|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**Số: /2020/TT-BGTVT | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc***Hà Nội, ngày tháng năm 2020* |

**DỰ THẢO 2**

**THÔNG TƯ**

**Quy định quản lý khí thải từ tàu bay trong hoạt động hàng không dân dụng**

 *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 Luật bảo vệ môi trường ngày 23 tháng 6 năm 2014;*

*Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2017 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 Phụ ước 16 Tập 4 Công ước quốc tế Chicago về hàng không dân dụng ban hành lần 01 tháng 10 năm 2018;*

*Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Môi trường và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam;*

*Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư quy định về quản lý khí thải từ tàu bay trong hoạt động hàng không dân dụng.*

**Chương I**

**QUY ĐỊNH CHUNG**

**Điều 1.** **Phạm vi điều chỉnh**

Thông tư này quy định về quản khí nhà kính từ tàu bay trong hoạt động hàng không dân dụng Việt Nam.

**Điều 2. Đối tượng áp dụng**

1. Thông tư này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài có hoạt động liên quan đến phát thải, quản lý, giám sát, báo cáo, thẩm định khí nhà kính phát thải từ khí thải tàu bay trong hoạt động hàng không dân dụng.
2. Thông tư này không áp dụng đối với các chuyến bay: an ninh, quốc phòng, nhân đạo, y tế; chữa cháy, các chuyến bay ngay trước và sau khi thực hiện các chuyến bay nêu trên và liên quan trực tiếp đến việc thực hiện các chuyến bay này.

**Điều 3.** **Giải thích từ ngữ**

1. Chuyến bay: là việc khai thác tàu bay từ khi cất cánh tại một sân bay đến khi hạ cánh tại sân bay khác.

2. Chuyến bay quốc tế: là chuyến bay có ít nhất một sân bay cất cánh hoặc sân bay hạ cánh ngoài lãnh thổ Việt Nam.

3. Chuyến bay nội địa: là chuyến bay có sân bay cất cánh và sân bay hạ cánh đều nằm trong lãnh thổ Việt Nam.

4. Kế hoạch bay không lưu: là thông tin đặc thù liên quan đến chuyến bay hoặc một phần của chuyến bay được cung cấp cho các cơ quan quản lý bay.

5. Cặp sân bay: là nhóm hai sân bay bao gồm sân bay đi và sân bay đến.

6. Cặp quốc gia: là nhóm hai quốc gia bao gồm quốc gia bay đi và quốc gia bay đến.

7. Kế hoạch giám sát phát thải (Emissions Monitoring Plan - EMP ):là kế hoạch giám sát việc tiêu thụ nhiên liệu, phát thải khí nhà kính của người khai thác tàu bay bao gồm các nội dung được nêu trong Phụ lục 2 Thông tư này.

8. Báo cáo thẩm định (Verification report): là tài liệu của tổ chức thẩm định đã tiến hành đánh giá, xác minh các thông tin liên quan đến kết quả và quá trình giám sát tiêu thụ nhiên liệu, phát thải khí nhà kính của các người khai thác tàu bay bao gồm các nội dung được nêu trong Phụ lục 5 Thông tư này.

9. Niên lịch: là khoảng thời gian từ ngày 01 tháng 01 đến hết ngày 31 tháng 12 của một (01) năm.

**Điều 4. Xác định các chuyến bay của người khai thác tàu bay**

Người khai thác tàu bay phải nhận dạng các chuyến bay của mình theo một trong các cách như sau:

1. Theo Mã định danh Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (sau đây gọi tắt là ICAO): khi mục 7 (nhận dạng tàu bay) của kế hoạch bay không lưu có chứa Mã định danh ICAO thì chuyến bay được xác định thuộc về người khai thác tàu bay được cấp Mã định danh đó;
2. Theo Số đăng ký tàu bay: khi mục 7 (nhận dạng tàu bay) của Kế hoạch bay không lưu có chứa quốc tịch hoặc dấu hiệu chung, và số đăng ký của tàu bay như được ghi nhận trong Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay (hoặc tương đương) được cấp bởi Cục Hàng không Việt Nam thì chuyến bay được xác định thuộc về người khai thác tàu bay giữ Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay (hoặc tương đương);
3. Trong trường hợp khi một chuyến bay không thể nhận diện theo Mã định danh ICAO và Số đăng ký máy bay thì chuyến bay đó sẽ được xác định thuộc về chủ sở hữu tàu bay và khi đó chủ sở hữu được xem là người khai thác tàu bay.

