|  |  |
| --- | --- |
| BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI  **CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM** | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |

**BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH**

**trongDự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của**

**Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT 06/6/2017**

*(Kèm theo Công văn số 3636/CHK-QLHĐB ngày 21/8/2019*

*của Cục Hàng không Việt Nam)*

# I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ BẤT CẬP TỔNG QUAN

## 1. BỐI CẢNH XÂY DỰNG CHÍNH SÁCH

Trong thời gian gần đây, Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) đã ban hành bổ sung các quy định mới về lĩnh vực quản lý và bảo đảm hoạt động bay hàng không dân dụng (ANS) vào các Phụ ước (Annex) và các Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật dẫn đến yêu cầu cần bổ sung điều chỉnh các quy định pháp lý để bảo đảm ANS của Việt Nam đáp ứng các quy định của ICAO trong bối cảnh hàng không dân dụng Việt Nam hội nhập mạnh mẽ với vận chuyển hàng không khu vực và quốc tế.

Bên cạnh đó, tính phức tạp trong công tác điều hành bay trên vùng trời lãnh thổ và các vùng thông báo bay trên biển do Việt Nam quản lý những năm gần đây ngày càng gia tăng, đòi hỏi một số quy định cần phải được làm rõ và điều chỉnh nhằm thuận lợi cho quá trình triển khai thi hành trong thực tế. Hoạt động vận tải hàng không giữ tăng trưởng ở mức cao (≥10%/năm) dẫn đến tăng mật độ hoạt động bay, có những thời điểm đạt hoặc vượt năng lực khai thác vùng trời hoặc sân bay. Việc chỉ định, duy trì hoạt động của đội ngũ giám sát viên an toàn hoạt động bay cần tiếp tục được hoàn thiện về số lượng để đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ. Nội dung Giấy phép, năng định nhân viên lĩnh vực ANS cần phải được đơn giản hóa, bớt rườm rà nhưng vẫn phải bảo đảm các thông tin chính về nhiệm vụ, năng định của nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay.

**2. MỤC TIÊU XÂY DỰNG CHÍNH SÁCH**

- Đảm bảo kịp thời cập nhật các thay đổi mới của ICAO và khắc phục các khuyến cáo sau đợt đánh giá của ICAO về lĩnh vực quản lý và bảo đảm hoạt động bay.

- Tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động của các cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp đồng thời đảm bảo an toàn trong lĩnh vực trong lĩnh vực quản lý hoạt động bay.

# II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH

## 1. Chính sách 1: Sửa đổi, bổ sung các quy định nhằm cập nhật các thay đổi mới của ICAO

### *1.1. Xác định vấn đề bất cập*

- Một số chữ viết tắt, thuật ngữ chuyên ngành về quản lý hoạt động bay tại Điều 3 và Điều 4 Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT (như METAR, MET REPORT, SPECI, SPECIAL) cần được hiệu chỉnh, cập nhật theo quy định mới của ICAO (theo Phụ ước 3 năm 2018 và Bản tóm tắt nội dung NOTAM, Tập tin tức hàng không theo Phụ ước 15 năm 2018).

- Một số quy định tại Chương IV về Thông báo tin tức hàng không Thông tư số 19/2017/TT-BGTVTcũng cần được cập nhật theo Phụ ước 15 năm 2018 và Tài liệu 10066 về Quản lý tin tức Hàng không năm 2018.

### *1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

Chuyển hóa kịp thời các cập nhật, sửa đổi theo tiêu chuẩn quốc tế để áp dụng thống nhất tại Việt Nam.

### *1.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề*

a) Phương án 1:Giữ nguyên như hiện trạng.

b) Phương án 2: Hiệu chỉnh, cập nhật một số nội dung như sau:

- METAR (Routine aerodrome meteorological report): Bản tin báo cáo thời tiết thường lệ để phát ra ngoài sân bay (chủ yếu phục vụ lập kế hoạch bay, phát thanh VOLMET và D-VOLMET).

- MET REPORT (Local routine aerodrome meteorological report): Bản tin báo cáo thời tiết thường lệ, phát hành trong khu vực sân bay (nhằm phục vụ tàu bay cất, hạ cánh).

- SPECI (Special aerodrome meteorological report): Bản tin báo cáo thời tiết đặc biệt để phát ra ngoài sân bay (chủ yếu phục vụ lập kế hoạch bay, phát thanh VOLMET và D-VOLMET).

- SPECIAL (Local special aerodrome meteorological report”: Bản tin báo cáo thời tiết đặc biệt, phát hành trong khu vực sân bay (nhằm phục vụ tàu bay cất, hạ cánh).

- Bộ dữ liệu (Data set): là tập hợp dữ liệu có thể nhận dạng được.

