

Post: Contact:  
Air Navigation Department  
119 Nguyen Son Str.,  
Long Bien Dist.,  
Ha Noi, Viet Nam  
Tel: +84 24 38274191  
Fax: +84 24 38274194  
E-mail: and@caa.gov.vn  
Web: http://caa.gov.vn

**CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**  
**CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM**



**AIP SUP**  
**26/24**  
**Có hiệu lực từ**  
**Effective from**  
**11 JUL 2024**  
**Được xuất bản vào**  
**Published on**  
**5 JUN 2024**

**TRIỂN KHAI PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC QUẢN LÝ**  
**LUỒNG KHÔNG LƯU (ATFM) ĐA ĐIỂM NÚT MỨC 3**  
**TẠI VIỆT NAM**  
**(THEO DỰ ÁN PHỐI HỢP TRIỂN KHAI ATFM ĐA**  
**ĐIỂM NÚT XUYÊN BIÊN GIỚI KHU VỰC CHÂU Á-**  
**THÁI BÌNH DƯƠNG)**

**THE IMPLEMENTATION OF AIR TRAFFIC FLOW**  
**MANAGEMENT OPERATING PROCEDURES AT**  
**LEVEL 3 IN VIET NAM**  
**(FOLLOWING THE COMMON OPERATING PROCE-**  
**DURES OF THE ASIA-PACIFIC CROSS-BORDER**  
**MULTI-NODAL AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT**  
**COLLABORATION) (AMNAC)**

**1 GIỚI THIỆU**

Tập bổ sung AIP này nhằm thông báo về việc Việt Nam triển khai phương thức khai thác quản lý luồng không lưu (ATFM) đa điểm nút mức 3 tại Việt Nam theo dự án phối hợp triển khai ATFM đa điểm nút xuyên biên giới khu vực Châu Á-Thái Bình Dương.

Tập bổ sung AIP này có hiệu lực từ 0000 ngày 11 tháng 7 năm 2024.

**2 CHI TIẾT**

**2.1 MỤC ĐÍCH, PHẠM VI VÀ ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG**

**2.1.1 Mục đích**

Phương thức khai thác ATFM đa điểm nút mức 3 tại Việt Nam nhằm đảm bảo các bên liên quan thực hiện đồng bộ, thống nhất trong việc phối hợp giữa các đơn vị khi thực hiện điều tiết luồng không lưu tại Việt Nam, đồng thời nhằm giúp Việt Nam tham gia hiệu quả vào Dự án phối hợp triển khai ATFM đa điểm nút xuyên biên giới khu vực Châu Á-Thái Bình Dương, đảm bảo luồng không lưu thông suốt đối với các hoạt động bay tại Việt Nam và trong khu vực.

**2.1.2 Phạm vi**

Phương thức khai thác này áp dụng cho các bên tham gia trong việc thực hiện phương thức khai thác ATFM đa điểm nút mức 3 (biên pháp chỉ định giờ cất cánh tính toán-CTOT) đối với hoạt động khai thác tàu bay tại các sân bay Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất.

**2.1.3 Đối tượng áp dụng**

- Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam; Trung tâm Quản lý luồng không lưu, Công ty Quản lý bay miền Bắc, Công ty Quản lý bay miền Trung, Công ty Quản lý bay miền Nam; Trung tâm Thông báo tin tức hàng không; Trung tâm Khí tượng hàng không.
- Hãng hàng không (Trung tâm Điều hành khai thác; Đại diện Hãng hàng không); Doanh nghiệp thực hiện dịch vụ trợ giúp thủ tục kế hoạch bay; Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam; Cảng Hàng không quốc tế Vân Đồn; các bên liên quan khác tham gia thực hiện phương thức khai thác này.

**2.1.4 Điều kiện áp dụng**

- Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, hãng hàng không, Cảng Hàng không quốc tế Vân Đồn; doanh nghiệp thực hiện dịch vụ trợ giúp thủ tục kế hoạch bay phải đảm bảo các nhân viên liên quan hiểu khái niệm khai thác ATFM và có kế hoạch hỗ trợ chuyến bay khởi hành có áp dụng CTOT và phối hợp với Trung tâm QLLKL quản lý CTOT.

**1 INTRODUCTION**

This AIP Supplement aims at notifying the implementation of Air Traffic Flow Management (ATFM) operating procedures at level 3 in Viet Nam following the common operating procedures of the Asia-pacific Cross-border Multi-Nodal Air Traffic Flow Management Collaboration (AMNAC).

