải bay sẽ bị cong nếu mặt cất đường CHC bị cong hoặc sẽ là mặt phẳng nếu mặt cất đường CHC là một đường thẳng. Giao điểm của bề mặt chuyển tiếp với bề mặt ngang trong cũng sẽ là đường cong hoặc đường thẳng tùy theo hình dạng đường CHC.

d) Độ dốc của bề mặt chuyển tiếp được đo trong mặt phẳng thẳng đứng vuông góc với trục tim đường cất hạ cánh;

7. Bề mặt chuyển tiếp trong (Inner transitional surface)

Ghi chú: Bề mặt chuyển tiếp trong được dự định là bề mặt giới hạn chương ngại vật kiểm soát cho thiết bị dẫn đường, tàu bay và các phương tiện khác phải ở gần đường CHC và không được xuyên qua ngoại trừ các vật thể dễ gãy. Bề mặt chuyển tiếp mô tả ở 4.1.13 được dự định giữ nguyên là bề mặt giới hạn chương ngại vật kiểm soát cho các tòa nhà, v.v.

a) Bề mặt chuyển tiếp trong là bề mặt tương tự như bề mặt chuyển tiếp nhưng ở gần đường cất hạ cánh hơn.

b) Các giới hạn của bề mặt chuyển tiếp trong bao gồm:

- Đường biên dưới bắt đầu từ cuối bề mặt tiếp cận trong và kéo xuống dưới dọc theo bề mặt tiếp cận trong đến khi gặp đường biên trong của bề mặt đó, sau đó chạy dọc theo dải bay song song với trục tim đường cất hạ cánh đến khi gặp đường biên trong của bề mặt hủy bỏ hạ cánh và từ đó đi

lên đến giao điểm của đường biên sườn đó với bề mặt ngang trong;

- Đường biên trên nằm trong mặt phẳng của bề mặt ngang trong;

c) Mức cao của một điểm trên đường biên dưới được xác định như sau:

- Dọc theo đường biên của bề mặt tiếp cận trong và bề mặt hủy bỏ hạ cánh bằng mức cao của bề mặt cụ thể tại điểm đó;

- Dọc theo dải bay - bằng mức cao của điểm gần nhất trên tim đường cất hạ cánh hoặc trên tim kéo dài;

Ghi chú: Do b) bề mặt chuyển tiếp dọc theo dải bay sẽ bị cong nếu mặt cắt đường CHC bị cong hoặc sẽ là mặt phẳng nếu mặt cắt đường CHC là một đường thẳng. Giao điểm của bề mặt chuyển tiếp trong với bề mặt ngang trong cũng sẽ là đường cong hoặc đường thẳng tùy theo hình dạng đường CHC.

d) Độ dốc của bề mặt chuyển tiếp trong đo trong mặt phẳng thẳng đứng vuông góc với tim đường cất hạ cánh.

8. Bề mặt hủy bỏ hạ cánh (Balk landing surface)

a) Bề mặt hủy bỏ hạ cánh là mặt phẳng nghiêng bắt đầu từ một khoảng cách nhất định sau ngưỡng đường cất hạ cánh và mở rộng đến bề mặt chuyển tiếp trong.

b) Các giới hạn của bề mặt hủy bỏ hạ cánh bao gồm:

- Đường biên trong nằm ngang, vuông góc với tim đường cất hạ cánh và nằm cách ngưỡng đường cất hạ cánh một khoảng cách nhất định;

- Hai đường biên sườn bắt đầu từ các đầu mút của đường biên trong và loe dần đều về hai bên so với mặt phẳng đứng chứa tim đường cất hạ cánh;

- Đường biên ngoài song song với đường biên trong và nằm trong mặt phẳng của bề mặt ngang trong.

c) Mức cao của đường biên trong bằng mức cao của tim đường cất hạ cánh tại vị trí của đường biên trong.

d) Độ dốc của bề mặt hủy bỏ hạ cánh được đo trong mặt phẳng thẳng đứng, dựng dọc theo tim đường cất hạ cánh.

9. Bề mặt lấy độ cao cất cánh (Take-off climb surface)

a) Bề mặt lấy độ cao cất cánh là mặt phẳng nghiêng hoặc một bề mặt đặc biệt khác nằm ngoài đầu mút đường cất hạ cánh hoặc ngoài khoảng trống.

b) Các giới hạn của bề mặt lấy độ cao cất cánh bao gồm:

- Đường biên trong nằm ngang và vuông góc với tim đường cất hạ cánh, ở cách đầu mút đường cất hạ cánh một khoảng cách quy định, hoặc ở chỗ kết thúc khoảng trống nếu có thiết lập khoảng trống và chiều dài khoảng trống lớn hơn khoảng cách quy định ở trên;

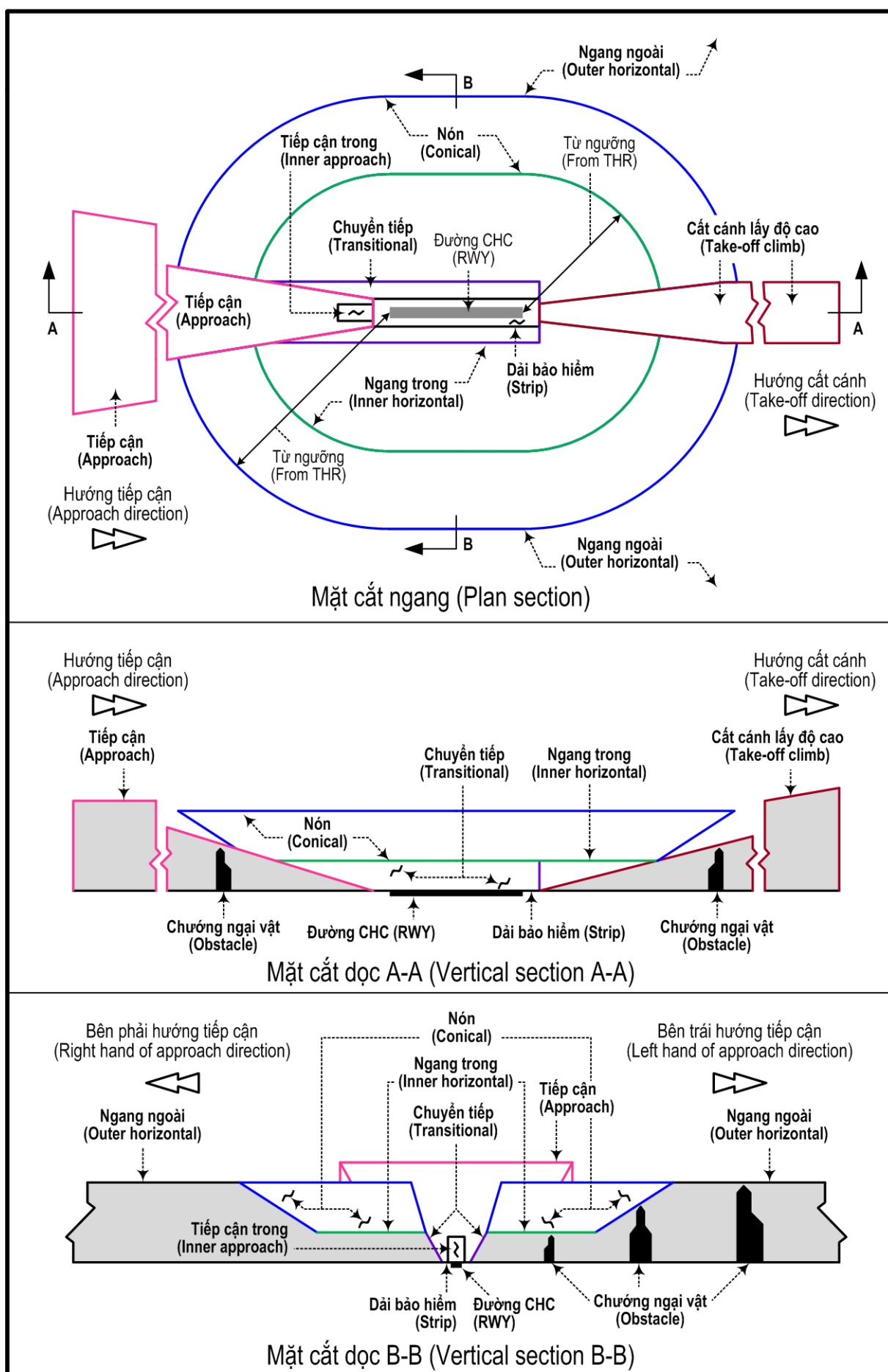
- Hai đường biên sườn bắt đầu từ mút của đường biên trong và loe dần đều về hai bên so với vệt bay khởi hành đến chiều rộng quy định và tiếp tục kéo dài chiều rộng đó đến hết phần chiều dài còn lại của bề mặt lấy độ cao cất cánh;

- Đường biên ngoài chạy theo phương nằm ngang và vuông góc với vệt bay khởi hành.

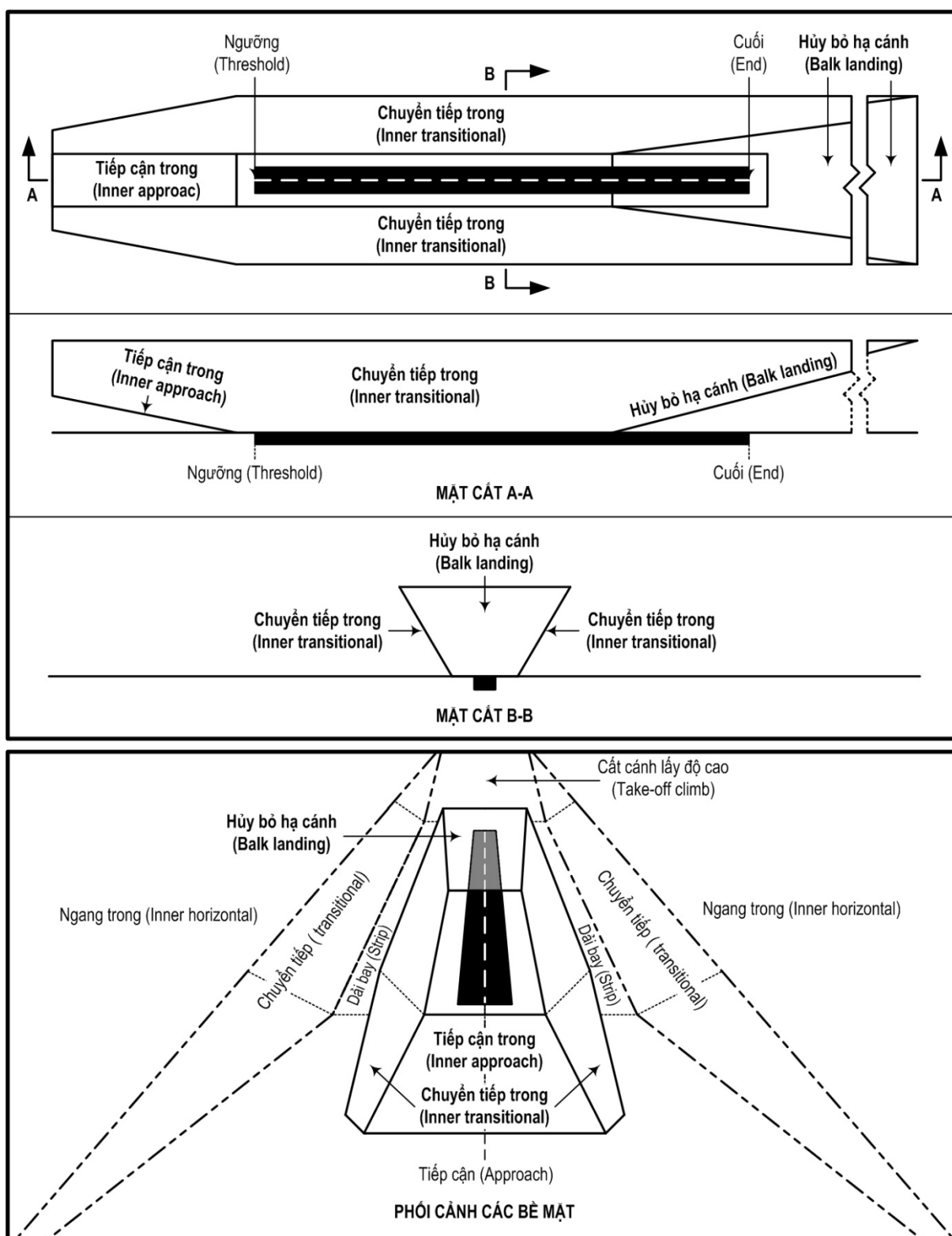
c) Mức cao của đường biên trong phải bằng mức cao của điểm cao nhất trên tim đường cất hạ cánh kéo dài giữa phần cuối đường cất hạ cánh và đường biên trong, trừ khi có khoảng trống thì mức cao này bằng mức cao của điểm cao nhất trên mặt đất của trục tim khoảng trống.

d) Trong trường hợp cất cánh thẳng, độ dốc của bề mặt cất cánh được tính trong mặt thẳng đứng có chứa trục tim đường cất hạ cánh.

