

- d) Cố gắng có được tin tức từ các tàu bay khác đang hoạt động trong khu vực trách nhiệm;
- e) Cơ sở ATS phải thông báo ngay cho cơ quan, đơn vị liên quan thuộc Bộ Quốc phòng về việc đã thiết lập được nhận dạng đối với tàu bay đó.

5.25.3 Khi cơ sở ATS xem xét rằng tàu bay bị lạc hay tàu bay lạ có thể là mục tiêu của việc can thiệp bất hợp pháp thì cần thông báo ngay cho nhà chức trách liên quan phù hợp với phương thức đã thỏa thuận và tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ sở.

5.25.4 Xử lý đối với việc bay chặn tàu bay dân dụng

a) Ngay khi nhận thấy một tàu bay bị bay chặn trong khu vực trách nhiệm của mình, cơ sở ATS phải thực hiện các bước thích hợp sau:

- 1) Cố gắng thiết lập liên lạc hai chiều với tàu bay bị bay chặn qua các thiết bị hiện có bao gồm cả tần số khẩn nguy 121.5 MHz, trừ khi liên lạc đã được thiết lập;
- 2) Thông báo cho tổ lái của tàu bay bị bay chặn về tình trạng bị bay chặn;
- 3) Thiết lập liên lạc với đơn vị chỉ huy bay chặn, tiếp tục duy trì liên lạc hai chiều với tàu bay bay chặn và cung cấp cho tàu bay này những thông tin đã biết liên quan tới tàu bay bị bay chặn;
- 4) Chuyển các điện văn giữa tàu bay bay chặn hoặc đơn vị chỉ huy bay chặn và tàu bay bị bay chặn, khi cần thiết;
- 5) Phối hợp chặt chẽ với đơn vị chỉ huy bay chặn thực hiện các hành động cần thiết để đảm bảo cho sự an toàn của tàu bay bị bay chặn;
- 6) Thông báo cho cơ sở ATS tại FIR kế cận nếu tàu bay này có thể đã bay lạc từ FIR kế cận này.

b) Ngay khi nhận thấy tàu bay bị bay chặn đã ở bên ngoài khu vực trách nhiệm, cơ sở ATS phải thực hiện các bước thích hợp sau:

- 1) Thông báo cho cơ sở ATS liên quan, cung cấp cho cơ sở này những tin tức đã biết để hỗ trợ nhận dạng tàu bay và yêu cầu thực hiện các hành động được quy định tại 5.19.1 Tiêu chuẩn này;
- 2) Chuyển điện văn giữa tàu bay bị bay chặn và cơ sở ATS thích hợp, đơn vị chỉ huy bay chặn hoặc tàu bay bay chặn.

5.26 Giờ sử dụng trong ATS

5.26.1 Cơ sở ATC phải sử dụng giờ UTC và diễn tả thời gian theo đơn vị giờ, phút và giây (hhmmss hoặc hh:mm:ss) bắt đầu từ nửa đêm. Một ngày gồm 24 giờ. Múi giờ của Việt Nam là +7.

5.26.2 Cơ sở ATS phải được trang bị đồng hồ chỉ thời gian theo giờ, phút và giây. Đồng hồ phải được nhìn thấy rõ từ các vị trí làm việc.

5.26.3 Các đồng hồ và dụng cụ ghi thời gian của cơ sở ATS phải được kiểm tra thường xuyên để đảm bảo hiệu chỉnh so với giờ chuẩn trong phạm vi ± 30 giây. Trong trường hợp cơ sở ATS sử dụng liên lạc bằng đường truyền dữ liệu, các đồng hồ và dụng cụ ghi thời gian của cơ sở này phải được kiểm tra thường xuyên để hiệu chỉnh so với giờ chuẩn trong phạm vi ± 01 giây.

5.26.4 Giờ đúng phải được lấy theo đồng hồ chuẩn Việt Nam.

CHÚ THÍCH: Các hệ thống thiết bị ANS khác sử dụng cho ATS phải sử dụng giờ UTC và lấy theo giờ của cơ sở ATC

liên quan.

5.26.5 Cơ sở ATS cung cấp cho tổ lái đang bay giờ đúng khi được yêu cầu hoặc khi cần thiết cho ATS. Việc chỉnh giờ phải thực hiện với độ chính xác đến 30 giây.

5.27 Quy định về việc trang bị và sử dụng thiết bị báo cáo độ cao khí áp

Quy định về việc trang bị và sử dụng thiết bị báo cáo độ cao khí áp được quy định và công bố trong AIP Việt Nam.

5.28 Quản lý sự mệt mỏi (Áp dụng từ ngày 05 tháng 11 năm 2020)

CHÚ THÍCH: Hướng dẫn về việc xây dựng và thực hiện các quy định về quản lý sự mệt mỏi nêu tại Tài liệu số 9966 hướng dẫn giám sát các phương pháp quản lý mệt mỏi của ICAO.

5.28.1 Quy định về quản lý sự mệt mỏi khi cung cấp dịch vụ ATC được thiết lập dựa trên các nguyên tắc có tính khoa học, kiến thức và kinh nghiệm khai thác nhằm mục đích đảm bảo rằng các kiểm soát viên không lưu làm việc với mức độ tỉnh táo thích hợp. Để đạt được mục tiêu đó, cần phải:

- a) Ban hành các quy định về giới hạn thời gian làm việc nêu tại Phụ lục E của Tiêu chuẩn này;
- b) Khi cấp phép cho tổ chức ATS sử dụng FRMS để quản lý sự mệt mỏi, các quy định FRMS thực hiện theo Phụ lục E của Tiêu chuẩn này.

5.28.2 Nhằm mục đích quản lý những rủi ro an toàn có liên quan đến sự mệt mỏi, tổ chức ATS thiết lập một trong các nội dung sau:

- a) Lịch làm việc của kiểm soát viên không lưu phù hợp với dịch vụ được cung cấp và tuân thủ quy định nêu tại 5.28.1 a) Tiêu chuẩn này;
- b) FRMS tuân thủ quy định nêu tại 5.28.1 b) Tiêu chuẩn này đối với việc cung cấp một phần hay tất cả các dịch vụ ATC;
- c) FRMS tuân thủ quy định tại 5.28.1 b) Tiêu chuẩn này cho một phần xác định của dịch vụ ATC kết hợp với thời gian làm việc tuân thủ quy định tại 5.28.1 a) Tiêu chuẩn này đây cho phần còn lại của các dịch vụ ATC.

3.28.3 Trường hợp tổ chức ATS tuân thủ các quy định giới hạn trong việc cung cấp một phần hay tất cả các dịch vụ ATC tại 5.28.2 a) Tiêu chuẩn này thì Cục HKVN:

- a) Yêu cầu bằng chứng về các giới hạn không được vượt quá và đáp ứng được các yêu cầu quy định về thời gian nghỉ ngơi;
- b) Yêu cầu tổ chức ATS hỗ trợ nhân viên của mình làm quen với các nguyên tắc và chính sách liên quan đến việc quản lý sự mệt mỏi;
- c) Thiết lập quy trình cho phép thay đổi nội dung các quy định giới hạn đã ban hành để xử lý rủi ro phát sinh liên quan đến các tình huống bất ngờ, các hoạt động khai thác bất thường;
- d) Có thể chấp nhận các thay đổi này đối với các quy định này bằng cách sử dụng quy trình đã thiết lập để xử lý các yêu cầu về khai thác trong các trường hợp đặc biệt, tổ chức ATS phải chứng minh rằng mọi rủi ro liên quan đều được quản lý ở mức độ an toàn tương đương hoặc thông qua các quy định về quản lý mệt mỏi.

CHÚ THÍCH: Việc tuân thủ các quy định về giới hạn không miễn trừ trách nhiệm của tổ chức ATS trong việc quản lý các

rủi ro, bao gồm rủi ro liên quan đến sự mệt mỏi, sử dụng SMS theo quy định tại Phụ ước số 19 về quản lý an toàn của ICAO.

5.28.4 Trong trường hợp tổ chức ATS thực hiện FRMS để quản lý sự mệt mỏi liên quan đến các nguy cơ về an toàn trong việc cung cấp một phần hoặc tất cả các dịch vụ ATC nêu tại 5.28.2 b) Tiêu chuẩn này, Cục HKVN:

a) Yêu cầu tổ chức ATS có các quy trình tích hợp các chức năng FRMS với các chức năng quản lý an toàn khác;

b) Chấp thuận FRMS theo một quy trình được thiết lập bằng văn bản để cung cấp mức độ an toàn được Cục HKVN chấp nhận.

CHÚ THÍCH: Các quy định về bảo vệ thông tin an toàn hỗ trợ cho việc cung cấp thông tin liên tục theo yêu cầu của FRMS nêu tại Phụ ước số 19 về quản lý an toàn của ICAO.

5.29 Quản lý an toàn

Khi có thay đổi liên quan đến hệ thống ATS bao gồm cả việc thực hiện giảm tiêu chuẩn phân cách tối thiểu, phương thức mới chỉ được áp dụng sau khi đã thực hiện việc đánh giá rủi ro an toàn đảm bảo đáp ứng mức độ an toàn chấp nhận được và đã tư vấn với người khai thác tàu bay. Khi cần thiết, tổ chức ATS phải tổ chức đánh giá đầy đủ sau khi thực hiện nhằm làm rõ mức độ an toàn đã xác định tiếp tục được đáp ứng.

CHÚ THÍCH 1: Phụ ước 19 của ICAO bao gồm các quy định về quản lý an toàn áp dụng cho tổ chức ATS. Các chỉ dẫn tiếp theo nêu tại Tài liệu số 9859 hướng dẫn về quản lý an toàn và các phương thức liên quan nêu tại Tài liệu số 4444 về phương thức quản lý không lưu của ICAO.

CHÚ THÍCH 2: Trong trường hợp do bản chất của sự thay đổi mà mức độ an toàn chấp nhận được không thể biểu diễn được bằng các số liệu về số lượng, việc đánh giá rủi ro an toàn có thể chuyển sang đánh giá khai thác.

5.30 Các hệ tham chiếu chung

5.30.1 Hệ tham chiếu ngang: WGS-84 được sử dụng cho hệ tham chiếu chiều ngang cho hoạt động bay. Các tọa độ địa lý (gồm vĩ tuyến và kinh tuyến) báo cáo trong lĩnh vực hoạt động bay được biểu diễn theo mốc tọa độ WGS-84.

5.30.2 Hệ tham chiếu đứng: Mốc của mực nước biển trung bình (MSL) chỉ mối quan hệ mức cao so với bề mặt trái đất địa cầu được sử dụng cho hệ tham chiếu chiều cao cho hoạt động bay.

5.30.3 Hệ tham chiếu thời gian: Hệ thống lịch Gre-gô-ry và thời gian UTC được sử dụng cho hệ tham chiếu thời gian cho hoạt động bay.

5.31 Sử dụng ngôn ngữ:

5.31.1 Tiếng Anh là ngôn ngữ chính được sử dụng cho liên lạc giữa cơ sở ATS và tổ lái tàu bay dân dụng; giữa các cơ sở ATC, trừ khi có thoả thuận giữa các cơ sở này về việc liên lạc được thực hiện bằng tiếng Việt.

5.31.2 Kiểm soát viên không lưu phải nói và hiểu tiếng Anh sử dụng cho liên lạc thoại vô tuyến được quy định liên quan về bảo đảm hoạt động bay và quy định tại Phụ ước 1 về cấp giấy phép nhân viên của ICAO.

5.32 Kế hoạch ứng phó không lưu

5.32.1 Kế hoạch ứng phó không lưu được xây dựng phù hợp với hướng dẫn chung của ICAO và

phù hợp với kế hoạch ứng phó không lưu của các quốc gia kế cận trên cơ sở có sự phối hợp chặt chẽ với các cơ sở ATS có trách nhiệm cung cấp dịch vụ tại các phần vùng trời kế cận và những người sử dụng có liên quan.

5.32.2 Cục HKVN tổ chức xây dựng, sửa đổi và công bố kế hoạch ứng phó không lưu để xử lý các tình huống bất trắc trong trường hợp trực trặc hoặc có nguy cơ trực trặc đối với việc cung cấp ATS và các dịch vụ hỗ trợ liên quan khác trong vùng trời trách nhiệm đảm bảo các dịch vụ này.

5.33 Nhận dạng và xác định khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay và khu vực nguy hiểm

5.33.1 Mỗi khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay hoặc khu vực nguy hiểm phải được nhận dạng và công bố đầy đủ và chi tiết ngay từ khi được quốc gia thiết lập.

5.33.2 Việc đặt tên cho các khu vực này phải được thực hiện để sử dụng cho việc nhận dạng từng vùng cụ thể này trong tất cả các thông báo tiếp theo cho vùng đó.

