

Số: 2777/QĐ-CHK

Hà Nội, ngày 12 tháng 11 năm 2024

## QUYẾT ĐỊNH

### Ban hành Kế hoạch ứng phó không lưu hàng không dân dụng 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 66/2015/NĐ-CP ngày 12/8/2015 của Chính phủ quy định về nhà chức trách hàng không;

Căn cứ các Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay: Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06/6/2017; Thông tư số 32/2021/TT-BGTVT ngày 14/12/2021 về sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06/6/2017 và Thông tư số 15/2024/TT-BGTVT ngày 29/5/2024 về sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06/6/2017;

Căn cứ các Quyết định 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: Quyết định số 651/QĐ-BGTVT ngày 29/5/2023; Quyết định số 371/QĐ-BGTVT ngày 02/4/2024 về việc sửa đổi Điều 3 của Quyết định số 651/QĐ-BGTVT ngày 29/5/2023 và Quyết định số 665/QĐ-BGTVT ngày 24/5/2024 về việc sửa đổi một số nội dung tại Điều 2 Quyết định số 651/QĐ-BGTVT ngày 29/5/2023;

Xét đề nghị của Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam tại các công văn số 7135/QLB-KL ngày 05/11/2024 và số 7311/QLB-KL ngày 12/11/2024;

Theo đề nghị của Phó trưởng phòng phụ trách phòng Quản lý hoạt động bay Cục Hàng không Việt Nam,

## QUYẾT ĐỊNH:

**Điều 1.** Ban hành kèm theo Quyết định này Kế hoạch ứng phó không lưu hàng không dân dụng Việt Nam (phiên bản 08).

**Điều 2.** Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam có trách nhiệm đảm bảo tính sẵn sàng của các hệ thống, trang thiết bị tại các vị trí ứng phó có thể sử dụng ngay khi thực hiện ứng phó; rà soát, làm thủ tục thông báo tin tức hàng không để người khai thác tàu bay biết và áp dụng trong trường hợp cần thiết.

**Điều 3.** Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày 26/12/2024 và bãi bỏ Quyết định số 1453/QĐ-CHK ngày 26/6/2024 của Cục Hàng không Việt Nam.

**Điều 4.** Tổng giám đốc Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Trưởng phòng Quản lý hoạt động bay, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

**Nơi nhận:**

- Như Điều 4;
- Cục trưởng (để b/c);
- PCT Hồ Minh Tấn;
- Cục Tác chiến BTTM;
- Bộ Tham mưu QC PK-KQ;
- ACV, Cảng HKQT Vân Đồn;
- VNA, VJC, PIC, BAV, VAG;
- VASCO, VNH, HAA;
- Cảng vụ HK: MB, MT, MN;
- Lưu: VT, QLHĐB (19b).

**KT. CỤC TRƯỞNG  
PHÓ CỤC TRƯỞNG**



**Hồ Minh Tấn**

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI  
CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

# KẾ HOẠCH

## ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM

(ban hành kèm theo Quyết định số 2777/QĐ-CHK ngày 12/11/2024  
của Cục Hàng không Việt Nam)

Phiên bản 08/2024

Hà Nội - 2024

**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM***Mục lục***GHI NHẬN CÁC TU CHÍNH (TC)/HIỆU ĐÍNH (HD)**

<b>TC/HD SỐ</b>	<b>SỐ QUYẾT ĐỊNH</b>	<b>NGÀY ÁP DỤNG</b>	<b>GHI CHÚ</b>
PB 01	1647/QĐ-CHK ngày 11/04/2012	20/05/2012	
PB 02	902/QĐ-CHK ngày 02/6/2026	10/06/2016	
PB 03	1804/QĐ-CHK ngày 29/09/2020	05/11/2020	
PB 04	2936/QĐ-CHK ngày 25/12/2023	22/02/2024	
PB 05	843/QĐ-CHK ngày 15/4/2024	18/04/2024	
PB06	949/QĐ-CHK ngày 25/4/2024	13/06/2024	
PB07	1453/QĐ-CHK ngày 26/6/2024	08/08/2024	
<b>PB08</b>	<b>2777/QĐ-CHK</b> <b>ngày 12/11/2024</b>	<b>26/12/2024</b>	

**MỤC LỤC**

	<b>Nội dung</b>	<b>Trang</b>
	Quyết định ban hành	
	Ghi nhận các tu chỉnh/hiệu đính	
	<b>Phần I: Những quy định chung</b>	
1.	Mục đích, phạm vi, đối tượng áp dụng và nguyên tắc thực hiện	I-1
2.	Quy ước viết tắt	I-2
3.	Các cơ sở không lưu (ATS) liên quan	I-3
4.	Các quốc gia, vùng thông báo bay (FIR) bị ảnh hưởng	I-4
5.	Ban chỉ đạo, Ban chỉ huy ứng phó không lưu	I-4
6.	Cấu trúc đường bay ứng phó	I-6
7.	Quản lý không lưu và phương thức ứng phó	I-6
8.	Phương thức đối với tổ lái và nhà khai thác tàu bay	I-10
9.	Phương thức liên lạc	I-11
10.	Phương thức ứng phó không lưu khi có hoạt động của núi lửa	I-12
11.	Phương thức ứng phó không lưu khi có đại dịch	I-12
12.	Các dịch vụ hỗ trợ liên quan	I-12
13.	Miễn trừ về Giấy phép	I-13
	<b>Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho các cơ sở ATS</b>	
1.	Khu vực miền Bắc	II-1
2.	Khu vực miền Trung	II-8
3.	Khu vực miền Nam	II-29
4.	Trung tâm Quản lý luồng không lưu	II-38
	<b>Phần III: Phương án ứng phó khi có hoạt động của núi lửa</b>	
1.	Giới thiệu	III-1
2.	Nguyên tắc chung	III-1
3.	Phương án ứng phó khi có hoạt động của núi lửa	III-2
	<b>Phần IV: Phương án ứng phó khi vùng trời không thể sử dụng được</b>	
	<b>Phần V: Tổ chức thực hiện</b>	
1.	Triển khai thực hiện kế hoạch	V-1
2.	Tu chỉnh Kế hoạch	V-1
3.	Kiểm tra, giám sát	V-1
	<b>Danh mục các phụ lục và các phụ lục</b>	

**PHẦN I  
NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG**

**1. Mục đích, phạm vi, đối tượng áp dụng và nguyên tắc thực hiện**

**1.1 Mục đích**

1.1.1 Kế hoạch ứng phó không lưu này hướng dẫn về việc lập kế hoạch; cơ cấu đường bay ATS ứng phó; phương thức công bố, thông báo tình trạng ứng phó; phương thức triển khai ứng phó và phối hợp trợ giúp giữa các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu (sau đây gọi tắt là cơ sở ATS), kết thúc việc ứng phó; phương thức ứng phó của tổ lái; danh mục các tần số vô tuyến và địa chỉ liên lạc liên quan trong các trường hợp được phân chia như sau:

- Phân cấp kế hoạch ứng phó:
  - + Cấp độ 1: các kế hoạch trong nước (nội bộ trong quốc gia) có ít hoặc không có ảnh hưởng đối với các nhà cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay khác;
  - + Cấp độ 2: các kế hoạch ứng phó phối hợp (liên quốc gia) liên quan đến hai hoặc nhiều quốc gia; và
  - + Cấp độ 3: các kế hoạch ứng phó cấp tiểu khu vực hoặc khu vực, chi tiết hóa các thỏa thuận ứng phó ảnh hưởng đến người sử dụng vùng trời hoặc dịch vụ được cung cấp bên ngoài vùng trời ứng phó.
- Phân loại kế hoạch ứng phó:
  - + Loại 1: Vùng trời an toàn nhưng khai thác bị hạn chế hoặc không có dịch vụ ATS. Nguyên nhân do trục trặc hệ thống kỹ thuật hay các hệ thống hỗ trợ khác, hỏa hoạn, bãi công, đại dịch, động đất, bị khủng bố, v.v.
  - + Loại 2: Vùng trời không an toàn. Nguyên nhân do núi lửa hoạt động, ảnh hưởng mây tro núi lửa, các hoạt động quân sự v.v.
  - + Loại 3: Vùng trời không thể sử dụng được. Nguyên nhân do đại dịch, an ninh quốc phòng, hạt nhân khẩn cấp.

1.1.2 Kế hoạch này có mục đích đảm bảo duy trì tối đa các hoạt động bay không bị gián đoạn tại một khu vực diễn ra ứng phó không lưu nhất là các luồng bay quá cảnh chính trong trường hợp ứng phó không lưu trong vùng thông báo bay (FIR) Hà Nội, FIR Hồ Chí Minh và đảm bảo công tác triển khai thực hiện kế hoạch ứng phó của cơ sở ATS bị ảnh hưởng được nhanh chóng, nhịp nhàng và an toàn.

**1.2 Phạm vi và đối tượng áp dụng**

Kế hoạch này áp dụng cho các cơ sở ATS thuộc Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam; cho các tàu bay bay quá cảnh, tàu bay bay đi và đến các sân bay quốc tế và nội địa liên quan đến ứng phó không lưu tại Việt Nam; các tổ chức và cá nhân liên quan.

### 1.3 Nguyên tắc thực hiện

- Đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay HKDD và Quân sự trong trường hợp ứng phó không lưu.
- Đảm bảo duy trì tối đa trong khả năng cho phép số chuyến bay khai thác trong khu vực có ứng phó không lưu và nhất là các luồng bay quá cảnh chính trong FIR Hà Nội, FIR Hồ Chí Minh.
- Kế hoạch được xây dựng phù hợp với các quy định của ICAO tại Phụ ước 11, mẫu Kế hoạch ứng phó không lưu của Văn phòng khu vực Châu Á/Thái Bình Dương, tuân thủ quy định của pháp luật Việt Nam và các văn bản thỏa thuận giữa các bên liên quan.
- Việc ứng phó không lưu cần phải tiến hành trên cơ sở sử dụng tối đa nguồn lực của ngành HKDD Việt Nam theo nguyên tắc 4 tại chỗ (phương án đối phó tại chỗ, lực lượng tại chỗ, trang thiết bị tại chỗ và hậu cần tại chỗ), phù hợp với các thỏa thuận phối hợp trợ giúp giữa Cục Hàng không Việt Nam và Cục Hàng không các nước liên quan.

*Ghi chú: Vùng trời ứng phó là vùng trời trong phạm vi trách nhiệm cung cấp dịch vụ ATS của một cơ sở ATS nhưng cơ sở ATS đó bị suy giảm nghiêm trọng hoặc ngưng trệ khả năng cung cấp ATS do trục trặc hệ thống kỹ thuật hay các hệ thống hỗ trợ khác, hoặc do hỏa hoạn, bãi công, đại dịch, động đất, khủng bố, v.v phải ủy quyền cho một cơ sở ATS khác cung cấp dịch vụ ATS.*

## 2. Quy ước viết tắt

Trong Kế hoạch này, các chữ viết tắt dưới đây được hiểu như sau:

- **ACC** : Trung tâm kiểm soát đường dài
- **ADS-C** : Giám sát tự động phụ thuộc - Dạng hợp đồng
- **AFTN** : Mạng viễn thông cố định hàng không
- **AMHS** : Hệ thống xử lý điện văn dịch vụ không lưu
- **ANS** : Dịch vụ bảo đảm hoạt động bay
- **AIP** : Tập thông báo tin tức hàng không
- **AIS** : Dịch vụ thông báo tin tức hàng không
- **APP** : Cơ sở kiểm soát tiếp cận
- **ARO/AIS** : Cơ sở thủ tục bay
- **ATC** : Điều hành bay
- **ATS** : Dịch vụ không lưu
- **CNS** : Thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không
- **DHB** : Điều hành bay
- **FIR** : Vùng thông báo bay
- **GCU** : Bộ phận kiểm soát mặt đất
- **HF** : Sóng ngắn (từ 3.000 đến 30.000 KHz)
- **HK** : Hàng không

- **HKDD** : Hàng không dân dụng
- **HKVN** : Hàng không Việt Nam
- **ICAO** : Tổ chức HKDD quốc tế
- **IFR** : Quy tắc bay bằng thiết bị
- **KSVKL** : Kiểm soát viên không lưu
- **METAR** : Bản tin báo cáo thời tiết thường lệ tại sân bay dạng mã hóa
- **NOTAM** : Điện văn thông báo HK
- **PK- KQ** : Phòng không - Không quân
- **QLB** : Quản lý bay
- **QLLKL** : Quản lý luồng không lưu
- **RNAV** : Dẫn đường khu vực
- **SIGMET** : Thông tin liên quan đến các hiện tượng thời tiết nguy hiểm trên đường bay có thể ảnh hưởng đến an toàn của hoạt động bay.
- **TAF** : Bản tin dự báo thời tiết tại sân bay
- **TAF AMD** : Bản tin bổ sung dự báo thời tiết tại sân bay
- **TIBA** : Phương thức tàu bay tự phát thanh
- **TKCN** : Tìm kiếm cứu nạn
- **TWR** : Đài kiểm soát tại sân bay
- **VHF** : Sóng cực ngắn (từ 30 đến 300 MHz)
- **VFR** : Quy tắc bay bằng mắt

### 3. Các cơ sở ATS liên quan

#### 3.1 Khu vực miền Bắc

- Cơ sở ĐHB: ACC Hà Nội, APP/TWR (GCU) Nội Bài, TWR Điện Biên, TWR Cát Bi, TWR Vinh, TWR Đồng Hới, TWR Thọ Xuân và TWR Vân Đồn.
- Cơ sở thông báo, hiệp đồng bay (thuộc Trung tâm Quản lý luồng không lưu).
- Trung tâm ARO/AIS Nội Bài (thuộc Trung tâm Thông báo tin tức hàng không).

#### 3.2 Khu vực miền Trung

- Cơ sở ĐHB: CTL/APP/TWR (GCU) Đà Nẵng, APP/TWR (GCU) Cam Ranh, TWR Phú Bài, TWR Chu Lai, TWR Phù Cát, TWR Pleiku và TWR Tuy Hòa.
- Trung tâm ARO/AIS Đà Nẵng, Trung tâm ARO/AIS Cam Ranh (thuộc Trung tâm Thông báo tin tức hàng không).

#### 3.3 Khu vực miền Nam

- Cơ sở ĐHB: ACC Hồ Chí Minh, APP/TWR (GCU) Tân Sơn Nhất, TWR Buôn Ma Thuột, TWR Liên Khương, TWR Cần Thơ, TWR Cà Mau, TWR Côn Sơn, TWR Rạch Giá và TWR (GCU) Phú Quốc.



# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần I: Những quy định chung

- Trung tâm ARO/AIS Tân Sơn Nhất và Đội ARO Phú Quốc (thuộc Trung tâm Thông báo tin tức hàng không).

Ghi chú: Địa chỉ liên lạc các cơ sở ATS xem tại Phụ lục 1 Kế hoạch này.

### 4. Các quốc gia, vùng thông báo bay bị ảnh hưởng

#### 4.1 Các vùng thông báo bay (FIR) và cơ sở ATS của các quốc gia bị ảnh hưởng đến Kế hoạch này gồm:

Stt	Quốc gia	FIR	Cơ sở ATS
1	Cam-pu-chia	Phnôm Pênh	ACC Phnôm Pênh
2	Lào	Viên Chăn	ACC Viên Chăn
3	Trung Quốc	Côn Minh Quảng Châu Sanya	ACC Côn Minh ACC Nanning ACC Sanya
4	Phi-lip-pin	Manila	ACC Manila
5	Singapore	Singapore	ACC Singapore
6	Malaysia	Kuala Lumpur	ACC Kuala Lumpur

#### 4.2 Khi Kế hoạch ứng phó không lưu được công bố, các nhà chức trách HKDD của các quốc gia liên quan sẽ được thông báo phù hợp với các Văn bản phối hợp ứng phó không lưu được ký giữa Cục HKVN và Cục HKDD các nước liên quan.

### 5. Ban chỉ đạo, Ban chỉ huy ứng phó không lưu

#### 5.1 Ban chỉ đạo ứng phó không lưu (Ban chỉ đạo)

##### 5.1.1 Thành phần

- Lãnh đạo Cục HKVN
- Trưởng Phòng Quản lý HDB - Cục HKVN
- Lãnh đạo Tổng công ty QLBNV
- Lãnh đạo Tổng công ty Cảng HKVN
- Lãnh đạo Tổng công ty HKVN
- Lãnh đạo Cảng vụ HK khu vực liên quan
- Đại diện Cục Tác chiến Bộ Tổng Tham mưu
- Đại diện Bộ Tham mưu Quân chủng PK-KQ
- Giám đốc Trung tâm Quản lý luồng không lưu
- Chủ tịch
- Phó Chủ tịch
- Phó CT thường trực
- Ủy viên
- Ủy viên
- Ủy viên
- Ủy viên
- Ủy viên
- Ủy viên

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần I: Những quy định chung

- |   |           |
|---|-----------|
| - Giám đốc Trung tâm Thông báo tin tức HK | - Ủy viên |
| - Trưởng Ban Không lưu                    | - Ủy viên |
| - Trưởng Ban Kỹ thuật                     | - Ủy viên |
| - Trưởng Ban An toàn - Chất lượng         | - Ủy viên |
| - Trưởng Ban An ninh hàng không           | - Ủy viên |
| - Tổng công ty Hàng không Việt Nam-CTCP   | - Ủy viên |
| - Công ty CPHK Vietjet Air                | - Ủy viên |
| - Công ty CPHK Pacific Airlines           | - Ủy viên |
| - Công ty CPHK Hàng không Tre Việt        | - Ủy viên |

### 5.1.2 Nhiệm vụ

- Tổ chức, chỉ đạo và giám sát việc thực hiện Kế hoạch ứng phó không lưu;
- Xem xét, công bố áp dụng Kế hoạch; tổ chức thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan biết;
- Báo cáo, nhận và triển khai thực hiện chỉ đạo từ cơ quan cấp trên;
- Chỉ đạo, hướng dẫn Ban chỉ huy triển khai thực hiện kế hoạch ứng phó;
- Tổ chức điều chuyển nguồn nhân lực, trang thiết bị nhằm đảm bảo đưa dịch vụ điều hành bay nhanh chóng trở lại hoạt động;
- Chỉ đạo việc chấm dứt tình trạng ứng phó, đưa dịch vụ điều hành bay trở lại hoạt động bình thường và tổ chức rút kinh nghiệm.

#### Ghi chú:

- Ngay sau khi xảy ra tình huống ứng phó, Ban chỉ đạo ngay lập tức triệu tập họp để triển khai thực hiện kế hoạch ứng phó.
- Trong trường hợp xảy ra tình huống ứng phó liên quan đến hành vi can thiệp bất hợp pháp, Ban chỉ đạo báo cáo Văn phòng thường trực của Ủy ban An ninh Hàng không Quốc gia để chỉ đạo, giải quyết đối phó với hành vi này.
- Địa chỉ liên hệ Ban chỉ đạo xem tại Phụ lục 2 Kế hoạch này.

## 5.2 Ban chỉ huy ứng phó không lưu (Ban chỉ huy)

### 5.2.1 Thành phần

#### 1) Khu vực miền Bắc, miền Trung, miền Nam

- Ban chỉ huy gồm Giám đốc Công ty QLB khu vực (Trưởng Ban chỉ huy), đại diện liên quan của Cảng vụ HK tại Cảng HK, đại diện Lãnh đạo Cảng HK, Trưởng Trung tâm Quản lý - Điều hành bay khu vực và cán bộ các cơ sở cung cấp dịch vụ ANS liên quan. Thành phần chi tiết cho từng khu vực xem tại Phần II Kế hoạch này.

#### 2) Trung tâm Quản lý luồng không lưu (Cơ sở thông báo, hiệp đồng bay):

Ban chỉ huy gồm Giám đốc Trung tâm (Trưởng Ban chỉ huy), đại diện Trung tâm Quản lý - Điều hành bay quốc gia và cán bộ các cơ sở cung cấp dịch vụ ANS liên quan. Thành phần chi tiết xem tại Phần II Kế hoạch này.

### 5.2.2 Nhiệm vụ

- Xác định, đánh giá tình hình, đề xuất các phương án, báo cáo Ban chỉ đạo;
- Tổ chức các lực lượng, phương tiện và hệ thống trang thiết bị để khắc phục sự cố và tiến hành các hành động cần thiết để đảm bảo an toàn bay.
- Triển khai Kế hoạch ứng phó không lưu, theo dõi liên tục tình huống ứng phó.
- Trao đổi thông tin với các cơ sở ATS thuộc các FIR kế cận và triển khai hiệp đồng ứng phó.
- Liên lạc chặt chẽ với các cơ quan, đơn vị liên quan; thông báo cho người khai thác tàu bay.
- Thực hiện các chỉ thị của Ban chỉ đạo.
- Theo dõi và đề xuất Ban chỉ đạo để điều chỉnh nội dung NOTAM (nếu cần);
- Tổng hợp tình hình, đánh giá kết quả thực hiện và bổ sung kế hoạch ứng phó.

## 6. Cấu trúc đường bay ứng phó

- 6.1 Hệ thống đường bay ATS ứng phó gồm một số trong các đường bay ATS đang sử dụng với các mực bay hạn chế. Hệ thống đường bay ATS ứng phó được miêu tả chi tiết tại Phần II Kế hoạch này.
- 6.2 Khi tình trạng ứng phó được công bố, các chuyến bay nội địa, các chuyến bay quốc tế đến, đi tại các Cảng HK liên quan sẽ tạm thời bị đình chỉ cho đến khi tình trạng cung cấp ATS được đánh giá đầy đủ và hệ thống trở lại hoạt động bình thường. Ban chỉ đạo sẽ quyết định việc cắt giảm hay cho phép các chuyến bay này hoạt động trở lại. Các chuyến bay quốc tế đường dài và các chuyến bay đặc biệt (chuyến bay tìm kiếm cứu nạn, chuyến bay công vụ, chuyến bay nhân đạo, v.v) sẽ được ưu tiên.
- 6.3 Khi xảy ra tình huống ứng phó không lưu, các nhà khai thác quốc tế có chuyến bay bị ảnh hưởng sẽ được Ban chỉ huy khu vực liên quan thông báo ngay khi hệ thống hoạt động trở lại. Các chuyến bay quốc tế liên quan được xem xét, bố trí sử dụng các đường HK quốc nội để tiến nhập vào hệ thống đường bay ATS ứng phó quốc tế.
- 6.4 Các nhà khai thác quốc tế có thể lựa chọn bay sang FIR bên cạnh để tránh bay trong FIR xảy ra tình huống ứng phó không lưu. Các đường bay ATS ứng phó được sử dụng trong tình huống này sẽ được cung cấp bởi các cơ sở ATS liên quan.

## 7. Quản lý không lưu và phương thức ứng phó

- 7.1 Các biện pháp ứng phó không lưu lập trong Kế hoạch này được áp dụng trong hai trường hợp ứng phó ngắn hạn (xảy ra bất ngờ, ngay lập tức và không có thời gian chuẩn bị) và ứng phó dài hạn (có thể dự đoán trước được và có thời gian chuẩn bị).

- 7.2 Trong thời gian xảy ra tình huống ứng phó không lưu, dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có thể ngừng hoặc gián đoạn, cụ thể như dịch vụ thông tin, giám sát ATS. Khi đó, một NOTAM sẽ được phát hành cho biết các thông tin liên quan, bao gồm cả ngày giờ dự kiến dịch vụ được khôi phục. Khi xảy ra tình huống ứng phó, các cơ sở ATS kế cận có trách nhiệm cung cấp dịch vụ thông báo bay, dịch vụ báo động trên các đường bay ứng phó đi tới khu vực trách nhiệm của mình.
- 7.3 Trong trường hợp ứng phó không lưu, các phân khu kiểm soát thuộc cơ sở ATS liên quan có thể sẽ được phân chia lại hoặc giữ nguyên. Trách nhiệm cung cấp dịch vụ ATS sẽ do các cơ sở ATS ứng phó đảm nhiệm cho các đường bay ứng phó theo Kế hoạch này. Sơ đồ phân chia khu vực trách nhiệm ứng phó không lưu được mô tả chi tiết tại Phương án ứng phó cụ thể của cơ sở ATS liên quan.
- 7.4 Phương tiện liên lạc sử dụng chính sẽ là VHF hoặc HF.  
*Ghi chú: Chi tiết về thông tin liên lạc nêu tại Phụ lục 1 Kế hoạch này.*
- 7.5 Cơ sở ATS có thể bị quá tải trong giai đoạn đầu diễn ra ứng phó. Cơ sở ATS có thể đưa ra các hành động phù hợp để tạm thời điều chỉnh đường bay cho tàu bay trên các đường thay thế không là đường bay ứng phó, sau đó từng bước chuyển sang cơ cấu đường bay ứng phó.
- 7.6 NOTAM về kế hoạch ứng phó bao gồm các nội dung sau:
- Giờ và ngày bắt đầu áp dụng kế hoạch ứng phó không lưu;
  - Vùng trời sử dụng cho việc hạ cánh và bay quá cảnh, vùng trời cần phải bay tránh;
  - Chi tiết về trang thiết bị và dịch vụ sử dụng hoặc không sử dụng, các hạn chế đối với việc cung cấp ATS (ví dụ: ACC, APP, TWR, GCU), bao gồm ngày dự kiến phục hồi dịch vụ (nếu có);
  - Thông tin về việc cung cấp các dịch vụ thay thế;
  - Các đường ATS có thể sử dụng, các đường bay ứng phó được công bố trong AIP, hoặc các đường bay ứng phó chiến thuật đã được xác định;
  - Các thay đổi đối với đường bay ứng phó không có trong Kế hoạch này;
  - Phương thức đặc biệt được thực hiện bởi cơ sở ATS lân cận không có trong Kế hoạch này;
  - Phương thức đặc biệt do tổ lái thực hiện;
  - Chi tiết khác liên quan mà nhà khai thác tàu bay có thể tiến hành nếu thấy cần thiết.

*Ghi chú: Mẫu NOTAM được quy định tại Phụ lục 3 Kế hoạch này.*

7.7 Trong trường hợp Phòng NOTAM quốc tế không thể phát được NOTAM thì Trung tâm ARO/AIS Tân Sơn Nhất sẽ thực hiện phương án giải trợ theo yêu cầu của Ban chỉ đạo.

7.8 Phân cách tàu bay

- Việc phân cách tàu bay sẽ được áp dụng phù hợp với quy định tại Doc.4444 và Doc.7030 (ICAO): Phân cách cao áp dụng tối thiểu là 300m (1000ft) trong môi trường RVSM và 600m (2000ft) trong môi trường không RVSM.
- Mức độ chấp nhận lưu lượng bay: 15 phút đối với các tàu bay trên cùng một mực bay, trên cùng một đường bay hoặc trên các đường bay giao nhau tại điểm chuyển giao kiểm soát.

7.9 Hạn chế mực bay

Tùy tình huống ứng phó, thông thường các chuyến bay quốc tế đường dài và các chuyến bay đặc biệt (chuyến bay tìm kiếm cứu nạn, chuyến bay công vụ, chuyến bay nhân đạo, v.v) sẽ được ưu tiên mực bay phù hợp.

7.10 Báo cáo vị trí tàu bay

Tổ lái sẽ tiếp tục báo cáo vị trí tàu bay theo thường lệ, phù hợp với phương thức báo cáo ATS thông thường.

7.11 Khai thác VFR

Trong trường hợp ứng phó, các chuyến bay VFR sẽ không khai thác trong vùng trời ứng phó liên quan, trừ trường hợp đặc biệt như tàu bay công vụ và chuyến bay đặc biệt do Ban chỉ đạo cho phép thực hiện.

7.12 Các phương thức đối với cơ sở ATS

Cơ sở ATS cung cấp dịch vụ ATC sẽ phải tuân theo phương thức khai thác khẩn nguy và áp dụng cấp độ phù hợp với phương thức ứng phó theo Văn bản phối hợp ứng phó không lưu. Các phương thức này bao gồm:

- 1) Cơ sở ATS khi xác định được khả năng cung cấp ATS của mình bị suy giảm do tình huống ứng phó sẽ thông báo đến tổ lái về tình huống ứng phó và đưa ra khuyến cáo về khả năng cơ sở ATS có thể phải di rời và việc cung cấp dịch vụ ATC sẽ bị ngưng trệ. Trong tình huống việc di rời khỏi cơ sở ATS là cần thiết, phương thức giải tỏa sẽ được áp dụng, nếu còn đủ thời gian, cơ sở ATS sẽ gửi thông báo khẩn cho tổ lái trên tần số đang sử dụng về phương tiện liên lạc thay thế.
- 2) Trong thời gian áp dụng phương thức ứng phó, các nhà khai thác tiếp tục chuyển điện văn kế hoạch bay tới các cơ sở ATS qua mạng AFTN/AMHS theo phương thức thông thường.

## KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

### Phần I: Những quy định chung

---

- 3) Khi có thông báo từ Ban chỉ đạo, nhà cung cấp dịch vụ ATS của các FIR lân cận sẽ áp dụng Kế hoạch ứng phó không lưu phù hợp với Văn bản phối hợp ứng phó không lưu đã được ký kết.
- 4) Cơ sở ATS ứng phó chịu trách nhiệm đối với tàu bay quá cảnh bay vào FIR Hà Nội, FIR Hồ Chí Minh sẽ phải thiết lập liên lạc với tàu bay càng sớm càng tốt theo khả năng có thể (ít nhất là 30 phút trước giờ dự kiến vào khu vực trách nhiệm ứng phó).
- 5) Cơ sở ATS ứng phó chịu trách nhiệm đối với tàu bay bay vào FIR đang thực hiện ứng phó sẽ hướng dẫn cho tổ lái phải duy trì mực bay và tốc độ bay chỉ định cuối cùng (Mach number nếu áp dụng) trong quá trình bay quá cảnh vào FIR.
- 6) Cơ sở ATS ứng phó chịu trách nhiệm sẽ không được phép thay đổi mực bay hoặc tốc độ bay nào (Mach number nếu áp dụng) ít nhất là 10 phút trước khi tàu bay bay vào vùng trời ứng phó.
- 7) Tàu bay có thể lựa chọn để tránh vùng trời Việt Nam và nhà chức trách HKDD liên quan sẽ phải cung cấp các đường bay ứng phó thay thế phù hợp. Việc này sẽ được thông báo bằng NOTAM.

#### 7.13 Chuyển đổi sang kế hoạch ứng phó

- Trong khoảng thời gian không chắc chắn về việc vùng trời có bị đóng cửa hay không, nhà khai thác tàu bay cần chuẩn bị kế hoạch thay đổi về đường bay ATS khi đang bay, biết được đường bay ATS ứng phó thay thế theo Kế hoạch ứng phó hoặc phát hành NOTAM hoặc được công bố trong AIP.
- Trong tình huống vùng trời bị đóng cửa mà chưa được công bố, trong trường hợp có thể, cơ sở ATS thông báo cho tất cả các tàu bay trong vùng trời của mình về việc vùng trời nào bị đóng và yêu cầu chờ hướng dẫn tiếp theo.
- Cơ sở ATS cần lưu ý khi việc đóng cửa vùng trời hoặc các sân bay được công bố, từng hãng HK có thể có những yêu cầu khác nhau về các đường bay ATS thay thế. Cơ sở ATS cần phải sẵn sàng để xem xét, đáp ứng các yêu cầu của tổ lái nhằm bảo đảm an toàn cho các hoạt động bay.

#### 7.14 Rà soát văn bản phối hợp ứng phó không lưu

- Cục HKVN chủ trì phối hợp với Tổng công ty QLB Việt Nam và các cơ quan, đơn vị liên quan tổ chức ký kết văn bản phối hợp ứng phó không lưu với Cục HKDD các nước liên quan phù hợp với kế hoạch của ICAO khu vực và thỏa thuận giữa các bên liên quan.
- Tổng công ty QLB Việt Nam tổ chức ký văn bản phối hợp ứng phó không lưu với Tổng công ty Cảng HK Việt Nam (có sự tham gia của cơ quan Cục HK Việt Nam); thường xuyên rà soát, đề xuất sửa đổi bổ sung nội dung của Kế hoạch và Văn bản phối hợp ứng phó không lưu.

## **8. Phương thức đối với tổ lái và nhà khai thác tàu bay**

### **8.1 *Nộp kế hoạch bay không lưu***

Khi hoạt động trong các FIR Việt Nam, tổ lái hoặc nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay nộp kế hoạch bay phù hợp với các yêu cầu quy định tại AIP Việt Nam, Phụ ước 2 và Tài liệu Doc.4444.

Các yêu cầu về lập kế hoạch bay trong AIP Việt Nam vẫn tiếp tục được áp dụng, trừ khi được sửa đổi theo đường bay ATS ứng phó và FLAS theo huấn lệnh KSVKL và/hoặc theo NOTAM.

### **8.2 *Cấp phép bay***

Các nhà khai thác tàu bay phải hoàn tất thủ tục về phép bay với các cơ quan cấp phép bay của Việt Nam (Cục HK Việt Nam, Cục Tác chiến – Bộ Quốc phòng, Cục Lãnh sự - Bộ Ngoại giao) trước khi thực hiện chuyến bay quá cảnh, đi và đến trong các FIR Việt Nam, chi tiết liên quan xem tại AIP Việt Nam.

### **8.3 *Phương thức khai thác của tổ lái***

- Trước khi bay vào khu vực ứng phó, tổ lái xem xét quyết định đi sân bay dự bị hoặc tiếp tục thực hiện chuyến bay theo kế hoạch, thống nhất với cơ sở ATS để thực hiện việc này.
- Tổ lái của tàu bay bay qua khu vực đang xảy ra ứng phó không lưu phải chấp hành chặt chẽ các quy định sau:
  - 1) Tàu bay bay dọc theo các đường bay ATS được ấn định trong Kế hoạch này sẽ phải tuân theo quy tắc bay IFR và sẽ được chỉ định một mực bay phù hợp với khung phân bố mực bay áp dụng cho các đường bay ứng phó được nêu tại kế hoạch ứng phó cụ thể của cơ sở ATS liên quan.
  - 2) Tàu bay sẽ phải đạt được mực bay chỉ định cuối cùng do cơ sở ATS chịu trách nhiệm ít nhất là 10 phút trước khi bay vào vùng trời ứng phó hoặc các hướng dẫn khác phù hợp với các thỏa thuận đã được ký kết.
  - 3) Tổ lái phải duy trì mực bay trong toàn bộ thời gian bay trong vùng trời ứng phó, mực bay chỉ định cuối cùng bởi cơ sở ATS chịu trách nhiệm cuối cùng trước khi tàu bay tiến vào hệ thống đường bay ứng phó và cũng không được thay đổi mực bay và tốc độ bay ngoại trừ trường hợp khẩn nguy hoặc để đảm bảo an toàn cho chuyến bay.
  - 4) Trong bất kỳ tình huống khẩn nguy hay vì lý do an toàn cho chuyến bay mà không thể duy trì mực bay chỉ định khi vào vùng trời ứng phó, tổ lái sẽ phải đổi hướng mũi trước khi thay đổi độ cao về phía bên phải của trục đường bay ATS ứng phó, nếu như bay lệch ra ngoài FIR thì tổ lái phải thông báo ngay lập tức đến ACC chịu trách nhiệm cho vùng trời đó. Tổ lái phải phát mù trên tần số 121.5MHz và thông báo ngay bằng cách phát

thanh trên tần số VHF 123.45MHz điện văn thay đổi mực bay khẩn nguy liên quan (bao gồm tên hiệu tàu bay, vị trí tàu bay, mực bay băng qua, mực bay đã rời, v.v).

- 5) Tổ lái phải tuân thủ chặt chẽ các biện pháp phát thanh trong khi bay và thường xuyên giữ chế độ canh nghe trên tần số VHF 123.45MHz.
- 6) Tổ lái phải báo cáo vị trí tại điểm báo cáo vị trí cuối cùng của tàu bay trước khi vào vùng trời ứng phó kèm theo thông tin về giờ dự kiến bay vào vùng trời ứng phó và giờ dự kiến bay ra khỏi vùng trời ứng phó; báo cáo vị trí khi qua các điểm báo cáo vị trí bắt buộc đã được thiết lập trên đường bay ứng phó.
- 7) Tổ lái cần thiết lập liên lạc ngay với cơ sở ATS ứng phó (ít nhất là 10 phút trước giờ dự kiến đến/quá ranh giới chuyển giao kiểm soát).
- 8) Tổ lái phải duy trì mức cảnh giác cao nhất khi khai thác trong vùng trời ứng phó và phải có hành động phù hợp nhằm đảm bảo an toàn cho chuyến bay.

*Ghi chú: Phương thức tàu bay tự phát thanh (TIBA) được nêu tại Phụ lục 4 Kế hoạch này.*

#### **8.4 Phương thức bay chặn**

Tổ lái cần phải lưu ý rằng để phù hợp với các thông lệ quốc tế hiện tại, tàu bay của họ có thể sẽ bị bay chặn bởi tàu bay quân sự trên đường bay ứng phó. Nhà khai thác tàu bay sẽ phải làm quen với các phương thức bay chặn của quốc tế được quy định trong Thông tư của Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, Phụ ước 2 ICAO về Quy tắc bay và được công bố trong Tập AIP Việt Nam.

### **9. Phương thức liên lạc**

- 9.1 Khi hoạt động trong vùng trời xảy ra ứng phó không lưu, tổ lái nên sử dụng phương thức liên lạc phát thanh thông thường ở nơi dịch vụ ATC được cung cấp. Phương thức liên lạc này phù hợp với phương thức liên lạc trong Kế hoạch ứng phó hoặc theo các chỉ dẫn của NOTAM.
- 9.2 Nếu bị mất liên lạc ngoài dự kiến trên tần số thông thường của dịch vụ ATC, tổ lái phải cố gắng thiết lập liên lạc trên tần số khác có thể, ví dụ nếu mất liên lạc khi đang bay đường dài thì sẽ thiết lập liên lạc với cơ sở ATS có trách nhiệm điều hành tiếp theo. Tổ lái cố gắng thiết lập liên lạc với cơ sở ATS trên tần số cuối cùng mà liên lạc hai chiều đã được thiết lập. Trong trường hợp mất liên lạc với cơ sở ATS, tổ lái tiếp tục báo cáo vị trí như bình thường trên tần số đã được quy định và cũng phát báo cáo vị trí trên tần số ứng phó đã quy định.



9.3 Tần số liên lạc: Bảng liệt kê các tần số sử dụng cho các đường bay ứng phó, các cơ sở ATS cung cấp dịch vụ thông báo bay và theo dõi liên lạc không – địa trong vùng trời ứng phó được công bố chi tiết theo Phụ lục 5 Kế hoạch này.

### **10. Phương thức ứng phó không lưu khi có hoạt động núi lửa**

Phương thức ứng phó không lưu khi có hoạt động núi lửa xem chi tiết tại Phụ lục 6 Kế hoạch này.

### **11. Phương thức ứng phó không lưu khi có đại dịch**

Phương thức ứng phó không lưu khi có đại dịch xem chi tiết tại Phụ lục 7 Kế hoạch này.

### **12. Các dịch vụ hỗ trợ liên quan**

#### **12.1 Dịch vụ Thông báo tin tức hàng không (AIS)**

- NOTAM thông báo thực hiện Kế hoạch ứng phó không lưu sẽ được gửi tới các địa chỉ liên quan và sẽ được phát liên tục trước, trong và ở bất kỳ giai đoạn nào của quá trình ứng phó. NOTAM sẽ gồm các tin tức liên quan, các hành động phải thực hiện nhằm giảm thiểu các ảnh hưởng của sự suy giảm trong việc cung cấp dịch vụ ATC của cơ sở ATS liên quan.
- NOTAM sẽ được Phòng NOTAM quốc tế của Việt Nam phát theo chỉ đạo của Ban chỉ đạo.

#### **12.2 Dịch vụ Khí tượng (MET)**

- Cục HKVN (Phòng Quản lý hoạt động bay) là cơ quan quản lý chuyên ngành về khí tượng HK. Các cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng do Cục HKVN giao trách nhiệm bảo đảm cung cấp dịch vụ khí tượng cho hoạt động bay nội địa và quốc tế phù hợp với Thông tư của Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay, Phụ ước 3 về khí tượng HK và phần nội dung về khí tượng của Tài liệu (Doc.9673) về dịch vụ khí tượng cho không vận quốc tế/ Kế hoạch không vận châu Á - Thái Bình Dương như sau:
  - 1) Bản tin báo cáo thời tiết thường lệ hoặc đặc biệt tại sân bay (METAR/SPECI); bản tin dự báo hạ cánh (TREND); bản tin dự báo thời tiết tại sân bay (TAF); bản tin dự báo thời tiết tại sân bay được bổ sung (TAF AMD).
  - 2) SIGMET/AIRMET cho FIR Hà Nội và FIR Hồ Chí Minh.
  - 3) Dự báo điều kiện đường bay (dự báo gió nhiệt trên cao, dự báo thời tiết nguy hiểm trên đường bay SIGWX).

- 4) Cảnh báo sân bay; Cảnh báo gió đứt.
- Việc cung cấp tin tức khí tượng cho các cơ sở ATS theo văn bản hiệp đồng giữa cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng và cơ sở ATS liên quan;
  - Việc cung cấp dịch vụ khí tượng sẽ được duy trì trong tình huống ứng phó không lưu. Tuy nhiên khi dịch vụ ATS bị gián đoạn, các thông tin khí tượng cập nhật sẽ được cung cấp cho các cơ sở ATS trong Kế hoạch ứng phó không lưu.