This AIP Supplement shall become effective from 0000 on 11 JUL 2024.

**2 DETAIL**

**2.1 PURPOSE, SCOPE AND APPLICABILITY**

**2.1.1 Purpose**

The implementation of the Multi-Node ATFM Level 3 Operating Procedures in Viet Nam aims to achieve harmonized and unified coordination among stakeholders for air traffic flow management in Viet Nam. This ensures compliance with Common Operating Procedures of AMNAC. Consequently, Viet Nam participation in AMNAC is significantly enhanced, facilitating seamless air traffic flow within Viet Nam and the broader region.

**2.1.2 Scope**

This document is applicable for all stakeholders involved in the Level 3 multi-nodal ATFM (indicative measure Calculated Take-Off Time (CTOT)) for aircraft operating at Noi Bai, Da Nang, Tan Son Nhat Aerodromes.

**2.1.3 Applicable subject**

- Viet Nam Air Traffic Management Corporation (VATM); Viet Nam Air Traffic Flow Management Center, Northern Region Air Traffic Services Company, Middle Region Air Traffic Services Company, Southern Region Air Traffic Services Company, Viet Nam Aeronautical Information Centre, Aviation Meteorological Centre.
- Airlines (Operation Control Centers; Airline representatives); Flight plan procedure support enterprise; Airports Corporation of Viet Nam (ACV); Van Don International Airport; other stakeholders participate in implementing this procedure.

**2.1.4 Application condition**

- Viet Nam Air Traffic Management Corporation (VATM), Airports Corporation of Viet Nam (ACV), Airlines, Van Don International Airport, Flight plan procedure support enterprise shall ensure that relevant personnel understand the concept of ATFM operations and have a plan to support CTOT-enabled departures and coordinate with the Viet Nam Air Traffic Flow Management Center (ATFMC) for

CTOT management.

- Yêu cầu về hệ thống trang thiết bị: Máy tính có kết nối internet, Đầu cuối AFTN/AMHS; điện thoại; Email; FAX.

- Ensure the following equipment system: Computer with internet connection; AFTN/AMHS terminal; Phone; Email; FAX.

## 2.2 CUNG CẤP DỊCH VỤ ATFM TẠI VIỆT NAM

## 2.2 PROVISION OF ATFM SERVICES IN VIET NAM

### 2.2.1 Các chuyến bay khởi hành đến các sân bay sau đây của Việt Nam sẽ được áp dụng CTOT do Trung tâm QLLKL phát hành:

### 2.2.1 The departures to the following airports in Viet Nam will be applied CTOT issued by Viet Nam ATFM:

- Sân bay Quốc tế Nội Bài (HAN/VVNB);
- Sân bay Quốc tế Đà Nẵng (DAD/VVDN);
- Sân bay Quốc tế Tân Sơn Nhất (SGN/VVTS).

- Noi Bai International Airport (HAN/VVNB);
- Da Nang International Airport (DAD/VVDN);
- Tan Son Nhat International Airport (SGN/VVTS).

Trong thời gian tới việc áp dụng biện pháp ATFM, bao gồm CTOT, có thể được áp dụng cho các sân bay quốc tế khác của Việt Nam.

The application of ATFM measures, including CTOT, may be extended to other international airports in Viet Nam in the future.

