|  |  |
| --- | --- |
| BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM | CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
|  | *Hà Nội, ngày tháng năm 2016* |

**QUY CHẾ**

**Điều phối và quản lý giờ hạ, cất cánh**

**tại các cảng hàng không, sân bay Việt Nam**

*(Ban hành kèm theo Quyết định số …/QĐ-CHK*

*ngày … tháng … năm 2016 của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)*

**Chương I**

**QUY ĐỊNH CHUNG**

**Điều 1. Phạm vi, đối tượng áp dụng**

1. Quy chế này quy định về điều phối và quản lý giờ hạ, cất cánh (Slot) đối với các chuyến bay vận chuyển hàng không đến, đi từ các cảng hàng không, sân bay được điều phối của Việt Nam.

2. Quy chế này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân Việt Nam và nước ngoài liên quan đến khai thác các chuyến bay vận chuyển hàng không đến, đi từ các cảng hàng không, sân bay được điều phối của Việt Nam.

3. Đối với các chuyến bay không phải là chuyến bay vận chuyển hàng không đến, đi từ các cảng hàng không, sân bay được điều phối và tất cả các chuyến bay đến, đi từ các cảng hàng không, sân bay khác, việc quản lý Slot sẽ do Cục Hàng không Việt Nam thực hiện theo quy định về cấp phép bay.

**Điều 2. Giải thích thuật ngữ, chữ viết tắt**

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

Chuyến bay vận chuyển hàng không: Chuyến bay được quy định tại khoản 1 Điều 109 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.

Cảng hàng không, sân bay được điều phối: Cảng hàng không cấp 2 (level 2) và cấp 3 (level 3) theo Tài liệu hướng dẫn tiêu chuẩn về lịch bay của IATA (Standard Schedules Information Manual-SSIM), cảng hàng không được điều phối của Việt Nam được quy định tại Phụ lục 1 của Quy chế này.

Mùa lịch bay (Season): Mùa Hè bắt đầu từ Chủ Nhật cuối cùng của tháng Ba, mùa Đông bắt đầu từ Chủ Nhật cuối cùng của tháng Mười.

Hội đồng: Hội đồng điều phối giờ hạ, cất cánh tại các cảng hàng không, sân bay Việt Nam được thành lập theo Quyết định số 427/QĐ-CHK ngày 03 tháng 3 năm 2015 của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam.

Người điều phối: Người điều phối Slot (Slot Coordinator), được quy định tại Điều 4 của Quy chế này.

Thời hạn phân bổ Slot (SAL Deadline): Thời hạn mà Người điều phối phải gửi kết quả điều phối sơ bộ tới các hãng hàng không.

Điện văn SAL (Slot Initial Allocation List Message-SAL): Người điều phối sử dụng để thông báo cho hãng hàng không kết quả điều phối sơ bộ.

Hội nghị Slot (IATA Slot Conference-SC): Hội nghị điều phối Slot đối với cảng hàng không, sân bay cấp 3 và cấp 2 (theo IATA), được tổ chức hai lần/năm cho lịch bay mùa Hè (tháng 11 của năm trước) và mùa Đông (tháng 6 cùng năm).

Điện văn SCR (Slot Clearance Request/Reply Message-SCR): Hãng hàng không/Người điều phối sử dụng để đề nghị/trả lời về việc xác nhận Slot.

Điện văn SMA (Schedule Movement Advice Message): Hãng hàng không gửi dữ liệu chuyến bay.dự kiến khai thác đến Người điều phối.

Điện văn SHL (Slot Historic List Message): Người điều phối sử dụng để thông báo cho hãng hàng không về tình trạng Slot lịch sử.

SSIM (Standard Schedules Information Manual): Tài liệu hướng dẫn tiêu chuẩn về lịch bay của IATA.

Tham số điều phối (Coordination Parameters): Các chỉ số về giới hạn khai thác tại cảng hàng không, sân bay sử dụng để điều phối Slot.