### **12.3 Dịch vụ Tìm kiếm cứu nạn (SAR)**

- Các cơ sở ATS tham gia Kế hoạch ứng phó không lưu phải thông báo các tin tức cần thiết liên quan đến các tàu bay gặp tai nạn hoặc trong tình huống khẩn nguy cho các cơ quan phối hợp TKCN liên quan tại Việt Nam.

- Địa chỉ các cơ quan phối hợp TKCN:

*a) Thường trực Ban chỉ huy PCTT&TKCN HK – Cục HKVN:*

Phòng Quản lý hoạt động bay - Cục Hàng không Việt Nam  
Số 119, đường Nguyễn Sơn, quận Long Biên, thành phố Hà Nội  
Điện thoại: 84-24-38720 199  
Fax: 84-24-38 732 762  
Email: and@caa.gov.vn

*b) Thường trực Ban chỉ huy TKCN HK – Tổng công ty QLBN*

Trung tâm Phối hợp TKCN hàng không  
Số 05, ngõ 200, đường Nguyễn Sơn, quận Long Biên, thành phố Hà Nội  
Điện thoại: 84-24-38727797 Fax: 84-24-38729404  
Địa chỉ AFTN/AMHS: VVVVYCYX  
Email: Sar@vatm.vn

- Trong trường hợp cần thiết, các cơ sở ATS tham gia ứng phó phải hỗ trợ trong việc phát các tin tức về các giai đoạn TKCN phù hợp với các tình huống hồ nghi, báo động, khẩn nguy.

### **13. Miễn trừ về giấy phép**

Cơ sở ATS thực hiện việc ứng phó không lưu theo Kế hoạch này được miễn trừ các yêu cầu về giấy phép nhân viên, giấy phép khai thác hệ thống thiết bị và giấy phép khai thác của cơ sở ATS

*Ghi chú: Cục HKVN Hướng dẫn về các trường hợp miễn trừ trong lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay tại công văn số 2043/QĐ-CHK ngày 26/9/2023.*

**PHẦN II**  
**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ ÁP DỤNG CHO CƠ SỞ ATS**

**I. KHU VỰC MIỀN BẮC**

**1. Lực lượng**

**1.1 Ban chỉ huy**

- Giám đốc Công ty QLB miền Bắc - Trưởng Ban chỉ huy
- Đại diện Cảng vụ HK tại Cảng HK liên quan
- Đại diện Lãnh đạo Cảng HK Nội Bài/Cảng HK có liên quan
- Trưởng Trung tâm Quản lý - Điều hành bay khu vực I
- Trưởng Trung tâm Kiểm soát đường dài Hà Nội
- Trưởng Trung tâm Kiểm soát tiếp cận - tại sân Nội Bài
- Đài trưởng Đài KSKL liên quan
- Trưởng Trung tâm Bảo đảm kỹ thuật
- Trưởng Trung tâm hiệp đồng TKCN
- Trưởng Trung tâm ARO/AIS Nội Bài
- Trưởng trung tâm Cảnh báo thời tiết và Trưởng Trung tâm KTHK Nội Bài (trong trường hợp ứng phó khi có hoạt động núi lửa)

*Ghi chú: Địa chỉ liên hệ Ban chỉ huy xem tại Phụ lục 2 Kế hoạch này.*

**1.2 Lực lượng tham gia ứng phó**

Lãnh đạo Công ty Quản lý bay miền Bắc, lực lượng KSVKL, lực lượng ARO/AIS, kỹ thuật, khí tượng và TKCN liên quan phải nhanh chóng tham gia ứng phó với sự hỗ trợ của lực lượng tại chỗ của cơ sở ATS ứng phó, thực hiện kế hoạch ứng phó, đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay.

**2. Nội dung ứng phó**

**2.1 ACC Hà Nội**

Kế hoạch UPKL xem chi tiết tại Phụ lục 8 Kế hoạch này.

**2.2 APP Nội Bài**

**2.2.1 Phân định lại các khu vực ứng phó**

Khu vực kiểm soát tiếp cận Nội Bài hiện được phân chia thành 02 phân khu: Kiểm soát trung tâm - TMC (Terminal control) và Kiểm soát đến - ARR (Arrival control). Căn cứ vào điều kiện thực tế, để đảm bảo khả năng cung cấp dịch vụ CNS của hệ thống thiết bị kỹ thuật, khu vực ứng phó của APP Nội Bài sẽ sát nhập phân khu TMC và phân khu ARR.

## **KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM**

### *Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS*

---

#### **2.2.2 Phương thức ứng phó không lưu**

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết trực Lãnh đạo Tổng công ty QLB Việt Nam để báo cáo Ban chỉ đạo ứng phó không lưu chỉ đạo, giải quyết.

##### **2.2.2.1 Ứng phó ngắn hạn**

a) *Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu:*

Do ACC Hà Nội (phân khu 1) đảm nhiệm thực hiện tại ACC Hà Nội.

b) *Thiết bị kỹ thuật ứng phó*

- Sử dụng thiết bị liên lạc tần số VHF: 132.3 MHz (chính), 128.15 MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).
- Liên lạc điểm đối điểm: Điện thoại (024.38729920).
- AFTN/AMHS: VVHNZQZX.

c) *Phương thức ứng phó*

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Thông báo và yêu cầu ACC Hà Nội thực hiện nhiệm vụ ứng phó cho APP Nội Bài.
  - + Điều chuyển ngay một số KSVKL của APP Nội Bài để thực hiện ứng phó tại ACC Hà Nội.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v.
- Cơ sở ATS ứng phó phải thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.
- Cơ sở ATC ứng phó triển khai thực hiện cung cấp dịch vụ theo nội dung Kế hoạch ứng phó.

*Ghi chú: Trong trường hợp cần thiết, Ban chỉ huy ứng phó sẽ điều động tăng cường lực lượng KSVKL và kỹ thuật tham gia ứng phó.*

##### **2.2.2.2 Ứng phó dài hạn**

a) *Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu*

Do APP Nội Bài đảm nhiệm thực hiện tại ACC Hà Nội cũ tại Nội Bài

b) *Thiết bị kỹ thuật ứng phó*

- Sử dụng thiết bị liên lạc tần số VHF: 125.1MHz (chính), 121.0MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).

## **KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM**

### *Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS*

---

- Liên lạc điểm đối điểm: Điện thoại (024.38860957, 024.38860958).
- AFTN/AMHS: VVHNZQZV.
- Hệ thống xử lý dữ liệu giám sát (RDP).

#### *c) Phương thức ứng phó*

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Triển khai, bố trí lực lượng tại ACC Hà Nội cũ tại Nội Bài: Do KSVKL của APP Nội Bài đảm nhiệm.
  - + Tăng cường tối đa khả năng cung cấp dịch vụ theo điều kiện thực tế.
- Các kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v; các kíp trực ứng phó triển khai thực hiện.
- Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành thử nghiệm cung cấp dịch vụ không lưu trong thời gian 15 phút hoặc đối với 03 chuyến bay liên tục. Trong thời gian thử nghiệm để kiểm tra, chỉ chấp nhận lưu lượng 01 chuyến bay/1 thời điểm đối với khu vực trách nhiệm ứng phó của các cơ sở ATC tham gia ứng phó.
- Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

#### **2.2.3 Phương thức bay và quy định khai thác**

Áp dụng theo quy định hiện hành.

### **2.3 TWR/GCU Nội Bài**

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết trực Lãnh đạo Tổng công ty QLB Việt Nam để báo cáo Ban chỉ đạo ứng phó không lưu chỉ đạo, giải quyết.

#### **2.3.1 Ứng phó ngắn hạn**

##### **2.3.1.1 Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu**

Do APP Nội Bài đảm nhiệm, thực hiện tại APP Nội Bài.

##### **2.3.1.2 Thiết bị kỹ thuật ứng phó**

- Sử dụng thiết bị liên lạc tần số VHF: 125.1 MHz (chính), 121.0 MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).
- Liên lạc điểm đối điểm: Điện thoại (024.38866186).
- AFTN/AMHS: VVNBZAZX
- Hệ thống xử lý dữ liệu giám sát (RDP).

## **KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM**

### *Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS*

---

#### **2.3.1.3 Phương thức ứng phó**

Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện các công việc:

- Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
- Thông báo và yêu cầu APP Nội Bài thực hiện nhiệm vụ ứng phó cho TWR/GCU Nội Bài.
- Điều chuyển ngay các KSVKL của TWR/GCU để thực hiện ứng phó tại APP Nội Bài.
- Trong giai đoạn đầu, yêu cầu đình chỉ tàu bay cất cánh tại sân bay và cấp huấn lệnh bay chờ cho các chuyến bay đang thực hiện phương thức tiếp cận trong thời gian TWR/GCU Nội Bài triển khai lực lượng tại vị trí ứng phó. Lưu ý trường hợp tàu bay đang trong giai đoạn tiếp cận chót có thể bay lại khi không nhận được huấn lệnh hạ cánh.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v.
- Kíp trực ứng phó thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.
- TWR/GCU Nội Bài triển khai thực hiện cung cấp dịch vụ theo Kế hoạch ứng phó.

*Ghi chú: Trong trường hợp cần thiết, Ban chỉ huy ứng phó sẽ điều động tăng cường lực lượng KSVKL và kỹ thuật tham gia ứng phó.*

#### **2.3.2 Ứng phó dài hạn**

##### **2.3.2.1 Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu**

Do TWR/GCU Nội Bài đảm nhiệm thực hiện tại Đài chỉ huy K4.

##### **2.3.2.2 Thiết bị kỹ thuật ứng phó**

###### **a) TWR Nội Bài**

- Liên lạc VHF: Sử dụng các tần số 118.4 MHz (chính); 118.9 MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).
- Liên lạc điểm đối điểm: Điện thoại (024.38866186);
- AMHS: VVNBZTZX

###### **b) GCU Nội Bài**

- Liên lạc VHF: Sử dụng các tần số 121.9 MHz (chính); 121.65 MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).
- Liên lạc điểm đối điểm: Điện thoại (024.38866186).
- AMHS: VVNBZTZX

## **KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM**

### *Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS*

#### **2.3.2.3 Phương thức ứng phó**

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Triển khai, lắp đặt các thiết bị tại Đài K4: Trong vòng tối đa 72 giờ.
  - + Triển khai, bố trí lực lượng tại Đài chỉ huy K4: Do KSVKL của TWR/GCU Nội Bài đảm nhiệm. Tăng cường tối đa khả năng cung cấp dịch vụ theo điều kiện thực tế.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v; và triển khai thực hiện.
- Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành thử nghiệm cung cấp dịch vụ không lưu trong thời gian 15 phút hoặc đối với 03 chuyến bay liên tục. Trong thời gian thử nghiệm để kiểm tra, chỉ chấp nhận lưu lượng 01 chuyến bay/1 thời điểm trong khu vực trách nhiệm.
- Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

#### **2.3.3 Phương thức bay và quy định khai thác**

Áp dụng theo quy định hiện hành.

### **2.4 Đài kiểm soát tại sân bay: Cát Bi, Vinh, Điện Biên, Đồng Hới, Thọ Xuân và Vân Đồn**

#### **2.4.1 Vị trí ứng phó**

Trong trường hợp TWR không thể sử dụng được, tạm thời sử dụng vị trí thay thế và thiết bị liên lạc phục vụ cho công tác điều hành bay như sau:

<b>Stt</b>	<b>TWR</b>	<b>Vị trí ứng phó</b>	<b>Tần số điều hành</b>	<b>Liên lạc điểm nối điểm (Điện thoại)</b>
1	Điện Biên	TWR cũ	118.7 MHz, 121.5 MHz (nếu có)	0215.3824429
2	Cát Bi	TWR cũ	118.5 MHz, 121.5 MHz (nếu có)	0225.8830606
3	Vinh	1) TWR cũ 2) Tháp Ra đa	118.3 MHz, 121.5 MHz (nếu có)	0238.3852173
4	Đồng Hới	Khu cách ly nhà ga	118.7 MHz, 121.5 MHz (nếu có)	0232.3810995

## KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

### Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS

5	Thọ Xuân	Đài K5 đầu Đông	118.65 MHz, 121.5 MHz (nếu có)	0237.3889888
6	Vân Đồn	Tầng 5- Phòng Trung tâm điều hành Cảng HKQT Vân Đồn	118.1 MHz, 121.5 MHz (nếu có)	0203.3991868

*Ghi chú:* Công ty Quản lý bay miền Bắc có trách nhiệm chủ trì phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan để đảm bảo triển khai vị trí ứng phó (có văn bản ký kết giữa hai bên).

#### 2.4.2 Phương thức ứng phó

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết trực Lãnh đạo Tổng công ty QLBVN để báo cáo Ban chỉ đạo chỉ đạo, giải quyết.

##### 2.4.2.1 Ứng phó ngắn hạn

- Khi đang có hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm:
  - + Sử dụng mọi phương tiện liên lạc có thể để liên lạc với tàu bay và thông báo đình hoãn cất cánh (trường hợp tàu bay ở mặt đất) và cho tàu bay bay chờ (trường hợp tàu bay chưa hạ cánh);
  - + Trường hợp không liên lạc được với tàu bay: Sử dụng đèn hiệu, pháo hiệu để liên lạc một chiều với tàu bay và tiếp tục cung cấp dịch vụ kiểm soát tại sân bay.
  - + Triển khai vị trí ứng phó đảm bảo quan sát tốt khu hoạt động tại sân bay và giai đoạn cất/hạ cánh của tàu bay.
- Khi không có hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm: Thực hiện như trường hợp ứng phó dài hạn.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AMHS, v.v.
- Kíp trực ứng phó thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.

##### 2.4.2.2 Ứng phó dài hạn

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Triển khai lực lượng và trang thiết bị kỹ thuật tại vị trí ứng phó.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc sẵn có; triển khai thực hiện:
  - + Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành thử nghiệm cung cấp dịch vụ không lưu đối với 03 chuyến bay liên tục. Trong khoảng thời gian thử



## **KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM**

### *Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS*

---

nghiệm để kiểm tra, chỉ chấp nhận lưu lượng 01 chuyến bay/1 thời điểm trong khu vực trách nhiệm.

- + Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

#### **2.4.3 Phương thức bay và quy định khai thác**

Áp dụng theo quy định hiện hành.

#### **2.4.4 Lưu lượng bay khi thực hiện phương thức ứng phó**

Chỉ chấp nhận giãn cách giữa các chuyến bay từ 30 phút trở lên.

### **2.5 ARO Nội Bài**

#### **2.5.1 Vị trí ứng phó**

Trong trường hợp phòng thủ tục bay không sử dụng được, sử dụng vị trí ứng phó là phòng trực của Cơ sở Đánh tín hiệu tàu bay tại tầng 1 đầu Tây nhà ga T2 Cảng HKQT Nội Bài.

#### **2.5.2 Phương thức ứng phó**

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết Trục lãnh đạo Tổng công ty QLBVN để báo cáo Ban chỉ đạo chỉ đạo, giải quyết.

##### **2.5.2.1 Ứng phó ngắn hạn**

- ARO nhanh chóng sử dụng các phương tiện thông tin hiện có (hoặc nhờ hỗ trợ) thông báo cho ACC Hà Nội, APP/TWR/GCU Nội Bài, đại diện các hãng Hàng không đang tham gia khai thác.
- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận; sử dụng vị trí ứng phó là phòng trực của Cơ sở Đánh tín hiệu tàu bay tại tầng 1 đầu Tây nhà ga T2 Cảng HKQT Nội Bài (để nhận và cung cấp thông tin trực tiếp cho tổ lái hoặc nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay), cử tối thiểu 01 nhân viên ARO đến phòng trực APP Nội Bài sử dụng vị trí đầu cuối AFTN/AMHS của APP Nội Bài (để phát chuyển điện văn ATS qua hệ thống AFTN/AMHS).
  - + Điều chuyển lực lượng ARO về vị trí ứng phó;
  - + Yêu cầu giải trợ điện văn về APP Nội Bài (địa chỉ VVNBZAZX) và thực hiện ủy quyền cho APP Nội Bài phát điện văn (do nhân viên ARO thực hiện) hoặc ủy quyền cho cơ sở ARO Tân Sơn Nhất phát điện văn.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, bộ đàm, v.v về việc thực hiện kế hoạch ứng phó ngắn hạn.

##### **2.5.2.2 Ứng phó dài hạn**

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS

---

- + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
- + Triển khai lực lượng và trang thiết bị kỹ thuật tại vị trí ứng phó.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc sẵn có; triển khai thực hiện kế hoạch ứng phó dài hạn:
  - + Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành liên lạc với các cơ sở ATS khác cho 01 chuyến bay; sau đó kiểm tra, đánh giá và triển khai thực hiện.
  - + Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

### 2.5.3 Phương thức nộp kế hoạch bay

Áp dụng theo quy định hiện hành.

## II. KHU VỰC MIỀN TRUNG

### 1. Lực lượng ứng phó

#### 1.1 Ban chỉ huy

- Giám đốc Công ty QLB miền Trung- Trưởng Ban chỉ huy
- Đại diện Cảng vụ HK tại Cảng HK liên quan
- Đại diện Lãnh đạo Cảng HK Đà Nẵng/Cảng HK liên quan
- Trưởng Trung tâm Quản lý - Điều hành bay khu vực II
- Trưởng Trung tâm kiểm soát tiếp cận - tại sân Đà Nẵng
- Trưởng Trung tâm kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh (*khi ứng phó cho APP/TWR Cam Ranh và TWR Tuy Hòa*)
- Trưởng APP/TWR Cam Ranh/Đài trưởng các Đài KSKL liên quan
- Trưởng Trung tâm bảo đảm kỹ thuật
- Trưởng Trung tâm hiệp đồng TKCN
- Trưởng Trung tâm ARO/AIS Đà Nẵng
- Trưởng Trung tâm ARO/AIS Cam Ranh
- Trưởng trung tâm Cảnh báo thời tiết và Trưởng Trung tâm KTHK Đà Nẵng (trong trường hợp ứng phó khi có hoạt động núi lửa)

Ghi chú: Địa chỉ liên hệ Ban chỉ huy xem tại Phụ lục 2 Kế hoạch này.

#### 1.2 Lực lượng tham gia ứng phó

Lãnh đạo Công ty Quản lý bay miền Trung, lực lượng KSVKL, lực lượng ARO/AIS, kỹ thuật, khí tượng và TKCN liên quan phải nhanh chóng tham gia ứng phó với sự hỗ trợ của lực lượng tại chỗ của cơ sở ATS ứng phó, thực hiện kế hoạch ứng phó, đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay.

### 2. Kế hoạch ứng phó của các cơ sở ATS

#### 2.1 CTL Đà Nẵng

##### 2.1.1 Phương thức ứng phó không lưu

## **KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM**

### *Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS*

---

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết trực Lãnh đạo Tổng công ty QLB Việt Nam để báo cáo Ban chỉ đạo ứng phó không lưu chỉ đạo, giải quyết.

#### **2.1.1.1 Ứng phó ngắn hạn**

a) *Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu:*

Do APP Đà Nẵng đảm nhiệm thực hiện tại vị trí APP Đà Nẵng.

b) *Thiết bị kỹ thuật ứng phó*

- Sử dụng thiết bị liên lạc tần số 120.45 MHz (chính) và 125.45 MHz (dự phòng), 121.5 MHz (khẩn nguy).
- Liên lạc điểm nổi điểm: Hot line hoặc điện thoại điện thoại 0236.6299577; 5225, (tổng đài 0236.3813814); AFTN/AMHS: VVDNZAZX.
- Hệ thống giám sát ATS.

c) *Phương thức ứng phó*

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Thông báo và yêu cầu APP Đà Nẵng thực hiện nhiệm vụ ứng phó cho CTL Đà Nẵng.
  - + Phân công ngay một số KSVKL của CTL Đà Nẵng để phối hợp thực hiện ứng phó tại APP Đà Nẵng.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v.
- Cơ sở ATS ứng phó phải thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.
- Cơ sở ATS ứng phó triển khai thực hiện cung cấp dịch vụ theo nội dung Kế hoạch ứng phó.

#### **2.1.1.2 Ứng phó dài hạn**

a) *Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu*

Do CTL Đà Nẵng đảm nhiệm thực hiện tại vị trí SUP CTL/APP Đà Nẵng

b) *Thiết bị kỹ thuật ứng phó*

- Sử dụng thiết bị liên lạc tần số 125.3 MHz (chính) và 125.45 MHz (dự phòng), 121.5 MHz (khẩn nguy).
- Liên lạc điểm nổi điểm: Hotline và điện thoại 5226 (tổng đài 0236.3813814); AFTN/AMHS: VVDNZAZX.
- Hệ thống giám sát ATS.

## **KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM**

### *Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS*

---

#### *c) Phương thức ứng phó*

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Triển khai, bố trí lực lượng tại vị trí SUP CTL/APP Đà Nẵng: Do KSVKL của CTL Đà Nẵng đảm nhiệm.
  - + Tăng cường tối đa khả năng cung cấp dịch vụ theo điều kiện thực tế.
- Các kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v; các kíp trực ứng phó triển khai thực hiện.
- Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành thử nghiệm cung cấp dịch vụ không lưu trong thời gian 15 phút hoặc đối với 03 chuyến bay liên tục. Trong thời gian thử nghiệm để kiểm tra, chỉ chấp nhận lưu lượng 01 chuyến bay/1 thời điểm đối với khu vực trách nhiệm ứng phó của các cơ sở ATS tham gia ứng phó.
- Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

*Ghi chú: Trong trường hợp cần thiết, Ban chỉ huy ứng phó sẽ điều động tăng cường lực lượng KSVKL và kỹ thuật tham gia ứng phó.*

#### **2.1.2 Phương thức bay và quy định khai thác**

Áp dụng theo quy định hiện hành.

### **2.2 APP Đà Nẵng**

#### **2.2.1 Phương thức ứng phó không lưu**

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết trực Lãnh đạo Tổng công ty QLB Việt Nam để báo cáo Ban chỉ đạo ứng phó không lưu chỉ đạo, giải quyết.

##### **2.2.1.1 Ứng phó ngắn hạn**

- a) *Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu:*  
Do CTL Đà Nẵng đảm nhiệm thực hiện tại vị trí CTL Đà Nẵng.
- b) *Thiết bị kỹ thuật ứng phó*
  - Sử dụng thiết bị liên lạc tần số 125.3 MHz (chính) và 125.45 MHz (dự phòng), 121.5 MHz (khẩn nguy).
  - Liên lạc điểm nối điểm: điện thoại 0236.3825018; 5225 (tổng đài 0236.3813814); AFTN/AMHS: VVDNZAZX.
  - Hệ thống giám sát ATS.

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS

---

### c) Phương thức ứng phó

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Thông báo và yêu cầu CTL Đà Nẵng thực hiện nhiệm vụ ứng phó cho APP Đà Nẵng.
  - + Phân công ngay một số KSVKL của APP Đà Nẵng để phối hợp thực hiện ứng phó tại CTL Đà Nẵng.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v.
- Cơ sở ATS ứng phó phải thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.
- Cơ sở ATS ứng phó triển khai thực hiện cung cấp dịch vụ theo nội dung Kế hoạch ứng phó.

### 2.2.1.2 Ứng phó dài hạn

#### a) Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu

Do APP Đà Nẵng đảm nhiệm thực hiện tại vị trí SUP CTL/APP Đà Nẵng

#### b) Thiết bị kỹ thuật ứng phó

- Sử dụng thiết bị liên lạc tần số 120.45 MHz (chính) và 125.45 MHz (dự phòng), 121.5 MHz (khẩn nguy).
- Liên lạc điểm nối điểm: Hotline và điện thoại 5226 (tổng đài 0236.3813814); AFTN/AMHS: VVDNZAZX.
- Hệ thống giám sát ATS.

#### c) Phương thức ứng phó

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Triển khai, bố trí lực lượng tại vị trí SUP CTL/APP Đà Nẵng: Do KSVKL của APP Đà Nẵng đảm nhiệm.
  - + Tăng cường tối đa khả năng cung cấp dịch vụ theo điều kiện thực tế.
- Các kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v; các kíp trực ứng phó triển khai thực hiện.
- Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành thử nghiệm cung cấp dịch vụ không lưu trong thời gian 15 phút hoặc đối với 03 chuyến bay liên tục. Trong thời gian thử nghiệm để kiểm tra, chỉ chấp nhận lưu lượng 01 chuyến bay/1 thời điểm đối với khu vực trách nhiệm ứng phó của các cơ sở ATS tham gia ứng phó.
- Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

*Ghi chú: Trong trường hợp cần thiết, Ban chỉ huy ứng phó sẽ điều động tăng cường lực lượng KSVKL và kỹ thuật tham gia ứng phó.*

### 2.2.2 Phương thức bay và quy định khai thác

Áp dụng theo quy định hiện hành.

## 2.3 TWR Đà Nẵng

### 2.3.1 Phương thức ứng phó không lưu

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết trực Lãnh đạo Tổng công ty QLB Việt Nam để báo cáo Ban chỉ đạo ứng phó không lưu chỉ đạo, giải quyết.

#### 2.3.1.1 Ứng phó ngắn hạn

a) *Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu:*

Do GCU Đà Nẵng đảm nhiệm thực hiện tại vị trí GCU Đà Nẵng.

b) *Thiết bị kỹ thuật ứng phó*

- Sử dụng thiết bị liên lạc tần số 121.6 MHz (chính) và 121.9 MHz (dự phòng), 121.5 MHz (khẩn nguy).
- Liên lạc điểm nối điểm: điện thoại 0236.6299577; 5324 (tổng đài 0236.3813814); AMHS: VVDNZZX.
- Hệ thống giám sát ATS.

c) *Phương thức ứng phó*

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Thông báo và yêu cầu GCU Đà Nẵng thực hiện nhiệm vụ ứng phó cho TWR Đà Nẵng.
  - + Phân công ngay một số KSVKL của TWR Đà Nẵng để phối hợp thực hiện ứng phó tại GCU Đà Nẵng.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v.
- Cơ sở ATS ứng phó phải thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.
- Cơ sở ATS ứng phó triển khai thực hiện cung cấp dịch vụ theo nội dung Kế hoạch ứng phó.

#### 2.3.1.2 Ứng phó dài hạn

a) *Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu*

Do TWR Đà Nẵng đảm nhiệm thực hiện tại vị trí SUP TWR/GCU Đà Nẵng.

## **KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM**

### *Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS*

---

#### *b) Thiết bị kỹ thuật ứng phó*

- Sử dụng thiết bị liên lạc tần số 118.35 MHz (chính); và 118.05 MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).
- Liên lạc điểm nối điểm: điện thoại 0236.6299577; 5227 (tổng đài 0236.3813814); AMHS: VVDNZZX.
- Hệ thống giám sát ATS.

#### *c) Phương thức ứng phó*

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Triển khai, bố trí lực lượng tại vị trí SUP TWR/GCU Đà Nẵng: Do KSVKL của TWR Đà Nẵng đảm nhiệm.
  - + Tăng cường tối đa khả năng cung cấp dịch vụ theo điều kiện thực tế.
- Các kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v; các kíp trực ứng phó triển khai thực hiện.
- Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành thử nghiệm cung cấp dịch vụ không lưu trong thời gian 15 phút hoặc đối với 03 chuyến bay liên tục. Trong thời gian thử nghiệm để kiểm tra, chỉ chấp nhận lưu lượng 01 chuyên bay/1 thời điểm đối với khu vực trách nhiệm ứng phó của các cơ sở ATS tham gia ứng phó.
- Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

*Ghi chú: Trong trường hợp cần thiết, Ban chỉ huy ứng phó sẽ điều động tăng cường lực lượng KSVKL và kỹ thuật tham gia ứng phó.*

### **2.3.2 Phương thức bay và quy định khai thác**

Áp dụng theo quy định hiện hành.

## **2.4 GCU Đà Nẵng**

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết trực Lãnh đạo Tổng công ty QLB Việt Nam để báo cáo Ban chỉ đạo ứng phó không lưu chỉ đạo, giải quyết.

### **2.4.1 Ứng phó ngắn hạn**

#### *2.4.1.1 Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu:*

Do TWR Đà Nẵng đảm nhiệm thực hiện tại vị trí TWR Đà Nẵng.

#### *2.4.1.2 Thiết bị kỹ thuật ứng phó*

- Sử dụng thiết bị liên lạc tần số 118.35 MHz (chính); và 118.05 MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).

## **KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM**

### *Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS*

---

- Liên lạc điểm nối điểm: điện thoại 5227 (tổng đài 0236.3813814); AMHS: VVDNZZTX.
- Hệ thống giám sát ATS.

#### *2.4.1.3 Phương thức ứng phó*

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Thông báo và yêu cầu TWR Đà Nẵng thực hiện nhiệm vụ ứng phó cho GCU Đà Nẵng.
  - + Phân công ngay một số KSVKL của GCU Đà Nẵng để phối hợp thực hiện ứng phó tại TWR Đà Nẵng.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v.
- Cơ sở ATS ứng phó phải thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.
- Cơ sở ATS ứng phó triển khai thực hiện cung cấp dịch vụ theo nội dung Kế hoạch ứng phó.

#### *2.4.2 Ứng phó dài hạn*

##### *2.4.2.1 Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu*

Do GCU Đà Nẵng đảm nhiệm thực hiện tại vị trí SUP TWR/GCU Đà Nẵng.

##### *2.4.2.2 Thiết bị kỹ thuật ứng phó*

- Sử dụng thiết bị liên lạc tần số 121.6 MHz (chính) và 121.9 MHz (dự phòng), 121.5 MHz (khẩn nguy).
- Liên lạc điểm nối điểm: điện thoại 0236.6299577; 5227 (tổng đài 0236.3813814); AMHS: VVDNZZTX.
- Hệ thống giám sát ATS.

##### *2.4.2.3 Phương thức ứng phó*

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Triển khai, bố trí lực lượng tại vị trí SUP TWR/GCU Đà Nẵng: Do KSVKL của GCU Đà Nẵng đảm nhiệm.
  - + Tăng cường tối đa khả năng cung cấp dịch vụ theo điều kiện thực tế.
- Các kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v; các kíp trực ứng phó triển khai thực hiện.
- Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành thử nghiệm cung cấp dịch vụ không lưu trong thời gian 15 phút hoặc đối với 03 chuyến bay liên tục. Trong thời gian thử nghiệm để kiểm tra, chỉ chấp nhận lưu lượng 01



## KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

### Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS

---

chuyến bay/1 thời điểm đối với khu vực trách nhiệm ứng phó của các cơ sở ATS tham gia ứng phó.

- Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

*Ghi chú: Trong trường hợp cần thiết, Ban chỉ huy ứng phó sẽ điều động tăng cường lực lượng KSVKL và kỹ thuật tham gia ứng phó.*

#### 2.4.3 Quy định khai thác

Áp dụng theo quy định hiện hành.

### 2.5 Trường hợp toàn bộ CTL/APP Đà Nẵng không sử dụng được

#### 2.5.1 Phân định lại các khu vực ứng phó

Căn cứ vào điều kiện thực tế, để đảm bảo khả năng cung cấp dịch vụ CNS của hệ thống thiết bị kỹ thuật và các tình huống ứng phó, khu vực ứng phó của CTL Đà Nẵng được phân chia lại thành 02 khu vực như sau:

##### 2.5.1.1 Khu vực ứng phó 1:

- Giới hạn ngang:
  - + Phía Bắc: Ranh giới Vùng thông báo bay Hà Nội và Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh tiếp đến ranh giới Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh và Vùng thông báo bay Sanya.
  - + Phía Đông: Điểm trên ranh giới Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh và Vùng thông báo bay Sanya có tọa độ 16°18'32"N - 110°00'00"E đến điểm có tọa độ 15°52'35"N - 110°00'00"E.
  - + Phía Nam: Từ điểm có tọa độ 15°52'35"N - 110°00'00"E, đến điểm có tọa độ 15°24'44"N - 108°42'16"E (là vị trí đài NDB Chu Lai (CQ), đến điểm có tọa độ 14°41'10"N - 107°33'24"E (là giao điểm của Hồ Chí Minh FIR, Vientiane FIR và Phnom Penh FIR).
  - + Phía Tây: Đường biên giới quốc gia của Việt Nam và Lào.
- Giới hạn cao: Từ mặt đất/mặt nước lên đến và bao gồm FL 245.

##### 2.5.1.2 Khu vực ứng phó 2

- Giới hạn ngang:
  - + Phía Bắc: Là giới hạn phía Nam của khu vực ứng phó 1.
  - + Phía Đông: Từ điểm có tọa độ 15°52'35"N - 110°00'00"E, đến điểm có tọa độ 13°30'00"N - 110°00'00"E.
  - + Phía Nam: Đường vĩ tuyến 13°30'00"N.
  - + Phía Tây: Đường biên giới quốc gia của Việt Nam và Campuchia.
- Giới hạn cao: Từ mặt đất/mặt nước lên đến và bao gồm FL245.

*Ghi chú: Sơ đồ các khu vực ứng phó của CTL Đà Nẵng xem tại Phụ lục 9 Kế hoạch này.*

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS

---

### 2.5.2 Phương thức ứng phó không lưu

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết trực Lãnh đạo Tổng công ty QLB Việt Nam để báo cáo Ban chỉ đạo ứng phó không lưu chỉ đạo, giải quyết.

#### 2.5.2.1 Ứng phó ngắn hạn

a) *Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu:*

- ACC Hà Nội (Phân khu 4) chịu trách nhiệm ứng phó cho Khu vực ứng phó 1 của CTL Đà Nẵng và APP Đà Nẵng.
- ACC Hồ Chí Minh (Phân khu 1) chịu trách nhiệm ứng phó cho Khu vực ứng phó 2 của CTL Đà Nẵng.

*Ghi chú: Phân định khu vực ứng phó tại Mục 2.5.1.*

b) *Thiết bị kỹ thuật ứng phó*

- ACC Hà Nội (Phân khu 4)
  - + Sử dụng thiết bị liên lạc tần số 123.3 MHz, 124.55 MHz và 121.5 MHz (khẩn nguy).
  - + Liên lạc điểm nối điểm: Điện thoại 024.38729924 hoặc 024.38729925; AFTN/AMHS: VVHNZQZX.
  - + Hệ thống giám sát ATS.
- ACC HCM (Phân khu 1):
  - + Sử dụng thiết bị liên lạc tần số 134.05 MHz, 125.375 MHz và 121.5MHz (khẩn nguy).
  - + Liên lạc điểm nối điểm: Điện thoại 028.38441132 hoặc 028.38441153; AFTN/AMHS: VVHMZQZX.
  - + Hệ thống giám sát ATS.

c) *Phương thức ứng phó*

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận để đảm bảo vị trí ứng phó và trang thiết bị kỹ thuật ứng phó;
  - + Yêu cầu đình chỉ tàu bay cất cánh tại sân bay Đà Nẵng;
  - + Thông báo và yêu cầu ACC Hà Nội, ACC Hồ Chí Minh hỗ trợ, thực hiện nhiệm vụ ứng phó cho CTL và APP Đà Nẵng.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v.
- Cơ sở ATS ứng phó phải thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.
- Cơ sở ATS ứng phó triển khai thực hiện cung cấp dịch vụ theo nội dung Kế hoạch ứng phó.

## **KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM**

### *Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS*

---

#### **2.5.2.2 Ứng phó dài hạn**

a) *Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu*

Do CTL/APP Đà Nẵng đảm nhiệm thực hiện tại vị trí ứng phó bố trí tại Phòng ứng phó không lưu (là Phòng trực của Trung tâm Hiệp đồng tìm kiếm cứu nạn cũ).

b) *Thiết bị kỹ thuật ứng phó*

- Liên lạc VHF:
  - + CTL: Sử dụng các tần số 125.3 MHz (chính); và 125.45 MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).
  - + APP: Sử dụng các tần số 120.45 MHz (chính); và 125.45 MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).
- Liên lạc điểm đối điểm: Điện thoại 0236.3811666 hoặc liên lạc khác (*theo điều kiện thực tế*); Điện thoại nội bộ: 5243 (tổng đài 0236.3813814); AFTN/AMHS: VVDNZAZX.
- Hệ thống giám sát ATS (nếu có).

c) *Phương thức ứng phó*

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Triển khai, đảm bảo các thiết bị tại vị trí ứng phó: Trong vòng tối đa 72 giờ.
  - + Triển khai, bố trí lực lượng tại vị trí ứng phó: Do KSVKL của CTL/APP Đà Nẵng đảm nhiệm.
  - + Tăng cường tối đa khả năng cung cấp dịch vụ theo điều kiện thực tế.
- Các kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v; các kíp trực ứng phó triển khai thực hiện.
- Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành thử nghiệm cung cấp dịch vụ không lưu trong thời gian 15 phút hoặc đối với 03 chuyến bay liên tục. Trong thời gian thử nghiệm để kiểm tra, chỉ chấp nhận lưu lượng 01 chuyến bay/1 thời điểm đối với khu vực trách nhiệm ứng phó của các cơ sở ATC tham gia ứng phó.
- Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

*Ghi chú: Trong trường hợp cần thiết, Ban chỉ huy ứng phó sẽ điều động tăng cường lực lượng KSVKL và kỹ thuật tham gia ứng phó.*

#### **2.5.3 Phương thức bay và quy định khai thác**

Áp dụng theo quy định hiện hành.

## **2.6 Trường hợp toàn bộ TWR/GCU Đà Nẵng không sử dụng được**

### **2.6.1 Phương thức ứng phó không lưu**

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết trực Lãnh đạo Tổng công ty QLB Việt Nam để báo cáo Ban chỉ đạo ứng phó không lưu chỉ đạo, giải quyết.

#### **2.6.1.1 Ứng phó ngắn hạn**

a) *Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu*

Do APP Đà Nẵng đảm nhiệm, thực hiện tại APP Đà Nẵng.

b) *Thiết bị kỹ thuật ứng phó*

- Sử dụng thiết bị liên lạc tần số 120.45 MHz (chính) và 125.45 MHz (dự phòng), 121.5 MHz (khẩn nguy).
- Liên lạc điểm nối điểm: Hot line hoặc điện thoại 0236.6299577; 5225 (tổng đài 0236.3813814); AFTN/AMHS: VVDNZAZX.
- Hệ thống giám sát ATS.

c) *Phương thức ứng phó*

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Thông báo và yêu cầu APP Đà Nẵng thực hiện nhiệm vụ ứng phó cho TWR/GCU Đà Nẵng.
  - + Điều chuyển ngay các KSVKL của TWR/GCU để phối hợp thực hiện ứng phó tại APP Đà Nẵng.
- Trong giai đoạn đầu, sử dụng tần số của APP hoặc TWR Đà Nẵng hoặc tần số khẩn nguy để đình chỉ tàu bay cất cánh tại sân bay và cấp huấn lệnh bay chờ hoặc đi sân bay dự bị cho các chuyến bay đang thực hiện phương thức tiếp cận trong thời gian TWR/GCU Đà Nẵng triển khai lực lượng và phương tiện tại vị trí ứng phó. Lưu ý trường hợp tàu bay đang trong giai đoạn tiếp cận chót có thể bay lại khi không nhận được huấn lệnh hạ cánh.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v.
- Kíp trực ứng phó thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.
- TWR/GCU Đà Nẵng triển khai thực hiện cung cấp dịch vụ theo Kế hoạch ứng phó.

## **KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM**

### *Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS*

---

*Ghi chú: Trong trường hợp cần thiết, Ban chỉ huy ứng phó sẽ điều động tăng cường lực lượng KSVKL và kỹ thuật tham gia ứng phó.*

#### **2.6.1.2 Ứng phó dài hạn**

**a) Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu**

Do TWR/GCU Đà Nẵng đảm nhiệm thực hiện tại Trạm quan trắc khí tượng tại Cảng HKQT Đà Nẵng.

**b) Thiết bị kỹ thuật ứng phó**

- Liên lạc VHF:
  - + TWR: Sử dụng các tần số 118.35 MHz (chính); 118.05 MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).
  - + GCU: Sử dụng các tần số 121.6 MHz (chính); 121.9 MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).
- Liên lạc điểm đối điểm: điện thoại 0236. 2229777; điện thoại nội bộ 5321 và 5323 (tổng đài 0236.3813814) hoặc sử dụng điện thoại di động của Cán bộ trực giám sát/Trực Kíp trưởng.
- AFTN/AMHS: Giải trợ qua địa chỉ VVDNYMYX (Đầu cuối của Trung tâm Khí tượng hàng không Đà Nẵng)

**c) Phương thức ứng phó**

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Triển khai, lắp đặt các thiết bị tại Trạm quan trắc khí tượng tại Cảng HKQT Đà Nẵng: Trong vòng tối đa 72 giờ.
  - + Triển khai, bố trí lực lượng tại Trạm quan trắc khí tượng tại Cảng HKQT Đà Nẵng: Do KSVKL của TWR/GCU Đà Nẵng đảm nhiệm. Tăng cường tối đa khả năng cung cấp dịch vụ theo điều kiện thực tế.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v; và triển khai thực hiện.
- Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành thử nghiệm cung cấp dịch vụ không lưu trong thời gian 15 phút hoặc đối với 03 chuyến bay liên tục. Trong thời gian thử nghiệm để kiểm tra, chỉ chấp nhận lưu lượng 01 chuyến bay/1 thời điểm trong khu vực trách nhiệm.
- Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

#### **2.6.2 Phương thức bay và quy định khai thác**

Áp dụng theo quy định hiện hành.