5.33.3 Việc đặt tên phải bao gồm nhóm các chữ cái và các số như sau:

- a) Chữ cái chỉ ký hiệu tên quốc gia phù hợp với ký hiệu địa danh liên quan đã được ICAO chỉ định cho quốc gia hoặc lãnh thổ liên quan;
- b) Chữ P chỉ khu vực cấm bay, chữ R chỉ khu vực hạn chế bay và chữ D chỉ khu vực nguy hiểm;
- c) Việc đánh số không được trùng trong lãnh thổ quốc gia liên quan.

CHÚ THÍCH: Chữ cái chỉ ký hiệu tên quốc gia nêu tại Tài liệu số 7910 về Chỉ danh (Location indicators) của ICAO.

5.33.4 Để tránh nhầm lẫn, các chữ số nhận dạng không được tái sử dụng tối thiểu 01 năm sau khi hủy bỏ chữ số nhận dạng của khu vực liên quan.

5.33.5 Khi các khu vực này được thiết lập, cần phải xem xét giảm kích thước và đơn giản giới hạn hình học của các khu vực này để cho phép dễ dàng tham chiếu, sử dụng.

5.34 Dịch vụ thiết kế phương thức bay bằng thiết bị

5.34.1 Dịch vụ thiết kế phương thức bay bằng thiết bị phải được thiết lập, trong trường hợp cần thiết cần có thỏa thuận với HKDD các nước khác để đảm bảo dịch vụ chung hay ủy quyền cung cấp dịch vụ này cho tổ chức bên ngoài có liên quan.

5.34.2 Cục HKVN tổ chức cấp phép và duy trì trách nhiệm về các phương thức bay tại sân bay và vùng trời liên quan theo thẩm quyền quy định.

5.34.3 Các phương thức bay phải được thiết kế theo tiêu chuẩn thiết kế của ICAO và các quy định liên quan của Việt Nam. Tổ chức cung cấp dịch vụ thiết kế phương thức bay bằng thiết bị phải đáp ứng các yêu cầu, quy định hiện hành về thiết kế phương thức bay bằng thiết bị.

CHÚ THÍCH: Tài liệu chỉ dẫn về khung quy định giám sát dịch vụ thiết kế phương thức bay bằng thiết bị nêu tại Tài liệu số 10068 hướng dẫn về xây dựng khung quy định về dịch vụ thiết kế phương thức bay của ICAO.

5.34.4 Tổ chức cung cấp dịch vụ thiết kế phương thức bay phải sử dụng hệ thống quản lý chất lượng tại từng giai đoạn của quá trình thiết kế phương thức bay.

CHÚ THÍCH: Yêu cầu này có thể đáp ứng bằng các công cụ của phương pháp luận về đảm bảo chất lượng nêu tại Tập II Tài liệu số 8168 về khai thác tàu bay của ICAO. Chỉ dẫn về thực hiện phương pháp luận này nêu tại Tài liệu số 9906 hướng dẫn về đảm bảo chất lượng cho thiết kế phương thức bay của ICAO.

5.34.5 Cục HKVN đảm bảo duy trì và định kỳ rà soát lại các phương thức bay bằng thiết bị tại sân bay và vùng trời theo quy định. Định kỳ rà soát các phương thức bay bằng thiết bị được quy định tại Thông tư hiện hành quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, không được vượt quá 5 năm.

CHÚ THÍCH: Chỉ dẫn về duy trì và định kỳ rà soát nêu tại Tài liệu số 9906 hướng dẫn về đảm bảo chất lượng cho thiết kế phương thức bay của ICAO.

6 Dịch vụ điều hành bay (ATC)

6.1 Tổng quan

Dịch vụ ATC được cung cấp cho:

- Chuyến bay IFR trong vùng trời không lưu loại A, B, C, D và E;
- Chuyến bay VFR trong vùng trời không lưu loại B, C và D;
- Chuyến bay VFR đặc biệt;
- Hoạt động bay tại sân bay.

6.2 Cơ sở ATC

6.2.1 Dịch vụ kiểm soát đường dài do một trong các cơ sở sau đảm nhiệm:

- a) ACC;
- b) APP tại vùng trời kiểm soát mà tại đó ACC không thể đảm bảo đầy đủ tầm phủ của hệ thống kỹ thuật, thiết bị sử dụng cho việc cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài.

6.2.2 Dịch vụ kiểm soát tiếp cận do các cơ sở sau đảm nhiệm:

- a) APP;
- b) TWR, ACC khi cần thiết nhập chức năng kiểm soát tiếp cận với chức năng kiểm soát tại sân bay hoặc kiểm soát đường dài cho một cơ sở chịu trách nhiệm.

6.2.3 Dịch vụ kiểm soát tại sân bay do TWR cung cấp.

CHÚ THÍCH: Nhiệm vụ cung cấp dịch vụ cụ thể trên sân đỗ tàu bay như dịch vụ quản lý sân đỗ có thể được chỉ định cho TWR hoặc một cơ sở riêng biệt khác.

6.3 Cung cấp dịch vụ ATC

6.3.1 Để đảm bảo việc cung cấp dịch vụ, cơ sở ATC:

- a) Phải được cung cấp tin tức về kế hoạch hoạt động của từng tàu bay hoặc những thay đổi về tin tức đó cũng như những tin tức hiện thời về quá trình thực hiện thực tế của mỗi tàu bay;
- b) Phải dựa vào những tin tức nhận được, xác định vị trí tương đối giữa các tàu bay với nhau;
- c) Cấp huấn lệnh, tin tức để ngăn ngừa va chạm giữa các tàu bay thuộc quyền kiểm soát của mình nhằm thúc đẩy và điều hòa hoạt động bay;
- d) Hiệp đồng với cơ sở ATC khác để:
 - Cấp huấn lệnh khi một tàu bay có thể va chạm với tàu bay khác đang chịu sự kiểm soát của cơ sở đó; hoặc

- Trước khi chuyển giao kiểm soát tàu bay cho cơ sở đó.

6.3.2 Tin tức về hoạt động của tàu bay và việc ghi lại huấn lệnh đã cấp cho tàu bay phải được hiển thị rõ ràng nhằm cho phép đánh giá kịp thời hoạt động bay đảm bảo phân cách thích hợp giữa các tàu bay và duy trì tốt luồng không lưu.

6.3.3 Các cơ sở ATC phải được trang bị để ghi âm liên lạc thoại của các vị trí làm việc kiểm soát viên không lưu đảm bảo chất lượng, có thể lưu giữ được thông tin trong quá trình làm việc ít nhất 24 tiếng.

CHÚ THÍCH: Quy định liên quan đến việc không bảo mật ghi âm và sao trích ghi âm liên lạc thoại của các cơ sở ATC nêu tại Mục 5.12 của Phụ ước 13 về điều tra sự cố và tai nạn tàu bay của ICAO.

6.3.4 Cơ sở ATC cấp huấn lệnh phải đảm bảo phân cách giữa:

- a) Các chuyến bay trong vùng trời không lưu loại A và B;
- b) Các chuyến bay IFR với nhau trong vùng trời không lưu loại C, D và E;
- c) Các chuyến bay IFR và các chuyến bay VFR trong vùng trời không lưu loại C;
- d) Các chuyến bay IFR và các chuyến bay VFR đặc biệt;
- đ) Các chuyến bay VFR đặc biệt khi được Cục HKVN quy định.

Trong trường hợp có yêu cầu của tổ lái hoặc Cục HKVN có quy định khác cho Điểm b) ngay trên đây đối với vùng trời không lưu loại D và E, thì tàu bay có thể được cấp một huấn lệnh không đảm bảo phân cách trên một đoạn bay cụ thể của chuyến bay thực hiện trong điều kiện khí tượng bay VFR.

6.3.5 Cơ sở ATC bảo đảm phân cách giữa các tàu bay bằng một trong các hình thức sau đây:

- a) Phân cách cao bằng cách chỉ định các mực bay khác nhau chọn trong bảng mực bay đường dài quy định;
- b) Phân cách phẳng:
 - 1) Phân cách dọc là việc duy trì khoảng cách giữa các tàu bay trên cùng một đường bay, trên các đường hội tụ hoặc ngược chiều, theo đơn vị thời gian hoặc khoảng cách;
 - 2) Phân cách ngang là việc duy trì tàu bay trên các đường bay khác nhau hoặc những địa điểm khác nhau.
- c) Phân cách kết hợp là việc phối hợp giữa phân cách cao với một trong các hình thức phân cách phẳng nêu tại Điểm b) ngay trên đây, sử dụng tiêu chuẩn tối thiểu không được thấp hơn một nửa tiêu chuẩn của từng loại phân cách khi được áp dụng riêng biệt. Phân cách kết hợp chỉ được áp dụng trên cơ sở thoả thuận không vận khu vực và quy định cụ thể của Cục HKVN.

CHÚ THÍCH: Chỉ dẫn liên quan đến phân cách kết hợp được nêu chi tiết tại Tài liệu số 9426 về lập kế hoạch ATS của ICAO.

6.3.6 Đối với vùng trời áp dụng RVSM với phân cách 300 m (1 000 ft) giữa mực bay (FL) 290 và FL 410 (kể cả mực bay này), cần phải thiết lập chương trình theo dõi tính năng duy trì chiều cao của tàu bay khi bay tại các mực bay này trên cơ sở khu vực nhằm đảm bảo rằng việc tiếp tục áp dụng tiêu chuẩn phân cách cao tối thiểu đáp ứng các mục tiêu an toàn. Phạm vi áp dụng chương trình theo dõi này trong khu vực cần bao gồm việc thực hiện phân tích đầy đủ tính năng của nhóm

tàu bay và đánh giá sự ổn định sai số của hệ thống đo độ cao.

CHÚ THÍCH: Chỉ dẫn về phân cách cao và theo dõi tính năng duy trì chiều cao nêu tại Tài liệu số 9574 về RVSM giữa FL290 và FL 410 (kể cả mức bay này) của ICAO.

6.3.7 Đối với vùng trời áp dụng RCP/RSP, cần phải thiết lập chương trình theo dõi tính năng của kết cấu hạ tầng và tàu bay liên quan đến thông số RCP, RSP thích hợp nhằm đảm bảo khai thác trong vùng trời áp dụng đáp ứng được các mục tiêu an toàn. Phạm vi áp dụng chương trình này cần bao gồm việc đánh giá đầy đủ tính năng liên lạc, tính năng giám sát áp dụng.

CHÚ THÍCH: Tài liệu chỉ dẫn về thông số RCP và RSP và việc theo dõi tính năng liên lạc và giám sát nêu tại Tài liệu số 9869 về liên lạc và giám sát hàng không theo tính năng của ICAO.

6.3.8 Cần bố trí để thực hiện việc chia sẻ dữ liệu và thông tin cho các chương trình nêu trên phù hợp với thỏa thuận không vận khu vực.

6.4 Phân cách tối thiểu

6.4.1 Việc lựa chọn phân cách tối thiểu áp dụng cho một vùng trời cụ thể thực hiện như sau:

a) Tiêu chuẩn phân cách tối thiểu áp dụng theo các quy định tại Tài liệu số 4444 về phương thức không lưu của ICAO và các phương thức bổ sung khu vực áp dụng cho các trường hợp dự kiến trước trừ khi các kiểu loại trợ giúp được sử dụng hay dự báo trước tình huống không bao gồm bởi các quy định hiện hành của ICAO, các tiêu chuẩn phân cách tối thiểu được thiết lập khi cần thiết bởi:

- 1) Cục HKVN sau khi đã tư vấn với người khai thác tàu bay, doanh nghiệp ATS cho đường bay hay một phần đường bay trong vùng trời thuộc chủ quyền của quốc gia;
- 2) Thỏa thuận không vận khu vực cho đường bay hay một phần đường bay trên vùng biển quốc tế hay trên vùng không xác định chủ quyền.

b) Việc lựa chọn tiêu chuẩn phân cách tối thiểu phải được tư vấn với nhà chức trách ATS chịu trách nhiệm cung cấp ATS trong vùng trời kế cận khi:

- 1) Tàu bay từ một vùng trời bay vào một vùng trời kế cận;
- 2) Khoảng cách của đường bay tới ranh giới chung của các vùng trời nhỏ hơn trị số phân cách tối thiểu áp dụng trong các vùng trời đó.

CHÚ THÍCH: Quy định này có mục đích đảm bảo tương thích về tuyến chuyển giao kiểm soát và đảm bảo phân cách đầy đủ giữa các tàu bay tại ranh giới chung của hai bên.

6.4.2 Các chi tiết về phân cách tối thiểu và phạm vi áp dụng phải được thông báo cho:

- a) Các cơ sở ATS liên quan;
- b) Người lái và người khai thác tàu bay thông qua việc công bố bằng AIP biết phân cách tại khu vực mà dựa vào tính tương thích của tàu bay với phương tiện dẫn đường hoặc các kỹ thuật dẫn đường xác định.

