

Số: 1495/QĐ-CHK

Hà Nội, ngày 17 tháng 8 năm 2016

QUYẾT ĐỊNH

Về việc ban hành Quy chế điều phối và quản lý giờ hạ, cất cánh
tại các cảng hàng không Việt Nam

CỤC TRƯỞNG CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29/6/2006 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 21/11/2014;

Căn cứ Nghị định số 102/2015/NĐ-CP ngày 20/10/2015 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay;

Căn cứ Thông tư số 16/2010/TT-BGTVT ngày 30/6/2010 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay;

Căn cứ Quyết định số 121/QĐ-BGTVT ngày 14/01/2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng không Việt Nam;

Theo đề nghị của Hội đồng điều phối giờ hạ, cất cánh tại các cảng hàng không, sân bay Việt Nam,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo quyết định này Quy chế điều phối và quản lý giờ hạ, cất cánh tại các cảng hàng không Việt Nam.

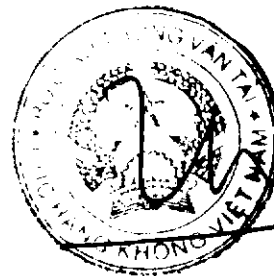
Điều 2. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký.

Điều 3. Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị liên quan có trách nhiệm thi hành Quyết định này. /.

Nơi nhận:

- Tổng Công ty Cảng HKVN-CTCP;
- Tổng Công ty QLBNV;
- Tổng Công ty HKVN-CTCP;
- Công ty CPHK: Vietjet, Jetstar Pacific;
- Công ty bay dịch vụ HK (VASCO);
- Cảng vụ HK miền Bắc, Trung, Nam;
- Các Phó Cục trưởng;
- Các Phòng QLHĐB, QLCHKSB;
- Thành viên Hội đồng Slot (gửi qua thư điện tử);
- Lưu: VT, VTHK. (18b)

CỤC TRƯỞNG



Lại Xuân Thanh

Hà Nội, ngày 17 tháng 8 năm 2016

QUY CHẾ

Điều phối và quản lý giờ hạ, cất cánh tại các cảng hàng không Việt Nam

(Ban hành kèm theo Quyết định số 1495/QĐ-CHK
ngày 17 tháng 8 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 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 được điều phối của Việt Nam.

Điều 2. Giải thích thuật ngữ, chữ viết tắt

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

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

2. Cảng hàng không được điều phối là cảng hàng không có năng lực khai thác không đáp ứng đủ nhu cầu của các Hãng hàng không trong những giai đoạn nhất định; cảng hàng không được điều phối của Việt Nam được quy định tại Phụ lục 1.

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

4. Hội đồng là 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.

5. Cơ quan thường trực của Hội đồng là Phòng Vận tải hàng không thuộc Cục Hàng không Việt Nam, cơ quan thực hiện việc xác nhận Slot trên cơ sở giới hạn khai thác cảng hàng không và các công tác khác theo quy định của Quy chế này.

6. Thời hạn phân bổ Slot sơ bộ (SAL Deadline) là thời hạn mà Cơ quan thường trực của Hội đồng phải gửi kết quả điều phối sơ bộ đến các Hãng hàng không.

7. Điện văn SAL (Slot Initial Allocation List Message-SAL) là điện văn của Cơ quan thường trực của Hội đồng sử dụng để thông báo cho Hãng hàng không qua điều phối sơ bộ.

8. Hội nghị Slot (Slot Conference-SC) là Hội nghị điều phối Slot do IATA tổ chức hai lần/năm cho lịch bay mùa Hè (tháng 11 của năm trước) và mùa Đông (tháng 6 cùng năm).

9. Điện văn SCR (Slot Clearance Request/Reply Message-SCR) là điện văn được Hãng hàng không/Cơ quan thường trực của Hội đồng sử dụng để đề nghị/trả lời về việc xác nhận Slot.

10. Điện văn SHL (Slot Historic List Message): là điện văn được Cơ quan thường trực của Hội đồng sử dụng để thông báo cho Hãng hàng không về tình trạng Slot kế thừa.

11. SSIM (Standard Schedules Information Manual) là Hướng dẫn tiêu chuẩn về lịch bay của IATA.

12. Thời hạn gửi Slot sơ bộ (Initial Submission Deadlines) là thời hạn Hãng hàng không phải gửi đề nghị xác nhận Slot sơ bộ tới Cơ quan thường trực của Hội đồng (lần một); đối với các chuyến bay nội địa, thời hạn gửi Slot sơ bộ lần hai sau Hội nghị Slot 30 ngày.