#### **2.7 Trường hợp toàn bộ Đài KSKL Đà Nẵng không sử dụng được (các vị trí CTL, APP, TWR, GCU Đà Nẵng đồng thời không hoạt động được)**

### 2.7.1 CTL/APP Đà Nẵng

Thực hiện theo mục 2.5 nêu trên.

*Ghi chú: ACC Hà Nội sử dụng tần số khẩn nguy để cấp huân lệnh bay chờ hoặc đi sân bay dự bị cho các chuyến bay đang thực hiện phương thức tiếp cận trong thời gian TWR/GCU Đà Nẵng triển khai lực lượng và phương tiện tại vị trí ứng phó. Lưu ý trường hợp tàu bay đang trong giai đoạn tiếp cận chót có thể bay lại khi không nhận được huân lệnh hạ cánh.*

### 2.7.2 TWR/GCU Đà Nẵng

#### 2.7.2.1 Đối với ứng phó ngắn hạn

Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện các công việc

- Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
- Yêu cầu đình chỉ tàu bay cất cánh tại sân bay Đà Nẵng;
- Yêu cầu ACC Hà Nội sử dụng tần số khẩn nguy để cấp huân lệnh bay chờ hoặc đi sân bay dự bị cho các chuyến bay đang thực hiện phương thức tiếp cận trong thời gian TWR/GCU Đà Nẵng triển khai lực lượng và phương tiện tại vị trí ứng phó. Lưu ý trường hợp tàu bay đang trong giai đoạn tiếp cận chót có thể bay lại khi không nhận được huân lệnh hạ cánh.

#### 2.7.2.2 Đối với ứng phó dài hạn

Thực hiện theo Mục 2.6 nêu trên./.

## 2.8 APP/TWR Cam Ranh

### 2.8.1 APP Cam Ranh

#### 2.8.1.1 Phân định khu vực ứng phó

Căn cứ vào điều kiện thực tế và khả năng cung cấp dịch vụ CNS của hệ thống, thiết bị kỹ thuật, trong trường hợp ứng phó cho APP Cam Ranh, khu vực ứng phó của APP Cam Ranh vẫn giữ nguyên như khu vực trách nhiệm cung cấp dịch vụ của APP Cam Ranh.

#### 2.8.1.2 Phương án ứng phó

##### a) Trường hợp 1: Còn vị trí TWR Cam Ranh

- Vị trí ứng phó: TWR Cam Ranh (vị trí SUP TWR)
- Thiết bị kỹ thuật ứng phó
  - + Sử dụng thiết bị liên lạc tần số 127.9 MHz (chính) và 124.35 MHz (dự phòng), 121.5 MHz (khẩn nguy).
  - + Liên lạc điểm nối điểm: Hot line hoặc điện thoại 0258.6546909 (điện thoại không dây), 6727; AMHS: VVCRZTZX.
  - + Hệ thống giám sát ATS.
- Phương thức ứng phó: Ban chỉ huy chỉ đạo kịp thời thực hiện các công việc, tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận:

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS

---

- + Điều động ngay KSVKL của APP Cam Ranh đến vị trí SUP TWR Cam Ranh để thực hiện ứng phó.
  - + Áp dụng mọi biện pháp đảm bảo an toàn nền không lưu hiện tại
  - + Thông báo cho các tàu bay đang chịu sự kiểm soát về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó không lưu và tần số liên lạc tiếp theo.
  - + Trong giai đoạn đầu của ứng phó, yêu cầu đình chỉ các tàu bay cất cánh và ngưng nhận chuyển giao tàu bay về hạ cánh tại sân bay Cam Ranh
  - + Thông báo và phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan
  - + Thực hiện theo sự chỉ đạo của Ban chỉ đạo.
- Cơ sở ứng phó triển khai thực hiện cung cấp dịch vụ theo nội dung Kế hoạch ứng phó.

*Ghi chú: Phương án ứng phó ngắn hạn và ứng phó dài hạn như trên.*

### b) Trường hợp 2: Không còn vị trí TWR Cam Ranh

- Vị trí ứng phó: ACC Hồ Chí Minh.
- Hệ thống thiết bị kỹ thuật ứng phó
  - + Thiết bị liên lạc tần số VHF: 134.05MHz và 125.375MHz.
  - + Liên lạc điểm nối điểm: Điện thoại: 028.38441153; Số nội bộ: 6202
  - + AFTN/AMHS: VVHMZQZX.
- Phương thức ứng phó: Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết trực Lãnh đạo Tổng công ty QLBNV để báo cáo Ban chỉ đạo chỉ đạo, giải quyết.

### ***Ứng phó ngắn hạn***

- Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu: Do KSVKL của Phân khu 1 ACC Hồ Chí Minh đảm nhiệm, thực hiện tại ACC Hồ Chí Minh.

*Ghi chú: Vị trí TWR thực hiện theo Mục 2.8.2 sau.*

- Ban chỉ huy phối hợp với Công ty QLB miền Nam chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Tăng cường lực lượng cho phân khu 1 ACC HCM; KSVKL ACC HCM giữ quyền kiểm soát tàu bay trong khu vực trách nhiệm của APP Cam Ranh, tạm thời cho tàu bay bay chờ hoặc đi sân bay dự bị.
  - + Triển khai lực lượng, bố trí tăng cường tại cơ sở tham gia ứng phó: Tại ACC HCM tăng cường 01 vị trí trực chính và 01 vị trí hiệp đồng, do KSVKL của ACC HCM thực hiện đảm nhiệm nhiệm vụ ứng phó cho APP Cam Ranh.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v.
- Cơ sở ATC ứng phó phải thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.
- Cơ sở ATC ứng phó triển khai thực hiện cung cấp dịch vụ theo Kế hoạch ứng phó.

### ***Ứng phó dài hạn***

- Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu: Do KSVKL của APP Cam Ranh đảm nhiệm, thực hiện tại ACC Hồ Chí Minh.

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS

---

*Ghi chú: Vị trí TWR thực hiện theo Mục 2.8.2 sau.*

- Ban chỉ huy phối hợp với Công ty QLB miền Nam chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Điều chuyển một số KSVKL của APP Cam Ranh để thực hiện ứng phó tại ACC Hồ Chí Minh.
  - + Triển khai thiết lập vị trí kiểm soát APP Cam Ranh tại vị trí Phân khu 1+2 ACC HCM.
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v; triển khai thực hiện:
  - + Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành thử nghiệm cung cấp dịch vụ không lưu trong thời gian 15 phút hoặc đối với 03 chuyến bay liên tục. Trong khoảng thời gian thử nghiệm để kiểm tra, chỉ chấp nhận lưu lượng 01 chuyến bay tại một thời điểm đối với khu vực trách nhiệm ứng phó của cơ sở ATC tham gia ứng phó.
  - + Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

*Ghi chú: Trong trường hợp cần thiết, Ban chỉ huy ứng phó sẽ điều động tăng cường lực lượng KSVKL và kỹ thuật tham gia ứng phó.*

- Phương thức bay và quy định khai thác: Áp dụng theo quy định hiện hành.

### 2.8.2 TWR Cam Ranh

#### 2.8.2.1 Phân định khu vực ứng phó

Căn cứ vào điều kiện thực tế và khả năng cung cấp dịch vụ CNS của hệ thống, thiết bị kỹ thuật, trong trường hợp ứng phó cho TWR Cam Ranh thực hiện nhập khu vực trách nhiệm TWR và GCU.

#### 2.8.2.2 Phương án ứng phó

##### a) Trường hợp 1: Còn vị trí GCU Cam Ranh

- Vị trí ứng phó: Thực hiện nhập khu vực trách nhiệm TWR và GCU và do TWR Cam Ranh đảm nhiệm thực hiện tại vị trí GCU Cam Ranh.
- Thiết bị kỹ thuật ứng phó
  - + Sử dụng thiết bị liên lạc tần số 118.2 MHz (chính) và 124.35 MHz (dự phòng), 121.5 MHz (khẩn nguy).
  - + Liên lạc điểm nối điểm: điện thoại 0258.6546909 (điện thoại không dây), 6727 6727; AMHS: VVCRZTZX.
  - + Hệ thống giám sát ATS.
- Phương thức ứng phó: Ban chỉ huy chỉ đạo kíp trực thực hiện các công việc, tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận:
  - + Điều động ngay KSVKL của TWR Cam Ranh đến vị trí GCU Cam Ranh để thực hiện ứng phó.



# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS

---

- + Thông báo cho tàu bay đang giữ sóng GCU chuyển sang tần số TWR 118.2 MHz để điều hành bay.
- + Áp dụng mọi biện pháp đảm bảo an toàn nền không lưu hiện tại.
- + Thông báo cho các tàu bay đang chịu sự kiểm soát về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó không lưu và tần số liên lạc tiếp theo.
- + Trong giai đoạn đầu của Ứng phó, yêu cầu đình chỉ các tàu bay cất cánh và ngưng nhận chuyển giao tàu bay về hạ cánh tại sân bay Cam Ranh
- + Thông báo và phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan.
- + Thực hiện theo sự chỉ đạo của Ban chỉ đạo.
- Cơ sở ATS ứng phó triển khai thực hiện cung cấp dịch vụ theo nội dung Kế hoạch ứng phó.
- Phương thức bay và quy định khai thác: Áp dụng theo quy định hiện hành.

*Ghi chú: Phương án ứng phó ngắn hạn và ứng phó dài hạn như trên.*

### b) Trường hợp 2: Không còn vị trí GCU Cam Ranh

- Thực hiện nhập khu vực trách nhiệm TWR và GCU và do TWR Cam Ranh đảm nhiệm thực hiện tại vị trí ứng phó.
- Vị trí ứng phó: Đài chỉ huy Quân sự K5B.
- Hệ thống thiết bị kỹ thuật ứng phó
  - + Tần số điều hành: 118.2MHz
  - + Liên lạc điểm đối điểm: Sử dụng liên lạc sẵn có tại vị trí ứng phó, hoặc sử dụng điện thoại di động của Trưởng APP/TWR Cam Ranh/Kíp trưởng kíp trực.
- Phương thức ứng phó: Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết trực Lãnh đạo Tổng công ty QLBNV để báo cáo Ban chỉ đạo chỉ đạo, giải quyết.

### **Ứng phó ngắn hạn**

- Khi đang có hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm:
  - + Sử dụng mọi phương tiện liên lạc có thể để liên lạc với tàu bay (đề nghị APP Cam Ranh hỗ trợ) để thông báo đình hoãn cất cánh (trường hợp tàu bay ở mặt đất) và cho tàu bay bay chờ (trường hợp tàu bay chưa hạ cánh);
  - + Trường hợp không liên lạc được với tàu bay: Sử dụng đèn hiệu, pháo hiệu để liên lạc một chiều với tàu bay và tiếp tục cung cấp dịch vụ kiểm soát tại sân bay.
  - + Triển khai vị trí ứng phó đảm bảo quan sát tốt khu hoạt động tại sân bay và giai đoạn cất/hạ cánh của tàu bay.
- Khi không có hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm: Thực hiện như trường hợp ứng phó dài hạn.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v.

## **KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM**

### *Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS*

---

- Kíp trực ứng phó thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.

#### ***Ứng phó dài hạn***

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Triển khai lực lượng và trang thiết bị kỹ thuật tại vị trí ứng phó.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc sẵn có; triển khai thực hiện:
  - + Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành thử nghiệm cung cấp dịch vụ không lưu đối với 03 chuyến bay liên tục. Trong khoảng thời gian thử nghiệm để kiểm tra, chỉ chấp nhận lưu lượng 01 chuyến bay/1 thời điểm trong khu vực trách nhiệm.
  - + Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.
- Phương thức bay và quy định khai thác: Áp dụng theo quy định hiện hành.

### **2.8.3 GCU Cam Ranh**

Phương án ứng phó:

#### ***a) Trường hợp 1: Còn vị trí TWR Cam Ranh***

- Vị trí ứng phó: Thực hiện nhập khu vực trách nhiệm TWR và GCU và do TWR Cam Ranh đảm nhiệm thực hiện tại vị trí TWR Cam Ranh
- Thiết bị kỹ thuật ứng phó:
  - + Sử dụng thiết bị liên lạc tần số 118.2 MHz (chính) và 124.35 MHz (dự phòng), 121.5 MHz (khẩn nguy).
  - + Liên lạc điểm nối điểm: điện thoại 0258.6546909 (điện thoại không dây), 6727; AMHS: VVCRZTZX.
  - + Hệ thống giám sát ATS.
- Phương thức ứng phó: Ban chỉ huy chỉ đạo kíp trực thực hiện các công việc, tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận:
  - + Yêu cầu KSVKL của GCU Cam Ranh thực hiện cung cấp dịch vụ tại vị trí ứng phó; Dừng mọi phương tiện liên lạc sẵn có để yêu cầu tàu bay đang giữ sóng GCU chuyển sang tần số TWR để điều hành bay.
  - + Áp dụng mọi biện pháp đảm bảo an toàn nền không lưu hiện tại
  - + Thông báo cho các tàu bay đang chịu sự kiểm soát về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó không lưu và tần số liên lạc tiếp theo.
  - + Trong giai đoạn đầu của Ứng phó, yêu cầu đình chỉ các tàu bay cất cánh và ngưng nhận chuyển giao tàu bay về hạ cánh tại sân bay Cam Ranh
  - + Thông báo và phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan
  - + Thực hiện theo sự chỉ đạo của Ban chỉ đạo.
- Phương thức bay và quy định khai thác: Áp dụng theo quy định hiện hành.

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS

---

*Ghi chú: Phương án ứng phó ngắn hạn và ứng phó dài hạn như trên.*

b) ***Trường hợp 2: Không còn vị trí TWR Cam Ranh***

Thực hiện nhập khu vực trách nhiệm TWR và GCU và do TWR Cam Ranh đảm nhiệm thực hiện tại vị trí ứng phó.

- Vị trí ứng phó: Đài chỉ huy Quân sự K5B.
- Hệ thống thiết bị kỹ thuật ứng phó
  - + Tần số điều hành: 118.2MHz
  - + Liên lạc điểm đối điểm: Sử dụng liên lạc sẵn có tại vị trí ứng phó, hoặc sử dụng điện thoại di động của Trưởng APP/TWR Cam Ranh/Kíp trưởng kíp trực.
- Phương thức ứng phó: Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết trực Lãnh đạo Tổng công ty QLBNV để báo cáo Ban chỉ đạo chỉ đạo, giải quyết.

### ***Ứng phó ngắn hạn***

- Khi đang có hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm:
  - + Sử dụng mọi phương tiện liên lạc có thể để liên lạc với tàu bay (đề nghị APP Cam Ranh hoặc cảng HK hỗ trợ) để thông báo cho tàu bay dừng chờ tại chỗ đợi huấn lệnh, chỉ dẫn tiếp theo.
  - + Triển khai vị trí ứng phó đảm bảo quan sát tốt khu hoạt động tại sân bay.
- Khi không có hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm: Thực hiện như trường hợp ứng phó dài hạn.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v.
- Kíp trực ứng phó thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.

### ***Ứng phó dài hạn***

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Triển khai lực lượng và trang thiết bị kỹ thuật tại vị trí ứng phó.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc sẵn có; triển khai thực hiện:
  - + Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành thử nghiệm cung cấp dịch vụ không lưu đối với 03 chuyến bay liên tục. Trong khoảng thời gian thử nghiệm để kiểm tra, chỉ chấp nhận lưu lượng 01 chuyến bay/1 thời điểm trong khu vực trách nhiệm.
  - + Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.
- Phương thức khai thác và quy định khai thác: Áp dụng theo quy định hiện hành.

## KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS

### 2.9 Đài kiểm soát tại các sân bay: Phú Bài, Chu Lai, Phù Cát, Pleiku, Tuy Hòa

#### 2.9.1 Vị trí ứng phó

Trong trường hợp TWR không thể sử dụng được, tạm thời sử dụng vị trí thay thế và thiết bị liên lạc phục vụ cho công tác điều hành bay như sau:

Stt	TWR	Vị trí ứng phó	Tần số điều hành	Liên lạc điểm nối điểm (Điện thoại)
1.	Phú Bài	Nhà VSAT cũ	118.8 MHz	0234.6504493
2.	Chu Lai	Đài chỉ huy quân sự K5	118.25 MHz	0235.2243966
3.	Phù Cát	Đài KSKL cũ (chính); Đài chỉ huy quân sự K5 (dự phòng)	118. 6 MHz	0256.6521443
4.	Pleiku	Khu nhà Đài Kpi (Tiểu đoàn căn cứ sân bay Pleiku)	118.1 MHz	0269.6577009
5.	Tuy Hòa	Đài chỉ huy quân sự K4	118.9 MHz	0257.2240744

*Ghi chú:* Công ty Quản lý bay miền Trung có trách nhiệm chủ trì phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan để đảm bảo triển khai vị trí ứng phó (có văn bản ký kết giữa hai bên).

#### 2.9.2 Phương thức ứng phó

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết Trực lãnh đạo Tổng công ty QLBNV để báo cáo Ban chỉ đạo chỉ đạo, giải quyết.

##### 2.9.2.1 Ứng phó ngắn hạn

- Khi đang có hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm:
- + Sử dụng mọi phương tiện liên lạc có thể để liên lạc với tàu bay và thông báo đình hoãn cất cánh (trường hợp tàu bay ở mặt đất) và cho tàu bay bay chờ (trường hợp tàu bay chưa hạ cánh).
- + Trường hợp không liên lạc được với tàu bay: Sử dụng đèn hiệu, pháo hiệu để liên lạc một chiều với tàu bay và tiếp tục cung cấp dịch vụ kiểm soát tại sân bay.
- + Triển khai vị trí ứng phó đảm bảo quan sát tốt khu hoạt động tại sân bay và giai đoạn cất/hạ cánh của tàu bay.

## **KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM**

### *Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS*

---

- Khi không có hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm: Thực hiện như trường hợp ứng phó dài hạn.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v.
- Thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.

#### **2.9.2.2 Ứng phó dài hạn**

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Triển khai lực lượng và trang thiết bị kỹ thuật tại vị trí ứng phó.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc sẵn có.
- Kíp trực ứng phó triển khai thực hiện:
  - + Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành thử nghiệm cung cấp dịch vụ không lưu đối với 03 chuyến bay liên tục. Trong khoảng thời gian thử nghiệm để kiểm tra, chỉ chấp nhận lưu lượng 01 chuyến bay/1 thời điểm trong khu vực trách nhiệm.
  - + Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

#### **2.9.3 Phương thức bay và quy định khai thác**

Áp dụng theo quy định hiện hành.

#### **2.9.4 Lưu lượng bay khi thực hiện phương thức ứng phó:**

Chỉ chấp nhận giãn cách giữa các chuyến bay từ 30 phút trở lên.

### **2.10 ARO Đà Nẵng**

#### **2.10.1 Vị trí ứng phó**

Trong trường hợp Phòng thủ tục bay không sử dụng được, sử dụng vị trí ứng phó tại TWR Đà Nẵng.

#### **2.10.2 Phương thức ứng phó**

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết Trực lãnh đạo Tổng công ty QLBNV để báo cáo Ban chỉ đạo chỉ đạo, giải quyết.

##### **2.10.2.1 Ứng phó ngắn hạn**

- ARO nhanh chóng sử dụng các phương tiện thông tin hiện có (hoặc nhờ hỗ trợ) thông báo cho APP/TWR/GCU Đà Nẵng, đại diện các hãng Hàng không đang tham gia khai thác.

## **KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM**

### *Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS*

---

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận; sử dụng vị trí ứng phó là TWR Đà Nẵng (để nhận và cung cấp thông tin trực tiếp cho tổ lái hoặc nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay) và tạm thời sử dụng vị trí đầu cuối AFTN của Tổ truyền tin Đà Nẵng (để phát chuyển điện văn ATS qua hệ thống AMHS).
  - + Điều chuyển lực lượng ARO về vị trí ứng phó;
  - + Yêu cầu giải trợ điện văn về TWR Đà Nẵng (địa chỉ VVDNZZZX) và phát điện văn (do nhân viên ARO thực hiện) hoặc ủy quyền cho cơ sở ARO Cam Ranh phát điện văn.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: đường dây dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, bộ đàm, v.v về việc thực hiện kế hoạch ứng phó ngắn hạn.

#### **2.10.2.2 Ứng phó dài hạn**

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Triển khai lực lượng và trang thiết bị kỹ thuật tại vị trí ứng phó.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc sẵn có; triển khai thực hiện kế hoạch ứng phó dài hạn:
  - + Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành liên lạc với các cơ sở ATS khác cho 01 chuyến bay; sau đó kiểm tra, đánh giá và triển khai thực hiện.
  - + Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

#### **2.10.3 Phương thức nộp kế hoạch bay**

Áp dụng theo quy định hiện hành.

### **2.11 ARO Cam Ranh**

#### **2.11.1 Vị trí ứng phó**

Trong trường hợp ARO Cam Ranh không sử dụng được, sử dụng vị trí ứng phó là APP Cam Ranh.

#### **2.11.2 Phương thức ứng phó**

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết Trực lãnh đạo Tổng công ty QLBNVN để báo cáo Ban chỉ đạo chỉ đạo, giải quyết.

## **KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM**

### *Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS*

---

#### **2.11.2.1 Ứng phó ngắn hạn**

- ARO nhanh chóng sử dụng các phương tiện thông tin hiện có (hoặc nhờ hỗ trợ) thông báo cho APP/TWR Cam Ranh, đại diện các hãng Hàng không đang tham gia khai thác.
- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận; Sử dụng vị trí ứng phó là APP Cam Ranh (để nhận và cung cấp thông tin trực tiếp cho tổ lái hoặc nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay) và tạm thời sử dụng vị trí đầu cuối AFTN/AMHS của APP Cam Ranh (để phát chuyển điện văn ATS qua hệ thống AFTN/AMHS).
  - + Điều chuyển lực lượng ARO về vị trí ứng phó;
  - + Yêu cầu giải trợ điện văn về APP Cam Ranh (địa chỉ VVCRZAZX) và thực hiện ủy quyền cho APP Cam Ranh phát điện văn (do nhân viên ARO thực hiện) hoặc ủy quyền cho cơ sở ARO Đà Nẵng phát điện văn.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, bộ đàm, v.v về việc thực hiện kế hoạch ứng phó ngắn hạn.

#### **2.11.2.2 Ứng phó dài hạn**

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Triển khai lực lượng và trang thiết bị kỹ thuật tại vị trí ứng phó.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc sẵn có; triển khai thực hiện kế hoạch ứng phó dài hạn:
  - + Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành liên lạc với các cơ sở ATS khác cho 01 chuyến bay; sau đó kiểm tra, đánh giá và triển khai thực hiện.
  - + Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

#### **2.11.3 Phương thức nộp kế hoạch bay**

Áp dụng theo quy định hiện hành.

### **III. KHU VỰC MIỀN NAM**

#### **1. Lực lượng**

##### **1.1 Ban chỉ huy**

- Giám đốc Công ty QLB miền Nam - Trưởng Ban chỉ huy
- Đại diện Cảng vụ HK tại Cảng HK liên quan
- Đại diện Lãnh đạo Cảng HK Tân Sơn Nhất/Cảng HK có liên quan
- Trưởng Trung tâm Quản lý - Điều hành bay khu vực III
- Trưởng Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS

---

- Trưởng Trung tâm Kiểm soát tiếp cận - tại sân Tân Sơn Nhất
- Đài trưởng Đài KSKL liên quan
- Trưởng Trung tâm Bảo đảm kỹ thuật
- Trưởng Trung tâm hiệp đồng TKCN
- Trưởng Trung tâm ARO/AIS Tân Sơn Nhất (*khi ứng phó cho ARO Tân Sơn Nhất và ARO Phú Quốc*)
- Trưởng trung tâm Cảnh báo thời tiết và Trưởng Trung tâm KTHK Tân Sơn Nhất (trong trường hợp ứng phó khi có hoạt động núi lửa)

Ghi chú: Địa chỉ liên hệ Ban chỉ huy xem tại Phụ lục 2 Kế hoạch này.

### 1.2 **Lực lượng tham gia ứng phó**

Lãnh đạo Công ty Quản lý bay miền Nam, lực lượng KSVKL, lực lượng ARO/AIS, kỹ thuật, khí tượng và TKCN liên quan phải nhanh chóng tham gia ứng phó với sự hỗ trợ của lực lượng tại chỗ của cơ sở ATS ứng phó, thực hiện kế hoạch ứng phó, đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay.

## 2. **Kế hoạch ứng phó của các cơ sở ATS**

### 2.1 **ACC Hồ Chí Minh**

Kế hoạch UPKL xem chi tiết tại Phụ lục 10 Kế hoạch này.

### 2.2 **APP Tân Sơn Nhất**

#### 2.2.1 **Phân định lại các khu vực ứng phó**

Khu vực kiểm soát tiếp cận Tân Sơn Nhất hiện được phân chia thành 02 phân khu: Kiểm soát tiếp cận – TMC (Terminal) và Kiểm soát tàu bay đến đến – ARR (Arrival). Căn cứ vào điều kiện thực tế, để đảm bảo khả năng cung cấp dịch vụ CNS của hệ thống thiết bị kỹ thuật, khu vực ứng phó của APP Tân Sơn Nhất sẽ sát nhập phân khu TMC và phân khu ARR.

#### 2.2.2 **Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu**

TWR Tân Sơn Nhất

#### 2.2.3 **Hệ thống thiết bị kỹ thuật ứng phó**

- Thiết bị liên lạc tần số VHF 118.7MHz và 130.0MHz.
- Liên lạc điểm nổi điểm: - Điện thoại: 028.38440532 ext 6235.
- AMHS: VVTSZTZX.

#### 2.2.4 **Phương thức ứng phó**

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết Trực lãnh đạo Tổng công ty QLBNV để báo cáo Ban chỉ đạo chỉ đạo, giải quyết.



### 2.2.4.1 Ứng phó ngắn hạn

- Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu: Do KSVKL của TWR Tân Sơn Nhất đảm nhiệm, thực hiện tại TWR Tân Sơn Nhất
- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Triển khai lực lượng, bố trí tăng cường tại cơ sở tham gia ứng phó: Tại TWR Tân Sơn Nhất tăng cường 01 vị trí trực chính và 01 vị trí hiệp đồng chuyên trách, do KSVKL của TWR thực hiện đảm nhiệm nhiệm vụ ứng phó cho APP TSN.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v.
- Cơ sở ATC ứng phó phải thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.
- Cơ sở ATC ứng phó triển khai thực hiện cung cấp dịch vụ theo Kế hoạch ứng phó.

### 2.2.4.2 Ứng phó dài hạn

- Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu: Do KSVKL của APP Tân Sơn Nhất đảm nhiệm, thực hiện tại TWR Tân Sơn Nhất
- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Điều chuyển ngay một số KSVKL của APP TSN để thực hiện ứng phó tại TWR TSN.
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Triển khai lực lượng, bố trí tăng cường tại cơ sở ứng phó:
    - TWR TSN: Tăng cường 01 vị trí hiệp đồng chuyên trách cho khu vực trách nhiệm của APP TSN.
    - TWR TSN (Military position): Tăng cường 01 vị trí trực chính và 01 vị trí trực hiệp đồng chuyên trách cho khu vực trách nhiệm của APP TSN.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v; triển khai thực hiện:
  - + Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành thử nghiệm cung cấp dịch vụ không lưu trong thời gian 15 phút hoặc đối với 03 chuyến bay liên tục. Trong khoảng thời gian thử nghiệm để kiểm tra, chỉ chấp nhận lưu lượng 01 chuyến bay/1 thời điểm đối với khu vực trách nhiệm ứng phó của cơ sở ATC tham gia ứng phó.
  - + Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

*Ghi chú: Trong trường hợp cần thiết, Ban chỉ huy ứng phó sẽ điều động tăng cường lực lượng KSVKL và kỹ thuật tham gia ứng phó.*

### 2.2.5 Phương thức bay và quy định khai thác

Áp dụng theo quy định hiện hành.

## 2.3 TWR/GCU Tân Sơn Nhất

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết trực Lãnh đạo Tổng công ty QLBNV để báo cáo Ban chỉ đạo ứng phó không lưu chỉ đạo, giải quyết.

### 2.3.1 Ứng phó ngắn hạn

#### 2.3.1.1 Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu

Do APP TSN đảm nhiệm, thực hiện tại APP TSN.

#### 2.3.1.2 Thiết bị kỹ thuật ứng phó

- Sử dụng thiết bị liên lạc tần số VHF: 125.5 MHz (chính), 126.35 MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).
- Liên lạc điểm đối điểm: Điện thoại (028.35470330)
- AFTN/AMHS: VVTSZAZX.

#### 2.3.1.3 Phương thức ứng phó

Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện các công việc:

- Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
- Thông báo và yêu cầu APP TSN thực hiện nhiệm vụ ứng phó cho TWR/GCU TSN.
- Điều chuyển ngay các KSVKL của TWR/GCU để thực hiện ứng phó tại APP TSN.
- Trong giai đoạn đầu, yêu cầu đình chỉ tàu bay cất cánh tại sân bay và cấp huấn lệnh bay chờ cho các chuyến bay đang thực hiện phương thức tiếp cận trong thời gian TWR/GCU TSN triển khai lực lượng tại vị trí ứng phó. Lưu ý trường hợp tàu bay đang trong giai đoạn tiếp cận chót có thể bay lại khi không nhận được huấn lệnh hạ cánh.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v.
- Kíp trực ứng phó thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.
- TWR/GCU TSN triển khai thực hiện cung cấp dịch vụ theo Kế hoạch ứng phó.

*Ghi chú: Trong trường hợp cần thiết, Ban chỉ huy ứng phó sẽ điều động tăng cường lực lượng KSVKL và kỹ thuật tham gia ứng phó.*

### **2.3.2 Ứng phó dài hạn**

#### **2.3.2.1 Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu**

Do TWR/GCU TSN đảm nhiệm thực hiện tại Đài kiểm soát không lưu Tân Sơn Nhất cũ.

#### **2.3.2.2 Thiết bị kỹ thuật ứng phó**

a) Đối với TWR

- Thiết bị liên lạc tần số VHF 118.7MHz và 130.0MHz.
- Liên lạc điểm nối điểm: Điện thoại: 028.38440532 ext 6235.

b) Đối với GCU

- Thiết bị liên lạc tần số VHF 121.9MHz và 121.6MHz.
- Liên lạc điểm nối điểm: Điện thoại: 028.38485383 ext 6928.

#### **2.3.2.3 Phương thức ứng phó**

- Ban chỉ huy chỉ đạo triển khai, bố trí lực lượng tại Đài kiểm soát không lưu TSN cũ: Do KSVKL của TWR/GCU TSN đảm nhiệm. Tăng cường tối đa khả năng cung cấp dịch vụ theo điều kiện thực tế.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v và triển khai thực hiện.
- Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành thử nghiệm cung cấp dịch vụ không lưu trong thời gian 15 phút hoặc đối với 03 chuyến bay liên tục. Trong thời gian thử nghiệm để kiểm tra, chỉ chấp nhận lưu lượng 01 chuyến bay/1 thời điểm trong khu vực trách nhiệm.
- Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

### **2.3.3 Phương thức bay và quy định khai thác**

Áp dụng theo quy định hiện hành.

## **2.4 Đài kiểm soát tại sân bay: Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Côn Sơn, Cần Thơ, Cà Mau, Rạch Giá và Phú Quốc**

### **2.4.1 Vị trí ứng phó và hệ thống thiết bị ứng phó**

#### **2.4.1.1 Đài kiểm soát không lưu Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Côn Sơn, Cần Thơ, Cà Mau, Rạch Giá:**

Trong trường hợp TWR không thể sử dụng được, tạm thời sử dụng vị trí thay thế và thiết bị liên lạc phục vụ cho công tác điều hành bay như sau:

## KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

### Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS

Stt	TWR	Vị trí ứng phó	Tần số điều hành	Liên lạc điểm nối điểm
1	Buôn Ma Thuột	TWR cũ	118.45 MHz, 121.5 MHz (nếu có)	0262.3862222
2	Liên Khương	TWR cũ	118.4 MHz, 121.5 MHz (nếu có)	0263.3841021
3	Côn Sơn	Tầng thượng nhà ga	118.15 MHz, 121.5 MHz (nếu có)	0254.3831911
4	Cần Thơ	Đài chỉ huy cũ của E917	118.8 MHz, 121.5 MHz (nếu có)	0292.3744597
5	Cà Mau	Tầng thượng nhà ga	118.1 MHz, 121.5 MHz (nếu có)	0290.3837681
6	Rạch Giá	TWR cũ	118.3 MHz, 121.5 MHz (nếu có)	0297.3865831

#### 2.4.1.2 Đài kiểm soát không lưu Phú Quốc:

- Trường hợp GCU không sử dụng được: Thực hiện ứng phó tại vị trí TWR; sử dụng tần số chính 118.6 MHz, tần số dự phòng 118.725MHz; điện thoại: 0773. 3847544 (nếu vẫn hoạt động bình thường).
- Trường hợp TWR không sử dụng được: Thực hiện ứng phó tại vị trí GCU; sử dụng tần số chính 121.925 MHz, tần số dự phòng 121.625MHz; điện thoại: 0773. 3847544 (nếu vẫn hoạt động bình thường).
- Trường hợp cả GCU và TWR không sử dụng được: Thực hiện ứng phó tại vị trí lầu 2 nhà ga, sảnh chờ hành khách đi; sử dụng tần số chính 118.6 MHz, tần số dự phòng 118.725MHz.

*Ghi chú: Công ty Quản lý bay miền Nam có trách nhiệm chủ trì phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan để đảm bảo triển khai vị trí ứng phó (có văn bản ký kết giữa hai bên).*

#### 2.4.2 Phương thức ứng phó

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết trực Lãnh đạo Tổng công ty QLBNV để báo cáo Ban chỉ đạo chỉ đạo, giải quyết.

##### 2.4.2.1 Ứng phó ngắn hạn

- Khi đang có hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm:

## **KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM**

### *Phần II: Kế hoạch ứng phó áp dụng cho cơ sở ATS*

---

- + Sử dụng mọi phương tiện liên lạc có thể để liên lạc với tàu bay và thông báo đình hoãn cất cánh (trường hợp tàu bay ở mặt đất) và cho tàu bay bay chờ (trường hợp tàu bay chưa hạ cánh);
- + Trường hợp không liên lạc được với tàu bay: Sử dụng đèn hiệu, pháo hiệu để liên lạc một chiều với tàu bay và tiếp tục cung cấp dịch vụ kiểm soát tại sân bay.
- + Triển khai vị trí ứng phó đảm bảo quan sát tốt khu hoạt động tại sân bay và giai đoạn cất/hạ cánh của tàu bay.
- Khi không có hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm: Thực hiện như trường hợp ứng phó dài hạn.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v.
- Kíp trực ứng phó thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.

#### **2.4.2.2 Ứng phó dài hạn**

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Triển khai lực lượng và trang thiết bị kỹ thuật tại vị trí ứng phó.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc sẵn có; triển khai thực hiện:
  - + Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành thử nghiệm cung cấp dịch vụ không lưu đối với 03 chuyến bay liên tục. Trong khoảng thời gian thử nghiệm để kiểm tra, chỉ chấp nhận lưu lượng 01 chuyến bay/1 thời điểm trong khu vực trách nhiệm.
  - + Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

#### **2.4.3 Phương thức bay và quy định khai thác**

Áp dụng theo quy định hiện hành.

#### **2.4.4 Lưu lượng bay khi thực hiện phương thức ứng phó**

Chỉ chấp nhận giãn cách giữa các chuyến bay từ 30 phút trở lên.

### **2.5 ARO Tân Sơn Nhất**

#### **2.5.1 Vị trí ứng phó**

Trong trường hợp ARO Tân Sơn Nhất không sử dụng được, sử dụng vị trí ứng phó là Phòng đánh tín hiệu tàu bay tại sân bay Tân Sơn Nhất/Đài kiểm soát tại sân bay Tân Sơn Nhất.

### 2.5.2 Phương thức ứng phó

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết Trục lãnh đạo Tổng công ty QLBNV để báo cáo Ban chỉ đạo chỉ đạo, giải quyết.

#### 2.5.2.1 Ứng phó ngắn hạn

- ARO nhanh chóng sử dụng các phương tiện thông tin hiện có (hoặc nhờ hỗ trợ) thông báo cho ACC HCM, APP/TWR Tân Sơn Nhất, đại diện các hãng Hàng không đang tham gia khai thác.
- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận; Sử dụng vị trí ứng phó là Phòng đánh tín hiệu tàu bay tại sân bay Tân Sơn Nhất (để nhận và cung cấp thông tin trực tiếp cho tổ lái hoặc nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay) và tạm thời sử dụng vị trí đầu cuối AMHS của TWR TSN (để phát chuyển điện văn ATS qua hệ thống AMHS).
  - + Điều chuyển lực lượng ARO về vị trí ứng phó;
  - + Yêu cầu giải trợ điện văn về TWR TSN (địa chỉ VVTSZTZX) và thực hiện ủy quyền cho TWR TSN phát điện văn (do nhân viên ARO thực hiện) hoặc ủy quyền cho cơ sở ARO Nội Bài phát điện văn.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: đường dây nóng, điện thoại, AMHS, bộ đàm, v.v về việc thực hiện kế hoạch ứng phó ngắn hạn.

#### 2.5.2.2 Ứng phó dài hạn

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Triển khai lực lượng và trang thiết bị kỹ thuật tại vị trí ứng phó.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc sẵn có; triển khai thực hiện kế hoạch ứng phó dài hạn:
  - + Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành liên lạc với các cơ sở ATS khác cho 01 chuyến bay; sau đó kiểm tra, đánh giá và triển khai thực hiện.
  - + Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

### 2.5.3 Phương thức nộp kế hoạch bay

Áp dụng theo quy định hiện hành.

### 2.6 ARO Phú Quốc

#### 2.6.1 Vị trí ứng phó

- Sau khi uỷ quyền cho Trung tâm ARO/AIS Tân Sơn Nhất tạm thời thực hiện hỗ trợ, ARO Phú Quốc nhanh chóng sử dụng vị trí thay thế là Đài KSKL (là một phòng được bố trí tại tầng 1 hoặc tầng 2 của Đài).
- Triển khai thiết bị liên lạc AFTN/AMHS, Fax, điện thoại, các thiết bị đầu cuối liên quan phục vụ công tác thủ tục bay tại vị trí ứng phó.

#### 2.6.2 Phương thức ứng phó

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết trực Lãnh đạo Tổng công ty QLBNV để báo cáo Ban chỉ đạo chỉ đạo, giải quyết.

##### 2.6.2.1 Ứng phó ngắn hạn

- Nhanh chóng thông báo cho Trung tâm ARO/AIS Tân Sơn Nhất đề nghị hỗ trợ, thông báo TWR Phú Quốc và đại diện các hãng HK tại Cảng HK.
- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Ủy quyền cho Trung tâm ARO/AIS Tân Sơn Nhất hỗ trợ cung cấp dịch vụ thủ tục bay.
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Triển khai lực lượng tại vị trí ứng phó.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, bộ đàm, v.v về việc triển khai kế hoạch ứng phó ngắn hạn.

##### 2.6.2.2 Ứng phó dài hạn

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Triển khai lực lượng và trang thiết bị kỹ thuật tại vị trí ứng phó.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc sẵn có; triển khai thực hiện theo kế hoạch ứng phó dài hạn:
  - + Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành liên lạc với các cơ sở ATS khác cho 01 chuyến bay; sau đó kiểm tra, đánh giá và triển khai thực hiện.
  - + Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

#### 2.6.3 Phương thức nộp kế hoạch bay

Áp dụng theo quy định hiện hành.

## **IV. TRUNG TÂM QUẢN LÝ LUỒNG KHÔNG LƯU**

### **1. Lực lượng**

#### **1.1 Ban chỉ huy**

- Giám đốc Trung tâm - Trưởng ban chỉ huy
- Trưởng Trung tâm Thông báo Hiệp đồng bay
- Đại diện Trung tâm QL-ĐHB quốc gia.
- Trưởng Phòng Nghiệp vụ
- Trưởng Trung tâm Bảo đảm kỹ thuật

#### **1.2 Lực lượng tham gia ứng phó**

Lãnh đạo Trung tâm Quản lý luồng không lưu, cán bộ, nhân viên các kíp trực thuộc Trung tâm Thông báo Hiệp đồng bay, Trung tâm Bảo đảm kỹ thuật và các nhân viên khác của Trung tâm theo yêu cầu của Ban chỉ huy phải nhanh chóng tham gia ứng phó, đảm bảo duy trì công tác hiệp đồng thông báo bay.

### **2. Nội dung ứng phó**

#### **2.1 Vị trí ứng phó**

- Trong trường hợp cơ sở thông báo, hiệp đồng bay không thể sử dụng được, sử dụng phòng trực Cán bộ Trung tâm Thông báo Hiệp đồng bay (Phòng 718, tầng 7, tòa nhà B - Tổng công ty QLBNV);
- Triển khai thiết bị liên lạc AFTN/AMHS, Fax, điện thoại, v.v phục vụ cho công tác thông báo, hiệp đồng bay.