đ) Trong trường hợp cất cánh vòng, bề mặt cất cánh phải là bề mặt phức hợp chứa các đường pháp tuyến nằm trong mặt phẳng ngang so với đường tim của bề mặt cất cánh. Độ dốc tương tự như độ dốc khi cất cánh thẳng.



Hình 4-PLI: Các bề mặt giới hạn chương ngại vật



Hình 5-PLI: Các bề mặt Tiếp cận trong, Chuyển tiếp trong, Hủy bỏ hạ cánh và phối cảnh

Mục 5**CÁC KÍCH THƯỚC VÀ ĐỘ DỐC CÁC BỀ MẶT GIỚI HẠN CHUỖNG NGẠI VẬT****1. Đường CHC khai thác tiếp cận.**

PHÂN LOẠI ĐƯỜNG CHC										
Bề mặt và kích thước (1)	Không có thiết bị				Tiếp cận giản đơn			Loại tiếp cận chính xác		
	Mã số				Mã số			I Mã số	II/III Mã số	
	1 (2)	2 (3)	3 (4)	4 (5)	1,2 (6)	3 (7)	4 (8)	1,2 (9)	3,4 (10)	3,4 (11)
NÓN (Conical)										
Độ dốc	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Chiều cao	35m	55m	75m	100m	60m	75m	100m	60m	100m	100m
NGANG TRONG (Inner Horizontal)										
Chiều cao	45m	45m	45m	45m	45m	45m	45m	45m	45m	45m
Bán kính	2000m	2500m	4000m	4000m	3500m	4000m	4000m	3500m	4000m	4000m
TIẾP CẬN TRONG (Inner approach)										
Chiều rộng	-	-	-	-	-	-	-	90m	120m ^C	120m ^C
Cự ly đến ngưỡng	-	-	-	-	-	-	-	60m	60m	60m
Chiều dài	-	-	-	-	-	-	-	900m	900m	900m
Độ dốc	-	-	-	-	-	-	-	2,5%	2%	2%
TIẾP CẬN (Approach)										
Chiều dài cạnh trong	60m	80m	150m	150m	140m	280m	280m	140m	280m	280m
Cự ly đến ngưỡng	30m	60m	60m	60m	60m	60m	60m	60m	60m	60m
Mở rộng (mỗi bên)	10%	10%	10%	10%	15%	15%	15%	15%	15%	15%
Đoạn đầu tiên (First section)										
Chiều dài	1600m	2500m	3000m	3000m	2500m	3000m	3000m	3000m	3000m	3000m
Độ dốc	5%	4%	3,33%	2,5%	3,33%	2%	2%	2,5%	2%	2%
Đoạn thứ hai (Second section)										
Chiều dài	-	-	-	-	-	3600m ^b	3600m ^b	12000m ^b	3600m ^b	3600m ^b
Độ dốc	-	-	-	-	-	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%
Đoạn ngang (Horizontal section)										
Chiều dài	-	-	-	-	-	8400m ^b	8400m ^b	-	8400m ^b	8400m ^b
Tổng chiều dài	-	-	-	-	-	15000m	15000m	15000m	15000m	15000m
Chuyển tiếp (Transition)										
Độ dốc	20%	20%	14,3%	14,3%	20%	14,3%	14,3%	14,3%	14,3%	14,3%
Chuyển tiếp trong (Inner transition)										
Độ dốc	-	-	-	-	-	-	-	40%	33,3%	33,3%
Hủy bỏ hạ cánh (Balk landing)										
Chiều dài cạnh trong	-	-	-	-	-	-	-	90m	120m ^C	120m ^C
Cự ly đến ngưỡng	-	-	-	-	-	-	-	c	1800m ^d	1800m ^d
Mở rộng (mỗi bên)	-	-	-	-	-	-	-	10%	10%	10%
Độ dốc	-	-	-	-	-	-	-	4%	3,33%	3,33%

a. Tất cả kích thước tính theo phương ngang trừ khi có quy định cụ thể.

b. Chiều dài vượt qua điểm độ dốc 2,5% cắt với:

- Bề mặt ngang 150m so với mức cao của ngưỡng; hoặc
- Bề mặt nằm ngang đi qua đỉnh của **chướng ngại vật chi phối độ cao/chiều cao vượt chướng ngại (OCA/H)**.

Lấy giá trị cao hơn.

e. Đối với mã chữ F (có khả năng phục vụ loại tàu bay dân dụng dân dụng lớn nhất có sải cánh từ 65m đến dưới 80m), chiều rộng được tăng lên 140m trừ khi sân bay đó phục vụ máy bay có mã chữ F có hệ thống điện tử hàng không kỹ thuật số (digital avionics) cấp lệnh điều khiển để duy trì đường bay đã thiết lập trong quá trình thực tiếp cận huy go-around).

c. Cự ly đến cuối dải bay. d. Hoặc cuối của đường CHC chọn đoạn ngắn hơn.	<i>Ghi chú: Xem Tài liệu số 301, 345 (sắp phát hành) và chương 4 của PANS-Aerodromes, phần I (Doc 9981) để biết thêm chi tiết.</i>
--	--

2. Đường CHC dự định khai thác cất cánh.

Bề mặt và kích thước ^a (1)	Mã số		
	1 (2)	2 (3)	3 / 4 (4)
CẤT CÁNH LẤY ĐỘ CAO (Take-off climb)			
Chiều dài cạnh trong	60m	80m	180m
Cự ly đến ngưỡng ^b	30m	60m	60m
Mở rộng (mỗi bên)	10%	10%	12,5%
Chiều rộng cuối cùng	380m	580m	1200m / 1800m ^c
Chiều dài	1600m	2500m	15000m
Độ dốc	5%	4%	2% ^d
a. Tất cả kích thước tính theo phương ngang trừ khi có quy định cụ thể. b. Bề mặt cất cánh lấy độ cao bắt đầu từ cuối khoảng trống nếu chiều dài khoảng trống lớn hơn cự ly cụ thể. c. 1800m khi tuyến bay đã định có sự thay đổi hướng mũi lớn hơn 15 độ đối với các hoạt động được thực hiện trong điều kiện IMC, VMC vào ban đêm. d. Giảm độ dốc. - Trường hợp cần giảm độ dốc quy định của bề mặt lấy độ cao cất cánh thì chiều dài phải tăng lên để bảo đảm an toàn đến chiều cao 300 m. - Trường hợp không có vật thể nào chạm tới bề mặt cất cánh lấy độ cao 2% (1:50), thì các vật thể mới nên được giới hạn sao cho vẫn duy trì được bề mặt không có chướng ngại vật vốn có hoặc một bề mặt giảm xuống đến độ dốc 1,6% (1:6,25).			

Chú thích:

a) Trong trường hợp sân bay có điều kiện địa hình, địa vật bảo đảm tính không khó khăn, cho phép thiết lập vùng phụ cận khuyết, bảo đảm cho máy bay thực hiện vòng lượn một bên hoặc không lập vòng lượn và điều chỉnh bề mặt giới hạn chướng ngại vật sân bay. Trong trường hợp này, ranh giới sườn vùng phụ cận khuyết bên phía không lập vòng lượn phải cách mép ngoài của dải bay tối thiểu 500 m. Việc thay đổi quy cách vùng phụ cận của sân bay, điều chỉnh bề mặt giới hạn chướng ngại vật sân bay phải dựa trên cơ sở tính chất hoạt động bay, yêu cầu của địa phương và do Bộ Tổng Tham mưu quyết định.

b) Trong phạm vi bề mặt tiếp cận, cất cánh của vùng phụ cận đầu:

- Không quy hoạch xây dựng khu đô thị, khu công nghiệp hoặc bệnh viện, công trình có tập trung đông người, kho xăng dầu và kho chất nổ, chất cháy.

- Không xây dựng đường dây điện cao thế, cột ăng ten phát sóng. Trường hợp được phép xây dựng, phải đặt cách xa ranh giới đầu dải bay ít nhất là 4 km. Khoảng cách này có thể giảm đến 1 km với điều kiện đường dây cao thế, cột ăng ten phát sóng không gây nguy hiểm cho các chuyến bay và được che khuất bởi địa hình tự nhiên, công trình xây dựng hoặc rừng cây.

c) Ngoài phạm vi bề mặt tiếp cận, cất cánh, đường dây điện cao thế phải cách ranh giới dải bay không nhỏ hơn 1 km. Trong mọi trường hợp phải bảo đảm yêu cầu không gây nhiễu đối với các phương tiện thông tin và kỹ thuật vô tuyến bảo đảm bay.

Mục 5

BỀ MẶT GIỚI HẠN CHƯỚNG NGẠI VẬT ĐỐI VỚI SÂN BAY TRỰC THĂNG DÂN DỤNG

Bề mặt giới hạn chướng ngại vật đối với sân bay trực thăng dân dụng được quy định tại Mục 4.1 và 4.2 Chương 4 Tiêu chuẩn sân bay trực thăng dân dụng Việt Nam được ban hành theo Quyết định số 967/QĐ-CHK ngày 25 tháng 3 năm 2009 của Cục Hàng không Việt Nam (Tiêu chuẩn cơ sở TCCS 03:2009/CHK).

Ý kiến Cục HKVN: Nội dung này đã được cập nhật trong dự thảo.

**PHỤ LỤC...: PHÂN CẤP VÀ QUY ĐỊNH CÁC BỀ MẶT GIỚI HẠN
ĐỘ CAO CHƯỚNG NGẠI VẬT HÀNG KHÔNG ĐỐI VỚI
SÂN BAY QUÂN SỰ**

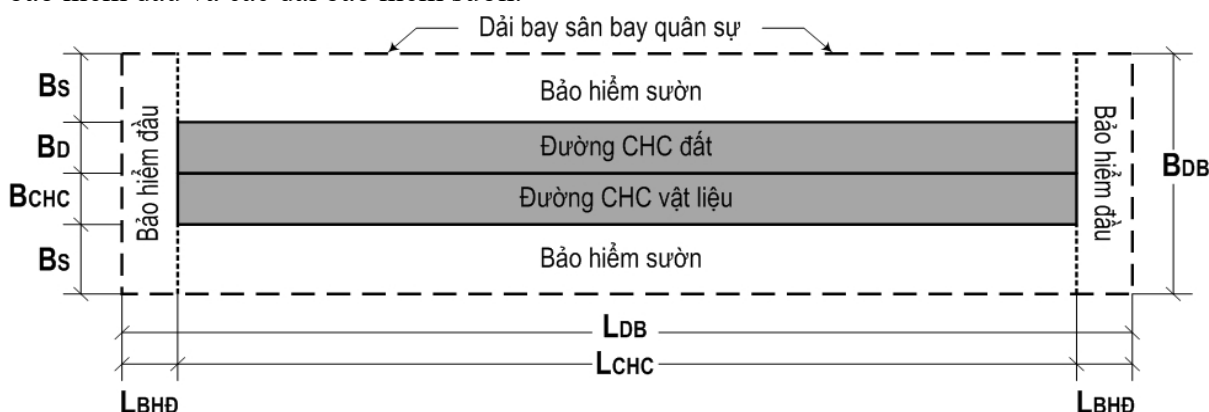
**Mục 1
SÂN BAY QUÂN SỰ**

1. Phân cấp sân bay

Sân bay quân sự phân cấp như sau: Siêu cấp, cấp 1, cấp 2 và cấp 3. Căn cứ chiều dài đường cất, hạ cánh (CHC), Bộ Tổng Tham mưu quy định cấp của từng sân bay.

