**BẢNG SO SÁNH DỰ THẢO THÔNG TƯ SỬA ĐỔI, BỔ SUNG MỘT SỐ ĐIỀU THÔNG TƯ 13/2019/TT-BGTVT NGÀY 29/3/2019 VÀ THÔNG TƯ 13/2019/TT-BGTVT**

| **STT** | **Nội dung sửa đổi, bổ sung** | **Quy định của Thông tư 13/2019/TT-BGTVT** | **Dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư 13/2019/TT-BGTVT** | **Ý kiến giải trình** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |
| 1 | Căn cứ pháp lý ban hành Thông tư: |  *“Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 66/2006/QH11 ngày 29 tháng 6 năm 2006; Luật số 61/2014/QH13 ngày 21 tháng 11 năm 2014 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam;* *Căn cứ Luật Quản lý, Sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ số 14/2017/QH14 ngày 20 tháng 6 năm 2017;**Căn cứ Pháp lệnh Bảo vệ công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia số 32/2007/PL-UBTVQH11 ngày 20 tháng 4 năm 2007;**Căn cứ Nghị định số 03/2009/NĐ-CP ngày 09 tháng 01 năm 2009 của Chính phủ về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ;**Căn cứ Nghị định số 92/2015/NĐ-CP ngày 13 tháng 10 năm 2015 của Chính phủ về an ninh hàng không;**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 Quyết định số 16/2017/QĐ-TTg ngày 16 tháng 5 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ về phương án khẩn nguy tổng thể đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng;”.* | *“Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 6 năm 2006; 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 Quản lý, Sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ ngày 20 tháng 6 năm 2017; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ ngày 10 tháng 01 năm 2020;**Căn cứ Pháp lệnh Bảo vệ công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia ngày 20 tháng 4 năm 2007;**Căn cứ Nghị định số 03/2009/NĐ-CP ngày 09 tháng 01 năm 2009 của Chính phủ về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ;**Căn cứ Nghị định số 92/2015/NĐ-CP ngày 13 tháng 10 năm 2015 của Chính phủ về an ninh hàng không;**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 Quyết định số 16/2017/QĐ-TTg ngày 16 tháng 5 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ về Phương án khẩn nguy tổng thể đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng; Quyết định số 01/2019/QĐ-TTg ngày 05 tháng 9 năm 2019 của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Phương án khẩn nguy tổng thể đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng ban hành kèm theo Quyết định số 16/2017/QĐ-TTg ngày 16 tháng 5 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ”;* | Thực hiện theo quy định về xây dựng văn bản QPPL. |
| 2 | Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 3 | 2. Điểm kiểm tra an ninh hàng không là vị trí làm việc của nhân viên kiểm soát an ninh hàng không được thiết lập tại các cổng, cửa, lối đi giữa khu vực công cộng và khu vực hạn chế hoặc giữa các khu vực hạn chế, nhằm kiểm tra an ninh hàng không người, phương tiện, đồ vật, duy trì an ninh trật tự khu vực điểm kiểm tra. | *2. Điểm kiểm tra an ninh hàng không là vị trí làm việc của nhân viên kiểm soát an ninh hàng không được thiết lập tại các cổng, cửa, lối đi giữa* ***các khu vực hạn chế hoặc giữa khu vực hạn chế với khu vực khác****, nhằm kiểm tra an ninh hàng không người, phương tiện, đồ vật, duy trì an ninh trật tự khu vực điểm kiểm tra.* | Để bảo đảm quy định tương ứng với việc bổ sung khoản 21a Điều 3 – Giải thích khái niệm khu vực công cộng. |
| 3 | Sửa đổi, bổ sung khoản 17 Điều 3 | “17. Hoạt động kiểm soát chất lượng an ninh hàng không bao gồm hoạt động thanh tra, kiểm tra chất lượng, khảo sát, thử nghiệm, đánh giá, điều tra an ninh hàng không:a) Thanh tra an ninh hàng không là hoạt động thanh tra chuyên ngành hàng không được thực hiện theo các quy định của pháp luật về thanh tra chuyên ngành;b) Kiểm tra chất lượng an ninh hàng không là việc kiểm tra sự tuân thủ một số hoặc toàn bộ các quy định trong chương trình an ninh, quy chế an ninh hàng không của người khai thác cảng hàng không, sân bay, hãng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không đã được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt, chấp thuận;c) Thử nghiệm an ninh hàng không là việc thực hiện hành vi giả định can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng bằng hình thức công khai hoặc bí mật nhằm sát hạch hiệu quả của biện pháp bảo đảm an ninh hàng không;d) Khảo sát an ninh hàng không là việc thu thập các thông tin, số liệu để định lượng các nhu cầu an ninh và xác định các trọng điểm cần tập trung bảo vệ;đ) Điều tra an ninh hàng không là việc tiến hành làm rõ hành vi can thiệp bất hợp pháp, hành vi vi phạm hoặc có dấu hiệu vi phạm an ninh hàng không;e) Đánh giá an ninh hàng không là việc thẩm định sự tuân thủ một số hoặc toàn bộ các tiêu chuẩn, quy định về an ninh hàng không do Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế, nhà chức trách hàng không, hãng hàng không tiến hành.” | *“17.* *Hoạt động kiểm soát chất lượng an ninh hàng không là việc thực hiện các kỹ thuật nghiệp vụ và biện pháp giám sát để đánh giá hiện trạng công tác bảo đảm an ninh hàng không (bao gồm hoạt động giám sát thường xuyên, thanh tra, kiểm tra chất lượng, thử nghiệm, đánh giá, điều tra an ninh hàng không, thống kê, phân tích số liệu và các biện pháp khác) và khắc phục các hạn chế trong công tác bảo đảm an ninh hàng không được phát hiện. Thanh tra, kiểm tra chất lượng, thử nghiệm, đánh giá, điều tra an ninh hàng không được hiểu như sau:**a) Thanh tra an ninh hàng không là hoạt động thanh tra chuyên ngành hàng không được thực hiện theo các quy định của pháp luật về thanh tra chuyên ngành;**b) Kiểm tra chất lượng an ninh hàng không là việc kiểm tra sự tuân thủ một số hoặc toàn bộ các quy định trong chương trình an ninh, quy chế an ninh hàng không của người khai thác cảng hàng không, sân bay, hãng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không đã được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt, chấp thuận;**c) Thử nghiệm an ninh hàng không là việc thực hiện hành vi giả định can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng bằng hình thức công khai hoặc bí mật nhằm sát hạch hiệu quả của biện pháp bảo đảm an ninh hàng không;**d) Khảo sát an ninh hàng không là việc thu thập các thông tin, số liệu để định lượng các nhu cầu an ninh và xác định các trọng điểm cần tập trung bảo vệ;**đ) Điều tra an ninh hàng không là việc tiến hành làm rõ hành vi can thiệp bất hợp pháp, hành vi vi phạm hoặc có dấu hiệu vi phạm an ninh hàng không;**e) Đánh giá an ninh hàng không là việc thẩm định sự tuân thủ một số hoặc toàn bộ các tiêu chuẩn, quy định về an ninh hàng không do Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế, nhà chức trách hàng không, hãng hàng không tiến hành.”* | Sửa đổi khái niệm KSCL để bảo đảm tính toàn diện, đầy đủ, phù hợp thực tế đang thực hiện và phù hợp hướng dẫn tại điểm 7.1.1 Doc 8973/11: *“7.1.1. A fundamental component of a civil aviation security system is the effective implementation of qualitycontrol measures. Quality control measures may be defined as the surveillance techniques and activities used to assess a State’s civil aviation security system and, whenever required, to resolve identified deficiencies.”* |
| 4 | Bổ sung khoản 28a “Phương tiện tự hành” vào Điều 3 | Chưa định nghĩa và giải thích từ ngữ | *28a. Phương tiện tự hành là phương tiện kỹ thuật khu bay tự di chuyển được.* | Để thống nhất cách hiểu thuật ngữ trong Thông tư. |
| 5 | Bổ sung khoản 21a “Khu vực công cộng của cảng hàng không, sân bay” vào Điều 3 | Chưa định nghĩa và giải thích từ ngữ | “*21a. Khu vực công cộng của cảng hàng không, sân bay là khu vực thuộc cảng hàng không, sân bay mà hành khách, người đón, tiễn, gửi, nhận hàng hóa, bưu gửi có thể tiếp cận mà chưa qua kiểm tra an ninh hàng không, bao gồm các khu vực cụ thể sau:**a) Khu vực thuộc nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa mà không phải khu vực hạn chế và không phải các khu vực sử dụng riêng của các cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp;**b) Khu vực đường giao thông, bãi đỗ xe dành cho hành khách đi tàu bay;**c) Các cửa hàng, trung tâm thương mại, khu vui chơi, giải trí công cộng dành cho hành khách, người đón, tiễn, gửi, nhận hàng hóa, bưu gửi ở liền kề sân bay, nhà ga, đường giao thông, bãi đỗ xe dành cho hành khách đi tàu bay*.” | Việc định nghĩa khu vực công cộng cảng hàng không là cần thiết vì:(1) Báo cáo đánh giá rủi ro ANHK toàn cầu của ICAO, phiên bản năm 2019 – Doc 10108[[1]](#footnote-1), mối đe dọa tấn công các công trình, khu vực liền kề sân bay được đánh giá ở mức CAO mức cao nhất trong 5 mức rủi ro ANHK. (2) Hiện nay tại cảng hàng không, sân bay, công trình hàng không, ngoài khu vực hạn chế đã được định nghĩa trong Thông tư, một số các khu vực khác (như khuôn viên, trụ sở làm việc của các cơ quan, đơn vị không nằm trong khu vực hạn chế; hoặc khu vực giữa hàng rào an ninh hàng không và hàng rào ranh giới...) còn nhiều cách hiểu khác nhau, không phải khu vực công cộng, cũng không phải khu vực hạn chế. Việc áp dụng tiêu chuẩn, biện pháp kiểm soát an ninh nào tại các khu vực này chưa thống nhất.Do vậy cần định nghĩa khu vực công cộng cảng hàng không để thống nhất các quy định về bảo đảm ANHK khu vực công cộng nhằm giảm thiểu rủi ro ANHK. |
| 6 | Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 5 | “1. Doanh nghiệp, đơn vị có chương trình, quy chế an ninh hàng không gửi 03 bộ hồ sơ (đối với doanh nghiệp Việt Nam, hồ sơ bằng tiếng Việt; đối với hãng hàng không nước ngoài, hồ sơ bằng tiếng Anh kèm theo bản dịch tiếng Việt) trực tiếp hoặc qua dịch vụ bưu chính hoặc các hình thức phù hợp khác đến Cục Hàng không Việt Nam. Hồ sơ bao gồm:a) Văn bản đề nghị theo mẫu quy định tại Phụ lục VI ban hành kèm theo Thông tư này;b) Chương trình, quy chế an ninh hàng không;c) Bảng đánh giá nội dung khác biệt của chương trình an ninh hàng không của hãng hàng không với quy định của pháp luật Việt Nam và các biện pháp nhằm khắc phục các khác biệt đối với hồ sơ trình chấp thuận chương trình an ninh hàng không của hãng hàng không nước ngoài.“ | “*1. Doanh nghiệp, đơn vị có chương trình, quy chế an ninh hàng không gửi* ***01*** *bộ hồ sơ (đối với doanh nghiệp Việt Nam, hồ sơ bằng tiếng Việt; đối với hãng hàng không nước ngoài, hồ sơ bằng tiếng Anh) trực tiếp hoặc qua dịch vụ bưu chính hoặc các hình thức phù hợp khác đến Cục Hàng không Việt Nam. Hồ sơ bao gồm:**a) Văn bản đề nghị theo mẫu quy định tại Phụ lục VI ban hành kèm theo Thông tư này;**b) Chương trình, quy chế an ninh hàng không;**c) Bảng đánh giá nội dung khác biệt của chương trình an ninh hàng không của hãng hàng không với quy định của pháp luật Việt Nam và các biện pháp nhằm khắc phục các khác biệt đối với hồ sơ trình chấp thuận chương trình an ninh hàng không của hãng hàng không nước ngoài.*” | Thực hiện Nghị quyết số 68/NQ-CP ngày 12/5/2020 của Chính phủ về ban hành chương trình cắt giảm, đơn giản hóa quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh giai đoạn 2020-2025. |
| 7 | Sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 5 | “3. Trường hợp nhận được đầy đủ hồ sơ theo quy định tại khoản 1 Điều này, trong thời hạn 10 ngày làm việc tính từ ngày nhận hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, tổ chức kiểm tra thực tếa) Nếu chương trình, quy chế an ninh hàng không đáp ứng đầy đủ các quy định của Thông tư này: ra quyết định phê duyệt hoặc chấp thuận (đối với chương trình an ninh hàng không của hãng hàng không nước ngoài); b) Nếu chương trình, quy chế an ninh hàng không chưa đáp ứng đầy đủ các quy định của Thông tư này: có văn bản yêu cầu doanh nghiệp, đơn vị đề nghị phê duyệt bổ sung, sửa đổi chương trình, quy chế.“ | “*3. Trường hợp nhận được đầy đủ hồ sơ theo quy định tại khoản 1 Điều này, trong thời hạn 10 ngày làm việc* ***(đối với thủ tục phê duyệt, chấp thuận chương trình, quy chế an ninh hàng không)*** *hoặc 5 ngày làm việc* ***(đối với thủ tục phê duyệt, chấp thuận sửa đổi, bổ sung chương trình, quy chế an ninh hàng không)*** *tính từ ngày nhận hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thẩm định hồ sơ,* ***xem xét*** *tổ chức kiểm tra thực tế* ***nếu cần****:**a) Nếu chương trình, quy chế an ninh hàng không đáp ứng đầy đủ các quy định của Thông tư này: ra quyết định phê duyệt hoặc chấp thuận (đối với chương trình an ninh hàng không của hãng hàng không nước ngoài);* *b) Nếu chương trình, quy chế an ninh hàng không chưa đáp ứng đầy đủ các quy định của Thông tư này: có văn bản yêu cầu doanh nghiệp, đơn vị đề nghị phê duyệt bổ sung, sửa đổi chương trình, quy chế*.” | Thực hiện Nghị quyết số 68/NQ-CP ngày 12/5/2020 của Chính phủ về ban hành chương trình cắt giảm, đơn giản hóa quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh giai đoạn 2020-2025. |
| 8 | Bổ sung khoản 3 Điều 9 | Chưa quy định | *“3. Các quy định về giấy phép kiểm soát an ninh hàng không cấp cho phương tiện trong thông tư này chỉ áp dụng đối với phương tiện tự hành.”* | Thực hiện Nghị quyết số 68/NQ-CP ngày 12/5/2020 của Chính phủ về ban hành chương trình cắt giảm, đơn giản hóa quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh giai đoạn 2020-2025. |