Thời hạn gửi Slot sơ bộ (Initial Submission Deadlines): Thời hạn hãng hàng không phải gửi đề nghị xác nhận Slot sơ bộ tới Người điều phối.

UTC (Universal Time Coordinated): Giờ quốc tế.

WSG (Worldwide Slot Guidelines): Tài liệu hướng dẫn Slot của IATA, được cập nhật tại trang thông tin điện tử www.iata.org/wsg.

Chuỗi chuyến bay (hoặc Slot) quốc tế: Các chuyến bay có thời gian khai thác dự kiến từ 5 tuần liên tục trở lên lặp lại ngày (day) trong tuần, thời gian (giờ, phút) trong ngày.

Chuỗi chuyến bay (hoặc Slot) nội địa: Số lượng các chuyến bay hạ, cất cánh tại cảng hàng không, sân bay được điều phối trong từng khung 60 phút, có thời gian khai thác dự kiến từ 5 tuần liên tục trở lên.

Ưu tiên kế thừa chuyến bay quốc tế: Nguyên tắc các hãng hàng không được hưởng Slot các chuyến bay quốc tế đã sử dụng ít nhất 80% trong giai đoạn được phân bổ của Mùa tương ứng trước đó.

Slot kế thừa chuyến bay quốc tế: Slot phân bổ trên cơ sở ưu tiên kế thừa các chuyến bay quốc tế.

Ưu tiên kế thừa chuyến bay nội địa: Nguyên tắc các hãng hàng không được hưởng slot theo số lượng các chuyến bay nội địa hạ, cất cánh theo từng khung 60 phút tại cảng hàng không, sân bay được điều phối đã được phân bổ của Mùa tương ứng trước đó và đã sử dụng ít nhất 80% số chuyến bay này; hoặc bằng số lượng các chuyến bay đã sử dụng nếu số chuyến bay sử dụng ít hơn 80% số chuyến bay được phân bổ của Mùa tương ứng trước đó.

Slot kế thừa chuyến bay nội địa: Slot phân bổ trên cơ sở ưu tiên kế thừa các chuyến bay nội địa.

Ngày cơ sở tính Slot lịch sử (Historic Baseline Date): Ngày 31 tháng 1 (cho mùa Hè), 31 tháng 8 (cho mùa Đông), ngày lấy số liệu Slot đã được xác nhận, dùng làm cơ sở để tính toán tỷ lệ sử dụng 80% để được ưu tiên Slot kế thừa.

Hãng hàng không mới (New Entrant): Hãng khai thác lần đầu đến cảng hàng không, sân bay được điều phối.

Hãng hàng không căn cứ: Hãng hàng không có cảng hàng không, sân bay được điều phối của Việt Nam là cảng hàng không, sân bay căn cứ.

Quỹ Slot: Số Slot còn lại sau khi phân bổ lần đầu cho các Slot kế thừa, Slot thay đổi của Slot kế thừa, cộng với các Slot mới được tạo ra.

Trao đổi Slot: Việc trao đổi Slot giữa hai (hoặc nhiều hơn) hãng hàng không trên cơ sở Slot đang nắm giữ hoặc Slot kế thừa..

Chuyến bay đúng Slot: Chuyến bay được xác định khai thác đúng Slot khi có thời gian (giờ, phút) khai thác thực tế (được tính theo thời điểm đóng chèn: ATA và/hoặc thời điểm rút chèn: ATD) theo Slot được cấp với sai số trong vòng 30 phút (± 30 phút).

**Điều 3. Tham số điều phối Slot**

1. Tham số điều phối Slot của cảng hàng không, sân bay bao gồm:

a) Số lần cất, hạ cánh tại khu vực đường cất hạ cánh trong 01 giờ;

b) Số lượng vị trí đỗ theo loại tàu bay;

c) Số lượng chuyến bay phục vụ tại nhà ga trong 01 giờ;

d) Số lượng hành khách thông qua nhà ga trong 01 giờ;

đ) Các giới hạn khác, nếu có, do Cục Hàng không Việt Nam xác định.