6.5 Trách nhiệm kiểm soát

6.5.1 Mỗi chuyến bay có kiểm soát tại một thời điểm chỉ chịu sự kiểm soát của một cơ sở ATC.

6.5.2 Trách nhiệm kiểm soát hoạt động bay trong một phần vùng trời chỉ được giao cho một cơ sở

ATC đảm nhiệm. Tuy nhiên, cơ sở ATC có thể ủy quyền kiểm soát một tàu bay hoặc một nhóm tàu bay cho cơ sở ATC khác với điều kiện có hiệp đồng chặt chẽ giữa các cơ sở ATC liên quan.

6.6 Chuyển giao trách nhiệm kiểm soát

6.6.1 Vị trí thời gian chuyển giao: Việc chuyển giao trách nhiệm kiểm soát một tàu bay được thực hiện như sau:

a) Giữa hai cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài: Trách nhiệm kiểm soát tàu bay được chuyển giao từ một cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài trong một vùng trời kiểm soát sang cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài trong vùng trời kiểm soát kế cận vào thời điểm cơ sở đang kiểm soát dự tính tàu bay sẽ bay qua ranh giới chung giữa hai vùng trời kiểm soát hoặc tại một vị trí hoặc vào một thời điểm do hai cơ sở này thỏa thuận;

b) Giữa cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài và cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận: Trách nhiệm kiểm soát tàu bay được chuyển giao từ cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài sang cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận và ngược lại tại một vị trí hoặc vào một thời điểm do hai cơ sở này thỏa thuận;

c) Giữa cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận và TWR:

1) Trách nhiệm kiểm soát tàu bay tiếp cận hạ cánh được chuyển giao từ cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận sang TWR khi tàu bay ở trong khu vực lân cận sân bay và có thể hoàn tất việc tiếp cận hạ cánh bằng mắt theo địa tiêu hoặc tàu bay đã vào khu vực có điều kiện khí tượng bay VFR ổn định; khi tàu bay đã hạ cánh;

CHÚ THÍCH: Trong trường hợp nếu có APP, việc kiểm soát các chuyến bay cụ thể có thể được chuyển giao trực tiếp từ một ACC cho TWR và ngược lại với điều kiện có thỏa thuận trước giữa các cơ sở ATC cho phần liên quan của dịch vụ kiểm soát tiếp cận sẽ được cung cấp bởi ACC hay TWR.

2) Trách nhiệm kiểm soát tàu bay cất cánh được chuyển giao từ TWR sang cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận trong trường hợp điều kiện khí tượng VFR chiếm ưu thế trong khu vực lân cận sân bay là trước khi tàu bay rời khu vực này hoặc trước khi tàu bay vào vùng có điều kiện khí tượng IFR hoặc tại một vị trí, mực bay quy định; trong trường hợp điều kiện khí tượng IFR chiếm ưu thế tại sân bay là ngay sau khi tàu bay vừa cất cánh hoặc tại một vị trí, mực bay quy định.

d) Giữa các phân khu kiểm soát/các vị trí trong cùng một cơ sở ATC: Trách nhiệm kiểm soát tàu bay được chuyển giao từ một phân khu kiểm soát/vị trí kiểm soát cho phân khu kiểm soát/vị trí kiểm soát khác trong cùng một cơ sở ATC tại vị trí, mực bay/độ cao hoặc thời gian được nêu trong tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ sở ATC liên quan.

6.6.2 Hiệp đồng chuyển giao kiểm soát

a) Trách nhiệm kiểm soát tàu bay chỉ được chuyển giao giữa các cơ sở ATC khi cơ sở ATC tiếp nhận chấp thuận phù hợp với quy định tại Điểm b), c) ngay dưới đây;

b) Cơ sở ATC chuyển giao thông báo cho cơ sở ATC nhận chuyển giao những phân tích hợp của kế hoạch bay không lưu hiện hành và mọi tin tức khác liên quan đến việc chuyển giao kiểm soát yêu cầu, cụ thể:

1) Khi chuyển giao kiểm soát ra đi, ADS-B, tin tức chuyển giao bao gồm số liệu về vị trí và nếu cần thiết bao gồm cả đường bay và tốc độ tàu bay do quan sát được bằng radar, ADS-B ngay trước khi chuyển giao;

2) Khi chuyển giao kiểm soát có sử dụng số liệu giám sát ADS-C, tin tức kiểm soát liên quan đến việc chuyển giao phải bao gồm vị trí không gian 04 chiều (vĩ tuyến, kinh tuyến, độ cao và thời gian) và các tin tức cần thiết khác.

c) Cơ sở ATC nhận chuyển giao có trách nhiệm:

1) Thông báo khả năng tiếp nhận kiểm soát tàu bay và những điều kiện tiếp nhận;

2) Chỉ rõ những tin tức khác hoặc huấn lệnh cho đoạn đường bay tiếp theo mà tàu bay cần phải có vào thời điểm chuyển giao;

d) Thông báo cho cơ sở ATC chuyển giao khi đã thiết lập liên lạc thoại hai chiều với tàu bay và kiểm soát tàu bay nếu không có quy định nào khác trong văn bản thỏa thuận giữa hai cơ sở này;

đ) Phương thức hiệp đồng, bao gồm cả điểm chuyển giao kiểm soát, phải được quy định cụ thể trong văn bản hiệp đồng giữa các cơ sở ATC liên quan và tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ sở ATC.

6.7 Huấn lệnh kiểm soát không lưu

6.7.1 Huấn lệnh kiểm soát không lưu chỉ dựa vào các yêu cầu cung cấp dịch vụ ATC. Huấn lệnh kiểm soát không lưu bao gồm các nội dung sau:

a) Số chuyến bay, số hiệu tàu bay ghi trong kế hoạch bay;

b) Giới hạn huấn lệnh;

c) Đường bay;

d) Các mực bay trên toàn bộ đường bay hoặc cho một phần đường bay và mực bay thay đổi (nếu có);

CHÚ THÍCH: Nếu nội dung về mực bay của huấn lệnh chỉ bao gồm một phần của đường bay, cơ sở ATC phải chỉ rõ điểm mà phần nội dung về mực bay của huấn lệnh này áp dụng nhằm đảm bảo tuân thủ quy tắc bay.

đ) Các thông báo và chỉ dẫn cần thiết khác như hoạt động của tàu bay khi tiếp cận hoặc cất cánh, liên lạc và thời điểm huấn lệnh hết hiệu lực.

6.7.2 SID, STAR và các phương thức liên quan khác cần được thiết lập để đảm bảo:

a) An toàn, điều hòa, thúc đẩy luồng hoạt động bay;

b) Việc mô tả đường bay, phương thức trong huấn lệnh kiểm soát không lưu.

6.7.3 Huấn lệnh cho chuyển bay gần tốc độ âm thanh:

a) Huấn lệnh kiểm soát không lưu cho giai đoạn tăng tốc gần tốc độ âm thanh của chuyển bay siêu âm phải mở rộng ít nhất đến điểm kết thúc của giai đoạn này;

b) Huấn lệnh kiểm soát không lưu cho giai đoạn giảm tốc và giảm độ cao từ bay đường dài tốc độ siêu âm đến tốc độ dưới âm thanh phải được cấp sao cho giai đoạn giảm độ cao không bị ngắt quãng tối thiểu trong giai đoạn bay dưới tốc độ âm thanh.

6.7.4 Nhắc lại nội dung huấn lệnh kiểm soát không lưu và các tin tức liên quan đến an toàn

a) Tổ lái phải nhắc lại các phần liên quan đến an toàn của huấn lệnh, chỉ dẫn được kiểm soát viên không lưu cấp bằng liên lạc thoại. Các nội dung phải được nhắc lại như sau:

- 1) Huấn lệnh đường dài;
 - 2) Huấn lệnh, chỉ dẫn liên quan đến việc tiến nhập vào đường cất hạ cánh, hạ cánh, cất cánh, dừng chờ trước khi vào đường cất hạ cánh, cất qua và lặn ngược lại (backtrack) trên đường cất hạ cánh;
 - 3) Đường cất hạ cánh sử dụng, đặt đồng hồ đo khí áp, mã số ra đa thứ cấp, mực bay, hướng bay, tốc độ và kể cả mực bay chuyển tiếp khi được kiểm soát viên không lưu cấp hoặc có trong nội dung bản tin ATIS.
- b) Các huấn lệnh, chỉ dẫn khác, bao gồm cả các huấn lệnh điều kiện phải được nhắc lại hoặc báo nhận theo thể thức để chỉ rõ rằng chúng đã được hiểu và sẽ thực hiện theo;
- c) Kiểm soát viên không lưu phải lắng nghe việc nhắc lại này để biết chắc chắn huấn lệnh hoặc chỉ dẫn đã được tổ lái báo nhận chính xác và phải sửa lại ngay lập tức các khác biệt khi phát hiện thấy trong việc nhắc lại của tổ lái;
- d) Không yêu cầu nhắc lại bằng liên lạc thoại đối với các điện văn liên lạc dữ liệu giữa tổ lái và kiểm soát viên không lưu (CPDLC) trừ khi được cơ sở ATC liên quan yêu cầu.

CHÚ THÍCH: Các phương thức và quy định liên quan đến việc trao đổi và báo nhận điện văn CPDLC nêu tại Chương 14 Tập II của Phụ ước 10 về viễn thông hàng không, Chương 14 Tài liệu số 4444 về phương thức không lưu (PANS-ATM) của ICAO và phải được công bố trong AIP Việt Nam.

đ) Người điều khiển phương tiện hoạt động hay dự định hoạt động trên khu vực di chuyển tại sân bay phải đọc nhắc lại các phần liên quan đến an toàn của huấn lệnh được kiểm soát viên không lưu cấp qua liên lạc thoại ví dụ huấn lệnh cho vào, chờ, đi qua và hoạt động trên bất kỳ đường CHC hay đường lặn đang khai thác.

e) Kiểm soát viên không lưu phải lắng nghe việc nhắc lại này để biết chắc chắn huấn lệnh đã được người điều khiển phương tiện báo nhận chính xác và phải sửa lại ngay lập tức các khác biệt khi phát hiện thấy trong việc nhắc lại của người điều khiển phương tiện.

6.7.5 Phối hợp cấp huấn lệnh: Các cơ sở ATC phải hiệp đồng với nhau để cấp huấn lệnh cho toàn bộ hoặc một phần đường bay như sau:

a) Huấn lệnh cấp cho toàn bộ đường bay đến sân bay dự định hạ cánh đầu tiên theo một trong các điều kiện sau đây:

- 1) Cơ sở ATC đã hiệp đồng về huấn lệnh giữa tất cả các cơ sở ATC mà tàu bay sẽ bay qua trước khi tàu bay cất cánh trong trường hợp có thể;
- 2) Có cơ sở đảm bảo rằng việc hiệp đồng trước sẽ được thực hiện giữa tất cả các cơ sở ATC nhằm kiểm soát chuyến bay một cách liên tục.

CHÚ THÍCH: Khi huấn lệnh được cấp bao gồm cho phần đầu của chuyến bay như là phương tiện để thúc đẩy nhanh hoạt động bay khởi hành, huấn lệnh đường dài tiếp sẽ phải ấn định cho phần trên thậm chí sân bay dự định hạ cánh đầu tiên thuộc thẩm quyền trách nhiệm của ACC khác với cơ sở đã cấp huấn lệnh đường dài.

b) Khi không tiến hành hiệp đồng trước hoặc không cấp huấn lệnh trước, cơ sở ATC chỉ được cấp huấn lệnh cho tàu bay đến một điểm mà tại đó hiệp đồng được với các cơ sở ATC liên quan. Trước khi tàu bay đến điểm đó hoặc tại điểm đó, cơ sở ATC sẽ cấp huấn lệnh tiếp theo hoặc sẽ cấp huấn lệnh bay chờ nếu cần thiết. Ngoài ra, phải đảm bảo:

- 1) Khi được Cục HKVN ấn định trước, tàu bay phải liên lạc với cơ sở ATC kế tiếp để nhận huấn

lệnh tiếp theo trước khi đến điểm chuyển giao kiểm soát;

2) Tàu bay phải duy trì liên lạc 2 chiều cần thiết với cơ sở ATC hiện hành khi nhận huấn lệnh tiếp theo;

3) Huấn lệnh tiếp theo phải được nhận dạng rõ ràng cho tổ lái nhằm tránh nhầm lẫn;

4) Trừ khi có nội dung hiệp đồng khác, huấn lệnh tiếp theo không được ảnh hưởng đến quỹ đạo bay ban đầu của tàu bay trong bất kỳ vùng trời nào khác với vùng trời của cơ sở ATC chịu trách nhiệm chuyển huấn lệnh tiếp theo;

CHÚ THÍCH: Các yêu cầu liên quan đến việc chuyển huấn lệnh tiếp theo được quy định tại Tập II Phụ ước 10 về viễn thông hàng không và Tài liệu số 9694 về việc áp dụng đường truyền dữ liệu ATS của ICAO.