| 9 | Sửa đổi, bổ sung điểm b khoản 2 Điều 10 | “b) Cấp thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh cảng hàng không, sân bay có giá trị sử dụng ngắn hạn tại 01 cảng hàng không, sân bay thuộc phạm vi quản lý của Cảng vụ hàng không cho các đối tượng quy định tại khoản 5, khoản 8 Điều 14 Thông tư này, trừ trường hợp quy định tại khoản 3 Điều này.” | “*b) Cấp thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh cảng hàng không, sân bay có giá trị sử dụng ngắn hạn tại 01 cảng hàng không, sân bay thuộc phạm vi quản lý của Cảng vụ hàng không cho các đối tượng quy định tại khoản* ***6****, khoản 8 Điều 14 Thông tư này, trừ trường hợp quy định tại khoản 3 Điều này.*” | Dẫn chiếu lại cho chính xác. |
| 10 | Bổ sung điểm d, khoản 1 Điều 9 | Chưa quy định. | “*d) Phù hiệu của cán bộ, chiến sỹ Công an cửa khẩu thuộc quân số các đơn vị của Cục Quản lý xuất, nhập cảnh làm việc trực tiếp, thường xuyên tại khu vực hoạt động nghiệp vụ riêng của Công an cửa khẩu thuộc cảng hàng không, sân bay”* | Thực hiện Kết luận số 16/KL-BCA-BGTVT ngày 13/7/2020 kết luận cuộc họp giữa lãnh đạo hai Bộ Công an, Giao thông vạn tải về công tác phối hợp giữa ngành hàng không và Công an Cửa khẩu. |
| 11 | Sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 11 | “3. Giấy phép kiểm soát an ninh cảng hàng không, sân bay loại có giá trị sử dụng ngắn hạn có thời hạn hiệu lực căn cứ vào yêu cầu của người đề nghị cấp và kết quả thẩm định hồ sơ, bao gồm giấy phép được sử dụng 01 trong vòng 01 ngày (24 giờ) kể từ thời điểm giấy phép được cấp có hiệu lực và giấy phép được sử dụng nhiều lần nhưng tối đa không quá 30 ngày kể từ thời điểm giấy phép được cấp có hiệu lực.” | “*3. Giấy phép kiểm soát an ninh cảng hàng không, sân bay loại có giá trị sử dụng ngắn hạn có thời hạn hiệu lực căn cứ vào yêu cầu của người đề nghị cấp và kết quả thẩm định hồ sơ, bao gồm giấy phép được sử dụng 01* ***lần*** *trong vòng 01 ngày (24 giờ) kể từ thời điểm giấy phép được cấp có hiệu lực và giấy phép được sử dụng nhiều lần nhưng tối đa không quá 30 ngày kể từ thời điểm giấy phép được cấp có hiệu lực.*” | Bổ sung cho rõ nghĩa. |
| 12 | Sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 23 | “3. Trong 05 ngày làm việc kể từ khi cấp, doanh nghiệp cảng hàng không, sân bay phải gửi danh sách phương tiện đề nghị cấp giấy phép kiểm soát an ninh cảng hàng không, sân bay có giá trị sử dụng dài hạn, ngắn hạn theo mẫu quy định tại Phụ lục IX ban hành kèm theo Thông tư này cho Cảng vụ hàng không khu vực.” | “*3. Trong 05 ngày làm việc kể từ khi cấp, doanh nghiệp cảng hàng không, sân bay phải gửi danh sách phương tiện đề nghị cấp giấy phép kiểm soát an ninh cảng hàng không, sân bay có giá trị sử dụng dài hạn theo mẫu quy định tại Phụ lục IX ban hành kèm theo Thông tư này cho Cảng vụ hàng không khu vực.*” | Thừa chữ. |
| 13 | Sửa đổi, bổ sung khoản 5 Điều 30 | 5. Cơ quan cấp thẻ, giấy phép phải thông báo ngay bằng văn bản danh sách các trường hợp mất thẻ, giấy phép do đơn vị mình cấp cho lực lượng kiểm soát an ninh hàng không, lực lượng bảo vệ khu vực hạn chế ghi trên thẻ, giấy phép bị mất và Cục Hàng không Việt Nam để kịp thời ngăn chặn việc sử dụng thẻ, giấy phép đã mất; trong vòng 15 ngày sau khi nhận được thẻ, giấy phép mất giá trị sử dụng cơ quan cấp thẻ, giấy phép phải tiêu hủy thẻ, giấy phép. | *5. Cơ quan cấp thẻ, giấy phép phải thông báo ngay bằng văn bản* ***hoặc cập nhật vào cơ sở dữ liệu an ninh hàng không*** *danh sách các trường hợp mất thẻ, giấy phép do đơn vị mình cấp cho lực lượng kiểm soát an ninh hàng không* ***làm nhiệm vụ tại*** *khu vực hạn chế ghi trên thẻ, giấy phép bị mất và Cục Hàng không Việt Nam để kịp thời ngăn chặn việc sử dụng thẻ, giấy phép đã mất; trong vòng 15 ngày sau khi nhận được thẻ, giấy phép mất giá trị sử dụng cơ quan cấp thẻ, giấy phép phải tiêu hủy thẻ, giấy phép.* | Tăng cường sử dụng hệ thống cơ sở dữ liệu ANHK, giảm việc báo cáo bằng văn bản in giấy. |
| 14 | Sửa đổi, bổ sung khoản 6 Điều 32 | “6. Phương tiện vào, hoạt động trong khu vực hạn chế của sân bay phải có nhân viên kiểm soát an ninh hàng không hoặc nhân viên có giấy phép khai thác phương tiện mặt đất giám sát hoặc phương tiện của người khai thác cảng hàng không, sân bay dẫn đường trong các trường hợp sau:a) Phương tiện được cấp giấy phép có giá trị sử dụng dài hạn nhưng người điều khiển phương tiện chỉ được cấp thẻ kiểm soát an ninh có giá trị sử dụng ngắn hạn;b) Phương tiện được cấp giấy phép có giá trị sử dụng ngắn hạn;c) Phương tiện hoạt động không thường xuyên trong khu bay.” | *“6. Phương tiện vào, hoạt động trong khu vực hạn chế của sân bay phải có nhân viên kiểm soát an ninh hàng không hoặc nhân viên có giấy phép khai thác phương tiện mặt đất giám sát hoặc phương tiện của người khai thác cảng hàng không, sân bay dẫn đường trong các trường hợp sau:**a) Người điều khiển phương tiện chỉ được cấp thẻ kiểm soát an ninh có giá trị sử dụng ngắn hạn;**b)* ***Người điều khiển phương tiện không có chứng chỉ đào tạo điều khiển, vận hành phương tiện trong sân đỗ tàu bay do cơ quan có thẩm quyền cấp theo quy định;****c) Phương tiện hoạt động không thường xuyên trong khu bay.”* | Sửa đổi, bổ sung để bảo đảm tương thích với quy định trong Thông tư số Yêu cầu về xe dẫn hoặc người người dẫn phụ thuộc vào điều kiện của người điều khiển phương tiện có chứng chỉ lái xe trong sân đỗ tàu bay, không phụ thuộc vào việc phương tiện có giấy phép loại gì (Ý kiến Cảng vụ hàng không miền Bắc). |
| 15 | Sửa đổi, bổ sung khoản 9 Điều 32 | “9. Việc tổ chức quay phim, chụp ảnh trong khu vực hạn chế hoặc tại các điểm kiểm tra an ninh hàng không mà không thuộc phạm vi bí mật nhà nước phải được đơn vị chủ quản cho phép bằng văn bản.” | “*9. Việc quay phim, chụp ảnh trong khu vực hạn chế hoặc tại các điểm kiểm tra an ninh hàng không phải được đơn vị chủ quản cho phép bằng văn bản,* ***trừ trường hợp sau đây:******a) Việc quay phim, chụp ảnh thông tin, tài liệu thuộc phạm vi bí mật nhà nước thực hiện theo các quy định về bảo vệ bí mật Nhà nước;******b) Quay phim, chụp ảnh tại phòng chờ lên tàu bay, chờ lấy hành lý mà không phải điểm kiểm tra an ninh hàng không;******c) Cơ quan quản lý nhà nước, lực lượng kiểm soát an ninh hàng không quay phim, chụp ảnh phục vụ công vụ****.*”*“9. Việc quay phim, chụp ảnh trong khu vực hạn chế hoặc tại các điểm kiểm tra an ninh hàng không phải được quy định trong chương trình, quy chế an ninh hàng không. Đảm bảo tuân thủ quy định về bảo vệ bí mật nhà nước và thông tin, tài liệu an ninh hàng không hạn chế; không ảnh hưởng đến công tác bảo đảm an ninh hàng không.”* | Quy định hiện hành không cần thiết và khó duy trì thực hiện, vì: Trên thực tế, nhiều trường hợp hành khách có nhu cầu chụp ảnh lưu niệm khi đến cảng hàng không (tại khu vực cách ly), việc chụp ảnh, quay phim như trên không làm tăng rủi ro ANHK, đồng thời góp phần quảng bá hình ảnh.Do vậy, cần sửa đổi, bổ sung quy định này cho phù hợp thực tế. |
| 16 | Sửa đổi, bổ sung khoản 10 Điều 32 | “10. Trong trường hợp thực hiện nhiệm vụ khẩn nguy, cứu nạn, thủ trưởng cơ quan, đơn vị chủ quản của người và phương tiện tham gia thực hiện nhiệm vụ khẩn nguy, cứu nạn có trách nhiệm phối hợp với lực lượng kiểm soát an ninh hàng không, lực lượng bảo vệ của đơn vị chủ quản khu vực hạn chế để kiểm soát hoạt động của người và phương tiện mà không cần thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không, kiểm soát an ninh nội bộ.” | “*10. Trong trường hợp thực hiện nhiệm vụ khẩn nguy, cứu nạn, thủ trưởng cơ quan, đơn vị chủ quản của người và phương tiện tham gia thực hiện nhiệm vụ khẩn nguy, cứu nạn có trách nhiệm phối hợp với lực lượng kiểm soát an ninh hàng không của đơn vị chủ quản khu vực hạn chế để kiểm soát hoạt động của người và phương tiện mà không cần thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không, kiểm soát an ninh nội bộ.*” | **1. Văn bản số 73/TB-BGTVT ngày 15/3/2019 của Bộ GTVT**, thông báo ý kiến chỉ đạo của Thứ trưởng Lê Đình Thọ tại cuộc hợp về dự thảo Thông tư về Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam, đối với lực lượng bảo vệ, Thứ trưởng chỉ đạo: Yêu cầu dự thảo Thông tư thực hiện đúng theo yêu cầu của Nghị định số 92/2015/NĐ-CP ngày 13 tháng 10 năm 2015 của Chính phủ về An ninh hàng không**2. Nghị định số 92/2015/NĐ-CP:** (1) Khoản 4 Điều 6: Khu vực hạn chế phải được lực lượng kiểm soát an ninh hàng không tổ chức tuần tra, canh gác, bảo vệ và thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không thích hợp.(2) Khoản 1 Điều 7: Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay thiết lập các chốt canh gác, tổ chức tuần tra, kiểm soát, duy trì trật tự tại các khu vực công cộng thuộc cảng hàng không, sân bay; phát hiện, xử lý kịp thời những hành vi vi phạm theo quy định của pháp luật, vi phạm trật tự công cộng, hành lý vô chủ, người hoặc đồ vật có dấu hiệu uy hiếp an ninh, an toàn hàng không. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không có trách nhiệm phối hợp với lực lượng Công an tổ chức tuần tra canh gác chung để duy trì, đảm bảo an ninh, trật tự xã hội tại khu vực công cộng thuộc cảng hàng không, sân bay.(3) Khoản 5 Điều 12: Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay tổ chức thực hiện các biện pháp kiểm soát an ninh hàng không:- Kiểm tra giấy tờ đi tàu bay, kiểm tra, soi chiếu an ninh hàng không đối với tổ bay, hành khách xuất phát, quá cảnh, nối chuyến, hành lý trước khi lên tàu bay;- Loại bỏ vật phẩm nguy hiểm khi đi tàu bay, trừ trường hợp được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cho phép.(4) Khoản 5 Điều 13: Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay tổ chức thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không sau:- Hàng hóa, bưu gửi vận chuyển bằng đường hàng không phải được kiểm tra, soi chiếu, giám sát an ninh hàng không liên tục trước khi được đưa lên tàu bay;- Kiểm tra, soi chiếu, lục soát an ninh hàng không đối với túi thư ngoại giao, túi thư lãnh sự. |
| 17 | Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 36 | “1. Nhân viên kiểm soát an ninh hàng không, nhân viên bảo vệ chịu trách nhiệm kiểm tra, giám sát an ninh đối với người, phương tiện, đồ vật đưa vào, ra và hoạt động tại khu vực hạn chế.” | “*1. Nhân viên kiểm soát an ninh hàng không chịu trách nhiệm kiểm tra, giám sát an ninh đối với người, phương tiện, đồ vật đưa vào, ra và hoạt động tại khu vực hạn chế.*” |
| 18 | Sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 1 Điều 34 | a) Tại các cổng, cửa, lối đi từ khu vực công cộng vào khu vực hạn chế; | *a) Tại các cổng, cửa, lối đi giữa khu vực* ***hạn chế và khu vực khác****;* | Để bảo đảm quy định tương ứng với việc bổ sung khoản 21a Điều 3 – Giải thích khái niệm khu vực công cộng. |
| 19 | Sửa đổi tên điều Điều 38 | “Điều 38. Kiểm tra, giám sát an ninh khu vực công cộng của cảng hàng không, sân bay” | “*Điều 38. Kiểm tra, giám sát an ninh khu vực công cộng của cảng hàng không, sân bay* ***và các công trình liền kề*** ***nhà ga, sân bay, công trình hàng không”*** | Sửa tên điều để bảo đảm phù hợp nội dung quy định tại các khoản trng Điều 38. |
| 20 | Bổ sung khoản 6 Điều 38 | Chưa quy định | *“6. Thực hiện kiểm soát an ninh bằng biện pháp thích hợp hoặc bố trí, lắp đặt các rào cản phù hợp để ngăn chặn việc người, phương tiện tiếp cận trái phép hoặc ngăn chặn việc đưa, ném đồ vật vào khu vực hạn chế trái phép đối với các khu vực sau:**a) Các khu vực công cộng có thể quan sát, nhìn thấy tàu bay trên sân đỗ tàu bay, nhìn thấy các hoạt động phục vụ chuyên cơ, nhìn thấy các hoạt động của hành khách trong khu vực hạn chế, nhìn thấy các hoạt động xử lý hàng hóa, bưu gửi;**b) Các khu vực trần nhà, nóc nhà, hoặc bất kỳ công trình liền kề sân bay, công trình quản lý hoạt động bay.”* | (1) Rủi ro ANHK tại các khu vực công cộng cảng hàng không được ICAO đánh giá ở mức CAO.(2) Các quy định về ANHK tại Thông tư chưa đáp ứng yêu cầu giảm thiểu rủi ro; chưa phù hợp hướng dẫn của ICAO tại Doc8973[[2]](#footnote-2) |
| 21 | Bổ sung khoản 7 Điều 38 | Chưa quy định | *“7. Trong trường hợp mức độ đe dọa an ninh hàng không gia tăng, các khu vực nêu tại khoản 6 Điều này cần phải được tăng cường bảo đảm an ninh hàng không phù hợp”.* | Tương tự nội dung 19 nêu trên. |
| 22 | Bổ sung khoản 8 Điều 38 | Chưa quy định | *“8. Đường giao thông trước cửa nhà ga hành khách, hàng hóa, bãi đỗ xe mô tô, ô tô trước cửa nhà ga hành khách, hàng hóa phải thiết lập điểm kiểm soát để điều tiết xe mô tô, ô tô vào, ra và kiểm tra an ninh hàng không khi cần. Bãi đỗ xe mô tô, ô tô ngắn hạn (cho phép đỗ xe mô tô, ô tô dưới 24 giờ) không được bố trí liền kề nhà ga, đài kiểm soát không lưu, trạm cấp điện cho nhà ga, đài kiểm soát không lưu”.* | Tương tự nội dung 19 nêu trên. |
| 23 | Bổ sung khoản 9 Điều 38 | Chưa quy định | *“9. Đường giao thông trước cửa nhà ga hành khách, hàng hóa phải cách nhà ga tối thiểu 30m; liền kề đường giao thông trước cửa nhà ga hành khách, hàng hóa, bãi đỗ xe mô tô, ô tô trước cửa nhà ga hành khách, hàng hóa phải bố trí các vật cản cố định hoặc di động để ngăn chặn việc dùng phương tiện giao thông tấn công vào nhà ga, sân bay.”* | Tương tự nội dung 19 nêu trên. |