### 2.2.2 Trách nhiệm của Hãng hàng không

### 2.2.2 Airlines responsibilities

Trách nhiệm Responsibilities	Mô tả Descriptions
Thông tin lịch trình bay Flight schedule information	Khi được yêu cầu, cung cấp thông tin tư vấn cho Trung tâm QLLKL về các thay đổi kế hoạch bay trước khi nộp FPL. Where possible, advise ATFMU of changes to schedules prior to submission of FPL.
Thông tin trường hợp đặc biệt Special Circumstance Information	Nếu có, tư vấn cho Trung tâm QLLKL về các tình huống đặc biệt ảnh hưởng đến khả năng tuân thủ CTOT. Where applicable, advise ATFMU of special or extenuating circumstances that would impact the ability to comply with CTOT measures.
Quản lý kế hoạch bay (FPL) Flight plan management (FPL)	Đảm bảo dự thảo FPL được nộp trước <b>03 giờ 30 phút</b> so với giờ EOBT. Ensure timely submission of FPLs at least <b>03 hours 30</b> before EOBT.
Điện văn DLA/CHG DLA/CHG messages	Gửi thông tin DLA/CHG khi có thay đổi từ <b>15 phút trở lên</b> so với EOBT trong FPL đã nộp (không gửi điện văn thay đổi EOBT theo CTOT). Submit DLA or CHG messages for delay of <b>15 minutes or more</b> after EOBT (Do not update EOBT follow CTOT).
Hội nghị CDM CDM Conference	Chủ động tham gia vào hội nghị CDM để cung cấp các thông tin liên quan nhằm áp dụng biện pháp ATFM. Actively participate in CDM conference provide input on ATFM measures.
Giám sát cảnh báo ATFM và nhận thông tin biện pháp ATFM Monitoring ATFM alerts and receive the ATFM measure information	Giám sát ADP để nhận biết các cảnh báo và nhận thông tin ATFM để lên kế hoạch khai thác. Monitor ATFM Daily Plan (ADP) for ATFM alerts and receive ATFM information for operational planning.
Hoạt động khai thác quan trọng Critical Operational Concerns	Chú ý những điểm đặc biệt khi tham gia hội nghị CDM. Highlight significant operational issues during CDM conference.
Đánh giá sau khai thác Post-Ops Analysis	Cung cấp phản hồi và thông tin về việc khai thác ATFM để hỗ trợ việc đánh giá sau khai thác. Provide feedback and information on ATFM operations in the Post-Ops Analysis effort.
<b>Trách nhiệm khi thực hiện GDP Responsibilities for GDP Implementation</b>	
Quản lý tuân thủ CTOT CTOT compliance management	Lập kế hoạch các chuyến bay bị ảnh hưởng để chuẩn bị sẵn sàng nổ máy/dẩy lùi vào thời gian phù hợp nhằm tuân thủ CTOT. Plan for affected flights in order to be get ready to start-up/ push back at appropriate time to comply with CTOT.
Quản lý sửa đổi/ thay thế Slot revision/ Substitution Management	Yêu cầu hoặc triển khai thay đổi CTOT khi tàu bay không tuân thủ CTOT đã cấp. Request or implement the CTOT revision when the flights are unable to comply with assigned CTOT.

## 2.2.3 CÁC CHUYẾN BAY MIỄN TRỪ BIỆN PHÁP ATFM

Các chuyến bay sau đây có thể được miễn áp dụng các biện pháp ATFM:

- Tàu bay đang trong tình trạng khẩn cấp, khẩn cấp, bao gồm cả tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp;
- Tàu bay đang thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn hoặc các chuyến bay thực hiện nhiệm vụ cứu hỏa;
- Tàu bay thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ;
- Tàu bay đang chở bệnh nhân cần điều trị khẩn cấp.
- Tàu bay đặc biệt được chỉ định bởi các cơ quan có thẩm quyền.

### Ghi chú:

- Trường hợp tàu bay đang chở bệnh nhân cần điều trị khẩn cấp, hãng hàng không/đại diện hãng hàng không có trách nhiệm thông báo trực tiếp cho Trung tâm QLLKL và chịu trách nhiệm về tính chính xác của thông tin. Nội dung thông báo cần đầy đủ thông tin sau "Tàu bay đang chở bệnh nhân cần điều trị khẩn cấp".

## 2.3 Phương thức khai thác GDP

### 2.3.1 Nộp kế hoạch bay không lưu và gửi điện văn không lưu

Các bên tham gia nộp dự thảo FPL và gửi các điện văn không lưu DLA, CHG, CNL, DEP theo quy định sau:

#### **Bước 1: Nộp dự thảo FPL và các thông tin CHG/DLA/CNL**

Trung tâm ĐHKH (hãng hàng không trong nước), đại diện hãng hàng không (hãng hàng không nước ngoài), doanh nghiệp thực hiện dịch vụ trợ giúp thủ tục kế hoạch bay:

- Đảm bảo nộp dự thảo FPL cho Cơ sở ARO liên quan trước **03 giờ 30 phút so với EOBT** (trừ trường hợp vì lý do khai thác hoặc kỹ thuật);
- Nộp các thông tin về CHG/DLA khi có thay đổi **15 phút trở lên** so với giờ EOBT tại FPL đã nộp và thông tin CNL khi hủy bỏ chuyến bay cho Cơ sở ARO liên quan.

