

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

## **trong Dự thảo Thông tư quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ và chuyên khoang**

*(Kèm theo Công văn số /CHK-TCATB ngày / /2021 của Cục HKVN)*

### **I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ BẤT CẬP TỔNG QUAN**

#### **1. BỐI CẢNH XÂY DỰNG CHÍNH SÁCH**

Ngày 09/01/2009, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 03/2009/NĐ-CP về công tác đảm bảo chuyến bay chuyên cơ. Nghị định 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; quy định trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị liên quan trong công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ.

Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT ngày 13/9/2010 quy định chi tiết các tiêu chuẩn, yêu cầu, quy trình triển khai và trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị liên quan. Thông tư đã thường xuyên được rà soát, bám sát vào thực tiễn, sửa đổi, bổ sung theo hướng điều chỉnh một số tiêu chuẩn cho phù hợp với thực tế áp dụng, tạo điều kiện thuận lợi cho các cơ quan, đơn vị liên quan thực hiện (Thông tư số 53/2015/TT-BGTVT ngày 24/9/2015).

Qua thực tiễn hơn 10 năm thi hành, các quy định về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ đã phát huy được vai trò trong việc đưa công tác phục vụ chuyên cơ đi vào nề nếp; các cơ quan, đơn vị liên quan đã phối hợp chặt chẽ triển khai, tổ chức thực hiện các chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam cũng như phục vụ các chuyến bay chuyên cơ nước ngoài bảo đảm tuyệt đối an toàn, an ninh hàng không, đáp ứng các yêu cầu về nghi thức đón, tiễn, ưu tiên phục vụ với chất lượng dịch vụ tốt nhất. Tuy nhiên, do các nguyên nhân khách quan và chủ quan, các quy định này dần phát sinh một số những bất cập, hạn chế cần được khắc phục trong thời gian sớm nhất.

Năm 2017, Bộ GTVT đã trình Chính phủ dự thảo Nghị định thay thế Nghị định số 03/2009/NĐ-CP nhằm phù hợp với thực tiễn công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, đồng thời khắc phục các vướng mắc còn tồn tại và nâng cao hơn nữa hiệu quả của công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ.

Ngày 02 tháng 11 năm 2021, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 96/2021/NĐ-CP về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang (có hiệu lực thi hành từ ngày 02 tháng 11 năm 2021)

Nhằm quy định chi tiết, cụ thể và thống nhất về tiêu chuẩn, quy trình và các công tác trong bảo đảm chuyến bay chuyên cơ và chuyên khoang, dự thảo Thông tư quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ và chuyên khoang được Cục HKVN dự thảo và trình Bộ GTVT xem xét, ban hành.

## **2. MỤC TIÊU XÂY DỰNG CHÍNH SÁCH**

Việc xây dựng Thông tư quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ và chuyên khoang hướng đến các mục tiêu sau đây:

- Thực hiện quy định tại Điều 13 của Nghị định số 96/2021/NĐ-CP về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang (thay thế Nghị định số 03/2009/NĐ-CP);

- Khắc phục những khó khăn, vướng mắc phát sinh từ thực tiễn thi hành Nghị định số 03/2009/NĐ-CP và các văn bản hướng dẫn, đồng thời bảo đảm tính kế thừa của các quy định còn phù hợp của Nghị định và các văn bản hướng dẫn;

- Quy định chi tiết công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, là cơ sở cho các cơ quan, tổ chức, cá nhân thực hiện thống nhất và thuận lợi công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ;

- Phù hợp với yêu cầu thực tiễn của công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang trong giai đoạn hiện nay.

## **II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH**

### **Nhóm chính sách 1: Các vấn đề chung**

#### **1. Chính sách 1: bố cục các quy định của dự thảo Thông tư**

##### ***1.1. Xác định vấn đề bất cập***

- 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.

##### ***1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề***

Cần kết cấu lại nhằm dễ dàng trong việc thực hiện theo quy trình phục vụ chuyên cơ, chuyên khoang, trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị được cụ thể, chi tiết theo từng nhiệm vụ phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

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

- Phương án 1: Giữ nguyên bố cục tại Thông tư trước đây.

- Phương án 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.

*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*

- Phương án 1: 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.

- Phương án 2 (phương án được lựa chọn): kết cấu theo hướng: các tiêu chuẩn trong công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang được quy định tại Chương về Tiêu chuẩn công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang; các quy định về quy trình phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang được quy định tại Chương về Triển khai, thực hiện phục vụ chuyến bay 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. Cách kết cấu như vậy dễ dàng trong việc thực hiện theo quy trình phục vụ chuyên cơ, chuyên khoang, trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị được cụ thể, chi tiết theo từng nhiệm vụ phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

*1.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn*

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

**2. Chính sách 2: quy định về các tiêu chuẩn cần phải đáp ứng khi phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang**

*2.1. Xác định vấn đề bất cập*

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 các yêu cầu riêng trong công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ theo từng lĩnh vực; trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị trong công tác bảo đảm chuyên cơ. Tuy nhiên, các quy định này chưa thật sự đầy đủ và phù hợp với thực tiễn phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

*2.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

Cần sửa đổi, bổ sung các yêu cầu cụ thể theo quy trình phục vụ chuyên cơ, chuyên khoang, trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị được cụ thể, chi tiết theo từng nhiệm vụ phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

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

- Phương án 1: Quy định về tất cả các tiêu chuẩn (bao gồm cả các tiêu chuẩn tối thiểu, thông thường)

- Phương án 2: Chỉ quy định các tiêu chuẩn cao hơn, khác biệt với tiêu chuẩn đối với chuyến bay thông thường