**Chương II**

**GIÁM SÁT, BÁO CÁO, THẨM ĐỊNH (MRV) VỀ TIÊU THỤ NHIÊN LIỆU VÀ PHÁT THẢI CO2 TỪ TÀU BAY**

**Mục 1. Giám sát, báo cáo, thẩm định tiêu thụ nhiên liệu và phát thải CO2 đối với các chuyến bay quốc tế**

**Điều 5. Giám sát tiêu thụ nhiên liệu và phát thải CO2 đối với các chuyến bay quốc tế**

1. Lựa chọn phương pháp giám sát tiêu thụ nhiên liệu đối với các chuyến bay quốc tế

Người khai thác tàu bay theo dõi và ghi lại việc tiêu thụ nhiên liệu theo niên lịch của các chuyến bay quốc tế bằng cách lựa chọn một trong năm (05) phương pháp giám sát tiêu thụ nhiên liệu được nêu tại Phụ lục 1 Thông tư này và áp dụng phương pháp đã lựa chọn cho toàn bộ giai đoạn tuân thủ.

2. Kế hoạch giám sát phát thải

* 1. Người khai thác tàu bay xây dựng Kế hoạch giám sát phát thải theo mẫu Phụ lục 2 Thông tư này gửi Nhà chức trách hàng không phê duyệt theo chức năng, nhiệm vụ của Nhà chức trách hàng không quy định tại Điều 6 Nghị định số 66/2015/NĐ-CP của Chính phủ về Nhà chức trách hàng không.
	2. Người khai thác tàu bay mới có chuyến bay quốc tế, trong vòng ba (03) tháng kể từ khi khai thác chuyến bay quốc tế đầu tiên phải xây dựng Kế hoạch giám sát phát thải gửi Nhà chức trách hàng không.
	3. Khi có những thay đổi quan trọng liên quan đến thực trạng của người khai thác tàu bay thì Kế hoạch giám sát phát thải phải được cập nhật thông tin và gửi Nhà chức trách hàng không để phê duyệt lại. Các thông tin ít quan trọng hơn đều bắt buộc phải thông báo mà không cần được phê duyệt.

**Điều 6. Báo cáo tiêu thụ nhiên liệu và phát thải CO2**

1. Báo cáo tiêu thụ nhiên liệu và phát thải CO2 của người khai thác tàu bay (sau đây gọi tắt là Báo cáo phát thải)

* 1. Hàng năm, người khai thác tàu bay lập Báo cáo phát thảitheo mẫu Phụ lục 3 Thông tư này và tổ chức thẩm định theo quy định tại Điều 7 Thông tư này.
	2. Người khai thác tàu bay phải áp dụng tỷ trọng nhiên liệu để tính khối lượng nhiên liệu nạp cho tàu bay và phải ghi lại tỷ trọng nhiên liệu thực tế hoặc tiêu chuẩn khi sử dụng cho khai thác và vì lý do an toàn. Quy trình thông báo sử dụng tỷ trọng nhiên liệu thực tế hay tiêu chuẩn phải được ghi chi tiết trong Kế hoạch giám sát phát thải và có tham chiếu với tài liệu phù hợp của người khai thác tàu bay
	3. Người khai thác tàu bay gửi Báo cáo phát thải đã được thẩm định tới Nhà chức trách hàng không để phê duyệt.
1. Lượng phát thải CO2 được tính toán bằng lượng nhiên liệu tiêu thụ nhân với hệ số chuyển đổi nhiên liệu theo cách tính toán nêu trong Phụ lục 3 Thông tư này.

**Điều 7. Thẩm định Báo cáo phát thảicủa người khai thác tàu bay**

1. Thẩm định Báo cáo phát thải áp dụng đối với người khai thác tàu bay có tổng phát thải CO2 hàng năm lớn hơn 10.000 tấn, khi sử dụng tàu bay có khối lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5.700 kg.

a) Báo cáo phát thải của người khai thác tàu bay nên được thẩm định nội bộ trước khi được thẩm định bởi một tổ chức thẩm định độc lập.

b) Tổ chức thẩm định tiến hành thẩm định Báo cáo phát thải của người khai thác tàu bay theo Tiêu chuẩn ISO 14064-3:2006 và các yêu cầu khác được nêu trong Phụ lục 5 Thông tư này.

c) Sau khi thẩm định Báo cáo phát thải của người khai thác tàu bay, Tổ chức thẩm định gửi một (01) bản sao của Báo cáo phát thải và Báo cáo thẩm định đến Nhà chức trách hàng không.