#### **Bước 2: Phát FPL và điện văn ATS**

##### **Cơ sở ARO:**

- Phát FPL **tối thiểu 03 giờ** trước EOBT;
- Gửi điện văn CHG/DLA cho các đầu mối liên quan ngay sau khi nhận được thông tin CHG/DLA (không gửi điện văn sửa đổi giờ EOBT theo CTOT);
- Gửi điện văn CNL ngay sau khi nhận được thông tin CNL từ hãng hàng không;
- Gửi điện văn DEP theo quy định.

### 2.3.2 Hội nghị trực tuyến CDM

Trung tâm QLLKL chủ trì tổ chức họp CDM trực tuyến trong nước với các đơn vị liên quan định kỳ vào thứ 5 hàng tuần vào 0200 và trong trường hợp đột xuất khi có điều kiện thời tiết xấu, hoặc khi có các thông tin khác ảnh hưởng năng lực tiếp thu tại sân bay mức 3.

### 2.3.3 Giao nhận và tuân thủ CTOT

#### **a. Phương thức giao, nhận CTOT**

##### **Bước 1: Thông báo kế hoạch áp dụng CTOT**

QLLKL thông báo kế hoạch áp dụng biện pháp ATFM (CTOT) thông qua việc phát hành ADP cho các bên tham gia qua email.

Thông tin phát hành trong ADP bao gồm như sau:

- Hạn chế và tác động: cung cấp thông tin về tài nguyên ATM bị mất cân bằng nhu cầu-năng lực.

## 2.2.3 EXEMPTION OF FLIGHTS FROM ATFM MEASURES

The following flights may be exempted from applying ATFM measures:

- Flights experiencing an emergency, including aircraft subjected to unlawful interference;
- Flights in search and rescue or fire-fighting missions;
- VIP flights;
- Urgent medical evacuation flights with patient at risk;
- Other flights specifically identified by appropriate authorities.

### Note:

- In case of urgent medical evacuation flights, the airline/airline representative is responsible for directly notifying ATFM and taking responsibility for the accuracy of the information. The content of the notice should include: "The aircraft is carrying a patient who needs emergency treatment".

## 2.3 Procedure for Ground Delay Program (GDP)

### 2.3.1 Submit FPL and send ATS messages

Stakeholders shall submit the draft FPL and send ATS messages (DLA, CHG, CNL, DEP) according to the following regulations:

#### **Step 1: Submit draft FPL and CHG/DLA/CNL information**

Operations Control Center (Airlines of Viet Nam); airline representative (Foreign Airlines); Flight Plan Procedure Supporting Enterprises:

- Make sure to submit the draft FPL to related ARO's unit before **03 hour 30 before EOBT** (except for operational or technical reasons);
- Submit CHG/DLA when the EOBT deviates from the originally filed flight plan by **15 minutes or more** and CNL message for flight cancellation to relevant ARO's unit.

#### **Step 2: Send FPL message and ATS messages**

##### **ARO Unit:**

- Send FPL **at least 03 hours** before EOBT;
- Promptly transmit CHG/DLA messages to relevant parties upon receiving CHG/DLA information from airlines (do not send a EOBT revision message as the result of CTOT);
- Send CNL message immediately upon receiving flight cancellation information from airlines;
- Send DEP message according to applicable regulations.

### 2.3.2 Online CDM conference

ATFM will host recurring online local CDM conferences with stakeholders every Thursday at 0200 UTC and cases when there are extreme weather conditions, or when there is other information effecting the receiving capacity of Level 3 AD.

### 2.3.3 CTOT delivery, receipt and compliance

#### **a. Procedure for CTOT delivery and receipt**

##### **Step 1: The announcement of the intention to apply ATFM measures (CTOT)**

ATFM will announce the plan to implement ATFM measures (CTOT) through the release of ADP which will be distributed via email to stakeholders.

Information released in ADP includes the following:

- Limitations and Impacts: Provides information about ATM resources with demand-capacity imbalances.

- Biện pháp ATFM: cung cấp thông tin về biện pháp ATFM áp dụng nhằm giải quyết tình trạng mất cân bằng đã nêu trong mục Hạn chế và Tác động.
- Các nội dung có liên quan: cung cấp thông tin về các tình huống có thể ảnh hưởng đến hoạt động của KSVKL hoặc năng lực ATM. Thông tin này được cung cấp nhằm mục đích nhận thức tình huống

Nhằm xử lý ADP tự động, ADP sẽ được gửi qua email dạng file đính kèm như sau:

- Tiêu đề email: ADP\_[FIR Name]\_[Effective Date, yyyymmdd]\_[Version number]
- Tên file: ADP\_[FIR Name]\_Effective Date, yyyymmdd]\_[Version number]

Ví dụ: ADP\_VVNB\_20241207\_1.

