

Số: 370 /QĐ-CHK

Hà Nội, ngày 27 tháng 02 năm 2020

QUYẾT ĐỊNH
Về việc ban hành Quy chế điều phối giờ cất cánh và hạ 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 17/2016/TT-BGTVT ngày 30/6/2016 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 2606/QĐ-BGTVT ngày 07/9/2017 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 và Quyết định số 1055/QĐ-BGTVT ngày 31/5/2019 Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về sửa đổi, bổ sung Quyết định số 2606/QĐ-BGTVT ngày 07/9/2017 quy định chức năng nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng không Việt Nam;

Theo đề nghị của Trưởng phòng Vận tải hàng không,

QUYẾT ĐỊNH:

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

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký và thay thế Quyết định số 1495/QĐ-CHK ngày 17/8/2016 và Quyết định số 348/QĐ-CHK ngày 02/3/2017 của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam.

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, Tre Việt;
- Công ty bay dịch vụ HK (VASCO);
- Cảng vụ HK miền Bắc, Trung, Nam;
- Các Phó Cục trưởng;
- Các Phòng thuộc Cục HKVN: QLHĐB, QLCHKS, PC;
- Thanh tra Cục HKVN;
- Thành viên Hội đồng Slot;
- Lưu: VT, VTHK (DA.20b).

CỤC TRƯỞNG



Đinh Việt Thắng

Hà Nội, ngày 27 tháng 2 năm 2020

QUY CHẾ

Điều phối giờ cất cánh và hạ cánh tại các cảng hàng không Việt Nam
(Ban hành kèm theo Quyết định số 370/QĐ-CHK
ngày 27 tháng 2 năm 2020 của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)

Chương I

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Quy chế này hướng dẫn về điều phối giờ cất cánh và hạ cánh (slot) tại các cảng hàng không, sân bay của Việt Nam đối với các chuyến bay vận chuyển hàng không và chuyến bay thực hiện hoạt động hàng không chung được mở công khai cho công chúng sử dụng.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

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 và chuyến bay hoạt động hàng không chung thực hiện đều đặn theo lịch bay được công bố.

Điều 3. Giải thích từ ngữ

Những thuật ngữ áp dụng trong Quy chế này được hiểu như sau:

1. Slot là giờ cất cánh hoặc giờ hạ cánh của tàu bay theo kế hoạch vào ngày, tháng, năm cụ thể để một chuyến bay cụ thể được sử dụng hạ tầng cảng hàng không cần thiết khai thác đi hoặc đến cảng hàng không. Tại Quy chế này, giờ cất cánh là giờ rút chèn, giờ hạ cánh là giờ đóng chèn.

2. Chuyến bay vận chuyển hàng không và chuyến bay thực hiện hoạt động hàng không chung là chuyến bay được quy định tương ứng tại khoản 1 Điều 109 và khoản 1 Điều 198 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.

3. Mùa lịch bay (Seasons) 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 slot là Hội đồng điều phối giờ cất cánh và hạ cánh của tàu bay tại các cảng hàng không, sân bay Việt Nam được thành lập theo Quyết định của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam.

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

6. Chuỗi slot là tập hợp các slot có cùng thời gian và ngày khai thác trong tuần, kéo dài từ 5 tuần liên tục trở lên trong một mùa lịch bay.

Điều 4. Cảng hàng không, sân bay được điều phối

1. Cảng hàng không, sân bay được điều phối là cảng hàng không, sân bay mà nhu cầu slot khai thác trong một khung thời gian nhất định vượt quá năng lực thông qua của cảng hàng không, sân bay đó.

2. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm ban hành danh sách các cảng hàng không, sân bay được điều phối tại Việt Nam.

Điều 5. Tham số điều phối slot

1. Tham số điều phối slot là chỉ số giới hạn để thực hiện việc điều phối slot, được tính theo số chuyến bay khai thác đi, đến cảng hàng không trong một khung thời gian nhất định và số lượng vị trí đỗ tàu bay.

