

## **BÁO CÁO**

### **Tổng kết thi hành**

#### **Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT và Thông tư số 53/2015/TT-BGTVT của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ**

Nhằm tạo cơ sở pháp lý cho công tác đảm bảo chuyến bay chuyên cơ, Chính phủ ban hành Nghị định số 03/2009/NĐ-CP ngày 09/01/2009 về công tác đảm bảo chuyến bay chuyên cơ (sau đây gọi là Nghị định số 03/2009/NĐ-CP) được Chính phủ thông qua ngày 09/01/2009. Căn cứ nhiệm vụ được giao tại khoản 1 Điều 4 của Nghị định số 03/2009/NĐ-CP, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT ngày 13 tháng 9 năm 2010 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ và Thông tư số 53/2015/TT-BGTVT ngày 24 tháng 9 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT ngày 13 tháng 9 năm 2010 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ (sau đây gọi là Thông tư về chuyên cơ). Đây là các văn bản pháp luật quan trọng quy định việc tổ chức thực hiện, bảo đảm các chuyến bay chuyên cơ của lãnh đạo Đảng và Nhà nước Việt Nam (sau đây gọi tắt là Lãnh đạo) và chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài bay trong vùng trời Việt Nam; trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị trong công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ. Bộ Giao thông vận tải, quy trình đảm bảo, phục vụ chuyến bay chuyên cơ.

Trải qua hơn 10 năm thi hành, bên cạnh những kết quả đạt được, Nghị định số 03/2009/NĐ-CP và 2 Thông tư về chuyên cơ đã bộc lộ một số bất cập, hạn chế.

Nhằm đánh giá việc thi hành Nghị định số 03/2009/NĐ-CP, ngày 16/10/2016 Cục Hàng không Việt Nam đã tổ chức Hội nghị rà soát, đánh giá tình hình thực hiện Nghị định số 03/2009/NĐ-CP. Nhằm đánh giá việc thi hành các quy định của Thông tư về chuyên cơ, Cục Hàng không Việt Nam cũng đã tổ chức các buổi lấy ý kiến, tọa đàm, và gửi văn bản xin ý kiến đối với các doanh nghiệp, đơn vị tham gia công tác chuyên cơ, chuyên khoang trong các năm 2017, 2018, 2021. Ngoài ra, tại các Hội nghị chuyên ngành Hàng không dân dụng hàng năm, công tác chuyên cơ cũng là một nội dung được đưa ra báo cáo, bàn bạc và tổng kết.

Cục Hàng không Việt Nam báo cáo về việc tổng kết thi hành Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT ngày 13 tháng 9 năm 2010 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ và Thông tư

số 53/2015/TT-BGTVT ngày 24 tháng 9 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT ngày 13 tháng 9 năm 2010 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ như sau:

## **I. KẾT QUẢ ĐẠT ĐƯỢC VÀ KHÓ KHĂN, VƯỚNG MẮC TRONG CÔNG TÁC TRIỂN KHAI THI HÀNH THÔNG TƯ VỀ CHUYÊN CƠ**

### **1. Kết quả đạt được trong công tác triển khai thi hành Thông tư về chuyên cơ**

#### **1.1. Quy định pháp lý về công tác phục vụ chuyến bay chuyên cơ**

Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2006 và Luật sửa đổi và bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2014 quy định “Nội dung quản lý Nhà nước về hàng không dân dụng” tại Điều 8, trong đó có quy định “tổ chức và bảo đảm an ninh, an toàn chuyến bay chuyên cơ, chuyến bay đặc biệt”. Nghị định số 03/2009/NĐ-CP về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ được Chính phủ ban hành ngày 09/01/2009 quy định việc tổ chức thực hiện, bảo đảm các chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam và chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài bay trong vùng trời Việt Nam; quy định trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị liên quan trong công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ.

