

Số: 52 /2023/TT-BGTVT

Hà Nội, ngày 31 tháng 12 năm 2023

**THÔNG TƯ**

**Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay**

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

*Căn cứ Nghị định số 56/2022/NĐ-CP ngày 24 tháng 8 năm 2022 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;*

*Căn cứ Nghị định số 66/2015/NĐ-CP ngày 12 tháng 8 năm 2015 của Chính phủ quy định về Nhà chức trách hàng không;*

*Căn cứ Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ quy định về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay;*

*Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam;*

*Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.*

**Điều 1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30 tháng 11 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay (sau đây gọi là Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT)**

1. Sửa đổi, bổ sung khoản 17, khoản 21 và bổ sung khoản 27, khoản 28, khoản 29, khoản 30, khoản 31, khoản 32 Điều 2 như sau:

a) Sửa đổi, bổ sung khoản 17 Điều 2 như sau:

“17. Ngày cơ sở tính slot lịch sử (Historic Baseline Date) là ngày lấy số liệu slot đã được xác nhận để làm cơ sở xác định slot lịch sử theo lịch điều phối slot của IATA.”;

b) Sửa đổi, bổ sung khoản 21 Điều 2 như sau:

“21. Slot là thời gian khởi hành (Off Block Time) hoặc thời gian kết thúc (In Block Time) của một chuyến bay theo kế hoạch vào ngày, tháng, năm cụ thể để chuyến bay được sử dụng hạ tầng cảng hàng không khai thác đi hoặc đến.”;

c) Bổ sung khoản 27 Điều 2 như sau:

“27. Cảng hàng không được điều phối toàn phần là cảng hàng không có năng lực cơ sở hạ tầng không đảm bảo nhu cầu sử dụng slot của các hãng hàng không.”;

d) Bổ sung khoản 28 Điều 2 như sau:

“28. Thời hạn thông báo slot lịch sử (SHL Deadline) là thời hạn Cục Hàng không Việt Nam thông báo slot lịch sử đến các hãng hàng không theo lịch điều phối slot do IATA công bố.”;

đ) Bổ sung khoản 29 Điều 2 như sau:

“29. Thời hạn chấp thuận slot lịch sử (Agreed Historic Deadline) là thời hạn các hãng hàng không gửi trả lời về các slot lịch sử do Cục Hàng không Việt Nam thông báo theo lịch điều phối slot do IATA công bố.”;

e) Bổ sung khoản 30 Điều 2 như sau:

“30. Thời hạn gửi đề xuất đầu mùa lịch bay (Initial Submission Deadline) là thời hạn các hãng hàng không gửi điện văn đề xuất chuỗi slot đầu mùa lịch bay đến Cục Hàng không Việt Nam theo lịch điều phối slot do IATA công bố.”;

g) Bổ sung khoản 31 Điều 2 như sau:

“31. Thời hạn phân bổ chuỗi slot đầu mùa lịch bay (SAL Deadline) là thời hạn Cục Hàng không Việt Nam thực hiện việc điều phối các đề xuất slot đầu mùa lịch bay của các hãng hàng không theo lịch điều phối slot do IATA công bố.”;

h) Bổ sung khoản 32 Điều 2 như sau:

“32. Thời hạn trả chuỗi slot vào đầu mùa lịch bay (Series Return Deadline) là thời hạn các hãng hàng không trả lại các chuỗi slot không sử dụng theo lịch điều phối slot do IATA công bố.”;

2. Bổ sung các khoản 19, khoản 20 Điều 3 như sau:

a) Bổ sung khoản 19 Điều 3 như sau:

“19. AOBT (Actual Off-Block Time): thời gian chuyến bay khởi hành thực tế.”;

b) Bổ sung khoản 20 Điều 3 như sau:

“20. AIBT (Actual In-Block Time) là thời gian thực tế kết thúc chuyến bay.”;

3. Thay thế Mục 12. Chương II như sau:

## **“MỤC 12. ĐIỀU PHỐI GIỜ HẠ, CÁT CÁNH TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY**

### **Điều 83. Hội đồng slot**

1. Cục Hàng không Việt Nam thành lập Hội đồng slot để tham vấn ý kiến về các nội dung trong công tác điều phối slot, bao gồm:

- a) Tham số điều phối slot, thay đổi tham số điều phối slot;
- b) Giải pháp tăng năng lực khai thác tại các cảng hàng không, sân bay Việt Nam;
- c) Điều chỉnh, thay đổi độ dài chuỗi slot; tỷ lệ sử dụng đúng của mỗi chuỗi slot; tỷ lệ sử dụng slot trên slot xác nhận và tỷ lệ sử dụng đúng slot trên số slot được xác nhận làm cơ sở xem xét các đề xuất slot bổ sung của các hãng hàng không trong mùa lịch bay; chỉ số slot sử dụng đúng; slot lịch sử của các hãng hàng không trong trường hợp điều chỉnh giảm tham số điều phối slot; các mốc thời hạn tại lịch điều phối slot của IATA;
- d) Chỉ số slot sử dụng đúng, tỷ lệ sử dụng đúng slot liên quan đến việc xác định slot lịch sử và các mốc thời gian theo lịch điều phối slot của IATA và độ dài chuỗi slot đối với các quốc gia có hãng hàng không hai nước khai thác đi, đến đảm bảo cân bằng lợi ích của hai quốc gia;
- đ) Danh sách cảng hàng không được điều phối toàn phần.

2. Thành phần Hội đồng slot bao gồm đại diện các hãng hàng không Việt Nam, người khai thác cảng hàng không, sân bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và các đơn vị thuộc Cục Hàng không Việt Nam.

### **Điều 84. Nguyên tắc xác định tham số điều phối slot**

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm xây dựng chỉ số giới hạn năng lực khai thác nhà ga, sân đỗ tàu bay.

2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đảm bảo hoạt động bay có trách nhiệm xây dựng chỉ số giới hạn năng lực khai thác đường cất, hạ cánh và dịch vụ điều hành bay.

3. Trên cơ sở chỉ số giới hạn năng lực được quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này và ý kiến Hội đồng slot, Cục Hàng không Việt Nam quyết định về tham số điều phối slot, thay đổi tham số điều phối slot.

4. Tham số điều phối slot tại cảng hàng không được xác định theo nguyên tắc sau:

a) Tham số điều phối slot liên quan đến nhà ga, sân đỗ tàu bay không vượt quá chỉ số giới hạn năng lực khai thác nhà ga, sân đỗ tàu bay quy định tại khoản 1 Điều này;

b) Tham số điều phối slot liên quan đến đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay không vượt quá 80% chỉ số giới hạn quy định tại khoản 2 Điều này đối với các cảng hàng không được điều phối toàn phần. Tham số điều phối slot của các cảng hàng không không được điều phối toàn phần không vượt quá chỉ số giới

hạn năng lực khai thác đường cất, hạ cánh và dịch vụ điều hành bay quy định tại khoản 2 Điều này.

5. Cục Hàng không Việt Nam xem xét, quyết định điều chỉnh tăng tham số điều phối slot đường cất, hạ cánh và dịch vụ điều hành bay tại cảng hàng không được điều phối toàn phần không vượt quá chỉ số giới hạn năng lực được quy định tại khoản 2 Điều này trong giai đoạn:

- a) Tết Nguyên đán từ ngày 15 tháng Chạp đến 15 tháng Giêng Âm lịch;
- b) Cao điểm Hè từ ngày 15 tháng 5 đến ngày 15 tháng 8 Dương lịch;
- c) Giai đoạn nghỉ Lễ theo quy định;
- d) Các sự kiện văn hóa, kinh tế, chính trị và các giai đoạn cao điểm khác theo yêu cầu của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải.

#### **Điều 85. Slot lịch sử**

1. Slot lịch sử của một mùa lịch bay là chuỗi slot được sử dụng đúng với tỷ lệ ít nhất 80% của mỗi chuỗi slot quốc tế hoặc tỷ lệ ít nhất 70% của mỗi chuỗi slot nội địa quy định tại khoản 2 Điều này.

2. Các chuỗi slot được xem xét làm cơ sở tính slot lịch sử bao gồm:

- a) Các chuỗi slot được xác nhận lần cuối đến ngày cơ sở tính slot lịch sử;
- b) Các chuỗi slot nội địa được xác nhận thay đổi trước ngày 15 tháng 9 đối với lịch bay mùa Đông và trước ngày 15 tháng 02 đối với lịch bay mùa Hè;
- c) Các chuỗi slot nội địa thay đổi từ các chuỗi slot quốc tế và ngược lại được xác nhận trước ngày 15 tháng 9 đối với lịch bay mùa Đông và trước ngày 15 tháng 02 đối với lịch bay mùa Hè;
- d) Các chuỗi slot đề xuất mới (code N, B) được xác nhận lần đầu, các chuỗi slot đề xuất mới (code N) được thực hiện đồng thời với việc hủy chuỗi slot (code D) sau ngày cơ sở tính slot lịch sử;
- đ) Các chuỗi slot quy định tại điểm b, điểm c khoản này phải được đề xuất chậm nhất đến ngày 10 tháng 02 đối với lịch bay mùa Hè và ngày 10 tháng 9 đối với lịch bay mùa Đông.

3. Thứ tự ưu tiên xác định slot lịch sử trong trường hợp số lượng chuỗi slot đủ điều kiện xem xét lịch sử vượt tham số điều phối slot:

- a) Các chuỗi slot được xác nhận đến ngày cơ sở tính slot lịch sử;
- b) Các chuỗi slot xác nhận quy định tại điểm b, điểm c khoản 2 Điều này;
- c) Các chuỗi slot xác nhận quy định tại điểm d khoản 2 Điều này.

4. Slot sử dụng đúng

a) Đối với slot cất cánh là slot được khai thác thực tế không sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận: 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa; 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn

6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất;

b) Đối với slot hạ cánh là slot có giờ khai thác thực tế;

c) Các slot đã được xác nhận nhưng bị ảnh hưởng do thiên tai, dịch bệnh, đóng cửa sân bay theo yêu cầu của nhà chức trách hoặc cảng hàng không, sân bay đi, đến;

d) Các slot đã được xác nhận bị ảnh hưởng trực tiếp do thay đổi kế hoạch bay nhằm phục vụ các chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang hoặc theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền.

5. Tỷ lệ sử dụng đúng slot là thương số của tổng số slot sử dụng đúng trên tổng số slot được xác nhận (đối với lịch bay mùa Hè: tính từ ngày bắt đầu của chuỗi đến ngày cuối cùng của chuỗi nhưng không quá ngày 20 tháng 8; đối với lịch bay mùa Đông: tính từ ngày bắt đầu của chuỗi đến ngày cuối cùng của chuỗi). Các chuỗi slot có ngày bắt đầu sau ngày 20 tháng 8 sẽ không được thông báo slot lịch sử.