5) Khi áp dụng liên lạc đường truyền dữ liệu để tạo thuận lợi cho việc chuyển huấn lệnh tiếp theo, phải đảm bảo sẵn có liên lạc 2 chiều giữa tổ lái và cơ sở ATC cấp huấn lệnh tiếp theo.

c) Khi tàu bay dự định cất cánh từ sân bay trong vùng trời kiểm soát để bay đến vùng trời kiểm soát khác trong vòng 30 phút bay hoặc một khoảng thời gian khác do thỏa thuận giữa hai ACC, việc hiệp đồng với trung tâm kiểm soát tiếp theo phải thực hiện trước khi cấp huấn lệnh cất cánh;

d) Khi tàu bay dự định rời một vùng trời kiểm soát và sau đó sẽ bay trở vào vùng trời kiểm soát đó hoặc bay vào một vùng trời kiểm soát khác, có thể cấp huấn lệnh từ sân bay khởi hành đến sân bay dự định hạ cánh đầu tiên. Huấn lệnh này hoặc huấn lệnh sửa đổi chỉ có hiệu lực đối với phần chuyển bay thực hiện trong vùng trời kiểm soát.

6.7.6 ATFM:

a) ATFM phải được thực hiện cho vùng trời nơi nhu cầu hoạt động bay tại các thời điểm vượt quá hay dự kiến vượt quá năng lực đã công bố của dịch vụ ATC liên quan;

CHÚ THÍCH: Năng lực của dịch vụ ATC liên quan được tổ chức ATS xác định và Cục HKVN công bố.

b) ATFM được thực hiện trên cơ sở thỏa thuận không vận khu vực châu Á-Thái Bình Dương hoặc thỏa thuận đa phương phù hợp với thực tế áp dụng. Các thỏa thuận này bao gồm các nội dung về phương thức và phương pháp chung xác định năng lực liên quan;

c) Khi một cơ sở ATC nhận thấy ngoài những tàu bay đã tiếp nhận kiểm soát không thể kiểm soát thêm tàu bay khác nữa trong một thời gian xác định tại một địa điểm hoặc trong một vùng trời cụ thể, phải thông báo cho các cơ sở ATC khác, người khai thác tàu bay và người chỉ huy tàu bay của tàu bay dự định đến địa điểm hoặc vùng trời đó biết rằng chuyển bay đến thêm nữa có thể phải bay chờ hoặc phải áp dụng những hạn chế đặc biệt trong một khoảng thời gian xác định, để tránh việc tàu bay bay chờ quá lâu.

CHÚ THÍCH: Người khai thác tàu bay được tư vấn trước về những hạn chế áp dụng bởi cơ sở ATFM khi áp dụng.

6.8 Kiểm soát hoạt động của người, phương tiện di chuyển trên sân bay

6.8.1 TWR chịu trách nhiệm kiểm soát hoạt động của người, phương tiện di chuyển, kể cả tàu bay đang được kéo trên khu vực di chuyển tại sân bay, để tránh xảy ra những nguy hiểm cho họ và cho tàu bay đang hạ cánh, lăn bánh hoặc đang cất cánh.

6.8.2 Trong điều kiện tầm nhìn thấp, việc kiểm soát như sau:

a) Hạn chế tới mức thấp nhất việc di chuyển của người, phương tiện trên khu vực hoạt động tại

sân bay và phải đặc biệt chú ý đến các yêu cầu bảo vệ khu vực hạn chế, khu vực nhạy cảm của ILS cấp I và II;

b) Ngoài quy định tại 6.8.3 Tiêu chuẩn này, cự ly tối thiểu giữa tàu bay đang lăn và phương tiện khác được thiết lập trên cơ sở xem xét đến phương tiện trợ giúp sẵn có và được quy định tại Phương thức khai thác trong điều kiện tầm nhìn thấp tại sân bay, Quy chế bay trong khu vực sân bay liên quan;

c) Khi ILS được sử dụng, phải đảm bảo bảo vệ vùng trọng yếu và vùng nhạy cảm của hệ thống này.

6.8.3 Xe cấp cứu, xe cứu hoả đến trợ giúp tàu bay lâm nạn được quyền ưu tiên hơn so với hoạt động khác trên sân bay.

6.8.4 Ngoài việc tuân thủ quy định tại 6.8.3 Tiêu chuẩn này, phương tiện di chuyển trên khu vực hoạt động tại sân bay phải tuân theo quy tắc sau:

a) Phương tiện, xe kéo đẩy tàu bay nhường đường cho tàu bay đang hạ cánh, tàu bay cất cánh và tàu bay lăn bánh;

b) Phương tiện nhường đường cho xe đang kéo đẩy tàu bay;

c) Phương tiện nhường đường cho các loại xe kéo đẩy khác theo quy định tại Quy chế bay trong khu vực sân bay và tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ sở ATS liên quan;

d) Ngoài những quy định trên, tất cả phương tiện phải tuân thủ sự hướng dẫn của TWR.

6.9 Sử dụng ra đa và ADS-B

Hệ thống ra đa và ADS-B trên mặt đất cần được cung cấp để hiển thị các cảnh báo an toàn liên quan như báo động về xung đột, dự báo xung đột, cảnh báo về độ cao an toàn tối thiểu và các hiện tượng trùng mã nhận dạng SSR.

6.10 Sử dụng ra đa giám sát di chuyển trên bề mặt sân bay (SMR)

Do không có quan sát bằng mắt đối với tất cả hoặc một phần khu vực di chuyển hay cần bổ sung quan sát bằng mắt, SMR hoặc thiết bị giám sát thích hợp khác được cung cấp phù hợp với quy định tại Tập I Phụ ước 14 về sân bay của ICAO nhằm:

a) Theo dõi các hoạt động của tàu bay và phương tiện khác trên khu vực di chuyển;

b) Cung cấp thông tin về hướng di chuyển cho tổ lái và người điều khiển phương tiện khác nếu cần thiết;

c) Cung cấp tư vấn và trợ giúp để đảm bảo an toàn và hiệu quả cho các hoạt động của tàu bay và phương tiện khác trên khu vực di chuyển.

CHÚ THÍCH: Các hướng dẫn chi tiết nêu tại Tài liệu số 9426 về lập kế hoạch ATS, Tài liệu số 9476 về hệ thống chỉ dẫn và kiểm soát hoạt động trên bề mặt sân bay (SMGCS) và Tài liệu số 9830 về hệ thống nâng cao chỉ dẫn và kiểm soát hoạt động trên bề mặt sân bay (A-SMGCS) của ICAO.

7 Dịch vụ thông báo bay

7.1 Tổng quan

7.1.1 Dịch vụ thông báo bay cung cấp tin tức liên quan cho tàu bay được cung cấp dịch vụ ATC

hoặc được cơ sở ATS nhận biết bằng cách khác.

CHÚ THÍCH: Dịch vụ thông báo bay không miễn giảm trách nhiệm của người chỉ huy tàu bay và người chỉ huy tàu bay phải thực hiện quyết định cuối cùng liên quan đến bất kỳ đề xuất thay đổi so với kế hoạch bay.

7.1.2 Khi cơ sở ATS cung cấp đồng thời dịch vụ thông báo bay và dịch vụ ATC, thì việc cung cấp dịch vụ ATC luôn được ưu tiên hơn việc cung cấp dịch vụ thông báo bay.

CHÚ THÍCH: Trong tình huống khi tàu bay đang ở giai đoạn tiếp cận chót, hạ cánh, cất cánh hoặc đang lấy độ cao, có thể yêu cầu cung cấp ngay những tin tức quan trọng khác ngoài những tin tức do dịch vụ ATC cung cấp.

7.2 Nội dung dịch vụ thông báo bay

7.2.1 Dịch vụ thông báo bay bao gồm việc cung cấp:

- a) Thông báo SIGMET thích hợp;
- b) Tin tức thích hợp về hoạt động núi lửa trước khi phun, khi phun và mây tro núi lửa;
- c) Tin tức thích hợp về việc thả vào khí quyển chất phóng xạ hoặc hóa chất độc hại;
- d) Tin tức thích hợp về thay đổi trạng thái hoạt động của thiết bị dẫn đường;
- đ) Tin tức thích hợp về tình trạng sân đường và hệ thống kỹ thuật, thiết bị tại đó, gồm cả tin tức về tình trạng khu vực hoạt động tại sân bay khi bị ngập nước;
- e) Tin tức thích hợp về hoạt động của tàu bay không người lái và tin tức thích hợp khác có thể ảnh hưởng đến an toàn bay.

7.2.2 Ngoài quy định tại 7.2.1 Tiêu chuẩn này, chuyến bay còn được cung cấp những tin tức về:

- a) Điều kiện thời tiết thực tế, dự báo tại sân bay khởi hành, sân bay đến và sân bay dự bị;
- b) Nguy cơ va chạm đối với tàu bay đang hoạt động trong vùng trời có cung cấp dịch vụ thông báo bay theo yêu cầu (vùng trời không lưu loại C, D, E, F và G);
- c) Đối với chuyến bay trên biển, khi tổ lái yêu cầu có thể cung cấp các tin tức có sẵn như tên gọi vô tuyến, vị trí, hướng bay, tốc độ và số liệu liên quan khác của tàu thuyền trong khu vực;

CHÚ THÍCH 1: Tin tức tại Điểm b ngay trên đây chỉ liên quan đến tàu bay mà sự hiện diện của nó có thể gây ra nguy cơ va chạm cho tàu bay được thông báo; tin tức có thể không đầy đủ và cơ sở ATS không chịu trách nhiệm về tính chính xác của tin tức trong các lần thông báo;

CHÚ THÍCH 2: Khi cần thiết phải thông báo bổ sung về nguy cơ va chạm theo Điểm b ngay trên đây hoặc trong trường hợp dịch vụ thông báo bay tạm thời bị gián đoạn, có thể sử dụng liên lạc thoại giữa các tàu bay với nhau trong vùng trời xác định.

7.2.3 Cơ sở ATS phải phát ngay báo cáo đặc biệt từ tàu bay (hiện tượng thời tiết nguy hiểm; tro bụi, núi lửa; hoạt động của tàu bay không người lái và các hiện tượng khác quan sát được có thể ảnh hưởng đến an toàn bay) đến tàu bay khác, cơ sở MET và cơ sở ATS liên quan; phải phát liên tục cho tàu bay theo một khoảng thời gian đã được xác định trong văn bản hiệp đồng giữa các cơ sở này.

7.2.4 Ngoài quy định tại 7.2.1 Tiêu chuẩn này, cơ sở ATS phải cung cấp cho chuyến bay VFR những tin tức sẵn có về hoạt động bay và điều kiện khí tượng trên đường bay nếu thực tế không cho phép thực hiện chuyến bay VFR.

7.3 Dịch vụ thông báo bay bằng phát thanh

7.3.1 Tin tức khí tượng và tin tức về tình trạng hoạt động của hệ thống kỹ thuật, thiết bị dẫn đường và tình trạng sân bay trong dịch vụ thông báo bay được cung cấp theo một mẫu tổng hợp.

7.3.2 Điện văn thông báo bay tổng hợp được phát cho tàu bay với nội dung tin tức và chỉ rõ nơi phát theo trình tự đã được định rõ cho các giai đoạn khác nhau của chuyến bay.

7.3.3 Khi cung cấp dịch vụ thông báo bay bằng phát thanh, gồm các điện văn chứa đựng tin tức tổng hợp chọn lọc và nội dung khí tượng thích hợp cho những giai đoạn khác nhau của chuyến bay, có thể sử dụng ba dạng chính là OFIS-HF, OFIS-VHF và ATIS.

7.3.4 Khi được tổ lái yêu cầu, điện văn OFIS sẽ được cơ sở ATS phát phù hợp với điều kiện thực tế.

7.4 Cung cấp OFIS bằng HF (OFIS-HF)

7.4.1 Việc chỉ định cơ sở chuẩn bị và phát điện văn OFIS - HF phải phù hợp với thoả thuận không vận khu vực và được Cục HKVN quyết định.

7.4.2 Điện văn cung cấp dịch vụ thông báo bay trên sóng HF gồm các tin tức thời tiết trên đường bay về hiện tượng thời tiết quan trọng trên đường bay, sử dụng mẫu điện văn SIGMET được quy định tại Phụ ước 3 về khí tượng hàng không của ICAO và tin tức sân bay gồm:

- a) Tên sân bay;
- b) Thời gian quan trắc;
- c) Tin tức khai thác cần thiết;
- d) Hướng và tốc độ gió bề mặt, tốc độ gió tối đa nếu có;
- đ) Tầm nhìn và tầm nhìn trên đường cất hạ cánh (RVR);
- e) Thời tiết hiện tại;
- g) Mây dưới 1 500 m (5 000 ft) hoặc dưới độ cao bay an toàn thấp nhất của phân khu cao nhất; mây vũ tích; sử dụng tầm nhìn thẳng đứng nếu trời nhiều mây;
- h) Dự báo khí tượng sân bay.

7.5 Cung cấp OFIS bằng sóng VHF (OFIS-VHF)

7.5.1 Việc chỉ định cơ sở chuẩn bị và phát điện văn dịch vụ thông báo bay bằng sóng VHF phù hợp với thoả thuận không vận khu vực và được Cục HKVN quyết định.

