

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: /CHK-TCATB

Hà Nội, ngày tháng 5 năm 2022

V/v tổng hợp, tiếp thu, giải trình ý kiến
các đơn vị về dự thảo Thông tư quy định
chi tiết về công tác bảo đảm chuyển bay
chuyên cơ, chuyên khoang

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải

Cục Hàng không Việt Nam nhận được công văn số 3910/BGTVT-VT ngày 21 tháng 04 năm 2022 của Bộ Giao thông vận tải về việc xây dựng Thông tư quy định chi tiết về công tác đảm bảo chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang. Cục Hàng không Việt Nam đã nghiên cứu ý kiến của các Vụ: Pháp chế, Kết cấu hạ tầng giao thông; Thanh tra Bộ, Văn Phòng Bộ và tổng hợp, tiếp thu, giải trình các ý kiến tham gia đóng góp của các đơn vị nêu trên tại Phụ lục 1 kèm theo công văn này. Dự thảo Thông tư quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang được gửi kèm theo Phụ lục 2 của công văn này.

Cục HKVN trân trọng báo cáo./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Vụ ATGT;
- Vụ VT;
- PCT Hồ Minh Tấn;
- Phòng PC-HTQT (để phối hợp);
- Lưu: VT, TCATB (PTS03bn)

CỤC TRƯỞNG

Đinh Việt Thắng

PHỤ LỤC 1. Tổng hợp, tiếp thu, giải trình các ý kiến tham gia đóng góp các đơn vị
(Kèm theo công văn số /CHK-TCATB ngày tháng 05 năm 2022)

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
1.	Điều 1. Phạm vi áp dụng	“Thông tư này quy định về tiêu chuẩn tàu 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, chuyên khoang của Việt Nam do hãng hàng không của Việt Nam thực hiện và quy trình phục vụ chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài.”	đề nghị bỏ từ “cơ quan”	Vụ Pháp chế		- Đã tiếp thu chỉnh sửa
2.	Điều 2. Đối tượng áp dụng	“Thông tư này áp dụng đối với cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan đến việc bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam và chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài bay trong vùng trời Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.”	đề nghị bỏ từ “cơ quan”	Vụ Pháp chế		Đã tiếp thu chỉnh sửa
3.	Điều 3. Giải thích từ ngữ	Khoản 3: “ <i>Danh mục thiết bị tối thiểu (MEL) là danh mục do người khai thác tàu bay xây dựng phù hợp với, hoặc quy định chặt chẽ hơn danh mục thiết bị tối thiểu gốc (MMEL) của loại tàu bay đó, được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn nhằm cho phép tàu bay vào khai thác với</i>	đề nghị viết lại đoạn “... <i>xây dựng phù hợp với, hoặc quy định chặt chẽ hơn ...</i> ”, đồng thời đề nghị làm rõ “... <u>được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn</u> nhằm cho phép tàu bay vào khai thác với một số thiết bị, bộ phận ..” đã được quy định tại văn bản QPPL	Vụ Pháp chế	đã được quy định tại văn bản QPPL nào để tránh phát sinh thủ tục hành chính tại dự thảo Thông tư.	Tiếp thu và chỉnh sửa dự thảo Tài liệu MEL nằm trong hệ thống tài liệu khai thác được Cục HKVN phê chuẩn của người khai

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
		một số thiết bị, bộ phận không hoạt động trên nguyên tắc tuân thủ các điều kiện cụ thể.”	nào để tránh phát sinh thủ tục hành chính tại dự thảo Thông tư.			thác tàu bay và đã có thủ tục hành chính
4.	Điều 3. Giải thích từ ngữ	Khoản 3: “ <i>Danh mục thiết bị tối thiểu (MEL)</i> là danh mục do người khai thác tàu bay xây dựng phù hợp với, hoặc quy định chặt chẽ hơn danh mục thiết bị tối thiểu gốc (MMEL) của loại tàu bay đó, được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn nhằm cho phép tàu bay vào khai thác với một số thiết bị, bộ phận không hoạt động trên nguyên tắc tuân thủ các điều kiện cụ thể.”		Vụ Pháp chế	đề nghị xem xét lại quy định này vì đây là nội dung từ viết tắt, không phải là giải thích thuật ngữ	Tiếp thu sửa đổi
5.	Điều 3. Giải thích từ ngữ	Khoản 4: “ <i>ATS (Air Traffic Service)</i> là dịch vụ không lưu.”		Vụ Pháp chế	đề nghị xem xét lại quy định này vì đây là nội dung từ viết tắt, không phải là giải thích thuật ngữ	Tiếp thu ý kiến và sửa tiêu đề của Điều 3 thành: “Giải thích từ ngữ và từ viết tắt”
6.	Điều 3. Giải thích từ ngữ	Khoản 7: “ <i>Khách chuyên cơ</i> là đối tượng được phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang; thành viên chính thức và đoàn tùy tùng do cơ quan có thẩm quyền thông báo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang xác định.”	đề nghị sửa thành “Khách chuyên cơ, chuyên khoang ...”	Vụ Pháp chế	vì nội dung có điều tiết đến cả chuyến bay chuyên khoang.	Đã tiếp thu chỉnh sửa
7.	Điều 4. Tiêu chuẩn đối với	Khoản 2: “Có thời gian hoạt động khai thác tàu bay thương		Vụ Pháp chế	đề nghị làm rõ “... chương trình độ tin	Đề nghị giữ nguyên nội dung

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
	hãng hàng không của Việt Nam thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam.	mại tối thiểu là 05 (năm); có chương trình quản lý an toàn và chương trình độ tin cậy đối với việc khai thác và bảo đảm kỹ thuật tàu bay theo quy định được thực hiện đáp ứng đầy đủ và toàn diện các yêu cầu về an toàn hàng không.”			cậy đối với khai thác và bảo đảm kỹ thuật tàu bay theo quy định” là quy định nào, được quy định tại văn bản QPPL nào.	Điều 4, Khoản 2 và giải trình như sau Lý do: chương trình độ tin cậy đối với việc khai thác và bảo đảm kỹ thuật tàu bay được hãng hàng không thiết lập và tuân thủ theo quy định tại: - Quy định tại Annex 6, Phần 1, Mục 11.3 - của ICAO - Phần 12 - Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay (Điều 12.247) ban hành theo Thông tư 42/2020/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung các Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT; số 03/2016/TT-BGTVT và số

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
						01/2011/TT- BGTVT của Bộ GTVT.
8.	Điều 5. Tiêu chuẩn tàu bay chuyên cơ.	Khoản 7: “Được Tổng Giám đốc hoặc Giám đốc hãng hàng không của Việt Nam quyết định bằng văn bản cho tàu bay được thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam.”		Vụ Pháp chế	nội dung tại khoản này chưa đảm bảo tính rõ ràng, do đó đề nghị quy định theo hướng của hãng nào quy định cho hàng đó.	Tiếp thu và sửa đổi cho rõ nghĩa Sửa lại như sau: “Được người đứng đầu hãng hàng không thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam quyết định bằng văn bản cho tàu bay được thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam.”
9.	Điều 6. Tiêu chuẩn đối với động cơ của tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam.			Vụ Pháp chế	đề nghị rà soát quy định tại điều này để tránh trùng lặp với các quy định tại điểm a, b khoản 3, khoản 4 của dự thảo Thông tư.	Đề nghị giữ nguyên nội dung Dự thảo. Lý do: Điều 6 quy định Tiêu chuẩn đối với động cơ của tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên cơ. Điều 5 quy định Tiêu chuẩn đối với tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên cơ.

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
10.	Điều 6. Tiêu chuẩn đối với động cơ của tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam.	Khoản 1: “Trên các hệ thống trọng yếu của động cơ tàu bay, bao gồm hệ thống điều khiển động cơ, báo và dập cháy, hiển thị tham số hoạt động của động 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).”		Vụ Pháp chế	đề nghị làm rõ “hệ thống trọng yếu của động cơ ...” là hệ thống gì để đảm bảo tính rõ ràng, khả thi trong quá trình thực hiện.	Đã tiếp thu, sửa đổi làm rõ nghĩa nội dung của khoản này “các hệ thống trọng yếu của động cơ tàu bay bao gồm hệ thống điều khiển động cơ, báo và dập cháy...” Ghi chú: bỏ dấu phẩy trong cụm từ “... động cơ tàu bay bao gồm...”
11.	Điều 6. Tiêu chuẩn đối với động cơ của tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam.	Khoản 7		Vụ Pháp chế	đề nghị tương tự như khoản 7 Điều 5.	Đã tiếp thu sửa đổi Điểm a, Khoản 3 của Điều 5 (tương tự Khoản 1, Điều 6) liên quan đến hệ thống trọng yếu của tàu bay.

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
12.	Điều 7. Phân cách giữa tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang với các tàu bay khác và phân cách giữa các tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang	Khoản 1: “Trong khu vực sân bay, việc phân cách tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang với các tàu bay khác trên mặt đất trong khu hoạt động bay phải phù hợp với các điều kiện hạn chế khai thác quy định tại Điều 30 của Thông tư này.”		Vụ Pháp chế	đề nghị xem xét lại dẫn chiếu đến Điều 30 của Thông tư vì Điều 30 không quy định các điều kiện hạn chế khai thác.	Tiếp thu chỉnh sửa dẫn chiếu lại đến điều 28, như sau: “Trong khu vực sân bay, việc phân cách tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang với các tàu bay khác trên mặt đất trong khu hoạt động bay phải phù hợp với các điều kiện hạn chế khai thác quy định tại Điều 28 của Thông tư này.”
13.	Điều 7. Phân cách giữa tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang với các tàu bay khác và phân cách giữa các tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang	Khoản 2: “Trong khu vực kiểm soát tiếp cận, không áp dụng hình thức bay vượt tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang trên cùng một hành lang, vệt bay. Giá trị phân cách tối thiểu giữa tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang và các tàu bay khác trong khu vực kiểm soát tiếp cận được áp dụng như sau:” Điểm b: “Các hình thức phân cách khác áp dụng theo tiêu chuẩn đã công bố.”		Vụ Pháp chế	đề nghị làm rõ “các hình thức phân cách khác áp dụng theo tiêu chuẩn đã công bố” là hình thức gì, tiêu chuẩn do cơ quan nào công bố.	Đề nghị giữ nguyên và giải trình như sau: Các hình thức phân cách giữa các tàu bay được quy định tại Điều 36 và Điều 37 Thông tư 19/2017/TT-BGTVT về Quản lý và bảo đảm hoạt động bay:

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
						- Điều 36. Các hình thức phân cách giữa các tàu bay” -Điều 37. Giá trị phân cách tối thiểu: Cục HKVN công bố giá trị phân cách tối thiểu, phạm vi áp dụng trong AIP Việt Nam.
14.	Điều 7. Phân cách giữa tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang với các tàu bay khác và phân cách giữa các tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang	Khoản 3: “Trong khu vực kiểm soát đường dài, việc phân cách giữa tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang và các tàu bay khác phải đảm bảo các yêu cầu sau:” Điểm a: “Hạn chế tối đa việc thay đổi độ cao bay đường dài, hướng bay so với đường bay theo kế hoạch bay của tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang;”	quy định “hạn chế tối đa việc thay đổi độ cao bay đường dài còn chung chung, khó xác định	Vụ Pháp chế	đề nghị đưa ra yêu cầu cụ thể phải áp dụng để đảm bảo tính rõ ràng, khả thi trong quá trình áp dụng	Tiếp thu và chỉnh sửa: “Trừ trường hợp vì lý do an ninh an toàn, KSVKL không thay đổi độ cao bay đường dài so với đường bay theo kế hoạch bay của tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang”
15.	Điều 7. Phân cách giữa tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang với các tàu bay	Khoản 4: “Giá trị phân cách giữa các tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang với nhau được áp dụng theo giá trị phân cách được Cục Hàng không Việt Nam công bố áp dụng.”	đề nghị xem xét lại quy định “... được Cục Hàng không Việt Nam công bố áp dụng”	Vụ Pháp chế	để tránh việc quy định có chứa quy phạm tại văn bản cá biệt.	Đã tiếp thu chỉnh sửa lại như sau: “Giá trị phân cách giữa các tàu bay

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
	khác và phân cách giữa các tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang					chuyên cơ, chuyên khoang với nhau được áp dụng theo giá trị phân cách như phân cách giữa tàu bay chuyên cơ với các tàu bay khác.” Lí do: giữ nguyên theo nội dung tại Khoản 4, Điều 15 Thông tư 28/2010/TT-BGTVT, để tránh việc quy định có chứa quy phạm tại văn bản cá biệt
16.	Điều 8. Tiêu chuẩn đối với phương tiện, thiết bị phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang	Khoản 2: “Phương tiện tham gia phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang phải đảm bảo không có sự cố xảy ra trong thời gian 01 tuần trước thời điểm phục vụ chuyến bay.”	đề nghị sửa từ “01 tuần” thành “7 ngày”.	Vụ Pháp chế		Tiếp thu và đã chỉnh sửa
17.	Điều 9. Tiêu chuẩn đối với cổng từ, máy soi chiếu tia	Khoản 1: “Đáp ứng các yêu cầu về kỹ thuật theo quy định.”	đề nghị làm rõ quy định “đáp ứng các yêu cầu về kỹ thuật theo quy định” là yêu cầu gì?	Vụ Pháp chế		Đã tiếp thu và chỉnh sửa như sau: “Đáp ứng các