2. Tham số điều phối slot bao gồm các chỉ số sau:

a) Năng lực khai thác của nhà ga;

b) Năng lực khai thác sân đỗ tàu bay;

c) Năng lực khai thác của đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay.

3. Khung thời gian quy định tại khoản 1 Điều này được xác định là 60 phút bất kỳ (rolling).

4. Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm xây dựng và đề xuất chỉ số giới hạn quy định tại điểm a, b khoản 2 Điều này và kế hoạch tăng hoặc giảm chỉ số giới hạn trung hạn 5 năm báo cáo Cục Hàng không Việt Nam theo mẫu và thời hạn nêu tại Phụ lục 1 ban hành kèm theo Quy chế này.

5. Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam có trách nhiệm xây dựng và đề xuất chỉ số giới hạn quy định tại điểm c khoản 2 Điều này và kế hoạch tăng hoặc giảm chỉ số giới hạn trung hạn 5 năm báo cáo Cục Hàng không Việt Nam theo mẫu và thời hạn nêu tại Phụ lục 2 ban hành kèm theo Quy chế này.

6. Trên cơ sở các chỉ số giới hạn được đề xuất theo khoản 3 và 4 Điều này, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam quyết định các tham số điều phối slot.

Chương II

QUY TRÌNH ĐIỀU PHỐI SLOT

Điều 6. Xác định slot lịch sử

1. Ngày cơ sở tính slot lịch sử

a) Ngày cơ sở tính slot lịch sử (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 tính slot lịch sử: Ngày 31 tháng 01 đối với lịch bay mùa Hè và ngày 31 tháng 8 đối với lịch bay mùa Đông;

b) Đối với các chuỗi slot được cấp mới sau Ngày cơ sở tính slot lịch sử, số lượng slot vào ngày được xác nhận lần đầu được dùng để tính toán tỷ lệ sử dụng.

2. Trước mỗi mùa lịch bay, theo thời hạn thông báo slot lịch sử (SHL Deadline) được quy định cập nhật tại Lịch điều phối slot của IATA, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo đến các hãng hàng không danh sách slot lịch sử. Các slot lịch sử phải đáp ứng đủ các điều kiện sau:

a) Là chuỗi slot của chuyến bay khai thác ít nhất 2/3 mùa lịch bay;

b) Tỷ lệ slot được sử dụng đúng phải đạt ít nhất 80% của mỗi chuỗi slot được xác nhận.

3. Slot được sử dụng đúng:

a) Đối với slot cất cánh là slot phải được khai thác thực tế không sớm hơn hoặc muộn hơn slot được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay quốc tế, 30 phút đối với chuyến bay nội địa;

b) Đối với slot hạ cánh là slot phải được khai thác thực tế.

Điều 7. Điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay

1. Theo thời hạn gửi đề nghị đầu mùa lịch bay (Initial Submission Deadline) được cập nhật tại Lịch điều phối slot của IATA, hãng hàng không muốn được xác nhận chuỗi slot gửi đề nghị đến địa chỉ thư điện tử được công bố trên Trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam (<http://www.caa.gov.vn>).

2. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay sử dụng các tiêu chí ưu tiên chính theo thứ tự sau:

a) Slot lịch sử và các thay đổi slot lịch sử không tác động đến các tham số điều phối;

b) Thay đổi slot lịch sử tác động đến các tham số điều phối;

c) Slot của hãng hàng không lần đầu tiên khai thác đến cảng hàng không: Ưu tiên xác nhận đến dưới 7 slot/ngày; tổng số slot xác nhận không vượt quá 50% chuỗi slot kéo dài suốt mùa lịch bay sau khi đã xác nhận theo tiêu chí tại điểm a, b khoản 2 Điều này;

d) Các slot kéo dài của mùa khai thác liền kề trước đó.