*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*

- Phương án 1: tổng hợp tất cả các tiêu chuẩn về tàu bay, nhân viên, kỹ thuật..., bao gồm cả tiêu chuẩn với các chuyến bay thông thường và các tiêu chuẩn đối với riêng chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

- Phương án 2 (phương án được lựa chọn): các tiêu chuẩn về an ninh, an toàn đối với các chuyến bay thông thường đã được quy định cụ thể tại Luật HKDD Việt Nam và các văn bản hướng dẫn thi hành. Việc đảm bảo các tiêu chuẩn này là tiên quyết trong triển khai và thực hiện tất cả các chuyến bay hàng không dân dụng, đảm bảo an ninh, an toàn hàng không dân dụng. Đối với các chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang, một số tiêu chuẩn về an ninh, an toàn được yêu cầu cao hơn nhằm đảm bảo tuyệt đối an ninh, an toàn cho đối tượng được phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang. Do đó, việc thực hiện các chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang cần phải đáp ứng các tiêu chuẩn an ninh, an toàn như các chuyến bay thông thường được quy định tại Luật HKDD Việt Nam và các văn bản hướng dẫn thi hành; đồng thời phải đáp ứng các tiêu chuẩn cao hơn được quy định tại dự thảo Thông tư này.

*2.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn*

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

### **3. Vấn đề 3: giải thích từ ngữ:**

*3.1. Xác định vấn đề bất cập*

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) không có nội dung về giải thích từ ngữ. Tuy nhiên, nhằm thống nhất sử dụng trong toàn bộ văn bản cũng như thuận lợi trong việc áp dụng các quy định, một số chữ thuật ngữ chuyên ngành cần được giải thích.

*3.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

Một số chữ thuật ngữ chuyên ngành cần được giải thích nhằm thống nhất sử dụng trong toàn bộ văn bản cũng như thuận lợi trong việc áp dụng các quy định.

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

- Phương án 1: không có điều về giải thích từ ngữ (như Thông tư hiện hành).

- Phương án 2: có điều về giải thích từ ngữ, bao gồm các từ chuyên ngành và thuật ngữ nước ngoài.

#### *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*

- Phương án 1: do dự thảo có bổ sung một số quy định và tiêu chuẩn có sử dụng các từ chuyên ngành và thuật ngữ nước ngoài, nên cần được giải thích từ ngữ để việc áp dụng các quy định được rõ ràng và thống nhất.

- Phương án 2 (phương án được lựa chọn): giải thích các thuật ngữ về: *Thiết bị có thọ mệnh (LLP), Hồng học được phép trì hoãn (ADD), Danh mục thiết bị tối thiểu (MEL)*...

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

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

#### **Nhóm chính sách 2: Tiêu chuẩn về tàu bay**

### **4. Chính sách 4: tiêu chuẩn liên quan đến thọ mệnh tàu bay, động cơ tàu bay**

#### *4.1. Xác định vấn đề bất cập*

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) 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.

#### *4.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

Nhằm đảm bảo độ tin cậy của các thiết bị này trong quá trình thực hiện chuyến bay chuyên cơ, 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

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

- Phương án 1: giữ nguyên như Thông tư trước đây.

- Phương án 2: bổ sung yêu cầu về thời gian hoạt động còn lại tối thiểu 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: thời gian hoạt động còn lại của thiết bị không nhỏ hơn 10% tổng thọ mệnh (life limit) hoặc 1000 lần cất hạ cánh, theo quy định của nhà chế tạo tính theo thời gian (calendar), giờ bay (flight hours) hoặc số lần cất, hạ cánh (cycles).

#### *4.4. 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*

- Phương án 1: thực hiện như quy định hiện hành, 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.

- Phương án 2 (phương án được lựa chọn): 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 thời gian hoạt động còn lại ở mức không nhỏ hơn 10% 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.

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

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

**5. Chính sách 5: bổ sung quy định về việc đảm bảo tính dự phòng cần thiết đối trong trường hợp áp dụng trì hoãn hồng học 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)**

#### *5.1. Xác định vấn đề bất cập*

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) áp dụng đối với các hệ thống trọng yếu của tàu bay, động cơ vẫn đảm bảo an toàn trong quá trình tàu bay, động cơ thực hiện chuyến bay chuyên cơ.

#### *5.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

Đưa ra yêu cầu cao hơn 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.

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

- Phương án 1: giữ nguyên như Thông tư trước đây.
- Phương án 2: bổ sung yêu cầu đối với các hệ thống còn lại khác của tàu bay, trong trường hợp áp dụng trì hoãn hồng học theo tài liệu khai thác, bảo dưỡng yêu cầu còn phải đảm bảo tính dự phòng cần thiết để tàu bay có thể tiếp tục thực hiện chuyến bay nếu tiếp tục hồng học phát sinh trên các hệ thống này trong quá trình thực hiện chuyến bay chuyên cơ.

#### *5.4. 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*

- Phương án 1: theo quy định hiện hành tại Thông tư , áp dụng đối với các hệ thống trọng yếu của tàu bay, động cơ vẫn đảm bảo an toàn trong quá trình tàu bay, động cơ thực hiện chuyến bay chuyên cơ.

- Phương án 2: (phương án được lựa chọn) đưa ra yêu cầu cao hơn 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 (ngoài các hệ thống trọng yếu đã quy định trong

Thông tư trước đây) được lựa chọn làm nhiệm vụ chuyên cơ, nhất là đối với các loại tàu bay, động cơ mới.

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

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

### **6. Chính sách 6: yêu cầu thực hiện đầy đủ các công việc bảo dưỡng, sửa chữa cần thiết**

#### *6.1. Xác định vấn đề bất cập*

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) 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.