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
	X					yêu cầu về kỹ thuật theo quy định tại Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam”
18.	Điều 10. Người lái tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam		đề nghị sửa thành “Tiêu chuẩn của người ...”	Vụ Pháp chế		Đã tiếp thu và chỉnh sửa
19.	Điều 10. Người lái tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam	Khoản 1: “Đối với người lái tàu bay có quốc tịch Việt Nam.” Điểm b: “Có tổng số giờ bay tích lũy tối thiểu là 5.000 giờ đối với lái chính (1.500 giờ ở vị trí lái chính) và 3.000 giờ đối với lái phụ trong trường hợp loại tàu bay có thời gian chuyển bay trung bình trên chuyến bay lớn hơn 02 (hai) giờ; 4.000 giờ đối với lái chính (1.000 giờ ở vị trí lái chính) và 2.000 giờ đối với lái phụ trong trường hợp loại tàu bay có thời gian chuyển bay trung bình trên chuyến bay nhỏ hơn 02 (hai) giờ;”	đề nghị làm rõ quy định “Có tổng số giờ bay tích lũy tối thiểu là 5.000 giờ đối với lái chính” và: “1.500 giờ ở vị trí lái chính”; “4.000 giờ đối với lái chính” và “2.000 giờ đối với lái phụ”	Vụ Pháp chế	để bảo đảm tính logic và tránh mâu thuẫn.	Đã tiếp thu chỉnh sửa
20.	Điều 10. Người lái tàu	Khoản 1: “Đối với người lái tàu bay có quốc tịch Việt Nam.”	đề nghị tương tự như Khoản 7 Điều 5: nội dung tại khoản	Vụ Pháp chế	đề nghị quy định theo hướng của	Đã tiếp thu theo hướng làm rõ

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
	bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam	Điểm e: “Được Tổng Giám đốc hoặc Giám đốc hãng hàng không của Việt Nam quyết định bằng văn bản được thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam.”	này chưa đảm bảo tính rõ ràng		hãng nào quy định cho hàng đó.	như sau: ” Được người đứng đầu hãng hàng không thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam quyết định bằng văn bản được thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam”
21.	Điều 10. Người lái tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam	Khoản 2: “Đối với người lái tàu bay có quốc tịch nước ngoài: (chỉ được thực hiện chuyến bay chuyên khoang, có trên 2000 giờ bay trên loại tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên khoang)” Điểm e: “Được Tổng Giám đốc hoặc Giám đốc hãng hàng không của Việt Nam quyết định bằng văn bản được thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam.”	đề nghị tương tự như Khoản 7 Điều 5: nội dung tại khoản này chưa đảm bảo tính rõ ràng	Vụ Pháp chế	đề nghị quy định theo hướng của hãng nào quy định cho hàng đó.	Đã tiếp thu theo hướng làm rõ như sau: “Được người đứng đầu hãng hàng không thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam quyết định bằng văn bản được thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam.”
22.	Điều 11. Tiếp viên phục vụ trên tàu bay chuyên cơ, chuyên		đề nghị sửa thành “Tiêu chuẩn của tiếp viên phục vụ ...”.	Vụ Pháp chế		Đã tiếp thu chỉnh sửa

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
	khoang của Việt Nam					
23.	Điều 11. Tiếp viên phục vụ trên tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam	Khoản 2: “Đáp ứng tiêu chuẩn sức khỏe theo quy định”	đề nghị làm rõ quy định “Đáp ứng tiêu chuẩn sức khỏe theo quy định” là quy định nào?	Vụ Pháp chế		Đã tiếp thu chỉnh sửa như sau: “Đáp ứng tiêu chuẩn sức khỏe theo quy định hiện hành” Thông tư liên tịch 18/2012/TTLT-BYT-BGTVT ngày 05/11/2012 quy định tiêu chuẩn sức khỏe của nhân viên hàng không và điều kiện đối với cơ sở y tế thực hiện việc khám sức khỏe cho nhân viên hàng không”
24.	Điều 11. Tiếp viên phục vụ trên tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam	Khoản 8: “Được Tổng Giám đốc hoặc Giám đốc hãng hàng không của Việt Nam quyết định bằng văn bản được thực hiện chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam.”	đề nghị tương tự như Khoản 7 Điều 5: nội dung tại khoản này chưa đảm bảo tính rõ ràng	Vụ Pháp chế	đề nghị quy định theo hướng của hãng nào quy định cho hàng đó.	Đã tiếp thu theo hướng làm rõ như sau: “Được người đứng đầu hãng hàng không thực hiện chuyến bay

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
						chuyên cơ của Việt Nam quyết định bằng văn bản được thực hiện chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam”
25.	Điều 13. Tiêu chuẩn kiểm soát viên không lưu	Khoản 2: “Có trình độ nghiệp vụ và kinh nghiệm xử lý tốt các tình huống bất trắc khi điều hành bay.”	đề nghị làm rõ quy định “Có trình độ nghiệp vụ và kinh nghiệm xử lý tốt...”	Vụ Pháp chế	để bảo đảm tính rõ ràng trong quá trình triển khai thực hiện.	Đề nghị giữ nguyên nội dung và giải trình như sau: Tại Khoản 3 và 5, Điều 13 nêu cụ thể: KSVKL thực hiện nhiệm vụ điều hành bay có tối thiểu 03 năm kinh nghiệm, không mắc các sai phạm gây uy hiếp an toàn (không để xảy ra sự cố hoạt động bay mức D trở lên do nguyên nhân trực tiếp của kiểm soát viên không lưu) bay trong thời gian 12 tháng trước khi thực hiện chuyến

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
						bay chuyên cơ, chuyên khoang
26.	Điều 13. Tiêu chuẩn kiểm soát viên không lưu	Khoản 6: “Được người đứng đầu doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đảm bảo hoạt động bay hoặc người được ủy quyền đánh giá năng lực, quyết định bằng văn bản được thực hiện chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang đối với kiểm soát viên không lưu trực thuộc.”	đề nghị làm rõ cơ sở của quy định “ủy quyền đánh giá năng lực, quyết định...”.	Vụ Pháp chế		Tiếp thu sửa đổi như sau: “Được người đứng đầu doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đảm bảo hoạt động bay đánh giá năng lực, quyết định bằng văn bản được thực hiện chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang đối với kiểm soát viên không lưu trực thuộc.””
27.	Điều 17. Tiêu chuẩn nhân viên điều phái hàng không	Khoản 1: “Có giấy phép nhân viên điều phái còn hiệu lực do Cục Hàng không Việt Nam cấp;”	đề nghị sửa thành “Có giấy phép nhân viên điều phái do Cục Hàng không Việt Nam cấp còn hiệu lực”	Vụ Pháp chế		Đã tiếp thu và chỉnh sửa
28.	Điều 18. Tiếp nhận, triển khai nhiệm vụ bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên		đề nghị xem xét gộp 2 điều này	Vụ Pháp chế	vì nội dung đang quy định giống nhau.	Đề nghị giữ nguyên và giải trình như sau: - Điều 18 quy định về việc tiếp nhận, triển khai nhiệm vụ bảo

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
	khoang của Việt Nam					đảm chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam; - Điều 19 quy định về việc tiếp nhận, triển khai chuyển bay chuyên cơ của nước ngoài bay đi/đến và bay trong lãnh thổ Việt Nam, nội dung có sự khác nhau. Tuy nhiên, sửa lại khoản 2 Điều 19 cho phù hợp như sau: sửa "...thông báo chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam..." thành: "...thông báo chuyển bay chuyên cơ của nước ngoài..."
29.	Điều 19. Tiếp nhận, triển khai chuyển bay chuyên cơ của nước ngoài bay đi/đến và bay trong lãnh thổ Việt Nam					
30.	Điều 18. Tiếp nhận, triển khai nhiệm vụ bảo đảm chuyển bay	Khoản 1: “Ngay sau khi Cục Hàng không Việt Nam tiếp nhận thông báo chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam và thông tin thay đổi, bổ sung đổi	đề nghị làm rõ “Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm triển khai thông báo chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam	Vụ Pháp chế		Tiếp thu, sửa đổi như sau: “Ngay sau khi Cục Hàng không Việt Nam tiếp

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
	chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam	với thông báo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam từ cơ quan có thẩm quyền thông báo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm triển khai thông báo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam theo hình thức phù hợp nhằm đảm bảo tính kịp thời trong công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang tới các cơ quan, đơn vị sau:”	<u>theo hình thức phù hợp...</u> ” là hình thức nào?			nhận thông báo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam và thông tin thay đổi, bổ sung đối với thông báo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam từ cơ quan có thẩm quyền thông báo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm triển khai thông báo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam tới các cơ quan, đơn vị sau:”
31.	Điều 18. Tiếp nhận, triển khai nhiệm vụ bảo đảm chuyến bay chuyên cơ,	Khoản 3: “Cơ quan, đơn vị nhận thông báo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam có trách nhiệm triển khai, ghi nhận và lưu trữ đầy đủ các thông tin về việc thực hiện nhiệm vụ theo quy	đề nghị làm rõ “Cơ quan, đơn vị nhận thông báo ...” là cơ quan nào?	Vụ Pháp chế		Tiếp thu sửa đổi như sau: “Các cơ quan, đơn vị quy định tại Khoản 1 của Điều này có trách

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
	chuyên khoang của Việt Nam	định.”				nhiệm triển khai, ghi nhận và lưu trữ đầy đủ các thông tin về việc thực hiện nhiệm vụ theo quy định”
32.	Chương III. TRIỂN KHAI, THỰC HIỆN PHỤC VỤ CHUYẾN BAY CHUYÊN CƠ, CHUYÊN KHOANG	Mục 2. Quy trình thực hiện thuộc lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay	đề nghị chỉnh lý lại tên mục này cho phù hợp	Vụ Pháp chế		Đã tiếp thu và chỉnh sửa lại như sau: “Quy trình chuẩn bị tàu bay, kế hoạch bay và công tác đảm bảo an ninh, an toàn cho chuyến bay chuyên cơ”
33.	Điều 21. Xác nhận tình trạng kỹ thuật tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam		đề nghị bỏ cụm từ “của Việt Nam”	Vụ Pháp chế		Đề nghị giữ nguyên và giải trình như sau: Do chỉ có thẩm quyền đối với các chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam.
34.	Điều 21. Xác nhận tình trạng kỹ thuật tàu bay thực hiện	Khoản 1: “Ngoài việc tuân thủ các quy định về xác nhận hoàn thành bảo dưỡng, nhân viên kỹ thuật của hãng hàng không của Việt Nam phục vụ chuyến bay	đề nghị làm rõ quy định “Ngoài xác định tuân thủ các quy định về xác nhận hoàn thành bảo dưỡng, ...” là quy định nào?	Vụ Pháp chế		Đề nghị giữ nguyên quy định, tuy nhiên có bổ sung nội dung như sau:

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
	chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam	chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam phải ký xác nhận tàu bay đảm bảo tiêu chuẩn đủ điều kiện bay vào sổ Nhật ký chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam.”				- Làm rõ quy định: Ngoài việc tuân thủ các quy định về xác nhận hoàn thành bảo dưỡng tại Bộ QCATHK lĩnh vực tàu bay, khai thác tàu bay, các hãng hàng không cần phải ký xác nhận tàu bay đảm bảo tiêu chuẩn đủ điều kiện bay vào sổ Nhật ký chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam nhằm mục đích theo dõi, quản lý chuyến bay chuyên cơ. - Tuy nhiên, bổ sung và viết lại như sau: “Ngoài việc tuân thủ các quy định về xác nhận hoàn thành bảo dưỡng, nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
						tàu bay và người đứng đầu của hãng hàng không phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam phải ký xác nhận tàu bay đảm bảo tiêu chuẩn đủ điều kiện bay vào sổ Nhật ký chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam.”
35.	Điều 23. Quản lý danh mục tàu bay, động cơ tàu bay chuyên cơ và danh sách tổ bay, nhân viên kỹ thuật thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam	Khoản 2: “Hãng hàng không của Việt Nam thực hiện chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam thông báo bằng văn bản hoặc hình thức thích hợp cho Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không liên quan danh sách cán bộ, nhân viên của hãng hàng không, tổ bay, tiếp viên, nhân viên kỹ thuật, nhân viên hướng dẫn chất xếp, nhân viên cân bằng trọng tải, nhân viên điều phối phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam trước khi thực hiện việc đưa khách lên tàu bay.”	đề nghị làm rõ quy định “... hoặc hình thức phù hợp khác” là hình thức nào?	Vụ Pháp chế		Tiếp thu sửa đổi như sau: “Hãng hàng không của Việt Nam thực hiện chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam thông báo bằng văn bản cho Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không liên quan danh sách cán bộ, nhân viên của hãng hàng

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
						không, tổ bay, tiếp viên, nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay, nhân viên hướng dẫn chất xếp, nhân viên cân bằng trọng tải, nhân viên điều phái phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam trước khi thực hiện việc đưa khách lên tàu bay.”
36.	Chương III. TRIỂN KHAI, THỰC HIỆN PHỤC VỤ CHUYẾN BAY CHUYÊN CƠ, CHUYÊN KHOANG	Mục 3. Cấp phép bay chuyến bay chuyên cơ	tại Điều 94 Luật Hàng không dân dụng quy định “Chính phủ quy định chi tiết ... về cấp phép bay ...”. Do đó, quy định tại Điều 24, 25, 26 Thông tư này là chưa phù hợp, do đó đề nghị xem xét lại để tránh quy định thủ tục hành chính tại Thông tư, đảm bảo đúng thẩm quyền và phạm vi điều chỉnh của Thông tư.	Vụ Pháp chế	Thủ tục cấp phép bay chuyến bay chuyên cơ đã được quy định tại Chương III của Nghị số 125/2015/NĐ-CP ngày 04/12/2015 quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay. Theo đó, thời hạn nộp đơn đề nghị, thời hạn cấp, sửa đổi phép bay đã	Đã tiếp thu và bỏ các Điều 24, Điều 25 và Điều 26.