- Sản phẩm tin tức hàng không là dữ liệu hàng không và tin tức hàng không được cung cấp dưới dạng bộ dữ liệu số hoặc dưới dạng bản giấy hoặc bản điện tử được tiêu chuẩn hóa bao gồm:

a) AIP, bao gồm các Tập tu chỉnh AIP và các Tập bổ sung AIP;

b) AIC;

c) Sơ đồ hàng không;

d) NOTAM;

đ) Bộ dữ liệu số.

### *1.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan*

### - Giải pháp 1: Các quy định sẽ lạc hậu, không bắt kịp sự thay đổi của tiêu chuẩn quốc tế; không có sự áp dụng thống nhất về cùng một nội dung giữa các đối tượng của Việt Nam và các đối tượng nước ngoài.

- Giải pháp 2:

+ Đối với công tác quản lý nhà nước chuyên ngành: thể hiện việc cập nhật, chuyển hóa kịp thời các tiêu chuẩn quốc tế mới để áp dụng vào Việt Nam.

+ Đối với các doanh nghiệp ngành hàng không và các cơ quan, đơn vị liên quan: mang lại tác động tích cực, là cơ sở pháp lý để áp dụng cách hiểu thống nhất và thi hành trong thực tiễn; bảo đảm chất lượng cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay ổn định, hiểu quả và đúng tiêu chuẩn quốc tế.

+ Không phát sinh chi phí đối với các đối tượng chịu tác động.

### *1.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn*

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

## 2. Chính sách 2: Sửa đổi các quy định tại Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT bảo đảm hoạt động thuận lợi cho các đơn vị, doanh nghiệp trong thực tiễn

### *2.1. Xác định vấn đề bất cập*

a) Vấn đề Mẫu và nội dung giấy phép (Phụ lục IX):

Giấy phép, năng định nhân viên lĩnh vực ANS mới chỉ quy định theo mẫu ở Thông tư và thực tế giấy phép này gồm 1 quyển bìa da, có 2 lớp da, 10 túi nilong trong quyển và 5 trang giấy phép, năng định và một số loại có chứng nhận sức khỏe, chứng nhận tiếng anh. Các quy định hiện tại còn mang tính thủ công, thô sơ và chưa chuyên nghiệp hóa.

b) Vấn đề Nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay:

- Nhu cầu cung cấp dịch vụ hỗ trợ cho tổ lái chuẩn bị thủ tục kế hoạch bay bao gồm nộp kế hoạch bay không lưu (FPL), nhận bản thông báo tin tức trước chuyến bay (PIB) và hồ sơ khí tượng (MET) của các Hãng hàng không trong nước và Quốc tế hiện nay khá lớn; tuy nhiên chưa có loại hình nhân viên hàng không để thực hiện các công việc này.

- Hiện nay các ca trực CNS với các hệ thống thiết bị và công nghệ khác nhau, cần tăng cường trách nhiệm điều hành, xử lý chung giữa các vị trí và chuẩn hóa việc cung cấp dịch vụ CNS, trong đó đối tượng kíp trưởng CNS giữ vai trò quan trọng như các đối tượng nhân viên hàng không khác nhưng chưa được xác định là nhân viên hàng không.

- Nhân viên khai thác, bảo dưỡng hệ thống AIS/AIM tự động liên quan đến vận hành hệ thống tự động; chịu trách nhiệm quản trị, đảm bảo vận hành hệ thống AIS/AIM tự động, hỗ trợ về mặt kỹ thuật để khai thác, sử dụng các chức năng hệ thống AIM như khởi tạo eAIP, dNOTAM,iPIB, eMAP/CHART.Đồng thời, nhân viên này liên quan đến công tác đảm bảo an ninh, an toàn dữ liệu, hệ thống hàng không - những yếu tố quan trọng trong công tác bảo đảm an toàn hàng không. Tuy nhiên, đối tượng này cũng chưa được xác định là nhân viên hàng không.

c) Vấn đề lập và cập nhật hồ sơ khí tượng:

Tại Thông tư hiện hành quy định thời gian cung cấp hồ sơ khí tượng 03 h trước giờ dự định khởi hành đối với các chuyến bay khởi hành từ cảng hàng không quốc tế và 01h trước giờ dự định khởi hành từ cảng hàng không nội địa. Trong khi quy định, tiêu chuẩn của ICAO về hồ sơ khí tượng áp dụng cho hoạt động bay/các chuyến bay quốc tế. Cách tiếp cận nên là Việt Nam áp dụng các quy định của ICAO đối với các chuyến bay quốc tế và bổ sung quy định đối với các chuyến bay nội địa.