7.5.2 Điện văn dịch vụ thông báo bay trên sóng VHF gồm các tin tức theo trình tự sau:

- a) Tên sân bay;
- b) Thời gian quan trắc;
- c) Đường cất hạ cánh dùng cho hạ cánh;
- d) Các điều kiện trên mặt đường cất hạ cánh và hiệu quả hoạt động của phanh (nếu có);
- đ) Thay đổi về tình trạng hoạt động của thiết bị dẫn đường nếu có;
- e) Bay chờ (nếu có);

- g) Hướng và tốc độ gió, bề mặt, tốc độ gió tối đa nếu có;
- h) Tầm nhìn và tầm nhìn trên đường cất hạ cánh (RVR) nếu có;
- i) Thời tiết hiện tại;
- k) Mây dưới 1 500 m (5 000 ft) hoặc dưới độ cao bay an toàn thấp nhất của phân khu cao nhất, mây vũ tích; nếu trời nhiều mây thông báo tầm nhìn thẳng đứng;
- l) Nhiệt độ không khí;
- m) Nhiệt độ điểm sương;
- n) Khí áp QNH;
- o) Dự báo khí tượng cho phương thức vào hạ cánh;
- p) Thông báo những điện văn SIGMET còn hiệu lực.

7.6 ATIS thoại

7.6.1 Dịch vụ ATIS thoại phải được cung cấp tại sân bay mà nơi đó cần thiết phải giảm tải trên các kênh liên lạc không - địa VHF của ATS.

7.6.2 Dịch vụ ATIS thoại bao gồm:

- a) Thông báo phục vụ tàu bay hạ cánh;
- b) Thông báo phục vụ tàu bay cất cánh;
- c) Thông báo phục vụ tàu bay cất cánh và hạ cánh;
- d) Trong trường hợp thông báo phục vụ tàu bay cất cánh và hạ cánh quá dài, hai thông báo phục vụ riêng tàu bay cất cánh, tàu bay hạ cánh sẽ được thực hiện.

7.6.3 Việc phát ATIS thoại phải sử dụng một tần số VHF riêng.

7.6.4 Việc truyền phát ATIS thoại phải liên tục và lặp lại.

7.6.5 Trong trường hợp chưa kịp chuẩn bị điện văn, tin tức trong điện văn ATIS thoại liên quan đến tiếp cận, hạ cánh, cất cánh phải được thông báo ngay cho cơ sở ATS liên quan.

7.6.6 Không phát điện văn ATIS thoại kéo dài quá 30 giây và phải đảm bảo chất lượng phát, nội dung ATIS thoại phải ngắn gọn.

7.6.7 Dịch vụ D-ATIS:

- a) Khi dịch vụ D-ATIS bổ sung cho dịch vụ ATIS thoại hiện có, các tin tức phải đồng nhất về nội dung và hình thức đối với việc phát ATIS thoại;
- b) Khi tin tức khí tượng theo thời gian thực có trong bản tin, nhưng số liệu vẫn nằm trong giới hạn của ngưỡng thay đổi đặc biệt, thì nội dung được xem là đồng nhất nhằm mục đích duy trì cùng một ký hiệu điện văn;
- c) Khi dịch vụ D-ATIS bổ sung cho dịch vụ ATIS thoại và cần phải cập nhật tin tức cho ATIS, phải cập nhật đồng thời cho cả D-ATIS và ATIS thoại.

7.6.8 Dịch vụ ATIS thoại hoặc D-ATIS được cung cấp với các điều kiện sau:

TCCS 27:2020/CHK

- a) Tin tức phát chỉ liên quan đến một sân bay;
- b) Tin tức phát phải được cập nhật ngay khi có một thay đổi quan trọng;
- c) Việc chuẩn bị và chuyển điện văn ATIS thuộc trách nhiệm ATS;
- d) Mỗi điện văn ATIS phải được đặt tên theo ký hiệu một chữ cái theo mẫu của ICAO. Các ký hiệu cho các điện văn liên tục phải theo trình tự chữ cái;
- đ) Tàu bay phải báo nhận tin tức khi thiết lập liên lạc với cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận hoặc TWR;
- e) Cơ sở ATS thích hợp phải trả lời điện văn tại Điểm đ) của 7.6.8 Tiêu chuẩn này hoặc trong trường hợp tàu bay bay đến mà tin tức không phù hợp với thời điểm hiện tại, phải cung cấp cho tàu bay tin tức để đặt đồng hồ khí áp và các tin tức cần thiết khác;
- g) Tin tức khí tượng liên quan sẽ được trích từ tin tức khí tượng hàng ngày của từng khu vực hoặc báo cáo đặc biệt.

7.6.9 Khi điều kiện khí tượng thay đổi đột biến không thể đưa kịp báo cáo khí tượng vào trong điện văn ATIS, tin tức thời tiết có liên quan phải được chuyển tới cơ sở ATS thích hợp trong lần liên lạc đầu.

7.6.10 Tin tức chứa đựng trong điện văn ATIS hiện hành đã được tàu bay báo nhận, không cần thiết phát trực tiếp cho tàu bay trừ tin tức để đặt đồng hồ khí áp được cung cấp theo điểm e) của 7.6.8 Tiêu chuẩn này.

7.6.11 Nếu điện văn ATIS mà tàu bay báo nhận đã hết hiệu lực, thì nội dung mới của tin tức phải được chuyển ngay tới tàu bay.

7.7 Nội dung điện văn ATIS

7.7.1 ATIS cho tàu bay cất cánh và hạ cánh gồm các thành phần theo trình tự sau:

- a) Tên sân bay;
- b) Địa danh sân bay khởi hành/đến;
- c) Loại hợp đồng liên lạc qua D-ATIS (nếu có);
- d) Cơ sở cung cấp;
- đ) Thời gian quan trắc, nếu thích hợp;
- e) Loại tiếp cận dự kiến thực hiện;
- g) Đường cất hạ cánh sử dụng; tình trạng hoạt động của hệ thống phòng ngừa nguy hiểm (nếu có);
- h) Điều kiện bề mặt đường cất hạ cánh chính và hoạt động phanh (nếu có);
- i) Thời gian chờ (nếu có);
- k) Mức bay chuyển tiếp, nếu áp dụng;
- l) Tin tức hoạt động cần thiết khác;
- m) Hướng và tốc độ gió mặt đất, bao gồm cả các biến đổi lớn;

- n) Tầm nhìn và tầm nhìn đường cất hạ cánh (RVR), nếu áp dụng;
- o) Thời tiết hiện tại;
- p) Mây dưới 1 500 m (5 000 ft) hoặc dưới độ cao bay an toàn thấp nhất; mây vũ tích; tầm nhìn thẳng đứng nếu trời nhiều mây;
- q) Nhiệt độ không khí;
- r) Nhiệt độ điểm sương;
- s) Khí áp;
- t) Tin tức khác về hiện tượng thời tiết quan trọng trong khu vực tiếp cận, cất cánh và bay đi;
- u) Dự báo xu thế thời tiết (nếu có);
- v) Các chỉ dẫn cụ thể ATIS.

7.7.2 ATIS cho tàu bay hạ cánh có nội dung như ATIS phát cho tàu bay cất cánh và hạ cánh nêu tại khoản 1 Điều này.

7.7.3 ATIS cho tàu bay cất cánh:

- a) Tên sân bay;
- b) Địa danh sân bay khởi hành;
- c) Loại hợp đồng liên lạc qua D-ATIS (nếu có);
- d) Cơ sở cung cấp;
- đ) Thời gian quan trắc, nếu thích hợp;
- e) Đường cất hạ cánh sử dụng; tình trạng hoạt động của hệ thống phòng ngừa nguy hiểm (nếu có);
- g) Điều kiện về bề mặt đường cất hạ cánh chính và hoạt động phanh (nếu có);
- h) Thời gian chậm trễ (nếu có);
- i) Mục bay chuyển tiếp, nếu áp dụng;
- k) Tin tức hoạt động cần thiết khác;
- l) Hướng và tốc độ gió mặt đất, bao gồm cả các biến đổi lớn;
- m) Tầm nhìn và tầm nhìn đường cất hạ cánh (RVR) nếu áp dụng;
- n) Thời tiết hiện tại;
- o) Mây dưới 1 500 m (5 000 ft) hoặc dưới độ cao bay an toàn thấp nhất; mây vũ tích; tầm nhìn thẳng đứng nếu trời nhiều mây;
- p) Nhiệt độ không khí;
- q) Nhiệt độ điểm sương;
- r) Khí áp QNH;
- s) Tin tức khác về hiện tượng thời tiết quan trọng trong khu vực cất cánh lấy độ cao kể cả gió đứt;

t) Dự báo xu thế thời tiết (nếu có);

u) Các chỉ dẫn cụ thể ATIS.

7.8 Dịch vụ phát thanh VOLMET và D-VOLMET

7.8.1 Dịch vụ phát thanh VOLMET, D-VOLMET được cung cấp khi có yêu cầu phù hợp với thỏa thuận không vận khu vực.

7.8.2 Phát thanh VOLMET sử dụng các thuật ngữ thoại vô tuyến tiêu chuẩn quy định tại Phụ đính 1 Tài liệu số 9377 về hiệp đồng giữa ATS, AIS và dịch vụ MET của ICAO.

8 Dịch vụ báo động

8.1 Tổng quan

8.1.1 Dịch vụ báo động được cung cấp cho:

a) Tàu bay được cung cấp dịch vụ ATC;

b) Tàu bay khác đã nộp kế hoạch bay không lưu hoặc tàu bay đã được cơ sở ATS nhận biết bằng các cách khác;

c) Tàu bay khi đã biết hoặc cho rằng đang bị can thiệp bất hợp pháp.

8.1.2 ACC là đầu mối chính thu thập tin tức về tình trạng lâm nguy, lâm nạn của tàu bay hoạt động trong khu vực trách nhiệm của trung tâm và thông báo tin tức này cho RCC liên quan.

8.1.3 Khi xuất hiện tình trạng lâm nguy, lâm nạn của tàu bay đang chịu sự kiểm soát của TWR hoặc APP, các cơ sở ATC này phải thông báo ngay cho ACC và trung tâm này thông báo lại cho RCC liên quan.

8.1.4 Tùy theo tính chất khẩn nguy có thể không thực hiện theo quy định tại 8.2.3 Tiêu chuẩn này. Trong trường hợp đó, TWR hoặc APP trước hết phải thực hiện việc báo động và áp dụng các biện pháp để triển khai đến các cơ quan, đơn vị tìm kiếm, cứu nạn tại địa phương nhằm trợ giúp kịp thời.

8.2 Thông báo của RCC

8.2.1 Trừ trường hợp quy định tại 8.1.1 Tiêu chuẩn này, cơ sở ATS thông báo ngay cho RCC (để thông báo, hiệp đồng với các cơ quan, đơn vị liên quan theo quy trình) khi tàu bay được coi là ở trong tình trạng lâm nguy, lâm nạn phù hợp với các giai đoạn nêu ra dưới đây:

a) Giai đoạn hồ nghi (INCERFA):

1) Khi không nhận được liên lạc từ tàu bay trong vòng 30 phút sau giờ cần phải có liên lạc hoặc kể từ lần liên lạc không được đầu tiên với tàu bay, theo giờ nào sớm hơn; hoặc

2) Khi tàu bay không đến trong vòng 30 phút sau giờ dự tính đến do tổ lái thông báo lần cuối cùng hoặc do cơ sở ATS dự tính, chọn giờ nào trễ hơn trừ khi không có nghi ngờ gì về an toàn cho tàu bay và người trên tàu bay.

b) Giai đoạn báo động (ALERFA):

1) Tiếp theo giai đoạn hồ nghi, khi các cố gắng tiếp theo để liên lạc với tàu bay hoặc hỏi các nơi có liên quan về tin tức tàu bay đều không có kết quả; hoặc

2) Khi tàu bay đã được phép hạ cánh nhưng không hạ cánh trong vòng 05 phút sau giờ dự tính và vẫn không liên lạc được với tàu bay; hoặc

3) Khi tin tức nhận được cho thấy rằng khả năng hoạt động của tàu bay bị suy giảm, nhưng chưa tới mức độ phải hạ cánh bắt buộc trừ trường hợp có căn cứ làm giảm bớt mối lo ngại về an toàn cho tàu bay và những người trên tàu bay; hoặc

4) Khi đã biết hoặc cho rằng tàu bay đang bị can thiệp bất hợp pháp.

c) Giai đoạn khẩn nguy (DETRESFA):

1) Tiếp theo giai đoạn báo động, khi các cố gắng tiếp theo để liên lạc với tàu bay và đã hỏi trên một phạm vi lớn hơn mà không có kết quả, cho thấy khả năng tàu bay đang bị lâm nguy, lâm nạn; hoặc

2) Khi cơ sở ATS xác định rằng nhiên liệu trên tàu bay đã cạn hoặc không đủ cho tàu bay đến vị trí an toàn; hoặc

3) Khi tin tức nhận được cho thấy khả năng hoạt động của tàu bay bị suy giảm tới mức có thể phải hạ cánh bắt buộc; hoặc

4) Khi có tin tức nhận được hoặc khi có cơ sở chắc chắn rằng tàu bay đang chuẩn bị tiến hành hoặc đã hạ cánh bắt buộc trừ trường hợp có cơ sở chắc chắn rằng tàu bay và những người trên tàu bay không bị đe dọa trực tiếp, không nghiêm trọng và không cần phải trợ giúp ngay tức khắc.