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư 28/2010/TT-BGTVT ngày 13/9/2010 quy định chi tiết về công tác đảm bảo chuyến bay chuyên cơ; Thông tư 53/2015/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư 28/2010/TT-BGTVT ngày 13/9/2010 quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ. Bộ trưởng Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư số 75/2010/TT-BGTVT ngày 17/5/2010 quy định việc lập dự toán, thanh toán, quyết toán ngân sách nhà nước cho công tác bảo đảm, bảo vệ chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam.

Nghị định số 03/2009/NĐ-CP và các Thông tư nêu trên là cơ sở pháp lý quan trọng trong việc quản lý Nhà nước, tổ chức thực hiện các chuyến bay chuyên cơ của lãnh đạo Đảng và Nhà nước Việt Nam và chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài bay trong vùng trời Việt Nam, bảo đảm tuyệt đối an ninh, an toàn hàng không, đáp ứng yêu cầu về nghi thức đón, tiễn.

Các văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ đã đáp ứng được yêu cầu về cơ sở pháp lý trong việc quản lý Nhà nước và tổ chức thực hiện chuyến bay chuyên cơ, bảo đảm tuyệt đối an ninh, an toàn hàng không, đáp ứng được yêu cầu nghi thức đón, tiễn. Tuy nhiên, trước những vấn đề phát sinh trong thực tiễn, việc sửa đổi, bổ sung Nghị định, Thông tư về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ là cần thiết.

#### **1.2. Công tác triển khai, tổ chức thực hiện**

Căn cứ quy định tại các Thông tư 28/2010/TT-BGTVT và Thông tư 53/2015/TT-BGTVT về trách nhiệm đảm bảo chuyên cơ, các cơ quan, đơn vị có liên quan đã ban hành các văn bản chỉ đạo điều hành về công tác bảo đảm

chuyên bay chuyên cơ như: Cục Hàng không Việt Nam ban hành Quy trình triển khai chuyên cơ, Tổng công ty Hàng không Việt Nam ban hành Quy trình phục vụ chuyên cơ, Tổng công ty quản lý bay Việt Nam ban hành Sổ tay về công tác đảm bảo chuyến bay chuyên cơ, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam ban hành Quy định phục vụ chuyên cơ, các doanh nghiệp phục vụ mặt đất, cung cấp xăng dầu, suất ăn cũng ban hành các Quy định về công tác phục vụ chuyên cơ.

Việc tổ chức thực hiện, quản lý, điều hành và tổ chức giám sát việc thực hiện theo các quy trình/ sổ tay phục vụ chuyên cơ của các cơ quan, đơn vị nói trên đảm bảo tuân thủ các quy định của Thông tư chuyên cơ trong quá trình triển khai thực hiện nhiệm vụ bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, từ khâu tiếp nhận, triển khai nhiệm vụ, giám sát thực hiện, xử lý các tình huống phát sinh, ... đến khâu quản lý hồ sơ thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ.

### 1.3. Kết quả thực hiện Thông tư

Các quy định pháp lý đã giúp các cơ quan, đơn vị liên quan tổ chức các chuyến bay chuyên cơ phục vụ hiệu quả công tác của Lãnh đạo, bảo đảm tuyệt đối an ninh, an toàn hàng không, đáp ứng các yêu cầu về ưu tiên phục vụ và đảm bảo nghi thức đón, tiễn.

Kể từ năm 2010, khi Thông tư 28/2010/TT-BGTVT được ban hành, quy định chi tiết về công tác đảm bảo chuyến bay chuyên cơ và đến năm 2015, Bộ GTVT tiếp tục ban hành Thông tư 53/2015/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư 28/2010/TT-BGTVT đến nay, ngành Hàng không dân dụng đã phục vụ số lượng chuyến bay chuyên cơ và ưu tiên như sau:

- Chuyên cơ chở Lãnh đạo đi trong nước và quốc tế: 2.292 chuyến
- Chuyên cơ nước ngoài và đối tượng ưu tiên nước ngoài: 1.102 chuyến
- Chuyến bay phục vụ các đối tượng Việt Nam đặc biệt khác: 1001 chuyến.