#### **2.2 Thiết bị kỹ thuật ứng phó**

- Điện thoại: 024.38723036; 024.38271513 ext 8226
- Đầu cuối AFTN/AMHS: Sử dụng đầu cuối dự phòng, địa chỉ VVVVZGZX, VVVVZQZX.
- Đầu cuối xử lý dữ liệu kế hoạch bay.

#### **2.3 Phương thức ứng phó**

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết trực Lãnh đạo Tổng công ty QLBNV để báo cáo Ban chỉ đạo ứng phó không lưu chỉ đạo, giải quyết.

##### **2.3.1 Ứng phó khẩn hạn**

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Tập họp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Triển khai lực lượng tại vị trí ứng phó.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm nhanh chóng thông báo cho các cơ quan, đơn vị có liên quan về tình trạng của cơ sở qua các phương tiện liên lạc sẵn có



**2.3.2** *Ứng phó dài hạn*

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Triển khai lực lượng tại vị trí ứng phó.
- Kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc sẵn có về vị trí ứng phó, địa chỉ, điện thoại liên lạc thay thế (nếu có); triển khai thực hiện Kế hoạch:
  - + Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành liên lạc với các cơ sở, đơn vị liên quan; sau đó kiểm tra, đánh giá và triển khai thực hiện.
  - + Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, triển khai thực hiện theo Kế hoạch ứng phó.

**PHẦN III**  
**PHƯƠNG ÁN ỨNG PHÓ KHI CÓ HOẠT ĐỘNG CỦA NÚI LỬA**

**1. Giới thiệu**

Ô nhiễm núi lửa mà đặc biệt tro bụi núi lửa là mối nguy hiểm cho an toàn hoạt động bay. Tàu bay đối mặt với tro bụi núi lửa có thể dẫn đến một hoặc nhiều nguy cơ sau:

- Hỏng một hoặc nhiều động cơ dẫn đến việc không chỉ làm suy giảm hoặc mất hoàn toàn lực đẩy mà còn làm hỏng các hệ thống: điện, khí nén và thủy lực.
- Tắc nghẽn thiết bị xác định vận tốc và cảm biến tĩnh dẫn đến hiển thị về không tốc không đáng tin cậy và cảnh báo lỗi.
- Kính chắn gió từng phần hoặc hoàn toàn mờ đục.
- Không khí trong buồng lái nhiễm khói, bụi và/hoặc hóa chất độc hại khiến tổ lái phải sử dụng mặt nạ dưỡng khí do đó ảnh hưởng đến việc liên lạc thoại; các hệ thống điện tử cũng có thể bị ảnh hưởng.
- Sự mài mòn vật liệu của các thiết bị bên ngoài và bên trong tàu bay.
- Giảm hiệu quả làm mát các thiết bị điện tử dẫn đến việc hỏng hóc hàng loạt các hệ thống của tàu bay.
- Tàu bay có thể phải thực hiện thao tác vòng tránh dẫn đến khả năng xung đột với tàu bay khác.
- Tro núi lửa tích tụ trên đường cất hạ cánh có thể làm suy giảm tính năng phanh của tàu bay, nguy hại hơn nếu tro núi lửa bị ẩm ướt, trường hợp đặc biệt có thể dẫn đến việc đóng cửa đường cất hạ cánh.

Nhằm giảm nhẹ mỗi nguy hiểm do tro bụi núi lửa tạo ra trong không khí và/hoặc tại các sân bay cần có sự phối hợp của các bên liên quan. Phương thức ứng phó này quy định trách nhiệm của các bên liên quan; các phương thức kiểm soát không lưu; các phương thức quản lý luồng không lưu; quy định về báo cáo và thu thập thông tin về hoạt động của núi lửa theo từng giai đoạn: Trước khi phun, bắt đầu phun, phun trào và phục hồi.

**2. Nguyên tắc chung**

**2.1 Quản lý vùng trời trong thời gian có tro bụi núi lửa**

- Công bố khu vực nguy hiểm hoặc hạn chế bao gồm hoạt động của núi lửa trước khi phun, trong khi phun và dự báo/quan sát việc phun trào.
- NOTAM liên quan cần đề xuất các đường bay thay thế để tránh mây tro núi lửa.
- Ở những nơi áp dụng ATFM, NOTAM liên quan phải bao gồm cả các biện pháp quản lý luồng không lưu được áp dụng.

# **KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM**

## *Phần III: Phương án ứng phó khi có hoạt động của núi lửa*

---

### **2.2 Quản lý sân bay trong thời gian có tro bụi núi lửa**

- NOTAM liên quan phải yêu cầu người lái lập kế hoạch các sân bay dự bị và hoặc bổ sung nhiên liệu dự phòng.
- Chỉ đóng cửa sân bay trong khoảng thời mây tro núi lửa gây ô nhiễm khu di chuyển.

### **2.3 Tổ lái**

Người lái chịu trách nhiệm đánh giá các thông tin được cung cấp về hoạt động của núi lửa hoặc mây tro núi lửa (SIGMET, NOTAM) để xác định việc bay qua hay bay tránh vùng trời bị ảnh hưởng.

### **3. Phương thức ứng phó khi có hoạt động của núi lửa**

Chi tiết xem tại Phụ lục 6 của Kế hoạch này.

**PHẦN IV**  
**PHƯƠNG ÁN ỨNG PHÓ KHI**  
**VÙNG TRỜI KHÔNG THỂ SỬ DỤNG ĐƯỢC**

**1. Giới thiệu**

Vùng trời không thể sử dụng được do an ninh quốc phòng, hạt nhân khẩn cấp, hoạt động hàng không vũ trụ, v.v ảnh hưởng nghiêm trọng đến việc cung cấp dịch vụ ATS.

**2. Phương thức ứng phó**

**2.1 Vùng trời trong FIR Việt Nam không thể sử dụng được**

**2.1.1 Đối với các hoạt động có kế hoạch**

- Trung tâm QLLKL:
  - + Là đầu mối nhận, theo dõi, phối hợp, hiệp đồng đối với các đơn vị Quân sự, HKDD để nhận các thông tin liên quan.
  - + Chủ trì thông báo, đến các đơn vị HKDD (Cục HKVN, Trung Tâm TCTTHK, Cty QLB khu vực), Quân sự liên quan.
- Trung tâm TBTTHK thực hiện phát hành NOTAM đến các đầu mối theo quy định.
- Các cơ sở ĐHB: Nhận thông tin, đánh giá ảnh hưởng đến hoạt động HKDD và triển khai thực hiện phương án ĐHB, chủ động phối hợp với Trung tâm QLLKL và các đơn vị hiệp đồng, Quân sự khi có tình huống phát sinh.

*Ghi chú: Đối với các hoạt động được Cục Tác chiến, Bộ Tổng tham mưu cấp phép hoạt động liên quan đến vùng trời, thực hiện theo quy định hiện hành tại “Quy định nhận và xử lý thông tin về kế hoạch hoạt động quân sự của Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam”.*

**2.1.2 Đối với các hoạt động không có kế hoạch**

Khi xảy ra các sự kiện đột xuất, không có kế hoạch, Ban chỉ đạo ứng phó trực tiếp chỉ đạo thực hiện các biện pháp ứng phó cho đến khi vùng trời trở lại sử dụng bình thường. Các nội dung công việc thực hiện như sau:

- Phát ngay NOTAM thông báo về việc vùng trời không thể sử dụng được. NOTAM bao gồm các thông tin về vùng trời và phương án giải trợ (nếu có)
- Thông báo ngay cho Văn phòng ICAO vùng trời không thể sử dụng được, khu vực ảnh hưởng, biện pháp ứng phó hoặc yêu cầu hỗ trợ thiết lập kế hoạch ứng phó không lưu.
- Phương án điều hành bay thực hiện như sau:

## **KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM**

### *Phần IV: Phương án ứng phó khi vùng trời không thể sử dụng được*

---

- + Đối với tàu bay đang hoạt động trong vùng trời không thể sử dụng được, sử dụng hệ thống giám sát ATS dẫn dắt tàu bay bay ra khỏi vùng trời không thể sử dụng càng sớm càng tốt.
- + Đối với tàu bay hạ cánh xuống các sân bay nằm trong vùng trời không thể sử dụng được, dẫn dắt tàu bay hạ cánh xuống sân bay dự bị hoặc quay về sân bay khởi hành (theo yêu cầu của tổ lái).
- + Đối với tàu bay chưa khởi hành tại các sân bay nằm trong vùng trời không thể sử dụng được, tạm thời trì hoãn việc cất cánh của tàu bay.
- + Đối với tàu bay bay qua vùng trời không thể sử dụng được: Thiết lập các đường bay để tránh toàn bộ vùng trời liên quan (có thể thiết lập các đường bay bổ sung hay các vệt bay có điều kiện).
- + Kiểm soát đầu vào các đường bay tránh (gia tăng giãn cách, giới hạn số lượng tàu bay, v.v) nếu cần thiết để tránh việc quá tải hệ thống ứng phó.
- Thông báo bằng NOTAM về việc kết thúc các biện pháp ứng phó khi vùng trời không thể sử dụng được trở lại điều kiện hoạt động bình thường.  
*Ghi chú: Vùng trời không thể sử dụng được do kế hoạch hoạt động quân sự (bắn đạn thật, thử tên lửa, ném bom, bay UAV, thả bóng thám không của các đơn vị quân sự) không áp dụng theo phương thức này.*

### **2.2 Vùng trời nước ngoài không thể sử dụng được**

- Khi Phòng NOTAM quốc tế nhận được thông báo về vùng trời nước ngoài không thể sử dụng được từ (các) quốc gia có liên quan hoặc các ACC Hà Nội/ACC Hồ Chí Minh nhận được thông báo hiệp đồng từ các ACC kế cận, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam phải báo cáo ngay Cục Hàng không Việt Nam để phối hợp với ICAO và thực hiện theo quy trình hướng dẫn của ICAO.
- Thực hiện phát NOTAM thông báo đến các đầu mối có liên quan theo quy định.
- Căn cứ kế hoạch ứng phó của quốc gia liên quan đến vùng trời nước ngoài không thể sử dụng được, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam xây dựng và báo cáo Cục Hàng không Việt Nam phương án ứng phó (các đường bay/vệt bay tránh trong FIR Việt Nam) phù hợp.
- Liên hệ với các ACC kế cận, thực hiện việc điều hành bay theo phương án ứng phó đã được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận, đảm bảo duy trì phân cách an toàn.
- Khi nhận được NOTAM về việc kết thúc biện pháp ứng phó, thông báo ngay cho các bên liên quan và trở về thực hiện điều hành bay như bình thường.

**PHẦN V  
TỔ CHỨC THỰC HIỆN**

**1. Triển khai thực hiện Kế hoạch**

- Tổng công ty QLBVN tổ chức phổ biến, triển khai thực hiện Kế hoạch này tới các đơn vị, các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay liên quan.
- Tổng công ty QLBVN xây dựng và bổ sung Phương án ứng phó cụ thể trong Tài liệu hướng dẫn khai thác của từng cơ sở ATS; triển khai chuẩn bị đảm bảo sẵn sàng về hạ tầng cơ sở, hệ thống thiết bị và đường truyền, công tác phối hợp và huấn luyện nhân viên; tổ chức tập luyện hàng năm, diễn tập giả định phù hợp với Kế hoạch, Phương án ứng phó không lưu và điều kiện thực tế nhằm đảm bảo khả năng sẵn sàng ứng phó.
- Tổng công ty QLBVN chủ trì phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan xây dựng và ký kết văn bản hiệp đồng trong việc bố trí vị trí ứng phó và công tác phối hợp đảm bảo; thông báo phối hợp thực hiện phương án ứng phó trong nước và quốc tế, đặc biệt là đối với các ACC quốc gia kế cận.

**2. Tu chỉnh nội dung Kế hoạch**

Tổng công ty QLBVN có trách nhiệm thường xuyên rà soát, đề xuất sửa đổi bổ sung bằng văn bản cho Cục Hàng không Việt Nam xem xét phê duyệt tu chỉnh nội dung Kế hoạch này.

**3. Kiểm tra, giám sát**

Cục Hàng không Việt Nam tổ chức kiểm tra, giám sát việc thực hiện theo các quy định của Kế hoạch này.

**DANH MỤC CÁC PHỤ LỤC**

Phụ lục 1: Địa chỉ liên lạc với các cơ sở ATS

Phụ lục 2: Địa chỉ liên hệ Ban chỉ đạo, Ban chỉ huy ứng phó không lưu

Phụ lục 3: Mẫu NOTAM

Phụ lục 4: Phương thức tàu bay tự phát thanh (TIBA)

Phụ lục 5: Tần số ứng phó, vị trí ứng phó trên các đường bay ứng phó

Phụ lục 6: Phương thức ứng phó khi có hoạt động của núi lửa

Phụ lục 7: Phương thức ứng phó khi có đại dịch

Phụ lục 8: Kế hoạch Ứng phó không lưu Trung tâm Kiểm soát đường dài Hà Nội

Phụ lục 9: Sơ đồ các khu vực ứng phó của Kiểm soát tiếp cận tầng cao Đà Nẵng

Phụ lục 10: Kế hoạch Ứng phó không lưu Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh

**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM***Phần Phụ lục***Phụ lục 1:****ĐỊA CHỈ LIÊN HỆ CÁC CƠ SỞ ATS****ĐỊA CHỈ LIÊN HỆ CÁC CƠ SỞ ATS: CÁC ACC LIÊN QUAN**

<b>TÊN CƠ SỞ</b>	<b>ĐIỆN THOẠI</b>	<b>SỐ FAX</b>	<b>AFTN/AMHS</b>
ACC HANOI	Phân khu 1: +84-2438729920 Phân khu 2: +84-2438729923 Phân khu 3: +84-2438729921 Phân khu 4: +84-2438729924	+84-24 38729951	VVHNZQZX (ACC cũ tại Nội Bài: VVHNZQZV)
ACC HOCHIMINH	+84-28 38441132 +84-28 38441153	+84-28 38443774	VVHMZQZX
ACC PHNOM PENH	+855-23 890194	+855-23 890463	VDPPZRZX
ACC VIENTIANE	Phân khu 1: +856-21 512237 Phân khu 2: +856-21 512091	+856-21 513041	VLVTZRZX
ACC KUNMING	+86-871 3136505 +86-871 3137433	+86-871 7112856	ZPPPZRZX
ACC NANNING	+86-771 2095824	+86-771 2095838	ZGNNZRZX
ACC SANYA	+86-898 65751415 +86-898 65751416	+86-898 65751400	ZJSYZRZX
ACC MANILA	+632-8799 180 +632-8799 206	+632-8510639	RPHIZRZX
ACC SINGAPORE	+65-65 412668 +65-65 412698	+65-65 456252	WSJCZQZX
ACKUALALUMPUR	+60-3 78473573 +60-3 78465458	+60-3 78473572	WMFCZRZX

**ĐỊA CHỈ LIÊN HỆ CÁC CƠ SỞ ATS: APP, TWR, GCU**

<b>Khu vực miền Bắc</b>			
APP NỘI BÀI	024.38866186	024.38866107	VVNBZAZX
TWR NỘI BÀI	024.38865178		VVNBZTZX
GCU NỘI BÀI	024.35840887		
TWR ĐIỆN BIÊN	0215.3824429	0215.3736345	VVDBZTZX
TWR CÁT BI	0225.8830606	0225.3619003	VVICIZTZX
TWR VINH	0238.3852173	0238.3519011	VVVHZTZX
TWR ĐỒNG HỚI	0232.3810995	0232.3810797	VVDHZTZX
TWR THỌ XUÂN	0237.3889888	0237.3538868	VVTXZTZX



**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM***Phần Phụ lục*

TWR VÂN ĐỒN	0203.3991868	0203.3874568	VVVDZTZX
TRUNG TÂM ARO/AIS NỘI BÀI	024.35844161 - máy lẻ 161 024.38271513 - máy lẻ 3074	024.35844306	VVNBZPZX
<b>Khu vực miền Trung</b>			
CTL ĐÀ NẴNG	0236.3825018 0236.3813814 - máy lẻ 5225, 5226	0236.3655979	VVDNZAZX
APP/TWR ĐÀ NẴNG	0236.6299577 0236.3813814 - máy lẻ 5227	0236.3655979	VVDNZTZX
APP/TWR CAM RANH	0258.3989913	0258.3989914	VVCRZAZX VVCRZTZX
GCU ĐÀ NẴNG	0236.3813814 - máy lẻ 5324 0236.3823391 - máy lẻ 5318	0236.3655979	VVDNZTZX
TWR PHÚ BÀI	0234.3861921 0236.3813.814 - máy lẻ 5555	0234.3861920	VVPBZTZX
TWR CHU LAI	0235.2243966 0236.3813.814 - máy lẻ 5333	0235.3535555	VVCAZTZX
TWR PHÙ CÁT	0256.3537444 0236.3813.814 - máy lẻ 5444	0256.3537445	VVPCZTZX
TWR PLEIKU	0269.3867628 0236.3813.814 - máy lẻ 5666	0269.3867629	VVPKZTZX
TWR TUY HÒA	0257.3559009	0257.3559008	VVTHZTZX
TRUNG TÂM ARO/AIS ĐÀ NẴNG	0236.3614341 0236.3813.814 - máy lẻ 5322	0236.3655020	VVDNZPZX
TRUNG TÂM ARO/AIS CAM RANH	0258.3989912		VVCRZPZX
<b>Khu vực miền Nam</b>			
APP TSN	028.38441133	028.38441134	VVTSZPZX
TWR TSN	028.3844 0532 - máy lẻ 6235	028.38485247	VVTSZTZX
GCU TSN	028.3848 5383 - máy lẻ 6227		
TWR B.MA THUẬT	0262.386 2222	0262.3862222	VVBMZTZX
TWR LIÊN KHƯƠNG	0263.3841021	0263.3841021	VVDLZTZX
TWR CÔN SƠN	0254.3831911	0254.3831911	VVCSZTZX

**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM***Phần Phụ lục*

---

TWR PHÚ QUỐC	0297.3977766	0297.3977766	VVPQZTZX
TWR RẠCH GIÁ	0297.3865831	0297.3865831	VVRGZTZX
TWR CÀ MAU	0290.3837681	0290.3837681	VVCMZTZX
TWR CẦN THƠ	0292.3744597	0292.3744597	VVCTZTZX
TRUNG TÂM ARO/AIS TÂN SƠN NHẤT	028.38485383 - máy lẻ 3243 028.38440539 - máy lẻ 6241, 6239	028.39484334 028.38422143	VVTSZPZX
ARO PHÚ QUỐC	0297.3987987		VVPQZPZX

**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM***Phần Phụ lục***Phụ lục 2:****ĐỊA CHỈ LIÊN HỆ BAN CHỈ ĐẠO ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU**

<b>Stt</b>	<b>Thành viên Ban Chỉ đạo ứng phó không lưu</b>	<b>Chức vụ</b>	<b>Điện thoại</b>	<b>Fax</b>	<b>Email</b>
1.	Lãnh đạo Cục Hàng không Việt Nam	Chủ tịch			
2.	Trưởng phòng Quản lý hoạt động bay Cục Hàng không Việt Nam	Phó Chủ tịch			
3.	Lãnh đạo Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam (VATM)	Phó Chủ tịch thường trực	0936451963 024.38729050	024.38272597	vatm@vatm.vn
4.	Đại diện Cục Tác chiến, Bộ Tổng Tham mưu	Ủy viên	0908439739 069 531368	024.37337994	tranquangtrinhc51@gmail.com
5.	Đại diện Bộ Tham mưu, Quân chủng PKKQ	Ủy viên	0983617923 069562254	02438533652 069564018	
6.	Lãnh đạo Tổng công ty Cảng HK Việt Nam	Ủy viên	0904052099	028.38445127	ndhung@vietnamairport.vn
7.	Lãnh đạo Tổng công ty Hàng không Việt Nam	Ủy viên	0912774777	024.38272916	tamhm@vietnamairlines.com
8.	Lãnh đạo Cảng vụ hàng không miền Bắc	Ủy viên	0904184452	024.35842396	quandm@naa.goc.vn
9.	Lãnh đạo Cảng vụ hàng không miền Trung	Ủy viên	0905276349	0236.3614815	ttthuy@maa.gov.vn
10.	Lãnh đạo Cảng vụ hàng không miền Nam	Ủy viên	0909370901 028.38488998	028.35470409	vp@saa.gov.vn
11.	Công ty CPHK Vietjet Air	Ủy viên	0903834389	028.35471865	linhnguyenvu@vietjetair.com
12.	Công ty CPHK Pacific Airline	Ủy viên	0909868798 0918941089		khanh.doan@pacificairlines.com.vn oanh.doan@pacificairlines.com.vn

**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM***Phần Phụ lục*

13.	Công ty TNHH Hàng không Tre Việt	Ủy viên	0912640086		phongnv@bamboairways.com
14.	Giám đốc Trung tâm Quản lý luồng không lưu (VATM)	Ủy viên	0978931669 024.38733110	024.38733110	chuduoc@vatm.vn
15.	Giám đốc Trung tâm Thông báo tin tức HK (VATM)	Ủy viên	0914686484 024.38726802	024.38725687	nmkien243@vatm.vn
16.	Trưởng Ban Không lưu (VATM)	Ủy viên	0915913899 024.38725272	024.38725281	habt@vatm.vn
17.	Trưởng Ban Kỹ thuật (VATM)	Ủy viên	0913003737 024.38726839	024.38271386	benhathoan@vatm.vn
18.	Trưởng Ban An toàn – Chất lượng	Ủy viên	0975658899		ngothevinh@vatm.vn
19.	Trưởng Ban An ninh	Ủy viên	0969653000		Tuanco_sg@yahoo.com.

**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM***Phần Phụ lục***Phụ lục 2:****ĐỊA CHỈ LIÊN HỆ BAN CHỈ HUY ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU**

Stt	Thành viên Ban Chỉ huy ứng phó không lưu	Chức vụ	Điện thoại	Fax	Email
<b>I.</b>	<b>Thành viên Ban Chỉ huy ứng phó không lưu khu vực miền Bắc</b>				
1.	Giám đốc Công ty QLB miền Bắc	Chỉ huy trưởng	02438865561 0969644009		lamphucanhha@yahoo.com
<b>2.</b>	<b>Đại diện Cảng vụ HK tại Cảng HK liên quan:</b>				
-	<i>Cảng HKQT Nội Bài</i>	Ủy viên	0948530838	02435842396	linhth@naa.gov.vn
-	<i>Cảng HKQT Cát Bi</i>	Ủy viên	0912247334		lamhd@naa.gov.vn
-	<i>Cảng HKQT Vân Đồn</i>	Ủy viên	0903443469		halt@naa.gov.vn
-	<i>Cảng HK Vinh</i>	Ủy viên	0916287063		namhs@naa.gov.vn
-	<i>Cảng HK Điện Biên</i>	Ủy viên	0982344767		hanv@naa.gov.vn
-	<i>Cảng HK Đồng Hới</i>	Ủy viên	0905831357		anhnh@naa.gov.vn
-	<i>Cảng HK Thọ Xuân</i>	Ủy viên	0982981526		danghh@naa.gov.vn
<b>3.</b>	<b>Đại diện Cảng HK liên quan:</b>				
-	<i>Cảng HKQT Nội Bài</i>	Ủy viên	0988.756.577	02438865540	totuha.nia@vietnamairport.vn
-	<i>Cảng HKQT Cát Bi</i>	Ủy viên	0904.187.789	02253976217	lammanhhung@gmail.com
-	<i>Cảng HKQT Vân Đồn</i>	Ủy viên			
-	<i>Cảng HK Vinh</i>	Ủy viên	0912.741.742	02383851888	hvthu@vietnamairport.vn

**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM***Phần Phụ lục*

-	<i>Cảng HK Điện Biên</i>	Ủy viên	0912.634.186	02153826060	ltyen@vietnamairport.vn
-	<i>Cảng HK Đồng Hới</i>	Ủy viên	0984.086.886	02323810878	thanhnamvdh@gmail.com
-	<i>Cảng HK Thọ Xuân</i>	Ủy viên	0948.454.198	02373830898	trilm@vietnamairport.vn
4.	<b>Trưởng Trung tâm QL-ĐHB khu vực I</b>	Ủy viên	069871254 02438840552 0974124920	02438840552	phungngocque70@gmail.com
5.	Trưởng ACC Hà Nội	Ủy viên	0965452620 02438729927		vphuongatc@gmail.com
6.	Trưởng APP/TWR Nội Bài	Ủy viên	02438866471 0969652316		thuongtcts@yahoo.com
7.	Trưởng Trung tâm Bảo đảm kỹ thuật	Ủy viên	0969652318 02438729929	02438729929	nhan_na76@yahoo.com
8.	Trưởng Trung tâm Hiệp đồng TKCN miền Bắc	Ủy viên	0868122768 024 36789759	024 36789759	nangkhanh70@gmail.com
9.	Trưởng Trung tâm ARO/AIS Nội Bài	Ủy viên	0943689998 02435876102		chinhnc@vatm.vn
10.	Đài trưởng Đài KSKL liên quan				
-	<i>Đài KSKL Cát Bi</i>	Ủy viên	0961806179 02258830606	02258830909 02253619003	toatc15@gmail.com
-	<i>Đài KSKL Điện Biên</i>	Ủy viên	02153824429 0969652315	02153736345	xuandib@gmail.com

**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM***Phần Phụ lục*

-	<i>Đài KSKL Vinh</i>	Ủy viên	0912884439 0969652903	02383519011	kskl.vuha@gmail.com
-	<i>Đài KSKL Thọ Xuân</i>	Ủy viên	02373889888 0969652314	02373539868	vomanhhoa0110@gmail.com
-	<i>Đài KSKL Đồng Hới</i>	Ủy viên	02323810995 0969652308	02323810797	vietanhvinh@yahoo.com
-	<i>Đài KSKL Vân Đồn</i>	Ủy viên	02033991868 0961806179		toatc15@gmail.com
<b>II.</b>	<b>Thành viên Ban Chỉ huy ứng phó không lưu khu vực miền Trung</b>				
1.	Giám đốc Công ty QLB miền Trung	Chỉ huy trưởng	02363824376 0916748868		thangnguyenmanh@vatm.vn
<b>2.</b>	<b>Đại diện Cảng vụ HK tại Cảng HK liên quan:</b>				
-	<i>Cảng HKQT Đà Nẵng</i>	Ủy viên	0973.510.777	02363.823.393	lhnam@vietnamairport.vn
-	<i>Cảng HKQT Cam Ranh</i>	Ủy viên	098.581.5459	02583.989908	thangminh2007@gmail.com
-	<i>Cảng HKQT Phú Bài</i>	Ủy viên	0945119777	0234.3951302	thnui@maa.gov.vn
-	<i>Cảng HK Pleiku</i>	Ủy viên	0965.594.679	0269.382.5096	ndhung.pxu@acv.vietnamairport.vn
-	<i>Cảng HK Phù Cát</i>	Ủy viên	0914.123.559	0256.3823627	giangphucat@gmail.com
-	<i>Cảng HK Chu Lai</i>	Ủy viên	0982.079.828	02353.535516	ngduong07@yahoo.com.vn
-	<i>Cảng HK Tuy Hòa</i>	Ủy viên	0979.702.039		nhieu95@gmail.com

**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM***Phần Phụ lục*

<b>3.</b>	<b>Đại diện Cảng HK liên quan:</b>				
-	<i>Cảng HKQT Đà Nẵng</i>	Ủy viên	0942080127	02363646688	patuan@maa.gov.vn
-	<i>Cảng HKQT Cam Ranh</i>	Ủy viên	0904414776	02583989928	lvthuong@maa.gov.vn
-	<i>Cảng HKQT Phú Bài</i>	Ủy viên	0945119777	02343951302	tanhv@acv.vn
-	<i>Cảng HK Pleiku</i>	Ủy viên	0935845046	02693867915	hqhung@maa.gov.vn
-	<i>Cảng HK Phù Cát</i>	Ủy viên	0935807808	02563538100	thvien@maa.gov.vn
-	<i>Cảng HK Chu Lai</i>	Ủy viên	0913409582	02353536521	nvtrung@maa.gov.vn
-	<i>Cảng HK Tuy Hòa</i>	Ủy viên	0983002574	02573558243	bxnam@maa.gov.vn
4.	Trưởng Trung tâm QL-ĐHB khu vực II	Ủy viên			
5.	Trưởng APP/TWR Đà Nẵng	Ủy viên	02363655979 0932067786		ngocdinhvan@vatm.vn
6.	Trưởng Trung tâm Bảo đảm kỹ thuật	Ủy viên	0985000806		hotrung@vatm.vn
7.	Trưởng APP/TWR Cam Ranh	Ủy viên	02583989944 0904502288	02583989914	leanhchien1801@gmail.com
8.	Trưởng ACC Hà Nội ( <i>khi ứng phó cho APP/TWR Cam Ranh và TWR Tuy Hòa</i> )	Ủy viên	0965452620 02438729927		vphuongatc@gmail.com
9.	Trưởng Trung tâm ARO/AIS Đà Nẵng	Ủy viên	0905117569	02363655020	dungnv@vatm.vn
10.	Trưởng Trung tâm ARO/AIS Cam Ranh	Ủy viên	02583989912 0918009982	02583989912	anhbuingoc@vatm.vn



**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM***Phần Phụ lục*

11.	Đài trưởng Đài KSKL liên quan:				
-	<i>Đài KSKL Phú Bài</i>	Ủy viên	02343861921 0989686737		nampp@vatm.vn
-	<i>Đài KSKL Phù Cát</i>	Ủy viên	02563537444 0914015044		namtv@vatm.vn
-	<i>Đài KSKL Pleiku</i>	Ủy viên	02693867629 0903513155		minhhong@vatm.vn
-	<i>Đài KSKL Chu Lai</i>	Ủy viên	02353535556 091123747		khangnn@vatm.vn
-	<i>Đài KSKL Tuy Hòa</i>	Ủy viên	02573559009 0983831403	02573559008	chiqlb@gmail.com
<b>III.</b>	<b>Thành viên Ban Chỉ huy ứng phó không lưu khu vực miền Nam</b>				
1.	Giám đốc Công ty QLB miền Nam	Chỉ huy trưởng	090 729 2119		thaidang2808@gmail.com
2.	Đại diện Cảng vụ HK tại Cảng HK liên quan:	Ủy viên			
-	<i>Cảng HKQT Tân Sơn Nhất</i>	Ủy viên	02838488998 0909370901	02835470409	vp@saa.gov.vn
-	<i>Cảng HKQT Phú Quốc</i>	Ủy viên	02973996633 0902636499	09273996611	pqc@saa.gov.vn
-	<i>Cảng HKQT Cần Thơ</i>	Ủy viên	02923744719 0902636499	02923744718	vca@saa.gov.vn
-	<i>Cảng HK Liên Khương</i>	Ủy viên	02633650898 0902534099	02633650987	dli@saa.gov.vn

**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM***Phần Phụ lục*

-	<i>Cảng HK Buôn Ma Thuột</i>	Ủy viên	02623833933 0902920599	02623833399	bmv@saa.gov.vn
-	<i>Cảng HK Cà Mau</i>	Ủy viên	02903562062 0902604199	02903562007	cah@saa.gov.vn
-	<i>Cảng HK Rạch Giá</i>	Ủy viên	02973919363 0902849399	02973919366	vkg@saa.gov.vn
-	<i>Cảng HK Côn Đảo</i>	Ủy viên	02543831927 0902649899	02543831926	vcs@saa.gov.vn
3.	Đại diện Cảng HK liên quan:	Ủy viên			
-	<i>Cảng HKQT Tân Sơn Nhất</i>	Ủy viên	0903.365.798	0283.848.7450	nntien@vietnamairport.vn
-	<i>Cảng HKQT Phú Quốc</i>	Ủy viên	0903.102312	0297.3.846693	ttthanh.acv@phuquocairport.vn
-	<i>Cảng HKQT Cần Thơ</i>	Ủy viên	0292.3844.301 0918.320.640	0292.3744.584	huyvu@canthoairport.com
-	<i>Cảng HK Liên Khương</i>	Ủy viên	0918.220.294	02633.843.500	quocquangvo@yahoo.com
-	<i>Cảng HK Buôn Ma Thuột</i>	Ủy viên	0918.989.979		binhletrung@yahoo.com
-	<i>Cảng HK Cà Mau</i>	Ủy viên	0903.700.465	02903.830.128	lamsbcm@gmail.com
-	<i>Cảng HK Rạch Giá</i>	Ủy viên	0913.197.407	02973.878800	nthyen@vietnamairport.vn
-	<i>Cảng HK Côn Đảo</i>	Ủy viên	0912.754.582	02543.831.989	lrlong.pro@gmail.com
4.	Trưởng Trung tâm QL-ĐHB khu vực III	Ủy viên			
5.	Trưởng ACC Hồ Chí Minh	Ủy viên	02838457152 0906 240 773	02838443774	tuananhSorats@gmail.com

**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM***Phần Phụ lục*

6.	Trưởng APP/TWR Tân Sơn Nhất	Ủy viên	0909211919	02838441134	atcthang@gmail.com
7.	Trưởng Trung tâm Bảo đảm kỹ thuật	Ủy viên	02838446623	02838441157	
8.	Trưởng Trung tâm Hiệp đồng TKCN miền Nam	Ủy viên	908282070	028.38446495	quan.ats@gmail.com
9.	Trưởng Trung tâm ARO/AIS Tân Sơn Nhất (khi ứng phó cho ARO TSN và ARO Phú Quốc)	Ủy viên	02838488334 0988848670	02839484334 02838422143	toanhpt@vatm.vn
10.	Đài trưởng Đài KSKL liên quan:	Ủy viên			
-	<i>Đài KSKL Liên Khương</i>	Ủy viên	02633841021 0903392665	02633841021	haitinh64@yahoo.com.cn
-	<i>Đài KSKL Rạch Giá</i>	Ủy viên	02976629209 0916501181	02973865831	hatienklmn@yahoo.com.vn
-	<i>Đài KSKL Cà Mau</i>	Ủy viên	02903827681 0918174457	02903827681	hothuvatm@gmail.com
-	<i>Đài KSKL Côn Sơn</i>	Ủy viên	0643831911 0901309567		vietthangvcs@gmail.com
-	<i>Đài KSKL Cần Thơ</i>	Ủy viên	02923744597 0913696757		trongphu.canthotwr@gmail.com
-	<i>Đài KSKL Phú Quốc</i>	Ủy viên	02973977766 0903025522		huutri_pqc@yahoo.com
-	<i>Đài KSKL Buôn Ma Thuột</i>	Ủy viên	02623862222 0917 273 838	02623862222	vuduyhien@rocketmail.com

**Phụ lục 3:**

**Mẫu NOTAM**

**1. Mẫu NOTAM áp dụng cho Đài kiểm soát tại sân bay (TWR)**

(A...../. NOTAMN)

Q) FIR/QSTXX/IV/NBO/A/000/999/TỌA ĐỘ ĐIỂM QUY CHIỀU SÂN BAY RADIUS 005

A) AD QUỐC NỘI/QUỐC TẾ

B) THỜI GIAN HIỆU LỰC

C) THỜI GIAN DỰ KIẾN HẾT HIỆU LỰC

E) DUE TO DISRUPTION OF ATS IN THE AREA OF...(TÊN SÂN BAY) AIRPORT/INTERNATIONAL AIRPORT. ALL ACFT ARE ADVISED TO USE TIBA PROC ON FREQ 123.45MHZ. ATS FLOW OPS AVBL FOR ONE FLT PER 30/15 MIN.)

**2. Mẫu NOTAM áp dụng cho Cơ sở kiểm soát tiếp cận (APP)**

(A...../. NOTAMN)

Q) FIR/QSPXX/IV/NBO/AE/000/999/TỌA ĐỘ QUY CHIỀU SÂN BAY RADIUS 05NM

A) AD QUỐC NỘI / QUỐC TẾ

B) THỜI GIAN HIỆU LỰC

C) THỜI GIAN DỰ KIẾN HẾT HIỆU LỰC

E) DUE TO DISRUPTION OF ATS AT (TÊN SÂN BAY) TERMINAL CONTROL AREA(TMA), ALL ACFT OPERATING IN (TÊN SÂN BAY) TMA CONTACT TO (TÊN SÂN BAY) ACC ON FREQ ....MHZ OR (TÊN SÂN BAY) TWR ON FREQ .....MHZ FOR ATC CLEARANCE AND MUST USE TIBA PROC ON FREQ 123.45MHZ. TRAFFIC OPS AVBL FOR ONE FLT PER 15 MINUTES AT TRANSFER OF CONTROL POINT.)

**3. Mẫu NOTAM áp dụng cho Trung tâm kiểm soát đường dài (ACC)**

**Ví dụ: HANOI ACC**

(A...../. NOTAMN)

Q)VVHN/QSCXX/IV/NBO/E/000/999/2023N10547E999

A)VVHN

B) THỜI GIAN HIỆU LỰC

C) THỜI GIAN DỰ KIẾN HẾT HIỆU LỰC

E) ATS CONTINGENCY APPLIED IN HANOI FIR DUE TO DISRUPTION OF ATS ARE AS FLW:

- ACFT OPERATING IN SECTOR 1 CONTACT TO HANOI ACC ON FREQ 132.3MHZ OR 128.15MHZ OR 121.5MHZ FOR ATC CLEARANCE.
- ACFT OPERATING IN SECTOR 2 CONTACT TO HANOI ACC ON FREQ 133.65MHZ OR 128.15MHZ OR 121.5MHZ FOR ATC CLEARANCE.
- ACFT OPERATING IN SECTOR 3 CONTACT TO HANOI ACC ON FREQ 125.9MHZ OR 128.15MHZ OR 121.5MHZ FOR ATC CLEARANCE.
- ACFT OPERATING IN SECTOR 4 CONTACT TO HANOI ACC ON FREQ 123.3MHZ OR 124.55MHZ OR 121.5MHZ FOR ATC CLEARANCE.
- ACFT OPERATING IN THESE TWO SECTORS MUST APPLY TIBA PROC AND DEVIATING 2 NM FM CENTERLINE WHEN CHANGING THE HEIGHT
- TIBA FREQ 123.45MHZ
- TRAFFIC LOADING AVBL FOR ONE FLT PER 15 MIN (FOR FLTS WITH THE SAME FL AT TRANSFER OF CONTROL POINT)
- FL APPLIED FOR ATS ROUTES ARE AS FLW:
- FL APPLIED FOR ATS ROUTES ARE AS FLW:

ATS ROUTE	HEADING	FLT LEVEL

**4. Mẫu NOTAM thông báo trở lại hoạt động bình thường**

(A.../.. NOTAMC A...../..

Q)VVHN/QSCXX/IV/NBO/E/000/999/2023N10547E999

A)VVHN

B)THỜI GIAN HIỆN HÀNH

E)ATS CONTINGENCY FINISHED. ATS IN ...(TÊN SÂN BAY/VÙNG THÔNG BÁO BAY) RESUMED NML OPS.)

**Phụ lục 4: PHƯƠNG THỨC TÀU BAY TỰ PHÁT THANH (TIBA)**

Phương thức đặc biệt đã được xây dựng cho tổ lái sử dụng trong khu vực xảy ra ứng phó không lưu. Phương thức này để tàu bay có thể tự phát thanh tin tức không lưu, cung cấp các tin tức liên quan đến nguy cơ va chạm. Khi tàu bay tiến nhập vào vùng trời mà biết trước rằng đang xảy ra ứng phó không lưu, tổ lái nên duy trì canh nghe trên tần số TIBA 123.45MHz mười (10) phút trước khi tiến nhập vào vùng trời đó.

**1. Thời điểm phát thanh**

Tổ lái phải phát thanh tin tức không lưu bằng tiếng Anh trên tần số 123.45MHz tại các thời điểm sau:

- Tại thời điểm nhận thấy mất liên lạc bình thường;
- 10 phút trước khi tiến nhập vào vùng trời khi biết rằng đang xảy ra ứng phó không lưu, hoặc khi tàu bay cất cánh từ sân bay nằm trong giới hạn ngang của vùng trời đó thì phát thanh vào thời điểm thích hợp sớm nhất;
- 10 phút trước khi qua điểm báo cáo;
- 10 phút trước khi bay qua hoặc nhập vào đường bay ATS, RNAV;
- Từng khoảng thời gian 20 phút giữa các điểm báo cáo có khoảng cách xa;
- Từ 2 đến 5 phút trước khi thay đổi mực bay ở đâu có thể;
- Tại thời điểm thay đổi mực bay; và
- Tại bất kỳ thời điểm nào tổ lái thấy cần thiết.

