

Số: 1763 /QĐ-CHK

Hà Nội, ngày 10 tháng 8 năm 2022

QUYẾT ĐỊNH
Ban hành Hướng dẫn tạm thời nâng cao năng lực khai thác
tại sân bay Tân Sơn Nhất

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 125/2015/NĐ-CP ngày 04/12/2015 của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay;

Căn cứ Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06/06/2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay; Thông tư số 32/2021/TT-BGTVT ngày 14/12/2021 của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT;

Căn cứ Quyết định số 2606/QĐ-BGTVT ngày 07/9/2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng không Việt Nam; Quyết định số 1055/QĐ-BGTVT ngày 31/5/2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về sửa đổi, bổ sung Quyết định số 2606/QĐ-BGTVT ngày 07/9/2017;

Căn cứ công văn số 2938/QLB-KL ngày 30/5/2022 của Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam về đề xuất các quy định nâng cao hiệu quả khai thác tại cảng HQKT Tân Sơn Nhất;

Căn cứ công văn số 747/TCTHK-TTĐHKT ngày 30/6/2022 của Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP và các ý kiến đóng góp bổ sung về góp ý kiến dự thảo Hướng dẫn nâng cao năng lực khai thác tại sân bay Tân Sơn Nhất;

Căn cứ công văn số 1972/2022/BAV-FO ngày 01/7/2022 của Công ty cổ phần Hàng không Tre Việt về góp ý dự thảo Hướng dẫn nâng cao năng lực khai thác tại sân Tân Sơn Nhất;

Căn cứ công văn số 999/CVMN-GSAT ngày 01/7/2022 của Cảng vụ Hàng không miền Nam về góp ý kiến dự thảo Hướng dẫn nâng cao năng lực khai thác tại sân bay Tân Sơn Nhất;

Căn cứ công văn số 1759/CHKQTTSN ngày 05/7/2022 và công văn số 2030/CHKQTTSN ngày 03/8/2022 của Cảng Hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất về góp ý dự thảo Hướng dẫn nâng cao năng lực khai thác tại sân bay Tân Sơn Nhất;

Căn cứ vào các ý kiến của Phòng Quản lý cảng hàng không, sân bay và Phòng Tiêu chuẩn an toàn bay Cục HKVN;

Căn cứ ý kiến chỉ đạo của Phó Cục trưởng Hồ Minh Tấn tại cuộc họp ngày 14/7/2022 về Tài liệu Hướng dẫn nâng cao năng lực khai thác tại sân bay Tân Sơn Nhất;

Theo đề nghị của Trưởng phòng Quản lý hoạt động bay Cục Hàng không Việt Nam.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành Hướng dẫn tạm thời nâng cao năng lực khai thác tại sân bay Tân Sơn Nhất (*chi tiết tại Phụ đính kèm theo*).

Điều 2. Các cơ quan, đơn vị có trách nhiệm:

- Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam tổ chức phổ biến, huấn luyện cho nhân viên không lưu, nhân viên khí tượng liên quan; rà soát sửa đổi các văn bản phối hợp liên quan và làm thủ tục thông báo tin tức hàng không; sau 03 tháng thực hiện, tổ chức rà soát, hợp nhất Hướng dẫn tạm thời này vào Phương thức khai thác 02 đường CHC song song báo cáo Cục HKVN làm cơ sở ban hành áp dụng đồng bộ.

- Các hãng hàng không, công ty bay phổ biến, huấn luyện cho các người lái và nhân viên liên quan; tổ chức đảm bảo khai thác an toàn hiệu quả.

- Cảng HKQT Tân Sơn Nhất và các Công ty cung cấp dịch vụ mặt đất (VIAGS, SAGS) tổ chức phổ biến, huấn luyện cho các nhân viên khai thác khu bay, nhân viên điều hành sân bay, nhân viên xe kéo đẩy (đặc biệt liên quan đến nội dung phối hợp đẩy lùi tàu bay ngang vị trí đỗ nhằm tạo điều kiện khai thác tối ưu vị trí đỗ tàu bay tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất); rà soát sửa đổi các văn bản phối hợp liên quan.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực kể từ 07h00 (giờ Hà Nội) ngày 06/10/2022.