Số lượng chuyến bay chuyên cơ sử dụng tàu bay riêng biệt phục vụ Lãnh đạo đi quốc tế từ năm 2009 đến nay:

Loại tàu bay	A320	A321	A330	A350	B777	B787	AT7	F70	Tổng
Tàu bay (chuyến)	11	179	69	25	198	135	23	6	646
Phi công (người/chuyến)	33	537	207	100	792	540	46	12	2.267
Tiếp viên (người/chuyến)	88	1.432	552	300	2.376	1.620	69	18	6.455
Thợ kỹ thuật (người/chuyến)	33	537	207	100	792	540	46	12	2.327

\* *Ghi chú: Chuyến bay được tính là một lần cất hạ cánh./.*

## **2. Những vướng mắc và bất cập trong quy định của Thông tư về chuyên cơ**

Qua thực tiễn hơn 10 năm thi hành, Thông tư về chuyên cơ đã phát huy được vai trò trong việc quy định tổ chức thực hiện, bảo đảm chuyến bay chuyên cơ và quy định trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị và tổ chức có liên quan trong việc quản lý, giám sát, tổ chức, thực hiện, bảo đảm an ninh, an toàn, trọng thị trong việc đón, tiễn chuyến bay chuyên cơ. Tuy nhiên, qua thực tế thực hiện, các quy định của Thông tư 28/2010/TT-BGTVT ngày 13/9/2010 và Thông tư 53/2015/TT-BGTVT ngày 24/9/2015 đã bộc lộ những bất cập, hạn chế như:

### **2.1. Về kết cấu, bố cục của các Thông tư:**

Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT ngày 13/9/2010 (được sửa đổi, bổ sung Thông tư số 53/2015/TT-BGTVT ngày 24/9/2015) kết cấu theo hướng: các yêu cầu trong công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ được quy định tại các chương theo từng lĩnh vực; trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị trong công tác bảo đảm chuyên cơ được quy định chung tại Chương riêng. Cách kết cấu như vậy dễ tra cứu, tuy nhiên không làm rõ được quy trình phục vụ chuyên cơ, không làm rõ, chi tiết trách nhiệm cụ thể của các cơ quan, đơn vị.

### **2.2. Về tiêu chuẩn về liên quan đến thọ mệnh tàu bay, động cơ tàu bay.**

Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT và Thông tư số 53/2015/TT-BGTVT không có quy định cụ thể về tiêu chuẩn đối với các thiết bị có thọ mệnh trên tàu bay và động cơ tàu bay, chưa thể hiện được việc áp dụng tiêu chuẩn cao nhất trong đảm bảo chuyên cơ, chuyên khoang.

### **2.3 Về yêu cầu thực hiện đầy đủ các công việc bảo dưỡng, sửa chữa cần thiết (theo hướng dẫn của dữ liệu bảo dưỡng được phê chuẩn)**

Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT và Thông tư số 53/2015/TT-BGTVT chưa quy định yêu cầu này, nên thiếu quy định dùng làm căn cứ pháp lý để triển khai việc kiểm tra giám sát công tác chuẩn bị tàu bay chuyên cơ liên quan đến việc khắc phục triệt để các hỏng hóc, ngăn ngừa các hỏng hóc tiềm ẩn, đảm bảo không còn các cảnh báo hỏng hóc trên tàu bay.

### **2.4 Về yêu cầu quy định giá trị phân cách giữa các tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang với các tàu bay khác**

Theo quy định hiện hành tại Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT và Thông tư số 53/2015/TT-BGTVT, giá trị phân cách tối thiểu giữa tàu bay chuyên cơ và các tàu bay khác được áp dụng như sau: đối với phân cách bằng thiết bị giám sát ATS là gấp đôi tiêu chuẩn hiện áp dụng cụ thể 20 dặm đối với khu vực kiểm soát đường dài (thông thường là 10 dặm) và 10 dặm đối với khu vực kiểm soát tiếp cận (thông thường là 5 dặm). Việc quy định cụ thể như vậy thì dễ dàng trong việc áp dụng quy định của Thông tư, tuy nhiên không đảm bảo được tính đồng bộ và cập nhật lộ trình giảm phân cách tối thiểu sử dụng thiết bị do Cục

HKVN công bố theo quy định của Thông tư 19/2017/TT-BGTVT ngày 06/6/2017 của Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay.