2. Thành phần dải bay

Dải bay của sân bay quân sự bao gồm: đường CHC bằng vật liệu; đường CHC đất; các dải bảo hiểm đầu và các dải bảo hiểm sườn.



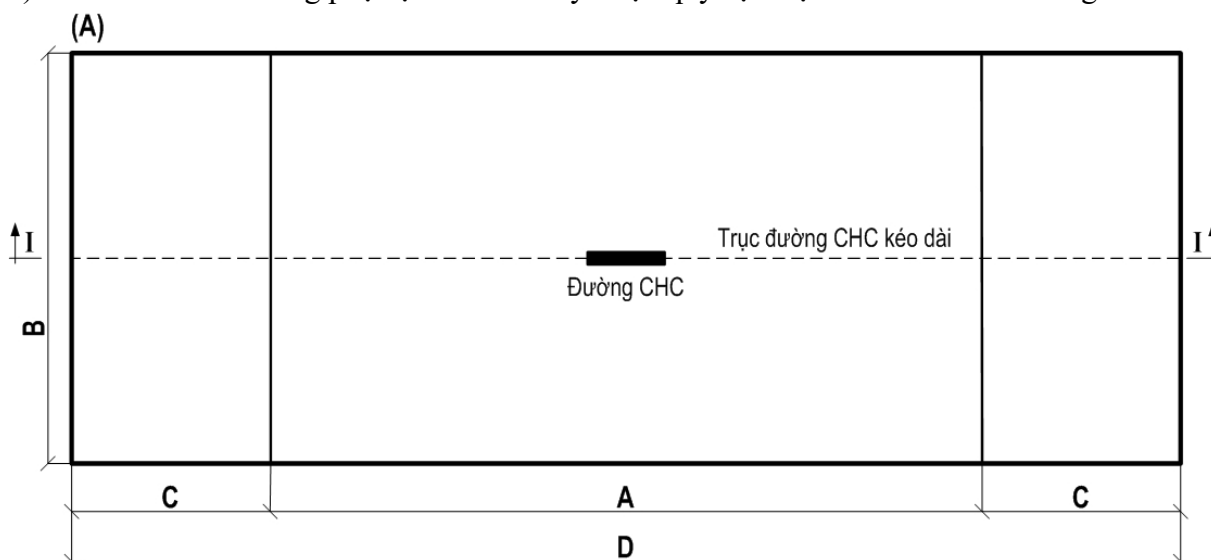
Hình 1-PL11: Sơ đồ dải bay sân bay quân sự

3. Kích thước các thành phần dải bay

Căn cứ điều kiện thực tế, Bộ Tổng Tham mưu quy định thành phần và kích thước dải bay của từng sân bay.

4. Quy định các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không.

a) Kích thước vùng phụ cận của sân bay được quy định tại hình 2-PL11 và bảng 1-PL11.



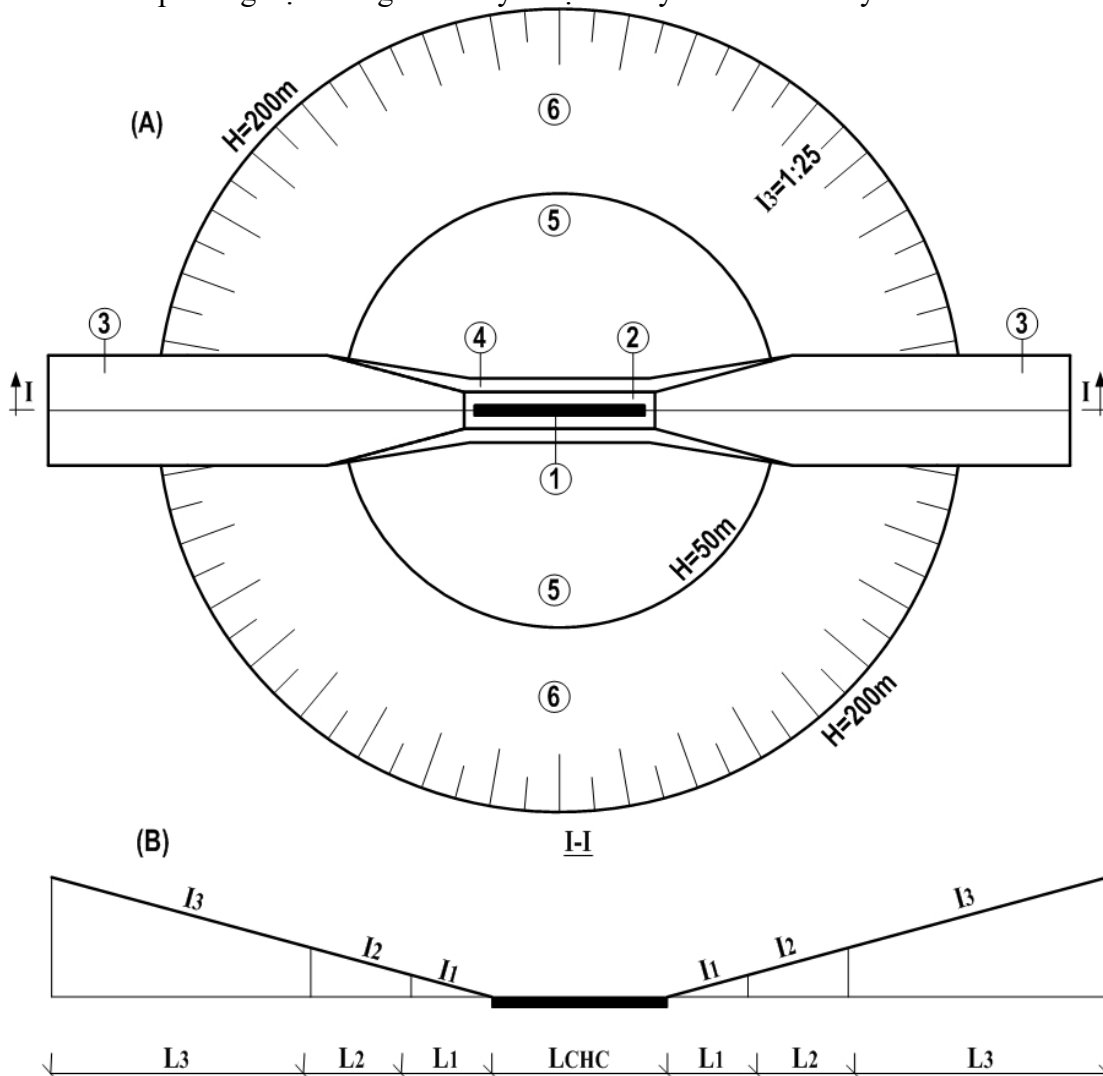
trường hợp này, ranh giới sườn vùng phụ cận khuyết bên phía không lập vòng lượn phải cách mép ngoài của dải bay tối thiểu 500 m. Việc thay đổi quy cách vùng phụ cận của sân bay, điều chỉnh bề mặt giới hạn chướng ngại vật sân bay phải dựa trên cơ sở tính chất hoạt động bay, yêu cầu của địa phương và do Bộ Tổng Tham mưu quyết định.

đ) Trong phạm vi bề mặt tiếp cận, cất cánh của vùng phụ cận đầu:

- Không quy hoạch xây dựng khu đô thị, khu công nghiệp hoặc bệnh viện, công trình có tập trung đông người, kho xăng dầu và kho chất nổ, chất cháy.

- Không xây dựng đường dây điện cao thế, cột ăng ten phát sóng. Trường hợp được phép xây dựng, phải đặt cách xa ranh giới đầu dải bay ít nhất là 4 km. Khoảng cách này có thể giảm đến 1 km với điều kiện đường dây cao thế, cột ăng ten phát sóng không gây nguy hiểm cho các chuyến bay và được che khuất bởi địa hình tự nhiên, công trình xây dựng hoặc rừng cây.

- Ngoài phạm vi bề mặt tiếp cận, cất cánh, đường dây điện cao thế phải cách ranh giới dải bay không nhỏ hơn 1 km. Trong mọi trường hợp phải bảo đảm yêu cầu không gây nhiễu đối với các phương tiện thông tin và kỹ thuật vô tuyến bảo đảm bay.



Hình 3a-PL11: Mặt bằng dải phụ cận đầu sân bay quân sự trong trường hợp có vòng lượn kín hẹp ở độ cao rất thấp

Chú thích:

(A) - Mặt bằng dải phụ cận đầu:

1 - Đường CHC

2 - Dải bay

3 - Bề mặt tiếp cận, cất cánh

4 - Bề mặt chuyển tiếp

Chú thích:

(A) - Mặt bằng vùng phụ cận đầu:

1 - Đường CHC

2 - Dải bay

3 - Bề mặt tiếp cận, cất cánh

4 - Bề mặt chuyển tiếp

(B) - Mặt cắt I-I: B_{DB} - Chiều rộng dải bay.

5 - Bề mặt ngang trong

6 - Bề mặt hình nón

7 - Bề mặt ngang ngoài.