2. Tổng công ty Quản lý bay xác định tham số nêu tại điểm a khoản 1 Điều này.

3. Người khai thác cảng hàng không, sân bay xác định tham số nêu tại điểm b, c và d khoản 1 Điều này.

**Điều 4. Người điều phối**

1. Người điều phối là Cơ quan thường trực của Hội đồng, do Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam chỉ định.

2. Chi tiết về Người điều phối được quy định tại Phụ lục 2 của Quy chế này.

**Điều 5. Cơ sở dữ liệu phục vụ công tác điều phối, quản lý Slot**

1. Người điều phối có trách nhiệm xây dựng cơ dữ liệu quản lý Slot.

2. Các tổ chức tham gia hoạt động vận chuyển, khai thác tại các cảng hàng không, sân bay được điều phối có trách nhiệm cung cấp dữ liệu định kỳ cho người điều phối theo quy định tại Quy chế này.

**Chương II**

**NGUYÊN TẮC PHÂN BỔ SLOT**

**Điều 6. Các tiêu chí ưu tiên khi phân bổ Slot**

1. Các tiêu chí ưu tiên chung:

a) Chuỗi các chuyến bay vận chuyển hàng không thường lệ;

b) Các Slot đề nghị trước, xem xét trước (tùy thuộc vào các giai đoạn của quy trình điều phối theo quy định của Quy chế này).

2. Các tiêu chí ưu tiên cơ bản khi phân bổ Slot sơ bộ:

a) Slot kế thừa;

b) Thay đổi Slot kế thừa;

c) Hãng hàng không mới;

d) Các Slot kéo dài của Mùa khai thác liền kề trước đó.

3. Các tiêu chí ưu tiên bổ sung khi phân bổ Slot:

a) Chuyến bay của các hãng hàng không căn cứ;

b) Chuyến bay mới theo thứ tự ưu tiên từ Quốc gia-Thành phố-Hãng hàng không;

c) Chuyến bay có hiệu lực khai thác dài;

d) Chuyến bay có thời gian bay (giờ bay) dài;

đ) Các chuyến bay 7 chuyến/tuần;

e) Chuyến bay khai thác bằng tàu bay có cấu hình thương mại lớn.

**Điều 7. Xác định ưu tiên kế thừa**

1. Đối với các chuyến bay quốc tế, các Slot đủ điều kiện là ưu tiên kế thừa khi sử dụng từ 80% trở lên số Slot được phân bổ và được xác định như sau:

a) Các chuỗi Slot được hãng hàng không giữ vào Ngày cơ sở tính Slot kế thừa, được dùng để tính toán tỷ lệ 80%;

b) Đối với các chuỗi Slot được cấp mới sau Ngày cơ sở tính Slot kế thừa, số lượng Slot của chuỗi Slot vào ngày được phân bổ lần đầu được dùng làm cơ sở tính toán Slot kế thừa;

c) Các thay đổi của chuỗi Slot không liên quan đến thời gian (loại tàu bay, số hiệu chuyến bay, đường bay hoặc loại dịch vụ) không ảnh hưởng đến điều kiện để giữ Slot kế thừa;

d) Việc hủy chuyến bay trong 5 tuần liên tiếp hoặc nhiều hơn sẽ không được giữ Slot kế thừa trong khoảng thời gian hủy chuyến;

đ) Việc hủy chuyến bay ít hơn 05 tuần liên tiếp không ảnh hưởng đến thời gian tính Slot kế thừa, với điều kiện số lượng Slot hủy ít hơn 20% số lượng Slot từ ngày đầu tiên đến ngày cuối cùng của chuỗi Slot;

e) Các Slot đề nghị hủy sau Ngày cơ sở tính Slot kế thừa, sẽ được tính là không sử dụng Slot, trừ các trường hợp bất khả kháng.