#### *6.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

Đưa ra yêu cầu nhằm giảm thiểu việc xảy ra các hỏng hóc lặp lại cũng như các hỏng hóc phát sinh, đảm bảo an toàn tuyệt đối trong quá trình thực hiện chuyến bay chuyên cơ.

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

- Phương án 1: giữ nguyên như Thông tư trước đây
- Phương án 2: bổ sung yêu cầu Hãng hàng không của Việt Nam thực hiện chuyến bay chuyên cơ triển khai thực hiện đầy đủ các công việc bảo dưỡng, sửa chữa cần thiết (theo hướng dẫn của dữ liệu bảo dưỡng được phê chuẩn) nhằm khắc phục tất cả các hỏng hóc trên các hệ thống thiết yếu của tàu bay; đảm bảo tàu bay, động cơ được lựa chọn thực hiện chuyến bay chuyên cơ không có hỏng hóc lặp lại (hỏng hóc tương tự trong khoảng thời gian 03 (ba) ngày khai thác hoặc 07 (bảy) chuyến bay liên tục trên cùng một hệ thống hoặc một thiết bị); hoặc hỏng hóc chưa được khắc phục triệt để; hoặc hỏng hóc được phép trì hoãn theo tài liệu danh mục thiết bị tối thiểu (MEL); hoặc thông báo hỏng hóc (maintenance message đối với B787, maintenance message class 1,2 đối với A321/A350) ngoại trừ các thông báo hỏng hóc (maintenance message) mà theo ý kiến của nhà sản xuất là báo giả (nuisance, spurious) hoặc không yêu cầu thực hiện khắc phục (No maintenance action required).

#### *6.4. 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*

- Phương án 1: Thông tư trước đây 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.

- Phương án 2: (phương án được lựa chọn) đưa ra yêu cầu gắn với trách nhiệm của Hãng hàng không đối với việc thực hiện đầy đủ các công việc bảo dưỡng, sửa chữa cần thiết nhằm khắc phục triệt để các hỏng hóc trên các hệ thống thiết yếu của tàu bay, kể cả các hỏng hóc tiềm ẩn và đảm bảo trên tàu bay không còn bất kỳ cảnh báo hỏng hóc nào, ngoại trừ các thông báo hỏng hóc (maintenance message) mà theo ý kiến của nhà sản xuất là báo giả (nuisance, spurious) hoặc không yêu cầu thực hiện khắc phục (No maintenance action required). Việc tuân thủ yêu cầu này sẽ giảm thiểu việc xảy ra các hỏng hóc lặp lại cũng như các hỏng hóc phát sinh, đảm bảo an toàn tuyệt đối trong quá trình thực hiện chuyến bay chuyên cơ,

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

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

### **Nhóm chính sách 3: Tiêu chuẩn về quản lý hoạt động bay**

#### **7. Chính sách 7: quy định giá trị phân cách giữa các tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang với các tàu bay khác**

##### *7.1. Xác định vấn đề bất cập*

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 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 (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT).

##### *7.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

Quy định nhằm đảm bảo tính đồng bộ và cập nhật lộ trình giảm phân cách tối thiểu sử dụng thiết bị giám sát ATS.

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

- Phương án 1: giữ nguyên như quy định hiện hành

- Phương án 2: Đối với chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang, giá trị phân cách sử dụng thiết bị giám sát ATS được gia tăng gấp 02 lần giá trị phân cách đã được Cục HKVN công bố áp dụng.



#### *7.4. 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*

- Phương án 1: Theo quy định hiện hành, 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.

- Phương án 2: Dự thảo lần này không ghi cụ thể giá trị phân cách nhằm đảm bảo tính đồng bộ và cập nhật lộ trình giảm phân cách tối thiểu sử dụng thiết bị giám sát ATS từ 05 dặm xuống 03 dặm và 10 dặm xuống 5 dặm tại vùng trời kiểm soát tiếp cận và đường dài mà Cục HKVN đang xây dựng và dự kiến chuẩn bị áp dụng. Đồng thời, quy định như vậy cũng phù hợp với quy định về trách nhiệm công bố giá trị phân cách tối thiểu của Cục HKVN tại 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.

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

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

#### **Nhóm chính sách 4: Tiêu chuẩn về nhân viên hàng không**

### **8. Chính sách 8: Tiêu chuẩn đối với nhân viên kiểm soát an ninh hàng không**

#### *8.1. Xác định vấn đề bất cập*

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) không quy định tiêu chuẩn đối với nhân viên an ninh hàng không.

#### *8.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

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

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

- Phương án 1: Không bổ sung tiêu chuẩn đối với nhân viên an ninh hàng không.

- Phương án 2 (phương án được lựa chọn): Bổ sung cụ thể tiêu chuẩn nhân viên kiểm soát an ninh hàng không tham gia phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

*8.4. 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*

- Phương án 1: Thực hiện theo các quy định tại Thông tư số 13/2019/TT-BGTVT ngày 01/02/2016 của Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam đối với nhân viên kiểm soát an ninh hàng không. Tuy nhiên, Thông tư số 13/2019/TT-BGTVT chỉ quy định tiêu chuẩn khi tuyển dụng không quy định về ý thức chấp hành kỷ luật của nhân viên kiểm soát an ninh hàng không trong quá trình làm việc.

- Phương án 2 (phương án được lựa chọn): Quy định tiêu chuẩn đối với nhân viên kiểm soát an ninh hàng không tham gia phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang nhằm sàng lọc được những nhân viên kiểm soát an ninh hàng không có năng lực chuyên môn giỏi, lý lịch rõ ràng, phẩm chất đạo đức và ý thức chấp hành kỷ luật tốt để tham gia phục vụ đảm bảo an ninh tuyệt đối cho chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

*8.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn*

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

**9. Chính sách 9: Yêu cầu về khả năng thông thạo ngôn ngữ tiếng Anh từ mức 04 trở lên theo tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế đối với người lái tàu bay**

*9.1. Xác định vấn đề bất cập*

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 yêu cầu về khả năng thông thạo ngôn ngữ tiếng Anh từ mức 04 trở lên theo tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế đối với người lái tàu bay. Tuy nhiên, có sự trùng lặp khi người được cấp giấy phép lái tàu bay do Cục HKVN cấp đã phải đáp ứng yêu cầu này.