6. Cục Hàng không Việt Nam thông báo slot lịch sử cho các hãng hàng không trên cơ sở các chuỗi slot được xác nhận tại điểm a, điểm b, điểm c khoản 2 Điều này theo lịch công bố của IATA.

7. Cục Hàng không Việt Nam xem xét thông báo cho hãng hàng không trước thời điểm phân bổ chuỗi slot đầu mùa lịch bay về khả năng các slot quy định tại điểm d khoản 2 Điều này là slot lịch sử trong trường hợp hãng hàng không gửi đề nghị và tài liệu chứng minh.

8. Hãng hàng không có trách nhiệm gửi tài liệu chứng minh:

a) Chuyến bay bị ảnh hưởng quy định tại điểm d khoản 4 Điều này đến người khai thác cảng hàng không, sân bay trước 14 ngày so với thời điểm thông báo slot lịch sử theo lịch công bố của IATA;

b) Trong vòng 07 ngày kể từ thời điểm thông báo slot lịch sử theo lịch công bố của IATA đối với quy định tại khoản 7 Điều này.

9. Quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này được áp dụng bắt đầu từ ngày 26 tháng 10 năm 2025 của lịch bay mùa Đông năm 2025 để làm cơ sở xác định slot lịch sử cho mùa Đông năm 2026 và các mùa lịch bay kế tiếp.

#### **Điều 86. Thứ tự ưu tiên điều phối giờ hạ, cất cánh**

1. Cục Hàng không Việt Nam điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo thứ tự ưu tiên như sau:

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

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

c) Các slot kéo dài của mùa khai thác liền kề trước đó;

d) Slot của hãng hàng không lần đầu tiên khai thác đến cảng hàng không (chỉ ưu tiên xác nhận 06 slot/ngày);

đ) Slot đề xuất mới của hãng hàng không đang khai thác.

2. Cục Hàng không Việt Nam sử dụng các tiêu chí ưu tiên bổ sung để điều phối các slot chưa được xác nhận theo quy định tại khoản 1 Điều này và các slot đề xuất mới của hãng hàng không đang khai thác theo thứ tự như sau:

a) Giai đoạn hiệu lực của chuỗi slot kéo dài từ đầu mùa đến cuối mùa;

b) Giai đoạn hiệu lực của chuỗi slot dài hơn được ưu tiên hơn;

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

d) Slot của các đường bay phục vụ kinh tế, xã hội;

đ) Chuyển bay quốc tế có độ dài đường bay dài hơn;

e) Chuyển bay đến, đi từ cảng hàng không mới;

g) Chuỗi slot đã được hãng hàng không trả lại của mùa tương ứng trước đó không muộn hơn thời hạn trả chuỗi slot vào đầu mùa lịch bay;

h) Chuyển bay sử dụng tàu bay thân rộng có cấu hình thương mại lớn.

3. Trong trường hợp điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo thứ tự ưu tiên quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này mà chưa xác nhận hết thì phân bổ lần lượt 1:1 theo từng ngày và khung giờ cụ thể, theo thứ tự hãng hàng không có tỷ lệ sử dụng đúng slot từ cao xuống thấp trong giai đoạn mùa lịch bay tương ứng liền kề trước đó của cảng hàng không tương ứng.

### **Điều 87. Quy trình điều phối giờ hạ, cất cánh tại cảng hàng không được điều phối toàn phần**

1. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo slot lịch sử trước mỗi mùa lịch bay đến hãng hàng không theo thời hạn thông báo slot lịch sử tại lịch điều phối slot của IATA.

2. Hãng hàng không trả lời đồng ý hoặc không đồng ý đối với slot lịch sử tại lịch điều phối slot của IATA. Trường hợp không nhận được trả lời của hãng hàng không sau thời hạn này thì được coi là hãng hàng không đồng ý slot lịch sử.

3. Hãng hàng không gửi điện văn đề xuất điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay đến địa chỉ thư điện tử được công bố trên Trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam. Thời hạn gửi đề xuất đầu mùa lịch bay theo lịch điều phối slot của IATA.

4. Cục Hàng không Việt Nam điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay trên cơ sở thứ tự ưu tiên quy định tại Điều 86 Thông tư này và gửi điện văn kết quả điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay đến hãng hàng không theo thời hạn phân bổ chuỗi slot đầu mùa lịch bay tại lịch điều phối slot của IATA.

5. Sau thời hạn phân bổ chuỗi slot đầu mùa lịch bay, Cục Hàng không Việt Nam lập danh sách các chuỗi slot đề xuất của các hãng hàng không mới, đường

bay mới quy định tại khoản 3 Điều này mà chưa được xác nhận theo danh sách điện văn chờ. Các chuỗi slot trong danh sách này sẽ được ưu tiên xác nhận khi có slot khả dụng theo thứ tự ưu tiên quy định tại Điều 86 Thông tư này cho đến ngày cơ sở tính slot lịch sử.

6. Trường hợp hãng hàng không gửi đề xuất chuỗi slot sau thời hạn gửi đề xuất đầu mùa lịch bay, Cục Hàng không Việt Nam điều phối theo các nguyên tắc sau:

a) Chỉ được xem xét sau thời hạn phân bổ chuỗi slot đầu mùa lịch bay và sau các chuỗi slot quy định khoản 5 Điều này;

b) Hãng hàng không gửi đề xuất trước sẽ được xem xét trước;

c) Các chuỗi slot đề xuất sau ngày 15 tháng 9 đối với lịch bay mùa Đông và sau ngày 15 tháng 02 đối với lịch bay mùa Hè sẽ được điều phối cùng với các slot không phải là chuỗi theo nguyên tắc gửi trước được xem xét trước.

7. Đối với các đề xuất slot không phải chuỗi, Cục Hàng không Việt Nam điều phối theo các nguyên tắc sau:

a) Chỉ điều phối sau ngày 15 tháng 9 đối với lịch bay mùa Đông và sau ngày 15 tháng 02 đối với lịch bay mùa Hè;

b) Hãng hàng không gửi đề xuất trước sẽ được xem xét trước.

8. Trường hợp điều chỉnh giảm tham số điều phối tại một cảng hàng không:

a) Trường hợp tham số điều phối giảm, Cục Hàng không Việt Nam điều chỉnh giảm tương ứng số slot đang sử dụng của các hãng hàng không theo tỷ trọng slot nắm giữ của hãng hàng không tại cảng hàng không đó theo từng khung giờ cụ thể của giai đoạn cần điều chỉnh;

b) Trong trường hợp tham số điều phối bị điều chỉnh giảm đã phục hồi nhỏ hơn hoặc bằng mức ban đầu, Cục Hàng không Việt Nam điều chỉnh tăng tương ứng số slot của các hãng hàng không theo tỷ trọng nắm giữ của hãng hàng không tại thời điểm trước khi thực hiện điều chỉnh giảm.

9. Trường hợp tăng tham số điều phối trong các giai đoạn quy định tại khoản 5 Điều 84 Thông tư này, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện điều phối như sau:

a) Các slot được tăng thêm sẽ được tạo thành quỹ;

b) 50% số lượng slot quy định tại điểm a khoản này được điều phối trên cơ sở tỷ trọng slot nắm giữ của các hãng hàng không tương ứng với giai đoạn tăng tham số tại thời điểm ngày cơ sở tính slot lịch sử, không áp dụng quy định nêu tại khoản 12 Điều này;

c) 50% số lượng slot nêu tại điểm a khoản này được điều phối theo thứ tự ưu tiên tại khoản 2, khoản 3 Điều 86 Thông tư này và quy định tại khoản 12 Điều này.

10. Tham số điều phối được điều chỉnh tăng do nâng cao năng lực phục vụ của cảng hàng không và dịch vụ đảm bảo hoạt động bay:

a) Trường hợp tham số điều phối tăng trước thời hạn phân bổ chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo lịch điều phối slot của IATA, Cục Hàng không Việt Nam điều phối theo quy trình điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay quy định tại khoản 4 Điều này;

b) Trường hợp tham số điều phối tăng sau thời hạn phân bổ chuỗi slot đầu mùa lịch bay theo lịch điều phối slot của IATA, Cục Hàng không Việt Nam điều phối theo quy định tại khoản 9 Điều này.

11. Hãng hàng không có trách nhiệm trả lại slot đã xác nhận nhưng không sử dụng bằng điện văn đến Cục Hàng không Việt Nam. Việc trả lại slot không sử dụng được thực hiện như sau:

a) Hãng hàng không trả lại slot đến thời hạn trả chuỗi slot vào đầu mùa lịch bay theo lịch điều phối slot của IATA thì thời gian tương ứng với số slot trả lại sẽ được trừ đi khi tính slot lịch sử. Các hãng hàng không trả lại chuỗi slot được ghi nhận và lập thành danh sách;

b) Hãng hàng không trả slot đã được xác nhận tối thiểu trước 10 ngày so với ngày dự kiến khai thác thì slot được trả lại sẽ được trừ đi khi xác định tỷ lệ sử dụng slot trên slot xác nhận của tháng gần nhất để làm cơ sở xác nhận slot bổ sung.

12. Cục Hàng không Việt Nam thực hiện quy trình điều phối slot bổ sung (nếu có) theo các điều kiện như sau:

a) Hãng hàng không có tỷ lệ sử dụng slot cất cánh đạt từ 85% trở lên và tỷ lệ sử dụng đúng slot cất cánh đạt từ 75% trở lên của tháng gần nhất được công bố;

b) Tỷ lệ slot tại lịch khai thác hàng ngày của hãng hàng không trùng với slot đã được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận của tháng gần nhất đạt từ 85% trở lên;

c) Không áp dụng quy định tại điểm a, điểm b khoản này đối với hãng hàng không có slot lịch sử trung bình từ 6 slot trong một ngày trở xuống hoặc theo yêu cầu của Bộ Giao thông vận tải.

#### **Điều 87a. Quy trình điều phối giờ hạ, cất cánh tại cảng hàng không không được điều phối toàn phần**

1. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo danh sách chuỗi slot được ghi nhận vào cuối mùa lịch bay đối với lịch bay mùa Đông và các chuỗi slot được ghi nhận vào ngày 20 tháng 8 đối với lịch bay mùa Hè tương ứng trước đó đến các hãng hàng không theo thời hạn thông báo slot lịch sử tại lịch điều phối slot của IATA.

2. Hãng hàng không trả lời đồng ý hoặc không đồng ý với danh sách chuỗi slot được thông báo tại cảng hàng không theo thời hạn chấp thuận slot lịch sử tại lịch điều phối slot của IATA. Trường hợp không nhận được trả lời của hãng hàng không sau thời hạn này là hãng hàng không đồng ý với danh sách slot được ghi nhận vào cuối mùa lịch bay tương ứng trước đó.