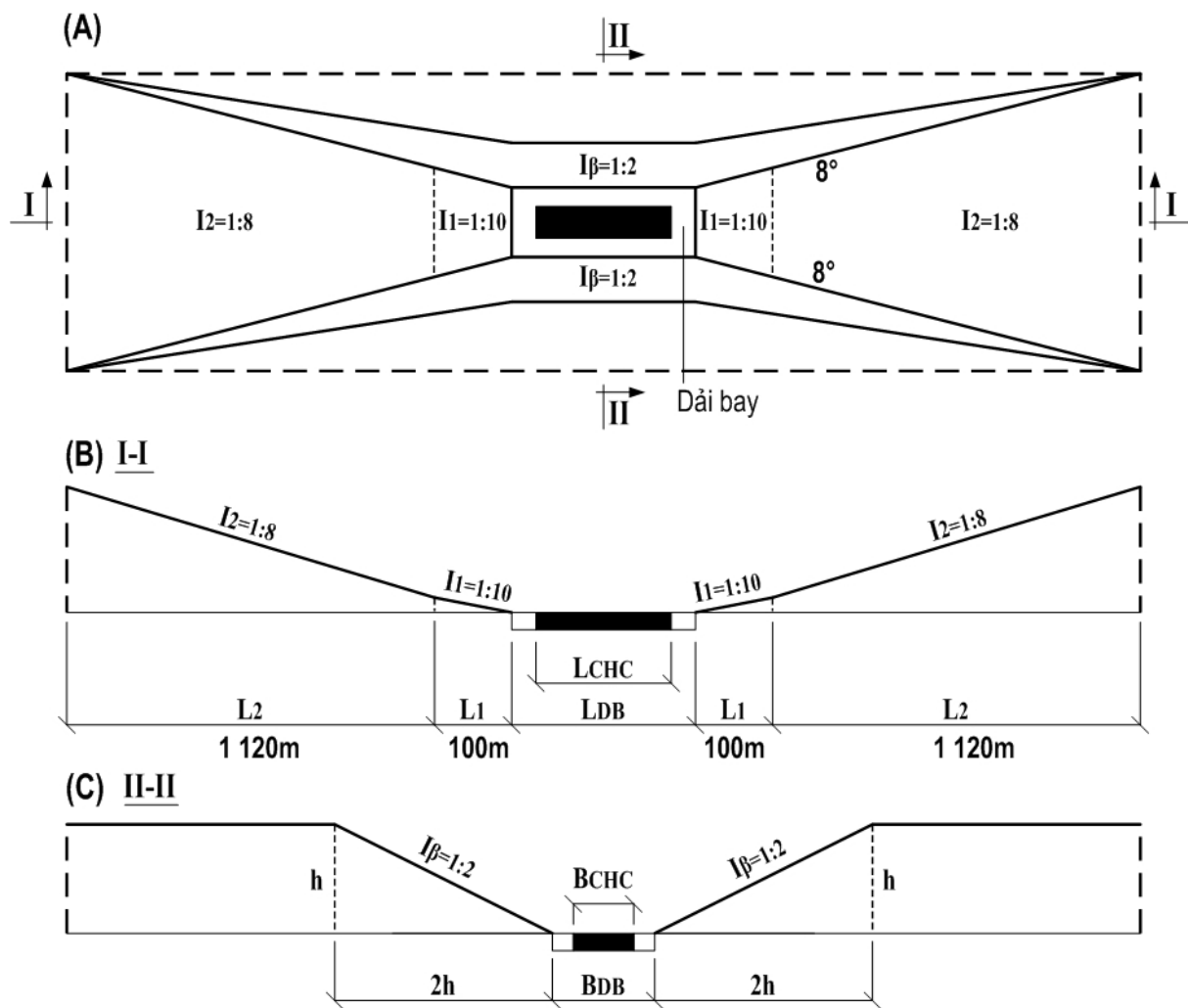
Mục 2

CÁC BÃI CÁT, HẠ CÁNH

1. Dải bay của các bãi cát, hạ cánh:
Dải bay của các bãi cát hạ cánh phải đảm bảo cho máy bay trực thăng thực hiện việc cất, hạ cánh thẳng đứng hoặc có chạy đà.
2. Kích thước dải bay và yêu cầu bảo đảm về chướng ngại vật hàng không đối với bãi cát, hạ cánh:
 - a) Kích thước các bề mặt giới hạn độ cao chướng ngại vật đối với các bãi cát, hạ cánh được xác định ở bảng 3-PL11 và hình 5-PL11. Điểm xuất phát tính giới hạn độ cao chướng ngại vật được tính từ đầu dải bay.
 - b) Khoảng cách từ mép ngoài dải bay đến đường điện cao thế: Không nhỏ hơn 1.000 m trong dải tính không đầu; không nhỏ hơn 500 m trong dải bảo hiểm sườn. Tùy theo vị trí các chướng ngại vật hàng không và đường điện cao thế có những quy định riêng cho từng bãi cát, hạ cánh.

Bảng 3-PL11: Kích thước dải bay, tính không bãi cát, hạ cánh

STT	Các thành phần chính	Ký hiệu	Kích thước
1	Kích thước dải bay (m):		
	* Chiều dài dải bay:	L _{DB}	
	- Cho trường hợp cất hạ cánh có chạy đà		180
	- Cho trường hợp cất hạ cánh thẳng đứng		80
	* Chiều rộng dải bay:	B _{DB}	
	- Cho trường hợp cất hạ cánh có chạy đà		60
	- Cho trường hợp cất hạ cánh thẳng đứng		80
2	Kích thước tính không:		
	2.1. Độ cao chướng ngại vật tối đa cho phép cuối dải tính không hoặc khu vực hạ cánh:	h	150
	2.2. Chiều dài và độ dốc giới hạn chướng ngại vật các đoạn tính không đầu:		
	- Đoạn 1		
	+ Dài (m):	L ₁	100
	+ Độ dốc:	I ₁	1:10
	- Đoạn 2		
	+ Dài (m):	L ₂	1 120
	+ Độ dốc:	I ₂	1:8
	2.3. Độ dốc tính không sườn:	I _β	1:2



Hình 5-PL11. Sơ đồ kích thước dải bay và giới hạn độ cao chương ngại vật đối với bãi cát, hạ cánh

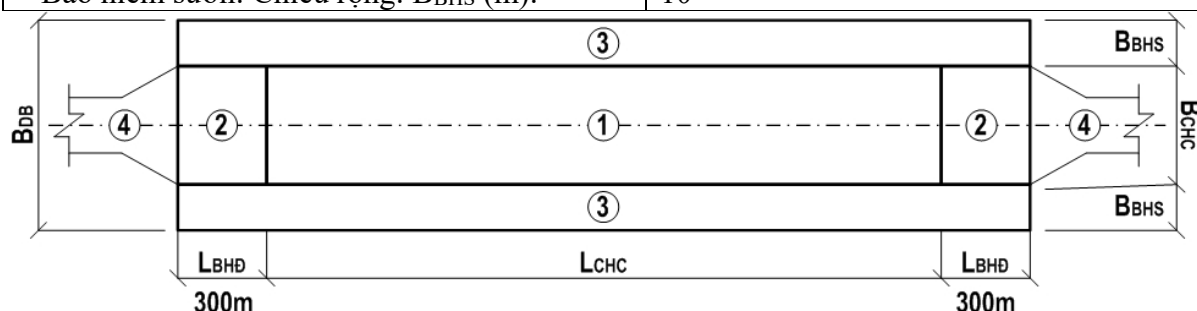
Mục 3

ĐƯỜNG SÂN BAY (ĐƯỜNG LƯỞNG DỤNG)

1. Dải bay:
 - a) Dải bay của đường sân bay bao gồm: Đường cất hạ cánh, bảo hiểm sườn và bảo hiểm hai đầu.
 - b) Kích thước dải bay được quy định trong bảng 4-PL11 và hình 6-PL11.

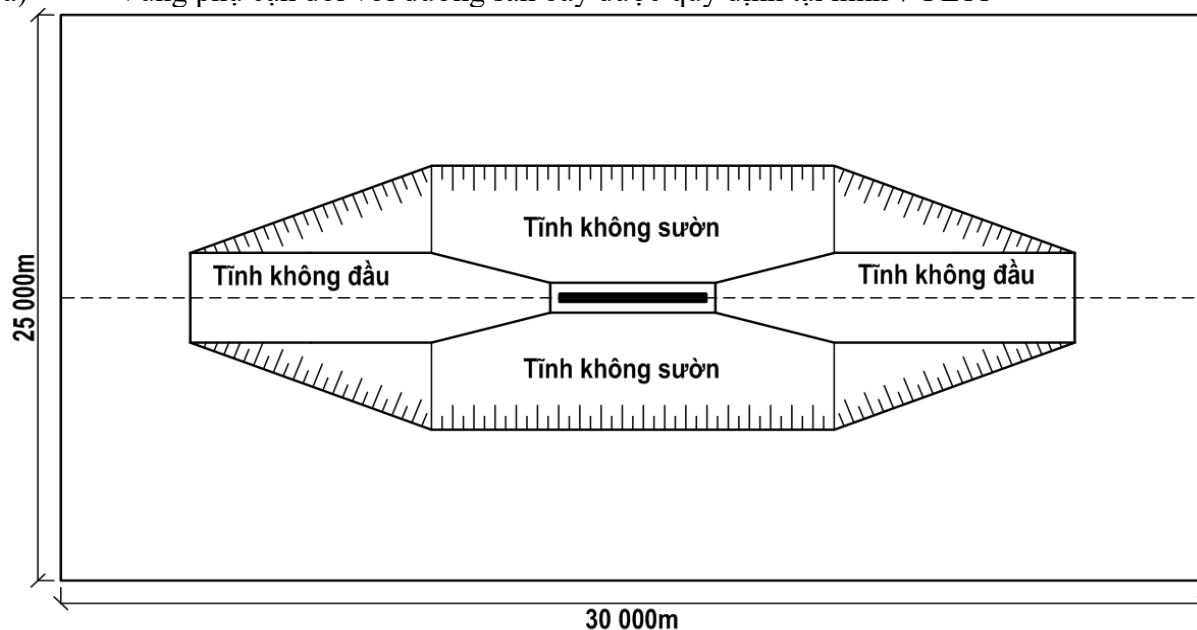
Bảng 4-PL11: Các thành phần dải bay của đường sân bay

Các thành phần dải bay	Kích thước
* Đường CHC: - Chiều dài: L_{CHC} (m): - Chiều rộng: B_{CHC} (m):	$\geq 2\,500$ và theo tính năng máy bay 25 - 30
* Bảo hiểm đầu: Chiều dài: L_{BHD} (m):	300
* Bảo hiểm sườn: Chiều rộng: B_{BHS} (m):	10



Hình 6-PL11: Các thành phần dải bay của đường sân bay **Chú thích:**

- 1 - Đường cất, hạ cánh
 - 2 - Bảo hiểm đầu
 - 3 - Bảo hiểm sườn
 - 4 - Đường giao thông.
2. Vùng phụ cận đối với đường sân bay:
 - a) Vùng phụ cận đối với đường sân bay được quy định tại hình 7-PL11



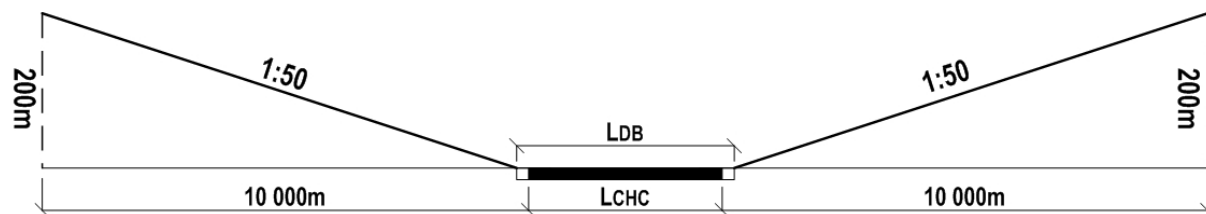
Hình 7-PL11: Vùng phụ cận đường sân bay

- b) Tỉnh không đầu của đường sân bay

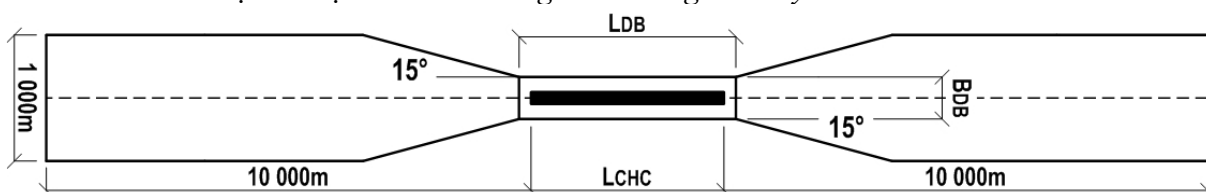
Bảng 5-PL11. Kích thước dải tỉnh không đầu

Các thành phần dải bay	Tiêu chuẩn chọn
- Chiều dài dải tỉnh không (m)	10.000

- Chiều rộng dải tĩnh không (m)	1.000
- Góc mở loa	15°
- Độ dốc tĩnh không	1/50
- Chiều cao cạnh trên của dải tĩnh không (m)	200



Hình 8a-PL11: Mặt cắt dọc dải tĩnh không đầu đường sân bay



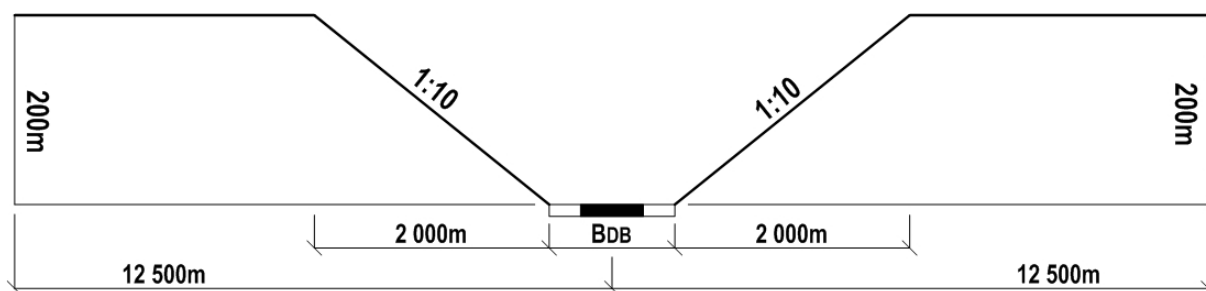
Hình 8b-PL11: Mặt bằng dải tĩnh không đầu đường sân bay

Chú thích: LCHC: Chiều dài đường cất, hạ cánh.