2. Đối với các chuyến bay nội địa, các Slot đủ điều kiện là ưu tiên kế thừa: Bằng số lượng các Slot khai thác theo từng khung 60 phút tại cảng hàng không, sân bay đã được phân bổ của Mùa tương ứng trước đó và đã sử dụng từ 80% trở lên số Slot này; hoặc bằng số lượng các chuyến bay đã sử dụng nếu số chuyến bay sử dụng ít hơn 80% số chuyến bay được phân bổ của mùa tương ứng trước đó, được xác định như sau:

a) Số lượng các chuỗi Slot trong từng khung 60 phút của các hãng hàng không giữ vào Ngày cơ sở tính Slot kế thừa được dùng làm cơ sở để tính toán Slot kế thừa;

b) Đối với các Slot được cấp mới sau Ngày cơ sở tính Slot kế thừa, nếu đủ điều kiện thành chuỗi sẽ được tính bổ sung Slot kế thừa;

c) Các Slot đề nghị hủy sau Ngày cơ sở tính Slot kế thừa, sẽ được tính là không sử dụng Slot, trừ các trường hợp bất khả kháng;

d) Ưu tiên kế thừa chỉ được áp dụng cho các Slot tạo thành chuỗi (số lượng các Slot trong khung giờ phải khai thác từ 5 tuần liên tục trở lên).

**Điều 8. Trao đổi Slot giữa các hãng hàng không**

1. Các hãng hàng không được phép trao đổi Slot kế thừa hoặc đang được phân bổ theo tỷ lệ 1-1.

2. Các hãng hàng không phải gửi điện văn báo cáo về việc trao đổi đến Người điều phối theo mẫu nêu tại Phụ lục 3 của Quy chế này và chỉ được sử dụng Slot được đổi sau khi nhận được xác nhận của Người điều phối.

**Chương III**

**QUY TRÌNH ĐIỀU PHỐI SLOT,**

**BÁO CÁO VÀ CÔNG BỐ THÔNG TIN**

**Điều 9. Quy trình điều phối Slot**

1. Quy trình điều phối được quy định chi tiết tại Phụ lục 4 của Quy chế này.

2. Hãng hàng không gửi đề nghị Slot sơ bộ đối với chuỗi Slot các chuyến bay quốc tế, nội địa sau thời hạn nêu tại Quy trình điều phối, sẽ không được giữ Slot kế thừa (tất cả các Slot đề nghị sẽ được xử lý như các Slot đề nghị mới).

3. Người điều phối xử lý đề nghị Slot sơ bộ, phân bổ Slot:

a) Sử dụng thứ tự ưu tiên nêu tại khoản 2, 3 Điều 6 của Quy chế này.

b) Lập Quỹ Slot, bao gồm tổng số Slot, trừ số Slot kế thừa và thay đổi Slot kế thừa đã được phân bổ;

c) Phân bổ tối đa 50% quỹ Slot cho đối tượng nêu tại điểm c khoản 2 Điều 6.

4. Người điều phối xử lý, phân bổ cho chuỗi Slot các chuyến bay quốc tế đề nghị sau thời điểm gửi đề nghị Slot sơ bộ:

a) Sử dụng nguyên tắc đề nghị trước được xem xét trước;

b) Quy trình phân bổ này tạm dừng vào thời điểm kết thúc Hội nghị Slot.

5. Người điều phối xử lý đề nghị Slot lần 2 cho các chuyến bay nội địa hàng không Việt Nam, phân bổ Slot sử dụng thứ tự ưu tiên nêu tại khoản 3 Điều 6 của Quy chế này.

6. Người điều phối tiếp tục xử lý, phân bổ cho các Slot đề nghị sử dụng nguyên tắc đề nghị trước được xem xét trước.

**Điều 10. Báo cáo Hội đồng của Người điều phối, Người khai thác Cảng hàng không, sân bay, Tổng Công ty Quản lý bay và các Hãng hàng không**

1. Báo cáo định kỳ:

a) Báo cáo Tháng;

b) Báo cáo trước khi phân bổ Slot sơ bộ lịch bay Mùa (chỉ dành cho Người điều phối).

