

QUYẾT ĐỊNH CỦA BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Ban hành "Quy chế không lưu hàng không dân dụng"

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Luật hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 06 năm 2006;

Căn cứ Nghị định số 94/2007/NĐ-CP ngày 04 tháng 06 năm 2007 của Chính phủ về quản lý hoạt động bay;

Căn cứ Nghị định số 34/2003/NĐ-CP ngày 04 tháng 04 năm 2003 của Chính phủ quy định chức năng nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Vận tải và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này "Quy chế không lưu hàng không dân dụng".

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực sau 15 ngày, kể từ ngày đăng Công báo.

Bãi bỏ Quyết định số 63/2005/QĐ-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc ban hành "Quy chế không lưu hàng không dân dụng Việt Nam".

Điều 3. Chánh Văn phòng, Chánh Thanh tra Bộ, Vụ trưởng các Vụ, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

QUY CHẾ

Không lưu hàng không dân dụng

(Ban hành kèm theo Quyết định số 32/2007/QĐ-BGTVT ngày 05/07/2007

của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

Chương I

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

1. Quy chế này quy định về quy tắc bay và dịch vụ không lưu trong vùng trời Việt Nam và trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý; cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu; nhân viên không lưu; trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân trong lĩnh vực không lưu.

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

Điều 2. Quy ước viết tắt

Trong Quy chế này, các chữ viết tắt dưới đây được hiểu như sau:

1. ADS (Automatic dependent surveillance): Giám sát tự động phụ thuộc.
2. ATN (Aeronautical telecommunication network): Mạng viễn thông hàng không.
3. AIP (Aeronautical information publication): Tập thông báo tin tức hàng không.
4. ALERFA (Alert phase): Giai đoạn báo động.
5. AMSL (Above mean sea level): So với mực nước biển trung bình.
6. ATIS (Automatic terminal information service): Dịch vụ thông báo tự động trong khu vực sân bay.
7. ATS (Air traffic services): Dịch vụ không lưu.
8. CPDLC (Controller-pilot data link communications): Liên lạc dữ liệu giữa tổ lái và kiểm soát viên không lưu.
9. D-ATIS (Data-Automatic terminal information service): Dịch vụ thông báo tự động trong khu vực sân bay (sử dụng đường truyền dữ liệu).
10. DETRESFA (Distress phase): Giai đoạn khẩn nguy.
11. Ft (Foot/Feet): Đơn vị đo chiều cao tính bằng bộ.
12. HF (High frequency): Sóng ngắn (từ 3.000 đến 30.000 Ki-lô-héc).
13. ICAO (International Civil Aviation Organization): Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế.
14. IFR (Instrument flight rules): Quy tắc bay bằng thiết bị.

15. INCERFA (Uncertainty phase): Giai đoạn hồ nghi.
16. NOTAM (Notice to airmen): Điện văn thông báo hàng không.
17. OFIS (Operational flight information service): Dịch vụ thông báo bay.
18. PSR (Primary surveillance radar): Ra đa giám sát sơ cấp.
19. QNH (Altimeter Sub-scale setting to obtain elevation when on the ground): Áp suất quy về mực nước biển trung bình theo khí quyển chuẩn.
20. RNP (Required navigation performance): Tính năng dẫn đường yêu cầu.
21. RVR (Runway visual range): Tầm nhìn đường cất hạ cánh.
22. SMR (Surface Movement Radar): Ra đa giám sát mặt đất.
23. SSR (Secondary surveillance radar): Ra đa giám sát thứ cấp.
24. VFR (Visual flight rules): Quy tắc bay bằng mắt.
25. VHF (Very high frequency): Sóng cực ngắn (từ 30 đến 300 Me-ga-héc).
26. VOR (VHF omnidirectional radio range): Đài vô tuyến đa hướng sóng VHF.
27. UTC (Coordinated universal time): Giờ quốc tế.