*9.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

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

*9.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề*

- Phương án 1: Giữ nguyên như Thông tư trước đây.

- Phương án 2 (phương án được lựa chọn): Loại bỏ quy định này.

*9.4. 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*

- Phương án 1: thực hiện như quy định hiện hành. Tuy nhiên, có sự trùng lặp khi người được cấp giấy phép lái tàu bay do Cục HKVN cấp đã phải đáp ứng yêu cầu này.

- Phương án 2 (phương án được lựa chọn): Quy định có giấy phép lái tàu bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp đã bao gồm yêu cầu này, do vậy loại bỏ yêu cầu này để tránh trùng lặp nội dung.

*9.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn*

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

**10. Chính sách 10: Tổng số giờ bay tích lũy tối thiểu đối với người lái tàu bay.**

*10.1. Xác định vấn đề bất cập*

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 yêu cầu về tổng số giờ bay tích lũy tối thiểu đối với người lái tàu bay. Tuy nhiên, căn cứ trên thực tiễn, cần nâng cao yêu cầu này nhằm lựa chọn những người lái tàu bay phục vụ chuyến bay chuyên cơ.

*10.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

Đưa ra yêu cầu cao hơn về tổng số giờ bay tích lũy tối thiểu nhằm lựa chọn những người lái tàu bay tích lũy được nhiều kinh nghiệm hơn thực hiện chuyến bay, nâng cao kỹ năng nhận biết tình huống và xử lý tình huống trong khi bay.

*10.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề*

- Phương án 1: Giữ nguyên như Thông tư trước đây.

- Phương án 2 (phương án được lựa chọn):

+ Trong trường hợp loại tàu bay có thời gian chuyến bay trung bình trên chuyến bay lớn hơn 02 giờ: Sửa đổi thông tư, nâng cao tổng số giờ bay tích lũy tối thiểu đối với lái chính là 5000 giờ (1.500 giờ ở vị trí lái chính) và 3000 giờ đối với lái phụ;

+ Trong trường hợp loại tàu bay có thời gian chuyến bay trung bình trên chuyến bay nhỏ hơn 02 giờ: Sửa đổi thông tư, nâng cao tổng số giờ bay tích lũy tối thiểu đối với lái chính là 4000 giờ (1000 giờ ở vị trí lái chính) và 2000 giờ đối với lái phụ.

*10.4. 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*

- Phương án 1: thực hiện như quy định hiện hành.

- Phương án 2 (phương án được lựa chọn): đưa ra yêu cầu cao hơn về tổng số giờ bay tích lũy tối thiểu nhằm lựa chọn những người lái tàu bay tích lũy được nhiều kinh nghiệm hơn thực hiện chuyên bay, nâng cao kỹ năng nhận biết tình huống và xử lý tình huống trong khi bay.

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

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

### **11. Chính sách 11: Giấy phép xác nhận hoàn thành bảo dưỡng của nhân viên kỹ thuật đi theo tàu bay chuyên cơ**

#### *11.1. Xác định vấn đề bất cập*

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 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 thác tàu bay trong chuyên 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.

#### *11.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

Chỉ giữ quy định về giấy phép xác nhận hoàn thành bảo dưỡng mức B1, B2 và loại bỏ quy định về giấy phép xác nhận hoàn thành bảo dưỡng mức C đối với loại tàu bay mà nhân viên đó đi theo phục vụ.

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

- Phương án 1: Giữ nguyên như Thông tư trước đây.

- Phương án 2 (phương án được lựa chọn): Chỉ giữ quy định về giấy phép xác nhận hoàn thành bảo dưỡng mức B1, B2 và loại bỏ quy định về giấy phép xác nhận hoàn thành bảo dưỡng mức C đối với loại tàu bay mà nhân viên đó đi theo phục vụ.

#### *11.4. 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*

- Phương án 1: thực hiện như quy định hiện hành, tuy nhiên phạm vi hoạt động theo yêu cầu đang cao và rộng hơn so với yêu cầu đối với nhân viên kỹ thuật đi theo tàu bay chuyên cơ.

- Phương án 2 (phương án được lựa chọn): 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 thác tàu bay trong chuyên 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.

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

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

## **12. Chính sách 12: Tiêu chuẩn kiểm soát viên không lưu**

### *12.1. Xác định vấn đề bất cập*

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 1 trong các tiêu chuẩn đối với kiểm soát viên không lưu: “Không mắc các sai phạm gây uy hiếp an toàn bay trong thời gian 12 tháng trước khi thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ”, tuy nhiên, chưa xác định rõ sai phạm gây uy hiếp an toàn đến mức độ nào và thời gian quy định là 12 tháng.

### *12.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

Xác định rõ mức độ của sự cố hoạt động bay, đồng thời tăng thời gian quy định đối với Kiểm soát viên không lưu không được phép mắc các sai phạm gây uy hiếp an toàn bay trong thời gian 24 tháng trước khi thực hiện chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

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

- Phương án 1: quy định 1 trong các tiêu chuẩn: “Không mắc các sai phạm gây uy hiếp an toàn bay trong thời gian 12 tháng trước khi thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ”.