***Ghi chú:*** *Tại mọi thời điểm nên duy trì các phương thức báo cáo vị trí thông thường không liên quan tới mọi hành động thực hiện để bắt đầu hoặc xác nhận tin tức phát thanh.*

**2. Mẫu phát thanh**

Phát thanh TIBA nên sử dụng thuật ngữ như sau:

- a) *Đối với các phát thanh không liên quan đến sự thay đổi mực bay:*  
ALL STATIONS (necessary to identify a traffic information broadcast)  
(call sign)  
FLIGHT LEVEL (number) (or CLIMBING TO FLIGHT LEVEL (number))  
(direction)  
(ATS route) (or DIRECT FROM (position) TO (position))  
POSITION (position) AT (time)  
ESTIMATING (next reporting point, or the point of crossing or joining a designated ATS route) AT (time)  
(call sign)  
FLIGHT LEVEL (number) (direction)

TẤT CẢ CÁC TÀU BAY CHÚ Ý (cần thiết cho việc xác nhận tin tức không lưu)

(Tên gọi tàu bay)

MỨC BAY (số) (hoặc ĐANG LÊN MỨC BAY (số))

(Hướng bay)

(Đường bay) (hoặc HƯỚNG BAY TỪ (vị trí) ĐẾN (vị trí))

VỊ TRÍ (vị trí) TẠI (thời điểm)

DỰ TÍNH (điểm báo cáo tiếp theo, hoặc điểm cắt qua, hoặc tiến nhập vào một đường bay) TẠI (thời điểm).

Ví dụ:

“ALL STATIONS WINDAR 671 FLIGHT LEVEL 350 NORTHWEST BOUND DIRECT FROM PUNTA SAGA TO PAMPA POSITION 5040 SOUTH 2010 EAST AT 2358 ESTIMATING CROSSING ROUTE LIMA THREE ONE AT 4930 SOUTH 1920 EAST AT 0012 WINDAR 671 FLIGHT LEVEL 350 NORTHWEST BOUND OUT”

“TẤT CẢ CÁC TÀU BAY CHÚ Ý TÀU BAY WINDAR 671 MỨC BAY 350 HƯỚNG TÂY BẮC THẲNG TỪ PUNTA TỚI VỊ TRÍ PAMPA 5040 BẮC 2010 ĐÔNG LÚC 2358. DỰ TÍNH CẮT QUA ĐƯỜNG LIMA 31 TẠI 4930 BẮC 1920 ĐÔNG LÚC 0012 WINDAR 671 MỨC BAY 350 BAY RA THEO HƯỚNG TÂY BẮC.”

***Ghi chú:*** Đối với các phát thanh thực hiện khi tàu bay không gần điểm báo cáo nên cung cấp vị trí chính xác nhất nếu có thể và trong mọi trường hợp chính xác đến 30 phút kinh độ và vĩ độ.

b) Trước khi thay đổi mức bay:

ALL STATIONS

(call sign)

(direction)

(ATS route) (or DIRECT FROM (position) TO (position))

LEAVING FLIGHT LEVEL (number) FOR FLIGHT LEVEL (number)

AT (position and time)

TẤT CẢ TÀU BAY CHÚ Ý

(Tên gọi tàu bay)

(Hướng bay)

(Đường bay) (hoặc HƯỚNG BAY TỪ (vị trí) ĐẾN (vị trí))

SẼ RỜI MỨC BAY (số) TỚI MỨC BAY (số) TẠI (vị trí và thời gian)

c) *Tại thời điểm khi thay đổi mực bay:*

ALL STATIONS

(call sign)

(direction)

(ATS route) (or DIRECT FROM (position) TO (position))

LEAVING FLIGHT LEVEL (number) NOW FOR FLIGHT LEVEL

(number)

*TẤT CẢ TÀU BAY CHÚ Ý*

*(Tên gọi tàu bay)*

*(Hướng bay)*

*(Đường bay) (hoặc HƯỚNG BAY TỪ (vị trí) ĐẾN (vị trí))*

*HIỆN TẠI RỜI MỰC BAY (số) ĐẾN MỰC BAY (số)*

*Tiếp theo là:*

ALL STATIONS

(call sign)

MAINTAINING FLIGHT LEVEL (number)

*TẤT CẢ TÀU BAY CHÚ Ý*

*(Tên gọi tàu bay)*

*ĐANG GIỮ MỰC BAY (số)*

d) *Khi báo cáo tạm thời thay đổi mực bay để tránh nguy cơ va chạm sắp xảy ra:*

ALL STATIONS

(call sign)

LEAVING FLIGHT LEVEL (number) NOW FOR FLIGHT LEVEL

(number)

*TẤT CẢ TÀU BAY CHÚ Ý*

*(Tên gọi tàu bay)*

*HIỆN TẠI RỜI MỰC BAY (số) ĐẾN MỰC BAY (số)*

*Tiếp theo càng sớm càng tốt theo thực tế:*

ALL STATIONS

(call sign)

RETURNING TO FLIGHT LEVEL (number) NOW

*TẤT CẢ TÀU BAY CHÚ Ý*

*(Tên gọi tàu bay)*

*HIỆN TẠI ĐANG TRỞ VỀ MỰC BAY (số)*

Tin tức phát thanh TIBA không phải xác nhận trừ khi nhận thấy có nguy cơ va chạm.



### 3. Thay đổi mực bay đường dài

- Không được thay đổi mực bay đường dài trong vùng trời đang xảy ra ứng phó không lưu, trừ khi tổ lái xét thấy cần thiết để tránh và chạm với tàu bay khác, tránh thời tiết xấu và những lý do bắt buộc khác.
- Khi không thể tránh được việc thay đổi mực bay đường dài, tất cả các đèn bên ngoài tàu bay phải bật trong lúc thay đổi mực bay nhằm giúp các tàu bay khác dễ quan sát.

### 4. Tránh va chạm

Nếu trên cơ sở bản tin phát thanh nhận được từ tàu bay khác, tổ lái quyết định cần thiết phải hành động lập tức để tránh va chạm sắp xảy ra và điều này không thể thực hiện được theo quy định trong Phụ ước 2 “Bay tránh về bên phải đường hàng không” thì tổ lái nên:

- a) Ngay lập tức hạ thấp độ cao 150m (500ft) hoặc 300m (1000ft) nếu bay trên FL290 trong khu vực áp dụng phân cách cao tối thiểu 600m (2000ft), trừ khi có hành động thay thế thích hợp hơn.
- b) Bật tất cả các đèn bên ngoài tàu bay để các tàu bay khác dễ dàng quan sát bằng mắt.
- c) Phát thanh trả lời thông báo hành động đã thực hiện với khả năng sớm nhất có thể.
- d) Thông báo hành động thực hiện trên tần số kiểm soát không lưu thích hợp.
- e) Sớm nhất theo thực tế trở về mực bay bình thường, thông báo hành động thực hiện trên tần số kiểm soát không lưu thích hợp.

### 5. Sử dụng máy phát đáp

Khi thực hiện các phương thức phát thanh TIBA, Tổ lái phải sử dụng máy phát đáp ở chế độ (mode) A và C tại mọi thời điểm. Trường hợp không có hướng dẫn bổ sung của đơn vị Không lưu thích hợp, tàu bay không được chỉ định mã số cụ thể thì đặt mã số (code) A2000.

### 6. Sử dụng hệ thống cảnh báo tránh va chạm trên không (TCAS)

Trừ khi cấp thẩm quyền thích hợp có hướng dẫn khác, Tổ lái nên sử dụng TCAS ở chế độ TA/RA đặt mức lớn nhất trong giai đoạn bay đường dài và ở mức thích hợp với tình huống không lưu trong giai đoạn đi hoặc đến của chuyến bay.

**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM***Phần Phụ lục***Phụ lục 5: TẦN SỐ ỨNG PHÓ TRÊN CÁC ĐƯỜNG BAY ỨNG PHÓ****I. Khu vực trách nhiệm của ACC Hà Nội**

- Cơ sở ATS thực hiện ứng phó: ACC Hà Nội
- Vị trí ứng phó: ACC Hà Nội cũ tại Nội Bài

<b>Đường bay ứng phó</b>	<b>Chặng đường HK</b>	<b>Khu vực ứng phó</b>	<b>Tần số liên lạc</b>
<b>W1</b>	NOB - VIDAD	Khu vực 1	132.3 MHz (chính) 128.15 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	VIDAD- VILOT (từ FL245 đến FL280 đoạn từ HAMIN-VILOT)	Khu vực 2	125.9 MHz (chính) 134.425 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
<b>W20</b>	CBI - MAREL	Khu vực 1	132.3 MHz (chính) 128.15 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
<b>W2</b>	NAH - VIN	Khu vực 1	132.3 MHz (chính) 128.15 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	VIN-CQ (từ FL245 trở lên đoạn từ KONCO-CQ)	Khu vực 2	125.9 MHz (chính) 134.425 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
<b>R474</b>	LAVOS - TEBAK	Khu vực 1	132.3 MHz (chính) 128.15 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
<b>A202</b>	VILAO - ASSAD	Khu vực 2	125.9 MHz (chính) 134.425 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
<b>A1</b>	PAPRA - BUNTA	Khu vực 2	125.9 MHz (chính) 134.425 MHz (phụ) 121.5 MHz (khẩn nguy)
<b>Q1</b>	NOB - VIDAD	Khu vực 1	132.3 MHz (chính) 128.15 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	VIDAD - SADIN	Khu vực 2	125.9 MHz (chính) 134.425 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
<b>Q2</b>	LATOM - MIBAM	Khu vực 2	125.9 MHz (chính) 134.425 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	MIBAM - VPH	Khu vực 1	132.3 MHz (chính) 128.15 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)

**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM***Phần Phụ lục***II. Khu vực trách nhiệm ACC Hồ Chí Minh**

- Cơ sở ATS thực hiện ứng phó: ACC Hồ Chí Minh
- Vị trí ứng phó: ACC Hà Nội hiện hành tại Long Biên

<b>Đường bay ứng phó</b>	<b>Chặng đường HK</b>	<b>Tần số liên lạc</b>
W1	VILOT - MEVON	134.05 MHz (chính) 125.375 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	MEVON - TSH	120.1 MHz (chính) 128.775 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
W2	CQ - IBUNU	134.05 MHz (chính) 125.375 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	IBUNU - TSH	120.1 MHz (chính) 128.775 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
L642	EXOTO - RUTIT	120.7 MHz (chính) 133.15 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	RUTIT - ESPOB	133.05 MHz (chính) 119.35 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
M771	DUDIS - SUDUN	133.05 MHz (chính) 119.35 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	SUDUN - DONDA	120.7 MHz (chính) 133.15 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
N892	MIGUG - OSIXA	120.7 MHz (chính) 133.15 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	OSIXA - MELAS	133.05 MHz (chính) 119.35 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)

**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM***Phần Phụ lục*

L625	AKMON - UDOSI	133.05 MHz (chính) 119.35 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	UDOSI - ARESI	120.7 MHz (chính) 133.15 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
B202	BOMPA - PLK	134.05 MHz (chính) 125.375 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
G474	ANINA - PCA	134.05 MHz (chính) 125.375 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
R588	GONLY - PLK	134.05 MHz (chính) 125.375 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
L628	PCA - VIMUT	134.05 MHz (chính) 125.375 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	VIMUT - ARESI	120.7 MHz (chính) 133.15 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
N891	XONAN - IGARI	120.9 MHz (chính) 133.85 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
M753	IPRIX - OSOTA	120.9 MHz (chính) 133.85 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
M765	IGARI - VIGEN	120.9 MHz (chính) 133.85 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	VIGEN - SAMAP	133.05 MHz (chính) 119.35 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	SAMAP - PANDI	120.7 MHz (chính) 133.15 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)

**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM***Phần Phụ lục*

N500	TSH - BUKMA	120.9 MHz (chính) 133.85 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	BUKMA - MATGI	120.1 MHz (chính) 128.775 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	MATGI - AGSIS Dưới FL305	
	MATGI - AGSIS Trên FL305	120.7 MHz (chính) 133.15 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	AGSIS - PANDI	120.7 MHz (chính) 133.15 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
L637	BITOD - TSH	120.9 MHz (chính) 133.85 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
R468	SAPEN - TSH	120.9 MHz (chính) 133.85 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
Q2	TSH - SADAS	120.1 MHz (chính) 128.775 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	SADAS - LATOM	134.05 MHz (chính) 125.375 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
Q1	SADIN - ENGIM	134.05 MHz (chính) 125.375 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	ENGIM - AC	120.1 MHz (chính) 128.775 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
M768	TSH - ASEBO	120.9 MHz (chính) 133.85 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)
	ASEBO - AKMON	133.05 MHz (chính) 119.35 MHz (dự phòng) 121.5 MHz (khẩn nguy)

**Phụ lục 6:**

**PHƯƠNG THỨC ỨNG PHÓ KHI CÓ HOẠT ĐỘNG CỦA NÚI LỬA**

**1. Quy định chung**

- 1.1 Sự kiện núi lửa hoạt động có thể gây nguy hiểm cho hoạt động hàng không và có thể công bố khu vực nguy hiểm bằng NOTAM, tuy nhiên, chỉ áp dụng trên hoặc trong vùng lân cận với núi lửa.
- 1.2 Thông thường, KSVKL không cấp huấn lệnh cho tàu bay bay qua/bay trên các khu vực nguy hiểm liên quan tới hoạt động của núi lửa phun hoặc mây tro núi lửa trừ khi có yêu cầu rõ ràng của tổ lái.
- 1.3 Tổ lái có trách nhiệm quyết định về đường bay bay tránh hoặc bay vượt qua một khu vực hoạt động của núi lửa hoặc có mây tro núi lửa. Tổ lái phải báo cáo việc quan sát về hoạt động của núi lửa bằng giải pháp báo cáo trên không đặc biệt (Special AIREP). Các thỏa thuận cần được thực hiện để đảm bảo các thông tin này được thông báo kịp thời tới các cơ quan chịu trách nhiệm cho các hành động tiếp theo.
- 1.4 Trường hợp cần thiết, việc thiết lập các khu vực hạn chế, khu cấm liên quan đến hoạt động của núi lửa và mây tro núi lửa sẽ không bị hạn chế.

**2. Các giai đoạn ứng phó đối với một sự kiện núi lửa hoạt động**

- 2.1 Việc ứng phó với một sự kiện núi lửa có ảnh hưởng đến các hoạt động bay được chia thành 04 giai đoạn tương ứng với 04 giai đoạn của sự kiện núi lửa hoạt động, bao gồm: Giai đoạn trước khi núi lửa phun trào, giai đoạn núi lửa bắt đầu phun trào, giai đoạn núi lửa phun trào và giai đoạn phục hồi.
- 2.2 Trên thực tế, các tình huống phun trào núi lửa không phải lúc nào cũng rõ ràng để triển khai các hành động ứng phó không lưu. Một sự kiện phun trào có thể xảy ra mà không có giai đoạn trước khi phun trào, hoặc có thể ngưng và phun lại nhiều hơn một lần. Quan sát lần đầu có thể là sự hiện diện của một đám mây tro núi lửa đã cách xa vị trí núi lửa. Vì vậy, “Giai đoạn trước khi núi lửa phun trào” và “Giai đoạn núi lửa bắt đầu phun trào” được chú thích thêm “nếu thích hợp” để linh hoạt trong việc áp dụng kế hoạch ứng phó theo các giai đoạn khi không có khả năng giám sát và cảnh báo.

### 3. Trách nhiệm của các bên liên quan

#### 3.1 Giai đoạn trước khi núi lửa phun trào

##### 3.1.1 Tổng quan

- a) Mục tiêu của giai đoạn này là thu thập sớm thông tin khẳng định về sự phun trào núi lửa. Đặc trưng của giai đoạn này là nguồn thông tin rất hạn chế về phạm vi tiềm năng và mức độ nghiêm trọng của vụ phun trào sắp xảy ra. Việc cần ưu tiên là đảm bảo an toàn liên tục cho tàu bay đang bay, và sau đó là yêu cầu công bố thông tin về tình trạng ứng phó. Tuy rằng có hạn chế về phạm vi thông tin sẵn có, các hành động trong giai đoạn trước phun trào như mô tả dưới đây có thể áp dụng đối với tất cả các tình huống phun trào được dự báo.
- b) Trường hợp các chuyến bay đã được lên kế hoạch bay qua các khu vực có khả năng phun trào của núi lửa, các cơ sở ATS có thể nhận từ tổ lái Báo cáo về hoạt động của núi lửa (VAR) theo mẫu của ICAO quy định tại Doc4444, Phụ đính 1.
- c) Hành động ứng phó ban đầu là “phát báo động” khi dự báo được sự phun trào của núi lửa. Nhận biết ban đầu về sự kiện có thể thu nhận được thông qua Special AIREP, Tư vấn về mây tro núi lửa (VAA)/ Báo cáo về hoạt động của núi lửa (VAR), SIGMET và/hoặc các thông tin liên quan được cung cấp bởi Trung tâm Cảnh báo thời tiết (MWO) thuộc Trung tâm Khí tượng hàng không thuộc Tổng công ty Quản lý bay Việt. Công tác phối hợp hiệp đồng, thông báo giữa các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và MWO cần đảm bảo rằng thông tin về hoạt động của núi lửa và mây tro núi lửa được cung cấp nhanh nhất bằng giải pháp phù hợp nhất để đảm bảo an toàn liên tục cho các chuyến bay.
- d) Việc nâng cao nhận biết về mối nguy hiểm và việc đảm bảo an toàn cho các chuyến bay là rất quan trọng. Các hành động phải được thực hiện theo kế hoạch ứng phó khẩn nguy và các phương thức khai thác tiêu chuẩn.

##### 3.1.2 Hành động ban đầu của các Trung tâm Kiểm soát đường dài (ACC) khi có dự báo về phun trào núi lửa trong khu vực trách nhiệm của mình.

- a) Trong tình huống mà các hoạt động trước phun trào cho thấy có thể gây nguy hiểm cho các hoạt động bay, ACC nhận thông tin về sự kiện xảy ra phải:

## KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

### Phần phụ lục

---

- Cung cấp thông tin chính xác, nhanh chóng, kịp thời về các hoạt động của núi lửa qua phòng NOTAM quốc tế;
  - Khi có yêu cầu của nhà chức trách, khu vực phòng ngừa nguy hiểm phải được xác định phù hợp với các phương thức đã thiết lập. Phạm vi của khu vực nguy hiểm nên bao gồm một khu vực vùng trời phù hợp với thông tin được cung cấp, nhằm tránh sự gián đoạn không đáng có đến các hoạt động bay;
  - Nếu không thiết lập được các phương thức như vậy, khu vực nguy hiểm phải được xác định như một vòng tròn có bán kính tính bằng km hoặc NM, tâm được xác định là tâm của hoạt động núi lửa theo dự kiến hoặc thực tế;
  - KSVKL có trách nhiệm cung cấp các thông tin về mối nguy hiểm tiềm ẩn và thông thường không cấp huấn lệnh cho tàu bay bay qua khu vực nguy hiểm. Các dịch vụ khác được cung cấp theo quy định.
  - Thông báo cho MWO và các cơ quan cung cấp dịch vụ khí tượng phù hợp với các thỏa thuận quốc gia/khu vực (trừ khi thông báo ban đầu được đưa ra do cơ quan này) để chuyển tiếp thông báo cho cơ sở ATFM phù hợp;
  - Cảnh báo cho các chuyến bay trong khu vực có liên quan, hỗ trợ tàu bay thoát ra khỏi khu vực này một cách nhanh chóng và phù hợp nhất và hỗ trợ tàu bay ở gần khu vực nguy hiểm. Tổ lái phải cung cấp tất cả các thông tin yêu cầu cần thiết để đưa ra các quyết định an toàn và hiệu quả để đối phó với các mối nguy hiểm trong khu vực được xác định. Các chuyến bay dự kiến tiến nhập và khu vực nguy hiểm phải được dẫn dắt theo các đường bay khác đảm bảo có khoảng cách an toàn cho các tàu bay đó; và
  - Thông báo ngay lập tức cho các ACC bị ảnh hưởng về tình huống, vị trí và phạm vi của khu vực nguy hiểm. ACC phải hiệp đồng thay đổi đường bay (nếu cần thiết) cho các chuyến bay đã hiệp đồng nhưng vẫn đang bay trong FIR kế cận và cung cấp bất kỳ thông tin nào về các tác động tiềm ẩn đến luồng không lưu để điều tiết hoạt động bay. Lưu ý: Tổ lái có thể ra quyết định không tránh hoàn toàn khu vực nguy hiểm dựa vào việc quan sát bằng mắt; và
  - Thực hiện các giải pháp quản lý luồng không lưu nếu cần thiết để đảm bảo các yêu cầu về cấp độ an toàn.
- b) Ngoài việc gửi các điện văn AIS liên quan đến các đầu mối theo danh mục thông thường, các điện văn này cần được gửi đến các cơ sở khí tượng có liên quan.



### 3.1.3 Hành động của ACC kế cận

Trong giai đoạn trước khi núi lửa phun trào, các ACC kế cận cần thực hiện các hành động sau đây:

- Tư vấn cho các chuyến bay đang được cung cấp dịch vụ nhưng sẽ bị tác động bởi khu vực nguy hiểm; và
- Trừ khi được chỉ đạo khác, tiếp tục các hoạt động bình thường và;
- Nếu có một hoặc nhiều đường bay bị tác động bởi khu vực nguy hiểm, đề nghị đổi đường bay cho các chuyến bay bị tác động để tránh khu vực nguy hiểm; và
- Duy trì nhận biết về khu vực bị ảnh hưởng.

### 3.1.4 Hành động của cơ sở ATFM

Cơ sở ATFM và MWO sẽ xác định cách thức liên lạc ban đầu giữa hai cơ quan này trên cơ sở các thỏa thuận song phương. Khi nhận được thông tin ban đầu về hoạt động của núi lửa từ MWO, cơ sở ATFM thực hiện các hành động ban đầu phù hợp với các phương thức hoạt động của cơ sở để đảm bảo việc trao đổi thông tin nhằm hỗ trợ thực hiện CDM giữa (các) Cơ sở cung cấp dịch vụ Không lưu (ANSP), cơ sở cung cấp dịch vụ cảnh báo thời tiết, các VAAC và các nhà khai thác tàu bay liên quan.

## 3.2 Giai đoạn núi lửa bắt đầu phun trào

### 3.2.1 Tổng quan

- a) Giai đoạn này bắt đầu từ lúc bùng nổ của quá trình phun trào núi lửa với việc tro bụi bị đẩy vào không khí. Trọng tâm của các quá trình trong giai đoạn này là để bảo vệ tàu bay đang bay và tàu bay tại các sân bay khỏi các mối nguy hiểm của sự phun trào bằng cách lựa chọn và sử dụng các thông tin liên quan.
- b) Ngoài các hành động được miêu tả trong giai đoạn trước phun trào, các hành động chính trong giai đoạn bắt đầu phun trào là: Phát các điện văn AIS và MET liên quan; cung cấp thông tin và hỗ trợ cho các tàu bay đang bay. Khi thích hợp, khu vực nguy hiểm sẽ được công bố qua NOTAM. Giai đoạn này sẽ kéo dài cho đến khi giai đoạn phun trào tiếp theo được kích hoạt.

### 3.2.2 Hành động của ACC nơi xảy ra núi lửa phun trào

- a) Thông báo cho các chuyến bay biết về tình hình hiện tại, phạm vi và dự báo di chuyển của mây tro núi lửa và cung cấp các thông tin hữu ích để đảm bảo an toàn và hiệu quả của chuyến bay.
- b) Nếu cần thiết, ngay lập tức thay đổi đường bay cho chuyến bay hoặc có thể cho bay tiếp nếu thời gian cảnh báo đảm bảo đủ hiệu quả để kích hoạt các hành động của giai đoạn trước phun trào. ACC phải hỗ trợ thay đổi đường bay cho tàu bay đang hoạt động xung quanh khu vực nguy hiểm một cách nhanh nhất có thể. ACC kế cận cũng phải các xác định khu vực nguy hiểm và hỗ trợ tương tự cho chuyến bay sớm nhất có thể.
- c) Trong giai đoạn bắt đầu phun trào, KSVKL thông thường sẽ không cấp huấn lệnh cho tàu bay bay qua khu vực nguy hiểm, tàu bay sẽ được thông báo về mối nguy hiểm và được cung cấp dịch vụ bình thường. Tàu bay được trông đợi là duy trì khoảng cách đảm bảo an toàn với khu vực nguy hiểm; tuy nhiên, trách nhiệm chính thuộc về Tổ lái trong việc đảm bảo an toàn của chuyến bay.
- d) Trong giai đoạn bắt đầu phun trào, ACC phải:
  - Đảm bảo phát một NOTAM để xác định khu vực nguy hiểm một cách cẩn trọng bao gồm khu vực vùng trời phù hợp với thông tin về giới hạn được cung cấp. Để xác định khu vực này, thông tin về các dạng gió trên cao cũng cần được tính đến, nếu có. Mục đích là để đảm bảo an toàn cho chuyến bay trong trường hợp thiếu các dự báo từ các cơ quan có thẩm quyền về phạm vi bị ảnh hưởng.
  - Duy trì liên lạc chặt chẽ với MWO liên quan là cơ quan sẽ đưa ra các điện văn cảnh báo phù hợp.
  - Đưa ra và cập nhật các giải pháp ATFM khi cần thiết để đảm bảo an toàn hoạt động bay trên cơ sở dự báo và phối hợp với nhà khai thác tàu bay và các ACC kế cận thông qua việc thực hiện CDM.
  - Đảm bảo rằng sự khác nhau giữa các thông tin được công bố và quan sát (báo cáo của phi công, các đo lường trên không, v.v..) được chuyển tiếp sớm nhất đến các cơ quan có thẩm quyền thích hợp để đảm bảo tiếp tục công bố đến tất cả các đầu mối liên quan.
  - Kết hợp với nhà khai thác tàu bay, cơ sở ATFM và các ACC liên quan bắt đầu lập kế hoạch cho giai đoạn tiếp theo - Giai đoạn phun trào; và
  - Việc phát các điện văn AIS (tuân thủ Annex 15) nên giảm đáng kể cường độ của hoạt động núi lửa đang diễn ra trong giai đoạn này và vùng trời không còn bị ô nhiễm tro bụi núi lửa. Mặt khác, kết hợp với nhà khai thác tàu bay, cơ sở ATFM và các ACC bị ảnh hưởng bắt đầu lập kế hoạch CDM cho giai đoạn đang phun trào.

### 3.2.3 Hành động của ACC kế cận

Trong giai đoạn bắt đầu phun trào, các ACC kế cận thực hiện các hành động như sau:

- Duy trì liên lạc chặt chẽ với cơ sở ATFM liên quan và ACC ban đầu để thiết lập, thực hiện và cập nhật các giải pháp ATFM để đảm bảo an toàn hoạt động bay.
- ACC kế cận phối hợp với ACC ban đầu và nhà khai thác tàu bay nên thực hiện thêm các biện pháp chiến thuật bổ sung theo yêu cầu của cơ sở ATFM liên quan.
- Duy trì nhận biết về khu vực bị ảnh hưởng; và
- Kết hợp với nhà khai thác tàu bay, cơ sở ATFM và các ACC bị ảnh hưởng bắt đầu lập kế hoạch cho giai đoạn đang phun trào.

### 3.2.4 Hành động của cơ sở ATFM

Trong giai đoạn bắt đầu phun trào, tùy thuộc vào tác động và/hoặc mức độ ảnh hưởng của mây tro núi lửa, cơ sở ATFM thực hiện trao đổi các thông tin mới nhất trên cơ sở cập nhật của các VAAC, ANSP, MWO và các nhà khai thác thông qua việc thực hiện CDM.

## 3.3 Giai đoạn núi lửa phun trào

3.3.1 Giai đoạn phun trào bắt đầu với việc đưa ra tư vấn đầu tiên về tro bụi núi lửa (VAA) bởi cơ quan VAAC trong đó bao gồm thông tin về phạm vi và sự di chuyển của mây tro bụi núi lửa phù hợp với Annex 3.

*Lưu ý – Thông tin tư vấn mây tro núi lửa và SIGMET về mây tro núi lửa dưới dạng đồ họa (VAG) cũng có thể được cung cấp bởi VAAC và MWO, bao gồm các thông tin tương tự như thông tin dưới dạng text.*

3.3.2 VAA/VAG phải được sử dụng để:

- Làm cơ sở phát các điện văn AIS và MET phù hợp với Annex 15 và Annex 3 tương ứng; và
- Lập kế hoạch và áp dụng các giải pháp ATFM phù hợp.

3.3.3 Ô nhiễm do phun trào núi lửa có thể ảnh hưởng đến bất kỳ khu vực vùng trời nào; do vậy, không thể đưa ra các biện pháp chính xác cho tất cả các tình huống và cụ thể từng hành động cho các cơ quan, đơn vị liên quan. Tuy nhiên:

- Các ACC bị ảnh hưởng bởi sự dịch chuyển của mây tro núi lửa phải đảm bảo rằng các điện văn AIS phù hợp với quy định tại Annex 15. Các ACC

liên quan và cơ sở ATFM phù hợp liên tục công bố chi tiết các giải pháp thực hiện để đảm bảo thông tin được chuyển đến tất cả các đầu mối liên quan.

- Tùy thuộc vào tác động và/hoặc phạm vi, mức độ ảnh hưởng của mây tro núi lửa, cơ sở ATFM có thể chủ động tổ chức hội nghị đàm thoại với các VAAC, ANSP, MWO và các nhà khai thác để trao đổi thông tin mới nhất về diễn biến sự việc nhằm hỗ trợ CDM.
- Các ACC và cơ sở ATFM cần biết rằng đối với các chuyến bay đã được lên kế hoạch, các nhà khai thác có thể xem xét việc vượt qua khu vực bị ảnh hưởng của mây tro núi lửa bằng cách bay vòng hoặc bay vượt qua như thể coi nó là các địa hình vùng núi; và
- Đảm bảo rằng các báo cáo về sự khác nhau giữa các thông tin được công bố và quan sát (báo cáo của phi công, các đo lường trên không, v.v..) phải được chuyển tiếp sớm nhất đến các cơ quan liên quan.

### **3.4 Giai đoạn phục hồi**

3.4.1 Giai đoạn phục hồi bắt đầu với việc đưa ra VAA/VAG đầu tiên bao gồm thông tin về việc dự báo không còn mây tro núi lửa, thông thường sẽ được thực hiện khi xác định được rằng hoạt động của núi lửa đã trở lại như giai đoạn trước phun trào và vùng trời không còn bị tác động của mây tro núi lửa. Do đó, các điện văn AIS phù hợp cũng phải được phát đi phù hợp với Annex 15.

3.4.2 Các ACC và các cơ sở ATFM trở lại hoạt động bình thường sớm nhất có thể.

## **4. Các phương thức kiểm soát không lưu**

4.1 Nếu mây tro núi lửa được báo cáo và dự báo trong FIR mà cơ sở ATS chịu trách nhiệm, cần thực hiện các hành động sau đây:

- Ngay lập tức chuyển tiếp tất cả thông tin thích hợp cho tổ lái của các chuyến bay có thể bị ảnh hưởng để đảm bảo rằng tổ lái nhận biết được vị trí của mây tro núi lửa và độ cao/mức bay bị ảnh hưởng;
- Đề nghị tổ lái cho biết ý định và cố gắng đáp ứng các yêu cầu về việc thay đổi đường bay hoặc mức bay;
- Đề xuất đổi đường bay thích hợp cho tổ lái để tránh khu vực được báo cáo hoặc dự báo có mây tro núi lửa; và

- Yêu cầu báo cáo đặc biệt khi đường bay của chuyến bay dự kiến sẽ bay vào hoặc bay gần khu vực dự báo có mây tro núi lửa và cung cấp báo cáo này cho các cơ quan liên quan.

*Lưu ý 1 – Khuyến cáo tàu bay bay thoát khỏi sự xung đột với một đám mây tro núi lửa là đảo ngược tiến trình của nó và bắt đầu giảm độ cao nếu địa hình cho phép.*

*Lưu ý 2 – Quyết định cuối cùng cho việc tàu bay sẽ bay tránh hoặc bay qua đám mây tro núi lửa được báo cáo hoặc dự báo là trách nhiệm của tổ lái.*

- 4.2 Khi tổ lái báo rằng tàu bay đã tình cờ đi vào một đám mây tro bụi núi lửa, cơ sở ATS cần:

- Áp dụng tình huống khẩn nguy khẩn cấp; và
- Không chủ động điều chỉnh đường bay và mực bay được chỉ định trừ khi tổ lái yêu cầu hoặc do yêu cầu của vùng trời hoặc điều kiện hoạt động bay bắt buộc.

*Lưu ý 1 – Các phương thức thông thường khi tổ lái báo cáo về tình huống khẩn nguy khẩn cấp có tại Doc4444 Chương 15, mục 15.1.1 và 15.1.2.*

*Lưu ý 2 – Tài liệu hướng dẫn liên quan đến tác động của tro bụi núi lửa và tác động của tro bụi núi lửa đối với hàng không và các dịch vụ hỗ trợ có tại Chương 4 và 5 tài liệu Doc9691.*

## 5. Các phương thức ATFM

- 5.1 Tùy thuộc vào tác động và/hoặc phạm vi của mây tro núi lửa để hỗ trợ CDM, cơ sở ATFM cần tổ chức việc trao đổi với VAAC, ANSP, MWO, các nhà khai thác tàu bay về các thông tin mới nhất về diễn biến của mây tro núi lửa.

- 5.2 Cơ sở ATFM sẽ áp dụng các biện pháp ATFM theo yêu cầu của các ANSP liên quan. Các giải pháp phải được đánh giá và cập nhật phù hợp với thông tin mới nhất. Các nhà khai thác phải được thông báo để theo dõi liên tục các điện văn AIS và MET liên quan đến khu vực xảy ra sự việc.

## 6. Quy định về báo cáo và thu thập thông tin về hoạt động của núi lửa

### 6.1 Mục đích:

Mục đích chính của việc báo cáo về hoạt động của núi lửa và mây tro núi lửa và thu thập dữ liệu là:

- Xác định vị trí mối nguy hiểm của núi lửa;

- Thông báo ngay lập tức cho các tàu bay khác (đang bay) về mối nguy hiểm;
- Thông báo cho các bên liên quan bao gồm: ANSP (ATC, AIS, ATFM), VAAC, MWO, v.v.. để đảm bảo các cơ quan này đưa ra các thông tin phù hợp và các cảnh báo phù hợp với dịch vụ cung cấp hiện có;
- Phân tích các báo cáo thu thập được sau chuyến bay để:
  - + Xác định các khu vực có liên quan;
  - + Xác nhận và hoàn thiện các dự báo về mây tro núi lửa;
  - + Hoàn thiện các phương thức hiện hành;
  - + Hỗ trợ việc xác định các yêu cầu đảm bảo khả năng tàu bay có thể hoạt động tốt hơn;
  - + Chia sẻ bài học kinh nghiệm, v.v..

## **6.2 Các giai đoạn thu thập, trao đổi thông tin về hoạt động của núi lửa:**

Vai trò và trách nhiệm của các bên liên quan trong việc thu thập, trao đổi và phổ biến thông tin về hoạt động của núi lửa và mây tro núi lửa và được chia thành hai giai đoạn khác nhau bao gồm:

- Trong khi bay; và
- Sau chuyến bay.

## **6.3 Quy trình xử lý thông tin, báo cáo về hoạt động của núi lửa:**

### **6.3.1 Giai đoạn trong khi bay:**

<b>Các bên liên quan</b>	<b>Vai trò và trách nhiệm</b>
Phi công dân sự và/hoặc quân sự quan sát thấy và hoặc đối mặt với hoạt động của núi lửa	<p>Cung cấp các thông tin chi tiết nhất có thể về hoạt động phun trào, loại, vị trí, màu sắc, mùi, phạm vi ảnh hưởng của mây tro núi lửa, mực bay/độ cao và thời gian quan sát được và ngay lập tức chuyển phần I của VAR cho cơ sở ATS mà phi công đang có liên lạc (radiotelephony - R/T).</p> <p>Khẩn trương ghi lại các thông tin theo yêu cầu tại phần II của VAR theo mẫu phù hợp sau khi quan sát thấy hoặc đối mặt với hoạt động của núi lửa, mây tro núi lửa và nộp báo cáo qua liên lạc dữ liệu, nếu có.</p>

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần phụ lục

<p>Cơ sở ATS nhận thông tin từ phi công đối mặt với tình huống núi lửa hoạt động</p>	<p>Khi nhận được các thông tin từ phi công, KSVKL phải đảm bảo việc ghi chép đầy đủ, sàng lọc (nếu cần thiết) và thông báo cho các phi công khác và cho Kíp trưởng ACC đương nhiệm. Ngoài ra, KSVKL cần hỏi các phi công khác đang bay trong cùng khu vực xem họ có quan sát thấy bất kỳ hoạt động nào của núi lửa hoặc sự xuất hiện của mây tro núi lửa.</p>
<p>Cơ sở ATS/Kíp trưởng ACC hoặc người có trách nhiệm khác của ANSP</p>	<p>Sử dụng tất cả các phương tiện liên lạc và mẫu có sẵn để đảm bảo rằng thông tin nhận được từ KSVKL được:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Gửi đến MWO và các cơ quan khí tượng phù hợp khác theo thỏa thuận của quốc gia/khu vực;</li><li>- Thông báo đầy đủ và ngay lập tức cho các đơn vị liên quan đặc biệt là các phân khu kế cận và Phòng NOTAM liên quan;</li><li>- Thông báo cho các ACC kế cận (nếu cần thiết);</li><li>- Thông báo đến Trung tâm ATFM khu vực nếu có;</li><li>- Thông báo đến cơ quan có thẩm quyền của quốc gia/khu vực chịu trách nhiệm xử lý các tình huống khẩn nguy.</li></ul>
<p>Các ANSP kế cận (ví dụ các ACC)</p>	<p>Đảm bảo rằng thông tin được cung cấp cho các chuyến bay đang bay hướng tới khu vực bị tác động bởi ô nhiễm mây tro núi lửa; công bố cho các cơ quan (tổ chức) liên quan và chuẩn bị đối phó với khả năng có các thay đổi về luồng không lưu; và đảm bảo rằng thông tin được cung cấp cho cơ quan có thẩm quyền của quốc gia trách nhiệm xử lý tình huống khẩn nguy và gửi đến NOF và MWO khi cần thiết.</p>

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần phụ lục

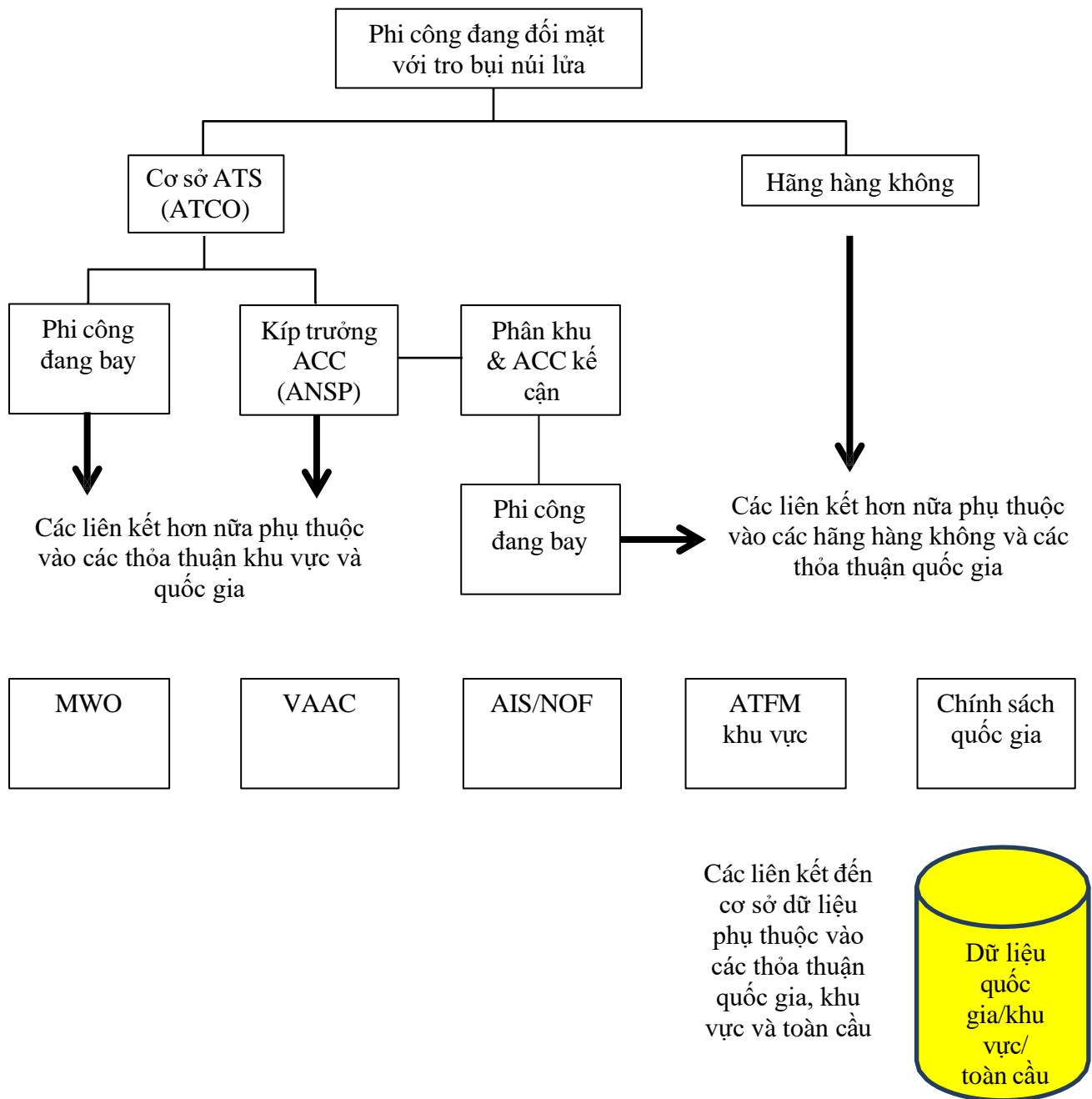
Trung tâm cảnh báo thời tiết	Cơ sở ATS nhận được thông tin do tổ lái cung cấp sẽ chuyển tiếp thông tin đến MWO để sử dụng thông tin này phù hợp với các quy định tại Annex3.
VAAC	Sử dụng thông tin có nguồn từ tổ lái, MWO và các nguồn thích hợp khác phù hợp với các quy định tại Annex 3.
AIS/NOF	Phát điện văn AIS phù hợp với các quy định tại Annex 15
Cơ sở hoặc Trung tâm ATFM	<p>Đảm bảo rằng các thông tin nhận được được lưu trữ và sẵn sàng cung cấp cho tất cả các bên liên quan trong khu vực trách nhiệm của mình (ANSP, hãng hàng không, VAAC, MET v.v..).</p> <p>Như một phần của hoạt động hàng ngày, phối hợp thực hiện các biện pháp ATFM với các ACC liên quan.</p>

Biểu đồ hình 1 dưới đây mô tả việc chuyển phát thông tin về mây tro núi lửa, có thể có sự khác nhau giữa các khu vực tùy thuộc vào các thỏa thuận của từng khu vực. Nó cũng xác định vị trí của các bên liên quan trong quy trình báo cáo. Sơ đồ này không phải là một chu trình hoàn chỉnh của việc báo cáo mà có thể mở rộng và bổ sung các bên liên quan tùy thuộc vào yêu cầu của quốc gia và của khu vực.



# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

Phần phụ lục



Hình 1

**6.3.2 Giai đoạn sau chuyến bay**

<b>Các bên liên quan</b>	<b>Vai trò và trách nhiệm</b>
Phi công dân dụng và/hoặc quân sự đã quan sát và đối mặt với sự kiện núi lửa phun trào hoặc mây tro núi lửa	Nộp báo cáo chi tiết nhất có thể về hoạt động của núi lửa và mây tro núi lửa (vị trí, màu sắc, mùi, phạm vi, mực bay và thời gian quan sát, tác động đến chuyến bay v.v.). Đảm bảo rằng VAR được nộp và chuyển đến các đầu mối liên quan sớm nhất có thể sau khi tàu bay hạ cánh (nếu không nộp được qua liên lạc dữ liệu trong khi bay). Tạo một cổng truy cập vào Aircraft Maintenance Log (AML) trong trường hợp thực tế hoặc nghi ngờ đối mặt với mây tro núi lửa.
ANSP	Cung cấp một báo cáo tóm tắt về tác động của núi lửa, mây tro núi lửa đối với hoạt động bay ít nhất một lần mỗi ngày cho cơ quan có thẩm quyền quốc gia với các thông tin chi tiết nhất có thể về số chuyến bay quan sát được, tác động của nó đến ATM v.v..
Duy trì chứng chỉ khai thác tàu bay (AOC Maintenance) – Kiểm tra sau chuyến bay	Báo cáo về quan sát vỏ tàu bay, động cơ v.v.. và cung cấp thông tin cho trung tâm lưu trữ dữ liệu quốc gia hoặc khu vực hoặc toàn cầu (nếu có).
Cơ quan điều tra	Tất cả các nhà cung cấp dịch vụ hàng không (bao gồm hãng hàng không, ANSP, Cảng hàng không, v.v..) sẽ điều tra tác động của hoạt động núi lửa và mây tro núi lửa, phân tích thông tin và đưa ra các kết luận; báo cáo kết quả điều tra và thông tin liên quan cho cơ quan giám sát quốc gia và các trung tâm lưu trữ dữ liệu.
Cơ quan có thẩm quyền quốc gia	Xử lý các dữ liệu lưu trữ quốc gia và báo cáo trung tâm lưu trữ dữ liệu khu vực/toàn cầu nếu có. Phân tích các báo cáo của các nhà cung cấp dịch vụ hàng không và có các hành động thích hợp.

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần phụ lục

Trung tâm lưu trữ dữ liệu khu vực	Thu thập dữ liệu quốc gia và sẵn sàng cung cấp cho các bên liên quan theo các điều kiện thỏa thuận.
MWO	Sử dụng thông tin quốc gia và khu vực từ nguồn trung tâm lưu trữ dữ liệu quốc gia và khu vực.
VAAC	Sử dụng thông tin có nguồn từ tổ lái và các nguồn thích hợp khác để: - Xác nhận sản phẩm của mình là phù hợp; - Hoàn thiện dự báo, cảnh báo.
Trung tâm lưu trữ dữ liệu toàn cầu (viện nghiên cứu nếu có)	Phân tích thông tin được lưu trữ của trung tâm lưu trữ dữ liệu khu vực và cung cấp kết quả nghiên cứu cho việc rút ra bài học kinh nghiệm.
Tổ chức quản lý nhận thức	Áp dụng các bài học kinh nghiệm và phổ biến cho các bên liên quan.
ICAO	Xem xét/sửa đổi kế hoạch ứng phó với hoạt động của núi lửa phun hoặc hoạt động của núi lửa phun hoặc mây tro núi lửa.

### 6.4 Mẫu báo cáo về hoạt động của núi lửa, mây tro núi lửa

**Mẫu báo cáo về mây tro núi lửa của phi công**

**VOLCANIC ACTIVITY REPORT**

Air-reports are critically important in assessing the hazards which volcanic ash cloud presents to aircraft operations.

OPERATOR:			A/C IDENTIFICATION: (as indicated on flight plan)		
PILOT-IN-COMMAND:					
DEP FROM:	DATE:	TIME; UTC:	ARR AT:	DATE:	TIME; UTC:
ADDRESSEE			AIREP SPECIAL		
Items 1-8 are to be reported immediately to the ATS unit that you are in contact with.					
1) AIRCRAFT IDENTIFICATION			2) POSITION		
3) TIME			4) FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE		
5) VOLCANIC ACTIVITY OBSERVED AT (position or bearing and distance from aircraft)					
6) AIR TEMPERATURE			7) SPOT WIND		
8) SUPPLEMENTARY INFORMATION  (Brief description of activity especially vertical and lateral extent of ash cloud and, where possible, <u>horizontal movement</u> , rate of growth, etc.)					
After landing complete items 9-16 then fax form to:					
9) DENSITY OF ASH CLOUD <input type="checkbox"/> (a) Wispy <input type="checkbox"/> (b) Moderate dense <input type="checkbox"/> (c) Very dense					
10) COLOUR OF ASH CLOUD <input type="checkbox"/> (a) White <input type="checkbox"/> (b) Light grey <input type="checkbox"/> (c) Dark grey <input type="checkbox"/> (d) Black <input type="checkbox"/> (e) Other _____					
11) ERUPTION <input type="checkbox"/> (a) Continuous <input type="checkbox"/> (b) Intermittent <input type="checkbox"/> (c) Not visible					
12) POSITION OF ACTIVITY <input type="checkbox"/> (a) Summit <input type="checkbox"/> (b) Side <input type="checkbox"/> (c) Single <input type="checkbox"/> (d) Multiple <input type="checkbox"/> (e) Not observed					
13) OTHER OBSERVED FEATURES OF ERUPTION <input type="checkbox"/> (a) Lightning <input type="checkbox"/> (b) Glow <input type="checkbox"/> (c) Large rocks <input type="checkbox"/> (d) Ash fallout <input type="checkbox"/> (e) Mushroom cloud <input type="checkbox"/> (f) All					
14) EFFECT ON AIRCRAFT <input type="checkbox"/> (a) Communication <input type="checkbox"/> (b) Navigation systems <input type="checkbox"/> (c) Engines <input type="checkbox"/> (d) Pilot static <input type="checkbox"/> (e) Windscreen <input type="checkbox"/> (f) Windows <input type="checkbox"/> (g) All					
15) OTHER EFFECTS <input type="checkbox"/> (a) Turbulence <input type="checkbox"/> (b) St. Elmo's Fire <input type="checkbox"/> (c) Fumes <input type="checkbox"/> (d) Ash deposits					
16) OTHER INFORMATION (Any information considered useful.)					

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

Phần phụ lục

## 6.5 Cập nhật danh sách núi lửa liên quan

Stt	Tên núi lửa	Kinh độ, vĩ độ	Độ cao phun trào (m)	Ghi chú
1.	LÝ SƠN	15°23' 00''N – 109°07'00''E (15.38N – 109.12E)	157	Quảng Ngãi
2.	TOROENG PRONG	14°56' 00''N – 108°00'00''E (14.93N – 108E)	800	KonTum
3.	HAUT DONG NAI	11°36'00''N – 108°12'00''E (11.6N 108.2E)	1000	Đồng Nai
4.	BAS DONG NAI	10°48'00''N – 107°12'00''E (10.8N – 107.2E )	392	Đồng Nai
5.	ILE DES CENDRES	10°09'27''N – 109°00'50''E (10.158N – 109.014E)	-20	Ngoài khơi Bình Thuận
6.	VETERAN	09°50' 00''N – 109°03'00''E (09.83N – 109.05E)	-50	Ngoài khơi Bình Thuận
7.	Yên Ngựa	19°21'53.5"N – 105°26'54.1"E (19.36486°N – 105.4484°)	452	Nghĩa Đàn, Nghệ An
8.	Bà Đen	11° 13' 12"N – 106° 6' 0"E (11.22°N – 106,1°E)	996	Tây Ninh
9.	Chư Đăng Ya	14°08'16"N – 108°02'48"E (14.13778°N – 108.0467°E)		Chư Păh, Gia Lai
10	T'Nung	14°03'34"N – 108°00'52"E (14.05944°N – 108.0144°E)		Pleiku, Gia Lai

*Ghi chú: Nguồn thông tin :*

- Các mục 1, 2, 3, 4, 5, 6 :

- Các mục 7, 8, 9, 10 :

*Theo tài liệu Doc 9766 – ICAO.*

*Theo từ điển mở VI.WIKIPEDIA.*

**6.6 Các biểu mẫu thông báo và mẫu NOTAM các giai đoạn hoạt động của núi lửa****6.6.1 Phân chia giai đoạn (mức cảnh báo) của hoạt động núi lửa**

Căn cứ vào tài liệu Doc 9766 của ICAO (Handbook on the international airways volcano watch (IAVW) operational procedures and contactlist) phân chia làm 4 cấp mã màu cảnh báo cụ thể như sau:

- Mức cảnh báo màu Xanh: Không có hoạt động hoặc thay đổi từ trạng thái hoạt động xuống ngừng phun trào, dừng hoạt động trở lại bình thường.
- Mức cảnh báo màu Vàng: Có những dấu hiệu hoạt động của núi lửa, dấu hiệu phun trào; hoặc khi núi lửa chuyển từ giai đoạn cảnh báo cao xuống thấp hơn nhưng cần tiếp tục theo dõi, giám sát.
- Mức cảnh báo màu Cam: Có biểu hiện cao về sự hoạt động của núi lửa với các dấu hiệu về sự phun trào dung nham hoặc có sự phun trào mà không quan trắc, theo dõi được.
- Mức cảnh báo màu Đỏ: Được quan trắc hoặc dự báo có sự phun trào mây tro núi lửa vào khí quyển (đặc biệt nếu có nổ của dung nham).

**6.6.2 Mẫu thông báo các giai đoạn của hoạt động núi lửa**

Căn cứ vào 4 cấp độ nêu trên MWO tiến hành xây dựng biểu mẫu cảnh báo để thông báo các giai đoạn khác nhau của hoạt động núi lửa cụ thể như sau :

**a) Mẫu thông báo quan trắc núi lửa**

*(Áp dụng cho trường hợp phát hiện có dấu hiệu hoạt động của núi lửa)*

<b>Stt</b>	<b>Nội dung</b>	<b>Diễn giải</b>
1	Thời gian phát hành	Năm, tháng, ngày quốc tế (YYYYMMDD/HHMMZ)
2	Tên núi lửa	Tên và số núi lửa
3	Mã màu hiện tại	Xanh, Vàng, Cam, hoặc Đỏ
4	Mã màu trước đó	(Phông chữ thường, không đậm)
5	Nguồn	Tên nguồn thông tin
6	Số thông báo	Tạo một số duy nhất
7	Vị trí núi lửa	Kinh, vĩ độ theo định dạng NOTAM
8	Vùng	Mô tả khu vực
9	Độ cao đỉnh	nnnnn FT (nnnn M)
10	Tóm tắt hoạt động núi lửa	Mô tả vắn tắt hoạt động của núi lửa. Nếu xác định được, chỉ ra thời gian khởi phát và thời gian (địa phương và UTC) phun trào. Nếu phun trào đang diễn ra tại thời điểm phát hành, chỉ ra “phun trào và phát thải tro bụi đang tiếp tục”.

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần phụ lục

11	Độ cao mây tro núi lửa	Ước lượng về đỉnh đám mây tro núi lửa theo nnnn FT (nnnn M) trên đỉnh hoặc AMSL. Cung cấp nguồn dữ liệu chiều cao (quan sát mặt đất, báo cáo của phi công, radar, v.v.). báo “UNKNOWN” nếu không có dữ liệu hoặc báo “NO ASH CLOUD PRODUCED” nếu áp dụng được.
12	Các thông tin khác về đám mây tro núi lửa	Ước lượng ngắn gọn về các đặc điểm của đám mây tro núi lửa có liên quan (màu, hình dạng của đám mây, hướng di chuyển, v.v.) nếu chiều cao của đám mây tro núi lửa bị che khuất hoặc không xác định được. Báo “UNKNOWN” nếu không có dữ liệu hoặc báo “NO ASH CLOUD PRODUCED” nếu áp dụng được.
13	Ghi chú	Nhận xét ngắn gọn về các chủ đề liên quan (dữ liệu giám sát, hành động quan trắc, hoạt động trước đó của núi lửa, v.v.).
14	Thông tin liên lạc	Tên, số điện thoại, Fax, địa chỉ email.
15	Thông báo tiếp theo	Thông báo quan trắc núi lửa mới sẽ được phát hành nếu điều kiện thay đổi đáng kể hoặc mã màu được thay đổi. Bao gồm thông tin núi lửa mới nhất được đăng trên trang web.

### b) *Mẫu cảnh báo tro bụi núi lửa*

*(Áp dụng cho trường hợp nhận được báo cáo của tổ lái về ảnh hưởng hoạt động của núi lửa tại các FIR của Việt Nam)*

Khi nhận được báo cáo của tổ lái về ảnh hưởng hoạt động của núi lửa tại các FIR của Việt Nam, cơ quan Cảnh báo thời tiết nghiên cứu để lập, phát hành điện văn SIGMET. Nếu không đủ tiêu chuẩn phát hành SIGMET, cơ quan Cảnh báo thời tiết căn cứ vào báo cáo của tổ lái để lập, phát hành điện văn AIREP theo quy định.

#### Ghi chú:

- *Mẫu bản tin AIREP, chi tiết theo tài liệu (PANS-ATM-Doc 4444).*
- *Mẫu bản tin SIGMET quy định trong tài liệu ANNEX 3 (APPENDIX 6. TECHNICAL SPECIFICATIONS RELATED TO SIGMET AND AIRMET INFORMATION, AERODROME WARNINGS AND WIND SHEAR WARNINGS AND ALERTS), ASIA/PACIFIC REGIONAL SIGMET GUIDE hiện hành và Tu chính 01 Hướng dẫn về bản tin khí tượng hàng không theo Quyết định số 1656/QĐ-CHK ngày 10/8/2023 Cục HKVN.*

**6.6.3 Mẫu NOTAM**

- a) NOTAM thông báo trước khi núi lửa phun trào**  
(A..../. NOTAMN  
Q)FIR/QWWLW/IV/NBO/W/000/999/....N.....E...  
A)FIR ẢNH HƯỞNG  
B)THỜI GIAN BẮT ĐẦU  
C)THỜI GIAN KẾT THÚC  
E)INCREASED VOLCANIC ACTIVITY, POSSIBLY INDICATING IMMINENT ERUPTION, REPORTED FOR VOLCANO NAME PSN .....N .....E. VOLCANIC ASHCLOUD IS EXPECTED TO REACH ..... FEET FEW MINUTES FROM START OF ERUPTION. AIRCRAFT ARE REQUIRED TO FLIGHT PLAN TO REMAIN AT LEAST XXX NM CLEAR OF VOLCANO AND MAINTAIN WATCH FOR NOTAM/SIGMET FOR AREA.  
F)GND  
G)UNL
- b) NOTAM thông báo núi lửa phun trào**  
(A..../. NOTAMN  
Q)FIR/QWWLW/IV/NBO/W/000/999/....N.....E...  
A)FIR ẢNH HƯỞNG  
B)THỜI GIAN BẮT ĐẦU  
C) THỜI GIAN KẾT THÚC  
E)VOLCANIC ERUPTION REPORTED IN VOLCANO NAME PSN .....N.....E. VOLCANIC ASHCLOUD REPORTED REACHING FL....  
AIRCRAFT ARE REQUIRED TO REMAIN AT LEAST 120 NM CLEAR OF VOLCANO AND MAINTAIN WATCH FOR NOTAM/SIGMET FOR AREA.  
F)GND  
G)UNL
- c) NOTAM thông báo núi lửa phun trào và tro bụi núi lửa có ảnh hưởng đến vùng thông báo bay của Việt Nam**  
(A..../. NOTAMN  
Q)FIR/QACXX/IV/NBO/W/000/999/....N.....E...  
A)FIR ẢNH HƯỞNG  
B)THỜI ĐIỂM BẮT ĐẦU  
C)THỜI ĐIỂM KẾT THÚC  
E)FLIGHT CONTINGENCY PROCEDURES IN FORCE DUE TO THE PRESENCE OF VOLCANIC ASH CLOUD FM VOLCANO NAME PSN .....N.....E  
- SECTOR ..... EFFECT



- OTHER SECTORS NO AFFECTED  
NAME ATC WILL APPLIED CONTINGENCY PROC FOR ATS  
UNITS AND OPS LIMITATIONS.  
RMK: NAME ATC NOT AFFECTED.)

**d) *NOTAM về thiết lập vùng cấm/hạn chế/nguy hiểm, hạn chế bay vì lí do an toàn liên quan đến tro bụi núi lửa***

(A.../.. NOTAMN

Q)FIR/QRTCA/IV/NBO/W/000/999/....N.....E...

A)FIR ẢNH HƯỞNG

B)THỜI ĐIỂM BẮT ĐẦU

C)THỜI ĐIỂM KẾT THÚC

E)TEMPO DANGER/RESTRICTED/PROHIBITED ESTABLISHED  
DUE TO THE PRESENCE OF DRIFTING VOLCANIC ASH CLOUD  
OF VOLCANO NAME PSN ..... N.....E

- ALL FLT ARE PROHIBITED TO OPS WI THIS AREA.)

**e) *NOTAM về tạm thời đóng cửa (RWY/TWY/AD) vì lí do an toàn liên quan đến tro bụi núi lửa***

(A.../.. NOTAMN

Q)FIR/Q..LC/IV/NBO/A/000/999/....N.....E...

A)SÂN BAY ẢNH HƯỞNG

B)THỜI ĐIỂM BẮT ĐẦU

C)THỜI ĐIỂM KẾT THÚC

E)RWY/TWY/AD ...TEMPO CLSD DUE TO ATTENTION OF  
VOLCANIC ASH CLOUD OF VOLCANO NAME PSN .....N.....E

**g) *Mẫu ASHTAM***

ASHTAM SERIAL NUMBER

A)FIR ẢNH HƯỞNG

B)GIỜ NÚI LỬA BẮT ĐẦU PHUN TRÀO

C)VOLCANO NAME AND NUMBER

D)POSITION: .....N.....E

E)VOLCANO LEVEL OF ALERT COLOUR CODE: YELLOW ALERT

F)AREA AFFECTED .....N.....E..... SFC/.....FT

G)DIRECTION OF MOVEMENT OF ASH CLOUD: NORTH EARTH

H)ROUTES AFFECTED WILL BE NOTIFIED BY ATC

J)SOURCE OF INFORMATION: VACC AGENCY

### **Phụ lục 7: PHƯƠNG THỨC ỨNG PHÓ KHI CÓ ĐẠI DỊCH**

#### **1. Mục đích**

Kế hoạch Ứng phó khi có đại dịch tại các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay (sau đây viết tắt là cơ sở BDHDB) của Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam (sau đây viết tắt là TCTQLBVN) được ban hành nhằm:

- Bảo đảm công tác cung cấp dịch vụ BDHDB không bị suy giảm hoặc gián đoạn trong toàn bộ 02 vùng Thông báo bay (FIR) do Việt Nam quản lý và các vùng trời được ủy quyền khác.
- Góp phần giữ vững an ninh vùng trời của Tổ quốc trước những tác động của dịch bệnh gây ra, chủ động ngăn ngừa, bảo vệ và ứng phó hiệu quả trong mọi tình huống diễn biến của dịch bệnh.
- Hướng dẫn cho tất cả các cơ sở BDHDB của TCTQLBVN xây dựng Kế hoạch ứng phó chi tiết và tổ chức hoạt động ổn định, phù hợp với từng giai đoạn diễn biến của dịch bệnh, bảo vệ hiệu quả nguồn nhân lực và cơ sở vật chất tại các đơn vị.
- Tích cực phối hợp với các cơ quan chức năng liên quan quyết liệt triển khai các biện pháp hiệu quả trong công tác phòng chống dịch trong phạm vi toàn quốc và trong TCTQLBVN.

#### **2. Đối tượng và phạm vi áp dụng**

- Đối tượng áp dụng là toàn bộ cán bộ, công nhân viên, lực lượng lao động của TCTQLBVN và cá nhân liên quan khác đến làm việc tại các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu (ATS) thuộc TCTQLBVN.
- Kế hoạch này được áp dụng trong toàn bộ phạm vi cung cấp dịch vụ, khu vực trách nhiệm của các cơ sở ATS.
- Thời gian áp dụng được tính từ thời điểm Kế hoạch có hiệu lực cho đến khi Chính phủ Việt Nam công bố hết dịch.

#### **3. Nguyên tắc chung**

- Để đảm bảo an toàn trong điều kiện diễn biến phức tạp của dịch bệnh, tất cả các cơ sở ATS thực hiện trách nhiệm, nghĩa vụ của mình để góp phần bảo vệ vững chắc an ninh vùng trời của Tổ quốc và uy tín của Việt Nam với cộng đồng quốc tế trong lĩnh vực Hàng không dân dụng.
- Trong thời gian thực hiện phương án ứng phó dịch bệnh, giữ nguyên tất cả các chỉ số an toàn, định mức, phân cách, phương thức áp dụng và giá trị chất lượng của dịch vụ ATS theo quy định. Tuân thủ đúng, chính xác theo Tài liệu hướng dẫn khai thác cùng với các khuyến cáo thực hành của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO). Thực hiện nghiêm phương

án điều chỉnh vị trí trực, chế độ trực, số lượng nhân sự tối thiểu của kíp trực khi suy giảm nhân sự (không đáp ứng theo Tài liệu HDKT cơ sở).

- Tập trung tối đa nguồn lực theo nguyên tắc 4 tại chỗ (phương án ứng phó tại chỗ, lực lượng tại chỗ, trang thiết bị tại chỗ và hậu cần tại chỗ) để khắc chế đại dịch, đảm bảo phù hợp với các quy định của Nhà chức trách HKVN và các cơ quan chính quyền ban hành.
- Đảm bảo hệ thống trang thiết bị kỹ thuật tại các cơ sở BDHĐB hoạt động ổn định, vững chắc và tin cậy.

## 4. Ban chỉ đạo, Ban chỉ huy phòng, chống dịch

### 4.1 Ban chỉ đạo

#### 4.1.1 Thành phần

- |                                |                               |
|--------------------------------|-------------------------------|
| - Lãnh đạo TCT QLBNV           | - Trưởng ban / Phó Trưởng ban |
| - Đại diện BCH Công đoàn TCT   | - Thành viên                  |
| - Bí thư Đoàn thanh niên TCT   | - Thành viên                  |
| - Trưởng Ban Không lưu         | - Thành viên                  |
| - Trưởng Ban Kỹ thuật          | - Thành viên                  |
| - Trưởng Ban TCCB-LĐ           | - Thành viên                  |
| - Trưởng Ban AT-CL&AN          | - Thành viên                  |
| - Trưởng Ban Tài chính         | - Thành viên                  |
| - Trưởng Ban Kế hoạch - Đầu tư | - Thành viên                  |
| - Chánh Văn phòng TCT          | - Thành viên                  |
| - Giám đốc các đơn vị          | - Thành viên                  |
| - Trưởng Bộ phận Y tế TCT      | - Thành viên                  |

#### 4.1.2 Nhiệm vụ

- Trực tiếp chỉ đạo công tác phòng, chống, kiểm soát dịch có hiệu quả, sẵn sàng ứng phó các tình huống phòng chống dịch tại Tổng công ty theo chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ và Ban chỉ đạo quốc gia, của Bộ Giao thông vận tải và Cục Hàng không Việt Nam.
- Chỉ đạo các cơ sở cung cấp dịch vụ ATS trong toàn Tổng công ty xây dựng phương án ứng phó theo từng cấp độ lây lan của dịch bệnh.
- Xác định và đề nghị Tổng giám đốc công bố về cấp độ ứng phó và chấm dứt tình trạng ứng phó đưa dịch vụ ATS trở lại hoạt động bình thường.
- Hướng dẫn, đôn đốc, kiểm tra việc thực hiện công tác phòng chống dịch tại các cơ sở ATS trong toàn Tổng công ty.

### 4.2 Ban chỉ huy

#### 4.2.1 Thành phần

Các đơn vị thành lập Ban chỉ huy phòng, chống dịch do Giám đốc đơn vị làm Trưởng Ban, các thành viên Ban chỉ huy do Giám đốc đơn vị quyết định.

### 4.2.2 Nhiệm vụ

- Xác định, đánh giá tình hình dịch bệnh tại các cơ sở cung cấp dịch vụ BDHDB của đơn vị, đề xuất phương án, báo cáo Ban chỉ đạo.
- Trực tiếp chỉ đạo công tác phòng, chống, kiểm soát có hiệu quả dịch, sẵn sàng ứng phó các tình huống phòng chống dịch tại đơn vị theo chỉ đạo của Ban chỉ đạo.
- Chỉ đạo các cơ sở cung cấp dịch vụ BDHDB của đơn vị xây dựng phương án ứng phó theo từng cấp độ, báo cáo Ban chỉ đạo.
- Căn cứ tình hình thực tế, đề xuất Ban chỉ đạo về cấp độ ứng phó phù hợp cho các cơ sở cung cấp dịch vụ BDHDB của đơn vị.
- Thực hiện các công việc khác theo chỉ đạo của Ban chỉ đạo.

## 5. Phương thức ứng phó

Trên cơ sở Quy định của Quốc gia tại thời điểm xảy ra đại dịch, Ban chỉ đạo ban hành Phương thức ứng phó phù hợp với tình hình của đơn vị. Ban chỉ huy giám sát quá trình thực hiện ứng phó, đảm bảo duy trì việc cung cấp dịch vụ điều hành bay theo quy định.

## 6. Mẫu NOTAM trong trường hợp có đại dịch

### Mẫu 1: Cung cấp tin tức cho việc hạn chế khai thác tại cảng HKSB

(A.../20 NOTAMN

Q)FIR/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/ Coordinate[N/E]005

A)AD

B) yymmddhhmm

C) yymmddhhmm

E)AD NOT AVAILABLE [OR CLSD] DUE TO PANDEMIC. THIS RESTRICTION DOES NOT AFFECT THE FOLLOWING FLIGHTS [ADD, AMEND, DELETE AS NECESSARY]:

1. ACFT IN STATE OF EMERGENCY

2. CARGO FLIGHTS

3. TECHNICAL STOP/LANDING WITHOUT DISEMBARKING PASSENGERS

4. HUMANITARIAN/MEDEVAC/REPATRIATION FLIGHTS.

5. UNITED NATIONS FLIGHTS PERSONS ON BOARD EXCEPT CREW SHALL NOT BE PERMITTED TO DISEMBARK WITHOUT AUTHORIZATION. CREW MEMBERS MAY DISEMBARK BUT SHALL UNDERGO STRICT MANDATORY QUARANTINE UNDER THE SUPERVISION OF THE STATE DURING THEIR ROTATION/REST PERIOD.

EXCEPT ACFT IN EMERGENCY THE EXEMPTED FLIGHTS ARE TO SEEK PREAUTHORISATION FROM THE [name] AUTHORITIES (details) (or IN ACCORDANCE WITH [State Name] AIP GEN 1.2).

ENR ATS IS NORMAL AND AIR OPERATORS ARE ABLE TO FILE [ICAO AERODROME LOCATION INDICATORS] AS ALTERNATE AERODROMES [or ENR AND/OR TMA ATS LIMITED. NOTAM .../20 REFERS].)

**Mẫu 2: Cung cấp tin tức liên quan đến các phương án ứng phó quản lý không lưu/vùng trời**

(A.../20 NOTAMN

Q)FIR/QAFXX/IV/NBO/E/000/999/Coordinate[N/E]999

A)FIR

B)yymmddhhmm

C)yymmddhhmm

E) PANDEMIC CONTINGENCY ATS

ATS LIMITED [OR NOT AVAILABLE] IN THE [ICAO LOCATION INDICATOR FOR FIR] DUE TO PANDEMIC AS FOLLOWS

[AIRSPACE DESCRIPTION IF NOT ALL FIR – INCLUDE DESCRIPTION OF AFFECTED ATS ROUTE SEGMENTS]

[ATS AVAILABLE e.g. ATC, FIS, SAR ALERTING OR LIMITED OR NIL]

[ANY RECLASSIFICATION OF AIRSPACE]

[DESCRIPTION OF AVAILABLE ATS COMMUNICATIONS SURVEILLANCE AND NAVIGATION SERVICES]

[DESCRIPTION OF AVAILABLE ATS ROUTES AND FLIGHT LEVELS IF ACTIVATING DEFINED CONTINGENCY ROUTES AND FLAS]

[COMMUNICATIONS PROCEDURES INCLUDING ALTERNATE UNITS/FREQUENCIES FOR COMMUNICATION, OR TIBA ACTIVATION AND FREQUENCY]

[PROCEDURES TO CONTACT NEXT ATS UNIT FOR ONWARD CLEARANCE]

[APPLICABLE SEPARATION MINIMUM/S]

[PILOT ACTIONS TO BE TAKEN IF A REVISED ATC CLEARANCE CANNOT BE OBTAINED, e.g. IN THE EVENT THAT DEVIATION FROM TRACK IS REQUIRED IN ACCORDANCE WITH ANNEX 2 SECTION 2.3.1 THE PROCEDURES IN ICAO DOC 4444 PANS-ATM SECTION 5.2.3.3 APPLY]

[AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT PROCEDURES AND/OR CONTACT DETAILS FOR AIRSPACE ENTRY COORDINATION OR AUTHORIZATION]

[ANY OTHER RELEVANT MATTER].)

## **Phụ lục 8: KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU CỦA ACC HÀ NỘI**

### **LỜI MỞ ĐẦU**

- Kế hoạch ứng phó này là một phần của kế hoạch ứng phó tổng thể quốc gia cho Việt Nam, phù hợp với các quy định tại Annex 11 của Công ước về Hàng không dân dụng, ICAO Doc 9462 Tài liệu hướng dẫn hiệp đồng ATS và Kế hoạch dẫn đường hàng không Châu Á và Thái Bình Dương Doc 9673, Và Kế hoạch ứng phó ATM khu vực Châu Á/Thái Bình Dương. Kế hoạch và mọi hoạt động kích hoạt Kế hoạch đều được ủy quyền bởi Cục Hàng không Việt Nam.
- Kế hoạch đảm bảo duy trì an toàn giao thông hàng không quốc tế thông qua FIR Hà Nội trong thời gian ATS có thể bị gián đoạn hoặc đóng cửa hoặc khi vùng trời có thể bị ảnh hưởng bởi mây tro bụi núi lửa, đám mây phóng xạ, các hiện tượng thời tiết khắc nghiệt hoặc hoạt động quân sự.
- Kế hoạch được phối hợp chặt chẽ với những người sử dụng vùng trời, cơ quan quân sự và cơ quan hàng không dân dụng chịu trách nhiệm về các khu vực FIR lân cận.
- Kế hoạch sẽ được kích hoạt bằng NOTAM sớm nhất có thể. Trong trường hợp không thể thực hiện được thì Kế hoạch ứng phó sẽ được kích hoạt bởi cơ quan được chỉ định bằng cách sử dụng phương tiện thay thế nhanh chóng nhất hiện có.
- Kế hoạch là bản thỏa thuận chính thức giữa các Quốc gia được liệt kê trong mục 2.1, Kế hoạch được hỗ trợ bởi các thỏa hiệp thư Không lưu giữa FIR Hà Nội và các FIR lân cận.

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần phụ lục

### 1. Mục tiêu

- Kế hoạch ứng phó quản lý không lưu (ATM) cho Trung tâm Kiểm soát Đường dài Hà Nội chi tiết hóa các thỏa thuận để đảm bảo an toàn liên tục cho hoạt động bay trong trường hợp gián đoạn một phần hoặc toàn bộ các dịch vụ không lưu trong FIR Hà Nội (theo Phụ ước 11 của ICAO - Dịch vụ không lưu. Kế hoạch ứng phó cung cấp các quy trình ATS và cấu trúc tuyến đường bay ứng phó sử dụng các đường bay ATS đã được công bố, nếu có thể, sẽ cho phép khai thác tàu bay quá cảnh trong thời gian hạn chế hoặc không có ATS).
- Kế hoạch này áp dụng cho Trung tâm Kiểm soát Đường dài Hà Nội; cho các tàu bay quá cảnh, tàu bay đi và đến các sân bay quốc tế và nội địa liên quan đến ứng phó không lưu tại FIR Hà nội; các tổ chức và cá nhân liên quan.

### 2. Quốc gia, các FIR, Cơ sở ATS bị ảnh hưởng

Trong trường hợp Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam kích hoạt Kế hoạch ứng phó này, nhà chức trách hàng không dân dụng của Trung Quốc, Lào sẽ được thông báo theo như thỏa thuận trong Thỏa hiệp thư không lưu giữa hai bên. Các Quốc gia, Trung tâm bị ảnh hưởng trực tiếp bởi Kế hoạch ứng phó này như sau:

Stt	Quốc gia	FIR/ACC
1.	Trung Quốc	Côn Minh/ACC Côn Minh Quảng Châu/ACC Nanning Sanya/ACC Sanya
2.	Lào	Viên Chăn/ACC Viên Chăn
3.	Việt Nam	Hồ Chí Minh/ACC Hồ Chí Minh

### 3. Quản lý kế hoạch ứng phó

- Các biện pháp ứng phó được nêu trong Kế hoạch này có thể áp dụng trong các trường hợp xảy ra các sự kiện do các sự cố tự nhiên hoặc các trường hợp khác, mà bằng cách này hay cách khác, có thể làm suy giảm hoặc làm gián đoạn hoàn toàn việc cung cấp ATS và/hoặc của các dịch vụ hỗ trợ liên quan trong FIR Hà Nội.
- Khi xảy ra các sự kiện cần Ứng phó không lưu, ban chỉ đạo sẽ kích hoạt kế hoạch ứng phó, chịu trách nhiệm chỉ đạo trong suốt quá trình diễn ra ứng phó, ban chỉ huy chịu trách nhiệm giám sát trực tiếp các hoạt động trong quá trình ứng phó, đảm bảo cho các chuyến bay được tiến hành một cách an toàn và có trật tự thông qua FIR Hà Nội.
- Thông tin liên hệ của Ban chỉ đạo và Ban chỉ huy Ứng phó không lưu được nêu trong Phụ lục 2, thông tin liên hệ của các đơn vị ATS được nêu trong Phụ

lục 1. Các thông tin liên hệ này cần được xem xét thường xuyên và được cung cấp cho Cục Hàng không Việt Nam ngay khi có thể.

### 3.1 **Ban chỉ đạo ứng phó (Central Coordinating Committee - CCC)**

- Chức năng của Ban Chỉ đạo ứng phó (CCC) sẽ giám sát việc thực hiện Kế hoạch ứng phó.
- Các thành phần của Ban chỉ đạo đã được cụ thể ở mục 5.1, Phần 1 Những quy định chung
- CCC sẽ giám sát việc thực hiện Kế hoạch ứng phó và trong trường hợp dịch vụ kiểm soát đường dài bị gián đoạn trong thời gian dài, sẽ sắp xếp và tạo điều kiện thuận lợi cho việc di dời tạm thời đến cơ sở thay thế và khôi phục dịch vụ.
- Trong các trường hợp ứng phó và khi Cục Hàng không Việt Nam thấy cần thiết và ngay khi có thể trước hoặc sau khi bắt đầu việc ứng phó (khi dịch vụ Kiểm soát đường dài bị gián đoạn), Cục Hàng không Việt Nam sẽ triệu tập Ban chỉ đạo ứng phó, bằng các phương tiện nhanh chóng nhất phù hợp với tình hình.

### 3.2 **Ban chỉ huy ứng phó (ATM Operational Contingency Group - AOCG)**

Chức năng của Ban chỉ huy ứng phó (AOCG) sẽ do CCC triệu tập với trách nhiệm chính là giám sát các hoạt động hàng ngày theo các thỏa thuận ứng phó và điều phối các hoạt động ATS, 24 giờ một ngày, trong suốt thời gian ứng phó. AOCG sẽ bao gồm mọi ý kiến đóng góp cần thiết của các thành phần sau:

- + Giám đốc Công ty QLB miền Bắc - Trưởng Ban chỉ huy (ATS);
- + Trưởng Trung tâm Quản lý - Điều hành bay khu vực I (MIL);
- + Trưởng Trung tâm Kiểm soát đường dài Hà Nội (ATC);
- + Trưởng Trung tâm Kiểm soát tiếp cận - tại sân Nội Bài (ATC);
- + Đai trưởng Đai KSKL liên quan (ATC);
- + Trưởng Trung tâm Bảo đảm kỹ thuật (COM);
- + Trưởng Trung tâm hiệp đồng TKCN miền Bắc (SAR);
- + Trưởng Trung tâm cảnh báo thời tiết (MET);
- + Trưởng Trung tâm Khí tượng hàng không Nội Bài (MET);
- + Trưởng Trung tâm ARO/AIS Nội Bài .
- Các chức năng AOCG sẽ bao gồm:
  - + Xem xét và cập nhật Kế hoạch ứng phó theo yêu cầu;
  - + Luôn cập nhật tình hình ứng phó;
  - + Tổ chức các đội ứng phó theo chuyên ngành từng lĩnh vực;
  - + Luôn giữ liên lạc và cập nhật thông tin với ban chỉ đạo;
  - + Trao đổi thông tin cập nhật với các cơ quan ATS lân cận có liên quan để điều phối các hoạt động ứng phó;
  - + Thông báo đầy đủ trước về việc ứng phó cho các FIR liên quan;



- + Thực hiện hành động cần thiết để ban hành NOTAM theo kế hoạch này hoặc được xác định theo tình huống ứng phó cụ thể. Trong trường hợp tình huống ứng phó có thể dự đoán trước được, các NOTAM liên quan sẽ được ban hành 48 giờ trước khi xảy ra sự kiện ứng phó. Mẫu NOTAM được cung cấp trong Phụ lục 3;
- + Duy trì nhật ký hoạt động bằng cách sử dụng biểu mẫu trong Phụ lục 3 kèm Phụ lục này.

### 3.3 Kiểm tra và đánh giá kế hoạch

- Kế hoạch sẽ được luyện tập mỗi năm 1 lần.
- Việc thực hiện diễn tập giả định phù hợp với Kế hoạch, Phương án ứng phó không lưu và điều kiện thực tế nhằm đảm bảo khả năng sẵn sàng ứng phó hoặc thực hiện bất cứ khi nào Cục Hàng không Việt Nam yêu cầu.
- Việc rà soát Kế hoạch và tu chỉnh (nếu cần thiết) sẽ được tiến hành ít nhất một lần trong một năm. Các quy định về việc xem xét vùng trời, đường bay ATS, chi tiết phối hợp và thông tin liên lạc của Kế hoạch phải được đưa vào kế hoạch triển khai cơ sở, dữ liệu và vùng trời ATS có liên quan.
- Báo cáo sau diễn tập phải được hoàn thành trong vòng 15 ngày sau khi hoàn thành diễn tập và báo cáo về Cục Hàng không Việt Nam.