3. Hãng hàng không gửi điện văn đề xuất điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay đến địa chỉ thư điện tử được công bố trên Trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam không muộn hơn 15 ngày so với thời hạn gửi đề xuất đầu mùa lịch bay tại lịch điều phối slot của IATA.

4. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm điều phối chuỗi slot đầu mùa lịch bay hoặc lấy ý kiến của người khai thác cảng hàng không (trong trường hợp cần thiết). Đối với các đề xuất mới (Code N), Cục Hàng không Việt Nam điều phối theo tiêu chí ưu tiên bổ sung theo quy định tại khoản 2 Điều 86 Thông tư này.

5. Cục Hàng không Việt Nam sẽ điều phối các chuỗi slot gửi sau thời hạn quy định tại khoản 3 Điều này cùng với các slot không phải là chuỗi theo nguyên tắc hãng hàng không gửi đề xuất trước được xem xét trước sau khi thực hiện việc điều phối slot quy định tại khoản 4 Điều này.

#### **Điều 88. Công bố thông tin**

1. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm tổng hợp các thông tin cảng hàng không được điều phối toàn phần như sau:

- a) Tham số điều phối slot của cảng hàng không, sân bay;
- b) Kết quả xác nhận slot cập nhật đến ngày bắt đầu mùa lịch bay;
- c) Kết quả thống kê tỷ lệ sử dụng slot trên slot xác nhận, tỷ lệ sử dụng đúng slot trên số slot được xác nhận hàng tháng.

2. Các thông tin quy định tại khoản 1 Điều này được công bố công khai trên Trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam.

#### **Điều 89. Quy định về xây dựng cơ sở dữ liệu slot và ứng dụng công nghệ thông tin**

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

a) Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xây dựng cơ sở dữ liệu để điều phối slot. Các thông số chính của cơ sở dữ liệu gồm tham số điều phối slot, điện văn trao đổi slot, số liệu về slot lịch sử theo mùa của các hãng hàng không, số liệu slot được xác nhận cập nhật, quỹ slot còn lại cập nhật và các thông số cần thiết khác do Cục Hàng không Việt Nam quyết định;

b) Người khai thác cảng hàng không, sân bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và các tổ chức liên quan khác tham gia hoạt động vận chuyển, khai thác tại các cảng hàng không được điều phối có trách nhiệm cung cấp dữ liệu định kỳ quy định tại Điều 90 Thông tư này hoặc đột xuất theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

2. Cục Hàng không Việt Nam cấp quyền truy cập hệ thống phần mềm quản lý slot cho các hãng hàng không Việt Nam, người khai thác cảng hàng không, sân bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và Cảng vụ hàng không. Các đơn vị có trách nhiệm bảo mật tài khoản truy cập hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam.

## **Điều 90. Chế độ báo cáo và cung cấp thông tin để xây dựng cơ sở dữ liệu**

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo và cung cấp thông tin sau:

a) Giới hạn năng lực khai thác nhà ga, sân đỗ định kỳ hai lần 01 năm, khi có thay đổi hoặc theo yêu cầu, theo Mẫu số 5.1.1 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Sử dụng slot chuyến bay nội địa, quốc tế và việc lập kế hoạch khai thác hàng ngày so với slot được xác nhận hàng tháng theo Mẫu số 5.1.2 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này vào ngày 05 của tháng kế tiếp;

c) Số lượng tàu bay đỗ qua đêm được xác nhận cho hãng hàng không theo Mẫu số 5.1.4 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này trước ngày 15 tháng 4 hàng năm báo cáo đối với số liệu của lịch bay mùa Đông kế tiếp và trước ngày 15 tháng 9 hàng năm báo cáo đối với số liệu của lịch bay mùa Hè kế tiếp;

d) Sử dụng chuỗi slot theo số hiệu chuyến bay của mùa lịch bay theo Mẫu số 5.1.5 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này; báo cáo gửi về Cục Hàng hàng không Việt Nam trước 10 ngày so với ngày thông báo slot lịch sử theo lịch điều phối slot của IATA đối với số liệu tổng hợp theo lịch bay mùa. Cục Hàng hàng không Việt Nam có trách nhiệm cung cấp lịch điều phối slot của IATA cho người khai thác cảng hàng không, sân bay;

đ) Giám sát thu hồi slot theo số hiệu chuyến bay trong mùa lịch bay theo Mẫu số 5.1.6 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này; báo cáo gửi về Cục Hàng hàng không Việt Nam vào ngày 10 hàng tháng để tổng hợp thu hồi chuỗi slot theo quy định tại Điều 92 Thông tư này.

2. Cảng vụ hàng không báo cáo và cung cấp thông tin giám sát sử dụng slot chuyến bay đi theo Mẫu số 5.2.1 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này vào ngày 07 của tháng kế tiếp.

3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay báo cáo và cung cấp chỉ số giới hạn năng lực khai thác đường cất hạ cánh và dịch vụ điều hành bay định kỳ hai lần 01 năm hoặc khi có thay đổi hoặc theo yêu cầu theo Mẫu 6.1 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

## **Điều 91. Cơ chế giám sát, quản lý việc sử dụng slot tại các cảng hàng không điều phối toàn phần**

1. Giám sát thực hiện slot

a) Cảng vụ hàng không có trách nhiệm giám sát việc thực hiện slot tại cảng hàng không thuộc phạm vi quản lý, báo cáo Cục Hàng hàng không Việt Nam.

b) Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm xây dựng cơ sở dữ liệu, đầu tư hệ thống công nghệ thông tin để tiếp nhận, xử lý dữ liệu thực hiện slot của các hãng hàng không, báo cáo Cục Hàng hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không.

c) Hãng hàng không hoặc đơn vị phục vụ mặt đất được hãng hàng không ủy quyền có trách nhiệm cung cấp dữ liệu chính xác về thời gian AOBT, AIBT cho người khai thác cảng hàng không, sân bay để thực hiện các nội dung được quy định tại điểm b khoản 1 Điều này.

2. Các hãng hàng không mở bán vé, đặt giữ chỗ khi chưa có slot lịch sử hoặc slot chưa được xác nhận sẽ không được xem xét xác nhận thêm slot trên đường bay dự kiến khai thác.

### 3. Quản lý tàu bay đỗ qua đêm

a) Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm xác nhận số lượng tàu bay đỗ qua đêm cho từng hãng hàng không theo đăng ký của các hãng hàng không phù hợp với năng lực khai thác của cảng hàng không theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều 90 Thông tư này.

b) Hãng hàng không Việt Nam có trách nhiệm xây dựng kế hoạch khai thác phù hợp và tuân thủ số lượng tàu bay đỗ qua đêm quy định tại điểm a khoản này.

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

d) Trong trường hợp hãng hàng không không tuân thủ số lượng tàu bay đỗ qua đêm đã được xác nhận dẫn đến quá tải sân đỗ tàu bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay có quyền từ chối việc tiếp nhận chuyến bay của hãng hàng không gây quá tải sân đỗ và thông báo việc từ chối này đến doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đảm bảo hoạt động bay, hãng hàng không và báo cáo Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không.

4. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm cung cấp cho người khai thác cảng hàng không, sân bay dữ liệu về slot đã được xác nhận ngay sau khi gửi cho các hãng hàng không để người khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện việc so sánh, đối chiếu, xử lý số liệu để báo cáo theo quy định tại điểm a khoản 3 Điều này.

5. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm cung cấp tài khoản cho Cảng vụ hàng không để truy cập vào hệ thống cơ sở dữ liệu quản lý chuyến bay của Cảng hàng không.

## **Điều 92. Các trường hợp thu hồi chuỗi slot**

1. Hãng hàng không không bắt đầu khai thác hoặc ngừng khai thác liên tục trong khoảng thời gian tương ứng 30% của chuỗi slot được xác nhận nhưng không được quá 06 tuần.

2. Hãng hàng không sử dụng không đúng slot (bao gồm cả slot được xác nhận nhưng không sử dụng và không trả lại đúng hạn) liên tục trong khoảng thời gian tương ứng 40% của chuỗi slot được xác nhận nhưng không được quá 08 tuần.

3. Các hãng hàng không có chuỗi slot bị thu hồi sẽ không được tính slot lịch sử cho mùa lịch bay tương ứng tiếp theo.

4. Cục Hàng không Việt Nam sẽ thực hiện thu hồi các chuỗi slot quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này.

**Điều 93. Hoán đổi chuỗi slot giữa các hãng hàng không**

1. Các hãng hàng không được phép hoán đổi chuỗi slot trên cơ sở 1:1 trong cùng một cảng hàng không với các điều kiện sau:

- a) Phải hoán đổi toàn bộ chuỗi slot;
- b) Chỉ được hoán đổi chuỗi slot một lần trong một mùa lịch bay.

2. Các hãng hàng không đề xuất hoán đổi chuỗi slot gửi điện văn đến Cục Hàng không Việt Nam chậm nhất trước 01 tuần trước ngày bắt đầu của chuỗi slot theo các nội dung sau:

- a) Tên của các hãng hàng không đề xuất hoán đổi slot;
- b) Chuỗi slot đề xuất hoán đổi;
- c) Giai đoạn hoán đổi (giai đoạn khai thác, mùa lịch bay).

3. Chuỗi slot hoán đổi được xem xét slot lịch sử theo quy định tại Điều 85 Thông tư này.

**Điều 93a. Trách nhiệm của Cục Hàng không Việt Nam**

1. Tổ chức thực hiện công tác quản lý, điều phối slot đảm bảo công khai, minh bạch, không phân biệt đối xử.

2. Công bố lịch điều phối slot của IATA trước mùa lịch bay trên trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam.

3. Quyết định điều chỉnh, thay đổi các nội dung quy định tại điểm c, điểm d khoản 1 Điều 83 Thông tư này trong các trường hợp không lường trước được, ngoài khả năng kiểm soát, ảnh hưởng đến hoạt động khai thác vận tải hàng không, bao gồm:

- a) Ảnh hưởng của thiên tai, thời tiết, dịch bệnh, chiến tranh, xung đột vũ trang, khủng bố và cấm vận;
- b) Ảnh hưởng của việc đình công, biểu tình;
- c) Dừng khai thác theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc theo yêu cầu của cảng hàng không, sân bay khai thác đi, đến;
- d) Nhà sản xuất thu hồi tàu bay hoặc động cơ tàu bay vì lý do kỹ thuật.

4. Báo cáo Bộ Giao thông vận tải xem xét quyết định thay đổi, điều chỉnh các nội dung quy định tại điểm c, điểm d khoản 1 Điều 83 Thông tư này trong các trường hợp ảnh hưởng đến hoạt động khai thác vận tải hàng không khác ngoài quy định tại khoản 3 Điều này.