| 24 | Sửa đổi, bổ sung khoản 5 Điều 39 | “5. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không, lực lượng bảo vệ của các cơ quan, đơn vị liên quan phối hợp với công an cấp phường, xã khu vực liên quan tuần tra khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay, khu vực hạn chế bên ngoài cảng hàng không, sân bay khi có yêu cầu nhằm phát hiện, xử lý kịp thời các hành vi vi phạm pháp luật.” | “*5. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không của các cơ quan, đơn vị phối hợp với công an* ***địa phương*** *liên quan tuần tra khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay, khu vực hạn chế bên ngoài cảng hàng không, sân bay khi có yêu cầu nhằm phát hiện, xử lý kịp thời các hành vi vi phạm pháp luật.*” | - Nội dung về lực lượng bảo vệ: Tương tự nội dung 15, 16;- Nội dung về phối hợp với cơ quan công an: Thực tế có lúc cần phối hợp với công an trên cấp phường, xã. |
| 25 | Sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 1 Điều 40 | “a) **Thùng đựng hàng hoá, bưu gửi, kiện hàng hóa rời**, h**ành lý thất lạc, hành lý không có người nhận, t**ủ, túi đựng suất ăn;“ | “*a) Thùng đựng hàng hóa, bưu gửi,* ***thùng hoặc mâm đựng hàng hóa rời****, hành lý thất lạc, hành lý không có người nhận, tủ, túi đựng suất ăn;*” | Giảm chi phí in, dán tem niêm phong (ý kiến TCT Cảng HKVN). |
| 26 | Sửa đổi, bổ sung khoản 5 Điều 41 | “5. Hành khách, hành lý xách tay phải được kiểm tra an ninh bằng soi chiếu an ninh hàng không 100%; hành khách từ chối soi chiếu an ninh hàng không sẽ bị từ chối vận chuyển.” | *“5. Hành khách, hành lý xách tay phải được kiểm tra an ninh bằng soi chiếu an ninh hàng không 100%* ***trước khi vào khu vực hạn chế, trừ trường hợp được miễn kiểm tra an ninh hàng không theo quy định****; hành khách từ chối soi chiếu an ninh hàng không sẽ bị từ chối vận chuyển.”* | Quy định thêm cho rõ, phù hợp thực tế đang thực hiện. |
| 27 | Sửa đổi, bổ sung khoản 6 Điều 41 | “6. Tại mỗi điểm kiểm tra an ninh hàng không phải có buồng để tiến hành lục soát an ninh hàng không; có máy soi tia X, cổng từ, thiết bị phát hiện kim loại cầm tay, dụng cụ, thiết bị phát hiện chất nổ, thiết bị thông tin liên lạc, các thiết bị, dụng cụ cần thiết khác.” | *“6. Tại mỗi điểm kiểm tra an ninh hàng không phải có buồng để tiến hành lục soát an ninh hàng không; có máy soi tia X, cổng từ,* ***thiết bị soi chiếu cơ thể,*** *thiết bị phát hiện kim loại cầm tay, dụng cụ, thiết bị phát hiện chất nổ, thiết bị thông tin liên lạc, các thiết bị, dụng cụ cần thiết khác.”* | (1) Rủi ro ANHK đối với kịch bản mang theo cơ thể thiết bị nổ lên tàu bay được ICAO đánh giá ở mức CAO, trong khi các thiết bị kiểm tra ANHK hiện hữu không đáp ứng việc kiểm tra, làm sạch ANHK cơ thể.(2) Hiện nay trên thế giới, việc trang bị thiết bị soi chiếu cơ thể tại điểm kiểm tra ANHK là phổ biến. TCT Cảng HKVN đã mua sắm, sắp đưa vào trang bị các thiết bị soi chiếu cơ thể (Ý kiến Cục HKVN và ACV). |
| 28 | Sửa đổi, bổ sung điểm b khoản 8 Điều 41 | “b) Hành khách đi qua cổng từ, nếu cổng từ báo động thì nhân viên kiểm soát an ninh hàng không sử dụng kết hợp thiết bị phát hiện kim loại cầm tay và kiểm tra trực quan;” | *“b) Hành khách đi qua cổng từ (thiết bị soi chiếu cơ thể nếu có), nếu cổng từ (thiết bị soi chiếu cơ thể nếu có) báo động hoặc hành khách có biểu hiện nghi vấn thì nhân viên kiểm soát an ninh hàng không sử dụng kết hợp thiết bị phát hiện kim loại cầm tay và kiểm tra trực quan;”* | Tương tự nội dung 26. |
| 29 | Sửa đổi, bổ sung khoản 13 Điều 41 | 13. Kiểm tra trực quan ngẫu nhiên bổ sung tối thiểu 10% sau kiểm tra an ninh hàng không lần đầu đối với hành khách, hành lý xách tay. Việc kiểm tra trực quan ngẫu nhiên được thực hiện tại điểm kiểm tra an ninh hàng không hoặc đưa hành khách vào buồng lục soát khi có yêu cầu. Việc kiểm tra trực quan bảo đảm tỷ lệ kiểm tra được phân đều, liên tục trong thời gian hoạt động của điểm kiểm tra an ninh trong ngày. Phương pháp, quy trình kiểm tra trực quan ngẫu nhiên hành khách, hành lý xách tay được quy định trong quy chế an ninh hàng không của đơn vị cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không | *13. Kiểm tra bổ sung ngẫu nhiên tối thiểu 10% (5% kiểm tra trực quan, 5% kiểm tra bằng dụng cụ hoặc thiết bị hoặc động vật phát hiện chất nổ)* *sau kiểm tra an ninh hàng không lần đầu đối với hành khách, hành lý xách tay. Việc kiểm tra trực quan ngẫu nhiên được thực hiện tại điểm kiểm tra an ninh hàng không hoặc đưa hành khách vào buồng lục soát khi có yêu cầu. Việc kiểm tra trực quan bảo đảm tỷ lệ kiểm tra được phân đều, liên tục trong thời gian hoạt động của điểm kiểm tra an ninh trong ngày. Phương pháp, quy trình kiểm tra trực quan ngẫu nhiên hành khách, hành lý xách tay được quy định trong quy chế an ninh hàng không của đơn vị cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không.* |  |
| 30 | Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 44 | “2. Hành lý ký gửi của hành khách xuất phát, nối chuyến phải được kiểm tra an ninh hàng không bằng máy soi tia X; nếu có nghi vấn phải được tiếp tục kiểm tra trực quan bằng dụng cụ, thiết bị phát hiện chất nổ hoặc các biện pháp thích hợp khác. Trường hợp có dấu hiệu hoặc có thông tin đe dọa liên quan đến an ninh, an toàn của chuyến bay thì hành lý ký gửi phải được lục soát an ninh hàng không.” | “*2. Hành lý ký gửi của hành khách xuất phát, nối chuyến phải được kiểm tra an ninh hàng không bằng máy soi tia X; nếu có nghi vấn phải được tiếp tục kiểm tra trực quan* ***hoặc kiểm tra*** *bằng dụng cụ, thiết bị phát hiện chất nổ hoặc các biện pháp thích hợp khác. Trường hợp có dấu hiệu hoặc có thông tin đe dọa liên quan đến an ninh, an toàn của chuyến bay thì hành lý ký gửi phải được lục soát an ninh hàng không.*” | Viết lại cho rõ nghĩa. |
| 31 | Sửa đổi, bổ sung khoản 5 Điều 50 | 5. Hàng hóa, bưu gửi xuất phát đã được kiểm tra an ninh hàng không mà phải vận chuyển qua các khu vực công cộng để ra tàu bay, phương tiện vận chuyển phải có người hộ tống hoặc có biện pháp giám sát thích hợp liên tục trong quá trình vận chuyển để ngăn ngừa việc đưa trái phép vật phẩm nguy hiểm vào hàng hóa, bưu gửi. | *5. Hàng hóa, bưu gửi xuất phát đã được kiểm tra an ninh hàng không mà phải vận chuyển qua các khu vực không phải khu vực hạn chế để ra tàu bay, phương tiện vận chuyển phải có người hộ tống hoặc có biện pháp giám sát thích hợp liên tục trong quá trình vận chuyển để ngăn ngừa việc đưa trái phép vật phẩm nguy hiểm vào hàng hóa, bưu gửi.* | Để bảo đảm quy định tương ứng với việc bổ sung khoản 21a Điều 3 – Giải thích khái niệm khu vực công cộng. |
| 32 | Sửa đổi, bổ sung khoản 7 Điều 50 | “7. Hàng hóa, bưu gửi quá cảnh, trung chuyển trên tàu bay vận chuyển hành khách không phải kiểm tra an ninh hàng không khi có xác nhận bằng văn bản hoặc niêm phong xác nhận việc kiểm tra an ninh hàng không đã được thực hiện tại điểm xuất phát và thuộc một trong các trường hợp sau:a) Hàng hóa, bưu gửi quá cảnh, trung chuyển không rời khỏi tàu bay, sân đỗ tàu bay hoặc có sự giám sát an ninh hàng không thích hợp liên tục;b) Hàng hóa, bưu gửi quá cảnh, trung chuyển được vận chuyển từ sân đỗ tàu bay vào khu vực lưu giữ hàng hóa qua khu vực công cộng và ngược lại được niêm phong an ninh và có biện pháp giám sát an ninh thích hợp liên tục trong quá trình vận chuyển để ngăn ngừa việc đưa trái phép vật phẩm nguy hiểm vào hàng hóa, bưu gửi.” | “*7. Hàng hóa, bưu gửi quá cảnh, trung chuyển không phải kiểm tra an ninh hàng không khi có tờ khai an ninh chứng minh việc kiểm tra an ninh hàng không 100% đã được thực hiện tại điểm xuất phát và thuộc một trong các trường hợp sau:**a) Hàng hóa, bưu gửi quá cảnh, trung chuyển không rời khỏi tàu bay hoặc không rời khỏi khu vực hạn chế và có[[3]](#footnote-3) sự giám sát an ninh hàng không thích hợp liên tục;**b) Hàng hóa, bưu gửi quá cảnh, trung chuyển được vận chuyển từ sân đỗ tàu bay vào khu vực lưu giữ hàng hóa qua khu vực* ***không phải khu vực hạn chế*** *và ngược lại được niêm phong an ninh và có biện pháp giám sát an ninh thích hợp liên tục trong quá trình vận chuyển để ngăn ngừa việc đưa trái phép vật phẩm nguy hiểm vào hàng hóa, bưu gửi.*” | Viết lại cho rõ nghĩa và phù hợp thực tế đang thực hiện; bảo đảm chặt chẽ, phù hợp thông lệ quốc tế. |
| 33 | Bổ sung khoản 8 Điều 50 | Chưa quy định. | “*8. Hãng hàng không vận chuyển hàng hóa, bưu gửi quá cảnh, trung chuyển đến phải cung cấp tờ khai an ninh cho người khai thác cảng hàng không, sân bay và hãng hàng không vận chuyển lô hàng hóa, bưu gửi đi, theo hướng dẫn của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế ICAO.*” | Cập nhật hướng dẫn của ICAO tại Doc8973 (Ý kiến ACV). |
| 34 | Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 53 | “2. Khu vực sản xuất, chế biến, cung ứng suất ăn phải được bảo vệ; việc vào và hoạt động tại các khu vực này phải có thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không phù hợp. Phương tiện vận chuyển suất ăn từ nơi cung ứng qua khu vực công cộng ra tàu bay phải có nhân viên bảo vệ của doanh nghiệp áp tải hoặc triển khai các biện pháp bảo đảm an ninh phù hợp.” | “*2. Khu vực sản xuất, chế biến, cung ứng suất ăn phải được bảo vệ; việc vào và hoạt động tại các khu vực này phải có thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không phù hợp. Phương tiện vận chuyển suất ăn từ nơi cung ứng qua khu vực không phải khu vực hạn chế* *ra tàu bay phải triển khai các biện pháp bảo đảm an ninh phù hợp.”* | Tương tự nội dung 15, 16, 23. |
| 35 | Sửa đổi, bổ sung khoản 5 Điều 53 | 5. Trường hợp tủ, túi đựng suất ăn khi di chuyển từ khu vực công cộngvào khu vực hạn chế mà không có niêm phong an ninh hoặc niêm phong an ninh hoặc tủ, túi đựng suất ăn không còn nguyên vẹn thì phải được kiểm tra an ninh hàng không bằng soi chiếu tia X hoặc kiểm tra trực quan trước khi đưa vào khu vực hạn chế tại cảng hàng không để đưa lên tàu bay và phải được giám sát an ninh hàng không liên tục. | *5. Trường hợp tủ, túi đựng suất ăn khi di chuyển từ khu vực khác vào khu vực hạn chế mà không có niêm phong an ninh hoặc niêm phong an ninh hoặc tủ, túi đựng suất ăn không còn nguyên vẹn thì phải được kiểm tra an ninh hàng không bằng soi chiếu tia X hoặc kiểm tra trực quan trước khi đưa vào khu vực hạn chế tại cảng hàng không để đưa lên tàu bay và phải được giám sát an ninh hàng không liên tục.* | Để bảo đảm quy định tương ứng với việc bổ sung khoản 21a Điều 3 – Giải thích khái niệm khu vực công cộng. |
| 36 | Sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 55 | 3. Các cửa nạp, cửa xả của phương tiện tra nạp nhiên liệu hàng không sau khi tiếp nhận nhiên liệu để nạp cho tàu bay phải được niêm phong an ninh; phương tiện phải được áp tải, bảo vệ hoặc có các biện pháp bảo đảm an ninh phù hợp khi lưu thông tại các khu vực công cộng. | *3. Các cửa nạp, cửa xả của phương tiện tra nạp nhiên liệu hàng không sau khi tiếp nhận nhiên liệu để nạp cho tàu bay phải được niêm phong an ninh; phương tiện phải được áp tải, bảo vệ hoặc có các biện pháp bảo đảm an ninh phù hợp khi lưu thông tại các khu vực* ***không phải khu vực hạn chế****.* | Để bảo đảm quy định tương ứng với việc bổ sung khoản 21a Điều 3 – Giải thích khái niệm khu vực công cộng. |
| 37 | Sửa đổi, bổ sung điểm d khoản 1 Điều 57 | “d) Giữ giấy tờ về nhân thân hoặc các giấy tờ khác do cơ quan quản lý xuất nhập cảnh cấp và chỉ giao lại khi hành khách đã được bàn giao cho nhà chức trách có thẩm quyền của quốc gia nơi tàu bay đến.” | “d) ***Tiếp nhận, bảo quản*** *giấy tờ về nhân thân hoặc các giấy tờ khác do cơ quan quản lý xuất nhập cảnh* ***cung*** *cấp và chỉ giao lại* ***giấy tờ nêu trên cùng với*** *hành khách cho nhà chức trách có thẩm quyền của quốc gia nơi tàu bay đến*.” | Tiếp thu ý kiến Bộ Tư pháp và Bộ GTVT. |
| 38 | Sửa đổi, bổ sung Điều 58 | “ Điều 58. Kiểm tra, giám sát an ninh hàng không đối với hành khách bị mất khả năng làm chủ hành vi 1. Hành khách mất khả năng làm chủ hành vi bao gồm:a) Mất khả năng làm chủ hành vi do bị bệnh tâm thần;b) Mất khả năng làm chủ hành vi do sử dụng rượu, bia hoặc các chất kích thích.2. Không chấp nhận chuyên chở hành khách mất khả năng làm chủ hành vi do sử dụng rượu, bia hoặc các chất kích thích.3. Việc chấp nhận chuyên chở hành khách bị bệnh tâm thần do đại diện hãng hàng không đánh giá và quyết định. Khi chấp nhận chuyên chở phải thực hiện các yêu cầu sau đây:a) Hành khách bị bệnh tâm thần phải có bác sĩ hoặc thân nhân đi kèm có khả năng kiềm chế được hành vi bất thường của hành khách. Trong trường hợp cần thiết, hành khách bị bệnh tâm thần cần phải được gây mê trước khi lên tàu bay, thời gian bay không được lâu hơn thời gian tác dụng của thuốc;b) Hành khách bị bệnh tâm thần và hành lý, vật dụng của họ phải được kiểm tra trực quan; việc kiểm tra có thể được bố trí tại khu vực riêng;c) Trong trường hợp cần thiết theo yêu cầu của đại diện hãng hàng không, nhân viên kiểm soát an ninh hàng không phải hộ tống hành khách bị bệnh tâm thần lên tàu bay và ngược lại;d) Đại diện hãng hàng không phải thông báo cho người chỉ huy tàu bay vị trí ngồi của hành khách bị bệnh tâm thần. Người chỉ huy tàu bay thông báo cho người khai thác cảng hàng không, sân bay nơi tàu bay dự định hạ cánh về các yêu cầu trợ giúp nếu xét thấy cần thiết. | *“ Điều 58. Kiểm tra, giám sát an ninh hàng không đối với hành khách không làm chủ được hành vi* *1. Hành khách không làm chủ được hành vi là hành khách trong tình trạng mất khả năng nhận thức hoặc mất khả năng điều khiển hành vi của mình[[4]](#footnote-4) do bị bệnh tâm thần hoặc do sử dụng rượu bia hoặc chất kích thích khác.* *2. Không chấp nhận chuyên chở hành khách không làm chủ được hành vi do sử dụng rượu, bia hoặc các chất kích thích.**3. Việc chấp nhận chuyên chở hành khách bị bệnh tâm thần do đại diện hãng hàng không đánh giá và quyết định. Khi chấp nhận chuyên chở phải thực hiện các yêu cầu sau đây:**a) Hành khách bị bệnh tâm thần phải có bác sĩ hoặc thân nhân đi kèm có khả năng kiềm chế được hành vi bất thường của hành khách. Trong trường hợp cần thiết, hành khách bị bệnh tâm thần cần phải được gây mê trước khi lên tàu bay, thời gian bay không được lâu hơn thời gian tác dụng của thuốc;**b) Hành khách bị bệnh tâm thần và hành lý, vật dụng của họ phải được kiểm tra trực quan; việc kiểm tra có thể được bố trí tại khu vực riêng;**c) Trong trường hợp cần thiết theo yêu cầu của đại diện hãng hàng không, nhân viên kiểm soát an ninh hàng không phải hộ tống hành khách bị bệnh tâm thần lên tàu bay và ngược lại;**d) Đại diện hãng hàng không phải thông báo cho người chỉ huy tàu bay vị trí ngồi của hành khách bị bệnh tâm thần. Người chỉ huy tàu bay thông báo cho người khai thác cảng hàng không, sân bay nơi tàu bay dự định hạ cánh về các yêu cầu trợ giúp nếu xét thấy cần thiết.**4. Việc chấp nhận chuyên chở hành khách đã sử dụng rượu, bia hoặc chất kích thích nhưng chưa đến mức mất khả năng làm chủ hành vi do đại diện hãng hàng không đánh giá và quyết định. Khi chấp nhận vận chuyển hành khách đã sử dụng rượu, bia hoặc chất kích thích nhưng chưa đến mức mất khả năng làm chủ hành vi, hãng hàng không phải:**a) Không bố trí hành khách ngồi gần cửa thoát hiểm; không được cung cấp đồ uống có cồn, chất kích thích trong suốt chuyến bay;* *b) Chịu trách nhiệm đánh giá, đối với các trường hợp cần thiết phải bố trí người áp tải hành khách lên tàu bay, vào ghế ngồi****;****c) Tổ bay phải giám sát liên tục trong suốt chuyến bay và áp dụng các biện pháp bổ sung cần thiết khác nếu cần.”* | Tiếp thu ý kiến Bộ Tư pháp và Bộ GTVT. |