3. Cục Hàng không Việt Nam sử dụng các tiêu chí ưu tiên bổ sung dưới đây để điều phối các slot chưa được xác nhận bằng các tiêu chí ưu tiên chính tại khoản 2 Điều này và các slot mới của hãng hàng không đang khai thác:

a) Chuyến bay đến, đi từ khu vực cần khuyến khích phát triển vận tải hàng không, nhằm phát triển kinh tế-xã hội của đất nước;

b) Chuyến bay của hãng hàng không có tỷ lệ chuyến bay đúng giờ cao;

c) Chuyến bay đến, đi từ quốc gia mới;

d) Chuyến bay quốc tế đường dài;

đ) Chuyến bay đến, đi từ cảng hàng không mới;

e) Chuyến bay sử dụng tàu bay thân rộng có cấu hình thương mại lớn.

4. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam quyết định xác nhận slot trong trường hợp đã sử dụng tất cả các tiêu chí ưu tiên tại khoản 2 và 3 Điều này nhưng vẫn chưa xác nhận được chuỗi slot đầu mùa lịch bay trên cơ sở đề nghị của Hội đồng slot.

5. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi đến hãng hàng không kết quả điều phối (xác nhận-code K, đề nghị điều chỉnh-code O hoặc từ chối-code U) chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo thời hạn phân bổ slot đầu mùa lịch bay (SAL Deadline) được quy định cập nhật tại Lịch điều phối slot của IATA.

Điều 8. Điều phối chuỗi slot gửi sau thời hạn đề nghị chuỗi slot đầu mùa lịch bay

1. Trường hợp hãng hàng không gửi đề nghị xác nhận chuỗi slot sau thời hạn đề nghị chuỗi slot đầu mùa lịch bay, Cục Hàng không Việt Nam xem xét xác nhận theo các nguyên tắc sau:

a) Các chuỗi slot này chỉ được xem xét sau thời hạn xác nhận chuỗi slot đầu mùa lịch bay (SAL Deadline);

b) Đề nghị slot gửi trước được xem xét trước, không còn các quyền ưu tiên quy định tại khoản 2 và 3 Điều 7;

c) Nếu còn slot sẽ được xác nhận (code K) hoặc đề nghị điều chỉnh sang thời gian khác (code O) hoặc từ chối (code U).

2. Thời hạn xem xét xác nhận slot

a) Trường hợp hãng hàng không gửi đề nghị trước thời hạn xác nhận chuỗi slot đầu mùa lịch bay, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét trong 10 ngày làm việc kể từ thời hạn xác nhận chuỗi slot đầu mùa lịch bay;

b) Trường hợp hãng hàng không gửi đề nghị sau thời hạn xác nhận chuỗi slot đầu mùa lịch bay, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét trong 10 ngày làm việc kể từ ngày nhận được đề nghị.

3. Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm cung cấp thông tin về khả năng phục vụ theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 9. Điều phối slot không phải chuỗi

1. Đối với các đề nghị xác nhận slot không phải chuỗi, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét xác nhận slot theo các nguyên tắc sau:

a) Chỉ xem xét sau ngày 31 tháng 01 đối với lịch bay mùa Hè và ngày 31 tháng 8 đối với lịch bay mùa Đông;

b) Đề nghị slot gửi trước được xem xét trước;

c) Nếu còn slot sẽ được xác nhận (code K) hoặc đề nghị điều chỉnh sang thời gian khác (code O) hoặc từ chối (code U).

2. Thời hạn xem xét xác nhận slot:

a) Trường hợp hãng hàng không gửi đề nghị trước thời hạn tại điểm a khoản 1 Điều này, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét trong 05 ngày làm việc kể từ thời hạn tại điểm a khoản 1 Điều này;

b) Trường hợp hãng hàng không gửi đề nghị sau thời hạn tại điểm a khoản 1 Điều này, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét trong 05 ngày làm việc kể từ ngày nhận được đề nghị.

3. Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm cung cấp thông tin về khả năng phục vụ theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 10. Trả lại slot đã được xác nhận nhưng không sử dụng

1. Hãng hàng không có trách nhiệm trả lại slot đã xác nhận nhưng không sử dụng.

2. Hãng hàng không trả lại slot đến ngày 15 tháng 01 đối với lịch bay mùa Hè và ngày 15 tháng 8 đối với lịch bay mùa Đông thì thời gian tương ứng với số slot trả lại sẽ được trừ đi khi tính slot lịch sử.

3. Hãng hàng không trả lại slot sau ngày 15 tháng 01 đối với lịch bay mùa Hè và ngày 15 tháng 7 đối với lịch bay mùa Đông thì thời gian tương ứng với số slot trả lại sẽ không được trừ đi khi tính slot lịch sử.

Chương III

CHẾ ĐỘ BÁO CÁO VÀ CÔNG BỐ THÔNG TIN

Điều 11. Chế độ báo cáo

1. Người khai thác cảng hàng không:

a) Báo cáo giới hạn khai thác nhà ga, sân đỗ theo Mẫu Cảng HK. 01 - Phụ lục 1;

b) Báo cáo giám sát sử dụng slot theo Mẫu Cảng HK. 02 - Phụ lục 1;

c) Báo cáo kế hoạch trung hạn 5 năm về tăng, giảm giới hạn khai thác nhà ga, sân đỗ theo Mẫu Cảng HK. 03 - Phụ lục 1;

d) Báo cáo số lượng tàu bay đỗ qua đêm được xác nhận cho hãng hàng không theo Mẫu Cảng HK.04 - Phụ lục 1;

2. Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam:

a) Báo cáo giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay theo Mẫu QLB. 01 - Phụ lục 2;

b) Báo cáo kế hoạch trung hạn 5 năm về tăng, giảm giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay theo Mẫu QLB. 02 - Phụ lục 2.

Điều 12. Công bố thông tin

1. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm công bố công khai các thông tin sau:

a) Tham số điều phối của cảng hàng không được điều phối theo quy định tại Điều 5 của Quy chế này;

b) Kế hoạch tăng hoặc giảm slot trung hạn 5 năm tại Điều 5 của Quy chế này;

c) Tổng hợp kết quả xác nhận slot cập nhật đến ngày bắt đầu mùa lịch bay.

2. Công bố thông tin trên Trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam.

Chương IV

QUẢN LÝ, GIÁM SÁT THỰC HIỆN SLOT

Điều 13. Cơ sở dữ liệu phục vụ công tác điều phối slot

1. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xây dựng cơ sở dữ liệu để điều phối slot.

2. 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 Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 14. Quản lý tàu bay đỗ qua đêm

1. Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm xác nhận số lượng tàu bay đỗ qua đêm cho từng hãng hàng không theo đăng ký của các hãng hàng không phù hợp với năng lực khai thác của cảng và hài hòa lợi ích chung của các hãng hàng không; báo cáo Cục Hàng không Việt Nam trước ngày 01 tháng 10 đối với lịch bay mùa Hè và ngày 01 tháng 5 đối với lịch bay mùa Đông.

2. Hãng hàng không Việt Nam có trách nhiệm xây dựng kế hoạch khai thác phù hợp với số lượng tàu bay đỗ qua đêm nêu tại khoản 1 Điều này.

3. Hãng hàng không đã được xác nhận số tàu bay đỗ qua đêm trong một mùa lịch bay thì sẽ được tiếp tục duy trì số lượng vị trí tàu bay đỗ qua đêm này trong mùa lịch bay kế tiếp.

Điều 15. Giám sát thực hiện slot

1. Người khai thác cảng có trách nhiệm chủ trì việc giám sát thực hiện slot tại cảng hàng không thuộc phạm vi quản lý, có trách nhiệm xây dựng cơ sở dữ liệu, đầu tư hệ thống công nghệ thông tin chuyên dụng để tiếp nhận, xử lý dữ

liệu thực hiện slot của các hãng hàng không và báo cáo Cục Hàng không Việt Nam tình hình thực hiện slot theo Mẫu 2 quy định tại Phụ lục 1.