5. Công bố danh sách các cảng hàng không được điều phối toàn phần.

6. Quyết định hoạt động của Hội đồng slot.”.

4. Sửa đổi, bổ sung Điều 99 như sau:

**“Điều 99. Điều khoản chuyển tiếp**

1. Giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay đã được cấp trước ngày Thông tư này có hiệu lực tiếp tục có giá trị đến khi giấy phép hết hiệu lực.

2. Các chuỗi slot của các hãng hàng không Việt Nam được xác nhận đến ngày 28 tháng 02 năm 2023 của lịch bay mùa Hè năm 2023 được sử dụng làm cơ sở thông báo lịch sử cho lịch bay mùa Hè năm 2025 và năm 2026 trừ các chuỗi slot bị thu hồi do không sử dụng theo quy định tại khoản 1 Điều 92 Thông tư này.

3. Đối với các chuỗi slot của hãng hàng không nước ngoài được xác nhận đến ngày cơ sở tính slot lịch sử tại lịch bay mùa Hè năm 2024 được sử dụng làm cơ sở thông báo lịch sử cho lịch bay mùa Hè năm 2025 và mùa Hè năm 2026.

4. Đối với các chuỗi slot xác nhận đến ngày cơ sở tính slot lịch sử của lịch bay mùa Đông năm 2023 được sử dụng để làm cơ sở thông báo lịch sử cho các hãng hàng không tại lịch bay mùa Đông năm 2024 và năm 2025, trừ các chuỗi slot bị thu hồi do không sử dụng theo quy định tại khoản 1 Điều 92 Thông tư này.

5. Trường hợp các chuỗi slot mới của các hãng hàng không nước ngoài tại lịch bay mùa Hè năm 2024 đủ điều kiện thông báo slot lịch sử cho các mùa tương ứng tiếp theo làm vượt tham số điều phối slot, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện việc điều phối slot của các hãng hàng không Việt Nam trên cơ sở tỷ lệ nắm giữ theo khung giờ tại thời điểm ngày cơ sở tính slot lịch sử quy định tại khoản 2 Điều này.

6. Các chuỗi slot trả trước ngày cơ sở tính slot lịch sử sẽ được thông báo slot lịch sử cho mùa lịch bay tương ứng trong giai đoạn từ lịch bay mùa Hè năm 2024 đến lịch bay mùa Hè năm 2026.”.

5. Bãi bỏ khoản 5 Điều 100 Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT.

**Điều 2. Thay thế, bổ sung, bãi bỏ các mẫu tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT**

1. Thay thế Mẫu số 5.1.2, Mẫu số 5.1.5 và Mẫu số 5.2.1 trong Phụ lục I Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT tương ứng các Mẫu 5.1.2, Mẫu số 5.1.5 và Mẫu số 5.2.1 của Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Bổ sung Mẫu báo cáo số 5.1.6 vào Phụ lục I của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT tương ứng Mẫu 5.1.6 của Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư này.

3. Bãi bỏ Mẫu số 5.1.3, Mẫu 5.2.2 và Mẫu 6.2 trong Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT.

### **Điều 3. Hiệu lực và trách nhiệm thi hành**

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2024.
2. Chánh Văn phòng, Chánh Thanh tra, các Vụ và Cục Hàng không Việt Nam và Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị và các tổ chức, cá nhân liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này. *ml*

#### **Nơi nhận:**

- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ; UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc TW;
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- Các Thứ trưởng Bộ GTVT;
- Cục Kiểm tra văn bản QPPL (Bộ Tư pháp);
- Công báo;
- Cổng thông tin điện tử Chính phủ;
- Cổng thông tin điện tử Bộ GTVT;
- Báo Giao thông, Tạp chí GTVT;
- Lưu: VT, KCHT (Đ.T.Hiếu).

**KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG**



**Lê Anh Tuấn**

PHỤ LỤC I

(Ban hành kèm theo Thông tư số      /2023/TT-BGTVT ngày      tháng      năm 2023 của  
Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

Mã báo cáo	Tên mẫu
Mẫu số 5.1.2	Mẫu báo cáo sử dụng slot chuyến bay nội địa, quốc tế và lập kế hoạch khai thác hàng ngày so với slot đã được xác nhận
Mẫu số 5.1.5	Mẫu báo cáo sử dụng chuỗi slot theo số hiệu chuyến bay của mùa lịch bay để thông báo slot lịch sử
Mẫu số 5.1.6	Mẫu báo cáo giám sát thu hồi slot theo số hiệu chuyến bay
Mẫu số 5.2.1	Mẫu báo cáo giám sát sử dụng slot chuyến bay đi

### Mẫu số 5.1.2. Báo cáo sử dụng slot chuyến bay nội địa, quốc tế và việc lập kế hoạch khai thác hàng ngày so với slot được xác nhận

1. Đơn vị báo cáo:
2. Cơ quan nhận báo cáo:
3. Thời hạn gửi báo cáo:
4. Kỳ báo cáo:
5. Cảng hàng không:

STT	Số hiệu chuyến bay	Hãng hàng không	Chặng bay	Chuyến đi/Chuyến đến	Quốc tế/Nội địa	Ngày khai thác	Giờ slot được xác nhận	Khung giờ slot được xác nhận	Giờ AOBT hoặc AIBT	Chênh lệch thời gian	Tình trạng sử dụng slot	Giờ SOBT	Tình trạng trùng khớp slot	Ngày khai thác trong tuần (DOW)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11) (10)-(8)	(12)	(13)	(14)	(15)
1	AB123	AB	SGNHAN	DEP	NĐ	01APR24	10:10	10	10:15	00:05	Đúng slot	10:10	Trùng khớp	
2	AB456	AB	HPHSGN	ARR	NĐ	01APR24	07:00	7	09:10	02:10	Sai slot	07:05	Không trùng khớp	
3	CD123	CD	SGNBKK	DEP	QT	01APR24	09:45	9	10:50	01:05	Sai slot	10:45	Không trùng khớp	
4	CD234	CD	...	ARR	QT						...			
...	...	...	...	...	...									

**NGƯỜI LẬP BÁO CÁO**  
(Ghi rõ họ tên)

**THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ**  
(Ghi rõ họ tên)

### HƯỚNG DẪN BIỂU MẪU 5.1.2

a) Tên báo cáo: Mẫu báo cáo sử dụng slot chuyến bay nội địa, quốc tế và việc lập kế hoạch khai thác hàng ngày so với slot được xác nhận.

b) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo: kết quả tình trạng slot: “Đúng slot”, “Sai slot”, “Không sử dụng” gắn với các chỉ tiêu, cụ thể: số hiệu chuyến bay; đường bay; hãng khai thác; thời gian thực hiện; slot đi, đến và tình trạng trùng khớp slot; báo cáo số liệu chi tiết theo kỳ báo cáo và cộng dồn đến kỳ báo cáo tới Cảng vụ hàng không và Cục Hàng không Việt Nam.

- Giải thích thuật ngữ:

+ Số hiệu chuyến bay (Cột 2): là số hiệu chuyến bay gắn với chặng bay cụ thể. Ví dụ: VN869.

+ Hãng hàng không (Cột 3): là ký hiệu bằng mã IATA của các hãng hàng không. Ví dụ: VN, VJ, KE...

+ Chặng bay (Cột 4): là chặng bay đến đi tại cảng hàng không theo hành trình được phê duyệt. Mã sân bay được sử dụng theo mã IATA. Ví dụ: HAN-SGN, HAN-ICN, SGN-TPE...

+ Chuyển đi/chuyển đến (Cột 5): là ký hiệu viết tắt đối với chuyển đi, đến tại cảng hàng không được báo cáo.

+ Quốc tế/nội địa (Cột 6): các chuyến bay nội địa được ký hiệu là “ND” và chuyến bay quốc tế được ký hiệu là “QT”, nhằm mục đích phân biệt các chuyến bay đi, đến các cảng hàng không.

+ Ngày khai thác (Cột 7): là ngày khai thác thực tế theo giờ địa phương (giờ Hà Nội).

+ Giờ slot được xác nhận (Cột 8): là giờ slot được lấy từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương.

+ Khung giờ slot được xác nhận (Cột 9): là thời gian trong khoảng từ phút đầu tiên đến phút cuối cùng trong một khung giờ slot được xác nhận. Ví dụ: slot cấp cho hãng AB là 9:15 thì khung tương ứng là khung 9 giờ.

+ Giờ AOBT hoặc AIBT (Cột 10): thời gian khởi hành thực tế (Actual Off Block Time-AOBT) hoặc thời gian kết thúc thực tế (Actual In-Block Time-IBT) của tàu bay thực hiện chuyến bay đó.

+ Chênh lệch thời gian (Cột 11): là kết quả so sánh giữa giờ AOBT hoặc AIBT (cột 10) với slot được xác nhận (cột 8).

+ Tình trạng sử dụng slot (Cột 12): tình trạng sử dụng slot được xác định gồm 03 tình trạng là “Đúng slot”, “Sai Slot” và “Không sử dụng”.

+ Giờ SOBT (Cột 13): là thời gian khởi hành dự kiến trong lịch khai thác ngày của hãng hàng không.

❖ “Đúng slot” (Cột 11): là slot được khai thác thực tế không sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất; 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa.

❖ “Sai slot” (Cột 11): là slot được khai thác thực tế sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất; sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được

xác nhận 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa.

❖ “Không sử dụng” là chuyến bay không có thời gian khởi hành thực tế hoặc thời gian kết thúc thực tế tại Cột 10.

+ Tình trạng trùng khớp slot (Cột 14): là kết quả so sánh sự trùng khớp giữa giờ SOBT (Cột 13) và giờ slot được xác nhận (Cột 8) (hiệu số giữa giờ SOBT và giờ Slot được xác nhận bằng 0) được xác định gồm 03 tình trạng là “Trùng khớp”, “Không trùng khớp” và “Không sử dụng”).

+ Ngày khai thác trong tuần (DOW) (Cột 15): tương ứng với các DAY 1 (Thứ Hai), DAY 2 (Thứ Ba), DAY 3 (Thứ Tư), DAY 4 (Thứ Năm), DAY 5 (Thứ Sáu), DAY 6 (Thứ Bảy), DAY 7 (Chủ nhật). Đề nghị chỉ thống kê một ngày khai thác trong một dòng trường hợp chuyến bay hàng ngày (DAY 1234567) thì thống kê thành 7 dòng từ dòng 1 đến dòng 7.