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
					được quy định tại Điều 16 Chương III của Nghị định số 125/2015/NĐ-CP.	
37.	Điều 33. Đảm bảo an ninh, an toàn đối với nhiên liệu và công tác tra nạp nhiên liệu cho chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam	Khoản 1: “Hãng hàng không của Việt Nam kiểm tra, giám sát việc bảo đảm chất lượng và an toàn đối với nhiên liệu và quá trình tra nạp nhiên liệu cho chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam theo quy định.”	đề nghị làm rõ “Việc cấp, quản lý ... theo quy định” là quy định nào?	Vụ Pháp chế		Đã tiếp thu và làm rõ như sau: “Hãng hàng không của Việt Nam kiểm tra, giám sát việc bảo đảm chất lượng và an toàn đối với nhiên liệu và quá trình tra nạp nhiên liệu cho chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam theo quy định tại Thông tư quy định về việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không.”
38.	Điều 33. Đảm bảo an ninh, an toàn đối với nhiên liệu và công tác tra nạp nhiên liệu cho chuyến	Khoản 2: “Các đơn vị cung cấp dịch vụ nhiên liệu cho chuyến bay chuyên cơ tại Việt Nam phải đảm bảo xe tra nạp nhiên liệu tra nạp cho tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam phải được kiểm tra, đảm bảo có tình trạng kỹ thuật tốt; phải được	đề nghị chỉnh lý cụm từ “Thủ trưởng đơn vị” cho phù hợp với doanh nghiệp. Đồng thời, rà soát lại toàn bộ dự thảo Thông tư để chỉnh lý.	Vụ Pháp chế		Đã tiếp thu và chỉnh sửa

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
	bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam	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.” Khoản 3: “Nhiên liệu trước khi nạp lên tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam phải có các xác nhận về chất lượng đáp ứng yêu cầu của Tiêu chuẩn quốc gia hoặc tiêu chuẩn quốc tế với phiên bản hiện hành. Các xác nhận về chất lượng nhiên liệu phải được thủ trưởng hoặc người được ủy quyền của đơn vị cung cấp nhiên liệu và người phụ trách phòng thử nghiệm ký xác nhận và phải còn thời gian hiệu lực.”				
39.	Điều 33. Đảm bảo an ninh, an toàn đối với nhiên liệu và công tác tra nạp nhiên liệu cho chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam	Khoản 3: “Nhiên liệu trước khi nạp lên tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam phải có các xác nhận về chất lượng đáp ứng yêu cầu của Tiêu chuẩn quốc gia hoặc tiêu chuẩn quốc tế với phiên bản hiện hành. Các xác nhận về chất lượng nhiên liệu phải được thủ trưởng hoặc người được ủy quyền của đơn vị cung cấp nhiên liệu và người phụ trách phòng thử nghiệm ký xác nhận và phải còn	đề nghị làm rõ quy định “... Tiêu chuẩn quốc gia hoặc tiêu chuẩn quốc tế với phiên bản hiện hành ...” là phiên bản nào để bảo đảm tính rõ ràng, khả thi trong quá trình thực hiện.	Vụ Pháp chế	để bảo đảm tính rõ ràng, khả thi trong quá trình thực hiện	Đã tiếp thu và chỉnh sửa như sau: “...phải có các xác nhận về chất lượng đáp ứng yêu cầu của Tiêu chuẩn quốc gia hoặc tiêu chuẩn quốc tế quy định tại Thông tư quy định về việc bảo đảm kỹ thuật

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
		thời gian hiệu lực.”				nhiên liệu hàng không.”
40.	Điều 33. Đảm bảo an ninh, an toàn đối với nhiên liệu và công tác tra nạp nhiên liệu cho chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam	Khoản 7: “Lấy mẫu, lưu trữ mẫu nhiên liệu và các giấy chứng nhận kiểm tra chất lượng nhiên liệu tại Việt Nam.” Điểm a: “Trước khi tra nạp phải tiến hành lấy mẫu có dung tích tối thiểu là 01 lít nhiên liệu còn lại trên tàu bay và nhiên liệu chứa trên xe tra nạp, niêm phong và lưu mẫu nhiên liệu; vật dụng dùng để lưu mẫu phải đáp ứng tiêu chuẩn của Việt Nam hoặc quốc tế đối với nhiên liệu hàng không đang hiện hành;”	đề nghị làm rõ “Trước khi tra nạp phải tiến hành lấy mẫu ...” là ai lấy mẫu?	Vụ Pháp chế		Tiếp thu sửa đổi làm rõ như sau: “Trước khi tra nạp, hãng hàng không thực hiện chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang phải tiến hành lấy mẫu có dung tích tối thiểu là 01 lít...”
41.	Chương II. TIÊU CHUẨN CÔNG TÁC ĐẢM BẢO THỰC HIỆN CHUYẾN BAY CHUYÊN CƠ, CHUYÊN KHOANG	Mục 2. Tiêu chuẩn thuộc lĩnh vực quản lý hoạt động bay	Tại khoản 1 Điều 13 Nghị định số 96/2021/NĐ-CP ngày 2//11/2021 của Chính phủ về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang quy định: “ <i>Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tiêu chuẩn tàu 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, chuyên khoang của Việt Nam do hãng hàng không của Việt Nam thực hiện</i> ”	Vụ Pháp chế	Đề phù hợp với Khoản 1, Điều 13 Nghị định số 96/2021/NĐ-CP ngày 2//11/2021 của Chính phủ	Đã tiếp thu và chỉnh sửa lại như sau: “Tiêu chuẩn phân cách tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang”

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
			<i>và quy trình phục vụ chuyển bay chuyên cơ của nước ngoài</i> ”. Tuy nhiên, dự thảo quy định tên Chương II (Tiêu chuẩn công tác bảo đảm thực hiện chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang), Mục II (Tiêu chuẩn thuộc lĩnh vực quản lý hoạt động bay), ... là chưa phù hợp. Do đó, đề nghị rà soát lại tên Chương II và các mục để quy định cho phù hợp.			
42.	Về kỹ thuật soạn thảo		Đề nghị rà soát theo đúng mẫu quy định tại Nghị định số 154/2020/NĐ-CP.	Vụ Pháp chế		Đã tiếp thu
43.	Điều 3. Giải thích từ ngữ	Khoản 1: “ <i>Thiết bị có thọ mệnh (LLP)</i> là các thiết bị có số lượng thời gian hoặc chu trình hoạt động được quy định trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng tàu bay hoặc chương trình bảo dưỡng do nhà chế tạo ban hành, phải được thay thế để loại bỏ.”	Đề nghị thay thế từ “Thọ mệnh” (không có trong từ điển tiếng Việt) bằng từ “Tuổi thọ thiết kế” đang được sử dụng trong các văn bản hiện nay và điều chỉnh nội dung khoản này thành: “ <i>Thiết bị có tuổi thọ thiết kế: Là các thiết bị có số lượng thời gian hoặc chu trình hoạt động được quy định trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng tàu bay hoặc chương trình bảo dưỡng do nhà chế tạo ban hành, khi hết thời gian hoặc chu trình hoạt động, thiết bị</i> ”	Thanh Tra Bộ GTVT		Đề nghị giữ nguyên thuật ngữ và giải trình như sau: thuật ngữ “Thiết bị có thọ mệnh” đã được sử dụng trong các văn bản quy phạm pháp luật (Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT và các sửa đổi bổ sung) ngoài ra thuật ngữ này đã và đang được sử dụng

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
			<i>phải được thay thế để loại bỏ”</i>			rộng rãi trong các tài liệu khai thác, bảo dưỡng của các Tổ chức. Do đó, đề nghị giữ nguyên. - Tuy nhiên nội dung giải thích từ ngữ được sửa lại như sau: <i>“Thiết bị có thọ mệnh (LLP) là thiết bị được quy định trong tài liệu thiết kế loại, tài liệu hướng dẫn duy trì đủ điều kiện bay hoặc tài liệu bảo dưỡng tàu bay khi làm việc đến giới hạn về thời gian hoặc chu trình hoạt động bắt buộc phải thay thế.”</i>
44.	Điều 3. Giải thích từ ngữ	Khoản 3: <i>“Danh mục thiết bị tối thiểu (MEL) là danh mục do người khai thác tàu bay xây dựng phù hợp với, hoặc quy định chặt chẽ hơn danh mục thiết bị tối thiểu gốc (MMEL) của loại tàu</i>	<i>Đề nghị bỏ câu “nhằm cho phép tàu bay vào khai thác với một số thiết bị, bộ phận không hoạt động trên nguyên tắc tuân thủ các điều kiện cụ thể” để gọn và rõ nghĩa hơn.</i>	Thanh Tra Bộ GTVT	đề gọn và rõ nghĩa hơn.	Tiếp thu và chỉnh sửa

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
		bay đó, được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn nhằm cho phép tàu bay vào khai thác với một số thiết bị, bộ phận không hoạt động trên nguyên tắc tuân thủ các điều kiện cụ thể.”				
45.	Điều 5. Tiêu chuẩn đối với tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam	Khoản 3: “Tại thời điểm thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam phải đáp ứng đầy đủ các yêu cầu sau:” Điểm b: “Đối với các hệ thống còn lại khác của tàu bay, trong trường hợp áp dụng trì hoãn hỏng hóc theo tài liệu khai thác, bảo dưỡng yêu cầu phải đảm bảo tính dự phòng cần thiết để tàu bay có thể tiếp tục thực hiện chuyến bay nếu tiếp tục hỏng hóc phát sinh trên các hệ thống này trong quá trình thực hiện chuyến bay chuyên cơ;”	đề nghị nghiên cứu điều chỉnh thành: <i>“Đối với các hệ thống khác của tàu bay, trong trường hợp hệ thống được áp dụng trì hoãn hỏng hóc theo tài liệu khai thác, bảo dưỡng, hệ thống phải đảm bảo tính dự phòng cần thiết để tàu bay có thể tiếp tục thực hiện chuyến bay nếu tiếp tục hỏng hóc phát sinh trên các hệ thống này trong quá trình thực hiện chuyến bay chuyên cơ”.</i>	Thanh Tra Bộ GTVT		Tiếp thu sửa đổi
46.	Điều 5. Tiêu chuẩn đối với tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam	Khoản 4: “Đối với các thiết bị có thọ mệnh trên thân tàu bay, thời gian hoạt động còn lại của thiết bị không nhỏ hơn 10% tổng thọ mệnh hoặc 1000 lần cất, hạ cánh tùy thuộc điều kiện nào đến sau, nếu có, theo quy định của nhà chế tạo tính theo thời gian, theo giờ bay hoặc số lần cất, hạ cánh.”	Đề nghị nghiên cứu điều chỉnh thành: <i>“Đối với các thiết bị có tuổi thọ thiết kế trên thân tàu bay, thời gian hoạt động còn lại của thiết bị không nhỏ hơn 10% tổng tuổi thọ thiết kế hoặc 1000 lần cất, hạ cánh”</i> để rõ nghĩa hơn.	Thanh Tra Bộ GTVT	để rõ nghĩa hơn.	Tiếp thu chỉnh sửa như sau: “Đối với các thiết bị có thọ mệnh trên thân tàu bay, thời hạn hoạt động còn lại của thiết bị không nhỏ hơn 10% tổng thọ mệnh hoặc 1000