13. Chuỗi chuyến bay (hoặc Slot) là các chuyến bay (hoặc Slot) có thời gian khai thác từ 5 tuần liên tục trở lên lặp lại ngày (day) trong tuần, thời gian (giờ, phút) trong ngày.

14. Ưu tiên kế thừa chuyến bay quốc tế là 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 lịch bay tương ứng trước đó.

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

16. Ưu tiên kế thừa chuyến bay nội địa là nguyên tắc các Hãng hàng không được hưởng Slot theo số lượng các chuyến bay nội địa hạ, cất cánh theo từng khung tính 60 phút đã được phân bổ của Mùa lịch bay tương ứng trước đó và đã sử dụng ít nhất 80% số Slot này; hoặc bằng số lượng các chuyến bay đã khai thác nếu số chuyến bay khai thác ít hơn 80% số Slot được phân bổ của Mùa lịch bay tương ứng trước đó.

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

18. Ngày cơ sở tính Slot kế thừa (Historic Baseline Date) là ngày lấy số liệu Slot đã được xác nhận, dùng làm cơ sở tính toán tỷ lệ sử dụng 80% để được ưu tiên Slot kế thừa:

a) Ngày 31 tháng 1 (cho mùa Hè), 31 tháng 8 (cho mùa Đông), đối với các chuyến bay quốc tế;

b) Ngày bắt đầu lịch bay Hè (cho mùa Hè), Đông (cho mùa Đông), đối với các chuyến bay nội địa.

19. Hãng hàng không mới là Hãng hàng không khai thác lần đầu đến cảng hàng không được điều phối.

20. Hãng hàng không căn cứ là Hãng hàng không đề nghị phân bổ Slot đến hoặc đi từ cảng hàng không mà cảng hàng không này là cảng hàng không căn cứ của Hãng hàng không đó theo quy định về quản lý cảng hàng không, sân bay.

21. IATA (International Air Transport Association) là Hiệp hội vận tải hàng không Quốc tế.

22. UTC (Universal Time Coordinated) là Giờ Quốc tế.

23. WSG (Worldwide Slot Guidelines) là Hướng dẫn về Slot của IATA, được cập nhật tại trang www.iata.org/wsg.

Điều 3. Giới hạn khai thác cảng hàng không

1. Giới hạn khai thác cảng hàng không là giới hạn để thực hiện việc điều phối Slot, được tính theo số lượng hành khách thông qua và/hoặc số chuyến bay có thể phục vụ được trong một giờ cao điểm và/hoặc các chỉ số khác (nếu có).

2. Giới hạn khai thác cảng hàng không bao gồm:

- a) Giới hạn khai thác nhà ga;
- b) Giới hạn khai thác sân đỗ;
- c) Giới hạn khai thác đường cất hạ cánh, đường lăn;
- d) Giới hạn dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;
- đ) Giới hạn khác (nếu có).

3. Người khai thác cảng hàng không xác định giới hạn quy định tại điểm a, b khoản 2 Điều này và báo cáo Hội đồng định kỳ và khi có thay đổi các giới hạn.

4. Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam xác định giới hạn quy định tại điểm c, d khoản 2 Điều này và báo cáo Hội đồng định kỳ và khi có thay đổi các giới hạn.

5. Trên cơ sở các giới hạn tại khoản 3 và 4 của Điều này, Hội đồng xác định giới hạn khai thác cảng hàng không và công bố định kỳ hoặc khi có thay đổi giới hạn.

Chương II NGUYÊN TẮC PHÂN BỐ SLOT

Điều 4. 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 (theo ngày Cơ quan thường trực của Hội đồng nhận được đề nghị, 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 được áp dụng theo thứ tự sau:

- 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 được áp dụng theo thứ tự sau:
- a) Các chuyến bay quốc tế đến 7 chuyến/tuần;
 - b) Các chuyến bay nội địa đến 7 chuyến/tuần;
 - c) Chuyến bay của các Hãng hàng không căn cứ;
 - d) Chuyến bay mới theo thứ tự ưu tiên từ Quốc gia-Thành phố-Hãng hàng không;
 - đ) Chuyến bay có hiệu lực khai thác dài;
 - e) Chuyến bay có thời gian bay (giờ bay) dài;
 - g) Chuyến bay khai thác bằng tàu bay có cấu hình thương mại lớn.
4. Trong trường hợp đã sử dụng hết các tiêu chí quy định tại Điều này nhưng vẫn chưa xác nhận được Slot, Cơ quan thường trực của Hội đồng trình Hội đồng xem xét, quyết định.