- Phương án 2: (phương án được lựa chọn) quy định 1 trong các tiêu chuẩn: “Không mắc các sai phạm gây uy hiếp an toàn bay (không để xảy ra sự cố hoạt động bay mức D trở lên do lỗi liên quan đến kiểm soát viên không lưu) trong thời gian 24 tháng trước khi thực hiện chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang”.

### *12.4. 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*

- Phương án 1: Là quy định hiện hành. Phương án này chưa xác định rõ sai phạm gây uy hiếp an toàn đến mức độ nào và thời gian quy định là 12 tháng.

- Phương án 2: (phương án được lựa chọn) quy định rõ: “Không mắc các sai phạm gây uy hiếp an toàn bay (không để xảy ra sự cố hoạt động bay mức D trở lên do lỗi liên quan đến kiểm soát viên không lưu) trong thời gian 24 tháng trước khi thực hiện chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang”.

Phương án này xác định rõ sự cố hoạt động bay là từ mức D trở lên (đồng bộ với quy định về sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn tại Quyết định số 39/QĐ-CHK ngày 25/02/2015 về Quy chế báo cáo an toàn hàng không).

Phương án này cũng tăng thời gian quy định đối với Kiểm soát viên không lưu không được phép mắc các sai phạm gây uy hiếp an toàn bay trong thời gian 24 tháng trước khi thực hiện chuyến bay chuyên cơ. Nguyên nhân của việc tăng thời gian từ 12 tháng lên 24 tháng là do hiện tại hoạt động bay ngày càng gia tăng, nên không lưu ngày càng phức tạp, do vậy 24 tháng là thời gian để kiểm soát viên không lưu hoàn thành việc huấn luyện lại, quay lại dây chuyền làm việc, thành thực với công việc để có thể tiếp tục thực hiện điều hành chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

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

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

#### **Nhóm chính sách 5: Quy trình thực hiện**

**13. Chính sách 13: Cấp phép bay cho chuyến bay chuyên cơ (thuộc thẩm quyền cấp phép bay của Cục Hàng không Việt Nam gồm chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam, chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài bay qua).**

##### *13.1. Xác định vấn đề bất cập*

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) không quy định cụ thể về cấp phép bay.

##### *13.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

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.

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

- Phương án 1: Không bổ sung nội dung cấp phép bay cho chuyến bay chuyên cơ thuộc thẩm quyền cấp phép của Cục HKVN.

- Phương án 2 (Phương án được lựa chọn): 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.

*13.4. 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*

- Phương án 1: Không bổ sung nội dung cụ thể về việc đề nghị và cấp phép bay cho các chuyến bay chuyên cơ thuộc thẩm quyền cấp phép của Cục HKVN. Việc cấp phép bay thực hiện theo thủ tục về cấp phép bay tại Nghị định số 125/NĐ-CP ngày 04/12/2015 quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay. Tuy nhiên, không

có quy định chi tiết, hướng dẫn về nội dung xin phép bay, thời hạn và đơn vị trực tiếp nhận.

- Phương án 2 (Phương án được lựa chọn):

+ Phương án này hướng dẫn cụ thể cho các hãng HK về thủ tục xin phép bay cho chuyến bay chuyên cơ thuộc thẩm quyền cấp phép của Cục HKVN.

+ Quy định cụ thể thời hạn nộp đơn đề nghị cấp phép bay cho chuyến bay chuyên cơ được giao nhiệm vụ tại khoản 7 Điều 16 Nghị định số 125/NĐ-CP ngày 04/12/2015.

+ Nêu địa chỉ liên lạc cụ thể của cơ quan cấp phép bay của Cục HKVN.

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

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

## **14. Chính sách 14: Giảm thời gian công tác kiểm tra, khắc phục sự cố đường CHC**

### *14.1. Xác định vấn đề bất cập*

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.

### *14.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

Chỉnh sửa nhằm phù hợp với thực tiễn phục vụ chuyến bay chuyên cơ.

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

- Phương án 1: Giữ nguyên theo quy định hiện hành tại khoản 1 Điều 11 Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT ngày 13/9/2010: 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

- Phương án 2 (phương án được lựa chọn): Công việc kiểm tra và khắc phục các sự cố (nếu có) phải được kết thúc 10 phút trước thời gian cất hoặc hạ cánh dự kiến của tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang.

### *14.4. 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*

- Phương án 1: 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 chuyển bay thương mại để phục vụ chuyển bay chuyên cơ.

- Phương án 2 (phương án được lựa chọn): Thời gian từ lúc kết thúc việc kiểm tra và khắc phục sự cố (nếu có) đến thời điểm ngừng hoạt động chuyển bay thương mại để phục vụ chuyển bay chuyên cơ chỉ còn 5 phút. Trong khoảng thời gian 5 phút, số lượng chuyển bay thương mại cất hạ cánh ít (chỉ khoảng từ 2 đến 3 chuyến), do đó nguy cơ phát sinh vật ngoại lai và hư hỏng đường cất hạ cánh được giảm xuống, mức độ an toàn, an ninh của chuyển bay chuyên cơ được nâng cao hơn.

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

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

### **15. Chính sách 15: Hạn chế khai thác tại cảng hàng không, sân bay khi có hoạt động của tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang.**

#### *15.1. Xác định vấn đề bất cập*

Việc dành riêng đường lăn, khu vực sân đỗ tàu bay cho hoạt động bay chuyên cơ, chuyên khoang như hiện nay nhằm mục đích đảm bảo an toàn chuyển bay chuyên cơ, tuy nhiên đang làm hầu hết hoạt động trên cảng hàng không sân bay phải ngừng hoạt động, đôi khi gây lên tình trạng chậm chuyển bay thương mại vì lý do phục vụ chuyên cơ, ảnh hưởng đến năng lực khai thác, chất lượng dịch vụ tại cảng hàng không sân bay.