*Ví dụ về đúng slot: chuyến nội địa AB123 giờ AOBT 10:15, giờ slot được xác nhận 10:10, chênh lệch 00:05, tình trạng slot là “Đúng slot”.*

*Ví dụ về sai slot: chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất CD123, giờ AOBT 10:50, giờ slot được xác nhận 09:45, chênh lệch 01:05 (65 phút) nên tình trạng slot là “Sai slot”; chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất DE234 giờ AOBT 10:10, giờ slot được xác nhận 08:05, chênh lệch 02:05 (125 phút) nên tình trạng slot là “Sai slot”.*

- Cảng hàng không: là tên cảng hàng không thực hiện việc báo cáo số liệu theo mẫu.

- Định dạng báo cáo:

+ Báo cáo được lập dưới định dạng excel;

+ Thời gian được định dạng: giờ:phút (hh:ss). Ví dụ: chuyến bay AB123 giờ slot được xác nhận 10:15, giờ AOBT 10:20.

c) Đơn vị báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay.

d) Cơ quan nhận báo cáo: Cảng vụ hàng không, Cục Hàng không Việt Nam.

đ) Phương thức gửi, nhận báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo sử dụng slot chuyến bay nội địa và chuyến bay quốc tế về Cảng vụ hàng không và Cục Hàng không Việt Nam qua hộp thư điện tử (Email: [giamsatslot@caa.gov.vn](mailto:giamsatslot@caa.gov.vn)). Các Cảng vụ hàng không thông báo địa chỉ email để gửi báo cáo.

e) Thời hạn gửi báo cáo: ngày 05 hàng tháng báo cáo số liệu cho 01 tháng trước, báo cáo số liệu chi tiết cộng dồn khi đến kỳ báo cáo.

g) Tần suất thực hiện báo cáo: báo cáo số liệu trong giai đoạn 01 tháng từ 00 giờ ngày 01 đến hết 23 giờ 59 phút ngày cuối cùng của tháng báo cáo trong lịch bay mùa theo giờ địa phương (giờ Hà Nội).

h) Thời gian chốt số liệu báo cáo:

- Dữ liệu giờ AOBT hoặc AIBT (Cột 9) được người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu từ hệ thống của cảng hàng không vào 15:00 ngày 02 hàng tháng cho dữ liệu của tháng trước.

- Dữ liệu slot được xác nhận tại Cột 8, người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu từ hệ thống slot của Cục Hàng không Việt Nam vào 15:00 ngày 02 hàng tháng cho dữ liệu của tháng trước.

- Lưu ý người khai thác cảng hàng không, sân bay khi thực hiện việc báo cáo:

+ Do thời gian trong hệ thống slot của Cục Hàng không Việt Nam là giờ UTC nên sau khi xuất dữ liệu từ hệ thống phải quy đổi sang giờ địa phương (giờ Hà Nội) bằng cách cộng thêm 07:00 vào giờ slot để làm dữ liệu đưa vào Cột 8.

+ Để đảm bảo đủ dữ liệu cho 30 hoặc 31 ngày tùy từng tháng: lấy thêm số liệu slot từ mốc 17:00-23:55 giờ quốc tế của ngày cuối cùng của tháng trước kỳ báo cáo và bỏ dữ liệu slot từ mốc 17:00-23:55 (UTC) của ngày cuối cùng của tháng của kỳ Báo cáo và được chốt sau 15:00 ngày hàng ngày. Ví dụ: kỳ báo cáo tháng 8/2024 khi xuất dữ liệu sẽ lấy thêm dữ liệu slot từ 17:00 đến 24:00 của ngày 31/7/2024 và bỏ đi dữ liệu từ 17:00 đến 24:00 ngày 31/8/2024 (vì khi chuyển giờ quốc tế sang giờ địa phương đã chuyển sang ngày 01/9/2024).

i) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

k) Biểu mẫu số liệu báo cáo: báo cáo theo Mẫu số 5.1.2.

### Mẫu số 5.1.5. Mẫu báo cáo sử dụng chuỗi slot theo số hiệu chuyến bay của mùa lịch bay để thông báo slot lịch sử

1. Đơn vị báo cáo:
2. Cơ quan nhận báo cáo:
3. Ngày báo cáo:
4. Kỳ báo cáo:
5. Cảng hàng không:
6. Biểu mẫu báo cáo

#### 6.1. Bảng chi tiết giám sát chuỗi slot chuyến đi, đến để trả lịch sử

STT	Số hiệu chuyến bay	Hãng hàng không	Chặng bay	Chuyến đi/ Chuyến đến	Quốc tế/ Nội địa	Ngày khai thác	Giờ slot được xác nhận	Khung giờ slot được xác nhận	Giờ AOBT hoặc AIBT	Chênh lệch thời gian	Tình trạng sử dụng slot	Ngày khai thác trong tuần (DOW)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11) = (10)-(8)	(12)	(13)
1	AB123	AB	SGNHAN	DEP	NĐ	01APR24	10:10	10	10:15	00:05	Đúng slot	1
2	AB456	AB	HPHSGN	ARR	NĐ	01APR24	07:00	7	09:10	02:10	Sai slot	1
3	CD123	CD	SGNBKK	DEP	QT	01APR24	09:45	9	10:50	01:05	Sai slot	1
4	CD234	CD	...	ARR	QT						...	
...	...	...	...	...	...							

#### 6.2. Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay chuyến đi, đến

STT	Số hiệu chuyến bay	Chặng bay	Ngày khai thác (DAY)	Giai đoạn xác nhận chuỗi slot		Giờ slot được xác nhận	Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi	Tổng số slot thực hiện	Tổng số slot thực hiện đúng	Tỷ lệ slot thực hiện/Tổng số slot được xác nhận	Tỷ lệ slot thực hiện đúng/Tổng số slot được xác nhận
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)=(9)/(8)	(12)=(10)/(8)
1	AB123	HANSGN	1	29MAR24	01JUN24	11:30	10	8	5	80%	50%
2	AB123	HANSGN	1	07JUN24	11JUL24	15:35	5	3	3	60%	60%
3	AB123	HANSGN	1	06JUL24	24OCT24	08:50	16	15	14	94%	88%
4	AB123	HANSGN	3	01APR24	27MAY24	14:40	9	9	8	100%	89%
5	AB123	HANSGN	3	03JUN24	24OCT24	12:20	21	20	18	95%	86%
6	AB123	HANSGN	4	29MAR24	24OCT24	03:20	30	27	25	90%	83%
...											

**NGƯỜI LẬP BÁO CÁO**  
(Ghi rõ họ tên)

**THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ**  
(Ghi rõ họ tên)

## HƯỚNG DẪN MẪU SỐ 5.1.5

a) Tên báo cáo: Mẫu báo cáo sử dụng chuỗi slot theo số hiệu chuyến bay của mùa lịch bay để thông báo slot lịch sử.

b) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay:

+ Người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo: kết quả tình trạng sử dụng slot đi, đến của các chuỗi slot được xác nhận tại ngày cơ sở tính slot lịch sử và chuỗi slot hình thành sau ngày cơ sở tính slot lịch sử (số liệu chi tiết lấy từ mẫu số 5.1.2) để thực hiện thu hồi chuỗi slot theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều 92 của Thông tư này. “Đúng slot”, “Sai slot”, “Không sử dụng” của các chuyến bay quốc tế và nội địa (lập thành 02 bảng) gắn với các chỉ tiêu, cụ thể: số hiệu chuyến bay; đường bay; hãng khai thác; thời gian thực hiện; slot đi, đến trong kỳ báo cáo và cộng dồn theo mục “6.1. Bảng chi tiết giám sát chuỗi slot đi, đến”;

+ Tổng hợp, báo cáo số liệu chuyến bay đi “Đúng slot” tổng hợp mùa lịch bay theo các tiêu chí: (i) từng số hiệu chuyến bay quốc tế hoặc chuyến bay nội địa; (ii) theo từng ngày khai thác trong tuần (từ DAY 1 đến DAY 7); (iii) theo từng cảng; (iv) và được chia thành 02 bảng chuyến bay quốc tế và chuyến bay nội địa riêng;

+ Tổng hợp, báo cáo số liệu các chuyến bay đến theo mục “6.2. Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay chuyến đi, đến”.

- Giải thích thuật ngữ đối với số liệu nêu tại mục “6.1. Bảng chi tiết giám sát chuỗi slot chuyến đi, đến để trả lịch sử”

+ Số hiệu chuyến bay (Cột 2): là số hiệu chuyến bay gắn với chặng bay cụ thể. Ví dụ: VN869.

+ Hãng hàng không (Cột 3): là ký hiệu bằng mã IATA của các hãng hàng không. Ví dụ: VN, VJ, KE, JL..

+ Chặng bay (Cột 4): là chặng bay đến đi tại cảng hàng không theo hành trình được phê duyệt. Mã sân bay được sử dụng theo mã IATA. Ví dụ: HAN-SGN, HAN-ICN, SGN-TPE...

+ Chuyến đi, đến (Cột 5): là ký hiệu viết tắt đối với chuyến đi, đến tại cảng hàng không được báo cáo.

+ Quốc tế/Nội địa (Cột 6): các chuyến bay nội địa được ký hiệu là “NĐ” và chuyến bay quốc tế được ký hiệu là “QT”, nhằm mục đích phân biệt các chuyến bay đi, đến các cảng hàng không.

+ Ngày khai thác (Cột 7): là ngày khai thác thực tế theo giờ địa phương (giờ Hà Nội).

+ Giờ slot được xác nhận (Cột 8): là giờ slot được lấy từ hệ thống phần mềm

quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương.

+ Khung giờ slot được xác nhận (Cột 9): là thời gian trong khoảng từ phút đầu tiên đến phút cuối cùng trong một khung giờ slot được xác nhận. Ví dụ: slot cấp cho hãng AB là 9:15 thì khung tương ứng là khung 9 giờ.

+ Giờ AOBT hoặc AIBT (Cột 10): thời gian khởi hành thực tế (Actual Off Block Time-AOBT) hoặc thời gian kết thúc thực tế (Actual In-Block Time-IBT) của tàu bay thực hiện chuyến bay đó.

+ Chênh lệch thời gian (Cột 11): là kết quả so sánh giữa giờ AOBT hoặc AIBT (cột 10) với slot được xác nhận (cột 8).

+ Tình trạng sử dụng slot (Cột 12): tình trạng sử dụng slot được xác định gồm 03 tình trạng là “Đúng slot”, “Sai Slot” và “Không sử dụng”.

❖ “Đúng slot” (Cột 11): là slot được khai thác thực tế không sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất; 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa.

❖ “Sai slot” (Cột 11): là slot được khai thác thực tế sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất; sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa.

❖ “Không sử dụng” là chuyến bay không có thời gian khởi hành thực tế hoặc thời gian kết thúc thực tế tại Cột 10.

