

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 44/2014/TT-BGTVT

Hà Nội, ngày 30 tháng 9 năm 2014

THÔNG TƯ
Quy định về phương thức liên lạc không - địa hàng không dân dụng

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 6 năm 2006;

Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20 tháng 12 năm 2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Nghị định số 94/2007/NĐ-CP ngày 04 tháng 6 năm 2007 của Chính phủ về quản lý hoạt động bay;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Vận tải và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư quy định về phương thức liên lạc không - địa hàng không dân dụng.

Chương I
QUY ĐỊNH CHUNG

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

1. Thông tư này quy định về phương thức liên lạc không - địa giữa tổ lái và kiểm soát viên không lưu trong vùng trời Việt Nam, vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý, vùng thông báo bay nước ngoài ủy quyền cho Việt Nam cung cấp dịch vụ không lưu.

2. Thông tư này áp dụng đối với tổ chức và cá nhân liên quan đến liên lạc không - địa hàng không dân dụng tại Việt Nam.

Điều 2. Quy ước viết tắt

Trong Thông tư này, các chữ viết tắt dưới đây được hiểu như sau:

1. **ACC** (*Area control centre*): Trung tâm kiểm soát đường dài.
2. **ADS** (*Automatic dependent surveillance*): Giám sát phụ thuộc tự động.
3. **AIP** (*Aeronautical information publication*): Tập thông báo tin tức hàng không, bao gồm những tin tức ổn định lâu dài, cần thiết cho hoạt động bay.
4. **ATS** (*Air traffic services*): Dịch vụ không lưu.
5. **CPDLC** (*Controller-pilot data link communications*): Liên lạc dữ liệu giữa kiểm soát viên không lưu và tổ lái.

6. **ETA** (*Estimated time of arrival*): Thời gian dự tính đến.
7. **FANS-1/A** (*Future air navigation system-1/A*): Hệ thống dẫn đường trên tàu bay loại 1/A.
8. **FIR** (*Flight information region*): Vùng thông báo bay.
9. **ICAO** (*International Civil Aviation Organization*): Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.
10. **IFR** (*Instrument flight rules*): Quy tắc bay bằng thiết bị.
11. **HF** (*High frequency*): Sóng ngắn (từ 3.000 đến 30.000 Ki-lô-héc).
12. **SSR** (*Secondary surveillance radar*): Ra đa giám sát thứ cấp.
13. **UTC** (*Coordinated universal time*): Giờ quốc tế.
14. **VFR** (*Visual flight rules*): Quy tắc bay bằng mắt.
15. **VHF** (*Very high frequency*): Sóng cực ngắn (từ 30 đến 300 Me-ga-héc).
16. **FOM** (*Flight operation manual*): Tài liệu hướng dẫn khai thác bay.

Điều 3. Giải thích thuật ngữ

Trong Thông tư này, các thuật ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. Liên lạc không - địa là liên lạc hai chiều giữa kiểm soát viên không lưu và tổ lái.
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. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu là thuật ngữ chung, bao gồm cơ sở điều hành bay, cơ sở thông báo, hiệp đồng bay hoặc phòng thủ tục bay.
5. Dịch vụ không lưu (ATS) là thuật ngữ chung, bao gồm dịch vụ thông báo bay, dịch vụ báo động, dịch vụ tư vấn không lưu, dịch vụ điều hành bay (dịch vụ kiểm soát đường dài, dịch vụ kiểm soát tiếp cận, dịch vụ kiểm soát tại sân bay).
6. Điểm báo cáo là vị trí địa lý quy định để dựa vào đó tàu bay có thể báo cáo vị trí.
7. 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.
8. 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. Có thể gọi tắt là "huấn lệnh" khi được sử dụng trong ngữ cảnh thích hợp.
9. Hướng mũi là hướng của trục dọc tàu bay, thường được biểu diễn bằng độ tính từ hướng Bắc (thực, từ, la bàn hoặc theo lưới ô vuông).

10. Kế hoạch bay 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.

11. Kiểm soát viên không lưu (KSVKL) là thuật ngữ chung, bao gồm kiểm soát viên mặt đất tại sân bay, kiểm soát viên không lưu tại sân bay, kiểm soát viên không lưu tiếp cận, kiểm soát viên không lưu đường dài.

12. Mức bay là mặt đẳng áp so với một mốc áp suất quy định 760 mmHg (1013, 2 mb) và cách mặt đẳng áp cùng tính chất những quãng áp suất quy định.

13. Người khai thác tàu bay được quy định tại Điều 22 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2006.

14. Quy chế không lưu là Quy chế được ban hành kèm theo Quyết định số 32/2007/QĐ-BGTVT ngày 05 tháng 7 năm 2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

15. Phát là việc chuyển tải các thông tin liên quan đến hoạt động bay mà không đề cập đến trạm cụ thể nào.

16. Phụ ước 10 là Tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế hướng dẫn (ICAO) về Viễn thông hàng không.

17. Tài liệu 4444 PANS-ATM là Tài liệu hướng dẫn Phương thức kiểm soát không lưu của ICAO.

18. Tài liệu 9432 AN/925 của ICAO là Tài liệu hướng dẫn về thoại liên lạc vô tuyến (Manual of Radiotelephony) của ICAO.

19. Tầm nhìn trên đường cất hạ cánh (Tầm nhìn RVR) là khoảng cách mà người lái khi đang ở trên trục đường cất hạ cánh có thể nhìn thấy những dấu hiệu kẻ trên lớp phủ đường cất hạ cánh, đèn lề hoặc đèn tim đường cất hạ cánh.