### 4. Đường bay ứng phó và mực bay ứng phó

- Trong trường hợp gián đoạn các dịch vụ ATC do Trung tâm Kiểm soát đường dài Hà Nội cung cấp, các đường bay ứng phó sẽ được chỉ định để đảm bảo an toàn cho chuyến bay và tạo điều kiện thuận lợi cho các hoạt động bay với các điều kiện hiện hành.
- Các đường bay ATS hiện tại là cơ sở cho các đường bay ứng phó sẽ được sử dụng và sơ đồ phân bổ mực bay (FLAS) được đưa ra để giảm thiểu các điểm xung đột tiềm ẩn và hạn chế số lượng tàu bay hoạt động đồng thời trong hệ thống với dịch vụ không lưu bị cắt giảm. Cấu trúc đường bay ứng phó được trình bày chi tiết trong Phụ lục 2 kèm Phụ lục này.
- Các đường bay ứng phó bổ sung chưa được công bố có thể được AOCG phát triển về mặt chiến thuật và được phát hành NOTAM khi tình huống yêu cầu, chẳng hạn như trong trường hợp mây tro bụi núi lửa, đám mây phóng xạ hoặc hiện tượng thời tiết khắc nghiệt.
- Theo yêu cầu của hoàn cảnh, các chuyến bay nội địa và chuyến bay quốc tế chưa khởi hành có thể tạm thời bị đình chỉ cho đến khi có được những đánh giá đầy đủ về các điều kiện hiện hành và các dịch vụ không lưu được khôi phục đầy đủ. CCC sẽ đưa ra quyết định về việc hạn chế hoặc khôi phục lại các hoạt động này.
- Tàu bay trên các chuyến bay quốc tế đường dài và các hoạt động đặc biệt (ví dụ: Tìm kiếm cứu nạn (SAR), tàu bay công vụ, chuyến bay nhân đạo, v.v.) được ưu tiên ở mực bay FL290 trở lên. Các hãng hàng không trong nước và khu vực nên

lập kế hoạch trên cơ sở mực bay FL290 trở lên có thể không có sẵn.

- Các Hãng hàng không quốc tế bị ảnh hưởng bởi việc hạn chế tất cả các hoạt động từ các sân bay nằm trong FIR Hà Nội sẽ được Cảng hàng không liên quan thông báo khi các hoạt động có thể được khôi phục và thông tin về kế hoạch chuyển bay sẽ được cung cấp liên quan đến sân bay đó. Các chuyến bay quốc tế có thể phải điều chỉnh đường bay tùy thuộc vào tình hình.
- Các nhà khai thác quốc tế có thể chọn việc tránh khu vực FIR Hà Nội bằng cách sử dụng các đường bay ATS.

## 5. Quản lý hoạt động bay và phương thức ứng phó không lưu

### 5.1 ATS suy giảm và việc cung cấp Dịch vụ thông báo bay (FIS)

- Trong thời gian ứng phó, các dịch vụ không lưu (ATS) bao gồm dịch vụ điều hành bay (ATC) có thể bị gián đoạn, đặc biệt là các dịch vụ liên lạc và giám sát ATS. Trong trường hợp không có dịch vụ, NOTAM sẽ được phát hành cung cấp thông tin liên quan. Kế hoạch ứng phó cung cấp các dịch vụ cảnh báo và thông báo bay có giới hạn do Trung tâm Kiểm soát đường dài Hà Nội cung cấp.
- Trong trường hợp phòng thủ tục bay ARO Nội Bài không sử dụng được, tham khảo nội dung ứng phó tại Phần II Kế hoạch ứng phó này.

### 5.2 Phương thức ứng phó không lưu

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết trực Lãnh đạo Tổng công ty QLB Việt Nam để báo cáo Ban chỉ đạo chỉ đạo, giải quyết.

#### 5.2.1 Phân định lại các khu vực ứng phó

Căn cứ vào điều kiện thực tế, để đảm bảo khả năng cung cấp dịch vụ CNS của hệ thống thiết bị kỹ thuật, khu vực ứng phó của ACC Hà Nội được phân chia lại như sau:

- Khu vực ứng phó 1: Gồm khu vực trách nhiệm của phân khu 1 và phân khu 2 của ACC Hà Nội.
- Khu vực ứng phó 2: Gồm khu vực trách nhiệm của phân khu 3 và phân khu 4 của ACC Hà Nội.

*Ghi chú: Sơ đồ các khu vực ứng phó của ACC Hà Nội xem tại Phụ đính 1 kèm Phụ lục này.*

#### 5.2.1.1 Ứng phó ngắn hạn

##### a) Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu:

- Khu vực ứng phó 1: Do APP Nội Bài đảm nhiệm, thực hiện tại APP Nội Bài.
- Khu vực ứng phó 2: Do ACC Hồ Chí Minh đảm nhiệm, thực hiện tại phân khu 1 của ACC Hồ Chí Minh.

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần phụ lục

### b) Thiết bị kỹ thuật ứng phó:

- Khu vực ứng phó 1:
  - + Sử dụng thiết bị liên lạc tần số VHF: 125.1 MHz (chính), 121.0 MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).
  - + Liên lạc điểm đối điểm: Điện thoại (024.38866186).
  - + AFTN/AMHS: VVNBZAZX.
  - + Hệ thống xử lý dữ liệu giám sát (RDP).
- Khu vực ứng phó 2:
  - + Sử dụng thiết bị liên lạc tần số VHF: 134.05 MHz (chính), 125.375 MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).
  - + Liên lạc điểm đối điểm: Điện thoại (028.39972430).
  - + AFTN/AMHS: VVHMZQZX.
  - + Hệ thống giám sát ATS.

### c) Phương thức ứng phó

- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện các công việc:
  - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
  - + Thông báo và yêu cầu APP Nội Bài và ACC Hồ Chí Minh thực hiện nhiệm vụ ứng phó cho các phân khu của ACC Hà Nội.
  - + Áp dụng tạm thời một số đường bay và mực bay ứng phó để duy trì tối thiểu các luồng bay quá cảnh và nội địa chính.
- Các kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v.
- Cơ sở ATC ứng phó phải thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.
- Cơ sở ATC ứng phó triển khai thực hiện cung cấp dịch vụ theo nội dung Kế hoạch ứng phó.
- Điều chuyển ngay một số KSVKL của ACC Hà Nội để thực hiện ứng phó giai đoạn 2 tại ACC Hà Nội cũ tại Nội Bài.

*Ghi chú: Trong trường hợp cần thiết, Ban chỉ huy ứng phó sẽ điều động tăng cường lực lượng KSVKL và kỹ thuật tham gia ứng phó.*

### 5.2.1.2 Ứng phó dài hạn

#### a) Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu

Khu vực ứng phó 1 và Khu vực ứng phó 2: Do ACC Hà Nội đảm nhiệm thực hiện tại ACC Hà Nội cũ tại Nội Bài.

#### b) Thiết bị kỹ thuật ứng phó

- Khu vực ứng phó 1:
    - + Sử dụng thiết bị liên lạc tần số VHF:132.3 MHz (chính), 128.15 MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).
    - + Điện thoại (024.38860957).
    - + AFTN/AMHS: VVHNZQZV.
    - + Hệ thống xử lý dữ liệu giám sát (RDP).
  - Khu vực ứng phó 2:
    - + Sử dụng thiết bị liên lạc tần số VHF:125.9 MHz (chính), 134.425 MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).
    - + Điện thoại (024.38860958).
    - + AFTN/AMHS: VVHNZQZV.
    - + Hệ thống xử lý dữ liệu giám sát (RDP).
- c) *Phương thức ứng phó*
- Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện ngay các công việc:
    - + Triển khai, bố trí lực lượng tại ACC Hà Nội cũ tại Nội Bài: Do KSVKL của ACC Hà Nội đảm nhiệm.
    - + Tăng cường tối đa khả năng cung cấp dịch vụ theo điều kiện thực tế.
  - Các kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: Đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v; các kíp trực ứng phó triển khai thực hiện.
  - Trước khi thực hiện kế hoạch: Tiến hành thử nghiệm cung cấp dịch vụ không lưu trong thời gian 15 phút hoặc đối với 03 chuyến bay liên tục. Trong thời gian thử nghiệm để kiểm tra, chỉ chấp nhận lưu lượng 01 chuyến bay/1 thời điểm đối với khu vực trách nhiệm ứng phó của các cơ sở ATC tham gia ứng phó.
  - Thực hiện kế hoạch: Sau khi thử nghiệm thành công, cung cấp dịch vụ không lưu theo Kế hoạch ứng phó.

### 5.3 *Trách nhiệm ATS*

- Khi mới bắt đầu thực hiện ứng phó, KSVKL có thể bị quá tải và hành động mang tính chiến thuật có thể được thực hiện để điều chỉnh lại các tàu bay trên các đường bay ứng phó không có trong kế hoạch ứng phó.
- Trong trường hợp không thể cung cấp ATS trong FIR Hà Nội thì một NOTAM sẽ được ban hành cho biết những nội dung sau:
  - + Thời gian và ngày bắt đầu các biện pháp ứng phó;
  - + Vùng trời an toàn để hạ cánh và quá cảnh và các vùng trời cần tránh;
  - + Chi tiết về các dịch vụ đang được cung cấp hoặc bị gián đoạn và mọi giới hạn đối với việc cung cấp ATS (ví dụ: các tần số liên lạc sử dụng), bao gồm cả ngày dự kiến khôi phục dịch vụ nếu có;
  - + Thông tin về các dịch vụ thay thế;

- + Các đường bay ATS có thể áp dụng, các đường bay ứng phó do AIP công bố hoặc đường bay ứng phó được xác định tạm thời;
- + Bất kỳ thủ tục đặc biệt nào mà các đơn vị ATS lân cận phải tuân theo mà không nằm trong Kế hoạch này;
- + Bất kỳ thủ tục đặc biệt nào mà tổ lái phải tuân theo; và
- + Bất kỳ chi tiết nào khác liên quan đến sự gián đoạn và các hành động đang được thực hiện mà người khai thác tàu bay có thể cảm thấy hữu ích.
- Mẫu NOTAM được cung cấp tại Phụ lục 3.

### 5.4 *Phân cách hoặc giãn cách*

- Tiêu chuẩn phân cách tàu bay, sẽ tuân theo PANS-ATM, ICAO DOC 4444 và ICAO Doc 7030.
- Phân cách/giãn cách theo chiều dọc tối thiểu sẽ là 15 phút. Tuy nhiên, thời gian này có thể giảm xuống còn 10 phút khi kết hợp với việc áp dụng kỹ thuật số Mach khi được Cục Hàng không Việt Nam cho phép và được đồng ý trong LOA thích hợp hoặc thỏa thuận ứng phó khác.
- Cấu trúc tuyến đường bay ứng phó cung cấp phân cách/giãn cách ngang là 50 NM. Trong trường hợp khoảng cách ngang của các tuyến đường ứng phó nhỏ hơn 50 NM và đối với các tuyến đường bay cắt nhau, phân cách/giãn cách theo chiều cao tối thiểu là 1000/2000 ft sẽ được áp dụng.

### 5.5 *Phân loại vùng trời*

Tùy thuộc vào mức độ loại vùng trời bị gián đoạn, phân loại vùng trời có thể được thay đổi để phản ánh các mức độ suy giảm của dịch vụ. Thay đổi liên quan đến phân loại vùng trời sẽ được thông báo bằng NOTAM.

### 5.6 *Báo cáo vị trí tàu bay*

Các phương thức Phát thông tin không lưu bằng tàu bay (TIBA) sẽ được áp dụng trong FIR Hà Nội. Chi tiết về các phương thức TIBA và các yêu cầu liên lạc được cung cấp trong Phụ lục 4.

### 5.7 *Phương thức áp dụng giữa ACC Hà Nội và các đơn vị liên quan*

ACC Hà Nội sẽ tuân theo các phương thức khai thác trong tình huống khẩn cấp của đơn vị và kích hoạt mức độ ứng phó thích hợp theo LOA giữa hai bên. Các thủ tục này bao gồm:

- Khi dịch vụ ATS do Trung tâm Kiểm soát Đường dài Hà Nội cung cấp có thể bị gián đoạn do tình huống ứng phó, ATC sẽ thông báo cho tổ lái về tình trạng khẩn cấp và khuyến cáo nếu có khả năng ACC Hà Nội sẽ được sơ tán và dịch vụ ATS bị đình chỉ. Trong trường hợp cần phải sơ tán khỏi tòa nhà ACC, quy trình sơ tán của đơn vị sẽ được kích hoạt và khi thời gian cho phép, KSVKL sẽ thông báo trên sóng vô tuyến về vấn đề này và cung cấp tần số liên lạc thay thế;

- Trong thời gian các phương thức ứng phó có hiệu lực, hãng hàng không phải tiếp tục chuyển kế hoạch bay phải đến ACC Hà Nội qua các phương thức thông thường;
- Theo thông báo của Cục Hàng không Việt Nam, cơ quan có thẩm quyền của các cơ sở ATS lân cận bị ảnh hưởng sẽ kích hoạt các quy trình ứng phó theo thỏa thuận tại LOA của hai bên;
- Các ACC kế cận chịu trách nhiệm đối với tàu bay đi vào FIR Hà Nội sẽ hướng dẫn tổ lái duy trì mục bay và tốc độ bay cuối cùng được chỉ định (số Mach nếu có) trong khi hoạt động trong FIR Hà Nội;
- Các ACC kế cận chịu trách nhiệm đối với tàu bay đi vào FIR Hà Nội sẽ không cho phép bất kỳ thay đổi nào về tuyến đường bay, mục bay hoặc tốc độ trừ khi được ủy cho phép cụ thể bởi ACC Hà Nội;
- Các ACC kế cận chịu trách nhiệm đối với tàu bay đi vào FIR Hà Nội sẽ thông báo cho tổ lái rằng: sau khi quá cảnh FIR Hà Nội họ phải thiết lập liên lạc với đơn vị ATS kế cận 10 phút trước thời gian dự kiến vào vùng trời tiếp theo;
- Các hãng hàng không cũng có thể chọn tránh FIR Hà Nội bằng cách lập kế hoạch bay thông qua các đường bay ATS đã công bố hoặc thông qua bất kỳ đường bay ATS ứng phó thay thế nào được ban hành qua NOTAM của các FIR liên kề.

### **5.8 *Sẵn sàng cho kế hoạch dự phòng***

- Hãng hàng không cần chuẩn bị sẵn sàng cho tình huống có thể đóng cửa vùng trời, tổ lái cần làm quen với các đường bay thay thế được nêu trong kế hoạch này, cũng như các đường bay có thể được Quốc gia ban hành thông qua NOTAM. hoặc AIP.
- Trong trường hợp việc đóng cửa vùng trời chưa được ban hành, ATC thông báo cho tất cả các tàu bay trong khu vực trách nhiệm về các vùng trời đang bị đóng và chờ các chỉ thị tiếp theo.
- KSVKL cần lưu ý rằng khi ban hành lệnh đóng cửa không phận hoặc sân bay, các hãng hàng không riêng lẻ có thể có các yêu cầu khác nhau của Hãng hàng không về đường bay thay thế của họ. ATC cần được cảnh báo để đáp ứng mọi yêu cầu của tàu bay và phản ứng phù hợp với mức độ an toàn.

### **5.9 *Chuyển giao quyền kiểm soát và phối hợp hiệp đồng***

Trừ khi có quy định khác trong LOA giữa hai bên, việc chuyển giao quyền kiểm soát và liên lạc phải ở ranh giới FIR chung giữa các đơn vị ATS.

## 6. Phương thức đối với tổ lái và quy trình điều hành tàu bay

### 6.1 *Nộp kế hoạch bay*

Các yêu cầu về lập kế hoạch bay được nêu chi tiết trong AIP của Việt Nam tiếp tục được áp dụng trong các hoạt động ứng phó, trừ khi được sửa đổi bởi các đường bay ATS ứng phó và FLAS do ATC và /hoặc NOTAM quy định.

### 6.2 *Phê duyệt quá cảnh*

Người khai thác tàu bay phải được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt chuyến bay quá cảnh trước khi khai thác chuyến bay qua FIR Hà Nội. Trong thời gian kích hoạt Kế hoạch ứng phó này, cơ quan ATS liên kế sẽ cung cấp bình thường các huấn lệnh ATC cho tàu bay vào FIR Hà Nội. Cơ quan ATS lân cận không chịu trách nhiệm hiệp đồng hoặc cung cấp các phép bay quá cảnh cho FIR Hà Nội. Người khai thác phải đảm bảo đã nhận được mọi chấp thuận bay qua, theo yêu cầu.

### 6.3 *Quy trình khai thác của tổ lái*

Tàu bay hoạt động trong FIR Hà Nội khi xảy ra ứng phó phải tuân thủ các quy định sau:

- Tất cả các tàu bay di chuyển dọc theo các đường bay ATS được thiết lập trong Kế hoạch ứng phó này sẽ tuân thủ các quy tắc bay bằng thiết bị (IFR) và sẽ được chỉ định một mực bay trong khung phân bố mực bay áp dụng cho các đường bay đang bay theo quy định tại Phụ đính 2 kèm Phụ lục này;
- Các chuyến bay phải tuân theo kế hoạch bay, sử dụng các đường bay ứng phó quy định tại Phụ đính 2 kèm Phụ lục này, theo sân bay khởi hành và sân bay đến;
- Tàu bay phải hoạt động gần đường trục tim của đường bay ứng phó được chỉ định;
- Việc giám sát liên lạc liên tục phải được duy trì trên tần số ứng phó cụ thể như quy định tại Phụ lục 5;
- Báo cáo vị trí tàu bay và các thông tin khác khi cần thiết sẽ được phát sóng theo quy trình TIBA được xác định trong phụ lục 4;
- Đèn dẫn đường và đèn chống va chạm phải được hiển thị;
- Ngoại trừ trường hợp khẩn cấp hoặc vì lý do an toàn bay, tổ lái phải duy trì trong suốt chuyến bay của mình trong FIR Hà Nội mực bay được chỉ định cuối cùng, số Mach và mã bộ phát đáp SSR. Nếu không có mã bộ phát đáp nào được chỉ định, tàu bay sẽ phát mã A2000.
- Tổ lái phải liên lạc với ACC liên kế tiếp theo càng sớm càng tốt và trong mọi trường hợp không ít hơn mười (10) phút trước thời gian dự kiến đến điểm thoát ly có liên quan từ FIR Hà Nội;
- Tổ lái phải tuân thủ nghiêm các phương thức tàu bay tự phát thanh (TIBA) của

ICAO, được mô tả trong Phụ lục 4, trên các tần số VHF và HF được chỉ định được liệt kê trong Phụ lục 5. Khi cần thiết bởi các điều kiện khẩn cấp hoặc yêu cầu an toàn chuyên bay, tổ lái phải phát mù trên các tần số này, tình trạng hiện tại của họ cũng như việc bắt đầu và hoàn thành bất kỳ việc lấy độ cao và hạ độ cao hoặc sai lệch nào so với đường bay ứng phó đã được xác nhận;

- Bất cứ khi nào các trường hợp khẩn cấp và/hoặc lý do an toàn chuyên bay không thể duy trì mục bay được chỉ định trong FIR Hà Nội, tổ lái phải lấy độ cao hoặc hạ độ cao về phía bên phải của trục tim của đường bay ứng phó và nếu lệch ra ngoài FIR Hà Nội, phải thông báo ngay cho đơn vị ACC chịu trách nhiệm về vùng trời đó. Tổ lái phải phát mù thông tin chi tiết về bất kỳ thay đổi cấp độ nào bao gồm nhận dạng tàu bay, vị trí và đường bay của tàu bay, mục bay còn trống, mục bay dự kiến, mục bay đã qua và mục bay đường dài được duy trì trên tần số [121.5MHz];
- Không phải tất cả các tình huống hoạt động đều có thể được giải quyết bằng Kế hoạch ứng phó này và tổ lái phải duy trì mức độ cảnh giác cao khi hoạt động trong vùng trời ứng phó và thực hiện hành động thích hợp để đảm bảo an toàn cho các chuyến bay.

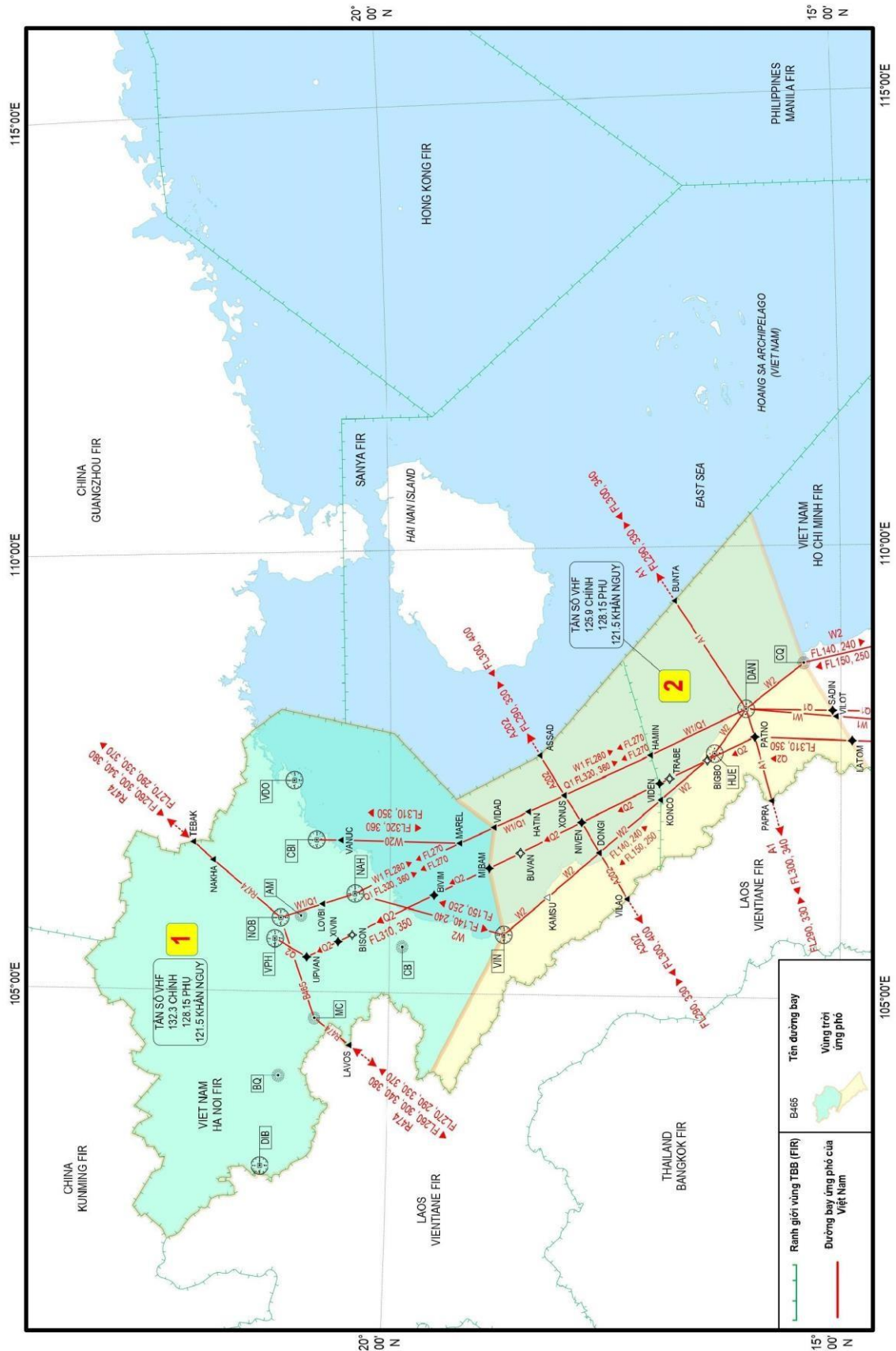


# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần phụ lục

Phụ đính 1

SƠ ĐỒ KHU VỰC ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU CỦA ACC HÀ NỘI



**Phụ đính 2:****CẤU TRÚC ĐƯỜNG BAY ỨNG PHÓ, MỤC BAY ỨNG PHÓ  
TRONG FIR HÀ NỘI**

Trong trường hợp ứng phó, cơ sở ATS tham gia ứng phó yêu cầu tổ lái chuyển sang thực hiện trên các đường bay ATS và mục bay ứng phó. Khi thay đổi mục bay, phải thực hiện phương thức bay lệch trục và phát thanh đã được quy định. Các mục bay sử dụng như sau:

<b>Đường HK</b>	<b>Hướng bay</b>	<b>Mục bay</b>
R474	Đông	270, 290, 330, 370
	Tây	260, 300, 340, 380
A202	Đông	290, 330
	Tây	300, 400
W1	Nam	280
	Bắc	270
Q1	Nam	320, 360
	Bắc	270
W20	Nam	320, 360
	Bắc	310, 350
W2	Nam	140, 240
	Bắc	150, 250
Q2	Bắc	310, 350
A1	Đông	290, 330
	Tây	300, 340

*Ghi chú: Tùy thuộc vào diễn biến của quá trình ứng phó, các đường bay ATS khác sẽ được bổ sung phù hợp với khả năng cung cấp dịch vụ.*

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

Phần phụ lục

## Phụ đính 3:

NHẬT KÝ HOẠT ĐỘNG						
Ngày.....tháng.....năm.....						
- Trục ban chỉ huy: .....(1).....				Xác nhận của Trục ban chỉ huy: .....		
<i>(ký và ghi rõ họ tên)</i>						
STT	Nội dung công việc	Thời gian bắt đầu (UTC)	Thời gian kết thúc (UTC)	Đơn vị báo cáo	Công việc tiếp theo	Đơn vị nhận
	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)

Hướng dẫn ghi nhật ký hoạt động:

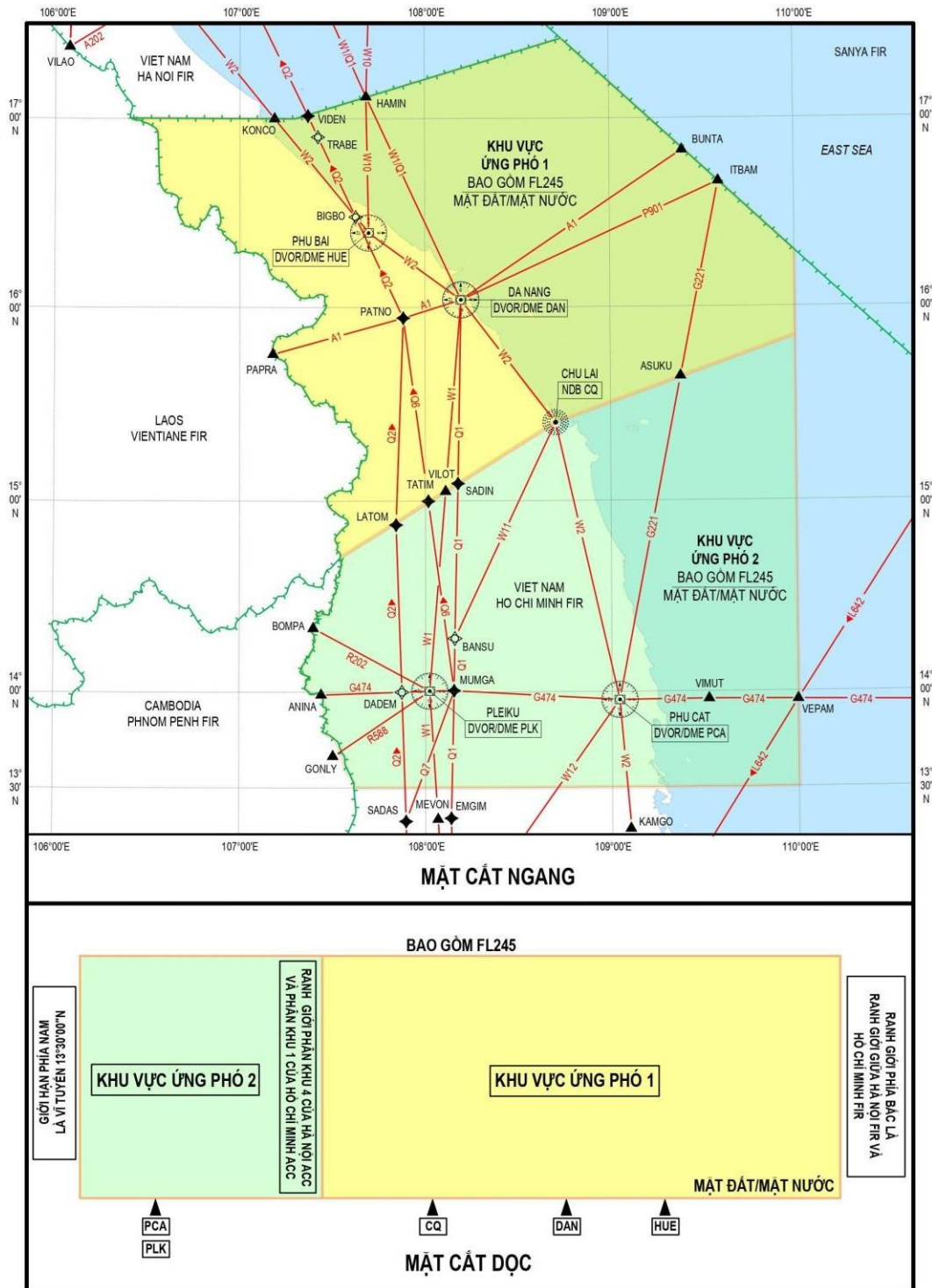
1. Ghi tên cán bộ trực Ban chỉ huy ứng phó;
2. Ghi nhận nội dung tóm tắt công việc thực hiện ứng phó;
- 3, 4: Ghi nhận thời gian thực hiện các công việc thực hiện ứng phó;
5. Ghi nhận Đơn vị ban đầu báo cáo về tình huống ứng phó;
6. Ghi nhận nội dung tóm tắt công việc tiếp theo cần thực hiện (báo cáo, hiệp đồng...)
7. Ghi nhận đơn vị nhận nội dung công việc tiếp theo.

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần phụ lục

Phụ lục 9

SƠ ĐỒ KHU VỰC ỨNG PHÓ CỦA CTL ĐÀ NẴNG



**Phụ lục 10:**

**KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU  
TRUNG TÂM KIỂM SOÁT ĐƯỜNG DÀI HỒ CHÍ MINH**

**LỜI MỞ ĐẦU**

- Kế hoạch ứng phó này là một phần của kế hoạch ứng phó tổng thể quốc gia cho Việt Nam, phù hợp với các quy định tại Annex 11 của Công ước về Hàng không dân dụng, ICAO Doc 9462 Tài liệu hướng dẫn hiệp đồng ATS và Kế hoạch dẫn đường hàng không Châu Á và Thái Bình Dương Doc 9673, Và Kế hoạch ứng phó ATM khu vực Châu Á/Thái Bình Dương. Kế hoạch và mọi hoạt động kích hoạt Kế hoạch đều được ủy quyền bởi Cục Hàng không Việt Nam.
- Kế hoạch đảm bảo duy trì an toàn giao thông hàng không quốc tế thông qua FIR Hồ Chí Minh trong thời gian ATS có thể bị gián đoạn hoặc đóng cửa hoặc khi vùng trời có thể bị ảnh hưởng bởi mây tro bụi núi lửa, đám mây phóng xạ, các hiện tượng thời tiết khắc nghiệt hoặc hoạt động quân sự.
- Kế hoạch được phối hợp chặt chẽ với những người sử dụng vùng trời, cơ quan quân sự và cơ quan hàng không dân dụng chịu trách nhiệm về các khu vực FIR lân cận.
- Kế hoạch sẽ được kích hoạt bằng NOTAM sớm nhất có thể. Trong trường hợp không thể thực hiện được thì Kế hoạch ứng phó sẽ được kích hoạt bởi cơ quan được chỉ định bằng cách sử dụng phương tiện thay thế nhanh chóng nhất hiện có.
- Kế hoạch là bản thỏa thuận chính thức giữa các Quốc gia được liệt kê trong mục 2.1, Kế hoạch được hỗ trợ bởi các thỏa hiệp thư Không lưu giữa FIR Hồ Chí Minh và các FIR lân cận.

**1. Mục tiêu**

- Kế hoạch ứng phó không lưu cho Trung tâm Kiểm soát Đường dài Hồ Chí Minh chi tiết hóa các thỏa thuận để đảm bảo an toàn liên tục cho hoạt động bay trong trường hợp gián đoạn một phần hoặc toàn bộ dịch vụ điều hành bay của Trung tâm kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh (ACC Hồ Chí Minh). Kế hoạch ứng phó cung cấp các quy trình ATS và cấu trúc tuyến đường bay ứng phó sử dụng các đường bay ATS đã được công bố, nếu có thể, sẽ cho phép khai thác tàu bay quá cảnh trong thời gian hạn chế hoặc không có ATS).
- Kế hoạch này áp dụng cho Trung tâm Kiểm soát Đường dài Hồ Chí Minh; cho các tàu bay quá cảnh, tàu bay đi và đến các sân bay quốc tế và nội địa liên quan đến ứng phó không lưu tại FIR Hồ Chí Minh; các tổ chức và cá nhân liên quan.

**2. Quốc gia, các FIR, Cơ sở ATS bị ảnh hưởng**

Trong trường hợp Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam kích hoạt Kế hoạch ứng phó này, nhà chức trách hàng không dân dụng của các quốc gia bị ảnh hưởng sẽ được thông báo theo như thỏa thuận trong Thỏa hiệp thư không lưu giữa hai bên. Các Quốc gia, Trung tâm bị ảnh hưởng trực tiếp bởi Kế hoạch ứng phó này như sau:

<b>Stt</b>	<b>Quốc gia</b>	<b>FIR/ACC</b>
1.	Trung Quốc	Sanya/ACC Sanya
2.	Philippine	Manila/ACC Manila
3	Singapore	Singapore/ACC Singapore
4.	Malaysia	Kuala Lumpur/ACC Kuala Lumpur
5.	Cam-pu-chia	Phnom Penh/ACC Phnom Penh
6.	Lào	Vientiane/ACC Vientiane
7.	Việt Nam	Hồ Chí Minh/ACC Hồ Chí Minh

**3. Quản lý kế hoạch ứng phó**

- Các biện pháp ứng phó được nêu trong Kế hoạch này có thể áp dụng trong các trường hợp xảy ra các sự kiện do các sự cố tự nhiên hoặc các trường hợp khác, mà bằng cách này hay cách khác, có thể làm suy giảm hoặc làm gián đoạn hoàn toàn việc cung cấp ATS và/hoặc của các dịch vụ hỗ trợ liên quan trong FIR Hồ Chí Minh.
- Khi xảy ra các sự kiện cần Ứng phó không lưu, ban chỉ đạo sẽ kích hoạt kế

hoạch ứng phó, chịu trách nhiệm chỉ đạo trong suốt quá trình diễn ra ứng phó, ban chỉ huy chịu trách nhiệm giám sát trực tiếp các hoạt động trong quá trình ứng phó, đảm bảo cho các chuyến bay được tiến hành một cách an toàn và có trật tự thông qua FIR Hồ Chí Minh.

- Thông tin liên hệ của Ban chỉ đạo và Ban chỉ huy Ứng phó không lưu được nêu trong Phụ lục 2, thông tin liên hệ của các đơn vị ATS được nêu trong Phụ lục 1. Các thông tin liên hệ này cần được xem xét thường xuyên và được cung cấp cho Cục Hàng không Việt Nam ngay khi có thể.

### 3.1 *Ban chỉ đạo ứng phó (Central Coordinating Committee - CCC)*

- Chức năng của Ban Chỉ đạo ứng phó (CCC) sẽ giám sát việc thực hiện Kế hoạch ứng phó.
- Các thành phần của Ban chỉ đạo đã được cụ thể ở mục 5.1, Phần 1 Những quy định chung
- CCC sẽ giám sát việc thực hiện Kế hoạch ứng phó và trong trường hợp dịch vụ kiểm soát đường dài bị gián đoạn trong thời gian dài, sẽ sắp xếp và tạo điều kiện thuận lợi cho việc di dời tạm thời đến cơ sở thay thế và khôi phục dịch vụ.
- Trong các trường hợp ứng phó và khi Cục Hàng không Việt Nam thấy cần thiết và ngay khi có thể trước hoặc sau khi bắt đầu việc ứng phó (khi dịch vụ Kiểm soát đường dài bị gián đoạn), Cục Hàng không Việt Nam sẽ triệu tập Ban chỉ đạo ứng phó, bằng các phương tiện nhanh chóng nhất phù hợp với tình hình.

### 3.2 *Ban chỉ huy ứng phó (ATM Operational Contingency Group - AOCG)*

Chức năng của Ban chỉ huy ứng phó (AOCG) sẽ do CCC triệu tập với trách nhiệm chính là giám sát các hoạt động hàng ngày theo các thỏa thuận ứng phó và điều phối các hoạt động ATS, 24 giờ một ngày, trong suốt thời gian ứng phó. AOCG sẽ bao gồm mọi ý kiến đóng góp cần thiết của các thành phần sau:

- + Giám đốc Công ty QLB miền Nam - Trưởng Ban chỉ huy (ATS);
- + Trưởng Trung tâm Quản lý - Điều hành bay khu vực III (MIL);
- + Trưởng Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh (ATC);
- + Trưởng Trung tâm Kiểm soát tiếp cận - tại sân Tân Sơn Nhất (ATC);
- + Đài trưởng Đài KSKL liên quan (ATC);
- + Trưởng Trung tâm Bảo đảm kỹ thuật (COM);
- + Trưởng Trung tâm hiệp đồng TKCN miền Nam (SAR);
- + Trưởng Trung tâm Khí tượng Hàng không Tân Sơn Nhất (MET);
- + Trưởng Trung tâm cảnh báo thời tiết (MET);
- + Trưởng Trung tâm ARO/AIS Tân Sơn Nhất.

- Các chức năng AOCG sẽ bao gồm:
  - + Xem xét và cập nhật Kế hoạch ứng phó theo yêu cầu;
  - + Luôn cập nhật tình hình ứng phó;
  - + Tổ chức các đội ứng phó theo chuyên ngành từng lĩnh vực;
  - + Luôn giữ liên lạc và cập nhật thông tin với ban chỉ đạo;
  - + Trao đổi thông tin cập nhật với các cơ quan ATS lân cận có liên quan để điều phối các hoạt động ứng phó;
  - + Thông báo đầy đủ trước về việc ứng phó cho các FIR liên quan;
  - + Thực hiện hành động cần thiết để ban hành NOTAM theo kế hoạch này hoặc được xác định theo tình huống ứng phó cụ thể. Trong trường hợp tình huống ứng phó có thể dự đoán trước được, các NOTAM liên quan sẽ được ban hành 48 giờ trước khi xảy ra sự kiện ứng phó. Mẫu NOTAM được cung cấp trong Phụ lục 3;
  - + Duy trì nhật ký hoạt động bằng cách sử dụng biểu mẫu trong Phụ đính 3 kèm Phụ lục này.

### 3.3 Kiểm tra và đánh giá kế hoạch

- Kế hoạch sẽ được luyện tập mỗi năm 1 lần.
- Việc thực hiện diễn tập giả định phù hợp với Kế hoạch, Phương án ứng phó không lưu và điều kiện thực tế nhằm đảm bảo khả năng sẵn sàng ứng phó hoặc thực hiện bất cứ khi nào Cục Hàng không Việt Nam yêu cầu.
- Việc rà soát Kế hoạch và tu chỉnh (nếu cần thiết) sẽ được tiến hành ít nhất một lần trong một năm. Các quy định về việc xem xét vùng trời, đường bay ATS, chi tiết phối hợp và thông tin liên lạc của Kế hoạch phải được đưa vào kế hoạch triển khai cơ sở, dữ liệu và vùng trời ATS có liên quan.
- Báo cáo sau diễn tập phải được hoàn thành trong vòng 15 ngày sau khi hoàn thành diễn tập và báo cáo về Cục Hàng không Việt Nam.

### 4. Đường bay ứng phó và mực bay ứng phó

- Trong trường hợp gián đoạn các dịch vụ ATC do Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh cung cấp, các đường bay ứng phó sẽ được chỉ định để đảm bảo an toàn cho chuyến bay và tạo điều kiện thuận lợi cho các hoạt động bay với các điều kiện hiện hành.
- Các đường bay ATS hiện tại là cơ sở cho các đường bay ứng phó sẽ được sử dụng và sơ đồ phân bổ mực bay (FLAS) được đưa ra để giảm thiểu các điểm xung đột tiềm ẩn và hạn chế số lượng tàu bay hoạt động đồng thời trong hệ thống với dịch vụ không lưu bị cắt giảm. Cấu trúc đường bay ứng phó được trình bày chi tiết trong Phụ đính 2 kèm Phụ lục này.
- Các đường bay ứng phó bổ sung chưa được công bố có thể được AOCG phát triển về mặt chiến thuật và được phát hành NOTAM khi tình huống



yêu cầu, chẳng hạn như trong trường hợp mây tro bụi núi lửa, đám mây phóng xạ hoặc hiện tượng thời tiết khắc nghiệt.

- Theo yêu cầu của hoàn cảnh, các chuyến bay nội địa và chuyến bay quốc tế chưa khởi hành có thể tạm thời bị đình chỉ cho đến khi có được những đánh giá đầy đủ về các điều kiện hiện hành và các dịch vụ không lưu được khôi phục đầy đủ. CCC sẽ đưa ra quyết định về việc hạn chế hoặc khôi phục lại các hoạt động này.
- Tàu bay trên các chuyến bay quốc tế đường dài và các hoạt động đặc biệt (ví dụ: Tìm kiếm cứu nạn (SAR), tàu bay công vụ, chuyến bay nhân đạo, v.v.) được ưu tiên ở mức bay FL290 trở lên. Các hãng hàng không trong nước và khu vực nên lập kế hoạch trên cơ sở mức bay FL290 trở lên có thể không có sẵn.
- Các Hãng hàng không quốc tế bị ảnh hưởng bởi việc hạn chế tất cả các hoạt động từ các sân bay nằm trong FIR Hồ Chí Minh sẽ được Cảng hàng không liên quan thông báo khi các hoạt động có thể được khôi phục và thông tin về kế hoạch chuyến bay sẽ được cung cấp liên quan đến sân bay đó. Các chuyến bay quốc tế có thể phải điều chỉnh đường bay tùy thuộc vào tình hình.
- Các nhà khai thác quốc tế có thể chọn việc tránh khu vực FIR Hồ Chí Minh bằng cách sử dụng các đường bay ATS khác.