+ Ngày khai thác trong tuần (DOW) (Cột 13): tương ứng với các DAY 1 (Thứ Hai), DAY 2 (Thứ Ba), DAY 3 (Thứ Tư), DAY 4 (Thứ Năm), DAY 5 (Thứ Sáu), DAY 6 (Thứ Bảy), DAY 7 (Chủ nhật). Đề nghị chỉ thống kê một ngày khai thác trong một dòng trường hợp chuyến bay hàng ngày (DAY 1234567) thì thống kê thành 7 dòng từ dòng 1 đến dòng 7.

- Giải thích thuật ngữ đối với số liệu nêu tại mục “6.2. *Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay chuyến đi, đến*”:

+ Số hiệu chuyến bay (Cột 2): là số hiệu chuyến bay gắn với chặng bay cụ thể. Ví dụ: AB234.

+ Chặng bay (Cột 3): là chặng bay đi, đến tại cảng hàng không theo hành trình được phê duyệt. Mã sân bay được sử dụng theo mã IATA. Ví dụ: HAN-SGN, HAN-ICN, SGN-TPE...

+ Ngày khai thác (Cột 4): tương ứng với các DAY 1 (Thứ Hai), DAY 2 (Thứ Ba), DAY 3 (Thứ Tư), DAY 4 (Thứ Năm), DAY 5 (Thứ Sáu), DAY 6 (Thứ Bảy), DAY 7 (Chủ nhật). Đề nghị chỉ thống kê một ngày khai thác trong một dòng trường hợp chuyến bay hàng ngày (DAY 1234567) thì thống kê thành 7 dòng từ dòng 1 đến dòng 7.

+ Giai đoạn xác nhận chuỗi slot: (Cột 5) là ngày bắt đầu chuỗi slot xác nhận được xác nhận và Cột (6) là ngày kết thúc chuỗi slot xác nhận được xác nhận trong lịch bay mùa.

+ Giờ slot được xác nhận (Cột 7): là giờ slot được lấy từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương. Vào ngày cơ sở tính slot lịch sử, Cục Hàng không Việt Nam cung cấp dữ liệu cho người khai thác cảng hàng không, sân bay.

+ Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi (Cột 8): là tổng số slot được lấy từ hệ thống phần mềm quản lý slot (bao gồm chuỗi slot được chốt tại ngày cơ sở tính slot lịch sử và chuỗi slot hình thành sau ngày cơ sở tính slot lịch sử) của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương.

+ Tổng số slot thực hiện (Cột 9): là tổng số slot được hãng hàng không sử dụng theo từng DAY trong TUẦN (người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu thực hiện đến ngày 20/8 với lịch bay mùa Hè và đến ngày cuối cùng của lịch bay mùa Đông từ hệ thống của cảng hàng không).

+ Tổng số slot thực hiện đúng (Cột 10): là tổng số slot thực hiện đúng theo từng số hiệu chuyến bay theo từng DAY trong TUẦN (đối với lịch bay mùa Hè được chốt vào ngày 20 tháng 8).

+ Tỷ lệ slot thực hiện/Tổng số slot được xác nhận (Cột 11): là tỷ lệ % được tính bằng tổng số slot thực hiện theo từng DAY trong TUẦN/Tổng số slot trong giai đoạn được xác nhận theo từng DAY trong TUẦN của mỗi mùa lịch bay (đối với lịch bay mùa Hè được chốt vào ngày 20 tháng 8).

+ Tỷ lệ slot thực hiện đúng/Tổng số slot được xác nhận (Cột 12): là tỷ lệ % được tính bằng tổng số slot thực hiện đúng theo từng DAY trong TUẦN/Tổng số slot trong giai đoạn được xác nhận theo từng DAY trong TUẦN của mỗi mùa lịch bay (đối với lịch bay mùa Hè được chốt vào ngày 20 tháng 8).

- Định dạng báo cáo:

+ Báo cáo được lập dưới định dạng Excel.

+ Thời gian được định dạng ngày: DDMMYY. Ví dụ: 29MAR24.

- Cảng hàng không: là tên cảng hàng không thực hiện việc báo cáo số liệu theo mẫu.

c) Đơn vị báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay.

d) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

đ) Phương thức gửi, nhận báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay gửi báo cáo bằng văn bản về Cục Hàng không Việt Nam qua địa chỉ hòm thư điện tử [giamslot@caa.gov.vn](mailto:giamslot@caa.gov.vn).

e) Thời hạn gửi báo cáo: tổng hợp báo cáo cả mùa trước 10 ngày so với ngày thông báo slot lịch sử theo lịch điều phối slot của IATA.

g) Tần suất thực hiện báo cáo: tổng hợp theo mỗi mùa slot (mùa Đông/mùa Hè).

h) Thời gian chốt số liệu báo cáo:

- Tổng số slot chuỗi được xác nhận:

+ Cục Hàng không Việt Nam cung cấp tại ngày cơ sở tính slot lịch sử.

+ Người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất các chuỗi slot hình thành sau HBD (số liệu chi tiết lấy từ mẫu số 5.1.2) vào 20/8 đối với lịch bay mùa Hè và ngày cuối cùng của lịch bay mùa Đông từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam.

- Tổng số slot thực hiện: là số slot thực hiện từ 00:00 DAY 1 đến 23:59 DAY 7 của tuần báo cáo. Dữ liệu chốt và chiết xuất đến ngày 20 tháng 8 với lịch bay mùa Hè và ngày cuối cùng của lịch bay mùa Đông.

- Tổng số slot thực hiện đúng: là số slot thực hiện từ 00:00 DAY 1 đến 23:59 DAY 7 của tuần báo cáo và tổng hợp theo lịch bay mùa. Dữ liệu chốt vào ngày cuối cùng là ngày 20 tháng 8 với lịch bay mùa Hè và vào ngày cuối cùng của lịch bay mùa đông.

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay khi thực hiện việc báo cáo:

+ Do thời gian trong hệ thống slot của Cục Hàng không Việt Nam là giờ UTC nên sau khi xuất dữ liệu từ hệ thống phải quy đổi sang giờ địa phương (giờ Hà Nội) bằng cách cộng thêm 07:00 vào giờ slot để làm dữ liệu đưa vào Cột 8.

+ Để đảm bảo đủ dữ liệu cho 30 hoặc 31 ngày tùy từng tháng: lấy thêm số liệu slot từ mốc 17:00-23:55 giờ quốc tế của ngày cuối cùng của tháng trước kỳ báo cáo và bỏ dữ liệu slot từ mốc 17:00-23:55 (UTC) của ngày cuối cùng của tháng của kỳ báo cáo và được 15:00 ngày hàng ngày. Ví dụ: kỳ báo cáo tháng 8/2024 khi xuất dữ liệu sẽ lấy thêm dữ liệu slot từ từ 17:00 đến 24:00 của ngày 31/7/2024 và bỏ đi dữ liệu từ 17:00 đến 24:00 ngày 31/8/2024 (vì khi chuyển giờ quốc tế sang giờ địa phương đã chuyển sang ngày 01/9/2024).

i) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

k) Biểu mẫu số liệu báo cáo: báo cáo theo Mẫu số 5.1.5

### Mẫu số 5.1.6. Mẫu báo cáo giám sát thu hồi slot theo số hiệu chuyến bay

1. Đơn vị báo cáo:
2. Cơ quan nhận báo cáo:
3. Ngày báo cáo:
4. Kỳ báo cáo:
5. Cảng hàng không:
6. Biểu mẫu báo cáo

#### 6.1. Bảng chi tiết giám sát chuỗi slot đi, đến

STT	Số hiệu chuyến bay	Hãng hàng không	Chặng bay	Chuyến đi/ Chuyến đến	Quốc tế/Nội địa	Ngày khai thác	Giờ slot được xác nhận	Khung giờ slot được xác nhận	Giờ AOBT hoặc AIBT	Chênh lệch thời gian	Tình trạng sử dụng slot	Ngày khai thác trong tuần (DOW)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11) = (10)-(8)	(12)	(13)
1	AB123	AB	SGNHAN	DEP	NĐ	01APR24	10:10	10	10:15	00:05	Đúng slot	1
2	AB456	AB	HPHSGN	ARR	NĐ	01APR24	07:00	7	09:10	02:10	Sai slot	1
3	CD123	CD	SGNBKK	DEP	QT	01APR24	09:45	9	10:50	01:05	Sai slot	1
4	CD234	CD	SGNVCS	ARR	QT	01APR24	03:45	3			Không sử dụng	1

#### 6.2. Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay đi, đến:

##### 6.2.1. Các chuyến bay đi, đến không sử dụng slot liên tục

STT	Số hiệu chuyến bay	Chặng bay	Ngày khai thác (DAY)	Chuyến đi, đến	Giai đoạn xác nhận chuỗi slot		Giờ slot được xác nhận	Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi	Tổng số slot không thực hiện liên tục của kỳ trước báo cáo	Tổng số slot không thực hiện liên tục kỳ báo cáo	Tổng số slot không thực hiện liên tục cộng dồn	Tỷ lệ slot không thực hiện liên tục kỳ báo cáo/Tổng số slot được xác nhận	Tỷ lệ slot không thực hiện liên tục cộng dồn/Tổng số slot được xác nhận	Kết quả
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)=(9)/(8)	(12)=(10)/(8)	(13)=(10)/(8)	(14)	(15)
1	AB123	HANSGN	1		29MAR24	28OCT24	11:30	31	0	6	6	19,4%	19,4%	Thu hồi chuỗi slot
2	AB123	HANSGN	1		29MAR24	28OCT24	15:35	31	0	3	3	10%	10%	Chưa thu hồi
3	AB234	SGNHAN	1		29MAR24	28OCT24	11:30	31	0	6	6	19,4%	19,4%	Thu hồi chuỗi slot
4	AB243	SGNHAN	1		29MAR24	28OCT24	15:35	31	0	3	3	10%	10%	Chưa thu hồi

### 6.2.2. Các chuyến bay đi sử dụng slot không đúng liên tục

STT	Số hiệu chuyến bay	Chặng bay	Ngày khai thác (DAY)	Chuyến đi, đến	Giai đoạn xác nhận chuỗi slot		Giờ slot được xác nhận	Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi	Tổng số slot sử dụng không đúng liên tục của kỳ trước báo cáo	Tổng số slot sử dụng không đúng liên tục kỳ báo cáo	Tổng số slot sử dụng không đúng liên tục cộng dồn	Tỷ lệ slot sử dụng slot không đúng liên tục kỳ báo cáo/Tổng số slot được xác nhận	Tỷ lệ slot sử dụng không đúng liên tục cộng dồn/Tổng số slot được xác nhận	Kết quả
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)=(9)/(8)	(12)=(10)/(8)	(13)=(10)/(8)	(14)	(15)
1	AB123	HANSGN1			29MAR24	28OCT24	11:30	31	0	8	8	19,4%	19,4%	Thu hồi chuỗi slot
2	AB234	HANSGN1			29MAR24	28OCT24	15:35	31	0	3	3	10%	10%	Chưa thu hồi
3	...													