20. Trung tâm kiểm soát đường dài là cơ sở được thiết lập để cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu, dịch vụ thông báo bay và dịch vụ báo động thuộc phạm vi trách nhiệm.

21. Tổ lái là người thực hiện nhiệm vụ điều khiển tàu bay, bao gồm lái chính, lái phụ và nhân viên hàng không khác phù hợp với loại tàu bay.

Điều 4. Quy định chung đối với việc đảm bảo liên lạc không - địa

1. Việc đảm bảo liên lạc không - địa đối với tổ lái thực hiện theo quy định tại Điều 34 của Quy chế không lưu.

2. Việc đảm bảo liên lạc không - địa đối với cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu thực hiện theo quy định tại Mục 1 Chương V Quy chế không lưu.

3. Tần số, chế độ hoạt động và tầm phủ của các liên lạc không - địa VHF được Cục Hàng không Việt Nam công bố chi tiết bằng Tập AIP Việt Nam cho từng cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu tại Việt Nam.

4. Ngôn ngữ chủ yếu sử dụng trong liên lạc không - địa là tiếng Anh; trong trường hợp vì lý do an toàn, tổ lái Việt Nam có thể sử dụng tiếng Việt.

Điều 5. Các phương thức liên lạc không - địa

1. Phương thức liên lạc thoại không - địa (Liên lạc thoại bằng VHF, HF).
2. Phương thức liên lạc dữ liệu không - địa (Liên lạc dữ liệu ADS/CPDLC).

Chương II**PHƯƠNG THỨC LIÊN LẠC THOẠI KHÔNG - ĐỊA****Điều 6. Quy định chung**

1. Phương thức liên lạc thoại không - địa được thực hiện theo Phụ ước 10 Quyển II - Phương thức liên lạc, Tài liệu 4444 PANS-ATM và Tài liệu 9432 AN/925 của ICAO và các sửa đổi, bổ sung (nếu có).

2. Phương thức liên lạc thoại sử dụng trong các trường hợp sau:

- a) Dịch vụ kiểm soát tại sân bay, dịch vụ kiểm soát mặt đất;
- b) Kiểm soát bằng ra đa;
- c) Dịch vụ kiểm soát tiếp cận;
- d) Dịch vụ kiểm soát đường dài;
- đ) Trường hợp khẩn cấp, khẩn nguy và thông tin liên lạc bị hỏng;
- e) Phương thức phát các tin tức khí tượng và tin tức khác về sân bay;
- g) Xử lý trường hợp bất thường của tổ lái.

Điều 7. Quy định về kỹ thuật phát

1. Kỹ thuật phát được quy định cụ thể như sau:

a) Trước khi phát, canh nghe trên tần số được sử dụng để đảm bảo rằng sẽ không gây nhiễu khi một đài trạm khác đang phát;

b) Sử dụng ngữ điệu chuẩn, phát âm rõ ràng và mạch lạc;

c) Duy trì tốc độ nói trung bình, không vượt quá 100 từ mỗi phút. Dừng một chút trước và sau các chữ số để giúp người nghe dễ hiểu hơn. Trong trường hợp các yếu tố của điện văn được người nhận ghi lại, cần phải nói với tốc độ chậm hơn;

d) Duy trì âm lượng ở mức độ ổn định, không đổi;

đ) Không sử dụng các từ do dự như "à, ờ, ừ";

e) Duy trì một khoảng cách cố định giữa miệng và ống nói;

g) Tạm thời ngừng phát nếu có việc cần thiết khác hoặc khi thay đổi khoảng cách giữa miệng và ống nói;

h) Bóp và giữ phím bấm trước khi phát và không nhả phím bấm cho đến khi kết thúc điện văn nhằm đảm bảo rằng toàn bộ điện văn được phát đi;

i) Trong trường hợp cần thiết, khi phát các điện văn dài nên ngắt ra để người phát điện văn xác nhận rằng tần số phát không bị nhiễu bởi trạm phát khác và để người nhận có thể yêu cầu phát lại những phần chưa nhận được.

2. Tình huống tiềm ẩn nguy hiểm khi phím bấm bị kẹt trong liên lạc thoại. Để đảm bảo an toàn, người bấm phím để nói phải thả phím bấm ra sau khi phát và đảm bảo phím bấm không được bật lên.

Điều 8. Quy định về cách phát âm các chữ cái

1. Các chữ cái được phát âm theo tiêu chuẩn ICAO như bảng sau. Các phần bôi đậm là phần trọng âm của từ, được nhấn mạnh khi phát âm.

<i>Chữ cái</i>	<i>Từ</i>
A	Alpha
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrot
G	Golf
H	Hotel
I	India
J	Juliett
K	Kilo
L	Lima
M	Mike
N	November
O	Oscar
P	Papa
Q	Quebec
R	Romeo
S	Sierra
T	Tango
U	Uniform
V	Victor
W	Whiskey
X	X-ray
Y	Yankee
Z	Zulu