Trong phạm vi dải tĩnh không đầu:

- Hạn chế các công trình có tập trung đông người, kho xăng dầu và kho chất nổ.
- Đường dây điện cao thế phải cách xa ranh giới đầu dải bay ít nhất là 4 km. Khoảng cách này có thể giảm đến 1 km với điều kiện đường dây cao thế không gây nguy hiểm cho các chuyến bay và được che khuất bởi địa hình tự nhiên, công trình xây dựng hoặc rừng cây.
- Ngoài phạm vi dải tĩnh không đầu, đường dây điện cao thế phải cách ranh giới dải bay không nhỏ hơn 1 km để bảo đảm yêu cầu không gây nhiễu đối với các phương tiện thông tin và kỹ thuật vô tuyến.

c) Tĩnh không sườn đường sân bay



Hình 9-PL11: Kích thước dải tĩnh không sườn đường sân bay

Chú thích: BDB là chiều rộng dải bay gồm đường CHC và bảo hiểm sườn.

Mục 4**DẢI CÁT HẠ CÁNH TRÊN MẶT NƯỚC**

Căn cứ vào tình hình thực tế, Bộ Tổng Tham mưu quy định kích thước dải cát hạ cánh trên mặt nước phù hợp với tính năng các loại thủy phi cơ và nhu cầu của nhà khai thác.

PHỤ LỤC: CÁC BỀ MẶT THU THẬP CHƯỐNG NGẠI VẬT

Mục 1

PHẠM VI CÁC KHU VỰC 2a, 2b và 2c

(Refer 5.3.3.4.5 và 5.3.3.4.6 An15)

1. Khu vực 2a (Area 2a).

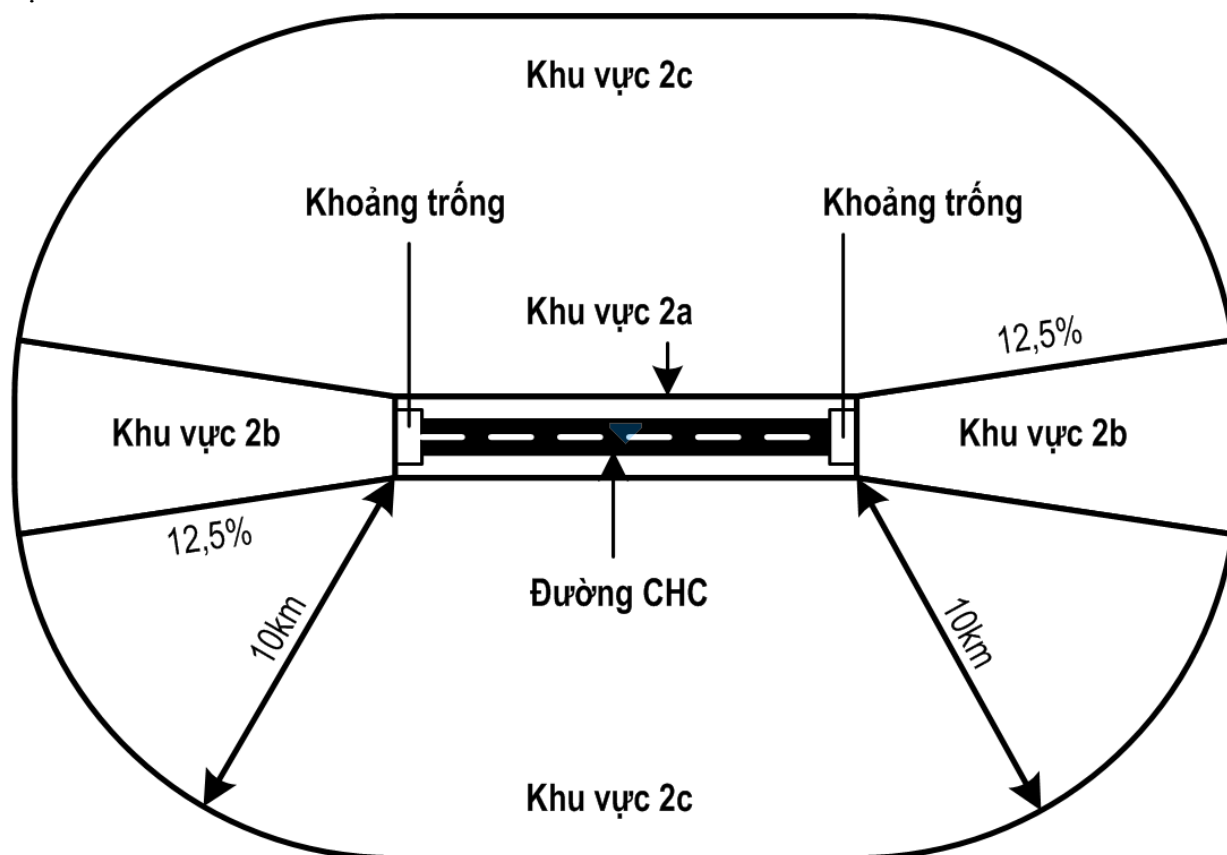
Một khu vực hình chữ nhật bao quanh một đường CHC nó bao gồm dải bay và khoảng trống đã có. (Xem chi tiết kích thước tại 1. Dải bay (Runway strip), Mục 3, Phụ lục I)

2. Khu vực 2b (Area 2b).

Một khu vực mở rộng từ giới hạn của Khu vực 2a theo hướng khởi hành với chiều dài 10km và mở rộng 15% về mỗi bên.

3. Khu vực 2c (Area 2c).

Một khu vực mở rộng ra ngoài Khu vực 2a và Khu vực 2b đến cự ly 10km tính từ ranh giới của Khu vực 2a.



Hình 1-PLII: Sơ đồ khu vực 2a, 2b, 2c.

Mục 2

CÁC BỀ MẶT THU THẬP DỮ LIỆU CHƯỐNG NGẠI VẬT KHU VỰC 2b VÀ 2c

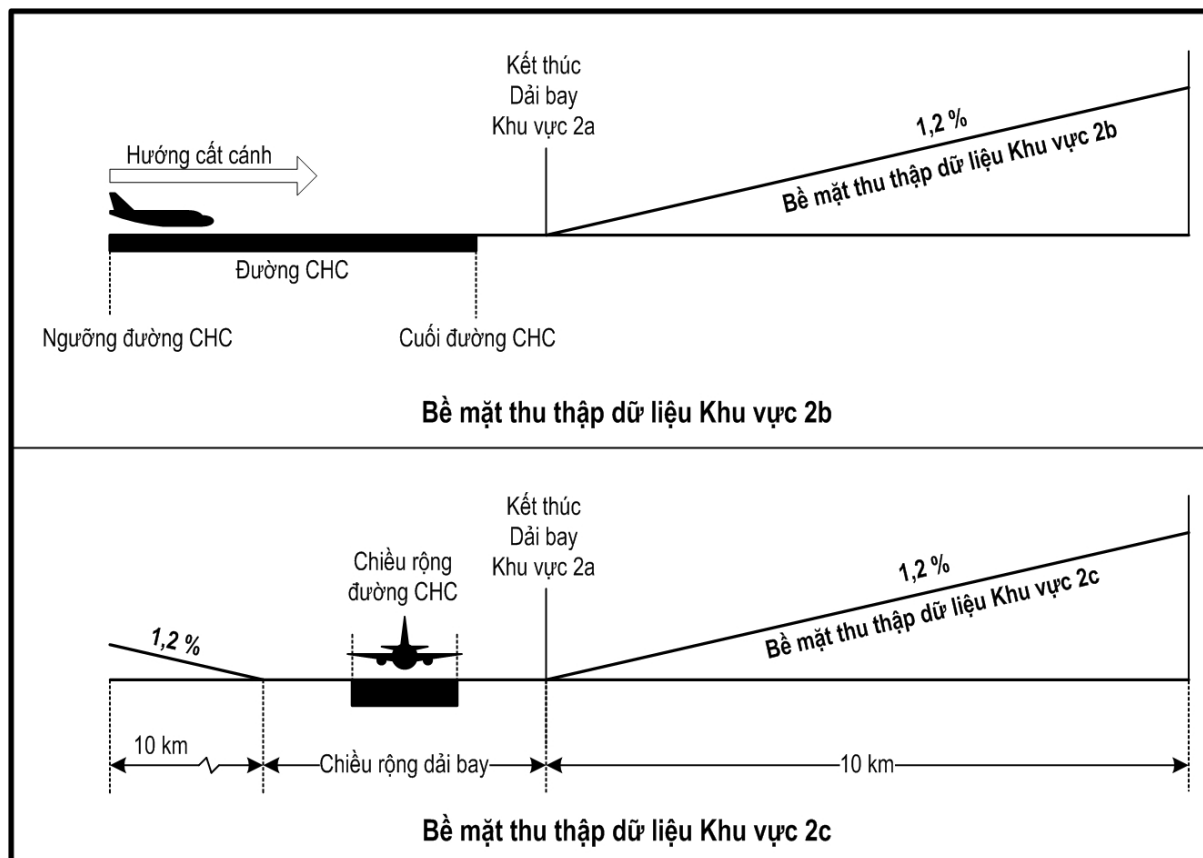
(Refer 5.3.3.4.5 và 5.3.3.4.6 An15)

1. Khu vực 2b (Area 2b).

Bề mặt thu thập dữ liệu chướng ngại vật có độ dốc 1,2% kéo ra theo hướng khởi hành từ cuối Khu vực 2a tại mức cao của cuối đường CHC.

3. Khu vực 2c (Area 2c).

Bề mặt thu thập dữ liệu chướng ngại vật có độ dốc 1,2% kéo ra bên ngoài của các Khu vực 2a và 2b từ mức cao ban đầu là bằng với mức cao của Khu vực 2a tại điểm từ đó kéo ra.