Xem chi tiết Mẫu Kế hoạch ATFM ngày (ADP) và Mẫu thông báo/cảnh báo của các biện pháp ATFM tại các Phụ lục 2 và Phụ lục 3 theo link: <https://tinyurl.com/atfm3>

## Bước 2: Tổ chức phối hợp CDM trực tuyến

Trung tâm QLLKL chủ trì phối hợp CDM trực tuyến nhằm xác định rõ thông tin và đưa ra chi tiết về các biện pháp ATFM theo kế hoạch.

Trong trường hợp các bên không tham gia phối hợp CDM trực tuyến, mà có kế hoạch áp dụng biện pháp ATFM, Trung tâm QLLKL sẽ gửi kết quả cho các bên liên quan.

## Bước 3: Khởi tạo và phân phối CTOT

Trung tâm QLLKL khởi tạo và phân phối CTOT **tối thiểu 90 phút** trước EOBT của chuyến bay liên quan cùng các thay đổi/hủy bỏ CTOT qua web portal, AFTN/AMHS, điện thoại, email cho các bên tham gia.

## Bước 4: Nhận CTOT

Các bên liên quan sau khi nhận CTOT có trách nhiệm báo nhận với Trung tâm QLLKL, hãng hàng không thông báo cho tổ lái chuyến bay được chỉ định CTOT đảm bảo chuyến bay tuân thủ CTOT chỉ định.

**Ghi chú:** Vì một số lý do liên quan đến đường truyền, hệ thống hoặc phải sửa đổi CTOT vào phút chót, một số CTOT có thể được phân phối **ít hơn 90 phút** so với EOBT. Nhằm đảm bảo khai thác cho các hãng hàng không, việc tuân thủ CTOT không bắt buộc đối với các chuyến bay nhận CTOT **dưới 90 phút** so với EOBT. Tuy nhiên, nhằm góp phần đảm bảo hiệu suất toàn mạng lưới và nhằm tăng tối đa hiệu quả của biện pháp ATFM, các hãng hàng không cần cố gắng tuân thủ CTOT chỉ định.

Xem chi tiết thuật ngữ ATFM sử dụng trong hiệp đồng GDP và thuật ngữ ATFM sử dụng trong liên lạc thoại tại Phụ lục 4 theo link: <https://tinyurl.com/atfm3>

## b. Phương thức tuân thủ CTOT:

### Bước 1: Xác định khả năng tuân thủ

Các bên tham gia căn cứ CTOT nhận được, xác định khả năng tuân thủ/không tuân thủ CTOT và thông báo cho Trung tâm QLLKL qua điện thoại/email.

### Bước 2: Trường hợp tàu bay có thể tuân thủ CTOT

Hãng hàng không căn cứ CTOT nhận được, thông báo CTOT trong nội bộ. Đối với các chuyến bay được chỉ định CTOT, tổ lái thực hiện xin huấn lệnh đường dài và đẩy lùi/nổ máy đảm bảo việc tuân thủ CTOT, có tính đến thời gian lăn ra.

Xem chi tiết Phương thức tuân thủ CTOT tại Phụ lục 6 theo link: <https://tinyurl.com/atfm3>

### Bước 3: Trường hợp tàu bay không thể tuân thủ CTOT

- Sau khi nhận được CTOT, nếu thấy khả năng không thể tuân thủ CTOT, các bên tham gia có trách nhiệm thông báo cho Trung tâm QLLKL kèm theo lý do. Sau khi nhận được yêu cầu thay đổi CTOT, Trung tâm QLLKL sẽ thông báo CTOT mới cho các bên tham gia trước **ít nhất 30 phút** so với CTOT mới được chỉ định.

- ATFM measures: provide information about ATFM measures applied to address the imbalance noted in the Limitations and Impacts section.
- Related contents: provide information about possible situations affecting the operations of the air traffic controller or ATM capacity. This information is provided for situational awareness purposes.