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
						lần cất, hạ cánh tùy thuộc thời hạn nào đến sau, theo quy định của nhà chế tạo tính theo thời gian, theo giờ bay hoặc số lần cất, hạ cánh”
47.	Điều 6. Tiêu chuẩn đối với động cơ của tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam	Khoản 2: “Đối với các hệ thống còn lại khác của động cơ, trong trường hợp áp dụng trì hoãn hỏng hóc theo tài liệu khai thác, bảo dưỡng yêu cầu phải đảm bảo tính dự phòng cần thiết để tàu bay có thể tiếp tục thực hiện chuyến bay nếu có hỏng hóc phát sinh trên các hệ thống này trong quá trình thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam.”	Đề nghị nghiên cứu điều chỉnh thành: “ <i>Đối với các hệ thống khác của động cơ, trong trường hợp hệ thống được áp dụng trì hoãn hỏng hóc theo tài liệu khai thác, bảo dưỡng, hệ thống phải đảm bảo tính dự phòng cần thiết để tàu bay có thể tiếp tục thực hiện chuyến bay nếu có hỏng hóc phát sinh trên các hệ thống này trong quá trình thực hiện chuyến bay chuyên cơ</i> ”.	Thanh Tra Bộ GTVT		Tiếp thu chỉnh sửa
48.	Điều 6. Tiêu chuẩn đối với động cơ của tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam	Khoản 3: “Đối với các thiết bị có thọ mệnh trên động cơ, thời gian hoạt động còn lại của thiết bị không nhỏ hơn 10% tổng thọ mệnh hoặc 1000 lần cất, hạ cánh tùy thuộc thời hạn điều kiện nào đến sau, nếu có, theo quy định của nhà chế tạo tính theo thời gian, theo giờ bay hoặc số lần	Đề nghị nghiên cứu chỉnh sửa thành “ <i>Đối với các thiết bị có tuổi thọ thiết kế trên động cơ, thời gian hoạt động còn lại của thiết bị không nhỏ hơn 10% tổng tuổi thọ thiết kế hoặc 1000 lần cất, hạ cánh</i> ” để câu không bị lủng củng.	Thanh Tra Bộ GTVT	để câu không bị lủng củng.	Tiếp thu chỉnh sửa như sau: “Đối với các thiết bị có thọ mệnh trên động cơ, thời hạn hoạt động còn lại của thiết bị không nhỏ hơn 10% tổng thọ

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
		cất, hạ cánh.”				mệnh hoặc 1000 lần cất, hạ cánh tùy thuộc thời hạn nào đến sau, theo quy định của nhà chế tạo tính theo thời gian, theo giờ bay hoặc số lần cất, hạ cánh.”
49.	Điều 9. Tiêu chuẩn đối với cổng từ, máy soi chiếu tia X	Khoản 2: “Phải đảm bảo hoạt động theo tính năng, tiêu chuẩn của nhà sản xuất trang bị, thiết bị.”	Đề nghị nghiên cứu điều chỉnh thành: <i>“Phải được kiểm tra đảm bảo hoạt động theo tính năng, tiêu chuẩn của nhà sản xuất trang bị, thiết bị ít nhất trước 30 phút thời điểm phục vụ chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang”</i> .	Thanh Tra Bộ GTVT		Đã tiếp thu và chỉnh sửa theo đề nghị
50.	Chương II. TIÊU CHUẨN CÔNG TÁC ĐẢM BẢO THỰC HIỆN CHUYỂN BAY CHUYÊN CƠ, CHUYÊN KHOANG	Mục 2. Tiêu chuẩn thuộc lĩnh vực quản lý hoạt động bay Mục 3. Tiêu chuẩn thuộc lĩnh vực quản lý cảng hàng không sân bay Mục 4. Tiêu chuẩn trang thiết bị an ninh hàng không	Đề nghị nghiên cứu gộp nội dung của Mục 2, 3, 4 thành một mục với tên mục là <i>“Tiêu chuẩn đối với phân cách giữa tàu bay; phương tiện, thiết bị phục vụ chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang”</i>	Thanh Tra Bộ GTVT		Đề nghị không gộp các Mục này, tuy nhiên đã sửa tên các mục để làm rõ các tiêu chuẩn liên quan.

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
51.	Điều 10. Người lái tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam	Khoản 1: “Đối với người lái tàu bay có quốc tịch Việt Nam” Khoản 2: “Đối với người lái tàu bay có quốc tịch nước ngoài: (chỉ được thực hiện chuyến bay chuyên khoang, có trên 2000 giờ bay trên loại tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên khoang)”	Đề nghị bổ cục lại nội dung Điều 10 theo hướng: khoản 1 quy định chung đối với người lái; khoản 2 quy định riêng đối với người lái quốc tịch Việt Nam; khoản 3 quy định riêng đối với người lái quốc tịch nước ngoài.	Thanh Tra Bộ GTVT		Đề nghị giữ nguyên như nội dung dự thảo
52.	Điều 10. Người lái tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam	Khoản 2: “Đối với người lái tàu bay có quốc tịch nước ngoài: (chỉ được thực hiện chuyến bay chuyên khoang, có trên 2000 giờ bay trên loại tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên khoang)” Điểm a: “Phải có hợp đồng lao động tối thiểu là 24 tháng với hãng hàng không của Việt Nam được đặt hàng thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam tính đến thời điểm xét chọn để phục vụ bay chuyên cơ của Việt Nam; trường hợp đặc biệt có yêu cầu sử dụng loại tàu bay mới được khai thác tại Việt Nam chưa quá 24 tháng, có thể sử dụng người lái có thời hạn hợp đồng tối thiểu là 03 tháng;”	Đề nghị bổ sung quy định về việc Cục HKVN giám sát người lái tàu bay quốc tịch nước ngoài trường hợp chuyến bay chuyên khoang sử dụng loại tàu bay mới.	Thanh Tra Bộ GTVT		Đề nghị giữ nguyên như nội dung dự thảo. Quan điểm của Cục HKVN nhằm đảm bảo an toàn, an ninh cho chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang chỉ sử dụng người lái có quốc tịch nước ngoài có kinh nghiệm bay (2000 giờ bay) cho chuyến bay chuyên khoang kể cả đối với loại tàu bay mới. Việc giám sát người lái tàu bay được Cục HKVN thực hiện thường xuyên, liên tục

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
						không chỉ riêng đối với trường hợp chuyển bay chuyên khoang sử dụng loại tàu bay mới.
53.	Điều 12. Nhân viên kỹ thuật phục vụ tàu bay chuyên cơ của Việt Nam		Đề nghị bổ sung khái niệm, nhiệm vụ của nhân viên kỹ thuật phục vụ chuyển bay chuyên cơ.	Thanh Tra Bộ GTVT		Tiếp thu chỉnh sửa.
54.	Điều 12. Nhân viên kỹ thuật phục vụ tàu bay chuyên cơ của Việt Nam	Khoản 1: “Là người có quốc tịch Việt Nam hoặc nước ngoài, đáp ứng các tiêu chuẩn của nhân viên kỹ thuật tàu bay theo quy định. Trong trường hợp nhân viên kỹ thuật có quốc tịch nước ngoài, yêu cầu hãng hàng không của Việt Nam bố trí thêm 01 nhân viên kỹ thuật có quốc tịch Việt Nam.”	Đề nghị nghiên cứu điều chỉnh thành: <i>“Phải đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn của nhân viên kỹ thuật tàu bay theo quy định. Trong trường hợp nhân viên kỹ thuật có quốc tịch nước ngoài, hãng hàng không của Việt Nam có trách nhiệm bố trí thêm 01 nhân viên kỹ thuật có quốc tịch Việt Nam.”</i>	Thanh Tra Bộ GTVT		Đã tiếp thu và sửa đổi
55.	Điều 15. Tiêu chuẩn nhân viên cân bằng trọng tải và hướng dẫn chất xếp đối với		Điều 6 Thông tư 10/2018/TT- BGTVT không quy định chức danh Nhân viên cân bằng trọng tải và hướng dẫn chất xếp; Nhân viên điều phải hàng không, do đó đề nghị rà soát lại tên các Điều 15, 17.	Thanh Tra Bộ GTVT		Đã tiếp thu sửa đổi tên Điều 15 như sau: - Tiêu chuẩn nhân viên khai thác mặt đất phục vụ chuyển bay thực

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
	chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam đi nước ngoài					hiện nghiệp vụ cân bằng trọng tải và hướng dẫn chất xếp đối với chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam đi nước ngoài”
56.	Điều 17. Tiêu chuẩn nhân viên điều phái hàng không					- Tiêu chuẩn nhân viên điều phái được quy định tại Phần 7, Thông tư 01/2011/TT-BGTVT
57.	Điều 18. Tiếp nhận, triển khai nhiệm vụ bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam	Khoản 2: “Trong trường hợp nhận được văn bản thông báo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam muộn hơn thời gian quy định tại khoản 3 Điều 7 của Nghị định số 96/2021/NĐ-CP ngày 02 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ về công tác đảm bảo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang, hãng hàng không của Việt Nam được đặt hàng thực hiện chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam chủ động phối hợp với các cơ quan, đơn vị triển khai thực hiện nhiệm vụ bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang và phải báo cáo	Đề nghị không quy định trường hợp nhận được văn bản thông báo chuyến bay chuyên cơ muộn hơn so với quy định tại khoản 3 Điều 7 và khoản 3 Điều 10 của Nghị định số 96/2021/NĐ-CP ngày 02/11/2021.	Thanh Tra Bộ GTVT		Đề nghị giữ nguyên và giải trình như sau: vì Cục HKVN thường xuyên nhận được thông báo, thông tin chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam muộn hơn quy định tại khoản 3 Điều 7 Nghị định 96/2021/NĐ-CP, Nếu không có quy định thì không có cơ sở để triển

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
		ngay cho cơ quan có thẩm quyền thông báo chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam về các khó khăn, vướng mắc để phối hợp và xử lý kịp thời.”				khai thực hiện
58.	Điều 19. Tiếp nhận, triển khai chuyển bay chuyên cơ của nước ngoài bay đi/đến và bay trong lãnh thổ Việt Nam	Khoản 2: “Trong trường hợp nhận được văn bản thông báo chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam muộn hơn thời gian quy định tại khoản 3 của Điều 10 của Nghị định số 96/2021/NĐ-CP ngày 02 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ về công tác đảm bảo chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang, Cục Hàng không Việt Nam chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị và tổ chức có liên quan căn cứ theo quy định hiện hành, tình hình thực tế và khả năng đáp ứng báo cáo cơ quan của Việt Nam có thẩm quyền thông báo chuyển bay chuyên cơ để thống nhất với phía nước ngoài.”	Đề nghị không quy định trường hợp nhận được văn bản thông báo chuyển bay chuyên cơ muộn hơn so với quy định tại khoản 3 Điều 7 và khoản 3 Điều 10 của Nghị định số 96/2021/NĐ-CP ngày 02/11/2021.	Thanh Tra Bộ GTVT		Đề nghị giữ nguyên và giải trình như sau: vì Cục HKVN thường xuyên nhận được thông báo, thông tin chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam muộn hơn quy định tại khoản 3 Điều 10 Nghị định 96/2021/NĐ-CP, Nếu không có quy định thì không có cơ sở để triển khai thực hiện
59.	Điều 20. Xác định tàu bay, đường bay		Đề nghị bổ sung quy định về trách nhiệm của Cục HKVN đối với việc kiểm tra, rà soát phương án phục vụ chuyên cơ của Hãng hàng không của Việt Nam được đặt hàng thực	Thanh Tra Bộ GTVT		Đã tiếp thu và bổ sung chỉnh sửa như sau: “...việc khai thác, bảo đảm kỹ thuật; thông báo Cục

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
			hiện chuyển bay chuyên cơ, trường hợp phát hiện các bất cập, Cục HKVN có trách nhiệm yêu cầu Hãng hàng không điều chỉnh phương án.			Lãnh sự Bộ Ngoại giao và Cục Hàng không Việt Nam để theo dõi và giám sát như sau:...”
60.	Điều 22. Phối hợp đảm bảo an toàn, an ninh	Khoản 7: “Hãng hàng không của Việt Nam nhận đặt hàng thực hiện chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam bay quốc tế, căn cứ vào các quy định trong Thông tư quy định tại Điều 5 Nghị định số 96/2021/NĐ-CP ngày 02 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ về công tác đảm bảo chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang, Cục Lễ tân Nhà nước, Cục Hàng không Việt Nam, các cơ quan có liên quan tổ chức đoàn tiền trạm đánh giá khả năng tiếp thu, đảm bảo an ninh, an toàn của sân bay dự kiến hạ cánh ở nước ngoài và tổ chức đoàn công tác để triển khai các công tác đảm bảo an ninh, an toàn cho chuyển bay chuyên cơ.”	Việc quy định Cục HKVN tổ chức đoàn tiền trạm đánh giá khả năng tiếp thu, đảm bảo an ninh, an toàn của sân bay dự kiến hạ cánh ở nước ngoài và tổ chức đoàn công tác để triển khai các công tác đảm bảo an ninh, an toàn cho chuyển bay chuyên cơ là chưa phù hợp với trách nhiệm của Cục HKVN được quy định tại khoản 2 Điều 13 Nghị định số 96/2021/NĐ-CP.	Thanh Tra Bộ GTVT		Tiếp thu sửa đổi như sau: “Hãng hàng không của Việt Nam nhận đặt hàng thực hiện chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam bay quốc tế, căn cứ vào các quy định trong Thông tư này phải phối hợp với cơ quan quy định tại Điều 5 Nghị định số 96/2021/NĐ-CP ngày 02 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ về công tác đảm bảo chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang, tổ chức đoàn tiền trạm đánh giá khả