2. Tổ chức thẩm định báo cáo phát thải và Cơ quan công nhận chất lượng

1. Tổ chức thẩm định báo cáo phát thải của người khai thác tàu bay đáp ứng tiêu chuẩn ISO 14064-3:2006 và các yêu cầu nêu tại Phụ lục 5 Thông tư này được Cơ quan công nhận chất lượng công nhận. Tên Tổ chức thẩm định này phải có trong danh sách các tổ chức thẩm định được ICAO công nhận.
2. Cơ quan công nhận chất lượng hoạt động theo tiêu chuẩn ISO/IEC 17011.
3. Tổ chức thẩm định có trách nhiệm gửi các hồ sơ liên quan Nhà chức trách hàng không chứng minh đủ điều kiện theo điểm a và điểm b khoản 2 Điều này.
4. Nhà chức trách hàng không có trách nhiệm công bố danh mục các Tổ chức thẩm định đủ điều kiện thực hiện thẩm định Báo cáo phát thải của người khai thác tàu bay tại Việt Nam theo quy định của ICAO.
5. Khoảng trống dữ liệu

Khoảng trống các dữ liệu xảy ra khi người khai thác tàu bay thiếu dữ liệu liên quan đến việc xác định mức tiêu thụ nhiên liệu cho một hoặc nhiều chuyến bay quốc tế. Các khoảng trống trong dữ liệu liên quan đến tiêu thụ nhiên liệu có thể xảy ra do nhiều lý do, bao gồm các hoạt động bất thường, các vấn đề về nguồn cấp dữ liệu hoặc lỗi hệ thống quan trọng. Các quy trình ngăn ngừa khoảng trống dữ liệu phải được nêu chi tiết trong Kế hoạch giám sát phát thải. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm khắc phục các khoảng trống dữ liệu và sửa lỗi sai sót trước khi nộp Báo cáo phát thải, có thể sử dụng công cụ báo cáo và ước tính phát thải (CERT) của ICAO.

**Mục 2.** **Giám sát, Báo cáo, Thẩm định tiêu thụ nhiên liệu và phát thải khí nhà kính đối với các chuyến bay nội địa**

**Điều 8. Giám sát tiêu thụ nhiên liệu và phát thải khí nhà kính đối với các chuyến bay nội địa**

1. Phương pháp giám sát tiêu thụ nhiên liệu

 Người khai thác tàu bay lựa chọn một trong năm phương pháp giám sát tiêu thụ nhiên liệu như nêu tại khoản 1 Điều 5 Thông tư này hoặc có thể sử dụng công cụ báo cáo và ước tính phát thải CERT để giám sát tiêu thụ nhiên liệu. Người khai thác tàu bay gửi Nhà chức trách hàng không phương pháp giám sát tiêu thụ nhiên liệu đã lựa chọn.

2. Người khai thác tàu bay giám sát lượng tiêu thụ nhiên liệu theo niên lịch của các chuyến bay nội địa theo phương pháp giám sát đã lựa chọn, tổng hợp, báo cáo Nhà chức trách hàng không lượng tiêu thụ nhiên liệu hàng năm của các chuyến bay nội địa theo Phụ lục 4 Thông tư này.

3. Nhà chức trách hàng không tổng hợp số liệu tiêu thụ nhiên liệu, phát thải khí nhà kính của các người khai thác tàu bay báo cáo Bộ Giao thông vận tải.

**Điều 9.** **Lưu trữ hồ sơ, dữ liệu**

1. Đối với các chuyến bay nội địa: Nhà chức trách hàng không, Người khai thác tàu bay lưu trữ hồ sơ, dữ liệu liên quan đến tiêu thụ nhiên liệu và phát thải khí nhà kính trong thời hạn 10 (mười) năm.

2. Đối với các chuyến bay quốc tế: Nhà chức trách hàng không, Người khai thác tàu bay lưu trữ hồ sơ, dữ liệu liên quan đến tiêu thụ nhiên liệu và phát thải CO2 theo cặp quốc gia trong thời hạn là 10 (năm).