Điều 5. 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 sử dụng;
 - b) Đối với các chuỗi Slot được cấp mới sau Ngày cơ sở tính Slot kế thừa, số lượng Slot vào ngày được phân bổ lần đầu được dùng để tính toán tỷ lệ sử dụng;
 - c) Các Slot ít hơn 05 tuần liên tiếp hủy trước Ngày cơ sở tính Slot kế thừa không ảnh hưởng đến giai đoạn lịch bay được hưởng Slot kế thừa, với điều kiện số lượng Slot hủy ít hơn 20% số lượng Slot được phân bổ;
 - d) Các Slot từ 05 tuần liên tiếp trở lên hủy trước Ngày cơ sở tính Slot kế thừa sẽ không được giữ Slot kế thừa trong khoảng thời gian hủy, số Slot hủy sẽ được trừ đi khi tính toán tỷ lệ sử dụng;
 - đ) Các Slot hủy sau Ngày cơ sở tính Slot kế thừa, sẽ được tính là không sử dụng Slot.
2. Đối với các chuyến bay nội địa, các Slot đủ điều kiện là ưu tiên kế thừa: Bằng số lượng các Slot đã được phân bổ theo từng khung tính 60 phút của Mùa tương ứng trước đó với điều kiện đã sử dụng từ 80% trở lên số Slot này; hoặc bằng số lượng các Slot đã khai thác nếu số Slot này ít hơn 80% số Slot được phân bổ của Mùa tương ứng trước đó, được xác định như sau:
- a) Số lượng các Slot trong từng khung tính 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) Ưu tiên kế thừa chỉ áp dụng cho các chuỗi Slot.
3. Các Slot bị thu hồi quy định tại khoản 2 Điều 10 của Quy chế này sẽ không được tính ưu tiên kế thừa.

Chương III
QUY TRÌNH ĐIỀU PHỐI SLOT,
CHẾ ĐỘ BÁO CÁO VÀ CÔNG BỐ THÔNG TIN

Điều 6. Quy trình điều phối Slot

1. Quy trình điều phối được quy định chi tiết tại Phụ lục 2.
2. Hãng hàng không gửi đề nghị Slot sơ bộ chỉ đối với chuỗi Slot.
3. Hãng hàng không gửi đề nghị Slot sơ bộ (lần một) sau thời hạn quy định 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).
4. Cơ quan thường trực của Hội đồng xử lý đề nghị Slot sơ bộ, phân bổ Slot:
 - a) Sử dụng thứ tự ưu tiên quy định tại Điều 4 của Quy chế này.
 - b) Lập Quỹ Slot, bao gồm tổng số Slot, trừ số Slot kế thừa, thay đổi không liên quan đến thời gian, thay đổi thời gian nhỏ hơn hoặc bằng 5 phút Slot kế thừa, các Slot kéo dài của Mùa khai thác liền kề trước đó, thay đổi Slot kế thừa không thuộc đối tượng tại điểm b khoản 2 Điều 4;
 - c) Phân bổ tối đa 50% quỹ Slot cho đối tượng quy định tại điểm đ khoản 2 Điều 4 của Quy chế này.
5. Cơ quan thường trực của Hội đồng xử lý, phân bổ cho chuỗi Slot các chuyến bay quốc tế đề nghị sau thời điểm gửi đề nghị Slot sơ bộ (lần một):
 - 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.
6. Cơ quan thường trực của Hội đồng xử lý đề nghị Slot sơ bộ lần hai cho chuỗi các chuyến bay nội địa, phân bổ Slot sử dụng thứ tự ưu tiên quy định tại Điều 4 của Quy chế này.
7. Cơ quan thường trực của Hội đồng tiếp tục xử lý, phân bổ cho các Slot đề nghị sử dụng nguyên tắc đề nghị trước được xem xét trước.