| 39 | Sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 60 | “3. Cục Hàng không Việt Nam ban hành quyết định cấm vận chuyển bằng đường hàng không có thời hạn hoặc vĩnh viễn đối với hành khách có các hành vi vi phạm theo quy định của pháp luật; tùy tính chất, mức độ vi phạm, Cục Hàng không Việt Nam xem xét quyết định áp dụng các biện pháp kiểm tra trực quan bắt buộc đối với người có hành vi vi phạm về an ninh, trật tự kỷ luật trên tàu bay tại các cảng hàng không, sân bay.” | “*3. Cục Hàng không Việt Nam ban hành quyết định cấm vận chuyển bằng đường hàng không có thời hạn hoặc vĩnh viễn đối với hành khách có các hành vi vi phạm theo quy định của pháp luật; tùy tính chất, mức độ vi phạm, Cục Hàng không Việt Nam xem xét quyết định áp dụng các biện pháp kiểm tra trực quan bắt buộc đối với người có hành vi vi phạm về an ninh, trật tự kỷ luật trên tàu bay****,*** *tại các cảng hàng không, sân bay.*” | Viết lại cho rõ nghĩa, phù hợp thực tế đang thực hiện. |
| 40 | Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 61 | 1. Hành khách, hành lý xách tay đã kiểm tra an ninh hàng không nhưng ra khỏi khu vực cách ly khi trở lại phải tái kiểm tra an ninh hàng không.” | “*1. Hành khách, hành lý xách tay đã kiểm tra an ninh hàng không nhưng ra khỏi khu vực* ***hạn chế*** *khi trở lại phải tái kiểm tra an ninh hàng không.”* | Viết lại cho rõ nghĩa, phù hợp thực tế đang thực hiện. |
| 41 | Bổ sung khoản 2a Điều 61 |  | *“2a. Phải tái kiểm tra an ninh hàng không khu vực hạn chế, người, phương tiện, đồ vật trong các trường hợp sau:**a) Khu vực, người, phương tiện, đồ vật trong khu vực hạn chế có sự tiếp xúc, trộn lẫn với người, đồ vật chưa qua kiểm tra an ninh hàng không.* *b) Khu vực, người, phương tiện, đồ vật trong khu vực hạn chế có sự tiếp xúc, trộn lẫn với người nghi ngờ mang theo vật phẩm nguy hiểm; phương tiện, đồ vật nghi nghờ chứa vật phẩm nguy hiểm.”* | Đảm bảo sự chặt chẽ, tránh lỗ hổng trong kiểm soát ANHK, giảm thiểu rủi ro ANHK; đồng thời phù hợp thực tế biện pháp an ninh đang áp dụng. |
| 42 | Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 61 | “2. Trường hợp có sự tiếp xúc, trộn lẫn giữa hành khách, hành lý xách tay đã qua kiểm tra và người chưa qua kiểm tra an ninh hàng không, lực lượng kiểm soát an ninh hàng không phải áp dụng ngay các biện pháp sau:a) Tất cả hành khách, hành lý xách tay phải được chuyển sang một khu vực khác, kiểm tra lại toàn bộ khu vực cách ly liên quan;b) Tái kiểm tra an ninh hàng không toàn bộ hành khách, hành lý xách tay trước khi cho lên tàu bay;c) Trường hợp hành khách đã lên tàu bay, toàn bộ hành khách, hành lý xách tay và khoang hành khách của tàu bay phải được tái kiểm tra an ninh hàng không.” | *“2. Việc tái kiểm tra an ninh hàng không đối với hành khách, hành lý xách tay quy định tại khoản 2a Điều này như sau:**a) Tất cả hành khách, hành lý xách tay phải được chuyển sang một khu vực khác, kiểm tra lại toàn bộ khu vực hạn chế liên quan;**b) Tái kiểm tra an ninh hàng không toàn bộ hành khách, hành lý xách tay trước khi cho lên tàu bay;**c) Trường hợp hành khách đã lên tàu bay, toàn bộ hành khách, hành lý xách tay và khoang hành khách của tàu bay phải được tái kiểm tra an ninh hàng không.”* | Viết lại cho rõ nghĩa, phù hợp thực tế đang thực hiện. |
| 43 | Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 76 | “2. Cục Hàng không Việt Nam, người khai thác cảng hàng không, sân bay, hãng hàng không, đơn vị cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không công bố số điện thoại đường dây nóng để tiếp nhận các thông tin liên quan đến âm mưu tấn công can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng.” | “*2. Cục Hàng không Việt Nam,* ***cảng vụ hàng không****, người khai thác cảng hàng không, sân bay, hãng hàng không, đơn vị cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không công bố số điện thoại đường dây nóng để tiếp nhận các thông tin liên quan đến âm mưu tấn công can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng*.” | Viết lại cho rõ nghĩa, phù hợp thực tế đang thực hiện. |
| 44 | Sửa đổi, bổ sung Điều 77 | “Điều 77. Phạm vi áp dụng kiểm soát an ninh hàng không tăng cườngCăn cứ thông tin về tình hình, nguy cơ đe doạ, rủi ro an ninh hàng không, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam quyết định áp dụng, hủy bỏ cấp độ kiểm soát an ninh hàng không tăng cường trên phạm vi toàn quốc hoặc tại một cảng hàng không, sân bay cụ thể.” | “*Điều 77. Phạm vi áp dụng kiểm soát an ninh hàng không tăng cường**1. Căn cứ thông tin về tình hình, nguy cơ đe doạ, rủi ro an ninh hàng không, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam quyết định áp dụng, hủy bỏ cấp độ kiểm soát an ninh hàng không tăng cường trên phạm vi toàn quốc hoặc tại một cảng hàng không, sân bay cụ thể.****2. Cục hàng không Việt Nam xem xét việc áp dụng các biện pháp kiểm soát an ninh hàng không tăng cường thay thế có tác dụng tương tự của các nước khác đối với các chuyến bay, đường bay quốc tế đến Việt Nam.******3. Cục Hàng không Việt Nam xem xét áp dụng các biện pháp kiểm soát an ninh hàng không tăng cường phù hợp theo yêu cầu của nhà chức trách nước ngoài.”*** | Thực hiện các Tiêu chuẩn 2.4.1 và 2.4.2 của Annex 17[[5]](#footnote-5). |
| 45 | Bổ sung khoản 3 Điều 82 |  | *“3. Doanh nghiệp quản lý, sử dụng người lao động làm việc trong khu vực hạn chế, công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia, mục tiêu quan trọng về chính trị, kinh tế, ngoại giao khoa học - kỹ thuật, văn hóa, xã hội phải chịu trách nhiệm bảo đảm nhân thân của người lao động phù hợp với tiêu chuẩn, quy định đối với người làm việc trong khu vực hạn chế công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia, mục tiêu quan trọng về chính trị, kinh tế, ngoại giao khoa học - kỹ thuật, văn hóa, xã hội theo quy định của pháp luật.”* | Nâng cao trách nhiệm của doanh nghiệp đối với việc tuyển dụng, sử dụng lao động làm việc trong khu vực hạn chế, công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia, mục tiêu quan trọng về chính trị, kinh tế, ngoại giao khoa học - kỹ thuật, văn hóa, xã hội. |
| 46 | Sửa đổi, bổ sung khoản 7 Điều 84 | “7. Cảng vụ hàng không, doanh nghiệp cảng hàng không, hãng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu, doanh nghiệp bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay, thiết bị tàu bay và các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không khác phải trang bị cho lực lượng kiểm soát an ninh hàng không của đơn vị mình máy ghi hình, máy ghi âm, máy ảnh, ống nhòm và các thiết bị hỗ trợ phù hợp khác để ngăn chặn kịp thời hành vi vi phạm và ghi nhận, thu thập lại toàn bộ diễn biến của vụ việc vi phạm một cách chính xác, đầy đủ, phục vụ cho việc xử lý được nhanh chóng, đúng người, đúng tính chất, mức độ vi phạm và đúng quy định của pháp luật hiện hành.“ | *“ Cảng vụ hàng không, các doanh nghiệp có lực lượng kiểm soát an ninh hàng không phải trang bị máy ghi hình, máy ghi âm, máy ảnh, ống nhòm và các thiết bị hỗ trợ phù hợp khác để ngăn chặn kịp thời hành vi vi phạm và ghi nhận, thu thập lại toàn bộ diễn biến của vụ việc vi phạm một cách chính xác, đầy đủ, phục vụ cho việc xử lý được nhanh chóng, đúng người, đúng tính chất, mức độ vi phạm và đúng quy định của pháp luật hiện hành.”* | Viết lại cho rõ nghĩa, phù hợp thực tế đang thực hiện (cảng vụ không có lực lượng kiểm soát ANHK). |
| 47 | Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 87 | “2. Doanh nghiệp chủ quản cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay xây dựng kế hoạch khẩn nguy của cơ sở bảo đảm hoạt động bay; doanh nghiệp chủ quản cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải xây dựng kế hoạch ứng phó không lưu trình Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt và tổ chức thực hiện. Kế hoạch khẩn nguy, kế hoạch ứng phó không lưu phải phù hợp với phương án khẩn nguy tổng thể đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp do Thủ tướng Chính phủ ban hành và phương án khẩn nguy của Ban chỉ huy khẩn nguy hàng không cấp tỉnh, thành phố, huyện đảo.“ | “*2. Doanh nghiệp chủ quản cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay xây dựng kế hoạch khẩn nguy của cơ sở bảo đảm hoạt động bay. Kế hoạch khẩn nguy phải phù hợp với phương án khẩn nguy tổng thể đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp do Thủ tướng Chính phủ ban hành và phương án khẩn nguy của Ban chỉ huy khẩn nguy hàng không cấp tỉnh, thành phố, huyện đảo.”* | Viết lại cho rõ nghĩa, phù hợp thực tế đang thực hiện (Hiện nay Cục HKVN ban hành kế hoạch ứng phó không lưu). |
| 48 | Bãi bỏ khoản 3 Điều 87 | “3. Kế hoạch khẩn nguy, kế hoạch ứng phó không lưu đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp được quản lý theo chế độ mật.“ | *~~“3. Kế hoạch khẩn nguy, kế hoạch ứng phó không lưu đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp được quản lý theo chế độ mật.“~~* | Kế hoạch ứng phó không lưu không nằm trong danh mục tài liệu mật do Thủ tướng ban hành. |
| 49 | Sửa đổi, bổ sung khoản 4 Điều 87 | “4. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn xây dựng và thực hiện các kế hoạch khẩn nguy, kế hoạch ứng phó không lưu.“ | *4. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn xây dựng và thực hiện các kế hoạch khẩn nguy.*” | Hiện nay Cục HKVN ban hành kế hoạch ứng phó không lưu. |
| 50 | Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 91 | “2. Cục Hàng không Việt Nam chỉ đạo người khai thác cảng hàng không, sân bay, hãng hàng không Việt Nam, doanh nghiệp chủ quản cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, doanh nghiệp chủ quản cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan tổ chức diễn tập cấp cơ sở tại mỗi cảng hàng không, mỗi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu tối thiểu 02 năm 01 lần.” | “*2. Cục Hàng không Việt Nam chỉ đạo người khai thác cảng hàng không, sân bay, hãng hàng không Việt Nam, doanh nghiệp chủ quản cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan tổ chức diễn tập cấp cơ sở tại mỗi cảng hàng không,* ***hãng hàng không****, mỗi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu tối thiểu 02 năm 01 lần.*” | Viết lại cho rõ nghĩa. |
| 51 | Sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 2 Điều 96 | “a) Là công dân Việt Nam, có kiến thức, về hàng không, an ninh hàng không và có thời gian công tác liên tục tối thiểu 02 năm trong lĩnh vực an ninh hàng không;“ | “*a) Là công dân Việt Nam, có kiến thức~~,~~ về hàng không, an ninh hàng không và có thời gian công tác liên tục tối thiểu 02 năm trong lĩnh vực an ninh hàng không;”* | Viết lại cho rõ nghĩa (thừa dấu phẩy). |