### **2.5 Về yêu cầu Giấy phép xác nhận hoàn thành bảo dưỡng của nhân viên kỹ thuật đi theo tàu bay chuyên cơ**

Theo quy định hiện hành tại Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT và Thông tư số 53/2015/TT-BGTVT, nhân viên kỹ thuật đi theo tàu bay chuyên cơ có giấy phép ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng mức B1, B2 hoặc C đối với loại tàu bay mà nhân viên đó đi theo phục vụ. Giấy phép xác nhận hoàn thành bảo dưỡng mức C như theo quy định tại Thông tư hiện hành để xác nhận hoàn thành công việc bảo dưỡng nội trường, trong khi hoạt động khai thai thác tàu bay trong chuyến bay chuyên cơ chỉ thực hiện các công việc bảo dưỡng ngoại trường, do đó chỉ cần giấy phép xác nhận hoàn thành bảo dưỡng mức B1, B2 đối với loại tàu bay mà nhân viên kỹ thuật đi theo phục vụ.

### **2.6 Về yêu cầu thời gian kết thúc công tác kiểm tra, khắc phục sự cố đường CHC**

Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT ngày 13/9/2010 (được sửa đổi, bổ sung Thông tư số 53/2015/TT-BGTVT ngày 24/9/2015) quy định: Công việc kiểm tra phải được kết thúc trong khoảng thời gian từ 30 đến 45 phút trước thời gian cất cánh hoặc hạ cánh dự kiến của tàu bay chuyên cơ. Trên thực tế, sau khi kết thúc thời gian kiểm tra, vẫn có nhiều chuyến bay thương mại được cất, hạ cánh trong khoảng thời gian từ 25 đến 40 phút trước thời gian cất cánh hoặc hạ cánh dự kiến của tàu bay chuyên cơ. Như vậy, nguy phát sinh vật ngoại lai, hư hỏng đường cất hạ cánh vẫn ở mức cao trong khoảng thời gian từ lúc kết thúc kiểm tra đến thời điểm ngừng hoạt động chuyến bay thương mại để phục vụ chuyến bay chuyên cơ.

### **2.7 Về trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị liên quan đến công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ**

Thông tư về chuyên cơ đã quy định khá đầy đủ trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị liên quan. Tuy nhiên qua quá trình triển khai thực hiện những vấn đề bất cập nảy sinh như: chưa giao nhiệm vụ cho các doanh nghiệp hàng không phục vụ chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài, một số doanh nghiệp đã thay đổi tên, phát sinh một số đầu mối liên quan đến công tác giao nhận thông báo chuyên cơ, một số công việc cụ thể liên quan đến nhiều đơn vị cùng phối hợp thực hiện nhưng còn chồng chéo, lúng túng; công tác phối hợp kiểm soát đối với người, phương tiện vào khu vực hạn chế ở sân bay đón, tiễn Lãnh đạo còn nhiều bất cập, nhất là tại các sân bay địa phương có hạ tầng hạn chế.

Để khắc phục những vướng mắc trên, cần sửa đổi, bổ sung trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị liên quan; xác định rõ trách nhiệm đơn vị chủ trì và đơn vị phối hợp đối với công việc liên quan đến nhiều cơ quan, đơn vị thực hiện; bổ

sung đầy đủ đầu mỗi giao nhận thông báo chuyên cơ; sửa đổi tên cơ quan, đơn vị theo tên gọi mới.