#### *15.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

Chỉnh sửa nhằm phù hợp với thực tiễn phục vụ chuyển bay chuyên cơ.

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

Phương án 1: Giữ nguyên theo quy định hiện hành

Phương án 2 (phương án được lựa chọn): Bỏ quy định về việc dành riêng đường lăn, khu vực sân đỗ tàu bay cho hoạt động chuyên cơ; bổ sung quy định về khoảng giãn cách an toàn phía trước và sau tàu bay.

#### *15.4. 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*

Phương án 1: Việc dành riêng đường lăn, khu vực sân đỗ tàu bay cho hoạt động bay chuyên cơ, chuyên khoang như hiện nay nhằm mục đích đảm bảo an toàn chuyển bay chuyên cơ, tuy nhiên đang làm hầu hết hoạt động trên cảng hàng không sân bay phải ngừng hoạt động, đôi khi gây lên tình trạng chậm chuyển bay thương mại vì lý do phục vụ chuyên cơ, ảnh hưởng đến năng lực khai thác, chất lượng dịch vụ tại cảng hàng không sân bay.

Phương án 2 (phương án được lựa chọn):



Quy định khoảng giãn cách an toàn trước và sau tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang là 500m vẫn đảm bảo an toàn khai thác tàu bay chuyên cơ, các khu vực khác trên cảng hàng không, sân bay vẫn hoạt động bình thường. Các khu vực có tàu bay chuyên cơ lăn quan cũng được hoạt động trở lại bình thường ngay khi tàu bay chuyên cơ lăn qua. Do đó, quy định này ít gây ảnh hưởng đến hoạt động bình thường tại cảng hàng không, sân bay.

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

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

### **16. Chính sách 16: việc sử dụng thẻ, pin do Bộ Tư lệnh cảnh vệ cấp**

#### *16.1. Xác định vấn đề bất cập*

Việc cấp phát, quản lý thẻ/giấy phép kiểm soát an ninh hàng không cho người/phương tiện phục vụ chuyến bay chuyên cơ nhằm đảm bảo tốt cho công tác phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang. Tuy nhiên, thủ tục quy định cấp thẻ/giấy phép kiểm soát an ninh hàng không có giá trị sử dụng ngắn hạn thì cán bộ của Bộ Tư lệnh Cảnh vệ phải làm thủ tục xin cấp thẻ kiểm soát an ninh hàng không khi phục vụ chuyên cơ, chuyên khoang sẽ ảnh hưởng tới thời gian của cán bộ Bộ Tư lệnh Cảnh vệ. Mặt khác, theo quy định của Pháp lệnh Cảnh vệ, việc bảo vệ đối tượng chuyên cơ thuộc chức năng, nhiệm vụ của Bộ Tư lệnh Cảnh vệ nên nếu không bổ sung mã pin, hoặc thẻ do Bộ Tư lệnh Cảnh vệ cấp gây khó khăn cho công tác bảo vệ của Bộ Tư lệnh cảnh vệ.

#### *16.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

Chỉnh sửa nhằm phù hợp với thực tiễn phục vụ chuyến bay chuyên cơ.

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

- Phương án 1: Giữ nguyên theo quy định hiện hành.
- Phương án 2 (phương án được lựa chọn): Bỏ quy định về thủ tục cấp thẻ kiểm soát an ninh có giá trị sử dụng ngắn hạn “Sau khi kết thúc công việc, người ký nhận thẻ có trách nhiệm thu hồi, trả lại Cảng vụ hàng không số thẻ, giấy phép đã được cấp, ký xác nhận đã trả đầy đủ thẻ, giấy phép và nhận lại giấy tờ nhận dạng đã nộp”.

+ Bổ sung việc sử dụng thẻ, pin do Bộ Tư lệnh Cảnh vệ cấp làm giấy tờ nhận dạng cho người và phương tiện ra/vào khu vực hạn chế của Cảng hàng không, sân bay khi phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

#### *16.4. 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*

- Phương án 1: Việc cấp phát, quản lý thẻ/giấy phép kiểm soát an ninh hàng không cho người/phương tiện phục vụ chuyến bay chuyên cơ nhằm đảm bảo tốt cho công tác phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang. Tuy nhiên, thủ tục quy định cấp thẻ/giấy phép kiểm soát an ninh hàng không có giá trị sử dụng ngắn

hạn thì cán bộ của Bộ Tư lệnh Cảnh vệ phải làm thủ tục xin cấp thẻ kiểm soát an ninh hàng không khi phục vụ chuyên cơ, chuyên khoang sẽ ảnh hưởng tới thời gian của cán bộ Bộ Tư lệnh Cảnh vệ. Mặt khác, theo quy định của Pháp lệnh Cảnh vệ việc bảo vệ đối tượng chuyên cơ thuộc chức năng, nhiệm vụ của Bộ Tư lệnh Cảnh vệ nên nếu không bổ sung mã pin, hoặc thẻ do Bộ Tư lệnh Cảnh vệ cấp gây khó khăn cho công tác bảo vệ của Bộ Tư lệnh cảnh vệ.

- Phương án 2 (phương án được lựa chọn):

+ Thủ tục cấp thẻ/giấy phép kiểm soát an ninh cảng hàng không, sân bay đã được quy định cụ thể trong Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam. Mặt khác, thẻ/giấy phép kiểm soát an ninh cảng hàng không, sân bay hiện tại thêm tem chống giả do Bộ Công an in ấn nên không cần thiết phải thu hồi lại thẻ tránh gây phiền hà, thêm thủ tục cho các cơ quan, đơn vị phục vụ chuyên cơ.