In order to facilitate automated ADP processing, ADP is to be sent as a file attached to an email with the following specifications:

- E-Mail Subject: ADP\_[FIR Name]\_[Effective Date, yyyymmdd]\_[Version number]
- File Name: ADP\_[FIR Name]\_Effective Date, yyyymmdd]\_[Version number]

Example: ADP\_VVNB\_20241207\_1

See ATFM Daily Plan (ADP) Template and ATFM Alerts / Notification Message Templates for detail in Appendix 2 and Appendix 3 as follow link: <https://tinyurl.com/atfm3>

## Step 2: Organization of online CDM conference

ATFMC will host an online CDM conference to clearly communicate information regarding the planned ATFM measures.

In cases where stakeholders are unable to participate in a specific online CDM conference, the ATFMC will send the conference outcomes to the relevant stakeholders.

## Step 3: CTOT Generation and Dissemination

CTOT will be generated and disseminated to stakeholders by Viet Nam ATFMC through various channels **at least 90 minutes** before the EOBT of the associated flights. These channels may include web portal, AFTN/AMHS, telephone, or email to stakeholders.

## Step 4: CTOT Receipt

Upon receiving a CTOT, stakeholders are responsible to confirm the receipt of the CTOT to Viet Nam ATFMC. Airline is responsible to inform the flight crew of their assigned CTOT to ensure flight planning and to comply with assigned CTOT.

**Note:** In some instances, due to communication issues, system outages, or last-minute CTOT modifications, CTOT may be distributed **less than 90 minutes** before EOBT. In these situations, CTOT compliance is not mandatory. However, airlines are encouraged to make every effort to comply with assigned CTOT whenever possible to contribute to overall network efficiency and maximize the effectiveness of ATFM measures.

See ATFM terminology used in GDP coordination and The ATFM terminology used in voice communication for detail in Appendix 4 as follow link: <https://tinyurl.com/atfm3>

## b. CTOT Compliance Procedure:

### Step 1: Determining CTOT compliance

Upon receiving a CTOT, stakeholders will assess their ability to comply. They will then notify Viet Nam ATFMC of their compliance status (compliant or non-compliant) via telephone or email.

### Step 2: Cases where an aircraft can comply with CTOT

Upon receiving a CTOT, the airline will disseminate the assigned CTOT internally. Flight crews will request en-route clearances and push-back/start-up approvals, taking into account the taxi-out time to ensure adherence to the CTOT.

See CTOT compliance procedure for detail in Appendix 6 as follow link: <https://tinyurl.com/atfm3>

### Step 3: CTOT Non-Compliance

- Upon receiving a CTOT, if anticipating non-compliance with the CTOT, stakeholders are responsible for promptly notifying the ATFMC of the reason(s). Upon receiving a CTOT revision request, the ATFMC will recommend a new CTOT and notify stakeholders **at least 30 minutes** before this new CTOT.

- Trường hợp trước khi nổ máy mà xét thấy khả năng không thể tuân thủ CTOT: Tổ lái có trách nhiệm thông báo cho hãng hàng không và yêu cầu thay đổi CTOT. Hãng hàng không có trách nhiệm thông báo cho Trung tâm QLLKL về tình huống tàu bay không thể tuân thủ CTOT và yêu cầu thay đổi CTOT (nếu có thể).
- Trong trường hợp tàu bay đã nổ máy, lăn mà không thể tuân thủ CTOT vì lý do khai thác, kỹ thuật, thời tiết, v.v TWR liên quan phải thông báo ngay cho Trung tâm QLLKL. Trung tâm QLLKL thực hiện thay đổi CTOT (nếu có thể) hoặc TWR liên quan xử lý theo tình huống thực tế (tàu bay không tuân thủ CTOT sẽ có thể phải bay chờ khi hạ cánh tại sân bay đến).

Xem chi tiết Phương thức yêu cầu thay đổi CTOT tại Phụ lục 7 theo link: <https://tinyurl.com/atfm3>

### 2.3.4 Sửa đổi/hủy bỏ CTOT

- Việc sửa đổi, hủy bỏ CTOT thông thường sẽ được Trung tâm QLLKL thông báo cho các bên tham gia **trước 45 phút** so với CTOT sửa đổi thông qua web portal/email/ATFN/AMHS/điện thoại. Tuy nhiên trong một số tình huống bất thường, việc sửa đổi, hủy bỏ CTOT có thể được thông báo sau thời gian trên. Hãng hàng không sẽ căn cứ tình hình thực tế để xác định khả năng tuân thủ/không tuân thủ CTOT sửa đổi.
- Sau khi nhận CTOT sửa đổi, hãng hàng không báo nhận cho Trung tâm QLLKL và thông báo cho tổ lái về CTOT sửa đổi. Tổ lái khởi hành chuyến bay tuân thủ CTOT (Xem chi tiết Phương thức sửa đổi CTOT tại Phụ lục 8 theo link: <https://tinyurl.com/atfm3>)
- Sau khi nhận được thông tin hủy bỏ CTOT, hãng hàng không báo nhận cho Trung tâm QLLKL và thực hiện chuyến bay bình thường (Xem chi tiết Phương thức hủy bỏ CTOT tại Phụ lục 9 theo link: <https://tinyurl.com/atfm3>).