8.2.2 Nội dung thông báo gồm những tin tức có được theo thứ tự như sau:

a) INCERFA, ALERFA, DETRESFA tùy theo từng giai đoạn khẩn nguy;

b) Cơ sở/người gọi;

c) Tính chất khẩn nguy;

d) Số liệu chủ yếu từ kế hoạch bay không lưu;

đ) Cơ sở có liên lạc lần cuối cùng, giờ và tần số đã sử dụng;

e) Báo cáo cuối cùng về vị trí và phương pháp xác định vị trí đó;

g) Màu sơn và dấu hiệu tàu bay, hàng hóa nguy hiểm trên tàu bay (nếu có);

h) Những biện pháp do cơ sở thông báo đã thực hiện;

i) Các tin tức liên quan khác.

8.2.3 Các nội dung tin tức nêu tại 8.2.2 Tiêu chuẩn này mà chưa sẵn có tại thời điểm thông báo cho RCC phải được cơ sở ATS thu thập đầy đủ trước khi công bố giai đoạn khẩn nguy, nếu có cơ sở chắc chắn rằng giai đoạn này sẽ xảy ra.

8.2.4 Ngoài nội dung thông báo quy định tại 8.2.1 Tiêu chuẩn này, cơ sở ATS phải cung cấp cho RCC:

a) Các tin tức có ích, đặc biệt là sự thay đổi tình trạng lâm nguy, lâm nạn qua từng giai đoạn;

b) Việc chấm dứt của tình trạng lâm nguy.

8.3 Sử dụng thiết bị liên lạc

Cơ sở ATS phải sử dụng các thiết bị liên lạc sẵn có để thiết lập và duy trì liên lạc với tàu bay đang ở trong tình trạng lâm nguy, lâm nạn và yêu cầu cung cấp tin tức về tàu bay.

8.4 Vẽ tiêu đồ đường bay

Khi cho rằng tàu bay đang ở trong tình trạng lâm nguy, lâm nạn, cơ sở ATS liên quan phải vẽ đường bay của tàu bay trên bản đồ để xác định vị trí tiếp theo có thể của tàu bay và tầm hoạt động tối đa so với vị trí biết được lần cuối và vẽ đường bay của tàu bay khác trên bản đồ khi biết rằng chúng hoạt động gần tàu bay lâm nguy, lâm nạn để xác định vị trí tiếp theo và thời gian bay tối đa.

8.5 Thông báo cho người khai thác tàu bay

8.5.1 ACC khi quyết định là tàu bay đang ở trong giai đoạn hồ nghi hoặc giai đoạn báo động và điều kiện thực tế cho phép, phải thông báo cho người khai thác tàu bay trước khi thông báo cho RCC. Nếu tàu bay đang ở trong giai đoạn khẩn nguy (DETRESFA) thì phải thông báo ngay cho RCC.

8.5.2 ACC khi điều kiện thực tế cho phép, phải chuyển ngay cho người khai thác tàu bay các tin tức như đã thông báo cho RCC.

8.6 Thông báo cho tàu bay đang hoạt động gần tàu bay lâm nguy, lâm nạn

8.6.1 Cơ sở ATS khi xác định rằng một tàu bay đang ở trong tình trạng lâm nguy, lâm nạn phải thông báo ngay về tính chất của tình trạng lâm nguy, lâm nạn cho tàu bay đang hoạt động ở gần tàu bay lâm nguy, lâm nạn, trừ trường hợp nêu tại 8.6.2 Tiêu chuẩn này.

8.6.2 Cơ sở ATS khi biết hoặc cho rằng một tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp, thì không được đề cập đến tính chất của tình trạng khẩn nguy trên hệ thống liên lạc không - địa của ATS nếu như trong các báo cáo từ tàu bay liên quan chưa đề cập đến và nếu như có cơ sở chắc chắn rằng việc đề cập này sẽ làm cho tình huống trầm trọng hơn.

9 Yêu cầu về hệ thống thiết bị thông tin, giám sát sử dụng cho không lưu

9.1 Liên lạc lưu động (liên lạc hai chiều không - địa)

9.1.1 Tổng quan

a) Liên lạc thoại vô tuyến và liên lạc dữ liệu được sử dụng trong liên lạc hai chiều không - địa cho mục đích cung cấp ATS. Cơ sở ATS sử dụng tần số 121,5 MHz làm tần số khẩn nguy và phải thường xuyên canh nghe trên tần số này;

b) Khi thông số RCP cho liên lạc theo tính năng được quốc gia công bố, cơ sở ATS phải được cung cấp các trang thiết bị liên lạc phù hợp với các thông số này;

CHÚ THÍCH: Thông tin về khái niệm và tài liệu hướng dẫn về PBCS nêu tại Tài liệu số 9869 về PBCS của ICAO.

c) Khi sử dụng liên lạc thoại hoặc dữ liệu hai chiều giữa tổ lái và kiểm soát viên không lưu để cung cấp dịch vụ ATC, phải đảm bảo thiết bị ghi lại các kênh liên lạc không - địa;

CHÚ THÍCH: Các yêu cầu về lưu trữ các đoạn ghi âm tự động kênh liên lạc không - địa được mô tả tại Mục 3.5.1.5, Tập 2 Phụ ước 10 về viễn thông hàng không của ICAO.

d) Các đoạn ghi âm kênh liên lạc không địa cần được lưu trữ tối thiểu 30 ngày.

9.1.2 Liên lạc lưu động sử dụng cho dịch vụ thông báo bay

a) Thiết bị liên lạc hai chiều không - địa phải có khả năng duy trì liên lạc hai chiều giữa cơ sở cung cấp dịch vụ thông báo bay, trạm thông báo bay tại sân bay và tàu bay có trang bị thích hợp tại các vị trí trong FIR;

b) Trong mọi thời điểm, thiết bị liên lạc hai chiều không - địa sử dụng để cung cấp dịch vụ thông báo bay phải đảm bảo liên lạc hai chiều trực tiếp, nhanh chóng, liên tục và không bị can nhiễu.

9.1.3 Liên lạc lưu động sử dụng cho dịch vụ kiểm soát đường dài

a) Thiết bị liên lạc hai chiều không - địa phải có khả năng duy trì liên lạc hai chiều giữa cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài và tàu bay có trang bị thích hợp tại các vị trí trong FIR;

b) Trong mọi thời điểm, thiết bị liên lạc hai chiều không - địa sử dụng để cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài phải đảm bảo liên lạc hai chiều trực tiếp, nhanh chóng liên tục và không bị nhiễu;

c) Khi sử dụng các kênh liên lạc thoại hai chiều không - địa HF để cung cấp dịch vụ kiểm soát đường dài và do nhân viên truyền tin phụ trách, phải bố trí thích hợp để đảm bảo liên lạc thoại trực tiếp giữa tổ lái và kiểm soát viên không lưu khi cần thiết.

9.1.4 Liên lạc lưu động sử dụng cho dịch vụ kiểm soát tiếp cận

a) Thiết bị liên lạc hai chiều không - địa sử dụng để cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận phải đảm bảo liên lạc trực tiếp, nhanh chóng, liên tục và không bị nhiễu giữa cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận và tàu bay có trang bị thích hợp do cơ sở đó kiểm soát;

b) Khi cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận thực hiện chức năng một cách độc lập, phải tiến hành liên lạc hai chiều trên kênh liên lạc của cơ sở này.

9.1.5 Liên lạc lưu động cho dịch vụ kiểm soát tại sân bay

a) Thiết bị liên lạc hai chiều không - địa phải đảm bảo liên lạc trực tiếp, nhanh chóng, liên tục và không bị nhiễu giữa TWR và tàu bay có trang bị thích hợp hoạt động trong vòng bán kính 45 km (25 NM) tính từ điểm quy chiếu sân bay;

b) Khi điều kiện cho phép, các kênh liên lạc riêng biệt nên được cung cấp cho việc điều hành hoạt động trên khu vực di chuyển tại sân bay.

9.2 Liên lạc cố định hàng không (Liên lạc hai chiều địa - địa)**9.2.1 Tổng quan**

Liên lạc thoại trực tiếp và liên lạc dữ liệu được sử dụng trong liên lạc đất đối đất cho các mục đích của ATS.

CHÚ THÍCH 1: Cơ sở cung cấp dịch vụ thông tin căn cứ vào khoảng thời gian cần thiết cho thiết lập liên lạc giữa hai cơ sở liên quan để xác định loại kênh liên lạc. Ví dụ: Liên lạc "tức thời" là liên lạc có thể thiết lập ngay lập tức, "trong vòng 15 giây" đối với liên lạc qua tổng đài và "05 phút" đối với liên lạc sử dụng phương pháp truyền phát lại.

CHÚ THÍCH 2: Các yêu cầu trong việc lưu trữ các đoạn ghi âm tự động trong ATC nêu tại Mục 3.5.1.5, Tập 2 Phụ ước 10 về viễn thông hàng không của ICAO.

9.2.2 Liên lạc cố định hàng không trong phạm vi một FIR

a) Liên lạc giữa các cơ sở ATS:

TCCS 27:2020/CHK

- Trung tâm Thông báo bay phải có các thiết bị để liên lạc với những cơ sở cung cấp dịch vụ trong vùng trách nhiệm bao gồm ACC, APP, TWR;
- ACC ngoài việc kết nối với trung tâm thông báo bay phải có thiết bị để liên lạc với những cơ sở trong ranh giới khu vực trách nhiệm của trung tâm bao gồm APP, TWR, phòng thủ tục bay;
- APP, ngoài liên lạc với trung tâm thông báo bay, ACC phải có thiết bị để liên lạc với TWR, phòng thủ tục bay có liên quan;
- TWR, ngoài liên lạc với trung tâm thông báo bay, ACC, APP phải có thiết bị để liên lạc với phòng thủ tục bay có liên quan.

b) Liên lạc giữa cơ sở ATS và các cơ sở khác:

1) Trung tâm thông báo bay, ACC phải có thiết bị để liên lạc với các cơ sở cung cấp các dịch vụ có liên quan trong phạm vi trách nhiệm bao gồm:

- Các đơn vị có liên quan thuộc Bộ Quốc phòng;
- Cơ sở MET;
- Trạm viễn thông hàng không phục vụ cho trung tâm;
- Văn phòng điều hành có liên quan;
- Cơ sở SAR và đơn vị cứu hộ có liên quan;
- Phòng NOTAM quốc tế.

2) APP, TWR phải có thiết bị để liên lạc với các cơ sở cung cấp dịch vụ trong vùng trách nhiệm bao gồm:

- Các đơn vị có liên quan thuộc Bộ Quốc phòng;
- Cơ sở SAR và đơn vị cứu hộ khác có liên quan (bao gồm cả cứu thương, chữa cháy ..);
- Cơ sở MET;
- Trạm thông tin liên lạc hàng không;
- Cơ sở quản lý sân đỗ (nếu được thiết lập riêng biệt).

3) Thiết bị liên lạc yêu cầu đối với đơn vị liên quan của Bộ Quốc phòng nêu trên đây phải bao gồm cả thiết bị đảm bảo liên lạc nhanh chóng và vững chắc giữa cơ sở ATS và các đơn vị quản lý vùng trời, quản lý bay có liên quan thuộc Bộ Quốc phòng chịu trách nhiệm kiểm soát hoạt động bay chặn trong ranh giới khu vực trách nhiệm của cơ sở ATS.

c) Những yêu cầu đối với thiết bị liên lạc: Thiết bị liên lạc nêu tại Điểm 1) và 2) ngay trên đây phải tuân thủ các yêu cầu sau:

1) Việc kết nối của các thiết bị liên lạc thoại trực tiếp hoặc kết hợp với liên lạc dữ liệu phải được thiết lập ngay lập tức đối với mục đích truyền tải dữ liệu điều khiển ra đa hoặc ADS-B và trong vòng 15 giây đối với các mục đích khác;

2) Liên lạc truyền điện văn khi được yêu cầu phải có bản lưu với thời gian chuyển điện văn không được vượt quá 05 phút;

3) Đối với các trường hợp khác không quy định tại Điểm 1) ngay trên đây, các thiết bị liên lạc phải

tuân thủ theo các yêu cầu sau:

- Việc kết nối của các thiết bị liên lạc thoại trực tiếp hoặc kết hợp với liên lạc dữ liệu phải được thiết lập trong vòng 15 giây;
- Liên lạc truyền điện văn khi được yêu cầu phải có bản lưu với thời gian chuyển điện văn không được vượt quá 05 phút.
- 4) Trong mọi trường hợp, yêu cầu có thiết bị thích hợp để ghi lại dữ liệu tự động truyền đến các máy chủ cung cấp ATS;
- 5) Các thiết bị liên lạc theo yêu cầu tại Điểm 1) và 2) ngay trên đây phải xem xét bổ sung trong trường hợp cần thiết bằng các thiết bị liên lạc theo hình thức âm thanh, hình ảnh riêng biệt;
- 6) Các thiết bị liên lạc theo yêu cầu tại Điểm 2) ngay trên đây cần phải có dự phòng cho các thiết bị liên lạc thoại trực tiếp;
- 7) Các thiết bị liên lạc theo yêu cầu đối với trạm thông tin liên lạc hàng không nêu tại Điểm 2) a ngay trên đây phải có dự phòng cho các thiết bị liên lạc thoại trực tiếp, việc kết nối phải được thiết lập trong vòng 15 giây;
- 8) Các thiết bị liên lạc trực thoại và liên lạc dữ liệu giữa các cơ sở ATS với nhau và các cơ sở khác được yêu cầu tại Điểm 1) và 2) ngay trên đây phải đảm bảo việc tự động ghi lại;
- 9) Các dữ liệu và thông tin liên lạc được ghi lại phải được lưu trữ trong thời gian ít nhất là 30 ngày.