**NGƯỜI LẬP BÁO CÁO**  
(Ghi rõ họ tên)

**THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ**  
(Ghi rõ họ tên)

### HƯỚNG DẪN MẪU SỐ 5.1.6

a) Tên báo cáo: Mẫu báo cáo giám sát thu hồi slot theo số hiệu chuyến bay.

b) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay:

+ Người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo: kết quả tình trạng sử dụng slot đi, đến của các chuỗi slot được xác nhận tại ngày cơ sở tính slot lịch sử (HBD) và chuỗi slot hình thành sau HBD (số liệu chi tiết lấy từ mẫu số 5.1.2) để thực hiện thu hồi chuỗi slot theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều 92 Thông tư này: “Đúng slot”, “Sai slot”, “Không sử dụng” của các chuyến bay quốc tế và nội địa (lập thành 02 bảng) gắn với các chỉ tiêu, cụ thể: số hiệu chuyến bay; đường bay; hãng khai thác; thời gian thực hiện; slot đi, đến trong kỳ báo cáo và cộng dồn theo mục “6.1. Bảng chi tiết giám sát chuỗi slot đi, đến”;

+ Tổng hợp, báo cáo số liệu các chuyến bay đi, đến theo mục 6.2. *Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay đi, đến* để xác định chuỗi slot bị thu hồi theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều 92 Thông tư này: tổng hợp hàng tháng và cộng dồn của mùa lịch bay theo các tiêu chí “Đúng slot”, “Sai slot”, “Không sử dụng” liên tục: (i) từng số hiệu chuyến bay quốc tế hoặc chuyến bay nội địa; (ii) theo từng ngày khai thác trong tuần (từ DAY 1 đến DAY 7); (iii) theo từng cảng; (iv) và được chia thành 02 bảng chuyến bay quốc tế và chuyến bay nội địa riêng;

- Giải thích thuật ngữ đối với số liệu nêu tại mục “6.1. Bảng chi tiết giám sát

chuỗi slot đi, đến”:

+ Số hiệu chuyến bay (Cột 2): là số hiệu chuyến bay gắn với chặng bay cụ thể. Ví dụ: VN869.

+ Hãng hàng không (Cột 3): là ký hiệu bằng mã IATA của các hãng hàng không. Ví dụ: VN, VJ, KE...

+ Chặng bay (Cột 4): là chặng bay đến/đi tại cảng hàng không theo hành trình được phê duyệt. Mã sân bay được sử dụng theo mã IATA. Ví dụ: HAN-SGN, HAN-ICN, SGN-TPE...

+ Chuyến bay đi, đến (Cột 5): là ký hiệu viết tắt đối với chuyến đi, đến tại cảng hàng không được báo cáo.

+ Quốc tế/nội địa (Cột 6): các chuyến bay nội địa được ký hiệu là “NĐ” và chuyến bay quốc tế được ký hiệu là “QT”, nhằm mục đích phân biệt các chuyến bay đi, đến các cảng hàng không.

+ Ngày khai thác (Cột 7): là ngày khai thác thực tế theo giờ địa phương (giờ Hà Nội).

+ Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi (Cột 8): là tổng số slot của chuỗi được lấy từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương.

+ Khung giờ slot được xác nhận (Cột 9): là thời gian trong khoảng từ phút đầu tiên đến phút cuối cùng trong một khung giờ slot được xác nhận. Ví dụ: slot cấp cho hãng AB là 9:15 thì khung tương ứng là khung 9 giờ.

+ Giờ AOBT hoặc AIBT (Cột 10): thời gian khởi hành thực tế (Actual Off Block Time-AOBT) hoặc thời gian kết thúc thực tế (Actual In-Block Time-IBT) của tàu bay thực hiện chuyến bay đó.

+ Chênh lệch thời gian (Cột 11): là kết quả so sánh giữa giờ AOBT hoặc AIBT (cột 10) với slot được xác nhận (cột 8).

+ Tình trạng sử dụng slot (Cột 12): tình trạng sử dụng slot được xác định gồm 03 tình trạng là “Đúng slot”, “Sai Slot” và “Không sử dụng”.

❖ “Đúng slot” (Cột 11): là slot được khai thác thực tế không sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và 120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất; không sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa.

❖ “Sai slot” (Cột 11): là slot được khai thác thực tế sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 60 phút đối với chuyến bay đi quốc tế có khoảng cách giữa hai cảng hàng không nhỏ hơn 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất và

120 phút đối với đường bay quốc tế có khoảng cách lớn hơn hoặc bằng 6.000 km tính theo độ dài đường tròn lớn của trái đất; sớm hơn hoặc muộn hơn slot đã được xác nhận 30 phút đối với chuyến bay đi nội địa.

❖ “Không sử dụng” là chuyến bay không có thời gian khởi hành thực tế hoặc thời gian kết thúc thực tế tại Cột 10.

+ Ngày khai thác trong tuần-DOW (Cột 13): tương ứng với các DAY 1 (Thứ Hai), DAY 2 (Thứ Ba), DAY 3 (Thứ Tư), DAY 4 (Thứ Năm), DAY 5 (Thứ Sáu), DAY 6 (Thứ Bảy), DAY 7 (Chủ nhật). Đề nghị chỉ thống kê một ngày khai thác trong một dòng trường hợp chuyến bay hàng ngày (DAY 1234567) thì thống kê thành 7 dòng từ dòng 1 đến dòng 7.

- Giải thích thuật ngữ đối với số liệu nêu tại mục 6.2.1. *Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay đi, đến không sử dụng liên lục:*

+ Số hiệu chuyến bay (Cột 2): là số hiệu chuyến bay gắn với chặng bay cụ thể. Ví dụ: AB234.

+ Chặng bay (Cột 3): là chặng bay đến/đi tại cảng hàng không theo hành trình được phê duyệt. Mã sân bay được sử dụng theo mã IATA. Ví dụ: HAN-SGN, HAN-ICN, SGN-TPE...

+ Ngày khai thác (Cột 4): tương ứng với các DAY 1 (Thứ Hai), DAY 2 (Thứ Ba), DAY 3 (Thứ Tư), DAY 4 (Thứ Năm), DAY 5 (Thứ Sáu), DAY 6 (Thứ Bảy), DAY 7 (Chủ nhật). Đề nghị chỉ thống kê một ngày khai thác trong một dòng trường hợp chuyến bay hàng ngày (DAY 1234567) thì thống kê thành 7 dòng từ dòng 1 đến dòng 7.

+ Chuyến bay đi, đến (Cột 5): là ký hiệu viết tắt đối với chuyến đi, đến tại cảng hàng không được báo cáo.

+ Giai đoạn xác nhận chuỗi slot: (Cột 6) là ngày bắt đầu chuỗi slot xác nhận được xác nhận và Cột (7) là ngày kết thúc chuỗi slot xác nhận được xác nhận trong lịch bay mùa.

+ Giờ slot được xác nhận (Cột 8): là giờ slot được lấy từ hệ thống phần mềm quản lý slot (bao gồm chuỗi slot được chốt tại ngày cơ sở tính slot lịch sử và chuỗi slot hình thành sau ngày cơ sở tính slot lịch sử) của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương.

+ Tổng số slot được xác nhận cả chuỗi (Cột 9): là tổng số slot theo từng DAY trong TUẦN với số hiệu chuyến bay và chặng bay cụ thể được thống kê từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam và được quy đổi sang giờ địa phương.

+ Tổng số slot không thực hiện liên tục của kỳ trước báo cáo (Cột 10): là tổng số slot được hãng hàng không thực hiện liên tục theo từng DAY trong TUẦN của kỳ trước kỳ báo cáo.

+ Tổng số slot không sử dụng liên tục kỳ báo cáo (Cột 11): là tổng số slot mà hãng hàng không không thực hiện liên tục theo từng DAY trong TUẦN của kỳ báo cáo (người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu thực hiện đến ngày cuối tháng trong kỳ báo cáo và cộng dồn đến thời điểm báo cáo từ hệ thống của cảng hàng không).

+ Tổng số slot không thực hiện hoặc sử dụng không đúng liên tục cộng dồn (Cột 12): là tổng số slot mà hãng hàng không không thực hiện liên tục theo từng DAY trong TUẦN cộng dồn đến kỳ báo cáo (người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu thực hiện cộng dồn đến ngày cuối tháng trong kỳ báo cáo).

+ Tỷ lệ slot không thực hiện kỳ báo cáo/Tổng số slot được xác nhận (Cột 13): là thương số giữa slot không sử dụng liên tục kỳ báo cáo chia cho tổng số slot cả chuỗi được xác nhận.

+ Tỷ lệ slot không thực hiện thực hiện liên tục cộng dồn/Tổng số slot được xác nhận (Cột 14): là thương số giữa slot không thực hiện liên tục cộng dồn đến kỳ báo cáo chia cho tổng số slot cả chuỗi được xác nhận.

+ Kết quả Cột (15): ghi nhận kết quả “Thu hồi” hoặc “Chưa thu hồi” theo các tiêu chí quy định khoản 1 và 2 Điều 92 của Thông tư này.

- Giải thích thuật ngữ đối với số liệu nêu tại mục 6.2.2. *Bảng tổng hợp giám sát chuỗi slot các chuyến bay đi sử dụng không đúng liên tục:*

+ Các cột từ (Cột 2) đến (Cột 9) và (Cột 15) áp dụng giống nội dung giải thích như mục 6.2.1 đối với chuyến bay đi.

+ Tổng số slot đi sử dụng không đúng liên tục của kỳ trước báo cáo (Cột 10): là tổng số slot đi được hãng hàng không sử dụng không đúng liên tục theo từng DAY trong TUẦN của kỳ trước kỳ báo cáo.

+ Tổng số slot đi sử dụng không đúng liên tục kỳ báo cáo (Cột 11): là tổng số slot đi mà hãng hàng không không thực hiện liên tục theo từng DAY trong TUẦN của kỳ báo cáo (người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu thực hiện đến ngày cuối tháng trong kỳ báo cáo và cộng dồn đến thời điểm báo cáo từ hệ thống của cảng hàng không).

+ Tổng số slot đi sử dụng không đúng liên tục cộng dồn (Cột 12): là tổng số slot đi mà hãng hàng không sử dụng không đúng liên tục liên tục theo từng DAY trong TUẦN cộng dồn đến kỳ báo cáo (người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất dữ liệu thực hiện cộng dồn đến ngày cuối tháng trong kỳ báo cáo).