Điều 4. Tổng giám đốc Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam-CTCP; Giám đốc cảng vụ Hàng không miền Nam, Trưởng phòng Quản lý hoạt động bay, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này. /b

Nơi nhận:

- Như Điều 4;
- Cục trưởng (để b/c);
- PCT Hồ Minh Tấn;
- Cục Tác chiến BTTM;
- Bộ Tham mưu Qc PK-KQ;
- VNA, BAV, VJC, PIC, VAG;
- Vasco, Hải Âu;
- Cảng HKQT Tân Sơn Nhất;
- SAGS, VIAGS;
- Phòng TCATB, QLCHKS B Cục HKVN.
- Lưu: VT, QLHĐB (22b).

**KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG**



Hồ Minh Tấn

Phụ đính:

**HƯỚNG DẪN TẠM THỜI NÂNG CAO NĂNG LỰC
KHAI THÁC TẠI SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT**

(ban hành kèm theo Quyết định số /QĐ-CHK ngày /8/2022)

I. Mục đích

- Giảm thời gian chiếm dụng đường cất hạ cánh (CHC) nhằm nâng cao hiệu suất sử dụng đường CHC.

- Thống nhất điều hành, kiểm soát tàu bay từ sân đỗ để tránh tình trạng tàu bay phải chờ trong khu vực sân đỗ và trước khi lên đường CHC.

II. Phạm vi áp dụng

Các nội dung của Hướng dẫn tạm thời này được áp dụng tại khu vực sân bay Tân Sơn Nhất.

III. Đối tượng áp dụng

- Tổ lái của các hãng hàng không, công ty bay.

- Kiểm soát viên không lưu (KSVKL) Trung tâm Kiểm soát tiếp cận - tại sân (APP/TWR) Tân Sơn Nhất và Trung tâm kiểm soát đường dài (ACC) Hồ Chí Minh - Công ty Quản lý bay miền Nam (Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam).

- Nhân viên khai thác khu bay, điều hành sân bay tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất.

- Nhân viên khí tượng - Trung tâm khí tượng hàng không Tân Sơn Nhất - Trung tâm khí tượng hàng không (Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam) bao gồm Kíp trưởng, nhân viên quan trắc, nhân viên dự báo khí tượng.

IV. Giải thích thuật ngữ

- **EOBT** - Estimated Off Block Time: Thời gian nhà khai thác tàu bay (AO) hoặc nhân viên xử lý mặt đất (GHA) ước tính rằng tàu bay sẽ sẵn sàng, tất cả các cửa được đóng, cầu hành khách đã được gỡ, có sẵn phương tiện đẩy lùi và sẵn sàng khởi động/đẩy lùi ngay lập tức khi nhận được huấn lệnh từ KSVKL.

- **TSAT** - Target Start up Approval Time: Thời gian tàu bay có thể dự kiến được phép khởi động/đẩy lùi do KSV tại vị trí chuyên huấn lệnh tại TWR Tân Sơn Nhất (Delivery) cung cấp.

V. Các điều kiện áp dụng

5.1 Đối với tàu bay đến

5.1.1 Điều kiện áp dụng:

- **Ban ngày**, điều kiện thời tiết bình thường (không có các hiện tượng thời tiết nguy hiểm: mưa giông, lốc,... trong khu vực sân bay).

- Bề mặt đường cất hạ cánh khô.

5.1.2 Không chế về tốc độ đối với tàu bay đến (IAS):

- Từ 190 đến 200 kts khi tàu bay ở cạnh 4 (base leg) hoặc gần vào cạnh 5 (final approach) hoặc ở khoảng cách 25NM so với ngưỡng đường CHC.

- Từ 160 đến 180 kts khi tàu bay thiết lập trên trục tiếp cận.

- Từ 150 đến 160 kts khi tàu ở khoảng cách 5NM so với ngưỡng đường CHC (với tàu bay cánh quạt là 4NM).

- Trong điều kiện cần giãn cách cho tàu bay khởi hành, KSVKL có thể yêu cầu tổ lái giữ vận tốc tiếp cận tối thiểu.