2. Báo cáo đột xuất theo yêu cầu của ít nhất 3 thành viên Hội đồng hoặc Chủ tịch, Phó Chủ tịch Hội đồng.

3. Nội dung, thời hạn, địa chỉ gửi báo cáo được quy định tại Phụ lục 5 của Quy chế này.

**Điều 11. Công bố thông tin**

1. Định kỳ hàng tháng Người điều phối có nghĩa vụ công bố các thông tin sau:

a) Tham số điều phối của từng cảng hàng không, sân bay được điều phối;

b) Số lượng Slot còn lại, số lượng Slot các hãng hàng không đã được phân bổ đến thời điểm công bố;

c) Kế hoạch mở rộng phát triển Slot.

2. Người điều phối có nghĩa vụ công bố thông tin đột xuất khi có hãng hàng không mới tham gia thị trường; cập nhật kế hoạch phát triển Slot; thay đổi về tham số điều phối của từng cảng hàng không, sân bay được điều phối.

3. Phương thức, thời hạn công bố thông tin được quy định tại Phụ lục 6 của Quy chế này.

**Chương IV**

**GIÁM SÁT THỰC HIỆN SLOT,**

**GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP, KHIẾU NẠI**

**Điều 12. Giám sát thực hiện Slot**

1. Ngoài quy định về việc xác định Slot kế thừa, Người điều phối, Tổng Công ty Quản lý bay, Người khai thác cảng hàng không, sân bay và Cảng vụ hàng không liên quan có trách nhiệm giám sát việc thực hiện Slot được phân bổ của các Hãng hàng không.

2. Trường hợp phát hiện hãng hàng không không sử dụng đúng 1 Slot bất kỳ trong 3 tuần liên tiếp trở lên, Tổng Công ty Quản lý bay và Người khai thác cảng hàng không, sân bay liên quan thông báo cho Người điều phối và Cảng vụ hàng không để khuyến cáo Hãng hàng không, hoặc xem xét, báo cáo Hội đồng thu hồi Slot đã phân bổ.

3. Tổng Công ty Quản lý bay quyết định mức độ ưu tiên chờ cất cánh thấp nhất (thời điểm rút chèn, cho tàu bay lăn) đối với các tàu bay có giờ cất cánh dự kiến (ETD) theo kế hoạch bay không lưu (ATS Flight Plan) muộn hơn 30 phút so với Slot được cấp (theo điện văn SCR).

**Điều 13. Giải quyết tranh chấp, khiếu nại**

1. Hãng hàng hàng không hoặc các tổ chức, cá nhân khác muốn khiếu nại về việc phân bổ Slot hoặc các nội dung liên quan khác gửi văn bản khiếu nại đến Hội đồng (qua địa chỉ Người điều phối).

2. Trong thời hạn 3 ngày làm việc, Người điều phối có trách nhiệm báo cáo Hội đồng và dự thảo văn bản trả lời.

3. Trong thời hạn 4 ngày làm việc, Hội đồng có trách nhiệm trả lời và công bố nội dung trên Trang thông tin điện tử của Cục hàng không Việt Nam.

**Chương V**

**TỔ CHỨC THỰC HIỆN**

**Điều 14. Thông qua và sửa đổi, bổ sung Quy chế**

1. Quy chế này đã được Hội đồng thông qua tại phiên họp ngày ... tháng 7 năm 2016.

2. Việc sửa đổi, bổ sung các Điều, khoản của Quy chế này phải được Hội đồng thông qua.

3. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam quyết định việc sửa đổi, bổ sung các Phụ lục của Quy chế.

**Điều 15. Tổ chức thực hiện**

1. Quy chế này có hiệu lực từ ngày ký.

2. Thủ trưởng các tổ chức, cá nhân liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quy chế này.

|  |  |
| --- | --- |
|  | **CỤC TRƯỞNG** |
|  |  |
|  |  |