## 5. Quản lý hoạt động bay và phương thức ứng phó không lưu

### 5.1 ATS suy giảm và việc cung cấp Dịch vụ thông báo bay (FIS)

- Trong thời gian ứng phó, các dịch vụ không lưu (ATS) bao gồm dịch vụ điều hành bay (ATC) có thể bị gián đoạn, đặc biệt là các dịch vụ liên lạc và giám sát ATS. Trong trường hợp không có dịch vụ, NOTAM sẽ được phát hành cung cấp thông tin liên quan. Kế hoạch ứng phó cung cấp các dịch vụ cảnh báo và thông báo bay có giới hạn do Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh cung cấp.
- Trong trường hợp phòng thủ tực bay ARO Tân Sơn Nhất không sử dụng được, tham khảo nội dung ứng phó tại Phần II Kế hoạch ứng phó này.

### 5.2 Phương thức ứng phó không lưu

Ban chỉ huy nhanh chóng triệu tập họp, xác định tính chất, mức độ và phạm vi sự cố, nội dung phương án ứng phó; báo cáo chi tiết trực Lãnh đạo Tổng công ty QLB Việt Nam để báo cáo Ban chỉ đạo chỉ đạo, giải quyết.

#### 5.2.1 Phân định lại các khu vực ứng phó

Căn cứ vào điều kiện thực tế, khả năng đảm bảo cung cấp dịch vụ CNS của hệ thống thiết bị kỹ thuật, khu vực ứng phó 1, 4, 5 của ACC Hồ Chí Minh tương ứng với các phân khu 1, 4, 5, khu vực ứng phó 2 của ACC Hồ Chí Minh kết hợp của phân khu 2 và phân khu 6; khu vực ứng phó 3 của ACC Hồ Chí Minh kết hợp của phân khu 3 và phân khu 7.

*Ghi chú: Sơ đồ các khu vực ứng phó trong phương án ứng phó FIR Hồ Chí Minh xem tại Phụ đính 1 kèm Phụ lục này.*

### 5.2.1.1 Ứng phó ngắn hạn

#### 5.2.1.1.1 Trường hợp ACC Hồ Chí Minh gián đoạn một phần hoặc toàn bộ dịch vụ không lưu nhưng vẫn duy trì hoạt động của vị trí dự phòng

a) *Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu:*

Khu vực ứng phó 1, 2, 3, 4, 5: Do ACC Hồ Chí Minh đảm nhiệm, thực hiện tại các vị trí dự phòng.

b) *Thiết bị kỹ thuật ứng phó:*

- Khu vực ứng phó 1:

+ Sử dụng thiết bị liên lạc tần số VHF: 134.05MHz (chính), 125.375MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).

+ Liên lạc điểm đối điểm:

. Điện thoại (028. 38 441 132; 028. 38 441 153; 028. 62 969 096);

. AFTN/AMHS VVHMZQZX (trường hợp AFTN/AMHS vẫn còn hoạt động).

+ Giám sát ATS: Sử dụng để hỗ trợ nếu có.

- Khu vực ứng phó 2:

+ Sử dụng thiết bị liên lạc tần số VHF: 120.1MHz (chính), 128.775MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).

+ Liên lạc điểm đối điểm:

. Điện thoại (028. 38 441 132; 028. 38 441 153; 028. 62 969 096);

. AFTN/AMHS VVHMZQZX (trường hợp AFTN/AMHS vẫn còn hoạt động).

+ Giám sát ATS: Sử dụng để hỗ trợ nếu có.

- Khu vực ứng phó 3:

+ Sử dụng thiết bị liên lạc tần số VHF: 120.9 MHz (chính), 133.85MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).

+ Liên lạc điểm đối điểm:

. Điện thoại (028. 38 441 132; 028. 38 441 153; 028. 62 969 096);

. AFTN/AMHS VVHMZQZX (trường hợp AFTN/AMHS vẫn còn hoạt động).

+ Giám sát ATS: Sử dụng để hỗ trợ nếu có.

- Khu vực ứng phó 4:

+ Sử dụng thiết bị liên lạc tần số VHF: 133.05 MHz (chính), 119.35MHz (dự phòng) và 121.5MHz (khẩn nguy).

+ Liên lạc điểm đối điểm:

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần phụ lục

- . Điện thoại (028. 38 441 132; 028. 38 441 153; 028. 62 969 096);
- . AFTN/AMHS VVHMZQZX (trường hợp AFTN/AMHS vẫn còn hoạt động).
- + Giám sát ATS: Sử dụng để hỗ trợ nếu có.
- Khu vực ứng phó 5:
  - + Sử dụng thiết bị liên lạc tần số VHF: 120.7MHz (chính), 133.15MHz (dự phòng) và 121.5MHz (khẩn nguy).
  - + Liên lạc điểm đối điểm:
    - . Điện thoại (028. 38 441 132; 028. 38 441 153; 028. 62 969 096);
    - . AFTN/AMHS VVHMZQZX (trường hợp AFTN/AMHS vẫn còn hoạt động).
  - + Giám sát ATS: Sử dụng để hỗ trợ nếu có.
- c) *Phương thức ứng phó*
  - Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện các công việc:
    - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
    - + Di chuyển ngay KSVKL của ACC Hồ Chí Minh để thực hiện ứng phó cho các khu vực ứng phó tại vị trí dự phòng. Áp dụng tạm thời một số đường bay và mực bay ứng phó để duy trì tối thiểu các luồng bay quá cảnh và nội địa chính.
  - Kíp trực ứng phó:
    - + Chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v.
    - + Thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.
    - + Triển khai thực hiện cung cấp dịch vụ theo nội dung Kế hoạch ứng phó.

*Ghi chú: Trong trường hợp cần thiết, Ban chỉ huy ứng phó sẽ điều động tăng cường lực lượng KSVKL và kỹ thuật tham gia ứng phó.*

### **5.2.1.1.2 Trường hợp ACC Hồ Chí Minh không thể tiếp tục cung cấp dịch vụ không lưu**

#### **a) Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu:**

- Khu vực ứng phó 1, 4, 5: Do ACC Hà Nội đảm nhiệm, thực hiện tại ACC Hà Nội.
- Khu vực ứng phó 2, 3: Do ACC Hồ Chí Minh đảm nhiệm, thực hiện tại phòng IFR của Đài kiểm soát không lưu Tân Sơn Nhất.

#### **b) Thiết bị kỹ thuật ứng phó:**

- Khu vực ứng phó 1:

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần phụ lục

- + Sử dụng thiết bị liên lạc tần số VHF: 134.05 MHz (chính)
- + Liên lạc điểm đối điểm: Điện thoại (024.38729924); AFTN/AMHS (VVHNZQZX)
- + Giám sát ATS: Sử dụng để hỗ trợ nếu có.
- Khu vực ứng phó 2:
  - + Sử dụng thiết bị liên lạc tần số VHF: 120.1MHz (chính), 128.775MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).
  - + Liên lạc điểm đối điểm: Điện thoại (028.35470334)
  - + Giám sát ATS: Sử dụng để hỗ trợ nếu có.
- Khu vực ứng phó 3:
  - + Sử dụng thiết bị liên lạc tần số VHF: 120.9 MHz (chính), 133.85MHz (dự phòng) và 121.5 MHz (khẩn nguy).
  - + Liên lạc điểm đối điểm: Điện thoại (028.35470331)
  - + Giám sát ATS: Sử dụng để hỗ trợ nếu có.
- Khu vực ứng phó 4:
  - + Sử dụng thiết bị liên lạc tần số VHF: 133.05 MHz (chính) và 121.5MHz (khẩn nguy).
  - + Liên lạc điểm đối điểm: Điện thoại (024.38729924); AFTN/AMHS (VVHNZQZX)
  - + Giám sát ATS: Sử dụng để hỗ trợ nếu có.
- Khu vực ứng phó 5:
  - + Sử dụng thiết bị liên lạc tần số VHF: 120.7MHz (chính).
  - + Liên lạc điểm đối điểm: Điện thoại (024.38729924), AFTN/AMHS (VVHNZQZX).
  - + Giám sát ATS: Sử dụng để hỗ trợ nếu có.
- c) *Phương thức ứng phó*
  - Ban chỉ huy chỉ đạo thực hiện các công việc:
    - + Tập hợp lực lượng, triển khai nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận;
    - + Thông báo và yêu cầu ACC Hà Nội thực hiện nhiệm vụ ứng phó cho các khu vực ứng phó 1, 4, 5 của ACC Hồ Chí Minh.
    - + Điều chuyển ngay KSVKL của ACC Hồ Chí Minh để thực hiện ứng phó cho các khu vực ứng phó 2 và 3 tại phòng IFR Đài KSKL Tân Sơn Nhất. Áp dụng tạm thời một số đường bay và mực bay ứng phó để duy trì tối thiểu các luồng bay quá cảnh và nội địa chính.
  - Các kíp trực ứng phó chịu trách nhiệm thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan qua các phương tiện liên lạc: đường dây nóng, điện thoại, AFTN/AMHS, v.v.

- Cơ sở ATC ứng phó phải thông báo cho tàu bay liên quan về thời điểm thực hiện kế hoạch ứng phó bằng kênh liên lạc đối không, cơ sở ATS và tần số liên lạc tiếp theo.
  - Cơ sở ATC ứng phó triển khai thực hiện cung cấp dịch vụ theo nội dung Kế hoạch ứng phó.
- Ghi chú: Trong trường hợp cần thiết, Ban chỉ huy ứng phó sẽ điều động tăng cường lực lượng KSVKL và kỹ thuật tham gia ứng phó.*

### 5.2.1.2 Ứng phó dài hạn

#### 5.2.1.2.1 Trường hợp ACC Hồ Chí Minh gián đoạn một phần hoặc toàn bộ dịch vụ không lưu nhưng vẫn duy trì hoạt động của vị trí dự phòng

Thực hiện như ứng phó ngắn hạn (Mục 5.2.1.1.1).

#### 5.2.1.2.2 Trường hợp ACC Hồ Chí Minh không thể tiếp tục cung cấp dịch vụ không lưu

##### a) Trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu

- Khu vực ứng phó 1, 4, 5: Do KSVKL của ACC Hồ Chí Minh đảm nhiệm, thực hiện tại ACC Hà Nội.
- Khu vực ứng phó 2, 3: Do ACC Hồ Chí Minh đảm nhiệm, thực hiện tại phòng IFR của Đài KSKL Tân Sơn Nhất.

##### b) Thiết bị kỹ thuật ứng phó

Tương tự khoản b, Mục 5.2.1.1.2 trên.

##### c) Phương thức ứng phó

Điều chuyển KSVKL của ACC Hồ Chí Minh để thực hiện ứng phó cho các khu vực ứng phó 1, 4, 5 tại ACC Hà Nội và thực hiện phương thức ứng phó tương tự khoản c, mục 5.2.1.1.2 trên.

### 5.3 Trách nhiệm ATS

- Khi mới bắt đầu thực hiện ứng phó, KSVKL có thể bị quá tải và hành động mang tính chiến thuật có thể được thực hiện để điều chỉnh lại các tàu bay trên các đường bay ứng phó không có trong kế hoạch ứng phó.
- Trong trường hợp không thể cung cấp ATS trong FIR Hồ Chí Minh thì một NOTAM sẽ được ban hành cho biết những nội dung sau:
  - + Thời gian và ngày bắt đầu các biện pháp ứng phó;
  - + Vùng trời an toàn để hạ cánh và quá cảnh và các vùng trời cần tránh;
  - + Chi tiết về các dịch vụ đang được cung cấp hoặc bị gián đoạn và mọi giới hạn đối với việc cung cấp ATS (ví dụ: các tần số liên lạc sử dụng), bao gồm cả ngày dự kiến khôi phục dịch vụ nếu có;
  - + Thông tin về các dịch vụ thay thế;

- + Các đường bay ATS có thể áp dụng, các đường bay ứng phó do AIP công bố hoặc đường bay ứng phó được xác định tạm thời;
  - + Bất kỳ thủ tục đặc biệt nào mà các đơn vị ATS lân cận phải tuân theo mà không nằm trong Kế hoạch này;
  - + Bất kỳ thủ tục đặc biệt nào mà tổ lái phải tuân theo; và
  - + Bất kỳ chi tiết nào khác liên quan đến sự gián đoạn và các hành động đang được thực hiện mà người khai thác tàu bay có thể cảm thấy hữu ích.
- Mẫu NOTAM được cung cấp tại Phụ lục 3.

### 5.4 *Phân cách hoặc giãn cách*

- Tiêu chuẩn phân cách tàu bay, sẽ tuân theo PANS-ATM, ICAO DOC 4444 và ICAO Doc 7030.
- Phân cách/giãn cách theo chiều dọc tối thiểu sẽ là 15 phút. Tuy nhiên, thời gian này có thể giảm xuống còn 10 phút khi kết hợp với việc áp dụng kỹ thuật số Mach khi được Cục Hàng không Việt Nam cho phép và được đồng ý trong LOA thích hợp hoặc thỏa thuận ứng phó khác.
- Cấu trúc tuyến đường bay ứng phó cung cấp phân cách/giãn cách ngang là 50 NM. Trong trường hợp khoảng cách ngang của các tuyến đường ứng phó nhỏ hơn 50 NM và đối với các tuyến đường bay cắt nhau, phân cách/giãn cách theo chiều cao tối thiểu là 1000/2000 ft sẽ được áp dụng.

### 5.5 *Phân loại vùng trời*

Tùy thuộc vào mức độ loại vùng trời bị gián đoạn, phân loại vùng trời có thể được thay đổi để phản ánh các mức độ suy giảm của dịch vụ. Thay đổi liên quan đến phân loại vùng trời sẽ được thông báo bằng NOTAM.

### 5.6 *Báo cáo vị trí tàu bay*

Các phương thức Phát thông tin không lưu bằng tàu bay (TIBA) sẽ được áp dụng trong FIR Hồ Chí Minh. Chi tiết về các phương thức TIBA và các yêu cầu liên lạc được cung cấp trong Phụ lục 4.

### 5.7 *Phương thức áp dụng giữa ACC Hồ Chí Minh và các đơn vị liên quan*

ACC Hồ Chí Minh sẽ tuân theo các phương thức khai thác trong tình huống khẩn cấp của đơn vị và kích hoạt mức độ ứng phó thích hợp theo LOA giữa hai bên. Các thủ tục này bao gồm:

- Khi dịch vụ ATS do Trung tâm Kiểm soát Đường dài Hồ Chí Minh cung cấp có thể bị gián đoạn do tình huống ứng phó, ATC sẽ thông báo cho tổ lái về tình trạng khẩn cấp và khuyến cáo nếu có khả năng ACC Hồ Chí Minh sẽ được sơ tán và dịch vụ ATS bị đình chỉ. Trong trường hợp cần phải sơ tán khỏi tòa nhà ACC, quy trình sơ tán của đơn vị sẽ được kích hoạt và khi thời gian cho phép, KSVKL sẽ thông báo trên sóng vô tuyến về vấn đề này và cung cấp tần số liên lạc thay thế;

- Trong thời gian các phương thức ứng phó có hiệu lực, hãng hàng không phải tiếp tục chuyển kế hoạch bay phải đến ACC Hồ Chí Minh qua các phương thức thông thường;
- Theo thông báo của Cục Hàng không Việt Nam, cơ quan có thẩm quyền của các cơ sở ATS lân cận bị ảnh hưởng sẽ kích hoạt các quy trình ứng phó theo thỏa thuận tại LOA của hai bên;
- Các ACC kế cận chịu trách nhiệm đối với tàu bay đi vào FIR Hồ Chí Minh sẽ hướng dẫn tổ lái duy trì mực bay và tốc độ bay cuối cùng được chỉ định (số Mach nếu có) trong khi hoạt động trong FIR Hồ Chí Minh;
- Các ACC kế cận chịu trách nhiệm đối với tàu bay đi vào FIR Hồ Chí Minh sẽ không cho phép bất kỳ thay đổi nào về tuyến đường bay, mực bay hoặc tốc độ trừ khi được ủy cho phép cụ thể bởi ACC Hồ Chí Minh;
- Các ACC kế cận chịu trách nhiệm đối với tàu bay đi vào FIR Hồ Chí Minh sẽ thông báo cho tổ lái rằng: sau khi quá cảnh FIR Hồ Chí Minh họ phải thiết lập liên lạc với đơn vị ATS kế cận 10 phút trước thời gian dự kiến vào vùng trời tiếp theo;
- Các hãng hàng không cũng có thể chọn tránh FIR Hồ Chí Minh bằng cách lập kế hoạch bay thông qua các đường bay ATS đã công bố hoặc thông qua bất kỳ đường bay ATS ứng phó thay thế nào được ban hành qua NOTAM của các FIR liên kề.

### 5.8 *Sẵn sàng cho kế hoạch dự phòng*

- Hãng hàng không cần chuẩn bị sẵn sàng cho tình huống có thể đóng cửa vùng trời, tổ lái cần làm quen với các đường bay thay thế được nêu trong kế hoạch này, cũng như các đường bay có thể được Quốc gia ban hành thông qua NOTAM. hoặc AIP.
- Trong trường hợp việc đóng cửa vùng trời chưa được ban hành, ATC thông báo cho tất cả các tàu bay trong khu vực trách nhiệm về các vùng trời đang bị đóng và chờ các chỉ thị tiếp theo.
- KSVKL cần lưu ý rằng khi ban hành lệnh đóng cửa không phận hoặc sân bay, các hãng hàng không riêng lẻ có thể có các yêu cầu khác nhau của Hãng hàng không về đường bay thay thế của họ. ATC cần được cảnh báo để đáp ứng mọi yêu cầu của tàu bay và phản ứng phù hợp với mức độ an toàn.

### 5.9 *Chuyển giao quyền kiểm soát và phối hợp hiệp đồng*

Trừ khi có quy định khác trong LOA giữa hai bên, việc chuyển giao quyền kiểm soát và liên lạc phải ở ranh giới FIR chung giữa các đơn vị ATS.

**6. Phương thức đối với tổ lái và quy trình điều hành tàu bay****6.1 Nộp kế hoạch bay**

Các yêu cầu về lập kế hoạch bay được nêu chi tiết trong AIP của Việt Nam tiếp tục được áp dụng trong các hoạt động ứng phó, trừ khi được sửa đổi bởi các đường bay ATS ứng phó và FLAS do ATC và /hoặc NOTAM quy định.

**6.2 Phê duyệt quá cảnh**

Người khai thác tàu bay phải được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt chuyên bay quá cảnh trước khi khai thác chuyên bay qua FIR Hồ Chí Minh. Trong thời gian kích hoạt Kế hoạch ứng phó này, cơ quan ATS liên kế sẽ cung cấp bình thường các huấn lệnh ATC cho tàu bay vào FIR Hồ Chí Minh. Cơ quan ATS lân cận không chịu trách nhiệm hiệp đồng hoặc cung cấp các phép bay quá cảnh cho FIR Hồ Chí Minh. Người khai thác phải đảm bảo đã nhận được mọi chấp thuận bay qua, theo yêu cầu.

**6.3 Quy trình khai thác của tổ lái**

Tàu bay hoạt động trong FIR Hồ Chí Minh khi xảy ra ứng phó phải tuân thủ các quy định sau:

- Tất cả các tàu bay di chuyển dọc theo các đường bay ATS được thiết lập trong Kế hoạch ứng phó này sẽ tuân thủ các quy tắc bay bằng thiết bị (IFR) và sẽ được chỉ định một mực bay trong khung phân bố mực bay áp dụng cho các đường bay đang bay theo quy định tại Phụ đính 2 kèm Phụ lục này;
- Các chuyến bay phải tuân theo kế hoạch bay, sử dụng các đường bay ứng phó quy định tại Phụ đính 2 kèm Phụ lục này, theo sân bay khởi hành và sân bay đến;
- Tàu bay phải hoạt động gần đường trục tim của đường bay ứng phó được chỉ định;
- Việc giám sát liên lạc liên tục phải được duy trì trên tần số ứng phó cụ thể như quy định tại Phụ lục 5;
- Báo cáo vị trí tàu bay và các thông tin khác khi cần thiết sẽ được phát sóng theo quy trình TIBA được xác định trong Phụ lục 4;
- Đèn dẫn đường và đèn chống va chạm phải được hiển thị;
- Ngoại trừ trường hợp khẩn cấp hoặc vì lý do an toàn bay, tổ lái phải duy trì trong suốt chuyến bay của mình trong FIR Hồ Chí Minh mực bay được chỉ định cuối cùng, số Mach và mã bộ phát đáp SSR. Nếu không có mã bộ phát đáp nào được chỉ định, tàu bay sẽ phát mã A2000.
- Tổ lái phải liên lạc với ACC liên kế tiếp theo càng sớm càng tốt và trong mọi trường hợp không ít hơn mười (10) phút trước thời gian dự kiến đến điểm thoát ly có liên quan từ FIR Hồ Chí Minh;



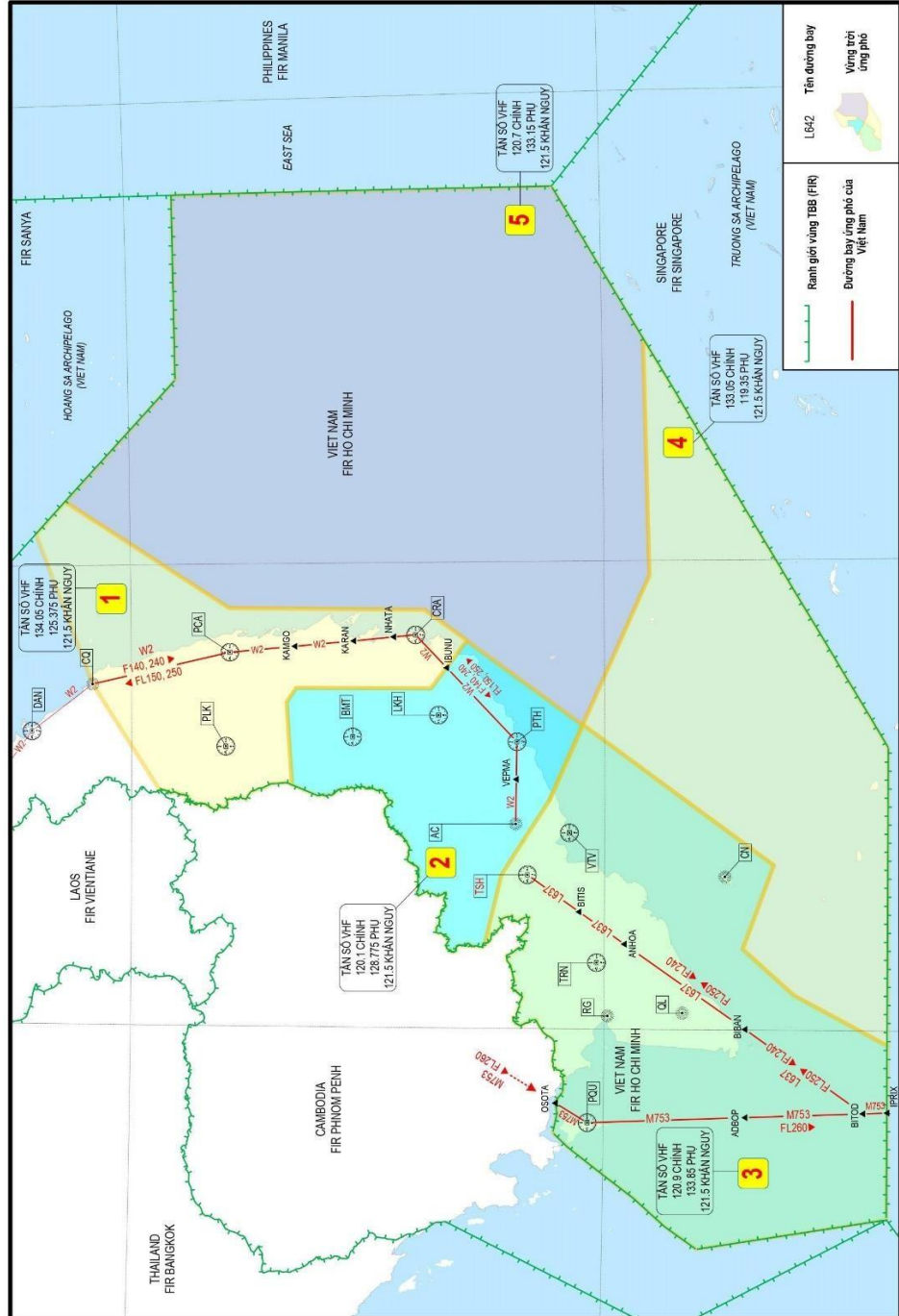
- Tổ lái phải tuân thủ nghiêm các phương thức tàu bay tự phát thanh (TIBA) của ICAO, được mô tả trong Phụ lục 4, trên các tần số VHF và HF được chỉ định được liệt kê trong Phụ lục 5. Khi cần thiết bởi các điều kiện khẩn cấp hoặc yêu cầu an toàn chuyến bay, tổ lái phải phát mù trên các tần số này, tình trạng hiện tại của họ cũng như việc bắt đầu và hoàn thành bất kỳ việc lấy độ cao và hạ độ cao hoặc sai lệch nào so với đường bay ứng phó đã được xác nhận;
- Bất cứ khi nào các trường hợp khẩn cấp và/hoặc lý do an toàn chuyến bay không thể duy trì mức bay được chỉ định trong FIR Hồ Chí Minh, tổ lái phải lấy độ cao hoặc hạ độ cao về phía bên phải của trục tim của đường bay ứng phó và nếu lệch ra ngoài FIR Hồ Chí Minh, phải thông báo ngay cho đơn vị ACC chịu trách nhiệm về vùng trời đó. Tổ lái phải phát mù thông tin chi tiết về bất kỳ thay đổi cấp độ nào bao gồm nhận dạng tàu bay, vị trí và đường bay của tàu bay, mức bay còn trống, mức bay dự kiến, mức bay đã qua và mức bay đường dài được duy trì trên tần số [121.5MHz];
- Không phải tất cả các tình huống hoạt động đều có thể được giải quyết bằng Kế hoạch ứng phó này và tổ lái phải duy trì mức độ cảnh giác cao khi hoạt động trong vùng trời ứng phó và thực hiện hành động thích hợp để đảm bảo an toàn cho các chuyến bay.

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

Phần phụ lục

## Phụ đính 1

SƠ ĐỒ KHU VỰC ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU CỦA ACC HỒ CHÍ MINH LÊN ĐẾN VÀ BAO GỒM CẢ FL255

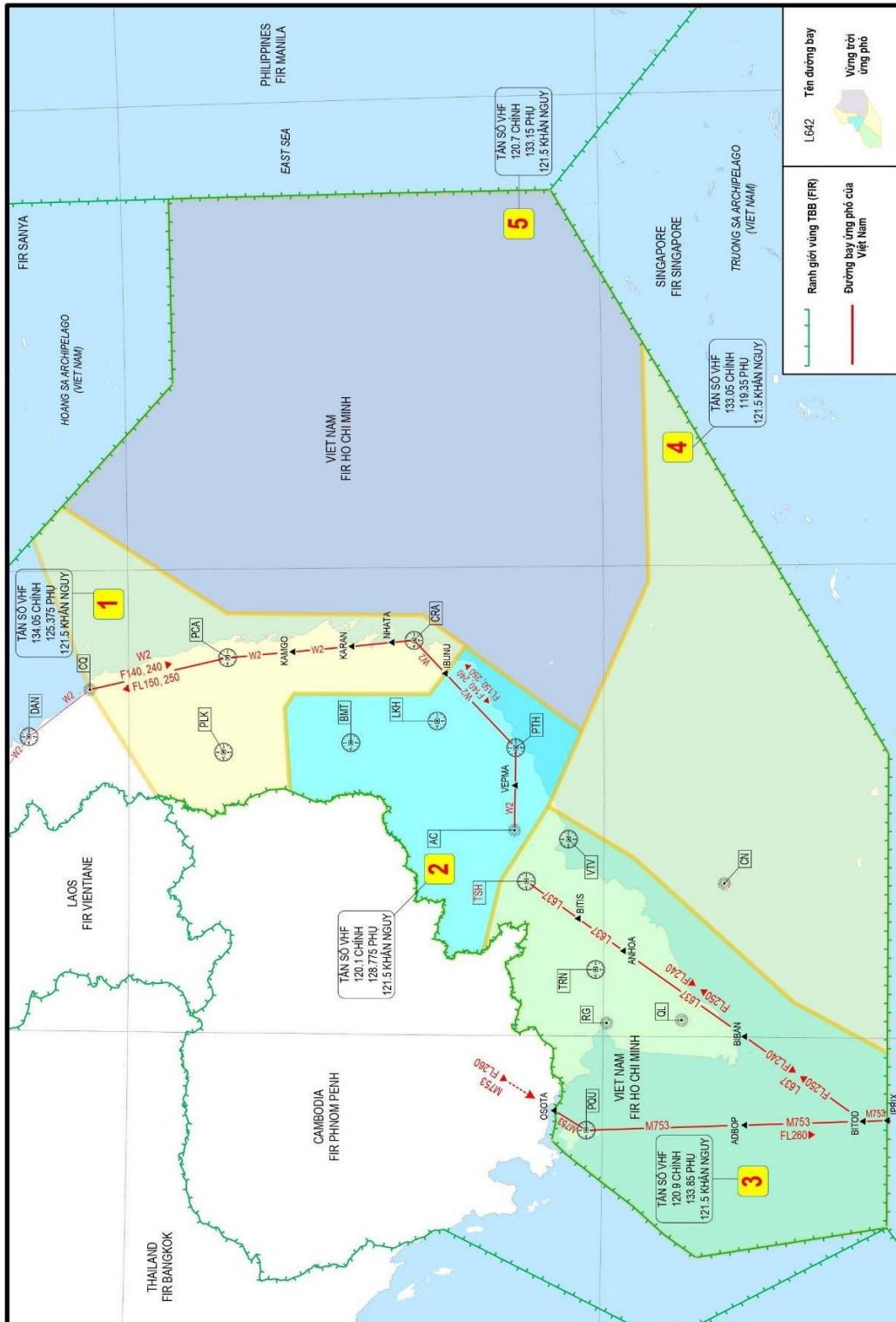


# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

Phần phụ lục

## Phụ đính 1

SƠ ĐỒ KHU VỰC ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU CỦA ACC HỒ CHÍ MINH TỪ FL255 ĐẾN VÀ BAO GỒM CẢ FL265

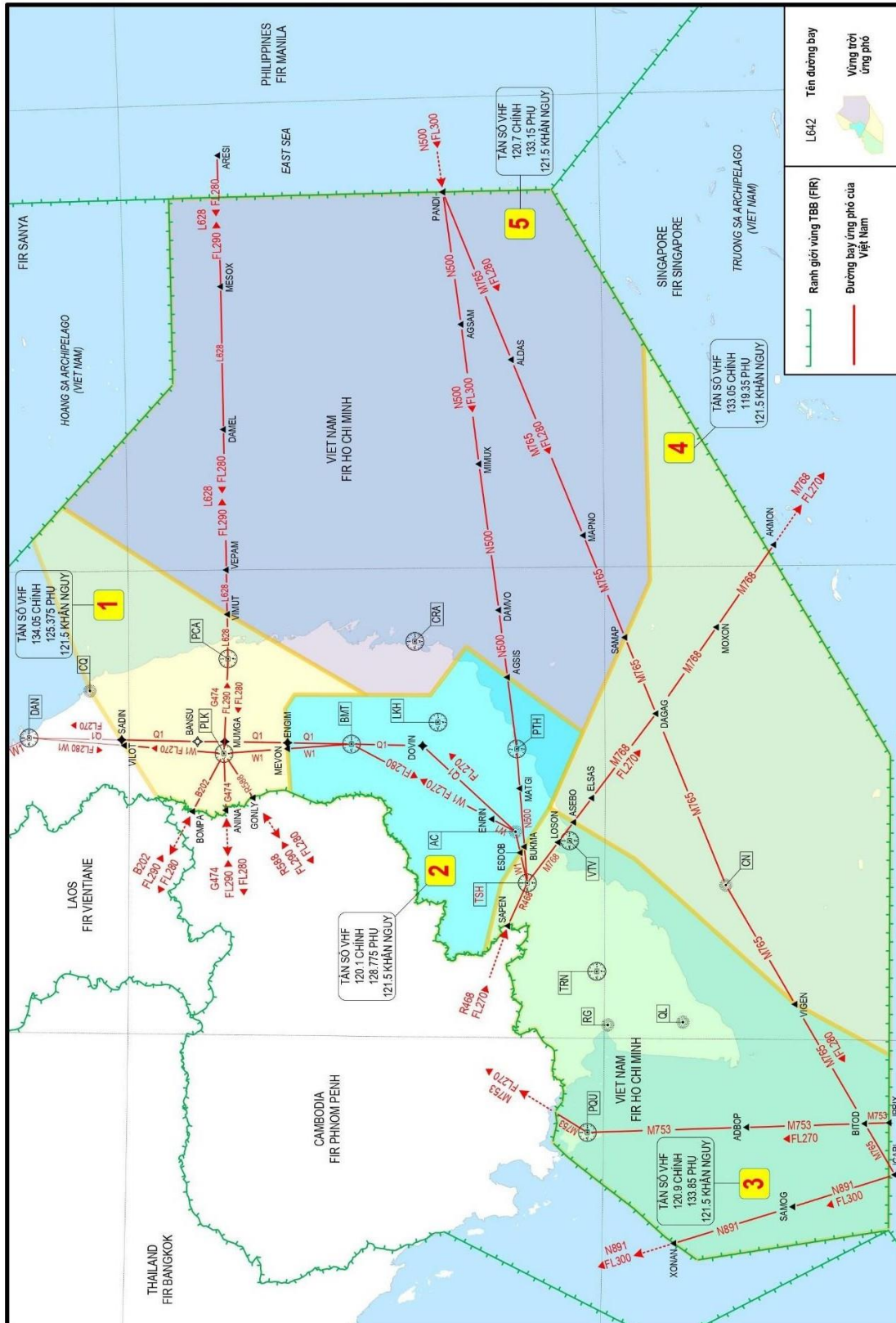


# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

Phần phụ lục

## Phụ đính 1

SƠ ĐỒ KHU VỰC ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU CỦA ACC HỒ CHÍ MINH TỪ FL265 ĐẾN VÀ BAO GỒM CẢ FL305



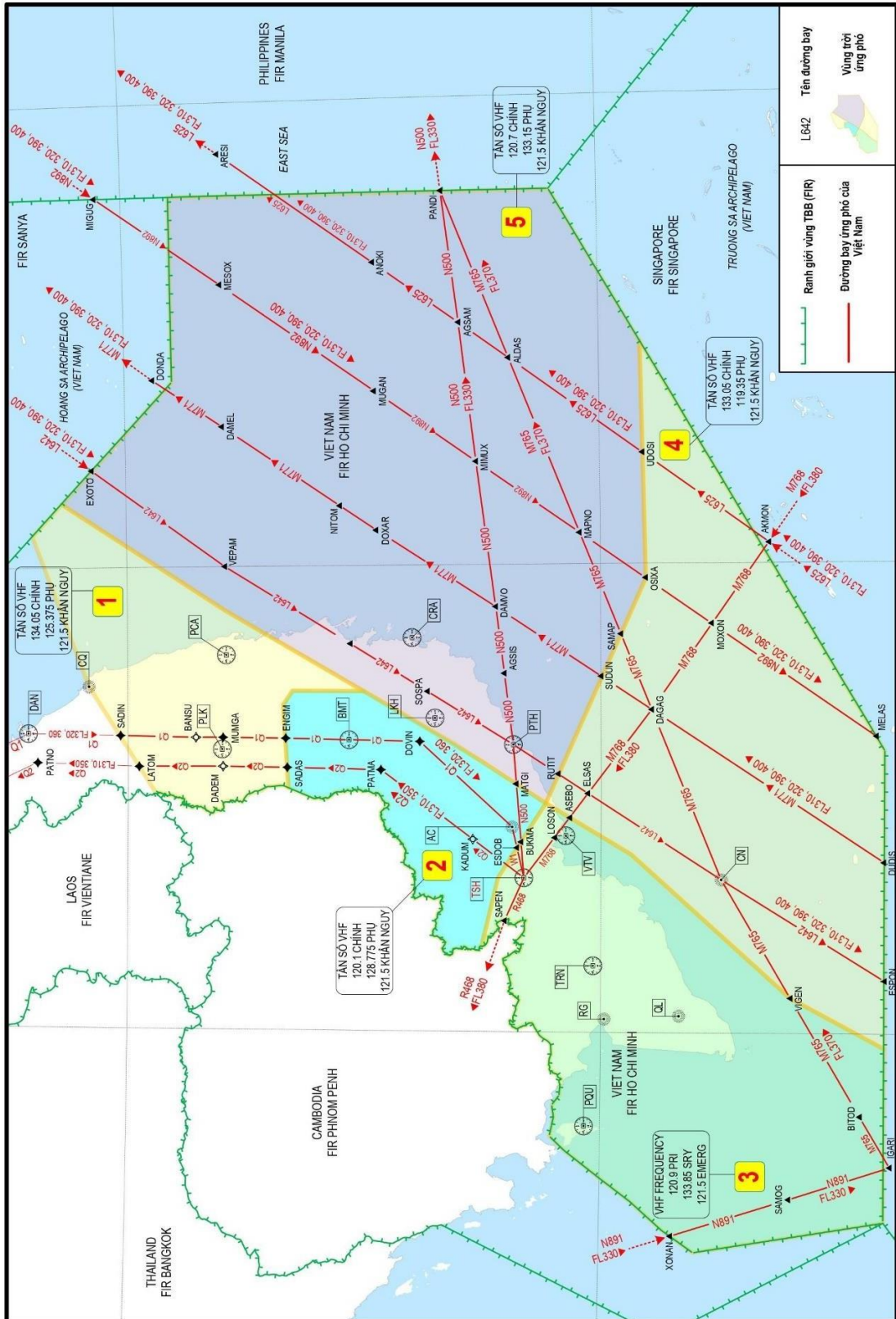


# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

## Phần phụ lục

### Phụ đính 1

SƠ ĐỒ KHU VỰC ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU CỦA ACC HỒ CHÍ MINH TỪ FL305 ĐẾN VÀ BAO GỒM CẢ FL460



**Phụ đính 2****CẤU TRÚC ĐƯỜNG BAY ỨNG PHÓ, MỤC BAY ỨNG PHÓ  
TRONG FIR HỒ CHÍ MINH**

Trong trường hợp ứng phó, các cơ sở ATS tham gia ứng phó yêu cầu tổ lái chuyên sang thực hiện trên các đường hàng không và mục bay ứng phó. Khi thay đổi mục bay, phải thực hiện phương thức bay lệch trục và phát thanh đã được quy định. Các mục bay sử dụng như sau:

<b>Đường HK</b>	<b>Hướng bay</b>	<b>Mục bay</b>
L642 (CRH-4), N892 (CRH-6), M771 (CRH-5), L625 (CRH-7)	Theo hướng bay quy định	310, 320 390, 400
B202, G474, R588, L628	Đông	290
	Tây	280
M753 (CRH-2)	Bắc	270
	Nam	260
N891 (CRH-1)	Bắc	300
	Nam	330
M765	Đông	370
	Tây	280
N500	Đông	330
	Tây	300
L637	Đông Bắc	250
	Tây Nam	240
R468, M768 (CRH-3)	Đông Nam	270
	Tây Bắc	380
W1	Bắc	270
	Nam	280
Q1	Nam	320, 360
	Bắc	270
W2	Nam	140, 240
	Bắc	150, 250
Q2	Bắc	310, 350

# KẾ HOẠCH ỨNG PHÓ KHÔNG LƯU HKDD VIỆT NAM

Phần phụ lục

## Phụ đính 3

NHẬT KÝ HOẠT ĐỘNG						
Ngày.....tháng.....năm.....						
- Trục ban chỉ huy: .....(1).....				Xác nhận của Trục ban chỉ huy: .....		
(ký và ghi rõ họ tên)						
Stt	Nội dung công việc	Thời gian bắt đầu (UTC)	Thời gian kết thúc (UTC)	Đơn vị báo cáo	Công việc tiếp theo	Đơn vị nhận
	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)

Hướng dẫn ghi nhật ký hoạt động:

(1): Ghi tên cán bộ trực Ban chỉ huy ứng phó;

(2): Ghi nhận nội dung tóm tắt công việc thực hiện ứng phó;

(3), (4): Ghi nhận thời gian thực hiện các công việc thực hiện ứng phó;

(5): Ghi nhận Đơn vị ban đầu báo cáo về tình huống ứng phó;

(6): Ghi nhận nội dung tóm tắt công việc tiếp theo cần thực hiện (báo cáo, hiệp đồng...)

(7): Ghi nhận đơn vị nhận nội dung công việc tiếp theo.