5.1.3 Thoát ly đường CHC:

- Tổ lái phải khẩn trương thoát ly đường CHC trong khoảng thời gian tối đa là 60 giây (tính từ thời điểm tàu bay vượt ngưỡng cho đến lúc thoát ly hoàn toàn đường CHC (vượt qua vạch dừng chờ của đường lăn thoát ly)); tàu bay phải rời đường CHC theo đường lăn thoát ly khả dụng đầu tiên phù hợp với yêu cầu khai thác hoặc theo huấn lệnh của KSVKL. Nếu cần sử dụng đường lăn thoát ly khác với đường lăn thoát ly khả dụng đầu tiên, tổ lái phải thông báo cho KSVKL TWR Tân Sơn Nhất ở lần liên lạc đầu tiên.

- Tổ lái có thể dự kiến nhận huấn lệnh lăn ban đầu từ KSVKL trước khi rời khỏi đường lăn thoát ly. Tàu bay đang rời đường CHC sử dụng không được dừng trên đường lăn thoát ly cho đến khi toàn bộ tàu bay đã hoàn toàn thoát ly khỏi đường CHC.

- Tàu bay bị mất liên lạc vô tuyến phải rời đường CHC, dừng lại trên đường lăn thoát ly và theo dõi tín hiệu đèn từ TWR Tân Sơn Nhất.

- Tàu bay đã được cấp huấn lệnh cất qua đường CHC phải nhanh chóng hoàn tất việc này và thực hiện trong vòng không quá 45 giây (tính từ thời điểm tàu bay tiến nhập vào đường CHC đến khi rời).

- Nếu tổ lái không thể tuân thủ các yêu cầu trên phải thông báo cho KSVKL ngay lập tức.

5.2 Đối với tàu bay khởi hành

5.2.1 Nhận huấn lệnh đường dài:

Trong vòng 15 phút trước EOBT, tổ lái liên lạc với Delivery trên tần số 121.8 MHz để được cấp huấn lệnh. Nếu dự kiến không bị chậm trễ, tổ lái có thể liên lạc với GND trên tần số 121.9 MHz (Sector1) hoặc 121.6 MHz (Sector2) để đẩy lùi/khởi động khi sẵn sàng.

5.2.2 Nhận TSAT:

5.2.2.1 Điều kiện áp dụng: Khi có từ 5 tàu bay khởi hành trở lên tại điểm dừng chờ đường CHC.

5.2.2.2 Quy định về nhận TSAT:

- Các tàu bay khởi hành được đẩy lùi tiếp theo sẽ được KSVKL sắp xếp theo thứ tự. Delivery sẽ bắt đầu cấp TSAT cho tổ lái. Việc xác định TSAT sẽ tính đến vị trí đỗ của tàu bay cũng như thời gian lăn đến điểm dừng chờ đường CHC sử dụng. 5 phút sau TSAT, nếu tổ lái không liên lạc để yêu cầu huấn lệnh đẩy nỏ thì được coi như mất thứ tự khởi hành, tổ lái cần liên lạc lại Delivery để được cấp mới TSAT (*điều này được thực hiện chặt chẽ nhằm tránh tình trạng tổ lái xin huấn lệnh khởi hành quá sớm để lấy thứ tự đẩy/nỏ máy*).

- Khi TSAT được cấp, tổ lái sẽ được chỉ thị duy trì trên tần số Delivery hoặc canh nghe tần số Ground. Cần lưu ý rằng khi được chỉ thị canh nghe tần số Ground, tổ lái không thiết lập liên lạc với Tân Sơn Nhất Ground mà phải liên tục canh nghe trên tần số được ấn định và đợi đến thời điểm trước TSAT 5 phút (*điều này nhằm tránh tình trạng tắc nghẽn tần số không cần thiết, trừ trường hợp khẩn nguy, khẩn cấp*).

- Để khai thác sử dụng tối ưu đường CHC, thứ tự khởi hành sẽ được hoạch định dựa trên cơ sở gia tăng năng lực đường CHC để nâng cao hiệu suất tổng thể.