Hình 2-PLII: Sơ đồ bề mặt thu thập dữ liệu chương ngại vật Khu vực 2b và 2c

Mục 3

YÊU CẦU VỀ CHẤT LƯỢNG DỮ LIỆU VÀ THÔNG TIN THUỘC TÍNH CỦA CHƯƠNG NGẠI VẬT HÀNG KHÔNG

(Refer Doc10066)

1. Thông tin thuộc tính của dữ liệu chương ngại vật.

TT	Thuộc tính (Attribute)
1	Khu vực (Area of coverage)
2	Nhận dạng nguồn khởi tạo dữ liệu (Data originator identifier)
3	Nhận dạng nguồn dữ liệu (Data source identifier)
4	Nhận dạng chương ngại vật (Obstacle identifier)
5	Độ chính xác ngang (Horizontal accuracy)
6	Mức độ tin cậy ngang (Horizontal confidence level)
7	Vị trí ngang (Horizontal position)
8	Độ phân giải ngang (Horizontal resolution)
9	Kéo dài theo ngang (Horizontal extent)
10	Hệ quy chiếu ngang (Horizontal reference system)
11	Mức cao (Elevation)
12	Độ chính xác đứng (Vertical accuracy)
13	Mức độ tin cậy đứng (Vertical confidence level)
14	Độ phân giải đứng (Vertical resolution)
15	Hệ quy chiếu đứng (Vertical reference system)
16	Loại chương ngại vật (Obstacle type)
17	Loại hình học (Geometry type)
18	Tính toàn vẹn (Integrity)
19	Ngày giờ dữ liệu (Date and time stamp)
20	Đơn vị đo lường được dùng (Unit of measurement used)
21	Đèn báo (Lighting)

22	Sơn báo (Marking)
23	Thuộc tính (Attribute)
24	Chiều cao (Height)
25	Hoạt động (Operations)
26	Ảnh hưởng (Effectivity)

2. Yêu cầu trị số của dữ liệu chương ngại vật.

a) Khu vực 1:

- Độ chuẩn xác phương đứng (Vertical accuracy): 30 m
- Độ phân giải phương đứng (Vertical resolution): 1 m
- Độ chuẩn xác phương ngang (Horizontal accuracy): 50 m

b) Khu vực 2:

- Độ chuẩn xác phương đứng (Vertical accuracy): 3 m
- Độ phân giải phương đứng (Vertical resolution): 0,1 m
- Độ chuẩn xác phương ngang (Horizontal accuracy): 5 m

PHỤ LỤC: CẢNH BÁO CHƯƠNNG NGẠI VẬT HÀNG KHÔNG

Mục 1

NHỮNG VẬT THỂ CẦN ĐƯỢC ĐÁNH DẤU, CHIẾU SÁNG

1. Một vật thể cố định phải được đánh dấu nếu có độ cao vượt trên bề mặt lấy độ cao cất cánh trong phạm vi 3.000 m tính từ mép trong của bề mặt lấy độ cao cất cánh và phải được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo chướng ngại vật (CNV) nếu đường CHC sử dụng vào ban đêm, trừ các trường hợp:
 - a) Có thể không cần đánh dấu và chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV khi vật thể này được che khuất bằng một vật thể cố định khác;
 - b) Có thể không cần đánh dấu khi vật thể đó được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV có cường độ trung bình loại A vào ban ngày và chiều cao không quá 150 m so với mặt đất;
 - c) Có thể không cần đánh dấu khi vật thể đó được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV có cường độ cao vào ban ngày;
 - d) Có thể không cần chiếu sáng khi vật thể là một nhà đèn hoặc thấy rằng không lắp đèn vẫn đủ điều kiện đảm bảo an toàn hàng không.
2. Vật thể cố định, không phải là chướng ngại vật nhưng ở cạnh bề mặt lấy độ cao cất cánh phải được đánh dấu và nếu đường CHC sử dụng vào ban đêm phải được chiếu sáng cảnh báo CNV; trừ các trường hợp:
 - a) Khi vật thể đó được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV có cường độ trung bình loại A vào ban ngày và chiều cao không quá 150 m so với mặt đất;
 - b) Khi vật thể đó được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV có cường độ cao vào ban ngày.
3. Một vật thể cố định vượt trên bề mặt tiếp cận hoặc bề mặt chuyển tiếp trong phạm vi 3.000 m tính từ mép trong của bề mặt tiếp cận phải được đánh dấu và nếu đường CHC sử dụng vào ban đêm phải được chiếu sáng cảnh báo CNV, trừ các trường hợp:
 - a) Khi vật thể này được che khuất bằng một vật thể cố định khác;
 - b) Có thể không cần đánh dấu và chiếu sáng khi vật thể đó được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV có cường độ trung bình loại A vào ban ngày và chiều cao không quá 150 m so với mặt đất;
 - c) Có thể không cần đánh dấu khi vật thể đó được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV có cường độ cao vào ban ngày;
 - d) Có thể không cần chiếu sáng khi vật thể là một nhà đèn hoặc thấy rằng không lắp đèn vẫn đủ điều kiện đảm bảo an toàn hàng không.
4. Vật thể cố định vượt trên bề mặt ngang trong phải được đánh dấu và nếu đường CHC sử dụng vào ban đêm phải được chiếu sáng, trừ các trường hợp.
 - a) Khi vật thể này được che khuất bằng một vật thể cố định khác hoặc nghiên cứu thấy không ảnh hưởng đến an toàn bay;
 - b) Có thể không cần đánh dấu khi vật thể đó được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV có cường độ trung bình loại A vào ban ngày và chiều cao không quá 150 m so với mặt đất;
 - c) Có thể không cần đánh dấu khi vật thể đó được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV có cường độ cao vào ban ngày;
 - d) Có thể không cần đánh dấu và chiếu sáng đối với các vật thể khối lớn không thể di chuyển hoặc địa hình là CNV hình cong cần thiết kế phương thức bay bảo đảm an toàn theo chiều thẳng đứng phía dưới vệt bay của tàu bay;
 - đ) Có thể không cần chiếu sáng khi vật thể là một nhà đèn hoặc thấy rằng không lắp đèn vẫn đủ điều kiện đảm bảo an toàn hàng không.
5. Vật thể cố định vượt trên bề mặt chướng ngại vật phải được đánh dấu và nếu đường CHC sử dụng vào ban đêm phải được chiếu sáng.
6. Đánh dấu chướng ngại vật là xe cộ và các vật thể di động khác không phải là tàu bay; khi sân bay được sử dụng vào ban đêm hoặc điều kiện tầm nhìn kém thì chúng được chiếu sáng, trừ các thiết bị và xe cộ chuyên dụng trên sân đỗ tàu bay.
7. Đánh dấu các đèn hàng không mặt đất đặt cao trong phạm vi khu bay để dễ nhận biết vào ban ngày. Không lắp đèn cảnh báo CNV ở Điểm cao khi đã có đèn chiếu sáng hoặc biển báo cho phần địa hình cao trong khu bay.
8. Đánh dấu các đường dây, đường cáp cao v.v. đi qua sông, thung lũng hay đường sá; cũng cần đánh dấu và chiếu sáng các cột đỡ chúng, nếu các đường dây và cáp đó có thể nguy hiểm cho tàu bay. Không cần đánh dấu khi chúng đã được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV cường độ cao về ban ngày.

9. Khi phải đánh dấu các đường dây điện, đường cáp trên không mà không thể đánh dấu trên dây điện và cáp đó thì phải lắp đặt đèn cảnh báo CNV cường độ cao loại B trên các cột đỡ chúng.

10. Các CNV có chiều cao 150 m hay lớn hơn so với mặt đất được đánh dấu và chiếu sáng nếu sân bay được sử dụng vào ban đêm. Không cần đánh dấu khi CNV đã được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV cường độ cao vào ban ngày.

11. Việc miễn trừ đánh dấu và hoặc chiếu sáng chương ngại vật do Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu quyết định.

Mục 2

ĐÁNH DẤU CHƯỚNG NGẠI VẬT HÀNG KHÔNG

1. Mọi chương ngại vật cố định, di động ảnh hưởng đến an toàn bay cần phải đánh dấu đều phải sơn màu hoặc đặt mốc, cắm cờ, trừ khi vật thể đủ nổi bật về hình dáng, kích thước, màu sắc và không lẫn với vật thể khác.

2. Quy định về sơn màu chương ngại vật

a) Mọi chương ngại vật đều phải được sơn ô màu để thấy rõ hình dáng của nó trên bất kỳ mặt phẳng đứng nào đều bằng hoặc lớn hơn 4,5 m theo cả hai kích thước. Màu phải gồm nhiều hình chữ nhật phù hợp mỗi cạnh không nhỏ hơn 1,5 m và không lớn hơn 3 m. Các góc có màu sẫm hơn. Màu sắc phải tương phản với nhau và tương phản với màu xung quanh nó. Màu thông dụng nhất là màu da cam và màu trắng hoặc màu đỏ và màu trắng xen kẽ nhau, trừ khi màu đó lẫn với màu xung quanh.

b) Vật thể được sơn phải có vạch màu tương phản xen kẽ nhau nếu:

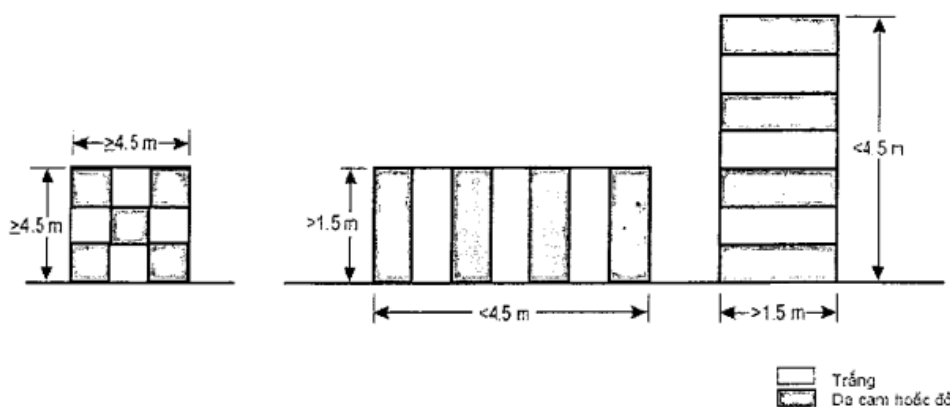
- Nó chủ yếu gồm những bề mặt có cạnh là chiều ngang hoặc chiều đứng lớn hơn 1,5 m và cạnh còn lại có chiều ngang hoặc chiều đứng nhỏ hơn 4,5 m;

- Nó là dạng khung có chiều ngang hoặc chiều đứng lớn hơn 1,5 m.

Các dải sơn phải vuông góc với chiều dài nhất và có chiều rộng bằng 1/7 của chiều dài nhất hoặc 30 m (lấy theo giá trị nào nhỏ hơn). Màu sắc của các dải phải tương phản với màu xung quanh nó. Dùng màu da cam và màu trắng trừ khi màu này không tương phản và khó quan sát. Các dải ở đầu mút của vật thể có màu sẫm hơn (xem hình 1, 2-PLIV).

c) Chiều rộng dải dấu hiệu

Kích thước lớn nhất		Chiều rộng của dải sơn
Lớn hơn	Không vượt quá	
1.5 m	210 m	1/7 của kích thước dài nhất
210 m	270 m	1/9 của kích thước dài nhất
270 m	330 m	1/11 của kích thước dài nhất
330 m	390 m	1/13 của kích thước dài nhất
390 m	450 m	1/15 của kích thước dài nhất
450 m	510 m	1/17 của kích thước dài nhất
510 m	570 m	1/19 của kích thước dài nhất
570 m	630 m	1/21 của kích thước dài nhất



Hình 1-PLIV. Mẫu sơn, kẻ cơ bản

d) Vật thể phải sơn một màu nếu hình chiếu của nó trên bất kỳ một mặt phẳng thẳng đứng nào đều có hai chiều nhỏ hơn 1,5 m. Phải dùng màu da cam hoặc màu đỏ trừ khi những màu này lẫn với màu nền xung quanh.

Chú thích: Đối với một vài loại nền có thể dùng màu khác với da cam hay đỏ để có đủ độ tương phản.

3. Sử dụng mốc

a) Lắp đặt các mốc ở trên hoặc bên cạnh các CNV tại những vị trí dễ nhận biết hình dáng chung của vật thể và trong thời tiết tốt có thể nhận biết ở cự ly tối thiểu 1000 m từ trên không và 300 m từ mặt đất ở mọi hướng mà tàu bay có thể tiến đến vật thể đó. Hình dáng của mốc phải rõ trong phạm vi cần thiết để chúng không bị nhầm lẫn là các mốc dùng cho mục đích thông tin khác và không làm tăng mỗi nguy hiểm cho tàu bay do mốc đánh dấu vật thể gây ra.

b) Mốc phía trên dây điện, cáp trên không v.v... có dạng hình cầu đường kính không dưới 60 cm.

c) Khoảng cách giữa hai mốc cạnh nhau hoặc giữa một mốc và một cột đỡ cần phù hợp với đường kính của mốc, trong mọi trường hợp không được xa hơn;

- 30 m khi đường kính của mốc là 60 cm;

- 35 m khi đường kính của mốc là 80 cm;

- 40 m khi đường kính của mốc nhỏ nhất là 130 cm.