9.2.3 Liên lạc cố định hàng không sử dụng giữa các FIR

a) Trung tâm thông báo bay, ACC phải có thiết bị để liên lạc với các trung tâm thông báo bay, ACC kế cận:

- 1) Thiết bị liên lạc này phải bao gồm những thiết bị đảm bảo chuyển điện văn theo một mẫu thuận tiện cho việc lưu trữ lâu dài và theo đúng thời gian quy định;
- 2) Giữa các ACC kế cận phải có liên lạc trực thoại, liên lạc dữ liệu (nếu áp dụng) và phải được ghi lại tự động; trong trường hợp sử dụng cho mục đích chuyển giao kiểm soát ra đa hoặc giám sát ADS, liên lạc phải được thiết lập tức thời; liên lạc cho các mục đích khác phải được thiết lập trong vòng 15 giây;
- 3) Để loại bỏ hoặc giảm bớt việc bay chặn theo thỏa thuận với các quốc gia có liên quan trong trường hợp tàu bay lệch khỏi đường bay chỉ định, phải đảm bảo liên lạc trực thoại hoặc liên lạc dữ liệu giữa ACC và trung tâm của các quốc gia kế cận. Thiết bị liên lạc này phải được ghi lại tự động và liên lạc phải được thiết lập trong vòng 15 giây;
- 4) Các thiết bị liên lạc tại Điểm 3) ngay trên đây phải đảm bảo thiết lập được kết nối trong vòng 15 giây.

b) Các cơ sở ATS kế cận phải đảm bảo được kết nối trong mọi trường hợp khi có tình huống đặc biệt xảy ra;

CHÚ THÍCH: Tình huống đặc biệt có thể liên quan đến mật độ hoạt động bay, các kiểu loại tàu bay đang hoạt động hoặc cách thức tổ chức, thiết lập vùng trời. Tình huống đặc biệt có thể xảy ra nếu CTA bị gián đoạn hoặc không được thiết lập.

c) Trong trường hợp khi một CTA yêu cầu cấp huấn lệnh cho tàu bay trước khi khởi hành để vào

một khu vực kiểm soát đường dài kế cận, phải đảm bảo liên lạc giữa APP, TWR, ACC liên quan;

d) Các thiết bị liên lạc tại Điểm b) và c) ngay trên đây phải có thiết bị dự phòng thoại trực tiếp hoặc kết hợp với liên lạc dữ liệu với chế độ lưu trữ tự động. Việc kết nối phải được thiết lập ngay lập tức đối với truyền tải dữ liệu điều hành sử dụng ra đa, tín hiệu ADS-B hoặc ADS-C và trong 15 giây đối với các mục đích khác;

đ) Trong mọi trường hợp khi việc trao đổi dữ liệu giữa các hệ thống máy tính ATS được yêu cầu, các thiết bị ghi tự động thích hợp phải được trang bị;

e) Các dữ liệu và thông tin liên lạc yêu cầu tại Điểm đ) ngay trên đây phải được lưu trữ lại trong thời gian ít nhất 30 ngày.

9.2.4 Các phương thức cho liên lạc thoại trực tiếp

Các phương thức thích hợp cho việc liên lạc thoại trực tiếp phải được thiết lập để cho phép kết nối ngay lập tức đối với các cuộc gọi khẩn cấp liên quan đến an toàn bay và nếu cần thiết có thể gián đoạn các kết nối ít quan trọng hơn vào thời điểm đó.

9.3 Dịch vụ kiểm soát tại sân bay

Thông tin liên lạc trong việc kiểm soát các phương tiện không phải là tàu bay hoạt động tại khu vực di chuyển trong sân bay có kiểm soát yêu cầu như sau:

9.3.1 Phương tiện liên lạc vô tuyến hai chiều phải được cung cấp cho cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tại sân bay và người điều khiển phương tiện trong khu vực di chuyển trừ trường hợp liên lạc sử dụng hệ thống tín hiệu bằng mắt được sử dụng;

9.3.2 Trong điều kiện thích hợp, kênh liên lạc riêng biệt sẽ được cung cấp cho người điều khiển phương tiện trong khu vực di chuyển. Thiết bị ghi âm sẽ được sử dụng trên tất các kênh liên lạc này;

9.3.3 Các dữ liệu ghi âm được yêu cầu tại 9.3.2 Tiêu chuẩn này phải được lưu trữ ít nhất 30 ngày.

9.4 Tự động ghi lại dữ liệu giám sát

9.4.1 Dữ liệu giám sát từ các ra đa sơ cấp và thứ cấp hoặc các hệ thống khác như (ADS-B, ADS-C), được sử dụng để hỗ trợ cho ATS được lưu trữ tự động để phục vụ cho việc điều tra tai nạn, sự cố, tìm kiếm cứu nạn và đánh giá, đào tạo về các hệ thống giám sát;

9.4.2 Các dữ liệu lưu trữ tự động sẽ được lưu lại ít nhất là 15 ngày. Các dữ liệu lưu trữ để phục vụ cho việc điều tra tai nạn, sự cố sẽ được lưu trữ cho đến khi không còn cần thiết nữa cho việc điều tra này.

10 Yêu cầu về đảm bảo cơ sở hạ tầng, thiết bị, môi trường làm việc cho ATS

10.1 Tổng quan

Cơ sở ATS phải được tổ chức ATS đảm bảo cơ sở hạ tầng, vị trí làm việc đảm bảo rộng rãi, về tiếng ồn, nhiệt độ và độ ẩm, tiện lợi và an toàn cho hoạt động của hệ thống thiết bị, trang bị ANS, cho nhân viên ATS và đội ngũ nhân viên ANS khác làm việc, nghỉ ngơi giữa ca; huấn luyện, học rút kinh nghiệm, bình giảng sự cố.

CHÚ THÍCH: Các yêu cầu lập kế hoạch đảm bảo cơ sở ATS nêu tại Tài liệu số 9426 về lập kế hoạch ATS của ICAO.

10.2 Yêu cầu đảm bảo hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị sử dụng cho các cơ sở ATS: Nội dung chi tiết được quy định tại Phụ lục K của Tiêu chuẩn này.

11 Yêu cầu về tin tức cho ATS

11.1 Tin tức khí tượng

11.1.1 Quy định chung

a) Cơ sở ATS phải được cung cấp những tin tức cập nhật mới nhất về các điều kiện khí tượng thực tế và dự báo cần thiết để thực hiện chức năng của mình. Tin tức được cung cấp cho nhân viên ATS phải có hình thức dễ hiểu nhất và tần suất đáp ứng theo các yêu cầu của từng cơ sở ATS liên quan;

b) Cơ sở ATS phải được cung cấp tin tức cụ thể về vị trí, sự phát triển theo chiều cao, hướng và tốc độ di chuyển của các hiện tượng thời tiết có thể gây nguy hiểm cho hoạt động khai thác tàu bay trong khu vực lân cận sân bay và đặc biệt trong khu vực cất hạ cánh;

CHÚ THÍCH: Các hiện tượng thời tiết được nêu chi tiết tại Mục 4.6.8 Chương 4 Phụ ước 3 về khí tượng hàng không của ICAO.

c) Khi hệ thống xử lý dữ liệu của cơ sở ATS xử lý các dữ liệu hàng không ở dạng kỹ thuật số, việc sắp xếp các nội dung, định dạng và truyền phát phải được thỏa thuận giữa cơ sở MET và cơ sở ATS có sự chấp thuận của Cục HKVN.

11.1.2 ACC

a) ACC phải được cung cấp tin tức khí tượng nêu tại Phụ đính 9 của Phụ ước 3 về khí tượng hàng không của ICAO, đặc biệt chú ý đến sự xuất hiện hoặc dự báo xuất hiện của thời tiết trở nên xấu đi ngay sau khi xác định được. Các bản tin và dự báo này phải bao trùm toàn bộ FIR hoặc vùng kiểm soát;

b) ACC phải được cung cấp số liệu khí áp thực tế theo tần suất thích hợp để đặt đồng hồ độ cao tại vị trí do ACC chỉ định.

CHÚ THÍCH: Một số thay đổi nhất định trong điều kiện thời tiết được coi là xấu đi trong một yếu tố thời tiết, mặc dù bình thường chúng không được coi là xem xét như vậy. Ví dụ sự tăng nhiệt độ ảnh hưởng đến việc khai thác của 1 số loại tàu bay nhất định.

11.1.3 Cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận

a) Cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận phải được cung cấp những tin tức khí tượng mới nhất nêu tại Phụ đính 9 của Phụ ước 3 về khí tượng hàng không của ICAO cho vùng trời và các sân bay liên quan. Những bản tin đặc biệt, dự báo bổ sung phải được chuyển ngay cho cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận không phải chờ đến bản tin hoặc dự báo thường lệ kế tiếp. Trường hợp nhiều thiết bị đo gió được sử dụng, các chỉ số liên quan phải được đánh dấu rõ ràng để xác định đường CHC và phần đường CHC được theo dõi bởi từng thiết bị đo gió;

b) Cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận phải được cung cấp số liệu về khí áp thực tế để thiết lập đồng hồ đo độ cao tại vị trí do cơ sở này chỉ định;

c) Cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận cho giai đoạn tiếp cận chót, hạ cánh, cất cánh phải được trang bị màn hình chỉ thị về gió mặt đất. Số liệu trên màn hình này phải được lấy từ cùng

một địa điểm quan trắc, cùng thiết bị đo gió như màn hình đặt tại TWR và tại trạm quan trắc;

d) Nếu sân bay được trang bị hệ thống quan trắc tự động, cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận cho giai đoạn tiếp cận chót, hạ cánh, cất cánh phải được trang bị màn hình chỉ trị số tầm nhìn thực tế trên đường CHC. Số liệu trên màn hình này phải được lấy từ cùng một địa điểm quan trắc, một thiết bị đo tầm nhìn như những màn hình đặt tại TWR và tại trạm quan trắc;

đ) Nếu sân bay được trang bị hệ thống quan trắc tự động, cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận cho giai đoạn tiếp cận chót, hạ cánh, cất cánh phải được trang bị màn hình chỉ trị số độ cao trần mây thực tế. Số liệu trên màn hình này phải được lấy từ cùng một địa điểm quan trắc, một thiết bị đo độ cao trần mây như những màn hình đặt tại TWR và tại trạm quan trắc;

e) Cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận cho giai đoạn tiếp cận chót, hạ cánh, cất cánh phải được cung cấp tin tức về gió đứt có thể ảnh hưởng đến tàu bay trong quá trình tiếp cận hoặc cất cánh hoặc tiếp cận theo vòng lượn bằng mắt.

CHÚ THÍCH: Các quy định liên quan đến việc thông báo cảnh báo gió đứt và các yêu cầu ATS về tin tức khí tượng nêu tại Chương 7 và Phụ đính 6 và 9 của Phụ ước 3 về khí tượng hàng không của ICAO.