+ Đảm bảo an ninh cho đối tượng chuyên cơ là chức năng chính của lực lượng Cảnh vệ được quy định trong Pháp lệnh Cảnh vệ. Mặt khác, thực tế công tác kiểm soát ra vào khu vực hạn chế phục vụ chuyến bay chuyên cơ thì cán bộ Bộ Tư lệnh Cảnh vệ phối hợp cùng lực lượng kiểm soát an ninh hàng không thực hiện công tác kiểm tra, giám sát người, phương tiện ra/vào khu vực hạn chế. Vì vậy, việc cán bộ Bộ Tư lệnh Cảnh vệ sử dụng pin, thẻ do Bộ Tư lệnh Cảnh vệ cấp để phục vụ chuyến bay chuyên cơ là cần thiết và tạo điều kiện thuận lợi cho công tác bảo vệ đối tượng cảnh vệ mà vẫn bảo đảm an ninh, an toàn tuyệt đối cho đối tượng chuyên cơ, chuyên khoang.

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

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

### **17. Chính sách 17: Thông báo tin tức hàng không**

#### *17.1. Xác định vấn đề bắt cập*

Trong thời gian qua đã có sự thay đổi về cơ cấu tổ chức của một số cơ quan liên quan thuộc doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và doanh nghiệp cảng hàng không. Cụ thể như sau:

+ Hiện tại Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam đã thành lập Trung tâm Quản lý luồng không lưu, trong đó có thực hiện nhiệm vụ điều phối các thông tin về kế hoạch bay chuyên cơ và các sửa đổi, bổ sung có liên quan (trước đây nhiệm vụ này thuộc Trung tâm hiệp đồng – điều hành bay và các công ty quản lý bay khu vực).

+ Bộ phận AIS tại cảng hàng không, sân bay (chịu trách nhiệm nhận thông tin và dự thảo điện văn NOTAM thông báo về hoạt động bay chuyên cơ) trước đây thuộc các cảng hàng không, sân bay nhưng hiện tại đã thuộc Trung tâm Thông báo tin tức hàng không thuộc Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam .

#### *17.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

Chỉnh sửa nhằm phù hợp với thực tiễn phục vụ chuyến bay chuyên cơ.

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

- Phương án 1: Giữ nguyên như quy định hiện hành.
- Phương án 2: Điều chỉnh cơ quan của Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam (Trung tâm Quản lý luồng không lưu) thực hiện thông báo đến các đơn vị liên quan thuộc Tổng công ty về kế hoạch bay chuyên cơ và các sửa đổi, bổ sung có liên quan.

### *17.4. 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*

- Phương án 1: Không còn phù hợp so với quy định hiện hành, do trong thời gian qua đã có sự thay đổi về cơ cấu tổ chức của một số cơ quan liên quan thuộc doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và doanh nghiệp cảng hàng không. Cụ thể như sau:

- + Hiện tại Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam đã thành lập Trung tâm Quản lý luồng không lưu, trong đó có thực hiện nhiệm vụ điều phối các thông tin về kế hoạch bay chuyên cơ và các sửa đổi, bổ sung có liên quan (trước đây nhiệm vụ này thuộc Trung tâm hiệp đồng – điều hành bay và các công ty quản lý bay khu vực).

- + Bộ phận AIS tại cảng hàng không, sân bay (chịu trách nhiệm nhận thông tin và dự thảo điện văn NOTAM thông báo về hoạt động bay chuyên cơ) trước đây thuộc các cảng hàng không, sân bay nhưng hiện tại đã thuộc Trung tâm Thông báo tin tức hàng không thuộc Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam .

- Phương án 2 (phương án được lựa chọn): Điều chỉnh cơ quan của Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam (Trung tâm Quản lý luồng không lưu) thực hiện thông báo đến các đơn vị liên quan thuộc Tổng công ty về kế hoạch bay chuyên cơ và các sửa đổi, bổ sung có liên quan.

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

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

## **18. Chính sách 18: Bảo đảm an ninh hàng không đối với chuyến bay chuyên cơ nước ngoài đi đến Việt Nam**

### *18.1. Xác định vấn đề bất cập*

Cục Hàng không Việt Nam đang thực hiện việc chấp thuận miễn kiểm tra an ninh hàng không dựa trên yêu cầu của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền nhưng không có căn cứ xác định mức độ ảnh hưởng, uy hiếp đến an ninh, an toàn cho tàu bay khi chấp thuận việc miễn kiểm tra an ninh hàng không. Tuy nhiên, cơ sở pháp lý cho việc chấp thuận này chưa đầy đủ.

### *18.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

Chỉnh sửa nhằm phù hợp với thực tiễn phục vụ chuyến bay chuyên cơ.

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

- Phương án 1: Giữ nguyên theo quy định hiện hành.

- Phương án 2 (phương án được lựa chọn): Bổ sung quy định về các thông tin cần thiết trong công văn, công hàm đề nghị miễn kiểm tra an ninh hàng không đối với chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang và cam kết chịu trách nhiệm về an ninh, an toàn của đơn vị đề nghị đối với chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

*18.4. 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*

- Phương án 1: Cục Hàng không Việt Nam đang thực hiện việc chấp thuận miễn kiểm tra an ninh hàng không dựa trên yêu cầu của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền nhưng không có căn cứ xác định mức độ ảnh hưởng, uy hiếp đến an ninh, an toàn cho tàu bay khi chấp thuận việc miễn kiểm tra an ninh hàng không nhưng phải chịu trách nhiệm về quyết định chấp thuận.