| 52 | Sửa đổi, bổ sung Điều 97 | “Điều 97. Hệ thống quản lý an ninh hàng không của các doanh nghiệp hàng khôngHệ thống quản lý về an ninh hàng không của người khai thác cảng hàng không, sân bay, hãng hàng không Việt Nam, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu, doanh nghiệp sản xuất, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay, thiết bị tàu bay, doanh nghiệp kinh doanh hàng không chung phải đáp ứng yêu cầu sau:1. Độc lập về chức năng, nhiệm vụ; cơ quan tham mưu, giúp việc về an ninh hàng không không kiêm nhiệm các nhiệm vụ khác và chức trách, thẩm quyền về mặt hành chính ngang bằng với các cơ quan tham mưu, giúp việc khác trong cùng doanh nghiệp.2. Người đứng đầu hệ thống quản lý về an ninh hàng không là người chịu trách nhiệm chính, cuối cùng trước ban điều hành doanh nghiệp (đối với cảng hàng không là ban điều hành của người khai thác cảng hàng không, sân bay) về an ninh hàng không.3. Hãng hàng không Việt Nam khai thác các chuyến bay thường lệ ở nước ngoài phải chỉ định người chịu trách nhiệm chính về công tác bảo đảm an ninh hàng không của hãng tại quốc gia đó và phải quy định trong chương trình an ninh hàng không của người khai thác tàu bay.4. Các hãng hàng không nước ngoài khai thác các chuyến bay thường lệ đến Việt Nam phải chỉ định và thông báo bằng văn bản cho Cục Hàng không Việt Nam người chịu trách nhiệm chính về an ninh hàng không của hãng tại Việt Nam.5. Người chịu trách nhiệm chính về an ninh hàng không, cấp phó của người chịu trách nhiệm chính về an ninh hàng không, chuyên viên, giám sát viên an ninh hàng không của hệ thống quản lý an ninh hàng không phải phù hợp với quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ hàng không và được đào tạo huấn luyện nghiệp vụ phù hợp với chức danh, nhiệm vụ công việc được giao theo quy định tại chương trình đào tạo, huấn luyện an ninh hàng không Việt Nam do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành. 6. Người chịu trách nhiệm chính về an ninh hàng không phải có đầy đủ thẩm quyền, trách nhiệm, nguồn lực để triển khai thực hiện hiệu quả chương trình, quy chế an ninh hàng không và được quy định cụ thể trong Điều lệ tổ chức, hoạt động của doanh nghiệp.7. Thủ trưởng cơ quan, đơn vị có chương trình, quy chế an ninh hàng không quy định chức năng, nhiệm vụ cụ thể của hệ thống quản lý an ninh hàng không, bảo đảm hệ thống quản lý an ninh hàng không có đầy đủ thẩm quyền, trách nhiệm, nguồn lực để triển khai thực hiện hiệu quả chương trình, quy chế an ninh hàng không.“ | *“Điều 97. Hệ thống quản lý an ninh hàng không của các doanh nghiệp hàng không****1.*** *Hệ thống quản lý về an ninh hàng không của người khai thác cảng hàng không, sân bay, hãng hàng không Việt Nam, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu, doanh nghiệp sản xuất, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay, thiết bị tàu bay, doanh nghiệp kinh doanh hàng không chung phải đáp ứng yêu cầu sau:****a)*** *Độc lập về chức năng, nhiệm vụ; cơ quan tham mưu, giúp việc về an ninh hàng không không kiêm nhiệm các nhiệm vụ khác[[6]](#footnote-6) và chức trách, thẩm quyền về mặt hành chính ngang bằng với các cơ quan tham mưu, giúp việc khác trong cùng doanh nghiệp;****b)*** *Người đứng đầu hệ thống quản lý về an ninh hàng không là người chịu trách nhiệm chính, cuối cùng trước ban điều hành doanh nghiệp (đối với cảng hàng không là ban điều hành của người khai thác cảng hàng không, sân bay) về an ninh hàng không;****c)*** *Hãng hàng không Việt Nam khai thác các chuyến bay thường lệ ở nước ngoài phải chỉ định người chịu trách nhiệm chính về công tác bảo đảm an ninh hàng không của hãng tại quốc gia đó và phải quy định trong chương trình an ninh hàng không của người khai thác tàu bay;****d)*** *Người chịu trách nhiệm chính về an ninh hàng không, cấp phó của người chịu trách nhiệm chính về an ninh hàng không, chuyên viên, giám sát viên an ninh hàng không của hệ thống quản lý an ninh hàng không phải phù hợp với quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ hàng không và được đào tạo huấn luyện nghiệp vụ phù hợp với chức danh, nhiệm vụ công việc được giao theo quy định tại chương trình đào tạo, huấn luyện an ninh hàng không Việt Nam do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành;****đ)*** *Người chịu trách nhiệm chính về an ninh hàng không phải có đầy đủ thẩm quyền, trách nhiệm, nguồn lực để triển khai thực hiện hiệu quả chương trình, quy chế an ninh hàng không và được quy định cụ thể trong Điều lệ tổ chức, hoạt động của doanh nghiệp;****e)*** *Thủ trưởng cơ quan, đơn vị có chương trình, quy chế an ninh hàng không quy định chức năng, nhiệm vụ cụ thể của hệ thống quản lý an ninh hàng không, bảo đảm hệ thống quản lý an ninh hàng không có đầy đủ thẩm quyền, trách nhiệm, nguồn lực để triển khai thực hiện hiệu quả chương trình, quy chế an ninh hàng không.****2.*** *Các hãng hàng không nước ngoài khai thác các chuyến bay thường lệ đến Việt Nam phải chỉ định và thông báo bằng văn bản cho Cục Hàng không Việt Nam người chịu trách nhiệm chính về an ninh hàng không của hãng tại Việt Nam.*” | Viết lại cho rõ nghĩa và phù hợp thực tế đang thực hiện. |
| 53 | Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 98 | “2. Giấy phép nhân viên kiểm soát an ninh hàng không có hiệu lực là 07 năm. **Thời hạn** hiệu lực của năng định **nhân viên an ninh soi chiếu là 12 tháng; nhân viên an ninh cơ động, nhân viên an ninh kiểm soát** là 24 tháng. Trường hợp không làm công việc được năng định trong thời gian trên 06 tháng liên tục, năng định được cấp sẽ mất hiệu lực, khi trở lại làm việc phải qua **kỳ thi cấp năng định** lại.“ | “*2. Giấy phép nhân viên kiểm soát an ninh hàng không có hiệu lực là* ***08*** *năm. Thời hạn hiệu lực của năng định nhân viên an ninh soi chiếu là 12 tháng; nhân viên an ninh cơ động, nhân viên an ninh kiểm soát là 24 tháng*. *Trường hợp không làm công việc được năng định trong thời gian trên 06 tháng liên tục, năng định được cấp sẽ mất hiệu lực, khi trở lại làm việc phải qua* ***kỳ thi* ***phục hồi năng định******.”* | - Quy định lại để hiệu lực của giấy phép phù hợp với thời gian cần năng định nhân viên an ninh kiểm soát và nhân viên an ninh cơ động (02 năm).- Viết lại cho rõ nghĩa. |
| 54 | Sửa đổi, bổ sung khoản 9 Điều 98 | “9. Người bị thu hồi giấy phép nhân viên kiểm soát an ninh hàng không quy định tại khoản 8 Điều này khi trở lại làm việc phải qua kiểm tra để cấp lại giấy phép.“ | “*9. Người bị thu hồi giấy phép nhân viên kiểm soát an ninh hàng không quy định tại khoản 8 Điều này khi trở lại làm việc phải qua* ***sát hạch cấp giấy phép, năng định******nhân viên hàng không của Cục Hàng không Việt Nam***.” | Viết lại cho rõ nghĩa. |
| 55 | Sửa đổi, bổ sung Điều 101 | “ Điều 101. Các công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không1. Công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không của nhà ga, sân bay bao gồm:a) Công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không sân bay: hàng rào an ninh hàng không ngăn cách khu vực hạn chế và khu vực công cộng, đường tuần tra, hệ thống cảnh báo xâm nhập, hệ thống chiếu sáng, bốt gác, cổng, cửa, điểm kiểm tra an ninh hàng không, hệ thống đèn chiếu sáng vị trí đỗ của tàu bay ban đêm;b) Cổng, cửa, điểm kiểm tra an ninh hàng không tại lối đi giữa khu vực hạn chế sử dụng riêng và khu vực hạn chế không sử dụng riêng; lối đi từ khu vực công cộng vào khu vực hạn chế;c) Trung tâm khẩn nguy; vị trí đỗ biệt lập cho tàu bay; hầm xử lý bom mìn[[7]](#footnote-7), vật phẩm nguy hiểm; khu vực tập kết hành khách, hành lý, hàng hóa trong trường hợp tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp;d) Hệ thống ca-me-ra giám sát an ninh toàn bộ nhà ga, sân đỗ tàu bay, đường giao thông liền kề nhà ga và phòng giám sát điều khiển hệ thống ca-me-ra;đ) Điểm (khu vực) kiểm tra an ninh hàng không đối với hành khách, hành lý, hàng hóa gồm cả phòng lục soát, kiểm tra trực quan tại nhà ga;e) Phòng trực ban của lực lượng kiểm soát an ninh hàng không, Cảng vụ hàng không tại nhà ga; phòng quản lý hành khách bị từ chối nhập cảnh tại nhà ga quốc tế.2. Công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không nằm ngoài nhà ga, sân bay bao gồm:a) Hệ thống đèn chiếu sáng vành đai; hệ thống ca-me-ra giám sát an ninh toàn bộ các khu vực hạn chế; hàng rào an ninh hàng không ngăn cách khu vực hạn chế với khu vực công cộng;b) Bốt gác, cổng, cửa, điểm kiểm tra an ninh hàng không tại lối vào khu vực hạn chế từ khu vực công cộng.3. Yêu cầu đối với công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không:a) Công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không phải được kiểm tra, bảo dưỡng, bảo trì theo đúng tiêu chuẩn, quy chuẩn, quy định của pháp luật và phải có đầy đủ hồ sơ, lý lịch; khi có hư hỏng phải khắc phục kịp thời;b) Hàng rào an ninh hàng không giữa khu vực hạn chế với khu vực công cộng phải có khả năng ngăn chặn, cảnh báo việc xâm nhập qua hàng rào;c) Số lượng cổng, cửa vào khu vực hạn chế từ khu vực công cộng phải hạn chế ở mức tối thiểu cần thiết;d) Bảo đảm sự tách biệt giữa hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi đã được kiểm tra an ninh hàng không với hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi chưa kiểm tra an ninh hàng không;đ) Vị trí trung tâm khẩn nguy; vị trí đỗ biệt lập cho tàu bay; hầm xử lý bom mìn, vật phẩm nguy hiểm; khu vực tập kết hành khách, hành lý, hàng hóa trong trường hợp tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp phải thuận tiện cho việc xử lý các tình huống khẩn cấp và thực hiện kế hoạch khẩn nguy;e) Bảo đảm tách biệt luồng hành khách đi, đến, nối chuyến và quá cảnh; luồng hành khách, hàng hóa quốc tế và nội địa;g) Khu vực bố trí điểm kiểm tra an ninh hàng không đối với hành khách, hành lý phải có đủ diện tích để tránh gây ùn tắc và bảo đảm thuận lợi cho việc kiểm tra, soi chiếu hành khách, hành lý;h) Khu vực cách ly phải được ngăn cách với khu vực công cộng bằng vật liệu bền vững; ngăn cách với khu vực hạn chế khác bằng vật liệu phù hợp;i) Sử dụng nguyên vật liệu phù hợp nhằm giảm thiểu tối đa những tổn thất, thiệt hại đối với người, thiết bị của nhà ga, sân bay khi xảy ra cháy, nổ;k) Đến ngày 31 tháng 12 năm 2021, các cảng hàng không, sân bay đã xây dựng nhưng chưa có công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không phải đáp ứng đầy đủ theo quy định tại khoản 1 Điều này.4. Yêu cầu, tiêu chuẩn về hàng rào an ninh hàng không, cổng, cửa, rào chắn, hệ thống chiếu sáng, hệ thống ca-me-ra giám sát, bốt gác, đường tuần tra tại cảng hàng không, sân bay, cơ sở cung cấp dịch vụ hàng không được quy định tại Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư này.” | “ *Điều 101. Các công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không**1. Công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không của nhà ga, sân bay bao gồm:**a) Công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không sân bay: hàng rào an ninh hàng không ngăn cách khu vực hạn chế và khu vực khác, đường tuần tra, hệ thống cảnh báo xâm nhập, hệ thống chiếu sáng, bốt gác, cổng, cửa, điểm kiểm tra an ninh hàng không, hệ thống đèn chiếu sáng vị trí đỗ của tàu bay ban đêm;**b) Cổng, cửa, điểm kiểm tra an ninh hàng không tại lối đi giữa khu vực hạn chế sử dụng riêng và khu vực hạn chế không sử dụng riêng; lối đi từ khu vực khác vào khu vực hạn chế;**c) Trung tâm khẩn nguy; vị trí đỗ biệt lập cho tàu bay; hầm xử lý bom mìn[[8]](#footnote-8), vật phẩm nguy hiểm; khu vực tập kết hành khách, hành lý, hàng hóa trong trường hợp tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp;**d) Hệ thống ca-me-ra giám sát an ninh toàn bộ nhà ga, sân đỗ tàu bay, đường giao thông liền kề nhà ga và phòng giám sát điều khiển hệ thống ca-me-ra;**đ) Điểm (khu vực) kiểm tra an ninh hàng không đối với hành khách, hành lý, hàng hóa gồm cả phòng lục soát, kiểm tra trực quan tại nhà ga;**e) Phòng trực ban của lực lượng kiểm soát an ninh hàng không, Cảng vụ hàng không tại nhà ga; phòng quản lý hành khách bị từ chối nhập cảnh tại nhà ga quốc tế.**2. Công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không nằm ngoài nhà ga, sân bay bao gồm:**a) Hệ thống đèn chiếu sáng vành đai; hệ thống ca-me-ra giám sát an ninh toàn bộ các khu vực hạn chế; hàng rào an ninh hàng không ngăn cách khu vực hạn chế với khu vực khác;**b) Bốt gác, cổng, cửa, điểm kiểm tra an ninh hàng không tại lối vào khu vực hạn chế từ khu vực khác.**3. Yêu cầu đối với công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không:**a) Công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không phải được kiểm tra, bảo dưỡng, bảo trì theo đúng tiêu chuẩn, quy chuẩn, quy định của pháp luật và phải có đầy đủ hồ sơ, lý lịch; khi có hư hỏng phải khắc phục kịp thời;**b) Hàng rào an ninh hàng không giữa khu vực hạn chế với khu vực khác phải có khả năng ngăn chặn, cảnh báo việc xâm nhập qua hàng rào;**c) Số lượng cổng, cửa vào khu vực hạn chế từ khu vực khác phải hạn chế ở mức tối thiểu cần thiết;**d) Bảo đảm sự tách biệt giữa hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi đã được kiểm tra an ninh hàng không với hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi chưa kiểm tra an ninh hàng không;**đ) Vị trí trung tâm khẩn nguy; vị trí đỗ biệt lập cho tàu bay; hầm xử lý bom mìn, vật phẩm nguy hiểm; khu vực tập kết hành khách, hành lý, hàng hóa trong trường hợp tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp phải thuận tiện cho việc xử lý các tình huống khẩn cấp và thực hiện kế hoạch khẩn nguy;**e) Bảo đảm tách biệt luồng hành khách đi, đến, nối chuyến và quá cảnh; luồng hành khách, hàng hóa quốc tế và nội địa;**g) Khu vực bố trí điểm kiểm tra an ninh hàng không đối với hành khách, hành lý phải có đủ diện tích để tránh gây ùn tắc và bảo đảm thuận lợi cho việc kiểm tra, soi chiếu hành khách, hành lý;**h) Khu vực cách ly phải được ngăn cách với khu vực không phải khu vực hạn chế bằng vật liệu bền vững; ngăn cách với khu vực hạn chế khác bằng vật liệu phù hợp;**i) Sử dụng nguyên vật liệu phù hợp nhằm giảm thiểu tối đa những tổn thất, thiệt hại đối với người, thiết bị của nhà ga, sân bay khi xảy ra cháy, nổ;**k) Đến ngày 31 tháng 12 năm 2025, các cảng hàng không, sân bay đã xây dựng nhưng chưa có công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không phải đáp ứng đầy đủ theo quy định tại khoản 1 Điều này.**4. Yêu cầu, tiêu chuẩn về hàng rào an ninh hàng không, cổng, cửa, rào chắn, hệ thống chiếu sáng, hệ thống ca-me-ra giám sát, bốt gác, đường tuần tra tại cảng hàng không, sân bay, cơ sở cung cấp dịch vụ hàng không được quy định tại Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư này.”* | Do ảnh hưởng của Covid19 và một số nguyên nhân khách quan về giao quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không nên các doanh nghiệp hàng không chưa thể đáp ứng thời gian hoàn thành các công trình bảo đảm ANHK như quy định (ACV đề nghị). |