### 2.3.5 Hoán đổi CTOT

2.3.5.1 Hoán đổi CTOT được thực hiện theo các yêu cầu sau:

- Hai chuyến bay cùng áp dụng biện pháp chỉ định giờ cất cánh - CTOT.
- Hai chuyến bay thuộc cùng một người khai thác tàu bay yêu cầu hoán đổi CTOT từ trung tâm điều hành khai thác hoặc người chịu trách nhiệm về lịch trình và quay vòng tàu bay.
- Có thể hoán đổi giữa hai nhà khai thác tàu bay khác nhau, với điều kiện trung tâm điều hành khai thác của cả hai nhà khai thác tàu bay (hoặc người chịu trách nhiệm về lịch trình và quay vòng tàu bay) đã thống nhất.
- Có thể thực hiện hoán đổi CTOT giữa hai nhà khai thác tàu bay khác nhau do ATC tại sân bay khởi hành yêu cầu với mục đích quản lý khởi hành sau khi cơ trưởng của hai tàu bay đã thống nhất.

2.3.5.2 Phương thức hoán đổi CTOT được thực hiện như sau:

- Tổ lái/hãng hàng không: Tham khảo trên web portal của Trung tâm QLLKL, xác định thay đổi CTOT phù hợp (hoán đổi CTOT hoặc slot mở), thực hiện yêu cầu hoán đổi CTOT gửi Trung tâm QLLKL.
- Trung tâm QLLKL căn cứ tình hình danh sách các chuyến bay chỉ định CTOT để tiến hành xử lý yêu cầu hoán đổi CTOT giữa hai chuyến bay. Trung tâm QLLKL sau khi xác định CTOT sửa đổi cho hai chuyến bay, phân phối thông tin CTOT sửa đổi theo các bước tại Phụ lục 8: Phương thức sửa đổi CTOT.

Xem chi tiết Phương thức hoán đổi CTOT (giữa hai chuyến bay) và Hoán đổi CTOT (thành Slot mở) tại Phụ lục 10 và Phụ lục 11 theo link: <https://tinyurl.com/atfm3>

- Prior to engine start-up, if the flight crew anticipates non-compliance with the CTOT, they will notify the airline and request a CTOT change. The airline will then inform the ATFM about the situation where the aircraft cannot comply with the CTOT, and request to change the CTOT (if possible).
- In case the aircraft has started up and taxied but cannot comply with CTOT due to operation, technique, weather, etc. The related TWR must notify the ATFM immediately. ATFM makes changes to CTOT (if possible) or the related TWR handling according to actual situations (the aircraft not complying with CTOT may have to hold when landing at the arrival airport).

See Procedure of changing CTOT request for detail in Appendix 7 as follow link: <https://tinyurl.com/atfm3>

### 2.3.4 Revision/cancellation of CTOT

- Revisions and cancellations of CTOT will be normally notified by Viet Nam ATFMU to stakeholders **45 minutes before** the revised CTOT via web portal/email/ATFN/AMHS/Tel. However, in some exceptional circumstances, CTOT revision and cancellation may be notified after this time frame. Airline will base their decisions on the actual situation to determine the possibility of compliance/non-compliance with the revised CTOT.
- Upon revised CTOT receipt, the airlines inform the flight crew about the revised CTOT. The flight crew must comply with CTOT (See Procedure of revising CTOT request for detail in Appendix 8 as follow link: <https://tinyurl.com/atfm3>)
- Upon cancelled CTOT receipt, airline should acknowledge receipt of the information to Viet Nam ATFMU. Flight can then proceed under normal operations (See Procedure of cancelling CTOT request for detail in Appendix 9 as follow link: <https://tinyurl.com/atfm3>).