Điều 3. Giải thích thuật ngữ

Trong Quy chế này, các thuật ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. "Chiều cao" là khoảng cách theo chiều thẳng đứng từ một mực được quy định làm chuẩn đến một mực khác, một điểm hoặc một vật coi như một điểm.
2. "Chuyến bay IFR" là chuyến bay được thực hiện theo quy tắc bay bằng thiết bị.
3. "Chuyến bay VFR" là chuyến bay được thực hiện theo quy tắc bay bằng mắt.
4. "Chuyến bay VFR có kiểm soát" là chuyến bay có kiểm soát được thực hiện theo quy tắc bay VFR.
5. "Chuyến bay VFR đặc biệt" là chuyến bay VFR có kiểm soát do cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu cho phép hoạt động trong khu vực kiểm soát trong điều kiện khí tượng thấp hơn điều kiện bay bằng mắt.
6. "Chuyến bay có kiểm soát" là chuyến bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay.
7. "Dẫn đường khu vực" là phương pháp dẫn đường cho phép tàu bay hoạt động trên quỹ đạo mong muốn trong tầm phủ của đài dẫn đường quy chiếu ở mặt đất

hoặc trong tầm giới hạn khả năng của thiết bị tự dẫn trên tàu bay hoặc khi kết hợp cả hai.

8. "Điểm báo cáo" là vị trí địa lý quy định để dựa vào đó tàu bay có thể báo cáo vị trí.

9. "Điểm chuyển giao kiểm soát" là điểm xác định trên đường bay ATS tại đó trách nhiệm điều hành tàu bay được chuyển từ một cơ sở hoặc vị trí điều hành bay sang một cơ sở hoặc vị trí điều hành bay khác.

10. "Điểm trọng yếu" là điểm quy định để xác định đường bay ATS, đường bay của tàu bay hoặc dùng cho mục đích không lưu và dẫn đường khác.

11. "Điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị" là điều kiện khí tượng biểu diễn bằng trị số tầm nhìn, khoảng cách tới mây, trần mây mà những trị số này thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu quy định cho điều kiện khí tượng bay bằng mắt.

12. "Điều kiện khí tượng bay bằng mắt" là điều kiện khí tượng biểu thị bằng trị số tầm nhìn, khoảng cách tới mây và trần mây bằng hoặc lớn hơn tiêu chuẩn tối thiểu quy định.

13. "Độ cao" là khoảng cách theo chiều thẳng đứng từ mực nước biển trung bình đến một mực, một điểm hoặc một vật được coi như một điểm.

14. "Độ cao chuyển tiếp" là độ cao được quy định trong khu vực sân bay mà khi bay ở độ cao đó hoặc thấp hơn, vị trí theo chiều thẳng đứng của tàu bay được kiểm soát thông qua độ cao.

15. "Đường bay ATS" là tuyến đường được thiết lập tại đó có cung cấp dịch vụ không lưu.

16. "Đường bay sử dụng dẫn đường khu vực" là đường bay ATS được thiết lập cho tàu bay có khả năng sử dụng phương pháp dẫn đường khu vực.

17. "Giám sát tự động phụ thuộc" là kỹ thuật giám sát mà trong đó tàu bay tự động cung cấp qua đường truyền dữ liệu các số liệu từ hệ thống định vị và dẫn đường trên tàu bay, bao gồm nhận dạng tàu bay, vị trí theo không gian 04 chiều và các số liệu thích hợp khác.

18. "Giờ dự tính đến" đối với chuyến bay IFR, là giờ tàu bay dự tính đến một điểm ấn định được xác định theo thiết bị dẫn đường, mà từ đó dự định thực hiện phương

thức tiếp cận bằng thiết bị hoặc là giờ tàu bay dự tính đến đỉnh sân bay khi sân bay không có thiết bị dẫn đường; đối với chuyến bay VFR, là giờ tàu bay dự tính bay đến đỉnh sân bay.

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

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

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

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

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

24. "Huấn lệnh kiểm soát không lưu" là huấn lệnh của cơ sở điều hành bay cấp cho tàu bay để thực hiện chuyến bay theo điều kiện do cơ sở điều hành bay quy định, có thể đi kèm các từ "lăn", "cất cánh", "khởi hành", "đường dài", "tiếp cận", "hạ cánh" để chỉ các phần của chuyến bay mà huấn lệnh đề cập đến.

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

26. "Kế hoạch bay không lưu lặp lại" là kế hoạch bay không lưu liên quan tới các chuyến bay lặp lại nhiều lần, hoạt động thường xuyên từng chuyến một với những điểm cơ bản giống nhau do người khai thác tàu bay nộp cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu để lưu trữ và sử dụng nhiều lần.

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

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

29. "Khu hoạt động tại sân bay" là một phần của sân bay được sử dụng cho tàu bay cất cánh, hạ cánh, lăn bánh và đỗ, bao gồm khu di chuyển và sân đỗ tàu bay.