- Trường hợp có nhiều tàu bay cùng sẵn sàng đến một sân bay có mật độ cao như Phú Quốc, Côn Sơn, Liên Khương; huấn lệnh đường dài có thể yêu cầu tàu bay đến một điểm báo cáo tại một thời điểm và mực bay được ấn định trước hoặc được yêu cầu khởi hành sau tàu bay cùng điểm đến bao nhiêu phút. Điều này có thể dẫn tới giờ đẩy nỏ thực tế của tàu bay khác nhiều so với giờ TSAT mà Delivery đã cung cấp trước đó, trong trường hợp này tổ lái tuân theo thứ tự sắp xếp của KSVKL Ground.

5.2.3 Đẩy lùi/ nỏ máy:

- Tổ lái phải liên hệ với Ground trong vòng +/- 5 phút so với TSAT để yêu cầu đẩy lùi/khởi động động cơ. Nếu tổ lái chưa sẵn sàng trong 5 phút sau TSAT thì phải liên lạc lại với Delivery để gia hạn TSAT.

- Sau khi nhận được huấn lệnh đẩy lùi/khởi động động cơ, tổ lái phải thực hiện ngay không được chậm trễ và phải sẵn sàng lăn trong vòng 5 phút. Vì lý do an toàn, KSVKL có thể cung cấp lộ trình lăn dự kiến đến điểm dừng chờ.

- Tàu bay khởi hành có thể phải hủy huấn lệnh đường dài đã cấp nếu sau khi đẩy lùi/nỏ máy hoặc trong khi lăn, tổ lái báo cáo có sự cố kỹ thuật cần quay lại vị trí đỗ.

- Phương thức đẩy ngang vị trí đỗ: Trong tình huống tàu bay khởi hành đang chiếm dụng vị trí đỗ đã được chỉ định cho tàu bay đến, nhằm tạo điều kiện khai thác tối ưu vị trí đỗ hạn chế việc tàu bay phải chờ đợi, KSVKL phối hợp với nhân viên mặt đất thực hiện phương thức đẩy ngang vị trí đỗ để tàu bay lăn vào vị trí đỗ mà không phải chờ ngoài đường lăn:

+ Điều kiện thực hiện: Khi KSVKL cấp huấn lệnh đẩy ngang một vị trí đỗ được chỉ định, bộ phận xe kéo/đẩy và thợ máy chịu trách nhiệm đẩy tàu bay sao cho bánh mũi của tàu bay nằm ngang đường tim của vị trí đỗ đó, đảm bảo đủ khoảng cách để tàu bay đến có thể lăn vào vị trí đỗ dự kiến khai thác theo kế hoạch (liên hệ vị trí đỗ được chỉ định). KSVKL chịu trách nhiệm thông báo cho tổ lái và xe đẩy về phương thức này).

+ Huấn lệnh cấp cho tàu bay đi được cấp như sau: “Callsign” push back and start up approved, face “direction”, push abeam parking...

5.2.4 Lăn bánh:

- KSVKL có thể cấp giới hạn huấn lệnh để tàu bay dừng chờ trước một đường lăn hoặc tại một điểm nào đó. Tổ lái được yêu cầu tuân thủ đúng nhằm hạn chế tối đa việc lăn nhầm, ảnh hưởng đến luồng không lưu.

- Việc cấp lộ trình lăn sẽ do KSVKL chỉ định, khi có bất cứ sự không rõ ràng nào trong huấn lệnh hoặc nghi ngờ về khoảng cách an toàn cho tàu bay trong suốt lộ trình lăn, tổ lái cần dừng lại và xác nhận lộ trình với KSVKL trước khi tiếp tục lăn.

- Tổ lái cần lưu ý luôn sử dụng công suất tối thiểu khi khởi động động cơ, khi di chuyển trong khu vực sân đỗ hoặc khi di chuyển từ đường lăn sân đỗ đến các khu vực khác của sân bay. Khi lăn trên đường lăn thẳng, vận tốc tối đa là 30 kts; khi thực hiện rẽ với góc nhỏ hơn 90 độ, vận tốc từ 10 kts đến 20 kts ; khi thực hiện rẽ với các góc lớn hơn hoặc bằng 90 độ, vận tốc không vượt quá 10 kts trong điều kiện thời tiết tốt.