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
						năng tiếp thu, đảm bảo an ninh, an toàn của sân bay dự kiến hạ cánh ở nước ngoài và tổ chức đoàn công tác để triển khai các công tác đảm bảo an ninh, an toàn cho chuyển bay chuyên cơ.”
61.	Điều 25. Thời hạn và địa chỉ nộp đơn đề nghị cấp phép bay		Đề nghị cơ quan soạn thảo bỏ quy định Điều này tại dự thảo Thông tư.	Văn Phòng Bộ GTVT	Thủ tục cấp phép bay chuyển bay chuyên cơ đã được quy định tại Chương III của Nghị số 125/2015/NĐ-CP. Theo đó, thời hạn nộp đơn đề nghị, thời hạn cấp, sửa đổi phép bay đã được quy định tại Điều 16 Chương III của Nghị số 125/2015/NĐ-CP	Đã tiếp thu và hủy bỏ các Điều 24, 25, 26
62.	Điều 32. Thẻ, giấy phép kiểm soát an		Đề nghị cơ quan soạn thảo làm rõ việc cấp thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh cảng hàng	Văn Phòng Bộ GTVT	Hiện nay, việc cấp thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh cảng	Đã tiếp thu và chỉnh sửa Khoản 1 Điều 32 lại như

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
	ninh cảng hàng không, sân bay cấp cho người, phương tiện phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang		không, sân bay cấp cho người, phương tiện phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang được thực hiện theo quy định nào nhằm tránh phát sinh thủ tục hành chính mới.		hàng không, sân bay đang được quy định tại Thông tư số 29/3/2019 quy định chi tiết Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam và Thông tư số 41/2020/TT-BGTVT sửa 13/2019/TT-BGTVT ngày đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 13/2019/TT-BGTVT	sau: “ Việc cấp, quản lý và sử dụng thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh cảng hàng không, sân bay cho người, phương tiện phục vụ chuyên cơ theo quy định tại Chương trình An ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam”.
63.	Điều 3. Giải thích từ ngữ	Khoản 3: “ <i>Danh mục thiết bị tối thiểu (MEL)</i> là danh mục do người khai thác tàu bay xây dựng phù hợp với, hoặc quy định chặt chẽ hơn danh mục thiết bị tối thiểu gốc (MMEL) của loại tàu bay đó, được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn nhằm cho phép tàu bay vào khai thác với một số thiết bị, bộ phận không hoạt động trên nguyên tắc tuân thủ các điều kiện cụ thể.”	Đề nghị nghiên cứu viết lại cho rõ nghĩa	Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông		Đã tiếp thu và chỉnh sửa

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
64.	Điều 3. Giải thích từ ngữ	Khoản 7: “ <i>Khách chuyên cơ</i> là đối tượng được phục vụ chuyên bay chuyên cơ, chuyên khoang; thành viên chính thức và đoàn tùy tùng do cơ quan có thẩm quyền thông báo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang xác định.”	Đề nghị nghiên cứu viết lại cho rõ nghĩa	Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông		Đã tiếp thu, chỉnh sửa theo đề nghị
65.	Điều 9. Tiêu chuẩn đối với công từ, máy soi chiếu tia X	Khoản 2: “Phải đảm bảo hoạt động theo tính năng, tiêu chuẩn của nhà sản xuất trang bị, thiết bị.”	Đề nghị nghiên cứu điều chỉnh thành: “ <i>Phải được kiểm tra đảm bảo hoạt động theo tính năng, tiêu chuẩn của nhà sản xuất trang bị, thiết bị ít nhất trước 30 phút thời điểm phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang</i> ”.	Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông		Đã tiếp thu, chỉnh sửa như đề nghị
66.	Điều 12. Nhân viên kỹ thuật phục vụ tàu bay chuyên cơ của Việt Nam	Khoản 1: “Là người có quốc tịch Việt Nam hoặc nước ngoài, đáp ứng các tiêu chuẩn của nhân viên kỹ thuật tàu bay theo quy định. Trong trường hợp nhân viên kỹ thuật có quốc tịch nước ngoài, yêu cầu hãng hàng không của Việt Nam bố trí thêm 01 nhân viên kỹ thuật có quốc tịch Việt Nam.”	Đề nghị nghiên cứu điều chỉnh thành: “ <i>Là người có quốc tịch Việt Nam hoặc nước ngoài, phải đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn của nhân viên kỹ thuật tàu bay theo quy định. Trong trường hợp nhân viên kỹ thuật có quốc tịch nước ngoài, yêu cầu hãng hàng không của Việt Nam có trách nhiệm bố trí thêm 01 nhân viên kỹ thuật có quốc tịch Việt Nam.</i> ”	Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông		Đã tiếp thu và sửa đổi như sau: “Là người có quốc tịch Việt Nam hoặc nước ngoài, phải đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn của nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay theo quy định. Trong trường hợp nhân viên kỹ thuật bảo

STT	Chương, Điều, Khoản, Mục	Nội dung dự thảo	Nội dung góp ý sửa đổi	Đơn vị góp ý	Lý do đề nghị sửa đổi Dự thảo	Ý kiến tiếp thu của Cục HKVN
						dưỡng tàu bay có quốc tịch nước ngoài, yêu cầu hãng hàng không của Việt Nam có trách nhiệm bố trí thêm 01 nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay có quốc tịch Việt Nam”

Số: /2022/TT-BGTVT

Hà Nội, ngày tháng 05 năm 2022

DỰ THẢO 18.05.2022

THÔNG TƯ

**Quy định chi tiết về công tác bảo đảm
chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang**

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 6 năm 2006 và Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 21 tháng 11 năm 2014;

Căn cứ Nghị định số 96 /2021/NĐ-CP ngày 02 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang;

Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 26 tháng 3 năm 2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Vận tải và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam,

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

Chương I

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi áp dụng

Thông tư này quy định về tiêu chuẩn tàu 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, chuyên khoang của Việt Nam do hãng hàng không của Việt Nam thực hiện và quy trình phục vụ chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Thông tư này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân liên quan đến việc bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam và chuyến bay chuyên cơ của

nước ngoài bay trong vùng trời Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.

Điều 3. Giải thích từ ngữ và từ viết tắt

Trong Thông tư này, các từ ngữ và từ viết tắt dưới đây được hiểu như sau:

1. *Thiết bị có thọ mệnh (LLP)* là thiết bị được quy định trong tài liệu thiết kế loại, tài liệu hướng dẫn duy trì đủ điều kiện bay hoặc tài liệu bảo dưỡng tàu bay khi làm việc đến giới hạn về thời gian hoặc chu trình hoạt động bắt buộc phải thay thế.

2. *Hồng học được phép trì hoãn (ADD)* là hồng học của tàu bay, hệ thống của tàu bay hoặc các thiết bị lắp trên tàu bay chưa phải khắc phục trong một khoảng thời gian được quy định trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng, tài liệu danh mục thiết bị tối thiểu, danh mục sai lệch cấu hình cho phép, không ảnh hưởng đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay.

3. *Danh mục thiết bị tối thiểu gốc (MMEL)* là tài liệu được nhà sản xuất tàu bay, tổ chức thiết kế xây dựng và được nhà chức trách hàng không của quốc gia thiết kế phê chuẩn. Danh mục MMEL có thể kèm theo những điều kiện khai thác, giới hạn hoặc quy trình đặc biệt.

4. *Danh mục thiết bị tối thiểu (MEL)* là tài liệu nằm trong hệ thống tài liệu khai thác do người khai thác tàu bay xây dựng và được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn dựa trên nguyên tắc tuân thủ đầy đủ hoặc chặt chẽ hơn các yêu cầu của tài liệu MMEL.

5. *ATS (Air Traffic Service)* là dịch vụ không lưu.

6. *NOTAM (Notice to Airman)* là điện văn thông báo hàng không.

7. *Thông báo hồng học (Maintenance Message)* là các thông tin về hồng học của các thiết bị máy bay, động cơ được theo dõi và hiển thị bởi hệ thống máy tính trung tâm bảo dưỡng trên máy bay.

8. *Khách chuyên cơ, chuyên khoang* là đối tượng được phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang; thành viên chính thức và đoàn tùy tùng do cơ quan có thẩm quyền thông báo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang xác định.

Chương II

TIÊU CHUẨN CÔNG TÁC ĐẢM BẢO THỰC HIỆN CHUYẾN BAY CHUYÊN CƠ, CHUYÊN KHOANG

Mục 1

Tiêu chuẩn thuộc lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

Điều 4. Tiêu chuẩn đối với hãng hàng không của Việt Nam thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam

1. Có giấy chứng nhận người khai thác tàu bay còn hiệu lực do Cục Hàng không Việt Nam cấp; có năng lực và phạm vi hoạt động được phê chuẩn trong giấy chứng nhận phù hợp với nhiệm vụ chuyên cơ được phân công.

2. Có thời gian hoạt động khai thác tàu bay thương mại tối thiểu là 05 (năm); có chương trình quản lý an toàn và chương trình độ tin cậy đối với việc khai thác và bảo đảm kỹ thuật tàu bay theo quy định được thực hiện đáp ứng đầy đủ và toàn diện các yêu cầu về an toàn hàng không.

Điều 5. Tiêu chuẩn đối với tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam

1. Được đăng ký mang quốc tịch Việt Nam và được khai thác bởi hãng hàng không của Việt Nam đáp ứng quy định tại Điều 4 của Thông tư này.

2. Thuộc loại tàu bay có hai động cơ trở lên.

3. Tại thời điểm thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam phải đáp ứng đầy đủ các yêu cầu sau:

a) Trên các hệ thống trọng yếu của tàu bay bao gồm hệ thống tạo lực đẩy, hệ thống nguồn điện, báo và dập cháy, thủy lực và điều khiển tàu bay 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);

b) Đối với các hệ thống khác của tàu bay, trong trường hợp áp dụng trì hoãn hỏng hóc theo tài liệu khai thác, bảo dưỡng yêu cầu phải đảm bảo tính dự phòng cần thiết để tàu bay có thể tiếp tục thực hiện chuyến bay nếu tiếp tục hỏng hóc phát sinh trên các hệ thống này trong quá trình thực hiện chuyến bay chuyên cơ;

c) Có đầy đủ thiết bị khẩn nguy, an toàn ở trạng thái sẵn sàng hoạt động.

4. Đối với các thiết bị có thọ mệnh trên thân tàu bay, thời hạn hoạt động còn lại của thiết bị không nhỏ hơn 10% tổng thọ mệnh hoặc 1000 lần cất, hạ cánh tùy thuộc thời hạn nào đến sau, theo quy định của nhà chế tạo tính theo thời gian, theo giờ bay hoặc số lần cất, hạ cánh.

5. Có tối thiểu 02 (hai) chỗ nằm nghỉ hoặc ghế ngồi tiện lợi cho nhu cầu nghỉ ngơi của khách chuyên cơ khi chuyến bay kéo dài từ 04 (bốn) giờ trở lên.

6. Có cấu hình đáp ứng được các yêu cầu về nghỉ lễ ngoại giao khi có yêu cầu.

7. Được người đứng đầu hãng hàng không thực hiện chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam quyết định bằng văn bản cho tàu bay được thực hiện chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam.

Điều 6. Tiêu chuẩn đối với động cơ của tàu bay thực hiện chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam

1. Trên các hệ thống trọng yếu của động cơ tàu bay bao gồm hệ thống điều khiển động cơ, báo và dập cháy, hiển thị tham số hoạt động của động 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).

2. Đối với các hệ thống khác của động cơ, trong trường hợp áp dụng trì hoãn hỏng hóc theo tài liệu khai thác, bảo dưỡng yêu cầu phải đảm bảo tính dự phòng cần thiết để tàu bay có thể tiếp tục thực hiện chuyến bay nếu có hỏng hóc phát sinh trên các hệ thống này trong quá trình thực hiện chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam,

3. Đối với các thiết bị có thọ mệnh trên động cơ, thời hạn hoạt động còn lại của thiết bị không nhỏ hơn 10% tổng thọ mệnh hoặc 1000 lần cất, hạ cánh tùy thuộc thời hạn nào đến sau, theo quy định của nhà chế tạo tính theo thời gian, theo giờ bay hoặc số lần cất, hạ cánh.