2. Các tổ chức trực tiếp thực hiện việc đóng chèn, rút chèn có trách nhiệm cung cấp dữ liệu liên quan cho người khai thác cảng để thực hiện công tác quy định tại khoản 1 Điều này.

3. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm cung cấp cho Người khai thác cảng dữ liệu về Slot đã được xác nhận (điện văn SHL, SAL, SCR) ngay sau khi gửi cho các hãng hàng không để Người khai thác cảng thực hiện việc giám sát quy định tại khoản 1 Điều này.

4. Chuỗi slot đã được xác nhận cho hãng hàng không sẽ được Cục Hàng không Việt Nam thu hồi toàn bộ trong trường hợp không bắt đầu khai thác hoặc ngừng khai thác 5 tuần liên tục mà không thông báo trước và các slot bị thu hồi sẽ không được tính slot lịch sử.

5. Hãng hàng không đã được xác nhận slot sẽ không bị tính vào tỷ lệ thực hiện đúng slot trong các trường hợp sau:

a) Hãng hàng không Việt Nam có slot được xác nhận trong giai đoạn Tết Nguyên đán từ ngày 15 Tháng Chạp đến ngày 15 Tháng Giêng;

b) Trường hợp phải điều chỉnh slot do thực hiện chuyển bay chuyên cơ; thực hiện các nhiệm vụ an ninh quốc phòng, sự kiện chính trị, văn hóa, xã hội lớn của đất nước theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với hãng hàng không Việt Nam;

c) Các slot do hãng hàng không chủ động trả lại trước thời hạn được quy định tại Điều 10 của Quy chế này;

d) Các slot đã được xác nhận nhưng không thực hiện đúng vì các lý do ngoài khả năng kiểm soát của hãng hàng không (do quản lý bay, trang thiết bị tại cảng hàng không, thời tiết và các trường hợp bất khả kháng dẫn đến việc làm gián đoạn hoạt động kinh doanh của các hãng hàng không, đóng cửa sân bay hoặc FIR).

6. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo trước cho các hãng hàng không về những slot có tỷ lệ sử dụng đúng dưới 80%, có khả năng mất slot lịch sử và ban hành danh sách các lý do ngoài khả năng kiểm soát của hãng hàng không quy định tại Điều này.

Điều 16. Thông tin phản hồi, kiến nghị

1. Hãng hàng không hoặc các tổ chức, cá nhân khác có kiến nghị, đề xuất về việc xác nhận slot hoặc các nội dung liên quan khác gửi văn bản về Cục Hàng không Việt Nam.

2. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét trong thời hạn 03 ngày làm việc.

Chương V
TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 17. Hiệu lực thi hành

1. Quy chế này có hiệu lực thi hành từ ngày ban hành.
2. Trong vòng 2 mùa lịch bay kể từ mùa lịch bay kế tiếp sau ngày ban hành Quy chế này, áp dụng tỷ lệ slot sử dụng đúng để xác định slot lịch sử quy định tại Quy chế này đối với các chuyến bay nội địa là 70%.

Điều 18. Tổ chức thực hiện

Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quy chế này./.

CỤC TRƯỞNG



Đinh Việt Thắng



PHỤ LỤC 1. Mẫu báo cáo của Người khai thác Cảng hàng không

1. Mẫu Cảng HK. 01. Báo cáo giới hạn khai thác nhà ga, sân đỗ

Đơn vị báo cáo: Cảng hàng không ...

Kỳ báo cáo (2 lần/năm): Mùa ...

Ngày báo cáo: Ngày 15/04 đối với lịch bay mùa Đông, ngày 15/09 đối với lịch bay mùa Hè.

Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam

GIỚI HẠN KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG ... MÙA LỊCH BAY ...			
1. Nhà ga đi:			
Chuyến bay/giờ	Chi tiêu	Quốc tế	Nội địa
2. Nhà ga đến:			
Chuyến bay/giờ	Chi tiêu	Quốc tế	Nội địa
3. Số lượng vị trí đỗ tàu bay:			
	Loại tàu bay	Số lượng	
	Tàu bay code F (B747-800 hoặc tương đương)		
	Tàu bay code E (B777, B747-400 hoặc tương đương)		
	Tàu bay code C (A320, A321, AT7 hoặc tương đương)		
Ghi chú:			

2. Mẫu Cảng HK. 02. Báo cáo giám sát sử dụng slot

Đơn vị báo cáo: Cảng hàng không ...
 Giai đoạn báo cáo: Lịch bay mùa Hè (từ ngày Chủ Nhật cuối cùng của Tháng 3 đến hết Thứ Bảy cuối cùng của Tháng 10)
 Kỳ báo cáo: 4 Tuần/lần báo cáo.
 Ngày báo cáo: Thứ Năm của tuần kế tiếp kỳ báo cáo (1).
 Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam
 - Đối với slot các chuyên bay cất cánh

STT	Số hiệu chuyên bay	ĐI	Ngày khai thác ⁽²⁾	Giai đoạn nhận chốt slot	Giờ cất cánh	Tổng số slot được xác nhận cả chốt	Tổng số slot thực hiện	Tổng số slot thực hiện đúng	Tỷ lệ slot thực hiện/Tổng số slot được xác nhận	Tỷ lệ slot thực hiện/Tổng số slot được xác nhận
1	VN8	HAN	1	29MAR01JUN	1130	10	8	5	80%	50%
2	VN8	HAN	1	08JUN29JUN	1535	4	3	3	75%	75%
3	VN8	HAN	1	06JUL24OCT	0850	16	15	14	94%	88%
4	VN8	HAN	3	01APR27MAY	1440	9	9	8	100%	89%
5	VN8	HAN	3	03JUN24OCT	1220	21	20	18	95%	86%
6	VN8	HAN	4	29MAR24OCT	0320	30	27	25	90%	83%
...										

- Đối với slot các chuyên bay hạ cánh

STT	Số hiệu chuyên bay	Đến	Ngày khai thác ⁽²⁾	Giai đoạn xác nhận chốt slot	Giờ hạ cánh	Tổng số slot được xác nhận cả chốt	Tổng số slot thực hiện	Tổng số slot thực hiện đúng	Tỷ lệ slot thực hiện/Tổng số slot được xác nhận	Tỷ lệ slot thực hiện/Tổng số slot được xác nhận
1	VN9	HAN	1	29MAR01JUN	1030	10	8	8	80%	80%
2	VN9	HAN	1	08JUN29JUN	1435	4	3	3	75%	75%
3	VN9	HAN	1	06JUL24OCT	0750	16	15	15	94%	94%
4	VN9	HAN	3	01APR27MAY	1340	9	9	9	100%	100%
5	VN8	HAN	3	03JUN24OCT	1120	21	20	20	95%	95%
6	VN8	HAN	4	29MAR24OCT	0220	30	27	27	90%	90%
...										

Ghi chú:

Giờ cất cánh là: Giờ rút chèn; giờ hạ cánh là: Giờ đóng chèn.
 Giờ trong báo cáo là giờ quốc tế.

Định dạng báo cáo: Gửi dưới dạng excel về hộp thư điện tử vthk@caa.gov.vn.

(1) Ví dụ: kỳ báo đầu tiên của lịch bay mùa Hè 2020 là từ ngày 29/3/2020 đến hết ngày 25/4/2020 (4 tuần) và ngày báo cáo là thứ 5 tuần kế tiếp (ngày 30/4/2020).

(2) Ngày khai thác: đề nghị chỉ thông kê một ngày khai thác trong một dòng. Trường hợp chuyển bay hàng ngày (Day 1234567) thì thông kê thành 7 dòng từ dòng 1 đến dòng 7.