Điều 7. Chế độ báo cáo của các tổ chức liên quan cho Hội đồng

1. Cơ quan thường trực của Hội đồng, các Cảng vụ hàng không khu vực, Người khai thác Cảng hàng không, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam và các Hãng hàng không có nghĩa vụ báo cáo định kỳ cho Hội đồng và báo cáo đột xuất theo yêu cầu của Hội đồng.
 2. Cơ quan thường trực của Hội đồng:
 - a) Báo cáo các dữ liệu và tổng hợp theo các giai đoạn của quy trình điều phối Slot;
 - b) Báo cáo tháng (4 tuần).
 3. Cảng vụ hàng không khu vực
 - a) Báo cáo tháng (4 tuần).
 4. Người khai thác Cảng hàng không
 - a) Báo cáo về giới hạn khai thác quy định tại Điều 3 của Quy chế này.
 - b) Báo cáo theo Mùa lịch bay về kế hoạch sử dụng quầy thủ tục.
 - c) Báo cáo theo Mùa lịch bay về kế hoạch sử dụng sân đỗ tàu bay.
 5. Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam:

- a) Báo cáo về giới hạn khai thác quy định tại Điều 3 của Quy chế này.
- b) Báo cáo tháng (4 tuần).
- 6. Các Hãng hàng không
 - a) Báo cáo tháng (4 tuần).
- 7. Nội dung, thời hạn, địa chỉ gửi và mẫu báo cáo được quy định tại Phụ lục 3.

Điều 8. Công bố thông tin

- 1. Cơ quan thường trực của Hội đồng có nghĩa vụ công bố công khai các nội dung sau:
 - a) Giới hạn khai thác của cảng hàng không được điều phối theo quy định tại khoản 5 Điều 3 của Quy chế này;
 - b) Kế hoạch phát triển Slot (hoặc giảm, nếu có);
 - c) Danh sách các hãng hàng không mới đề nghị Slot để khai thác các cảng hàng không được điều phối;
 - d) Tổng hợp kết quả phân bổ Slot cập nhật đến ngày bắt đầu Mùa lịch bay.
- 2. Phương thức, thời hạn công bố thông tin được quy định tại Phụ lục 4.

Chương IV

QUẢN LÝ, GIÁM SÁT THỰC HIỆN SLOT VÀ GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP, KHIẾU NẠI

Điều 9. Cơ sở dữ liệu phục vụ công tác điều phối và quản lý Slot

- 1. Cơ quan thường trực của Hội đồng có trách nhiệm xây dựng cơ sở dữ liệu để điều phối và quản lý Slot.
- 2. Các Cảng vụ hàng không khu vực, Hãng hàng không, Người khai thác cảng hàng không, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam và các tổ chức liên quan khác tham gia hoạt động vận chuyển, khai thác tại các cảng hàng không được điều phối có trách nhiệm cung cấp dữ liệu định kỳ theo chế độ báo cáo quy định tại Quy chế này hoặc đột xuất theo yêu cầu của Hội đồng.

Điều 10. Giám sát thực hiện Slot

- 1. Hội đồng, Cơ quan thường trực của Hội đồng, các Cảng vụ hàng không khu vực, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Người khai thác cảng hàng không giám sát việc thực hiện Slot được phân bổ thông qua chế độ báo cáo và các cơ chế khác theo quy định tại Quy chế này.
- 2. Hãng hàng không không bắt đầu khai thác chuỗi Slot từ 05 tuần liên tục trở lên hoặc không khai thác 07 tuần liên tục trở lên sẽ bị thu hồi cho toàn bộ chuỗi Slot đã phân bổ.
- 3. Đối với các chuyến bay không thuộc đối tượng quy định tại Điều 1 của Quy chế này, cơ quan cấp phép bay của Cục Hàng không Việt Nam phải kiểm tra lịch bay, đảm bảo số chuyến bay được cấp phép bay không vượt quá giới hạn theo Quy định của quy chế này; việc cấp phép bay vượt quá giới hạn do Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam quyết định theo quy định về cấp phép bay.

Điều 11. Giải quyết tranh chấp, khiếu nại

1. Hãng 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 Cơ quan thường trực của Hội đồng.

2. Trong thời hạn 3 ngày làm việc, Cơ quan thường trực của Hội đồng 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 12. Thông qua và sửa đổi, bổ sung Quy chế

Việc ban hành và sửa đổi, bổ sung Quy chế này phải được Hội đồng thông qua.

Điều 13. 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. 



Lại Xuân Thanh