4. Được người đứng đầu hãng hàng không thực hiện chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam quyết định bằng văn bản cho động cơ được sử dụng cho tàu bay thực hiện chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam.

Mục 2

Tiêu chuẩn phân cách tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang

Điều 7. Phân cách giữa tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang với các tàu bay khác và phân cách giữa các tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang

1. Trong khu vực sân bay, việc phân cách tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang với các tàu bay khác trên mặt đất trong khu hoạt động bay phải phù hợp với các điều kiện hạn chế khai thác quy định tại Điều 28 của Thông tư này.

2. Trong khu vực kiểm soát tiếp cận, không áp dụng hình thức bay vượt tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang trên cùng một hành lang, vệt bay. Giá trị phân cách tối

thiểu giữa tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang và các tàu bay khác trong khu vực kiểm soát tiếp cận được áp dụng như sau:

a) Đối với phân cách bằng thiết bị giám sát ATS: giá trị phân cách được gia tăng gấp 02 lần so với giá trị phân cách được Cục Hàng không Việt Nam công bố áp dụng;

b) Các hình thức phân cách khác áp dụng theo tiêu chuẩn đã công bố.

3. Trong khu vực kiểm soát đường dài, việc phân cách giữa tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang và các tàu bay khác phải đảm bảo các yêu cầu sau:

a) Trừ trường hợp vì lý do an ninh an toàn, KSVKL không thay đổi độ cao bay đường dài so với đường bay theo kế hoạch bay của tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang;

b) Không được yêu cầu thay đổi tốc độ của tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang;

c) Giá trị phân cách tối thiểu giữa tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang và các tàu bay khác trong khu vực kiểm soát đường dài được áp dụng như sau: đối với phân cách bằng thiết bị giám sát ATS: giá trị phân cách được gia tăng gấp 02 lần so với giá trị phân cách được Cục Hàng không Việt Nam công bố áp dụng; các hình thức phân cách khác áp dụng theo tiêu chuẩn đã công bố.

4. Giá trị phân cách giữa các tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang với nhau được áp dụng theo giá trị phân cách như phân cách giữa tàu bay chuyên cơ với các tàu bay khác.

Mục 3

Tiêu chuẩn phương tiện, thiết bị phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang

Điều 8. Tiêu chuẩn đối với phương tiện, thiết bị phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang

1. Các phương tiện, thiết bị phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang (bao gồm cả phương tiện dự phòng) phải có giấy phép kiểm soát an ninh phục vụ chuyên cơ, còn thời hạn kiểm định phương tiện theo quy định; phải được kiểm tra đảm bảo kỹ thuật và phải được tập kết tại khu vực phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang ít nhất trước 30 phút thời điểm phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

2. Phương tiện tham gia phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang phải đảm bảo không có sự cố xảy ra trong thời gian 07 ngày trước thời điểm phục vụ chuyến bay.

3. Phải có 01 (một) xe cứu hỏa và 01 (một) xe cứu thương nổ máy, trực sẵn sàng tại trạm cứu hỏa trong suốt thời gian phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

Mục 4

Tiêu chuẩn trang thiết bị an ninh hàng không

Điều 9. Tiêu chuẩn đối với công từ, máy soi chiếu tia X

1. Đáp ứng các yêu cầu về kỹ thuật theo quy định tại Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam.
2. Phải được kiểm tra đảm bảo hoạt động theo tính năng, tiêu chuẩn của nhà sản xuất trang bị, thiết bị ít nhất trước 30 phút thời điểm phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

Mục 5

Tiêu chuẩn nhân viên hàng không

Điều 10. Tiêu chuẩn của người lái tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam

1. Đối với người lái tàu bay có quốc tịch Việt Nam:
 - a) Có giấy phép lái tàu bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp với kiểu loại tàu bay và năng định phù hợp với chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam dự kiến thực hiện;
 - b) Đối với người chỉ huy tàu bay chuyến bay chuyên cơ: có tổng số giờ bay tích lũy tối thiểu là 5.000 giờ bay (trong đó có 1.500 giờ ở vị trí lái chính) trong trường hợp loại tàu bay có thời gian chuyến bay trung bình trên chuyến bay lớn hơn 02 (hai) giờ; có tổng số giờ bay tích lũy tối thiểu là 4.000 giờ (trong đó có 1.000 giờ ở vị trí lái chính) trường hợp loại tàu bay có thời gian chuyến bay trung bình trên chuyến bay nhỏ hơn 02 (hai) giờ; có tổng số giờ bay tích lũy trên loại tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên cơ ở vị trí lái chính tối thiểu là 500 giờ trong trường hợp loại tàu bay có thời gian chuyến bay trung bình lớn hơn 02 (hai) giờ và 300 giờ trong trường hợp loại tàu bay có thời gian chuyến bay trung bình nhỏ hơn 02 (hai) giờ
 - c) Đối với lái phụ: có tổng số giờ bay tích lũy tối thiểu là 3.000 giờ bay trong trường hợp loại tàu bay có thời gian chuyến bay trung bình trên chuyến bay lớn hơn 02 (hai) giờ; có tổng số giờ bay tích lũy tối thiểu là 2.000 giờ trong trường hợp loại tàu bay có thời gian chuyến bay trung bình trên chuyến bay nhỏ hơn 02 (hai) giờ;
- Đối với loại tàu bay mới, trong thời gian 01 năm kể từ khi đưa vào khai thác, trường hợp có yêu cầu thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam, người khai thác tàu bay có trách nhiệm đánh giá năng lực người lái trên cơ sở đã đáp ứng tổng số giờ bay tích lũy quy định tại điểm này đối với loại tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam khai thác trước đó và báo cáo Cục Hàng không Việt Nam để giám sát.

d) Có tinh thần trách nhiệm và ý thức tổ chức kỷ luật tốt, lý lịch rõ ràng;

đ) Trong quá trình công tác bay chưa mắc sai phạm gây uy hiếp an toàn từ mức D trở lên trong vòng 24 tháng trước thời gian thực hiện nhiệm vụ chuyển bay chuyên cơ;

e) Được người đứng đầu hãng hàng không thực hiện chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam quyết định bằng văn bản được thực hiện chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam.

2. Đối với người lái tàu bay có quốc tịch nước ngoài: (chỉ được thực hiện chuyển bay chuyên khoang, có trên 2000 giờ bay trên loại tàu bay thực hiện chuyển bay chuyên khoang)

a) Phải có hợp đồng lao động tối thiểu là 24 tháng với hãng hàng không của Việt Nam được đặt hàng thực hiện chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam tính đến thời điểm xét chọn để phục vụ bay chuyên cơ của Việt Nam; trường hợp đặc biệt có yêu cầu sử dụng loại tàu bay mới được khai thác tại Việt Nam chưa quá 24 tháng, có thể sử dụng người lái có thời hạn hợp đồng tối thiểu là 03 tháng;

b) Có giấy phép lái tàu bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp với kiểu loại tàu bay và năng định phù hợp với loại tàu bay thực hiện chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam;

c) Có năng lực chuyên môn, tinh thần trách nhiệm và ý thức tổ chức kỷ luật tốt;

d) Đáp ứng được các tiêu chuẩn người lái chuyên cơ quy định tại các điểm a, b, c, d và đ khoản 2 Điều này;

đ) Thực hiện chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam cùng người lái Việt Nam;

e) Được người đứng đầu hãng hàng không thực hiện chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam quyết định bằng văn bản được thực hiện chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam.

Điều 11. Tiêu chuẩn của tiếp viên phục vụ trên tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam

1. Là người có quốc tịch Việt Nam.

2. Đáp ứng tiêu chuẩn sức khỏe theo quy định hiện hành về sức khỏe của nhân viên hàng không.

3. Có giấy phép thành viên tổ bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp với kiểu loại tàu bay và năng định phù hợp với chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam dự kiến thực hiện.

4. Có tổng thời gian tích lũy nghiệp vụ tiếp viên từ 700 giờ trở lên.

5. Có tổng thời gian tích lũy nghiệp vụ tiếp viên trên loại tàu bay thực hiện chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam từ 100 giờ trở lên.

Đối với loại tàu bay mới, trong thời gian 01 năm kể từ khi đưa vào khai thác, trường hợp có yêu cầu thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam, người khai thác tàu bay có trách nhiệm đánh giá năng lực tiếp viên trên cơ sở đã đáp ứng tổng số giờ bay tích lũy quy định tại điểm này đối với loại tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam khai thác trước đó và báo cáo Cục Hàng không Việt Nam để giám sát.

6. Có tinh thần trách nhiệm và ý thức tổ chức kỷ luật tốt, lý lịch rõ ràng.

7. Không mắc sai phạm bị xử lý kỷ luật từ mức khiển trách trở lên trong vòng 12 tháng tính đến thời điểm xét chọn để phục vụ bay chuyên cơ.

8. Được người đứng đầu hãng hàng không thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam quyết định bằng văn bản được thực hiện chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam.

Điều 12. Tiêu chuẩn nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay phục vụ tàu bay chuyên cơ của Việt Nam

1. Là người có quốc tịch Việt Nam hoặc nước ngoài, phải đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn của nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay theo quy định. Trong trường hợp nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay có quốc tịch nước ngoài, yêu cầu hãng hàng không của Việt Nam bố trí thêm 01 nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay có quốc tịch Việt Nam.

2. Có giấy phép xác nhận hoàn thành bảo dưỡng mức B1, B2 đối với loại tàu bay mà nhân viên đó đi theo phục vụ.

Đối với loại tàu bay mới, trong thời gian 01 năm kể từ khi đưa vào khai thác, trường hợp có yêu cầu thực hiện chuyến bay chuyên cơ, người khai thác tàu bay có trách nhiệm đánh giá năng lực nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay đi theo tàu bay trên cơ sở đã đáp ứng các yêu cầu quy định tại Điều này đối với loại tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam khai thác trước đó và báo cáo Cục Hàng không Việt Nam để giám sát.

3. Có tinh thần trách nhiệm và ý thức tổ chức kỷ luật tốt, lý lịch rõ ràng.

4. Trong quá trình công tác không bị xử lý kỷ luật do mắc sai phạm gây sự cố uy hiếp an toàn từ mức D trở lên trong vòng 12 tháng tính đến thời điểm xét chọn để phục vụ chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam;

5. Được người đứng đầu hãng hàng không thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam quyết định bằng văn bản được thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam.

Điều 13. Tiêu chuẩn kiểm soát viên không lưu

1. Có giấy phép kiểm soát viên không lưu với năng định còn hiệu lực.

2. Có trình độ nghiệp vụ và kinh nghiệm xử lý tốt các tình huống bất trắc khi điều hành bay.

3. Có thời gian điều hành hoạt động bay tại các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên tục từ 03 năm trở lên.

4. Có tinh thần trách nhiệm và ý thức tổ chức kỷ luật tốt, lý lịch rõ ràng.

5. Không mắc các sai phạm gây uy hiếp an toàn (không để xảy ra sự cố hoạt động bay mức D trở lên do nguyên nhân trực tiếp của kiểm soát viên không lưu) bay trong thời gian 12 tháng trước khi thực hiện chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang.

6. Được người đứng đầu doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đảm bảo hoạt động bay đánh giá năng lực, quyết định bằng văn bản được thực hiện chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang đối với kiểm soát viên không lưu trực thuộc.

Điều 14. Tiêu chuẩn đối với nhân viên khai thác mặt đất phục vụ chuyển bay, nhân viên điều khiển vận hành phương tiện, thiết bị phục vụ chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang tại cảng hàng không, sân bay

1. Có giấy phép, năng định, chứng chỉ của nhân viên hàng không phù hợp với loại tàu bay, vị trí làm việc và còn hiệu lực.

2. Có kinh nghiệm làm việc ít nhất 12 tháng tại vị trí được phân công, riêng đối với nhân viên vận hành phương tiện tra nạp nhiên liệu phải có kinh nghiệm làm việc ít nhất 24 tháng.

3. Có tinh thần trách nhiệm và ý thức tổ chức kỷ luật tốt, lý lịch rõ ràng.

4. Không bị xử lý kỷ luật từ mức khiển trách trở lên trong vòng 12 tháng tính đến thời điểm phục vụ chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang.

5. Được người đứng đầu doanh nghiệp quyết định bằng văn bản được phục vụ chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang.

Điều 15. Tiêu chuẩn nhân viên khai thác mặt đất phục vụ chuyển bay thực hiện nghiệp vụ cân bằng trọng tải và hướng dẫn chất xếp đối với chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam đi nước ngoài

1. Là người có quốc tịch Việt Nam.

2. Có chứng chỉ cân bằng trọng tải và hướng dẫn chất xếp phù hợp với loại tàu bay chuyên cơ; chứng chỉ hàng hóa nguy hiểm, an ninh hàng không, an toàn sân đỗ còn hiệu lực.