3. Mẫu Cảng HK. 03. Báo cáo kế hoạch trung hạn 5 năm về tăng, giảm giới hạn khai thác nhà ga, sân đỗ

Đơn vị báo cáo: Cảng hàng không ...

Kỳ báo cáo: 1 lần/năm

Ngày báo cáo: Ngày 15/12 trước kế hoạch trung hạn

Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam

KẾ HOẠCH TRUNG HẠN VỀ TĂNG, GIẢM GIỚI HẠN KHAI THÁC NHÀ GA, SÂN ĐỖ

1. Nhà ga đi:											
Chỉ tiêu	Quốc tế					Nội địa					
	2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025	
Chuyến bay/giờ											
2. Nhà ga đến:											
Chỉ tiêu	Quốc tế					Nội địa					
	2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025	
Chuyến bay/giờ											
3. Vị trí đỗ tàu bay:											
Loại tàu bay	Số lượng										
	2021	2022	2023	2024	2025						
Tàu bay code F (B747-800 hoặc tương đương)											
Tàu bay code E (B777, B747-400 hoặc tương đương)											
Tàu bay code C (A320, A321, AT7 hoặc tương đương)											
Ghi chú:											

4. Mẫu Cảnh HK.04. Báo cáo số lượng tàu bay đỗ qua đêm được xác nhận cho hãng hàng không

Đơn vị báo cáo: Cảng hàng không ...

Kỳ báo cáo (2 lần/năm): Mùa ...

Ngày báo cáo: Ngày 15/04 đối với mùa Đông, ngày 15/09 đối với mùa Hè.

Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam

BÁO CÁO SỐ LƯỢNG TÀU BAY ĐỖ QUA ĐÊM										
Hãng HK/L loại tàu bay	B787	A350	A321	A320	AT7	...	...	...	...	TỔNG
Vietnam Airlines	3	3			4	...	...	...	...	35
Vietjet Air	...	...	10	12	...	...	...	...	...	25
Jetstar Pacific	...	...	...	10	...	...	...	...	...	10
Vasco	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bamboo Airways	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
....
Tổng										...

Ghi chú:

- Thời gian đỗ qua đêm: đỗ quá 03 tiếng trong khoảng thời gian từ 16:00 đến 22:55 giờ UTC.
- Định dạng báo cáo: Gửi dưới dạng excel về hộp thư điện tử vhk@caa.gov.vn.

Phụ lục II. Mẫu báo cáo của Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam

1. Mẫu QLB. 01. Báo cáo giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay

Đơn vị báo cáo: Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam
Cảng hàng không ...

Kỳ báo cáo (2 lần/năm): Mùa ...

Ngày báo cáo: Ngày 15/04 đối với mùa Đông, ngày 15/09 đối với mùa Hè.

Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam

Giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay

Mùa lịch bay: Mùa Đông.../Mùa Hè...

- | |
|---|
| <p>1. Đường cất hạ cánh (Số chuyến bay cất cánh và hạ cánh trong 60 phút bất kỳ)</p> |
| <p>2. Dịch vụ điều hành bay (Số chuyến bay cất cánh và hạ cánh trong 60 phút bất kỳ)</p> |



2. Mẫu QLB. 02. Báo cáo kế hoạch trung hạn về tăng, giảm giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay

Đơn vị báo cáo: Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam
Cảng hàng không ...

Kỳ báo cáo: 01 lần/năm

Ngày báo cáo: Ngày 15/12 trước kế hoạch trung hạn

Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam

Giới hạn khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay

Giai đoạn từ... đến....					
Chỉ tiêu	Năm 2021	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025
Đường cất hạ cánh (Số chuyến bay cất cánh và hạ cánh trong 60 phút bất kỳ)					
Dịch vụ điều hành bay (Số chuyến bay cất cánh và hạ cánh trong 60 phút bất kỳ)					