| 56 | Sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 1 Điều 102 | “a) Máy soi tia X, cổng từ, thiết bị phát hiện kim loại cầm tay; thiết bị, dụng cụ chuyên dụng phát hiện chất nổ, vũ khí, vật phẩm nguy hiểm;“ | “*a) Máy soi tia X, cổng từ,* ***thiết bị soi chiếu cơ thể, ca-me-ra giám sát an ninh hàng không, thiết bị cảnh báo xâm nhập,*** *thiết bị phát hiện kim loại cầm tay; thiết bị, dụng cụ chuyên dụng phát hiện chất nổ, vũ khí, vật phẩm nguy hiểm*;” | - Đối với thiết bị soi chiếu cơ thể: Tương tự nội dung 26, 27.- Đối với ca-me-ra giám sát an ninh hàng không, thiết bị cảnh báo xâm nhập: Đảm bảo phù hợp thực tế đang thực hiện. |
| 57 | Sửa đổi, bổ sung điểm b và điểm đ khoản 2 Điều 102 | “b) Máy soi tia X, cổng từ, thiết bị phát hiện kim loại cầm tay phải có bộ mẫu thử phù hợp với tính năng kỹ thuật và hướng dẫn của nhà sản xuất;““đ) Khi đầu tư mới thiết bị an ninh hàng không, phải đảm bảo thiết bị đáp ứng công nghệ tiên tiến trên thế giới.“ | “*b) Máy soi tia X, cổng từ,* ***thiết bị soi chiếu cơ thể,*** *thiết bị phát hiện kim loại cầm tay phải có bộ mẫu thử phù hợp với tính năng kỹ thuật và hướng dẫn của nhà sản xuất;*”“*đ) Khi đầu tư mới thiết bị an ninh hàng không, phải đảm bảo thiết bị đáp ứng công nghệ tiên tiến trên thế giới.* ***Đến ngày 31 tháng 12 năm 2025 các điểm kiểm tra an ninh hàng không cần có thiết bị soi chiếu cơ thể phải được trang bị đầy đủ theo quy định.***” | Tương tự nội dung 49, 50. |
|  | Sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 103 | “3. Máy soi tia X, cổng từ, thiết bị phát hiện kim loại cầm tay phải được kiểm tra bằng bộ mẫu thử phù hợp với tính năng kỹ thuật và hướng dẫn của nhà sản xuất.a) Đối với máy soi tia X: yêu cầu kiểm tra, các bước tiến hành kiểm tra, ghi chép kết quả kiểm tra theo mẫu quy định tại Phụ lục XVIII ban hành kèm theo Thông tư này;b) Đối với cổng từ: yêu cầu kiểm tra, cách thức kiểm tra, ghi chép kết quả kiểm tra theo mẫu quy định tại Phụ lục XIX ban hành kèm theo Thông tư này;c) Đối với thiết bị phát hiện kim loại cầm tay: yêu cầu kiểm tra, cách thức kiểm tra, ghi chép kết quả kiểm tra theo mẫu quy định tại Phụ lục XX ban hành kèm theo Thông tư này.“ | “*3. Máy soi tia X, cổng từ,* ***thiết bị soi chiếu cơ thể****, thiết bị phát hiện kim loại cầm tay phải được kiểm tra bằng bộ mẫu thử phù hợp với tính năng kỹ thuật và hướng dẫn của nhà sản xuất.**a) Đối với máy soi tia X: yêu cầu kiểm tra, các bước tiến hành kiểm tra, ghi chép kết quả kiểm tra theo mẫu quy định tại Phụ lục XVIII ban hành kèm theo Thông tư này;**b) Đối với cổng từ: yêu cầu kiểm tra, cách thức kiểm tra, ghi chép kết quả kiểm tra theo mẫu quy định tại Phụ lục XIX ban hành kèm theo Thông tư này;**c) Đối với thiết bị phát hiện kim loại cầm tay: yêu cầu kiểm tra, cách thức kiểm tra, ghi chép kết quả kiểm tra theo mẫu quy định tại Phụ lục XX ban hành kèm theo Thông tư này;****d) Đối với thiết bị soi chiếu cơ thể: yêu cầu kiểm tra, cách thức kiểm tra, ghi chép kết quả kiểm tra theo hướng dẫn của nhà sản xuất.***” | Tương tự nội dung 26, 27, 49, 50, 51. |
| 58 | Sửa đổi, bổ sung khoản 5 Điều 103 | 5. Định kỳ tháng 12 hàng năm, các cơ quan, đơn vị quản lý khai thác thiết bị an ninh báo cáo về Cục Hàng không Việt Nam tổng hợp tình hình công tác quản lý thiết bị an ninh hàng không; phân loại về số lượng, chất lượng, thiết bị; cập nhật thiết bị bổ sung mới, hỏng, tiêu hủy. | *5. Trước ngày 20 tháng 12 hằng năm, các cơ quan, đơn vị quản lý khai thác thiết bị an ninh hàng không báo cáo Cục Hàng không Việt Nam bằng văn bản giấy hoặc văn bản điện tử được gửi trực tiếp hoặc thông qua dịch vụ bưu chính, fax về tình hình công tác quản lý thiết bị an ninh hàng không; phân loại về số lượng, chất lượng, thiết bị; thiết bị bổ sung mới, hỏng, tiêu hủy. Thời gian chốt số liệu báo cáo từ ngày 15 tháng 12 năm trước kỳ báo cáo đến ngày 14 tháng 12 của kỳ báo cáo, mẫu báo cáo được nêu tại Phụ lục XXVIII của Thông tư này.*  | Thống nhất chế độ báo cáo định kỳ theo chỉ đạo của Bộ GTVT. |
| 59 | Sửa đổi, bổ sung khoản 5 Điều 104 | 5. Định kỳ tháng 12 hàng năm, các cơ quan, đơn vị được trang bị vũ khí, công cụ hỗ trợ phải báo cáo bằng về Cục Hàng không Việt Nam tổng hợp tình hình công tác quản lý vũ khí và công cụ hỗ trợ và đào tạo, huấn luyện về bảo quản, sử dụng vũ khí, công cụ hỗ trợ; phân loại về số lượng, chất lượng vũ khí, công cụ hỗ trợ; thời hạn giấy phép sử dụng; vũ khí, công cụ hỗ trợ bổ sung mới, hỏng, tiêu hủy. | *5. Trước ngày 20 tháng 12 hằng năm, các cơ quan, đơn vị được trang bị vũ khí, công cụ hỗ trợ báo cáo Cục Hàng không Việt Nam bằng văn bản giấy hoặc văn bản điện tử được gửi trực tiếp hoặc thông qua dịch vụ bưu chính, fax về tình hình công tác quản lý vũ khí và công cụ hỗ trợ và đào tạo, huấn luyện về bảo quản, sử dụng vũ khí, công cụ hỗ trợ; phân loại về số lượng, chất lượng vũ khí, công cụ hỗ trợ; thời hạn giấy phép sử dụng; vũ khí, công cụ hỗ trợ bổ sung mới, hỏng, tiêu hủy. Thời gian chốt số liệu báo cáo từ ngày 15 tháng 12 năm trước kỳ báo cáo đến ngày 14 tháng 12 của kỳ báo cáo, mẫu báo cáo được nêu tại Phụ lục XXIX của Thông tư này.* | Thống nhất chế độ báo cáo định kỳ theo chỉ đạo của Bộ GTVT. |
| 60 | Sửa đổi, bổ sung Điều 106 | “Điều 106. Quy định chung về hoạt động kiểm tra, khảo sát, thử nghiệm, đánh giá, điều tra an ninh hàng không1. Cục Hàng không Việt Nam thực hiện kiểm tra, khảo sát, đánh giá, thử nghiệm công khai, bí mật, điều tra tại tất cả các cảng hàng không, sân bay, cơ sở cung cấp dịch vụ hàng không, hãng hàng không và các phương tiện, trang bị, thiết bị hoạt động hàng không dân dụng trong cả nước. Cảng vụ hàng không thực hiện kiểm tra, thử nghiệm công khai, bí mật, điều tra tại các cảng hàng không, hãng hàng không, cơ sở cung cấp dịch vụ hàng không và các phương tiện, trang bị, thiết bị hoạt động hàng không dân dụng trong phạm vi quản lý. Người khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện kiểm tra, khảo sát, thử nghiệm công khai, bí mật, điều tra nội bộ tại cảng hàng không, sân bay thuộc phạm vi quản lý của mình. Các doanh nghiệp có chương trình, quy chế an ninh hàng không thực hiện kiểm tra, khảo sát, thử nghiệm công khai, bí mật, điều tra nội bộ và đánh giá theo quy định.2. Hoạt động kiểm tra, khảo sát, thử nghiệm, đánh giá, điều tra an ninh hàng không được thực hiện theo kế hoạch hoạt động kiểm soát chất lượng hàng năm hoặc đột xuất. Không thực hiện thử nghiệm đối với tàu bay đang bay hoặc chuyến bay chuyên cơ. 3. Kế hoạch hoạt động kiểm soát chất lượng an ninh hàng không hàng năm bao gồm các hoạt động kiểm tra, thử nghiệm, đánh giá được xây dựng căn cứ vào đánh giá rủi ro an ninh hàng không, nguồn lực của cơ quan, đơn vị và phải bảo đảm tính thống nhất không chồng chéo trong toàn ngành, tính bí mật đối với hoạt động thử nghiệm bí mật. Việc xây dựng kế hoạch thực hiện như sau:a) Hàng năm trước ngày 15 tháng 10, Cảng vụ hàng không xây dựng kế hoạch kiểm soát chất lượng an ninh hàng không năm sau, báo cáo Cục Hàng không Việt Nam;b) Hàng năm trước ngày 30 tháng 10, Cục Hàng không Việt Nam ban hành kế hoạch kiểm soát chất lượng an ninh hàng không năm sau của Cục Hàng không Việt Nam và Cảng vụ hàng không, gửi các đơn vị và doanh nghiệp có chương trình, quy chế an ninh hàng không;c) Hàng năm trước ngày 30 tháng 11, căn cứ kế hoạch kiểm soát chất lượng an ninh hàng không của Cục Hàng không Việt Nam và Cảng vụ hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay, hãng hàng không và doanh nghiệp có chương trình, quy chế an ninh hàng không xây dựng và ban hành kế hoạch kiểm soát chất lượng an ninh hàng không nội bộ, báo cáo Cục Hàng không Việt Nam và Cảng vụ hàng không để giám sát.4. Hoạt động thanh tra, kiểm tra, thử nghiệm, đánh giá và hoạt động khảo sát, điều tra đột xuất do người có thẩm quyền quyết định khi xét thấy cần thiết.5. Cục Hàng không Việt Nam ban hành sổ tay kiểm soát chất lượng an ninh hàng không để triển khai thực hiện hiệu quả, thống nhất trong toàn ngành.6. Cơ quan, đơn vị quản lý người có hành vi vi phạm, quản lý thiết bị không đảm bảo tiêu chuẩn an ninh hàng không chịu trách nhiệm đình chỉ hoạt động của người vi phạm, thiết bị không bảo đảm tiêu chuẩn theo yêu cầu của trưởng đoàn kiểm tra, thử nghiệm, khảo sát, điều tra.” | *“Điều 106. Quy định chung về kiểm soát chất lượng an ninh hàng không* *1. Cục Hàng không Việt Nam thực hiện kiểm tra, đánh giá, thử nghiệm công khai, bí mật, điều tra tại tất cả các cảng hàng không, sân bay, cơ sở cung cấp dịch vụ hàng không, hãng hàng không và các phương tiện, trang bị, thiết bị hoạt động hàng không dân dụng trong cả nước. Cảng vụ hàng không thực hiện* ***giám sát thường xuyên,*** *kiểm tra, thử nghiệm công khai, bí mật, điều tra tại các cảng hàng không, hãng hàng không, cơ sở cung cấp dịch vụ hàng không và các phương tiện, trang bị, thiết bị hoạt động hàng không dân dụng trong phạm vi quản lý. Người khai thác cảng hàng không, sân bay thực hiện kiểm tra, thử nghiệm công khai, bí mật, điều tra nội bộ tại cảng hàng không, sân bay thuộc phạm vi quản lý của mình. Các doanh nghiệp có chương trình, quy chế an ninh hàng không thực hiện kiểm tra, khảo sát, thử nghiệm công khai, bí mật, điều tra nội bộ và đánh giá theo quy định.**2. Hoạt động* ***giám sát thường xuyên,*** *kiểm tra, thử nghiệm, đánh giá, điều tra an ninh hàng không được thực hiện theo kế hoạch hoạt động kiểm soát chất lượng hàng năm hoặc đột xuất. Không thực hiện thử nghiệm đối với tàu bay đang bay hoặc chuyến bay chuyên cơ.* *3. Kế hoạch hoạt động kiểm soát chất lượng an ninh hàng không hàng năm bao gồm các hoạt động* ***giám sát thường xuyên,*** *kiểm tra, thử nghiệm, đánh giá được xây dựng căn cứ vào đánh giá rủi ro an ninh hàng không, nguồn lực của cơ quan, đơn vị và phải bảo đảm tính thống nhất không chồng chéo trong toàn ngành, tính bí mật đối với hoạt động thử nghiệm bí mật. Việc xây dựng kế hoạch thực hiện như sau:**a) Hàng năm trước ngày 15 tháng 10, Cảng vụ hàng không xây dựng kế hoạch kiểm soát chất lượng an ninh hàng không năm sau, báo cáo Cục Hàng không Việt Nam;**b) Hàng năm trước ngày 30 tháng 10, Cục Hàng không Việt Nam ban hành kế hoạch kiểm soát chất lượng an ninh hàng không năm sau của Cục Hàng không Việt Nam và Cảng vụ hàng không, gửi các đơn vị và doanh nghiệp có chương trình, quy chế an ninh hàng không;**c) Hàng năm trước ngày 30 tháng 11, căn cứ kế hoạch kiểm soát chất lượng an ninh hàng không của Cục Hàng không Việt Nam và Cảng vụ hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay, hãng hàng không và doanh nghiệp có chương trình, quy chế an ninh hàng không xây dựng và ban hành kế hoạch kiểm soát chất lượng an ninh hàng không nội bộ, báo cáo Cục Hàng không Việt Nam và Cảng vụ hàng không để giám sát.**4. Hoạt động thanh tra, kiểm tra, thử nghiệm, đánh giá và hoạt động điều tra đột xuất do người có thẩm quyền quyết định khi xét thấy cần thiết.**5. Cục Hàng không Việt Nam ban hành sổ tay kiểm soát chất lượng an ninh hàng không để triển khai thực hiện hiệu quả, thống nhất trong toàn ngành.**6. Cơ quan, đơn vị quản lý người có hành vi vi phạm, quản lý thiết bị không đảm bảo tiêu chuẩn an ninh hàng không chịu trách nhiệm đình chỉ hoạt động của người vi phạm, thiết bị không bảo đảm tiêu chuẩn theo yêu cầu của trưởng đoàn kiểm tra, thử nghiệm, điều tra.**7. Thông qua hoạt động giám sát thường xuyên, kiểm tra, thử nghiệm, đánh giá, điều tra an ninh hàng không và dữ liệu trao đổi, báo cáo của các cơ quan, đơn vị, cảng vụ hàng không thực hiện thống kê, tổng hợp, phân tích dữ liệu kiểm soát chất lượng để cập nhật vào hệ thống cơ sở dữ liệu an ninh hàng không theo quy định tại Điều 112 Thông tư này với tần suất 01 tháng 01 lần hoặc khi phát sinh hoạt động kiểm tra, khảo sát, thử nghiệm, đánh giá, điều tra an ninh hàng không.”* | (1) Sửa đổi quy định về KSCL để bảo đảm tính toàn diện, đầy đủ, phù hợp thực tế đang thực hiện và phù hợp hướng dẫn tại điểm 7.1.1 Doc 8973/11: *“7.1.1. A fundamental component of a civil aviation security system is the effective implementation of qualitycontrol measures. Quality control measures may be defined as the surveillance techniques and activities used to assess a State’s civil aviation security system and, whenever required, to resolve identified deficiencies.”*(2) Bảo đảm trách nhiệm cập nhật cơ sở dữ liệu ANHK về KSCL thường xuyên, kịp thời, phát huy tối đa kết quả hoạt động KSCL vào công tác quản lý NN. |