- Khi bắt đầu lăn, công suất động cơ được đẩy lên giúp tàu bay di chuyển, ngay sau khi lăn ổn định, cần đưa công suất về lại mức đủ duy trì vận tốc lăn.

- Tổ lái phải hoàn thành tất cả các bước kiểm tra bắt buộc trước khởi hành, để đảm bảo đến điểm chờ đường CHC sử dụng trong tình trạng sẵn sàng để khởi hành ngay khi nhận được huấn lệnh từ TWR Tân Sơn Nhất. Tổ lái không thể tuân thủ yêu cầu này phải thông báo cho TWR này trước khi lên đường CHC.

- Tàu bay ATR72 hoặc tương đương trở xuống được khuyến cáo khởi hành tại giao điểm, các trường hợp tàu bay khác có thể khởi hành tại giao điểm nhưng cần thông báo sớm cho KSVKL trước khi lăn.

5.2.5 Cát cánh:

- Tàu bay được cấp huấn lệnh lên đường CHC và huấn lệnh cất cánh tại thời điểm dừng chờ trên đường lăn (trước khi lên đường CHC), thì khi lên đường CHC tàu bay phải thực hiện cất cánh ngay lập tức một cách liền mạch. Tổ lái không thể tuân thủ yêu cầu này phải thông báo cho TWR Tân Sơn Nhất trước khi lên đường CHC.

- Tàu bay được cấp huấn lệnh cất cánh sau khi đã lên đường CHC, tàu bay phải thực hiện chạy đà cất cánh ngay lập tức.

- Tàu bay nhận được huấn lệnh lên đường CHC có điều kiện sau một tàu bay cất cánh khác phải duy trì theo sau tàu bay đó. Tàu bay phải bắt đầu tiến nhập vào đường CHC sau khi nhận được huấn lệnh có điều kiện trên khi tàu bay cất cánh trên đường CHC đã vượt qua khỏi vị trí của tàu đó (vị trí tương đối so với đường CHC theo hướng cất cánh). Tuy nhiên, tổ lái phải lưu ý và cẩn thận với nguy cơ nhiễu động có thể xảy ra khi tàu bay trên đường CHC tăng công suất. Ví dụ về một huấn lệnh có điều kiện như sau: “*HVN123, behind the departing B737, line up Runway 25L via S1 behind*”.

- Tàu bay nhận được huấn lệnh có điều kiện để lên hoặc cắt qua đường CHC sau một tàu bay đến khác, có thể lặn qua điểm dừng chờ đường CHC ngay sau khi tàu bay hạ cánh đã vượt qua điểm tiến nhập đường CHC. Ví dụ về huấn lệnh có điều kiện như sau: “*HVN123, behind the landing B737, line up Runway 07R via S10 behind*”.

- Sau khi nhận được huấn lệnh cất cánh, tàu bay phải bắt đầu chạy đà càng sớm càng tốt.

- Khi nhận được huấn lệnh của KSVKL “*cleared for immediate take-off*”, tàu bay được yêu cầu:

+ Nếu ở điểm dừng chờ đường CHC, tiến nhập vào để lên đường CHC và bắt đầu chạy đà cất cánh một cách liền mạch (rolling take-off);

+ Nếu đã lên đường CHC, cất cánh ngay lập tức;

+ Nếu không thể tuân thủ các huấn lệnh, thông báo cho KSVKL ngay lập tức.

- Để tăng tối đa năng lực đường CHC, tàu bay khởi hành sẽ được sắp xếp thứ tự khởi hành dựa trên các yếu tố sau nhưng không giới hạn:

+ Mức độ sẵn sàng cất cánh của tàu bay;

+ Loại tính năng khai thác của tàu bay;

+ Hướng bay từ sân bay, và;

+ Các biện pháp ATFM được áp dụng.

Ghi chú: KSVKL cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay đang ở trên đường CHC khi tàu bay về hạ cánh đường CHC còn lại đã tiếp đất hạ cánh bình thường (chạm bánh mũi) xuống đường CHC.