Khi có nhiều tuyến đường dây, đường cáp gần nhau thì Điểm đặt mốc đánh dấu không thấp hơn tuyến đường dây cao nhất.

d) Mỗi mốc được sơn một màu. Lắp đặt các mốc trắng và đỏ hoặc trắng và da cam xen kẽ nhau. Chọn màu sắc tương phản với nền xung quanh để dễ nhìn thấy.

4. Sử dụng cờ

a) Cờ đánh dấu vật thể được cắm xung quanh hoặc trên đỉnh, hoặc xung quanh mép cao nhất của vật thể. Khi dùng cờ đánh dấu những vật thể lớn hoặc những nhóm vật thể ở gần sát nhau, phải cắm cờ cách nhau ít nhất 15 m để hạn chế nguy hiểm do cờ đánh dấu vật thể gây ra.

b) Cờ vuông dùng đánh dấu vật thể cố định không được nhỏ hơn 0,6 m, cờ vuông đánh dấu vật thể di động không được nhỏ hơn 0,9 m.

c) Cờ đánh dấu vật thể cố định có màu da cam hoặc kết hợp của hai tam giác một màu da cam và một màu trắng, hoặc một màu đỏ và một màu trắng, trừ trường hợp những màu này lẫn vào nền thì dùng các màu khác rõ hơn.

d) Kẻ màu ô vuông cho cờ đánh dấu vật thể di động, mỗi ô vuông có cạnh không nhỏ hơn 0,3 m. Các màu sắc của ô phải tương phản với nhau và tương phản với nền xung quanh. Thường dùng màu vàng da cam và màu trắng hoặc đỏ và trắng xen kẽ nhau, trừ khi các màu đó lẫn với nền xung quanh thì dùng các màu khác rõ hơn.

Mục 3

CHIẾU SÁNG CHƯỞNG NGẠI VẬT HÀNG KHÔNG

1. Các vật thể được yêu cầu chiếu sáng phải được lắp đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ thấp, trung bình, cao, riêng lẻ hoặc kết hợp cả ba loại đèn trên.

Chú thích: Sử dụng đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ cao cho cả ban ngày lẫn ban đêm. Cần thận trọng để đảm bảo các đèn này không gây lóa mắt.

2. Đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ thấp loại A hoặc B phải được sử dụng ở nơi mà vật thể nhỏ và chiều cao của nó so với mặt đất xung quanh nhỏ hơn 45 m.

3. Nơi sử dụng đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ thấp loại A hoặc B không đủ sáng hoặc cần cảnh báo đặc biệt thì dùng đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ trung bình hoặc cao.

4. Đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ thấp loại C được lắp trên xe ô tô và các vật thể di động khác, trừ tàu bay.

5. Đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ thấp loại B cũng phải được sử dụng đơn lẻ hoặc kết hợp với đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ trung bình loại B phù hợp với Điểm 6 Mục này.

6. Đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ trung bình loại A, B hoặc C phải được sử dụng nơi mà vật thể lớn như nhóm cây, những khối nhà lớn hoặc chiều cao của nó so với mặt đất xung quanh lớn hơn 45 m. Đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ trung bình loại A và C phải được sử dụng đơn lẻ nơi mà đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ trung bình loại B cũng được sử dụng đơn lẻ hoặc kết hợp với đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ thấp loại B.

Chú thích: Nhóm cây hoặc nhà được coi như vật thể lớn.

7. Đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ cao loại A phải được sử dụng để chỉ sự hiện diện của vật thể cao vượt quá 150 m so với cốt đất xung quanh và qua nghiên cứu thấy rằng đèn này dùng để cảnh báo chủ yếu cho vật thể vào ban ngày.

8. Đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ cao loại B nên dùng để chỉ sự hiện diện của những tòa tháp, những đường dây cáp cao trên không v.v... ở những nơi:

a) Cần có đèn cảnh báo sự hiện diện của những đường dây điện, dây cáp v.v...;

b) Thực tế không thể đặt được dấu hiệu trên đường dây điện, dây cáp v.v...;

9. Tại nơi nếu sử dụng đèn cảnh báo CNV cường độ cao loại A hoặc B, hoặc đèn cảnh báo CNV cường độ trung bình loại A vào ban đêm có thể làm chói mắt người lái tại vùng lân cận sân bay (trong khoảng bán kính gần 10.000 m) hoặc do yêu cầu môi trường thì có thể dùng cả hai loại đèn chiếu sáng CNV này. Hệ thống đèn này có thể bao gồm các loại đèn cảnh báo CNV cường độ cao loại A hoặc B, hoặc đèn cảnh báo CNV cường độ trung bình loại A cho ban ngày vào lúc tranh tối tranh sáng, còn đèn cảnh báo CNV cường độ trung bình loại B hoặc C cho ban đêm.

Bảng 1. Các loại đèn cảnh báo chướng ngại vật và đặc tính

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Loại đèn	Màu	Loại tín hiệu/Tốc độ chớp	Độ sáng của nền xung quanh			Độ rộng chùm ánh sáng theo chiều thẳng đứng	Cường độ sáng (cd) ở những góc nâng lên khi đèn được lắp bằng nhau				
			Trên 500/cd/m ²	50-500/cd/m ²	Dưới 50/cd/m ²		-10°	-1°	±0°	+6°	+10°
Cường độ thấp, loại A (CN vật cố định)	Đỏ	Cố định	Không áp dụng	10 mnm	10 mnm	10°	-	-	-	10 mnm	10 mnm
Cường độ thấp, loại B (CN vật cố định)	Đỏ	Cố định	Không áp dụng	32 mnm	32 mnm	10°	-	-	-	32 mnm	32 mnm
Cường độ thấp, loại C (CN vật di động)	Vàng/xanh	Chớp 60-90 lần/phút	Không áp dụng	40 mnm 400max	40 mnm 400max	12°	-	-	-	-	-
Cường độ thấp loại D Xe Follow-me	Vàng	Chớp 60-90 lần/phút	Không áp dụng	200 mnm 400max	200 mnm 400max	12°	-	-	-	-	-
Cường độ trung bình, loại A	Trắng	Chớp 20-60 lần/phút	20 000 ±25%	20 000 ±25%	2 000 ±25%	3° mnm	3% max	50% mnm 75% max	100% max	-	-
Cường độ trung bình, loại B	Đỏ	Chớp 20-60 lần/phút	Không áp dụng	Không áp dụng	2 000 ±25%	3° mnm	-	50% mnm	100% max	-	-
Cường độ trung bình, loại C	Đỏ	Cố định	Không áp dụng	Không áp dụng	2 000 ±25%	3° mnm	-	75% mnm	100% max	-	-
Cường độ cao, loại A	Trắng	Chớp 40-60 lần/phút	200 000 ±25%	20 000 ±25%	2 000 ±25%	30 mnm	3% max	50% mnm	100% max	-	-
Cường độ cao, loại B	Trắng	Chớp 40-60 lần/phút	100 000 ±25%	20 000 ±25%	2 000 ±25%	3°-7° mnm	3% max	75% mnm	100% max	-	-

VỊ TRÍ CỦA ĐÈN CẢNH BÁO CHƯỞNG NGẠI VẬT

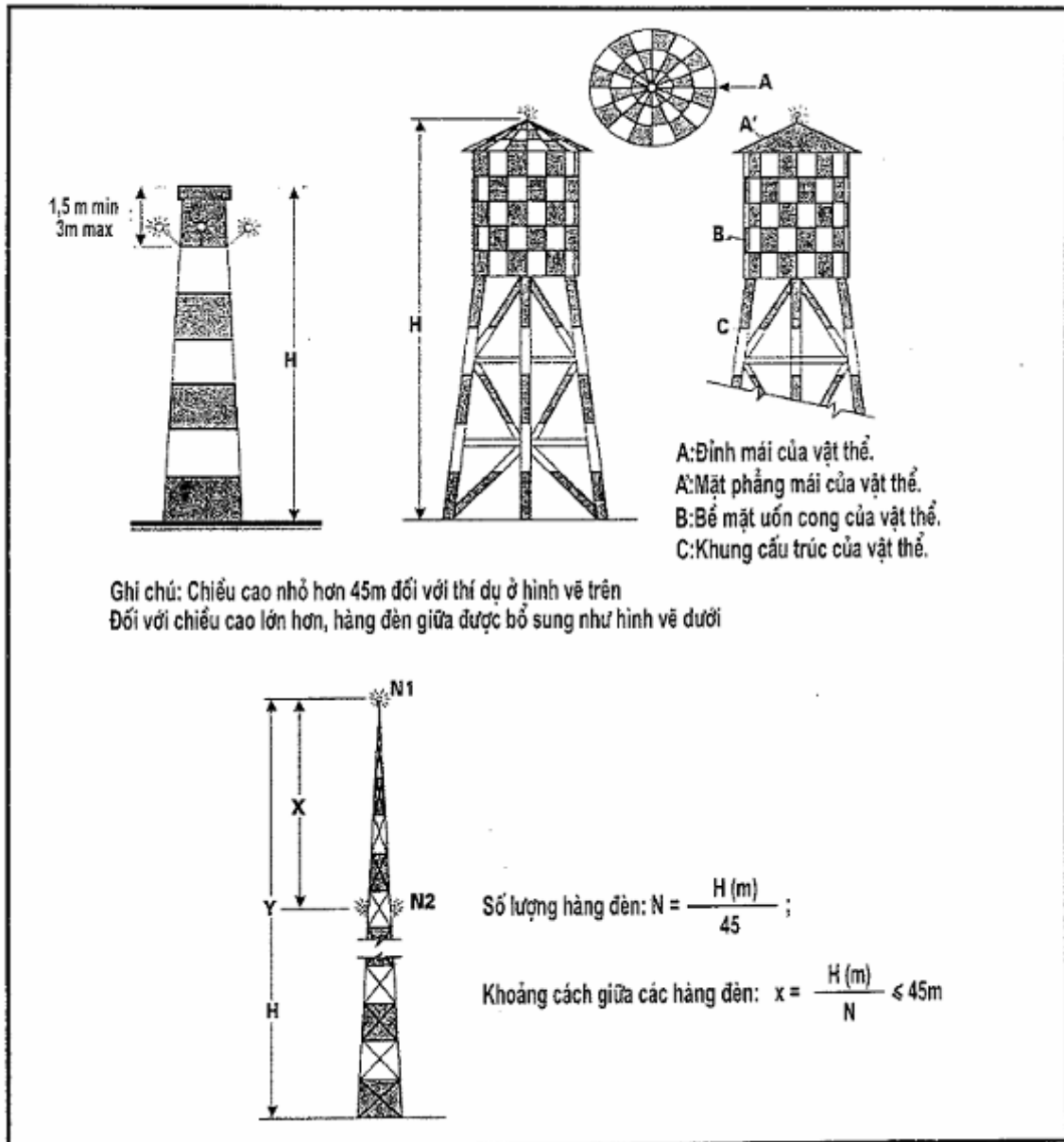
1. Một hay nhiều đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ thấp, trung bình hoặc cao phải đặt càng gần đỉnh vật thể càng tốt. Đèn trên cùng phải chiếu rõ được đỉnh của vật thể hoặc rìa cao nhất của vật thể trên giới hạn của bề mặt chướng ngại vật.
2. Trong trường hợp có ống khói hoặc kết cấu khác tương tự, đèn trên cùng phải được bố trí phía dưới, đủ để giảm khói bám vào đèn (xem hình 2, 3-PLIV).
3. Trong trường hợp tháp hoặc ăng ten được lắp đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ cao vào ban ngày phụ thuộc vào công trình khác như cần trục hoặc ăng ten có chiều cao trên 12 m, nơi mà không thể đặt được đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ cao trên đỉnh, một đèn phải được đặt ở một Điểm cao nhất có thể và một đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ trung bình loại A phát ra ánh sáng trắng phải được đặt trên đỉnh.
4. Trong trường hợp vật thể lớn hoặc nhóm vật thể ở gần nhau các đèn phía trên phải chiếu sáng ít nhất các đỉnh hoặc các cạnh của các vật thể cao nhất liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật, để nhận rõ hình dạng và độ lớn của vật thể. Nếu hai hay nhiều cạnh có cùng một chiều cao, cạnh gần nhất khu vực hạ cánh phải được đánh dấu. Khi dùng đèn cường độ thấp, chúng phải có giãn cách dọc không quá 45 m. Khi dùng đèn cường độ trung bình, chúng phải có giãn cách theo chiều dài không quá 90 m.
5. Khi bề mặt giới hạn chướng ngại vật liên quan có độ dốc và Điểm cao nhất phía trên bề mặt giới hạn chướng ngại vật không phải là Điểm cao nhất của vật thể thì phải đặt đèn cảnh báo chướng ngại vật bổ trợ trên phần cao nhất của vật thể đó.
6. Khi một vật thể được chiếu sáng bởi đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ trung bình loại A và đỉnh của vật thể cao hơn 105 m so với mặt đất xung quanh hoặc độ cao đỉnh của những tòa nhà lân cận (khi xung quanh vật thể có nhiều tòa nhà cao tầng) thì đèn phụ thêm sẽ được bố trí ở khoảng giữa. Những đèn phụ ở khoảng giữa này được bố trí cách đều nhau từ đèn đỉnh cao nhất đến mặt đất hoặc đỉnh những tòa nhà xung quanh với một khoảng cách thích hợp nhưng không vượt quá 105 m.
7. Khi một vật thể được chiếu sáng bởi đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ trung bình loại B và đỉnh của vật thể cao hơn 45 m so với mặt đất xung quanh hoặc độ cao đỉnh của những tòa nhà lân cận (khi xung quanh vật thể có nhiều tòa nhà cao tầng) thì đèn phụ thêm sẽ được bố trí ở khoảng giữa. Những đèn phụ ở khoảng giữa này được bổ trợ cho đèn cảnh báo chướng ngại vật có cường độ thấp loại B và bố trí cách đều nhau từ đèn đỉnh cao nhất đến mặt đất hoặc đỉnh những tòa nhà xung quanh với một khoảng cách thích hợp nhưng không vượt quá 52 m.
8. Ở những nơi vật thể được chiếu sáng bằng đèn cảnh báo CNV cường độ trung bình loại C và đỉnh của vật thể cao hơn mặt đất xung quanh hoặc đỉnh cao của các tòa nhà gần bên (khi xung quanh vật thể có nhiều nhà cao tầng) trên 45 m, thì phải bổ sung thêm các đèn ở mức giữa. Những đèn bổ sung ở mức giữa này được bố trí cách đều nhau từ đèn trên đỉnh cao nhất đến mặt đất hoặc nóc những tòa nhà xung quanh với một khoảng cách thích hợp, nhưng không quá 52 m.
9. Ở những nơi sử dụng đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ cao loại A thường được đặt với khoảng cách không vượt quá 105 m đều nhau tính từ đèn dưới mặt đất đến đèn ở đỉnh với tiêu chuẩn như ở Khoản 1 Mục 4, trừ nơi bị nhà cao tầng bao quanh, khi đó Điểm cao nhất của nhà cao tầng xung quanh có thể được coi như Điểm dưới mặt đất để định rõ số hàng đèn.
10. Nơi sử dụng đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ cao loại B phải đặt đèn ở 3 mức sau:
 - a) Ở trên đỉnh tháp;
 - b) Ở mức thấp nhất của các đoạn nối của đường dây hoặc cáp;
 - c) Ở khoảng giữa của 2 mức.