Thực tế áp dụng Thông tư 19 vào khai thác cho thấy hiện tại nhiều chuyến bay nội địa bao gồm những chuyến bay nối chuyến chặng ngắn cũng đang phải áp dụng quy định đối với các chuyến bay quốc tế do khởi hành từ cảng hàng không quốc tế (03h).

d) Vấn đề quy định về bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị CNS và bay đánh giá phương thức bay

Các quy định của ICAO đã có các cập nhật mới về vấn đề này.

### *2.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

- Mẫu và nội dung giấy phép cần được hiệu chỉnh lại để đơn giản mà vẫn thể hiện được đầy đủ công việc và năng định mà nhân viên hàng không đáp ứng. Đồng thời hướng đến việc hiện đại hóa trong việc cấp giấy phép cho các đối tượng nhân viên hàng không.

- Thực tiễn đã có các đối tượng nhân viên*(nhân viên khai thác, bảo dưỡng hệ thống AIS/AIM tự động; kíp trưởng CNS)* hoặc mới *(nhân viên trợ giúp tổ lái chuẩn bị thủ tục bay)* nhưng việc để thực hiện chặt chẽ, tuân thủ theo các quy định đối với nhân viên hàng không cần thiết bổ sung các đối tượng này vào loại hình nhân viên hàng không.

- Áp dụng các quy định của ICAO đối với các chuyến bay quốc tế và bổ sung quy định đối với các chuyến bay nội địa trong việc quy định về Lập và cập nhật hồ sơ khí tượng.

- Sửa đổi Điều 76 về PIB để thống nhất với thời gian cung cấp hồ sơ khí tượng.

- Sửa đổi, bổ sung Điều 268, Điều 269, Điều 278, Điều 279 quy định về bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị CNS và bay đánh giá phương thức bay cho phù hợp với yêu cầu thực tế và đáp ứng các qui định liên quan của ICAO.

*2.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề:*

a) Phương án 1: Giữ nguyên như hiện trạng.

b) Phương án 2: Sửa đổi, bổ sung một số nội dung như sau:

- Sửa đổi Mẫu và nội dung giấy phép nhân viên hàng không (Phụ lục IX).

- Bổ sung thêm một số đối tượng như: nhân viên trợ giúp tổ lái chuẩn bị thủ tục bay (vào đối tượng Nhân viên không lưu – Điều 17); nhân viên khai thác, bảo dưỡng hệ thống AIS/AIM tự động (vào đối tượng Nhân viên *dịch vụ thông báo tin tức hàng không – Điều 50);* kíp trưởng CNS *(vào đối tượng Nhân viên thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không – Điều 103)*.

- Quy định lại thời gian cung cấp hồ sơ khí tượng 03h trước giờ dự định khởi hành đối với các chuyến bay quốc tế và 02h đối với chuyến bay nội địa để phù hợp với thực tế khai thác đồng thời phù hợp với quy định về thời gian nộp kế hoạch bay và nhận hồ sơ PIB.

- Sửa đổi Điều 76 về PIB để thống nhất với thời gian cung cấp hồ sơ khí tượng.

- Sửa đổi, bổ sung Điều 268, Điều 269, Điều 278, Điều 279 quy định về bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị CNS và bay đánh giá phương thức bay cho phù hợp với yêu cầu thực tế và đáp ứng các qui định liên quan của ICAO.

### *2.4.Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan*

### - Giải pháp 1: Các quy định sẽ lạc hậu, không bắt kịp sự thay đổi của tiêu chuẩn quốc tế; khó khăn cho việc triển khai thi hành trong thực tiễn.

- Giải pháp 2:

+ Đối với công tác quản lý nhà nước chuyên ngành: thể hiện việc cập nhật, chuyển hóa kịp thời các tiêu chuẩn quốc tế mới để áp dụng vào Việt Nam.

+ Đối với các doanh nghiệp ngành hàng không và các cơ quan, đơn vị liên quan: mang lại tác động tích cực, thuận lợi trong quá trình áp dụng thi hành và góp phần bảo đảm chất lượng cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay ổn định, hiểu quả và đúng tiêu chuẩn quốc tế.

+ Không phát sinh chi phí đối với các đối tượng chịu tác động.

### *2.5.Kiến nghị giải pháp lựa chọn*

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

**3. Chính sách 3:**

*3.1. Xác định vấn đề bất cập*

- Điều 263 Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT quy định: "Giám sát viên an toàn hoạt động bay là cán bộ, chuyên viên của cơ quan Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không có thẩm quyền thực hiện chức năng kiểm tra, giám sát việc đảm bảo an toàn trong lĩnh vực hoạt động bay".