11.1.4 TWR

a) TWR phải được cung cấp những tin tức khí tượng nêu tại Phụ đính 9 của Phụ ước 3 về khí tượng hàng không của ICAO đối với sân bay liên quan. Bản tin đặc biệt và dự báo bổ sung phải được chuyển ngay cho TWR mà không phải chờ đến bản tin hoặc dự báo thường lệ kế tiếp;

b) TWR phải được cung cấp số liệu khí áp thực tế để đặt đồng hồ đo độ cao tại sân bay liên quan;

c) TWR phải được trang bị màn hình hiển thị gió mặt đất. Số liệu trên màn hình này phải được lấy từ cùng một địa điểm quan trắc, cùng thiết bị đo gió như màn hình đặt tại trạm quan trắc. Trường hợp nhiều thiết bị đo gió được sử dụng, các hiển thị liên quan phải được đánh dấu rõ ràng để xác định đường CHC và phần đường CHC được theo dõi bởi từng thiết bị đo gió;

d) Nếu sân bay được trang bị hệ thống quan trắc tự động, TWR phải được trang bị màn hình chỉ trị số tầm nhìn thực tế trên đường CHC. Số liệu trên màn hình này phải được lấy từ cùng một địa điểm quan trắc, một thiết bị đo tầm nhìn như màn hình đặt tại trạm quan trắc;

đ) Nếu sân bay được trang bị hệ thống quan trắc tự động, TWR phải được trang bị màn hình chỉ trị số độ cao trần mây thực tế. Số liệu trên màn hình này phải được lấy từ cùng một địa điểm quan trắc, một thiết bị đo độ cao trần mây như những màn hình đặt tại trạm quan trắc;

e) TWR phải được cung cấp tin tức về gió đứt có thể ảnh hưởng đến tàu bay khi đang tiếp cận, cất cánh, tiếp cận theo vòng lượn bằng mắt và tàu bay trên đường CHC trong quá trình chạy xả đà sau khi hạ cánh, chạy lấy đà cất cánh;

g) TWR, các cơ sở ATS khác liên quan phải được cung cấp các cảnh báo tại sân bay.

CHÚ THÍCH: Các cảnh báo về điều kiện khí tượng tại sân bay được nêu chi tiết tại Phụ đính 6 của Phụ ước 3 về khí tượng hàng không của ICAO.

11.1.5 Trạm thông báo bay

Trạm thông báo bay phải được cung cấp những bản tin thời tiết thực tế và dự báo để phục vụ mục đích thông báo bay. Một bản sao của tin tức đó sẽ được chuyển tiếp đến ACC liên quan.

11.2 Tin tức về tình trạng tại sân bay và tình trạng hoạt động của các phương tiện, thiết bị

liên quan

TWR và cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận sẽ được thông báo về tình trạng khu vực hoạt động tại sân bay, bao gồm cả những mối nguy hiểm tạm thời và tình trạng hoạt động của hệ thống kỹ thuật, thiết bị trên sân bay liên quan.

11.3 Tin tức về tình trạng hoạt động của thiết bị dẫn đường

11.3.1 Các cơ sở ATS phải được thông báo về tình trạng hoạt động của thiết bị dẫn đường, thiết bị trợ giúp dẫn đường trực quan giúp cho tàu bay hạ cánh, cất cánh, tiếp cận, di chuyển trên mặt đất trong khu vực trách nhiệm của các cơ sở này.

11.3.2 Thông tin về tình trạng hoạt động và những thay đổi về dịch vụ dẫn đường vô tuyến và thiết bị trợ giúp dẫn đường trực quan nêu tại 11.3.1 Tiêu chuẩn này sẽ được gửi ngay tới các cơ sở ATS liên quan phù hợp với việc sử dụng dịch vụ và trợ giúp có liên quan.

CHÚ THÍCH: Hướng dẫn liên quan đến việc cung cấp tin tức cho cơ sở ATS đối với thiết bị trợ giúp dẫn đường trực quan và không trực quan nêu tại Tài liệu số 9426 về lập kế hoạch ATS của ICAO. Các thông số về giám sát thiết bị trợ giúp dẫn đường trực quan nêu tại Tập I Phụ ước 14 về sân bay và tại Phần 5 Tài liệu số 9157 về thiết kế sân bay của ICAO. Các thông số về giám sát thiết bị trợ giúp dẫn đường không trực quan nêu tại Tập I Phụ ước 10 về viễn thông hàng không của ICAO.

11.4 Tin tức về khí cầu tự do không người lái

Người khai thác khí cầu tự do không người lái phải thông báo cho các cơ sở ATS liên quan số liệu cụ thể về các chuyến bay của khí cầu tự do không người lái.

11.5 Tin tức liên quan đến hoạt động núi lửa

11.5.1 Theo thỏa thuận nội bộ, các cơ sở ATS phải được thông báo về hoạt động núi lửa sắp phun trào, núi lửa phun trào và mây tro bụi núi lửa có thể gây ảnh hưởng đến các chuyến bay đang bay trong vùng trời thuộc phạm vi khu vực trách nhiệm.

11.5.2 Các ACC phải được cung cấp thông tin tư vấn về mây tro bụi núi lửa được thông báo bởi trung tâm tư vấn tro bụi núi lửa (VAAC) liên quan.

CHÚ THÍCH: Trung tâm tư vấn tro bụi núi lửa (VAAC) được chỉ định phù hợp với thỏa thuận không vận khu vực.

11.6 Tin tức liên quan đến mây phóng xạ và hóa chất độc hại

Căn cứ các thỏa thuận liên quan, cơ sở ATS phải được thông báo về việc xả vật liệu phóng xạ và hóa chất độc hại ra không khí có thể gây ảnh hưởng đến chuyến bay đang bay trong vùng trời thuộc phạm vi khu vực trách nhiệm./.

Phụ lục A

(Quy định)

Nguyên tắc xác định tính năng dẫn đường và tên của đường bay ATS trừ đường bay khởi hành và đến tiêu chuẩn

CHÚ THÍCH: Tài liệu liên quan đến việc thiết lập các đường bay khởi hành và đến tiêu chuẩn nêu tại Tài liệu số 9426 về lập kế hoạch dịch vụ không lưu của ICAO.

A.1 Tên của các đường bay ATS và các thông số dẫn đường

A.1.1 Mục đích của hệ thống tên của các đường bay và các thông số dẫn đường áp dụng cho một hoặc nhiều chặng đường, tuyến đường bay ATS hoặc khu vực cụ thể để cho phép cả tổ lái và nhân viên không lưu thực hiện những hành động sau, có tính đến các yêu cầu về tính tự động:

- a) Làm tham chiếu chính xác cho đường bay ATS mà không cần sử dụng tọa độ địa lí hoặc những phương tiện khác để mô tả đường bay;
- b) Gắn đường bay ATS với một cấu trúc nhất định theo chiều cao của vùng trời, khi có thể áp dụng;
- c) Chỉ ra mức độ chính xác của tính năng dẫn đường khi tàu bay hoạt động dọc theo một đường bay ATS hoặc trong một khu vực nhất định;
- d) Chỉ ra rằng đường bay được sử dụng chủ yếu hoặc dành riêng cho những loại tàu bay nhất định.

CHÚ THÍCH 1: Những thông số kĩ thuật về việc công bố của hệ thống dẫn đường được đưa ra tại Chương 7 Phụ ước 4 về sơ đồ hàng không và Phụ lục 1 của Phụ ước 15 về AIS của ICAO.

CHÚ THÍCH 2: Liên quan đến Phụ lục này và cho mục đích lập kế hoạch bay, thông số dẫn đường được quy định trước không được xem xét như là một phần thiết yếu của tên đường bay ATS.

A.1.2 Nhằm phù hợp với mục đích này, một hệ thống tên đường bay phải:

- a) Cho phép nhận biết đường bay ATS theo một cách thức đơn giản và duy nhất;
- b) Tránh dư thừa;
- c) Có thể sử dụng cho cả những hệ thống tự động dưới mặt đất và trên không;
- d) Ngắn gọn nhất trong việc khai thác sử dụng;
- đ) Cung cấp đủ khả năng mở rộng để phục vụ cho yêu cầu trong tương lai mà không cần các thay đổi cơ bản.

A.1.3 Những đường bay ATS có kiểm soát, được tư vấn không lưu và không có kiểm soát, trừ những đường bay khởi hành và bay đến tiêu chuẩn, sẽ được xác định theo các tiêu chuẩn dưới đây.

A.2 Thành phần của tên đường bay

A.2.1 Việc đặt tên đường bay ATS sẽ bao gồm một ký tự cơ bản được bổ sung, nếu cần thiết, bằng:

- a) Một tiền tố được quy định tại Mục A.2.3 của Phụ lục này;
- b) Một ký tự được thêm vào theo qui định tại Mục A.2.4 của Phụ lục này.

Số lượng các ký tự được yêu cầu để tạo tên đường bay sẽ không vượt quá 6 ký tự.

Số lượng các ký tự được yêu cầu để tạo tên đường bay nên duy trì tối đa năm ký tự nếu có thể được.

A.2.2 Tên cơ bản của đường bay bao gồm một chữ cái trong bảng chữ cái và tiếp theo là chữ số được đánh số từ 1 đến 999. Việc lựa chọn ký tự được thực hiện theo quy ước sau:

- a) A, B, G, R đối với những đường bay cấu thành mạng đường bay ATS của khu vực và không phải là đường bay có cung cấp dịch vụ dẫn đường khu vực;
- b) L, M, N, P cho những đường bay có tính năng dẫn đường khu vực cấu thành mạng đường bay ATS của khu vực;
- c) H, J, V, W cho những đường bay không cấu thành mạng đường bay ATS của khu vực và không phải là đường bay có tính năng dẫn đường khu vực;
- d) Q, T, Y, Z cho những đường bay có tính năng dẫn đường khu vực mà không cấu thành mạng đường bay ATS của khu vực.

A.2.3 Một ký tự bổ sung sẽ được thêm vào như một tiền tố cho tên cơ bản của đường bay khi áp dụng như sau:

- a) K để chỉ đường bay có mực bay thấp được thiết lập để sử dụng chủ yếu bởi trực thăng;
- b) U để chỉ ra đường bay hoặc một phần đường bay được thiết lập trong những vùng trời cao hơn;
- c) S để chỉ ra đường bay được thiết lập chỉ dành cho tàu bay siêu thanh sử dụng trong suốt quá trình tăng tốc, giảm tốc và trong chuyến bay siêu thanh.

A.2.4 Khi được Cục HKVN quy định hoặc dựa trên thỏa thuận không vận khu vực, bổ sung thêm một ký tự vào sau ký hiệu cơ bản của đường bay ATS để xác định loại dịch vụ được cung cấp theo quy tắc như sau:

- a) Chữ F để chỉ rằng cả đường bay hoặc một phần của đường bay đó chỉ được cung cấp dịch vụ tư vấn không lưu;
- b) Chữ G để chỉ rằng cả đường bay hoặc một phần của đường bay đó chỉ được cung cấp dịch vụ thông báo bay.

CHÚ THÍCH 1: Vì sự hạn chế của các thiết bị hiển thị trên khoang tàu bay, chữ "F" và "G" có thể không được hiển thị cho tổ lái.

CHÚ THÍCH 2: Việc thực hiện một hay một phần đường bay như đường bay có kiểm soát, đường bay có cung cấp dịch vụ tư vấn hay đường bay có cung cấp dịch vụ thông báo bay được chỉ ra trong sơ đồ hàng không và tập thông báo tin tức hàng không phù hợp với các quy định tại Phụ ước 4 về sơ đồ hàng không và Phụ ước 15 về AIS của ICAO.

A.3 Chỉ định tên cơ bản của đường bay

A.3.1 Đường bay ATS sẽ được chỉ định tên cơ bản của đường bay theo những nguyên tắc sau đây:

a) Một tên cơ bản của đường bay được chỉ định một đường bay trực chính cho toàn bộ chiều dài của nó, bất kể TMA, quốc gia hay những khu vực mà đường bay này đi ngang qua;

CHÚ THÍCH: Điều này đặc biệt quan trọng khi sử dụng thiết bị xử lý dữ liệu ATS tự động và dẫn đường trên tàu bay bằng máy tính.

b) Khi hai hay nhiều đường bay chính có chung một chặng bay, chặng bay đó nên được chỉ định tên của tất cả các đường bay liên quan, trừ khi điều đó gây khó khăn cho việc cung cấp ATS, trong trường hợp này, thông qua thỏa thuận chung, một tên đường bay duy nhất sẽ được ấn định;

c) Một tên cơ bản của đường bay được ấn định cho một đường bay thì không được ấn định cho đường bay khác;

d) Những yêu cầu của một quốc gia về tên đường bay được thông báo tới Văn phòng ICAO khu vực châu Á - Thái Bình Dương để điều phối.

A.4 Việc sử dụng các tên đường bay trong liên lạc

a) Trong liên lạc chữ in, tên đường bay nên luôn luôn được thể hiện không ít hơn 2 ký tự và không nhiều hơn 6 ký tự;

b) Trong liên lạc bằng thoại, chữ cái cơ bản của tên đường bay sẽ được nói theo bảng chữ cái đánh vần của ICAO;

c) Khi những tiền tố K, U hoặc S nêu tại Mục A.2.3 của Phụ lục này được sử dụng trong liên lạc thoại, sẽ được phát âm như sau:

K - KOPTER

U – UPPER

S - SUPERSONIC

Từ “kopter” sẽ được phát âm như trong từ “helicopter” và từ “upper” và “supersonic” như trong ngôn ngữ tiếng Anh;

d) Khi những chữ cái “F” và “G” nêu tại Mục A.2.4 của Phụ lục này được sử dụng, không cần yêu cầu tổ lái sử dụng các chữ này trong liên lạc thoại./.