Chú thích: Trong một vài trường hợp sẽ yêu cầu vị trí đặt đèn tách rời khỏi tòa tháp.

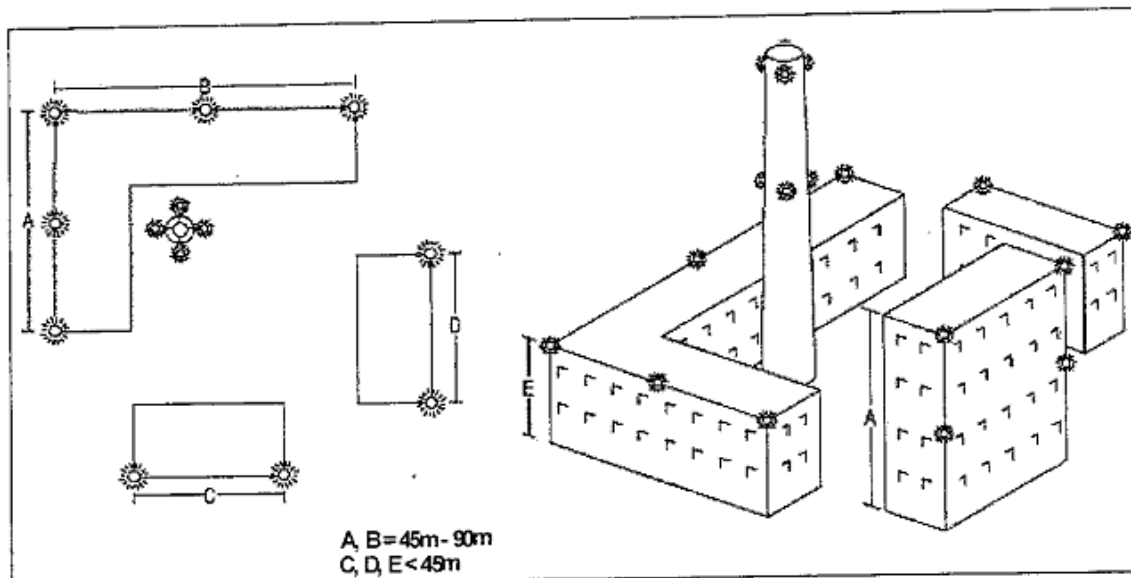
11. Số lượng và cách bố trí các đèn cảnh báo chướng ngại vật cường độ thấp, trung bình, cao tại mỗi mức cần phải đánh dấu làm cho vật thể được nhìn thấy từ mọi góc phương vị. Nơi đặt đèn bị vật thể bên cạnh che khuất theo bất kỳ hướng nào cần bổ sung đèn trên vật thể đó theo cách giống như vật thể cần được chiếu sáng ở phía đèn bị che khuất.

12. Những vật thể lớn như nhóm cây, khối nhà lớn hoặc khu nhà cao tầng trong thành phố có chiều cao từ 45 m trở lên, đèn được lắp từ phần che khuất trở lên đến đỉnh của công trình.

Hình 2-PLIV. Ví dụ chiếu sáng và đánh dấu cao trình



- Hình 3-PLIV. Chiều sáng công trình



PHỤ LỤC:QUY ĐỊNH KHOẢNG CÁCH TỐI THIỂU CỦA CÁC CHƯỚNG NGẠI VẬT NẪM TRONG HÀNH LANG AN TOÀN KỸ THUẬT ĐẾN MÉP NGOÀI BÃI ANTEN HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG

TT	DANH MỤC CHƯỚNG NGẠI VẬT	LOẠI HỆ THỐNG ANTEN			
		Thông tin VHF	Rada	DVOR/DME	CVOR/DME
1	Cây cao từ 1,2 m đến 5 m.	“0”	“0”	50 m	65 m
2	Cây cao trên 5 m đến 10 m; đường ô tô.	“0”	“0”	100 m	250 m
3	Nhóm cây cao trên 10 m; hàng rào kim loại; đường dây thông tin; đường dây điện đến 10 kV.	“0”	“0”	200 m	400 m
4	Nhà cấp 4 có mái kim loại; công trình không có kết cấu kim loại cao từ 6 m đến 10 m.	100 m	200 m	100 m	250 m
5	Công trình có kết cấu kim loại cao dưới 8 m.	200 m	300 m	200 m	400 m
6	Công trình có kết cấu kim loại cao từ 8 m đến 15 m; đường dây điện trên 10 kV.	200 m	500 m	300 m	600 m

Ghi chú: “0” Là không quy định

PHỤ LỤC: MẪU ĐƠN ĐỀ NGHỊ CHẤP THUẬN ĐỘ CAO CÔNG TRÌNH

Mẫu số: 01ĐNCTĐC (đối với tổ chức)
CƠ QUAN, ĐƠN VỊ ... **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số:...../.....
 V/v.....

....., ngày tháng năm.....

ĐƠN ĐỀ NGHỊ**Chấp thuận chiều cao công trình**

Kính gửi: Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu.

1. Tên cơ quan, đơn vị đề nghị chấp thuận chiều cao công trình:
 2. Địa chỉ cơ quan:..... (số điện thoại, fax nếu có)
 3. Tên, tính chất, quy mô công trình:
 (Đối với các trạm thu, phát sóng vô tuyến phải nêu rõ dải tần số, công suất; đối với đường điện cao thế phải nêu rõ điện thế, hướng tuyến, độ cao các cột, tọa độ, cốt đất tự nhiên vị trí các cột và độ võng của đường dây; đối với cáp treo phải nêu rõ hướng tuyến, độ cao các cột đỡ, tọa độ, cốt đất tự nhiên vị trí các cột và độ võng của đường cáp; đối với ống khói nhà máy phải nêu rõ độ cao xây dựng và độ cao cột khói khi hoạt động).
 4. Vị trí công trình:
 (Địa chỉ hành chính, ranh giới khu đất, tọa độ địa lý theo hệ tọa độ WGS-84 (theo định dạng độ, phút, giây), cốt đất tự nhiên so với mực nước biển trung bình).
 5. Chiều cao dự kiến xây dựng công trình so với cốt đất tự nhiên:
 6. Mức cao cốt đất tự nhiên khu vực xây dựng công trình so với mực nước biển trung bình:
 7. Thời gian xây dựng công trình:
- Văn bản gửi kèm:
 Đề nghị Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu xem xét, giải quyết theo quy định./.

THỦ TRƯỞNG CƠ QUAN, ĐƠN VỊ

(Ký, đóng dấu và ghi rõ họ tên)

Mẫu số: 02ĐNCTĐC (đối với cá nhân) [16]
CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

....., ngày tháng năm

ĐƠN ĐỀ NGHỊ

Chấp thuận chiều cao công trình

Kính gửi: Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu.

Tên cá nhân đề nghị chấp thuận chiều cao công trình:

Số Căn cước công dân/số định danh cá nhân (hoặc hộ chiếu):

Địa chỉ, nơi cư trú: số điện thoại:

Địa chỉ thư điện tử (email):

Tên, tính chất, quy mô công trình:

Vị trí công trình:

(Địa chỉ hành chính, ranh giới khu đất, tọa độ địa lý theo hệ tọa độ WGS-84 (theo định dạng độ, phút, giây).

Chiều cao dự kiến xây dựng công trình so với cốt đất tự nhiên:

Mức cao cốt đất tự nhiên khu vực xây dựng công trình so với mực nước biển trung bình:

Thời gian dự kiến xây dựng công trình:

(Văn bản gửi kèm:)

Đề nghị Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu xem xét, giải quyết theo quy định./.

NGƯỜI LÀM ĐƠN

(Ký, ghi rõ họ, tên hoặc
ký điện tử hợp lệ theo quy
định pháp luật)