3. Có ít nhất 5 năm kinh nghiệm làm công việc cân bằng trọng tải, hướng dẫn chất xếp và có ít nhất 01 năm kinh nghiệm đối với loại tàu bay thực hiện chuyển bay chuyên cơ.

4. Có tinh thần trách nhiệm và ý thức tổ chức kỷ luật tốt, lý lịch rõ ràng.

5. Không bị xử lý kỷ luật từ mức khiển trách trở lên trong vòng 12 tháng tính đến thời điểm xét chọn để phục vụ chuyển bay chuyên cơ.

6. Được người đứng đầu doanh nghiệp quyết định bằng văn bản được phục vụ chuyển bay chuyên cơ.

Điều 16. Tiêu chuẩn đối với nhân viên kiểm soát an ninh hàng không

1. Có Giấy phép, năng định nhân viên an ninh hàng không được Cục Hàng không Việt Nam cấp và còn hiệu lực.

2. Có tinh thần trách nhiệm và ý thức tổ chức kỷ luật tốt, lý lịch rõ ràng.

3. Không mắc sai phạm bị xử lý kỷ luật từ mức khiển trách trở lên trong vòng 12 tháng tính đến thời điểm xét chọn để phục vụ chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang.

4. Đối với nhân viên an ninh soi chiếu, yêu cầu có thời gian trực tiếp làm nhiệm vụ soi chiếu tối thiểu 2 năm.

5. Được người đứng đầu doanh nghiệp quyết định bằng văn bản được phục vụ chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang.

Điều 17. Tiêu chuẩn nhân viên điều phái hàng không

1. Có giấy phép nhân viên điều phái do Cục Hàng không Việt Nam cấp còn hiệu lực;

2. Có ít nhất 05 năm kinh nghiệm làm việc ở vị trí Điều phái viên.

3. Có đạo đức, tác phong, tinh thần trách nhiệm và ý thức tổ chức kỷ luật tốt, lý lịch rõ ràng;

4. Không mắc sai phạm bị xử lý kỷ luật từ mức khiển trách trở lên trong vòng 12 tháng tính đến thời điểm xét chọn phục vụ chuyển bay chuyên cơ.

5. Được người đứng đầu doanh nghiệp quyết định bằng văn bản được phục vụ chuyển bay chuyên cơ.

Chương III

TRIỂN KHAI, THỰC HIỆN PHỤC VỤ CHUYỂN BAY CHUYÊN CƠ, CHUYÊN KHOANG

Mục 1

Tiếp nhận, triển khai chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang

Điều 18. Tiếp nhận, triển khai nhiệm vụ bảo đảm chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam

1. Ngay sau khi Cục Hàng không Việt Nam tiếp nhận thông báo chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam và thông tin thay đổi, bổ sung đối với thông báo chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam từ cơ quan có thẩm quyền thông báo chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm triển khai thông báo chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam tới các cơ quan, đơn vị sau:

- a) Cảng vụ hàng không;
- b) Hãng hàng không của Việt Nam được đặt hàng thực hiện chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang;
- c) Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Trung tâm Quản lý luồng không lưu;
- d) Doanh nghiệp cảng hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay nơi có tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang cất cánh, hạ cánh.

2. Trong trường hợp nhận được văn bản thông báo chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam muộn hơn thời gian quy định tại khoản 3 Điều 7 của Nghị định số 96/2021/NĐ-CP ngày 02 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ về công tác đảm bảo chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang, hãng hàng không của Việt Nam được đặt hàng thực hiện chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam chủ động phối hợp với các cơ quan, đơn vị triển khai thực hiện nhiệm vụ bảo đảm chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang và phải báo cáo ngay cho cơ quan có thẩm quyền thông báo chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam về các khó khăn, vướng mắc để phối hợp và xử lý kịp thời.

3. Các cơ quan, đơn vị được quy định tại khoản 1 của Điều này có trách nhiệm triển khai, ghi nhận và lưu trữ đầy đủ các thông tin về việc thực hiện nhiệm vụ theo quy định.

Điều 19. Tiếp nhận, triển khai chuyển bay chuyên cơ của nước ngoài bay đi/đến và bay trong lãnh thổ Việt Nam

1. Ngay sau khi Cục Hàng không Việt Nam tiếp nhận thông báo chuyển bay chuyên cơ của nước ngoài và thông tin thay đổi, bổ sung đối với thông báo chuyển bay chuyên cơ của nước ngoài từ cơ quan có thẩm quyền thông báo chuyển bay chuyên cơ của nước ngoài, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm triển khai thông báo chuyển bay chuyên cơ của nước ngoài tới các cơ quan, đơn vị sau:

- a) Cảng vụ hàng không;
- b) Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Trung tâm Quản lý luồng không lưu;
- c) Doanh nghiệp cảng hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay nơi có tàu bay chuyên cơ cất cánh, hạ cánh.

2. Trong trường hợp nhận được văn bản thông báo chuyển bay chuyên cơ của nước ngoài muộn hơn thời gian quy định tại khoản 3 của Điều 10 của Nghị định số 96/2021/NĐ-CP ngày 02 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ về công tác đảm bảo chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang, Cục Hàng không Việt Nam chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị và tổ chức có liên quan căn cứ theo quy định hiện hành, tình hình thực tế và khả năng đáp ứng báo cáo cơ quan của Việt Nam có thẩm quyền thông báo chuyển bay chuyên cơ để thống nhất với phía nước ngoài.

3. Các cơ quan, đơn vị được quy định tại khoản 1 của Điều này có trách nhiệm triển khai, ghi nhận và lưu trữ đầy đủ các thông tin về việc thực hiện nhiệm vụ theo quy định.

Mục 2

Quy trình chuẩn bị tàu bay, kế hoạch bay và công tác đảm bảo an ninh, an toàn cho chuyển bay chuyên cơ

Điều 20. Xác định tàu bay, đường bay

1. Hãng hàng không của Việt Nam được đặt hàng thực hiện chuyển bay chuyên cơ lập phương án phục vụ chuyên cơ, bao gồm: xác định tàu bay chính thức và dự bị theo tiêu chuẩn được quy định tại Điều 5, Điều 6 của Thông tư này; đường bay; danh sách các quốc gia và vùng lãnh thổ cần đề nghị xin phép bay qua; bay đến, điểm vào, điểm ra các quốc gia và vùng lãnh thổ; các chi tiết liên quan đến việc khai thác, bảo đảm kỹ thuật; thông báo Cục Lãnh sự Bộ Ngoại giao và Cục Hàng không Việt Nam để theo dõi và giám sát như sau:

a) Đối với các chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam: tối thiểu 02 ngày trước ngày dự định thực hiện đối với bay nội địa; tối thiểu 07 ngày trước ngày dự định thực hiện đối với bay quốc tế;

b) Đối với các chuyển bay chuyên khoang của Việt Nam: tối thiểu 12 giờ trước giờ dự định cất cánh đối với bay nội địa; tối thiểu 02 ngày trước ngày thực hiện đối với bay quốc tế.

2. Hãng hàng không của Việt Nam được đặt hàng thực hiện chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang phải ban hành quy trình phục vụ chuyên cơ để triển khai áp dụng và thông báo cho Cục Hàng không Việt Nam ngay sau khi quy trình được phê chuẩn, sửa đổi.

3. Hãng hàng không của Việt Nam thực hiện chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam triển khai thực hiện đầy đủ các công việc bảo dưỡng, sửa chữa cần thiết (theo 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 chuyển bay chuyên cơ không còn tồn tại cảnh 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).

Điều 21. Xác nhận tình trạng kỹ thuật tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam

1. Ngoài việc tuân thủ các quy định về xác nhận hoàn thành bảo dưỡng, nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay và người đứng đầu của hãng hàng không phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam phải ký xác nhận tàu bay đảm bảo tiêu chuẩn đủ điều kiện bay vào sổ Nhật ký chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam.

2. Trong trường hợp hãng hàng không của Việt Nam được đặt hàng thực hiện chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang không có nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay nêu tại khoản 1 điều này thì hãng hàng không của Việt Nam phải ký hợp đồng với tổ chức cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu bay được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn để đảm bảo cung cấp nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay đáp ứng yêu cầu tại Điều 12 của thông tư này.

Điều 22. Phối hợp đảm bảo an toàn, an ninh

1. Hãng hàng không của Việt Nam thực hiện chuyến bay chuyên cơ phối hợp với các đơn vị liên quan bảo đảm an toàn, an ninh và lịch trình cất hạ cánh cho tàu bay chuyên cơ của Việt Nam trong cả quá trình thực hiện; phối hợp chặt chẽ với cơ quan có thẩm quyền thông báo chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam, Cục Lễ tân Nhà nước, Cục Hàng không Việt Nam và đơn vị làm công tác tiền trạm để lên phương án phục vụ tại sân bay nước ngoài.

2. Hãng hàng không của Việt Nam chủ trì hướng dẫn, duy trì trật tự trên tàu bay chuyên cơ khi có tùy tùng và các đối tượng khác trên chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang cùng với đối tượng được phục vụ chuyến bay chuyên cơ.

3. Hãng hàng không của Việt Nam phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan bảo đảm an toàn, an ninh cho hàng hóa, hành lý, tài liệu và tài sản của đoàn khách chuyên cơ.

4. Hãng hàng không của Việt Nam phối hợp với Bộ Tư lệnh cảnh vệ bảo đảm an ninh cho tàu bay chuyên cơ, khách chuyên cơ, hành lý, hàng hóa của đoàn khách chuyên cơ ở nước ngoài.

5. Đối với chuyến bay chuyên khoang, hãng hàng không của Việt Nam có trách nhiệm phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan thực hiện các biện pháp hữu hiệu để đảm bảo an ninh, an toàn cho khách chuyên cơ; không vận chuyển hành khách là bị can, bị cáo, phạm nhân, người bị trục xuất, dẫn độ, người bị bắt theo quyết định truy

nã, người mất khả năng làm chủ hành vi và hàng nguy hiểm theo quy định về bảo đảm an ninh, an toàn hàng không trên chuyến bay chuyên khoang.

6. Hãng hàng không của Việt Nam có trách nhiệm bố trí vị trí ghế ngồi trên tàu bay theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền thông báo chuyến bay chuyên cơ.

7. Hãng hàng không của Việt Nam nhận đặt hàng thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam bay quốc tế, căn cứ vào các quy định trong Thông tư này phải phối hợp với cơ quan quy định tại Điều 5 Nghị định số 96/2021/NĐ-CP ngày 02 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ về công tác đảm bảo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang, tổ chức đoàn tiền trạm đánh giá khả năng tiếp thu, đảm bảo an ninh, an toàn của sân bay dự kiến hạ cánh ở nước ngoài và tổ chức đoàn công tác để triển khai các công tác đảm bảo an ninh, an toàn cho chuyến bay chuyên cơ.

Điều 23. Quản lý danh mục tàu bay, động cơ tàu bay chuyên cơ và danh sách tổ bay, nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam

1. Hãng hàng không của Việt Nam thực hiện chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam lập, quản lý, thông báo bằng văn bản cho Cục Hàng không Việt Nam, các Cảng vụ hàng không danh mục tàu bay, động cơ lắp trên tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang Việt Nam, danh sách tổ bay, nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay được phép thực hiện chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam đáp ứng yêu cầu, tiêu chuẩn quy định tại các Điều 5, 6, 10, 11, 12 và 21 của Thông tư này.

2. Hãng hàng không của Việt Nam thực hiện chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam thông báo bằng văn bản cho Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không liên quan danh sách cán bộ, nhân viên của hãng hàng không, tổ bay, tiếp viên, nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay, nhân viên hướng dẫn chất xếp, nhân viên cân bằng trọng tải, nhân viên điều phái phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam trước khi thực hiện việc đưa khách lên tàu bay.

Mục 3

Quy trình quản lý, điều hành hoạt động của tàu bay chuyên cơ

Điều 24. Thông báo tin tức hàng không

1. Các đơn vị trực thuộc Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam có trách nhiệm:

a) 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;

b) Trung tâm thông báo tin tức hàng không thực hiện phát NOTAM về việc hạn chế khai thác tại các Cảng hàng không khi nhận được kế hoạch bay chuyên cơ từ Trung tâm quản lý luồng không lưu, bao gồm cả kế hoạch bay sửa đổi và bổ sung.