- Phương án 2 (phương án được lựa chọn): Đề Cục Hàng không Việt Nam có căn cứ xác định việc miễn kiểm tra an ninh hàng không không uy hiếp đến công tác đảm bảo an ninh, an toàn của tàu bay chuyên cơ, các cơ quan có thẩm quyền và đại sứ quán nước đề nghị miễn kiểm tra an ninh hàng không là đơn vị chủ trì công tác bảo đảm an ninh hàng không đối với đối tượng chuyên cơ phải có cam kết sẽ chịu hoàn toàn trách nhiệm về an ninh, an toàn hàng không đối với chuyến bay chuyên cơ và xác nhận không mang vật phẩm nguy hiểm cấm, hạn chế theo người, hành ký lên tàu bay theo quy định của pháp luật Việt Nam đối với chuyến bay chuyên khoang.

*18.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn*

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

## **19. Chính sách 19: đảm bảo an toàn khai thác của xe tra nạp**

*19.1. Xác định vấn đề bất cập*

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) chưa quy định về việc đảm bảo an toàn khai thác đối với xe tra nạp nhiên liệu.

*19.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

Chỉnh sửa, bổ sung nhằm đảm bảo an toàn tuyệt đối cho các chuyến bay chuyên cơ, tránh xảy ra các sự cố trong quá trình vận chuyển nhiên liệu và quá trình tra nạp nhiên liệu.

*19.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề*

- Phương án 1: giữ nguyên như Thông tư trước đây.

- Phương án 2: bổ sung yêu cầu bảo đảm an toàn khai thác đối với xe tra nạp nhiên liệu phục vụ chuyên cơ. Các xe tra nạp phục vụ chuyên cơ phải là các xe có tình trạng kỹ thuật tốt, xe tra nạp nhiên liệu phải được gắn camera và được lắp đặt thiết bị giám sát hành trình, phải được lãnh đạo đơn vị sử dụng phương tiện phê duyệt trong danh sách phương tiện được phục vụ chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam.

#### *19.4. 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*

- Phương án 1: theo quy định hiện hành tại Thông tư , áp dụng đối với các quy định công tác kiểm tra an ninh đối với phương tiện vận chuyển nhiên liệu của tàu bay chuyên cơ trước khi vào khu bay vẫn đảm bảo an toàn trong quá trình vận chuyển, tra nạp chuyên bay chuyên cơ.

- Phương án 2: (phương án được lựa chọn) đưa ra yêu cầu cao hơn nhằm đảm bảo an toàn tuyệt đối trong quá trình vận chuyển và tra nạp nhiên liệu cho các chuyến bay chuyên cơ. Các yêu cầu đưa ra không ảnh hưởng đến các doanh nghiệp cung cấp nhiên liệu hàng không.

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

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn Phương án 2.

### **III. Đánh giá tác động của Dự thảo Thông tư**

#### **1. Chất lượng của văn bản quy phạm pháp luật**

- Về hình thức: Thông tư được ban hành theo thể thức và quy định về văn bản quy phạm pháp luật hiện hành. Văn bản xây dựng với nguyên tắc có cấu trúc chặt chẽ, logic, khoa học, có chương, phần, điều, khoản phù hợp tạo thành hệ thống thống nhất. Nội dung được chia thành các điều, khoản, mục một cách rõ ràng phù hợp với nội dung muốn truyền tải với nguyên tắc ngắn gọn, rõ ràng, chính xác, chặt chẽ.

- Nội dung thông tư: Có căn cứ pháp luật, hợp hiến, hợp pháp phù hợp với quy định của quốc tế và thực tế hoạt động tại Việt Nam.

#### **2. Những mục đích, yêu cầu và định hướng của văn bản quy phạm pháp luật**

Thông tư triển khai quy định chi tiết theo quy định của Nghị định, trong đó quy định chi tiết về tiêu chuẩn tàu bay, tổ bay, nhân viên hàng không; quy trình quản lý, thực hiện, điều hành và các công tác bảo đảm cần thiết khác phục vụ chuyến bay chuyên cơ do hãng hàng không Việt Nam thực hiện và quy trình phục vụ chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài bay đến, bay đi hoặc bay trong vùng trời Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý .

#### **3. Những kết quả đạt được do sự tác động của pháp luật mang lại**

- Quy định chi tiết, cụ thể, rõ ràng, thống nhất về tiêu chuẩn, quy trình và các công tác khác trong công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ và chuyên khoang.

- Quy định rõ quyền hạn, trách nhiệm, trình tự, thủ tục của từng đối tượng có liên quan trong việc thực hiện quy định của thông tư.

### **IV. LẤY Ý KIẾN**

1. Thực hiện Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật năm 2018 của Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng không Việt Nam (HKVN) đã thực hiện xây dựng dự thảo Thông tư thay thế 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).

2. Ngày 10/8/2021, Cục HKVN có công văn số 3464/CHK-TCATB gửi xin ý kiến các cơ quan, đơn vị có liên quan về hồ sơ Thông tư. Cục HKVN đã nhận được ý kiến của các cơ quan, đơn vị sau: Tổng công ty Hàng không Việt Nam, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, Cảng vụ Hàng không miền Bắc, Cảng vụ Hàng không miền Trung (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.

Ngày 03/11/2021, Cục HKVN có công văn số 5077/CHK-TCATB gửi xin ý kiến (lần 2) một số cơ quan đơn vị có liên quan đối với quy định bổ sung về công tác đảm bảo an toàn đối với phương tiện tra nạp nhiên liệu. Cục HKVN nhận được ý kiến góp ý của Tổng công ty Hàng không Việt Nam. Theo đó, Tổng công ty Hàng không Việt Nam nhất trí với nội dung quy định này và có một số ý kiến bổ sung. Cục HKVN đã tổng hợp tiếp thu và làm rõ, giải trình 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 nói trên.

3. 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.

4. Ngày 19/11/2021, Cục HKVN đã báo cáo Bộ GTVT về Dự thảo Thông tư.

#### **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 nêu được ban hành.

**CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**