## **II. VẤN ĐỀ CẦN ĐƯỢC NGHIÊN CỨU, SỬA ĐỔI, BỔ SUNG QUA TỔNG KẾT THI HÀNH THÔNG TƯ VỀ CHUYÊN CƠ**

Căn cứ vào kết quả tổng kết thi hành Thông tư về chuyên cơ, Cục Hàng không Việt Nam bước đầu dự kiến một số vấn đề cần được nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung quy định trong Thông tư về chuyên cơ như sau:

1. Phạm vi điều chỉnh của Thông tư phù hợp với quy định của Nghị định mới.

2. Bổ sung thêm nội dung về quy trình phục vụ chuyên cơ, chuyên khoang; các quy định về trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị trong công tác bảo đảm chuyên cơ, chuyên khoang được quy định cụ thể tại các điều khoản về tiêu chuẩn và quy trình.

3. Sửa đổi, bổ sung về các tiêu chuẩn, yêu cầu đối với chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang theo hướng chỉ quy định các tiêu chuẩn cao hơn, khác biệt với tiêu chuẩn đối với chuyến bay thông thường.

4. Rà soát và đưa ra yêu cầu cao hơn nhằm đảm bảo an toàn, an ninh tuyệt đối cho các chuyến bay chuyên cơ, tránh xảy ra các trục trặc kỹ thuật, sự cố như: bổ sung yêu cầu về thời gian hoạt động tối đa đối với các thiết bị có thọ mệnh trên thân tàu bay và động cơ tàu bay được lựa chọn thực hiện chuyến bay chuyên cơ. Theo đó, việc bổ sung yêu cầu về thời gian hoạt động tối đa đối với các thiết bị có thọ mệnh trên thân tàu bay và động cơ tàu bay được lựa chọn thực hiện chuyến bay chuyên cơ nhằm đảm bảo độ tin cậy của các thiết bị này trong quá trình thực hiện chuyến bay chuyên cơ. Yêu cầu này là phù hợp, do độ tin cậy của các thiết bị có thọ mệnh có xu hướng suy giảm khi thời gian hoạt động tăng lên. Đề nghị đặt ngưỡng ở mức 4/5 tổng thọ mệnh cho phép nhằm đảm bảo độ tin cậy của các thiết bị nói trên, tính theo thời gian, theo giờ bay hoặc số lần cất hạ cánh. Ngoài ra, bổ sung quy định về việc đảm bảo tính dự phòng cần thiết đối trong trường hợp áp dụng trì hoãn hỏng hóc theo tài liệu khai thác, bảo dưỡng với các hệ thống còn lại khác của tàu bay (ngoại trừ các hệ thống trọng yếu của tàu bay, động cơ đã được đảm bảo trong Thông tư trước đây) nhằm đảm bảo an toàn tuyệt đối cho các chuyến bay chuyên cơ, tránh xảy ra các trục trặc kỹ thuật trên các tàu bay, động cơ được lựa chọn làm nhiệm vụ chuyên cơ, nhất là đối với các loại tàu bay, động cơ mới.

5. Quy định tiêu chuẩn đối với nhân viên hàng không tham gia phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang nhằm sàng lọc được những nhân viên hàng không để tham gia phục vụ đảm bảo an ninh, an toàn tuyệt đối cho chuyến bay chuyên cơ.

6. Loại bỏ quy định nhằm tránh trùng lặp nội dung giữa các văn bản đối với cùng đối tượng áp dụng.

7. Bổ sung nội dung cấp phép bay cho chuyến bay chuyên cơ; dẫn chiếu các thủ tục về xin phép, cấp phép bay tại Nghị định số 125/NĐ-CP ngày 04/12/2015 của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay; nêu địa chỉ cấp phép bay của Cục HKVN; thời hạn gửi đề nghị cấp phép bay chuyên cơ.

8. Sửa đổi, bổ sung các quy định về quy trình thực hiện phù hợp với thực tiễn.

9. Sửa đổi, bổ sung trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị liên quan đến công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ cho phù hợp với chức năng nhiệm vụ và thực tiễn áp dụng

Trên đây là nội dung báo cáo về tình hình thực hiện Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT ngày 13 tháng 9 năm 2010 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ và Thông tư số 53/2015/TT-BGTVT ngày 24 tháng 9 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT ngày 13 tháng 9 năm 2010 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ./.