| 61 | Sửa đổi, bổ sung Điều 107 | Điều 107. Yêu cầu đối với hoạt động kiểm tra, khảo sát, thử nghiệm, đánh giá, điều tra an ninh hàng không1. Yêu cầu đối với hoạt động kiểm tra, đánh giá, thử nghiệm, khảo sát, điều tra của Cục Hàng không Việt Nam và Cảng vụ hàng không:a) Có quyết định thành lập đoàn của người có thẩm quyền. Kế hoạch kiểm tra, đánh giá, thử nghiệm, khảo sát, điều tra phải được người ra quyết định thành lập đoàn phê duyệt;b) Trưởng đoàn chịu trách nhiệm xây dựng kế hoạch kiểm tra, đánh giá, thử nghiệm, khảo sát, điều tra và báo cáo kết quả thực hiện với người ra quyết định thành lập đoàn chậm nhất 10 ngày làm việc tính từ ngày kết thúc các hoạt động kiểm tra, thử nghiệm, khảo sát, điều tra;2. Yêu cầu đối với hoạt động kiểm tra, khảo sát, thử nghiệm, điều tra, đánh giá của người khai thác cảng hàng không, sân bay, hãng hàng không và các doanh nghiệp khác có chương trình, quy chế an ninh hàng không:a) Phải có kế hoạch kiểm tra, khảo sát, thử nghiệm, điều tra, đánh giá được người đứng đầu tổ chức bảo đảm an ninh hàng không phê duyệt;b) Hoạt động đánh giá của các hãng hàng không Việt Nam tại các cảng hàng không nước ngoài do hãng hàng không chịu chi phí phải có sự tham gia của Cục Hàng không Việt Nam. Hoạt động đánh giá tại Việt Nam của nhà chức trách, hãng hàng không nước ngoài phải được Cục Hàng không Việt Nam cho phép, sau khi kết thúc đánh giá phải gửi kết quả về Cục Hàng không Việt Nam.3. Cảng vụ hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay, hãng hàng không và các doanh nghiệp có chương trình, quy chế an ninh gửi báo cáo kết quả thực hiện công tác kiểm soát chất lượng an ninh hàng không về Cục Hàng không Việt Nam trước ngày 10 tháng 12 hàng năm.4. Hồ sơ, tài liệu hoạt động kiểm tra, khảo sát, thử nghiệm, đánh giá, điều tra an ninh hàng không phải được quản lý, lưu trữ theo quy định của pháp luật về lưu trữ. | *Điều 107. Yêu cầu đối với hoạt động kiểm tra, thử nghiệm, đánh giá, điều tra an ninh hàng không**1. Yêu cầu đối với hoạt động kiểm tra, đánh giá, thử nghiệm, điều tra của Cục Hàng không Việt Nam và Cảng vụ hàng không:**a) Có quyết định thành lập đoàn của người có thẩm quyền. Kế hoạch kiểm tra, đánh giá, thử nghiệm, điều tra phải được người ra quyết định thành lập đoàn phê duyệt;**b) Trưởng đoàn chịu trách nhiệm xây dựng kế hoạch kiểm tra, đánh giá, thử nghiệm, điều tra và báo cáo kết quả thực hiện với người ra quyết định thành lập đoàn chậm nhất 10 ngày làm việc tính từ ngày kết thúc các hoạt động kiểm tra, thử nghiệm, điều tra;**c) Hoạt động kiểm tra, thử nghiệm an ninh hàng không của Cục Hàng không Việt Nam và các cảng vụ hàng không đối với các doanh nghiệp được thực hiện với tần suất theo quy định tại điểm d, đ khoản này, trừ trường hợp đột xuất;**d) Kiểm tra an ninh hàng không được thực hiện đối với người khai thác cảng hàng không, hãng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không 1 năm 1 lần;**đ) Thử nghiệm an ninh hàng không được thực hiện đối với người khai thác cảng hàng không tối thiểu 1 năm 1 lần; hãng hàng không Việt Nam tối thiểu 2 năm 1 lần.**2. Yêu cầu đối với hoạt động kiểm tra, thử nghiệm, điều tra, đánh giá của người khai thác cảng hàng không, sân bay, hãng hàng không và các doanh nghiệp khác có chương trình, quy chế an ninh hàng không:**a) Phải có kế hoạch kiểm tra, thử nghiệm, điều tra, đánh giá được người đứng đầu tổ chức bảo đảm an ninh hàng không phê duyệt;**b) Hoạt động đánh giá của các hãng hàng không Việt Nam tại các cảng hàng không nước ngoài do hãng hàng không chịu chi phí phải có sự tham gia của Cục Hàng không Việt Nam. Hoạt động đánh giá tại Việt Nam của nhà chức trách, hãng hàng không nước ngoài phải được Cục Hàng không Việt Nam cho phép, sau khi kết thúc đánh giá phải gửi kết quả về Cục Hàng không Việt Nam.**3. Trước ngày 20 tháng 12 hằng năm Cảng vụ hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay, hãng hàng không và các doanh nghiệp có chương trình, quy chế an ninh hàng không báo cáo Cục Hàng không Việt Nam bằng văn bản giấy hoặc văn bản điện tử được gửi trực tiếp hoặc thông qua dịch vụ bưu chính, fax về kết quả thực hiện công tác kiểm soát chất lượng an ninh hàng không. Thời gian chốt số liệu báo cáo từ ngày 15 tháng 12 năm trước kỳ báo cáo đến ngày 14 tháng 12 của kỳ báo cáo, mẫu báo cáo được nêu tại Phụ lục XXX của Thông tư này.* *4. Hồ sơ, tài liệu hoạt động kiểm tra, thử nghiệm, đánh giá, điều tra an ninh hàng không phải được quản lý, lưu trữ theo quy định của pháp luật về lưu trữ.* |  |
| 62 | Sửa đổi, bổ sung Điều 112 | Điều 112. Tổ chức xây dựng cơ sở dữ liệu an ninh hàng không1. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức thống kê và xây dựng cơ sở dữ liệu an ninh hàng không thống nhất trong toàn ngành hàng không dân dụng. Cơ sở dữ liệu an ninh hàng không phải được bảo vệ, tránh truy cập trái phép; chỉ những tổ chức, cá nhân được Cục Hàng không Việt Nam cho phép mới được truy cập và khai thác. Cơ sở dữ liệu về an ninh hàng không gồm:a) Các hành vi can thiệp bất hợp pháp và các vụ việc vi phạm an ninh hàng không;b) Đối tượng phải kiểm tra trực quan hàng không bắt buộc, bị từ chối vận chuyển vì lý do an ninh, cấm vận chuyển bằng đường hàng không;c) Các sơ hở, thiếu sót qua hoạt động giám sát và các cuộc thanh tra, kiểm tra, thử nghiệm, khảo sát, đánh giá, điều tra an ninh hàng không;d) Thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không;đ) Hệ thống kết cấu hạ tầng, trang bị, thiết bị, vũ khí, công cụ hỗ trợ;e) Hệ thống tổ chức, lực lượng kiểm soát an ninh hàng không, giấy phép nhân viên kiểm soát an ninh hàng không.3. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức quản trị cơ sở dữ liệu an ninh hàng không; Cảng vụ hàng không, các doanh nghiệp có chương trình, quy chế an ninh hàng không phải thường xuyên thống kê, cập nhật các nội dung nêu tại khoản 1 của Điều này vào cơ sở dữ liệu.4. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn về việc thống kê, báo cáo, cập nhật, khai thác, quản lý và sử dụng cơ sở dữ liệu an ninh hàng không. | Điều 112. Tổ chức xây dựng cơ sở dữ liệu an ninh hàng không*1. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức thống kê và xây dựng cơ sở dữ liệu an ninh hàng không thống nhất trong toàn ngành hàng không dân dụng. Cơ sở dữ liệu an ninh hàng không phải được bảo vệ, tránh truy cập trái phép; chỉ những tổ chức, cá nhân được Cục Hàng không Việt Nam cho phép mới được truy cập và khai thác.* *2. Cơ sở dữ liệu về an ninh hàng không gồm thông tin về:**a) Các hành vi can thiệp bất hợp pháp và các vụ việc vi phạm an ninh hàng không;**b) Đối tượng phải kiểm tra trực quan hàng không bắt buộc, bị từ chối vận chuyển vì lý do an ninh, cấm vận chuyển bằng đường hàng không;**c) Các sơ hở, thiếu sót qua hoạt động giám sát và các cuộc thanh tra, kiểm tra, thử nghiệm, khảo sát, đánh giá, điều tra an ninh hàng không;**d) Thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không;**đ) Hệ thống kết cấu hạ tầng, trang bị, thiết bị, vũ khí, công cụ hỗ trợ;**e) Hệ thống tổ chức, lực lượng kiểm soát an ninh hàng không, giấy phép nhân viên kiểm soát an ninh hàng không.**3. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức quản trị cơ sở dữ liệu an ninh hàng không; Cảng vụ hàng không, các doanh nghiệp có chương trình, quy chế an ninh hàng không phải thường xuyên thống kê, cập nhật các nội dung nêu tại khoản 1 của Điều này vào cơ sở dữ liệu.**4. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn về việc thống kê, báo cáo, cập nhật, khai thác, quản lý và sử dụng cơ sở dữ liệu an ninh hàng không.* | Tách khoản 1 ra thành 2 khoản và viết lại cho rõ nghĩa, dễ hiểu hơn. |
| 63 | Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 114 | “1. Kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các quy định của pháp luật về bảo đảm an ninh hàng không; các chương trình an ninh, quy chế an ninh hàng không; việc thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không và cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay; việc xử lý vụ việc vi phạm an ninh hàng không, trật tự công cộng tại cảng hàng không, sân bay. Tham gia đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp tại cảng hàng không, sân bay theo quy định. Tham gia thẩm định chương trình, quy chế an ninh hàng không theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.“ | “*1.* ***Thực hiện kiểm soát chât lượng an ninh hàng không theo thẩm quyền****. Kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các quy định của pháp luật về bảo đảm an ninh hàng không; các chương trình an ninh, quy chế an ninh hàng không; việc thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không và cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay; việc xử lý vụ việc vi phạm an ninh hàng không, trật tự công cộng tại cảng hàng không, sân bay. Tham gia đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp tại cảng hàng không, sân bay theo quy định. Tham gia thẩm định chương trình, quy chế an ninh hàng không theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.”* | Bổ sung cho phù hợp thực tế đang thực hiện. |
| 64 | Sửa đổi, bổ sung khoản 11 Điều 115 | “11. Cấp, quản lý thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không theo quy định.“ | *“11.* ***Chấp hành quy định về*** *cấp, quản lý thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không. Trường hợp doanh nghiệp cảng hàng không đã cập nhật thông tin cấp thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không vào hệ thống cơ sở dữ liệu an ninh hàng không trong vòng 5 ngày kể từ khi cấp thẻ, giấy phép thì không cần gửi danh sách thẻ, giấy phép đã cấp bằng văn bản đến cảng vụ hàng không theo như các quy định tại khoản 2 Điều 20, khoản 2 Điều 21, khoản 3 Điều 23 và khoản 3 Điều 24 Thông tư này”* | - Tương thích với Điều 10;- Phù hợp thực tế. |
| 65 | Sửa đổi, bổ sung khoản 9 Điều 116 | “9. Thực hiện áp tải, áp giải đối với các đối tượng là người, phương tiện đặc biệt, tiềm ẩn nguy cơ uy hiếp an ninh trong theo quy định hoặc khi được yêu cầu. Quản lý, giám sát hành khách bị từ chối nhập cảnh theo quy định của pháp luật.“ | *“9. Thực hiện áp tải, áp giải đối với các đối tượng là người, phương tiện đặc biệt, tiềm ẩn nguy cơ uy hiếp an ninh theo quy định hoặc khi được yêu cầu. Quản lý, giám sát hành khách bị từ chối nhập cảnh theo quy định của pháp luật.*” | Thừa chữ. |
| 66 | Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 117 | “2. Tổ chức việc bảo đảm an ninh hàng không theo quy định của Thông tư này; doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu tổ chức lực lượng kiểm soát an ninh hàng không làm công tác bảo đảm an ninh hàng không tại các khu vực hạn chế của doanh nghiệp; doanh nghiệp bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay tổ chức lực lượng kiểm soát an ninh hàng không làm công tác bảo đảm an ninh hàng không tại cơ sở bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay.“ | “*2. Tổ chức việc bảo đảm an ninh hàng không theo quy định của Thông tư này; doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu,* ***doanh nghiệp cung cấp dịch vụ suất ăn hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ xăng dầu hàng không,******doanh nghiệp bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay*** *tổ chức lực lượng kiểm soát an ninh hàng không làm công tác bảo đảm an ninh hàng không tại các khu vực hạn chế* ***riêng*** *của doanh nghiệp.*” | Tương thích với các Điều 93, 94. |
| 67 | Sửa đổi, bổ sung điểm k khoản 5 Điều 118 | “k) Chịu sự chỉ đạo, hướng dẫn nghiệp vụ về an ninh hàng không của Cục Hàng không Việt Nam.“ | “*k)* ***Báo cáo Cục hàng không Việt Nam các khác biệt trong chương trình an ninh hàng không của hãng hàng không trình nhà chức trách hàng không nước ngoài so với pháp luật Việt Nam.*** *Chịu sự chỉ đạo, hướng dẫn nghiệp vụ về an ninh hàng không của Cục Hàng không Việt Nam.”* | Bảo đảm công tác quản lý NN của Cục HKVN.  |
| 68 | Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 121 | 1. Thông tư này có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 6 năm 2019. Điểm d khoản 1 Điều 96 của Thông tư này được áp dụng kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2021. | *“1. Thông tư này có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 6 năm 2019. Điểm d khoản 1 Điều 96 của Thông tư này được áp dụng kể từ ngày 31 tháng 12 năm 2021.”* | Do ảnh hưởng nặng nề của tình hình dịch bệnh Covid-19, việc tuyển dụng, đào tạo (đặc biệt là đào tạo) nhân viên kiểm soát ANHK của các doanh nghiệp suất ăn, xăng dầu gặp nhiều khó khăn, chưa thể hoàn thành việc bố trí lực lượng KS ANHK tại khu vực hạn chế của DN suất ăn, xăng dầu theo đúng thời gian quy định[[9]](#footnote-9). |
| 69 | Sửa đổi, bổ sung điểm 11 chương III Phụ lục II | “11. Bảo đảm an ninh chuyến bay chuyên cơ, chuyến bay liên doanh, liên danh” | “*11. Bảo đảm an ninh chuyến bay chuyên cơ, chuyến bay liên doanh, liên danh, hoạt động thuê khô, thuê ướt tàu bay; chuyến bay hàng không chung, có điểm đỗ ngoài cảng hàng không, sân bay**11.1. Các nguyên tắc, quy định chung, các yêu cầu cho công tác bảo đảm an ninh hàng không khi khai thác**11.2 Triển khai các biện pháp bảo đảm an ninh đối với chuyến bay chuyên cơ, chuyến bay liên doanh, liên danh, hoạt động thuê khô, thuê ướt tàu bay, chuyến bay hàng không chung.**11.3. Quy trình bảo đảm an ninh canh gác, giám sát, bảo vệ tàu bay khi đang khai thác, kiểm soát tiếp cận, lên tàu bay, kiểm tra, lục soát an ninh tàu bay**11.4. Quy trình bảo đảm an ninh hành khách, hành lý**11.5. Quy trình canh gác, giám sát, bảo vệ tàu bay khi không khai thác, niêm phong an ninh hàng không*” | Bổ sung cho rõ và phù hợp thực tế. |