### 2.3.5 CTOT swapping

2.3.5.1 CTOT swaps are issued according to the following requirements:

- Two flights apply the same measure for designating the CTOT.
- A swap within the same aircraft operator is requested from its operation control center or the person responsible for the schedule and rotation of the of the aircraft.
- A swap between two different aircraft operators, given that both operation control centers of both aircraft operators (or the person responsible for the schedule and rotation of aircraft) agree.
- A swap between two different aircraft operators was requested by an air traffic controller at the departure airport for the purpose of departure management after the pilot-in-command of both flights agreed to do so.

2.3.5.2 The CTOT swapping procedure is implemented as follows:

- Flight crew/Airlines: Refer to the web portal of ATFM to confirm the CTOT change appropriately (CTOT swap or open slot), issue a CTOT swap request, and send it to ATFM.
- ATFM will base their decision on the list of flights designated as CTOT to issue the CTOT swapping between two flights. ATFM distributes the CTOT revision information after determining the revised CTOT for two flights, following the steps in Appendix 8: Procedure for Revising CTOT.

See Procedure of CTOT swapping (between two flights) CTOT swapping (to open slot) for detail in Appendix 10 and Appendix 11 as follow link: <https://tinyurl.com/atfm3>

### 2.3.6 Quản lý tuân thủ CTOT

Các bên tham gia phối hợp để chuyến bay có khả năng tuân thủ CTOT trong khung thời gian quy định như sau:

- **-5/+10 phút** đối với các CTOT được chỉ định để ứng phó với các sân bay đến bị hạn chế.
- **-5/+5 phút** đối với CTOT được chỉ định để ứng phó với lưu lượng vùng trời bị hạn chế.

### 2.3.7 Đánh giá kết quả sau khai thác

Khuyến khích các bên tham gia phản hồi, cung cấp thông tin về biện pháp ATFM nhằm đáp ứng quy trình phân tích sau khai thác và gửi về Trung tâm QLLKL khi có những trường hợp đặc biệt trước ngày 5 hàng tháng. Phản hồi này sẽ được sử dụng để đánh giá hiệu quả của biện pháp ATFM và xác định các nội dung cần được cải thiện.

Xem chi tiết Hướng dẫn phân tích sau khai thác tại Phụ lục 13 theo link: <https://tinyurl.com/atfm3>).

## 2.4 TIN TỨC BỔ SUNG

2.4.1 Các thông tin khác có tại đường link sau: <https://tinyurl.com/atfm3>

2.4.2 Thông tin liên lạc

- Post: Trung tâm Quản lý luồng không lưu
- Telephone/Fax: +84 24 32127893/ +84 24 38271513 ext 8643
- Email: [atfm@vatm.vn](mailto:atfm@vatm.vn)
- Web Portal: <https://www.atfm.vn/atfmportal>, <https://ctot.atfm.vn>
- AFTN/AMHS: VVVVZDZX
- Thông tin trợ giúp: +84 24 32127893 (Hoạt động 24/7)

## 3 HUYỆ BỎ

Tập bổ sung AIP này sẽ còn hiệu lực cho đến khi nội dung được đưa vào AIP Việt Nam.

- HẾT -

### 2.3.6 CTOT compliance management

Stakeholders coordinate in order that the flight have the capability of CTOT compliance in the time window as follows:

- **-5 /+10 minutes** for designated CTOT in case the airport is restricted;
- **-5/+5 minutes** for designated CTOT in case the airspace is restricted.

### 2.3.7 Post Analysis

Stakeholders are encouraged to contribute feedback and information on ATFM operations to the Post-Operations Analysis process and send it to the TFMC when there are special cases before the 5th of every month. This feedback will be used to evaluate the effectiveness of ATFM measures and identify areas for improvement.

See Post-Operation analysis report template for detail in Appendix 13 as follow link: <https://tinyurl.com/atfm3>).

## 2.4 FURTHER INFORMATION

2.4.1 Further information can be found at: <https://tinyurl.com/atfm3>

2.4.2 Communications

- Post: Viet Nam Air Traffic Flow Management Center
- Telephone/Fax: +84 24 32127893/ +84 24 38271513 ext 8643
- Email: [atfm@vatm.vn](mailto:atfm@vatm.vn)
- Web Portal: <https://www.atfm.vn/atfmportal>, <https://ctot.atfm.vn>
- AFTN/AMHS: VVVVZDZX
- Helpdesk: +84 24 32127893 (24/7 Operations)

## 3 CANCELLATION

This AIP Supplement shall remain in force until its content has been incorporated into the Viet Nam AIP.

- END -