3. Hồ sơ, dữ liệu có thể được lưu dưới dạng số hóa và phải đảm bảo tính trung thực, đúng đắn, không bị chỉnh sửa.

**Chương III**

**TRÁCH NHIỆM CỦA TỔ CHỨC, CÁ NHÂN**

**Điều 10. Trách nhiệm của Cục Hàng không Việt Nam**

Cục Hàng không Việt Nam thực hiện chức năng, nhiệm vụ của Nhà chức trách hàng không tại Việt Nam theo quy định tại Nghị định số 66/2015/NĐ-CP của Chính phủ về Nhà chức trách hàng không có trách nhiệm tổ chức, triển khai, thực hiện Thông tư này và các nội dung sau đây:

1. Phê duyệt Kế hoạch giám sát phát thải CO2 của người khai thác tàu bay. Kiểm tra, giám sát tiêu thụ nhiên liệu và phát thải khí nhà kính từ tàu bay của người khai thác tàu bay.
2. Công bố, báo cáo danh sách các tổ chức thẩm định báo cáo phát thải, danh sách cơ quan công nhận chất lượng theo quy định của ICAO.
3. Tổng hợp, báo cáo Bộ Giao thông vận tải dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu, phát thải khí nhà kính của các chuyến bay quốc tế và các chuyến bay nội địa.
4. Tổng hợp, báo cáo ICAO các thông tin của người khai thác tàu bay mang quốc tịch Việt Nam có các chuyến bay quốc tế; báo cáo dữ liệu phát thải theo các cặp quốc gia và tổng lượng phát thải CO2 từ các chuyến bay quốc tế theo quy định của ICAO.
5. Tổ chức xây dựng, quản lý, khai thác, sử dụng cơ sở dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu, phát thải khí nhà kính từ tàu bay mang quốc tịch Việt Nam đáp ứng các yêu cầu quản lý, khai thác, sử dụng và báo cáo cơ sở dữ liệu phục vụ mục đích hỗ trợ công tác bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu và công tác quản lý nhà nước của Bộ Giao thông vận tải.

**Điều 11. Trách nhiệm của các người khai thác tàu bay**

Lập Kế hoạch giám sát phát thải, Báo cáo phát thải, tổ chức thẩm định báo cáo phát thải và báo cáo Cục Hàng không Việt Nam theo quy định của Thông tư này. Các dữ liệu, báo cáo phải trung thực, đúng thời gian quy định.

**Điều 12. Trách nhiệm của các doanh nghiệp cung cấp nhiên liệu hàng không**

Các doanh nghiệp cung cấp nhiên liệu hàng không có trách nhiệm phối hợp cung cấp các dữ liệu liên quan đến hóa đơn nhiên liệu cho cơ quan nhà nước để đối chiếu, thẩm định các khoảng trống dữ liệu của người khai thác tàu bay.

**Điều 13. Trách nhiệm của các tổ chức thẩm định báo cáo phát thải**

Chịu trách nhiệm trước pháp luật Việt Nam về hồ sơ, dữ liệu, quy trình đánh giá và kết quả thẩm định Báo cáo phát thải của người khai thác tàu bay; bảo mật thông tin, dữ liệu của người khai thác tàu bay.

**Chương IV**

 **TỔ CHỨC THỰC HIỆN**

**Điều 14.** **Hiệu lực thi hành**

Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày tháng năm 2020

**Điều 15.** **Tổ chức thực hiện**

1. Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ Giao thông vận tải, các tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này.

2. Trường hợp các điều ước quốc tế, văn bản quy phạm pháp luật được dẫn chiếu trong Thông tư này được sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế thì áp dụng các quy định mới có liên quan tại điều ước quốc tế, văn bản quy phạm pháp luật sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế đó.

3. Trong quá trình thực hiện Thông tư này, nếu có vướng mắc, các cơ quan, đơn vị cần phản ánh kịp thời bằng văn bản về Bộ Giao thông vận tải để xem xét, giải quyết./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***- Như khoản 1 Điều 15;- Văn phòng Chính phủ;- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;- Bộ trưởng, các Thứ trưởng Bộ GTVT;- UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;- Cục Kiểm tra văn bản (Bộ Tư pháp);- Công báo;- Cổng TTĐT Chính phủ;- Cổng TTĐT Bộ GTVT;- Báo Giao thông, Tạp chí GTVT;- Lưu: VT, MT(10 b). | **BỘ TRƯỞNG****Nguyễn Văn Thể** |