- Theo quy định này, số lượng giám sát an toàn hoạt động bay theo yêu cầu của ICAO trên thực tế không đủ bảo đảm số lượng do điều kiện nhân lực về cán bộ, chuyên viên của cơ quan Cục HKVN và Cảng vụ Hàng không còn thiếu (đã tổ chức thi tuyển nhưng không tuyển được nhân lực đáp ứng tiêu chuẩn vị trí việc làm liên quan này) và ngân sách nhà nước không chi trả cho công tác thuê giám sát viên an toàn hoạt động bay.

*3.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

Bảo đảm đủ số lượng giám sát an toàn hoạt động bay theo yêu cầu của ICAO (khuyến cáo đánh giá an toàn USOAP / ICVM của ICAO đối với Việt Nam năm 2016).

*3.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề*

a) Phương án 1: Giữ nguyên như hiện trạng.

b) Phương án 2: Sửa đổi, bổ sung quy định về giám sát viên theo hướng ngoài công chức, viên chức của Cục HKVN và các cảng vụ hàng không sẽ tuyển chọn, bổ nhiệm các cá nhân quốc tịch Việt Nam đủ điều kiện để bổ nhiệm giám sát viên an toàn hoạt động bay.

### *3.4.Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan*

- Giải pháp 1: không bảo đảm đủ số lượng giám sát viên an toàn hoạt động bay

- Giải pháp 2: Việc sửa đổi quy định về giám sát viên an toàn hoạt động bay tại Điều 263 Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT *(từ quy định hiện tại chỉ bao gồm công chức của Cục HKVN; công chức, viên chức của các Cảng vụ hàng không; nay bổ sung thêm đối tượng là cá nhân Việt Nam đủ điều kiện)* không phải là các quy định, yêu cầu làm phát sinh nguồn nhân lực mà chỉ là việc tuyển chọn các đối tượng đủ kiều kiện, tiêu chuẩn để thực hiện các nhiệm vụ, quyền hạn theo pháp luật quy định (trong bối cảnh nhân lực của Cục HKVN còn thiếu).

**III. LẤY Ý KIẾN**

1. Thực hiện Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật năm 2019 của Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng không Việt Nam (HKVN) đã có văn bản gửi các cơ quan, đơn vị đề nghị đề xuất, sửa đổi, bổ sung Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT (công văn số 835/CHK-QLHĐB ngày 01/3/2019).

2. Ngày 8/5/2019, Cục HKVN có công văn số 1931/CHK-QLHĐB báo cáo Bộ Giao thông vận tải về đề cương chi tiết Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT qui định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay

3. Ngày 29/5/2019, Bộ Giao thông vận tải Công văn số 5024/BGTVT-VT về việc phê duyệt Đề cương Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT qui định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay.

4. Ngày 24/6/2019, Cục HKVN đã tổ chức buổi làm việc với các cơ quan, đơn vị để thống nhất nội dung Dự thảo Thông tư (công văn số 2669/CHK-QLHĐB ngày 19/6/2019).

5. Trên cơ sở ý kiến bằng văn bản của các cơ quan, đơn vị, Cục HKVN đã nghiên cứu, tổng hợp ý kiến, hoàn thiện Dự thảo Thông tư để lấy ý kiến đóng góp của của các cơ quan, đơn vị (công văn số 2878/CHK-QLHĐB ngày 04/7/2019).

# 6. Cục HKVN đã nhận được ý kiến của Tổng công ty QLBVN, Tổng công ty Cảng HKVN-CTCP, Cảng vụ Hàng không miền Bắc, miền Trung, miền Nam, Công ty TNHH Hàng không Tre Việt, Công ty Trực thăng miền Nam (Văn bản đóng góp ý kiến của các cơ quan, đơn vị có trong Phụ lục kèm theo). Các cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp cơ bản đã nhất trí với các nội dung sửa đổi trên. Với các ý kiến góp ý khác Cục HKVN đã làm rõ, giải trình chi tiết tại Bảng Tổng hợp các ý kiến góp ý của các cơ quan, đơn vị và giải trình của Cục HKVN về Dự thảo Thông tư sửa đổi Thông tư 19/2017/TT-BGTVT *(Chi tiết tại Phụ lục 2 kèm theo*).

7. Ngày 13/8/2019, Cục HKVN đã tổ chức buổi họp thống nhất nội dung Dự thảo Thông tư với các cơ quan, đơn vị trước khi trình Bộ GTVT (công văn số 3447/CHK-QLHĐB ngày 09/8/2019).

**IV. GIÁM SÁT VÀ ĐÁNH GIÁ**

Cục Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm giám sát, đánh giá thực hiện các chính sách nêu trên nếu được ban hành.

**CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**