+ Tỷ lệ slot đi sử dụng không đúng liên tục kỳ báo cáo/Tổng số slot được xác nhận (Cột 13): là thương số giữa slot đi sử dụng không đúng liên tục kỳ báo cáo chia cho tổng số slot cả chuỗi được xác nhận.

+ Tỷ lệ slot đi sử dụng không đúng liên tục cộng dồn/Tổng số slot được xác nhận (Cột 14): là thương số giữa slot đi sử dụng không đúng liên tục cộng dồn đến

kỳ báo cáo chia cho tổng số slot cả chuỗi được xác nhận.

- Định dạng báo cáo:

+ Báo cáo được lập dưới định dạng excel.

+ Thời gian được định dạng ngày: DDMMYY. Ví dụ: 29MAR24.

- Cảng hàng không: là tên cảng hàng không thực hiện việc báo cáo số liệu theo mẫu.

c) Đơn vị báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay.

d) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

đ) Phương thức gửi, nhận báo cáo: người khai thác cảng hàng không, sân bay gửi báo cáo bằng văn bản về Cục Hàng không Việt Nam qua địa chỉ hòm thư điện tử [giamsatslot@caa.gov.vn](mailto:giamsatslot@caa.gov.vn).

e) Thời hạn gửi báo cáo: tổng hợp báo cáo ngày 10 hàng tháng.

g) Tần suất thực hiện báo cáo: hàng tháng.

h) Thời gian chốt số liệu báo cáo:

- Tổng số slot chuỗi được xác nhận: người khai thác cảng hàng không, sân bay chốt và chiết xuất chuỗi slot các chuỗi slot hình thành sau ngày cơ sở tính slot lịch sử vào 15:00 ngày 02 hàng tháng từ hệ thống phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam và cộng thêm các chuỗi slot được Cục Hàng không Việt Nam cung cấp tại ngày cơ sở tính slot lịch sử (HBD).

- Tổng số slot thực hiện: là số slot thực hiện từ 00:00 DAY 1 đến 23:59 DAY 7 của tháng báo cáo và cộng dồn đến kỳ báo cáo.

- Tổng số slot thực hiện đúng: là số slot thực hiện đúng từ 00:00 DAY 1 đến 23:59 DAY 7 của tháng báo cáo và cộng dồn đến kỳ báo cáo.

- Tổng số slot thực hiện không đúng: là số slot thực hiện không đúng từ 00:00 DAY 1 đến 23:59 DAY 7 của tháng báo cáo và cộng dồn đến kỳ báo cáo.

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay khi thực hiện việc báo cáo cần lưu ý:

+ Do thời gian trong hệ thống slot của Cục Hàng không Việt Nam là giờ UTC nên sau khi xuất dữ liệu từ hệ thống phải quy đổi sang giờ địa phương (giờ Hà Nội) bằng cách cộng thêm 07:00 vào giờ slot để làm dữ liệu đưa vào Cột 8.

+ Để đảm bảo đủ dữ liệu cho 30 hoặc 31 ngày tùy từng tháng: lấy thêm số liệu slot từ mốc 17:00-23:55 giờ quốc tế của ngày cuối cùng của tháng trước kỳ báo cáo và bỏ dữ liệu slot từ mốc 17:00-23:55 (UTC) của ngày cuối cùng của tháng của kỳ Báo cáo và được chốt vào 15:00 ngày hàng ngày. Ví dụ: kỳ báo cáo tháng 8/2024 khi xuất dữ liệu sẽ lấy thêm dữ liệu slot từ 17:00 đến 23:55 của ngày 31/7/2024 và bỏ đi

dữ liệu từ 17:00 đến 23:55 ngày 31/8/2024 (vì khi chuyển giờ quốc tế sang giờ địa phương đã chuyển sang ngày 01/9/2024).

i) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

k) Biểu mẫu số liệu báo cáo: báo cáo theo Mẫu số 5.1.6.

## Mẫu số 5.2. Mẫu báo cáo của Cảng vụ hàng không

### Mẫu số 5.2.1. Mẫu báo cáo giám sát sử dụng slot chuyển bay đi

1. Đơn vị báo cáo:
2. Cơ quan nhận báo cáo:
3. Ngày báo cáo:
4. Kỳ báo cáo:
5. Cảng hàng không:

STT	Hãng hàng không	Tổng slot được xác nhận	Đúng slot	Tỷ lệ đúng slot (%)	Sai slot	Tỷ lệ sai slot (%)	Không sử dụng	Tỷ lệ không dùng (%)	Tỷ lệ sử dụng (%)	Tỷ lệ slot trùng khớp trong Lịch khai thác ngày (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(4)/(3)	(6)	(7)=(6)/(3)	(8)	(9)=(8)/(3)	(10)=100%-(9)	(11)
1	VN									
2	VJ									
3	QH									
4	BL									
5	OV									
6	VU									
	<b>Tổng</b>									

**NGƯỜI LẬP BÁO CÁO**  
(Ghi rõ họ tên)

**THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ**  
(Ghi rõ họ tên)

### HƯỚNG DẪN MẪU SỐ 5.2.1

a) Tên báo cáo: Báo cáo giám sát sử dụng slot chuyển bay đi.

b) Nội dung yêu cầu báo cáo:

- Sau khi nhận được báo cáo sử dụng slot chuyển bay nội địa, quốc tế và việc lập kế hoạch khai thác hàng ngày so với slot được xác nhận (Mẫu số 5.1.2) của người khai thác cảng hàng không, sân bay, Cảng vụ hàng không tổng hợp kết quả hiện thực của các chuyến bay đi của từng hãng hàng không để xác định số lượng và tỷ lệ % thực hiện slot: “Đúng slot”, “sai slot”, “không sử dụng” và tỷ lệ slot trùng khớp trong lịch khai thác được người khai thác cảng hàng không, sân bay báo cáo.

- Cảng hàng không: là tên cảng hàng không được báo cáo số liệu.

- Giải thích thuật ngữ:

+ Hãng hàng không (Cột 2): là ký hiệu bằng mã IATA của các hãng hàng không.  
Ví dụ: VN, VJ...

+ Tổng slot được xác nhận (Cột 3): là tổng số slot của hãng hàng không được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận. Cảng vụ hàng không lấy dữ liệu slot từ phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam.

+ Đúng slot (Cột 4): là tổng số slot sử dụng đúng của hãng hàng không.

+ Tỷ lệ đúng slot (Cột 5): tỷ lệ sử dụng đúng là thương số của tổng số slot sử dụng đúng (Cột 4)/tổng số slot được xác nhận (Cột 3).

+ Sai slot (Cột 6): là tổng số slot sử dụng sai của hãng hàng không.

+ Tỷ lệ sai slot (Cột 7): là thương số của tổng số slot sử dụng sai của hãng hàng không (Cột 6)/Tổng số slot được xác nhận của hãng hàng không (Cột 3).

+ Không sử dụng slot (Cột 8): là tổng số slot không sử dụng của hãng hàng không.

+ Tỷ lệ không dùng (Cột 9): là thương số của tổng số slot không sử dụng của hãng hàng không (Cột 8)/Tổng số slot được xác nhận của hãng hàng không (Cột 3).

+ Tỷ lệ sử dụng (Cột 10): là hiệu số giữa 100% và tỷ lệ không dùng (Cột 9)

+ Tỷ lệ slot trùng khớp trong lịch khai thác ngày (Cột 11): là thương số giữa tổng số chuyến bay có giờ SOBT trong lịch khai thác ngày của hãng hàng không trùng khớp với chuỗi slot được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận/Tổng số slot được xác nhận của kỳ báo cáo.

- Định dạng báo cáo: báo cáo được lập dưới định dạng excel.

c) Đối tượng thực hiện báo cáo: Cảng vụ hàng không.

d) Cơ quan nhận báo cáo: Cục Hàng không Việt Nam.

đ) Phương thức gửi, nhận báo cáo: Cảng vụ hàng không gửi báo cáo về Cục Hàng không Việt Nam qua hộp thư điện tử [giamsatslot@caa.gov.vn](mailto:giamsatslot@caa.gov.vn).

e) Thời hạn gửi báo cáo: ngày 07 hàng tháng báo cáo số liệu cho tháng trước.

g) Tần suất thực hiện báo cáo: hàng tháng.

Báo cáo số liệu trong giai đoạn 01 tháng từ 00 giờ ngày 01 đến 23 giờ 59 ngày cuối cùng của tháng trong mùa lịch bay. Ví dụ: báo cáo số liệu tháng 8 từ 00 giờ ngày 01/8/2024 đến 23 giờ 59 phút ngày 31/8/2024 trong lịch bay mùa Hè năm 2021. Thời gian được tính theo giờ địa phương (giờ Hà Nội).

h) Thời gian chốt số liệu báo cáo:

- Số liệu thực hiện đúng slot, sai slot, không sử dụng slot của từng hãng hàng không của chuyến bay nội địa của tháng báo cáo được chốt và chiết xuất từ báo cáo sử dụng slot của cảng hàng không vào 15:00 ngày 05 hàng tháng từ báo cáo sử dụng slot tại Mẫu số 5.1.2 cho số liệu của tháng trước liền kề.

- Số liệu slot được xác nhận của chuyến bay nội địa của từng hãng hàng không

được chốt và chiết xuất từ phần mềm quản lý slot của Cục Hàng không Việt Nam vào 15:00 ngày 02 hàng tháng cho số liệu của tháng trước liền kề.

- Người khai thác cảng hàng không, sân bay khi thực hiện việc báo cáo:

+ Do thời gian trong hệ thống slot của Cục Hàng không Việt Nam là giờ UTC nên sau khi xuất dữ liệu từ hệ thống phải quy đổi sang giờ địa phương (giờ Hà Nội) bằng cách cộng thêm 07:00 vào giờ slot để làm dữ liệu đưa vào Cột 8.

+ Để đảm bảo đủ dữ liệu cho 30 hoặc 31 ngày tùy từng tháng: lấy thêm số liệu slot từ mốc 17:00-23:55 giờ quốc tế của ngày cuối cùng của tháng trước kỳ báo cáo và bỏ dữ liệu slot từ mốc 17:00-23:55 (UTC) của ngày cuối cùng của tháng của kỳ Báo cáo và được 15:00 hàng ngày. Ví dụ: kỳ báo cáo tháng 8/2024 khi xuất dữ liệu sẽ lấy thêm dữ liệu slot từ 17:00 đến 24:00 của ngày 31/7/2024 và bỏ đi dữ liệu từ 17:00 đến 24:00 ngày 31/8/2024 (vì khi chuyển giờ quốc tế sang giờ địa phương đã chuyển sang ngày 01/9/2024).

i) Mẫu đề cương báo cáo: không áp dụng.

k) Biểu mẫu số liệu báo cáo: báo cáo theo Mẫu số 5.2.1.