5.3 Giảm phân cách tối thiểu trong khu vực sân bay

5.3.1 Điều kiện áp dụng:

- Trong khoảng thời gian ban ngày, từ 07h00 sáng đến 05h00 chiều (giờ Hà Nội).

- Tiêu chuẩn phân cách nhiễu động tối thiểu được áp dụng.

- Tầm nhìn tối thiểu 5 km và trần mây không thấp hơn 1000 ft.

- Gió xuôi không vượt quá 5 kts.

- Không có các điều kiện gió bề mặt bất lợi (bao gồm gió xuôi lớn, gió đứt, nhiễu động,...).
- Bề mặt đường CHC khô, hoạt động của phanh không bị ảnh hưởng.
- Phân cách tối thiểu tiếp tục tồn tại giữa 2 tàu bay khởi hành ngay sau khi tàu bay thứ 2 cất cánh.
- Thông tin về hoạt động bay trước phải được KSVKL cung cấp cho tàu bay theo sau.
- KSVKL căn cứ mốc (địa tiêu) nhằm xác định rõ cự ly (2400 m) để cấp các huấn lệnh liên quan và đảm bảo khoảng cách giữa các tàu bay duy trì đủ cự ly này (Kíp trưởng và KSVKL liên quan chịu trách nhiệm đảm bảo an toàn tuyệt đối cho các hoạt động bay).
- KSVKL tin rằng tổ lái của tàu bay sau có thể quan sát liên tục được các tàu bay khác có liên quan.
- Tổ lái của tàu bay phía sau chịu trách nhiệm đảm bảo phân cách an toàn với tàu bay trước.
- Chỉ áp dụng cho một đường CHC.

5.3.2 Phân cách áp dụng cho tàu bay khởi hành:

Tàu bay khởi hành sau có thể được cấp huấn lệnh cất cánh khi tàu bay khởi hành trước đó đã rời đất và qua một điểm cách vị trí của tàu bay khởi hành sau tối thiểu 2400 m.

5.3.3 Phân cách áp dụng cho tàu bay hạ cánh:

Huấn lệnh hạ cánh có thể được cấp cho tàu bay đến với điều kiện tại thời điểm tàu bay đến vượt qua ngưỡng của đường CHC sẽ tồn tại các cự ly giãn cách sau:

- Tàu bay hạ cánh sau tàu bay hạ cánh: Tàu bay hạ cánh trước đã rời khỏi đường CHC hoặc đã chạm bánh và đang trong quá trình lăn thoát ly đường CHC ở vị trí cách ngưỡng của đường CHC tối thiểu 2400 m.
- Tàu bay hạ cánh sau tàu bay cất cánh: Tàu bay cất cánh đã rời đất và cách ngưỡng đường CHC tối thiểu 2400 m.

VI. Tổ chức thực hiện:

6.1 Các cơ quan, đơn vị liên quan tổ chức phổ biến, huấn luyện nội dung Hướng dẫn tạm thời này cho KSVKL, tổ lái và các nhân viên liên quan biết và triển khai thực hiện; rà soát, sửa đổi, bổ sung văn bản phối hợp, hiệp đồng liên quan; đề xuất sửa đổi, bổ sung hoàn thiện (nếu có) các nội dung của Hướng dẫn tạm thời này nhằm phù hợp hơn với điều kiện thực tế và nâng cao năng lực khai thác tại sân bay Tân Sơn Nhất.

6.2 Sau 03 tháng triển khai thực hiện, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam có trách nhiệm nghiên cứu rà soát, hợp nhất Hướng dẫn tạm thời này vào

Phương thức khai thác 02 đường CHC song song báo cáo Cục HKVN làm cơ sở triển khai đồng bộ, thống nhất.

6.3 Phòng Quản lý hoạt động bay, Phòng Quản lý cảng hàng không, sân bay, Phòng Tiêu chuẩn an toàn bay - Cục HKVN theo dõi, hướng dẫn và chủ trì phối hợp xử lý các vấn đề phát sinh (liên quan đến chuyên môn) trong quá trình thực hiện Hướng dẫn tạm thời này (nếu có)/.