| 70 | Sửa đổi, bổ sung chương VI Phụ lục II | **“Chương VI. ĐIỀU TRA, XỬ LÝ SỰ CỐ, VỤ VIỆC VI PHẠM AN NINH HÀNG KHÔNG** 1. Nguyên tắc điều tra, xử lý sự cố, vụ việc vi phạm.2. Mục đích và yêu cầu điều tra, xử lý sự cố, vụ việc vi phạm.3. Quy trình điều tra, xử lý sự cố, vụ việc vi phạm.4. Trách nhiệm xử lý sự cố, vụ việc vi phạm.5. Báo cáo sự cố, vụ việc vi phạm.6. Giảng bình, rút kinh nghiệm sự cố, vụ việc vi phạm.7. Lưu trữ hồ sơ sự cố, vụ việc vi phạm.” | **“*Chương VI. ĐIỀU TRA, XỬ LÝ VỤ VIỆC VI PHẠM AN NINH HÀNG KHÔNG*** *1. Nguyên tắc điều tra, xử lý* *2. Mục đích và yêu cầu điều tra, xử lý* *3. Quy trình điều tra, xử lý* *4. Trách nhiệm xử lý* *5. Báo cáo**6. Giảng bình, rút kinh nghiệm**7. Lưu trữ hồ sơ*” | Sử dụng thuật nhữ “vụ việc vi phạm ANHK” cho thống nhất với các quy định khác trong Thông tư. |
| 71 | Sửa đổi, bổ sung chương VIII Phụ lục II | **“Chương VIII. QUẢN LÝ RỦI RO AN NINH HÀNG KHÔNG.”** | **“*Chương VIII. QUẢN LÝ RỦI RO AN NINH HÀNG KHÔNG.****1. Quy định chung về quản lý rủi ro ANHK**2. Tổ chức công tác đánh giá rủi ro**3. Báo cáo kết quả đánh giá rủi ro**4. Xử lý của cán bộ quản lý các cấp**5. Lưu giữ hồ sơ quản lý rủi ro”* | Bổ sung cho rõ và phù hợp thực tế. |
| 72 | Bổ sung chương IX tại Phụ lục II | **“CÁC PHỤ LỤC”** | ***“Chương IX. CÁC PHỤ LỤC*”** | Bổ sung cho rõ và phù hợp thực tế. |
| 73 | Sửa đổi, bổ sung điểm 3 Mục C và điểm 3 Mục D chương IV, Phụ lục V | Điểm 3 Mục C “3. Tổ chức lực lượng bảo vệ chuyên trách và công tác tuần tra, canh gác tại doanh nghiệp.”Điểm 3 Mục D “3. Tổ chức lực lượng bảo vệ chuyên trách và công tác tuần tra, canh gác tại doanh nghiệp.” | “*3. Tổ chức lực lượng chuyên trách* ***bảo đảm an ninh hàng không*** *và công tác tuần tra, canh gác tại doanh nghiệp*” | Tương tự nội dung 15, 16, 23, 32. |
| 74 | Bổ sung phần cuối Phụ lục VII | Chưa quy định. | **“*THỦ TRƯỞNG CƠ QUAN, ĐƠN VỊ****(ký tên, đóng dấu)*” | Bổ sung cho rõ nghĩa. |
| 75 | Sửa đổi, bổ sung phần ghi chú Phụ lục VIII | Ghi chú:(*Note:*)- Bản khai phải ghi đầy đủ tất cả các nội dung được yêu cầu trong 22 mục; nếu ghi không đầy đủ sẽ là Bản khai không hợp lệ và không được xem xét để cấp thẻ (*All fields in paragraph 22 must be filled, otherwise the application will be rejected*).- Mục 22.2 chỉ áp dụng đối với các đối tượng quy định tại điểm a, b và c khoản 1 Điều 14 của Thông tư này khi đề nghị cấp mới.(*Only subjects specified at the points a, b and c in clause 1, Article 14 of this Circular subjected to provisions at Session 22.2 for the new issuance of airport security permits*).- Đối với tờ khai đề nghị người khai thác cảng hàng không, sân bay cấp thẻ, người xác nhận chỉ đóng dấu nếu có dấu.(*For the personal form request the airport permit issued by the airport operator, the stamp is subjected to availability of the office's seal*). | *“Ghi chú:**(Note:)**- Bản khai phải ghi đầy đủ tất cả các nội dung được yêu cầu trong 22 mục; nếu ghi không đầy đủ sẽ là Bản khai không hợp lệ và không được xem xét để cấp thẻ (All fields in paragraph 22 must be filled, otherwise the application will be rejected).**- Mục 22.2 chỉ áp dụng đối với các đối tượng quy định tại điểm a, b và c khoản 1 Điều 14 của Thông tư này khi đề nghị cấp mới hoặc khi đề nghị cấp lại do thay đổi vị trí công tác khác cơ quan, đơn vị.**(Only subjects specified at the points a, b and c in clause 1, Article 14 of this Circular subjected to provisions at Session 22.2 for the new issuance of airport security permits).**- Đối với tờ khai đề nghị người khai thác cảng hàng không, sân bay cấp thẻ, người xác nhận chỉ đóng dấu nếu có dấu.**(For the personal form request the airport permit issued by the airport operator, the stamp is subjected to availability of the office's seal).**- Đóng dấu giáp lai các trang của Tờ khai.”* | Bổ sung bảo đảm tính chặt chẽ của Hồ sơ đề nghị cấp thẻ. |
| 76 | Sửa đổi, bổ sung Phụ lục IX | (Văn bản dạng bảng kẻ) | (Văn bản dạng bảng kẻ) | Giảm thủ tục hành chính không cần thiết. |
| 77 | Sửa đổi, bổ sung điểm 5.2.3 Phụ lục XII | “5.2.3. Có giám sát của nhân viên kiểm soát an ninh hàng không, bảo vệ của cơ quan, doanh nghiệp hoặc giám sát bằng thiết bị.“ | “*5.2.3. Có giám sát của nhân viên kiểm soát an ninh hàng không của cơ quan, doanh nghiệp hoặc giám sát bằng thiết bị.*”  | Tương tự nội dung 15, 16, 23, 32, 65. |
| 78 | Sửa đổi, bổ sung các điểm 1.1, 3.1, 1.17, 2.17, 3.17 Phụ lục số XVII | “1.1. Tăng cường số lượng nhân viên kiểm soát an ninh hàng không, bảo vệ làm nhiệm vụ kiểm tra, giám sát khu vực hạn chế.”“3.1. Tăng cường nhân viên kiểm soát an ninh hàng không, bảo vệ làm nhiệm vụ kiểm tra, giám sát thêm 10%”“1.17. Tăng cường thông tin báo cáo nội bộ. Thực hiện báo cáo nhanh qua đường dây nóng hàng ngày từ các đơn vị về Cục Hàng không Việt Nam. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không, bảo vệ tổ chức bổ sung 20% quân số so với kíp trực thông thường để trực sẵn sàng làm nhiệm vụ.”“2.17. Các đơn vị trong ngành phải tổ chức trực ban 24/24 và thực hiện chế độ báo cáo 12 giờ một lần và báo cáo ngay khi cần xin ý kiến chỉ đạo về Cục Hàng không Việt Nam. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không, bảo vệ bổ sung 30% quân số so với kíp trực thông thường để trực sẵn sàng làm nhiệm vụ.”“3.17. Các đơn vị phải tổ chức trực ban 24/24 và thực hiện chế độ báo cáo 04 giờ một lần và báo cáo ngay khi cần xin ý kiến chỉ đạo về Cục Hàng không Việt Nam. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không, bảo vệ tổ chức trực 100% quân số.” | *“1.1. Tăng cường số lượng nhân viên kiểm soát an ninh hàng không làm nhiệm vụ kiểm tra, giám sát khu vực hạn chế.”**“3.1. Tăng cường nhân viên kiểm soát an ninh hàng không làm nhiệm vụ kiểm tra, giám sát thêm 10%.”**“1.17. Tăng cường thông tin báo cáo nội bộ. Thực hiện báo cáo nhanh qua đường dây nóng hàng ngày từ các đơn vị về Cục Hàng không Việt Nam. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không tổ chức bổ sung 20% quân số so với kíp trực thông thường để trực sẵn sàng làm nhiệm vụ.”**“2.17. Các đơn vị trong ngành phải tổ chức trực ban 24/24 và thực hiện chế độ báo cáo 12 giờ một lần và báo cáo ngay khi cần xin ý kiến chỉ đạo về Cục Hàng không Việt Nam. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không bổ sung 30% quân số so với kíp trực thông thường để trực sẵn sàng làm nhiệm vụ.”**“3.17. Các đơn vị phải tổ chức trực ban 24/24 và thực hiện chế độ báo cáo 04 giờ một lần và báo cáo ngay khi cần xin ý kiến chỉ đạo về Cục Hàng không Việt Nam. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không tổ chức trực 100% quân số.”* | Tương tự nội dung 15, 16, 23, 32, 65, 68. |
| 79 | Sửa đổi, bổ sung điểm 2, mục IV Phụ lục XIII | “2. Tem, dây niêm phong an ninh hàng không khi nhập từ nhà cung cấp về, đơn vị phải được lập sổ sách quản lý theo dõi và được bảo quản khoa học, đảm bảo không bị thất thoát, hư hại.” | “*2. Tem, dây niêm phong an ninh hàng không khi nhập từ nhà cung cấp về, đơn vị phải lập sổ sách quản lý theo dõi và được bảo quản khoa học, đảm bảo không bị thất thoát, hư hại*.” | Viết lại cho rõ nghĩa. |
| 80 | Sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 2 mục I Phụ lục XIV | “a) Đối với hành khách mang quốc tịch nước ngoài: hộ chiếu nước ngoài hoặc giấy thông hành, thị thực rời; chứng minh thư do cơ quan ngoại giao, cơ quan lãnh sự cấp cho thành viên cơ quan đại diện ngoại giao, cơ quan lãnh sự, cơ quan đại diện của tổ chức quốc tế; thẻ thường trú, thẻ tạm trú; giấy phép lái xe ô tô, mô tô; thẻ kiểm soát an ninh cảng hàng không, sân bay loại có giá trị sử dụng dài hạn; thẻ nhận dạng của các hãng hàng không Việt Nam. Trong trường hợp hành khách mất hộ chiếu phải có công hàm của cơ quan ngoại giao, lãnh sự của quốc gia hành khách mang quốc tịch hoặc công văn của sở ngoại vụ (có xác nhận của cơ quan công an địa phương nơi mất) xác nhận nhân thân và việc mất hộ chiếu của hành khách, có dán ảnh, dấu giáp lai. Công hàm, công văn xác nhận có giá trị sử dụng 30 ngày kể từ ngày xác nhận;” | “*a) Đối với hành khách mang quốc tịch nước ngoài: hộ chiếu nước ngoài thị thực rời; chứng minh thư do cơ quan ngoại giao, cơ quan lãnh sự cấp cho thành viên cơ quan đại diện ngoại giao, cơ quan lãnh sự, cơ quan đại diện của tổ chức quốc tế; thẻ thường trú, thẻ tạm trú;* *giấy phép lái xe ô tô, mô tô;* *thẻ kiểm soát an ninh cảng hàng không, sân bay loại có giá trị sử dụng dài hạn; thẻ nhận dạng của các hãng hàng không Việt Nam. Trong trường hợp hành khách mất hộ chiếu phải có công hàm của cơ quan ngoại giao, lãnh sự của quốc gia hành khách mang quốc tịch hoặc công văn của sở ngoại vụ (có xác nhận của cơ quan công an địa phương nơi mất) xác nhận nhân thân và việc mất hộ chiếu của hành khách, có dán ảnh, dấu giáp lai. Công hàm, công văn xác nhận có giá trị sử dụng 30 ngày kể từ ngày xác nhận;*” | - Đối với giấy thông hành: Viết lại cho phù hợp thực tế và ý kiến của Cục Quản lý xuất nhập cảnh – Bộ Công an[[10]](#footnote-10) (theo đó, hiện nay không có giấy thông hành dành cho người nước ngoài).- Đối với giấy phép lái xe mô tô, ô tô của người nước ngoài: Thành phần giấy tờ cần thiết để giấy phép lái xe có giá trị sử dụng ở Việt Nam rất phức tạp, khó kiểm soát thật, giả (ý kiến ACV).- Đối với giấy phép lái xe mô tô của người mang quốc tịch Việt Nam: Giấy phép phép lái xe mô tô của người mang quốc tịch Việt Nam không có hạn giá trị do vậy khó đối chiếu người thật với ảnh trên giấy phép (đối với các giấy phép đã được cấp trong thời gian dài trước) – ý kiến ACV. |
| 81 | Sửa đổi, bổ sung điểm 4, mục II Phụ lục XVIII | “4. Kiểm tra (Test) 3: độ xuyên thấu đơnYêu cầu: hình ảnh tấm chì phải hiển thị, nhìn thấy được dưới tầm thép dày 14 mi-li-mét.Kiểm tra này nhằm xác định khả năng máy có thể xuyên qua độ dày của thép như thế nào. Các tấm thép trên bộ mẫu thử CTP bắt đầu với độ dày từ 12 mi-li-mét, với các mức tăng dần 02 mi-li-mét mỗi mức lên tới 24 mi-li-mét. Một tấm chì chạy dưới chiều dài của các tấm thép để kiểm tra khả năng của máy.” | “*4. Kiểm tra (Test) 3: độ xuyên thấu đơn**Yêu cầu: hình ảnh tấm chì phải hiển thị, nhìn thấy được dưới* ***tấm*** *thép dày 14 mi-li-mét.**Kiểm tra này nhằm xác định khả năng máy có thể xuyên qua độ dày của thép như thế nào. Các tấm thép trên bộ mẫu thử CTP bắt đầu với độ dày từ 12 mi-li-mét, với các mức tăng dần 02 mi-li-mét mỗi mức lên tới 24 mi-li-mét. Một tấm chì chạy dưới chiều dài của các tấm thép để kiểm tra khả năng của máy.*” | Viết lại cho đúng. |
| 82 | Sửa đổi, bổ sung phần ghi chú tại mục A, B, C Phụ lục XXIV |  | “*Bộ phận an ninh hàng không (Trung tâm, Phòng, Ban, Đội…).*” | Viết lại cho rõ. |

1. Doc 10108 - Aviation Security Global Risk Context Statement 1st Edition [↑](#footnote-ref-1)
2. *1.24 Public viewing areas, such as landside terraces, terminal observation decks or other areas that overlook aircraft on the apron or passenger handling operations, may require controlled access or supervision by guards and may need to be enclosed or fitted with barriers to prevent unauthorized access and to preclude objects from being thrown into security restricted areas or at aircraft. Access control measures should allow for the closure of public viewing areas on short notice in case of an increased threat level.*

*1.25 Areas accessible to the public should not overlook passenger check-in counters, passenger and staff search areas and aircraft boarding and disembarking locations.*

*1.26. Other public areas that should be supervised include facilities such as public parking areas, terminal and public access roadways, rental car facilities, taxi and ground transportation staging areas and on-airport hotels.*

***Terminal parking***

*1.27 Parking areas should be situated away from terminal buildings as far as possible in case of a car bomb attack. Short-term parking of not more than 24 hours should be located closer to the terminal than other parking facilities, with strict control of vehicles. Any vehicle left more than 24 hours in a short-term parking area should be moved to the more distant long-term parking area.*

*1.28 The use of physical barriers, including dry moats and barriers that may be disguised as flower pots or tree containers, should be considered, in order to prevent cars from driving across lawns to any location near the terminal building. There should be controlled entry points to terminal parking areas. Speed bumps should also be considered, with a view to helping reduce the potential for car-bomb attacks.* [↑](#footnote-ref-2)
3. [↑](#footnote-ref-3)
4. Điều 16 Nghị định 92 [↑](#footnote-ref-4)
5. **2.4.1** *Each Contracting State requesting additional security measures for a specific flight(s) shall ensure appropriate consultation and give consideration to alternative measures of the other State that are equivalent to those requested).*

**2.4.2** *Each Contracting State shall ensure that requests from other Contracting States for additional security measures in respect of a specific flight(s) by operators of such other States are met, as far as may be practicable).* [↑](#footnote-ref-5)
6. [↑](#footnote-ref-6)
7. Điểm 17.9.1 Doc 8973/10 [↑](#footnote-ref-7)
8. Điểm 17.9.1 Doc 8973/10 [↑](#footnote-ref-8)
9. Cục HKVN đã có Công avwn báo cáo số 3372/CHK-ANHK ngày 11/8/2020, Bộ GTVT có Công văn phúc đáp số 8136/BGTVT-VT. [↑](#footnote-ref-9)
10. Công văn số 17397/QLXNC-P1 ngày 29/10/2019 và công văn số 108/QLXNC-P1 ngày 03/01/2020. [↑](#footnote-ref-10)