2. Khi giờ cất, hạ cánh dự kiến của tàu bay chuyên cơ sai lệch so với giờ dự kiến trong kế hoạch bay không lưu quá 10 phút thì xử lý như sau:

a) Đối với chuyến bay đến: công ty quản lý bay khu vực có trách nhiệm thông báo kịp thời cho người khai thác cảng hàng không, Trung tâm Quản lý luồng không lưu; Trung tâm quản lý luồng không lưu có trách nhiệm thông báo kịp thời cho Trung tâm thông báo tin tức hàng không để phát hành NOTAM sửa đổi, thay thế; người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm thông báo kịp thời cho Cảng vụ hàng không và người khai thác tàu bay;

b) Đối với chuyến bay đi: hãng hàng không của Việt Nam có trách nhiệm thông báo kịp thời cho người khai thác cảng hàng không; người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm thông báo kịp thời cho Cảng vụ hàng không, Công ty quản lý bay khu vực, Trung tâm quản lý luồng không lưu; Trung tâm quản lý luồng không lưu có trách nhiệm thông báo kịp thời cho Trung tâm thông báo tin tức hàng không để phát NOTAM về vấn đề này;

c) Các đơn vị liên quan căn cứ vào chức năng, nhiệm vụ của mình triển khai thực hiện công tác phục vụ chuyên cơ theo kế hoạch điều chỉnh.

Điều 25. Nguyên tắc ưu tiên trong công tác điều hành bay chuyên cơ, chuyên khoang trường hợp có nhiều tàu bay cùng hoạt động

1. Khi cất cánh: tàu bay làm nhiệm vụ chuyên cơ, chuyên khoang có quyền ưu tiên cất cánh sau tàu bay cất cánh chiến đấu.

2. Khi hạ cánh: tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang có quyền ưu tiên hạ cánh sau tàu bay phải hạ cánh khẩn cấp và tàu bay mà lượng nhiên liệu còn lại không đủ để thực hiện bay chờ hoặc bay đi sân bay dự bị an toàn.

Mục 4

Quy trình thực hiện thuộc lĩnh vực cảng hàng không, sân bay

Điều 26. Khu vực dành riêng phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang

1. Khu vực sân đỗ, vị trí đỗ dành cho tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang phải được bảo đảm hành lang bảo vệ bao quanh và các điều kiện bảo đảm an ninh, an toàn khác đối với tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang; bảo đảm an ninh, an toàn, trang trọng và thuận tiện cho các lễ nghi đón, tiễn khách chuyên cơ.

2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay và người khai thác công trình xác định trong tài liệu khai thác sân bay, tài liệu khai thác công trình: quy trình khai thác

khu vực sân đỗ, vị trí đỗ, tuyến đường lăn, nhà khách phục vụ chuyển bay chuyên cơ tại sân bay thuộc quyền quản lý.

3. Người khai thác cảng hàng không, sân bay chủ trì, phối hợp với các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay xác định khu vực và quy trình phục vụ hàng hóa, hành lý của đoàn khách chuyên cơ trong tài liệu khai thác sân bay được thuận tiện, nhanh chóng và bảo đảm các quy định liên quan đến an ninh, an toàn hàng không.

Điều 27. Kiểm tra đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, hệ thống thiết bị bảo đảm hoạt động bay cho chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải thực hiện công việc kiểm tra đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay bảo đảm các điều kiện an toàn cho chuyển bay. Công việc kiểm tra và khắc phục các sự cố (nếu có) phải được kết thúc 10 phút trước thời gian dự kiến cất hoặc hạ cánh của tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang.

2. Cơ sở bảo đảm hoạt động bay phối hợp với người khai thác cảng hàng không, sân bay xây dựng danh mục, nội dung và thực hiện công việc kiểm tra tình trạng kỹ thuật của các hệ thống thiết bị bảo đảm hoạt động bay chính và dự phòng. Công việc kiểm tra phải được hoàn thành trong khoảng thời gian từ 90 phút đến 180 phút trước thời gian dự kiến cất hoặc hạ cánh của tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang.

3. Công việc kiểm tra quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này phải được thể hiện bằng văn bản và lưu trữ hồ sơ tại các đơn vị liên quan.

Điều 28. Hạn chế khai thác tại cảng hàng không, sân bay khi có hoạt động của chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang

1. Hạn chế khai thác tại cảng hàng không, sân bay khi có hoạt động của chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang đối với chuyển bay đến:

a) 05 phút trước khi tàu bay hạ cánh, dành riêng đường cất hạ cánh đã được xác định để phục vụ chuyên cơ, chuyên khoang; sau khi tàu bay đã hạ cánh và thoát ly khỏi đường cất hạ cánh thì đường cất hạ cánh trở lại hoạt động bình thường;

b) 30 phút trước khi tàu bay hạ cánh, dành riêng vị trí đỗ tàu bay phục vụ chuyên cơ, chuyên khoang đã được xác định theo kế hoạch.

2. Hạn chế khai thác tại cảng hàng không, sân bay khi có hoạt động của chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang đối với chuyển bay đi:

a) Vị trí đỗ của tàu bay được bảo vệ và cách ly từ thời điểm tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang vào vị trí để thực hiện các công việc chuẩn bị cho chuyển bay;

b) 05 phút trước khi tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang lên đường cất hạ cánh, cơ sở điều hành bay dành riêng đường cất hạ cánh cho chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang. Sau khi tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang cất cánh, đường cất hạ cánh được

phép trở lại hoạt động bình thường. Đối với sân bay có nhiều đường cất hạ cánh thì đường cất hạ cánh không có kế hoạch dự kiến cho tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang cất, hạ cánh được hoạt động bình thường theo quy định về khai thác các đường cất hạ cánh song song.

3. Khi tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang lăn trên đường lăn, vệt lăn trên sân đỗ tàu bay, người, phương tiện và các tàu bay khác phải đảm bảo khoảng cách an toàn phía trước và phía sau tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang là 500m.

4. Người khai thác cảng hàng không, sân bay chịu trách nhiệm tổ chức thông báo kịp thời bằng bộ đàm hoặc điện thoại để người, người điều khiển phương tiện đang hoạt động tại khu vực liên quan đến hoạt động của chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang biết và tuân thủ việc hạn chế khai thác tại cảng hàng không khi có hoạt động của chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

5. Khi có thông báo hạn chế khai thác, người và các phương tiện không phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang đang hoạt động tại các khu vực liên quan đến hoạt động của chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang phải tuân thủ các yêu cầu quy định về hạn chế khai thác tại Tài liệu khai thác sân bay.

6. Các quy định tại các khoản 1, 2, 3 và 4 của Điều này không áp dụng trong trường hợp khẩn nguy sân bay.

Mục 5

Quy định bảo đảm an ninh hàng không

Điều 29. Thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh cảng hàng không, sân bay cấp cho người, phương tiện phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang

1. Việc cấp, quản lý và sử dụng thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh cảng hàng không, sân bay cho người, phương tiện phục vụ chuyên cơ theo quy định tại Chương trình An ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam.

2. Thủ trưởng đơn vị tham gia phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang lập danh sách người thường xuyên phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang đề nghị Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không khu vực cấp thẻ kiểm soát an ninh hàng không có giá trị sử dụng dài hạn, trong đó nêu rõ nhiệm vụ thường xuyên của người được đề nghị cấp thẻ phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

3. Thủ trưởng đơn vị quản lý phương tiện thường xuyên tham gia phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang lập danh sách phương tiện đề nghị Cảng vụ hàng không khu vực cấp giấy phép kiểm soát an ninh hàng không có giá trị sử dụng dài hạn, trong đó nêu rõ chức năng sử dụng của phương tiện đối với chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

4. Thủ trưởng, người được ủy quyền của đơn vị tham gia phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang lập danh sách người, phương tiện đề nghị Cảng vụ hàng không cấp thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không có giá trị sử dụng ngắn hạn theo quy định.

5. Địa điểm cấp thẻ, giấy phép sử dụng ngắn hạn phải nằm ngoài khu vực phục vụ chuyên cơ. Hồ sơ cấp thẻ, giấy phép phải được lưu trữ theo quy định.

6. Cán bộ, chiến sĩ Bộ Tư lệnh Cảnh vệ - Bộ Công an khi làm nhiệm vụ phục vụ, bảo đảm an ninh cho các chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang, được phép sử dụng thẻ hoặc pin do Bộ Tư lệnh Cảnh vệ cấp để hoạt động tại các khu vực hạn chế và phải thông báo mẫu thẻ hoặc pin cho Cục Hàng không Việt Nam để triển khai cho các đơn vị thực hiện. Trường hợp sĩ quan, chiến sĩ cảnh vệ đi cùng đối tượng cảnh vệ mang theo vũ khí, công cụ hỗ trợ thực hiện theo quy định.

7. Khi có các sự kiện quốc tế tổ chức tại Việt Nam có chuyến bay chuyên cơ, đối tượng trực tiếp tham gia phục vụ tại cảng hàng không được phép sử dụng thẻ do Bộ Tư lệnh Cảnh vệ cấp để hoạt động tại các khu vực hạn chế và phải thông báo mẫu thẻ, danh sách cấp thẻ cho Cục Hàng không Việt Nam để triển khai cho các đơn vị thực hiện.

Điều 30. Đảm bảo an ninh, an toàn đối với nhiên liệu và công tác tra nạp nhiên liệu cho chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam

1. Hãng hàng không của Việt Nam kiểm tra, giám sát việc bảo đảm chất lượng và an toàn đối với nhiên liệu và quá trình tra nạp nhiên liệu cho chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam theo quy định tại Thông tư quy định về việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không.

2. Các đơn vị cung cấp dịch vụ nhiên liệu cho chuyến bay chuyên cơ tại Việt Nam phải đảm bảo xe tra nạp nhiên liệu tra nạp cho tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam phải được kiểm tra, đảm bảo có tình trạng kỹ thuật tốt; phải được thủ trưởng đơn vị sử dụng phương tiện phê duyệt trong danh sách phương tiện được phục vụ chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam.

3. Nhiên liệu trước khi nạp lên tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam phải có các xác nhận về chất lượng đáp ứng yêu cầu của Tiêu chuẩn quốc gia hoặc tiêu chuẩn quốc tế quy định tại Thông tư quy định về việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không. Các xác nhận về chất lượng nhiên liệu phải được thủ trưởng hoặc người được ủy quyền của đơn vị cung cấp nhiên liệu và người phụ trách phòng thử nghiệm ký xác nhận và phải còn thời gian hiệu lực.

4. Nhiên liệu còn lại trên tàu bay trước khi tra nạp phải được kiểm tra chất lượng theo tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng tàu bay; nhiên liệu còn trên tàu bay không đáp ứng yêu cầu phải được rút khỏi tàu bay, thùng chứa nhiên liệu của tàu bay phải được xử lý

theo quy định trước khi nạp nhiên liệu mới để đảm bảo nhiên liệu khi được nạp vào tàu bay không bị ảnh hưởng hay thay đổi chất lượng theo tiêu chuẩn.

5. Công tác kiểm tra an ninh đối với phương tiện tra nạp, nhân viên lái xe và những người làm nhiệm vụ khác theo xe tra nạp (nếu có) của đơn vị tra nạp nhiên liệu cho tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam trước khi vào khu bay tại Việt Nam:

a) Xe tra nạp sau khi tiếp nhận nhiên liệu tại kho phải được niêm phong cửa xả, cửa nạp. Trường hợp xe tra nạp nhiên liệu tra nạp cho tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam đi qua khu vực không phải khu vực hạn chế thì phải bố trí 01 xe theo sau làm nhiệm vụ bảo vệ, có nhân viên kiểm soát an ninh hàng không của đơn vị tra nạp đi kèm áp tải; xe tra nạp nhiên liệu phải được gắn camera và được lắp đặt thiết bị giám sát hành trình;

b) Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay chịu trách nhiệm kiểm tra toàn bộ người đi cùng phương tiện và phương tiện tra nạp nhiên liệu cho tàu bay, bảo đảm các cửa xả và cửa nạp của phương tiện tra nạp còn nguyên niêm phong trước khi vào khu vực hạn chế;

c) Đơn vị tra nạp thực hiện đúng quy trình kiểm tra xe tra nạp và quy trình kiểm soát chất lượng nhiên liệu trước khi thực hiện việc tra nạp.

6. Công tác kiểm tra, giám sát an ninh, an toàn trước và trong quá trình tra nạp nhiên liệu lên tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam:

a) Việc tra nạp nhiên liệu lên tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang tại Việt Nam được thực hiện dưới sự giám sát trực tiếp của tổ giám sát với các thành phần như sau: đại diện cơ quan Cảng vụ; đại diện tổ kỹ thuật chuẩn bị tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam; đại diện hãng hàng không của Việt Nam có tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang; đại diện người khai thác cảng hàng không, sân bay; đại diện của đơn vị kiểm soát an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay; đại diện đơn vị tra nạp nhiên liệu cho tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam; có biên bản ghi nhận do đại diện Cảng vụ hàng không thực hiện;

b) Việc tra nạp nhiên liệu lên tàu bay tại nước ngoài được thực hiện dưới sự giám sát trực tiếp của tổ giám sát với các thành phần như sau: đại diện tổ kỹ thuật chuẩn bị tàu bay chuyên cơ; đại diện Bộ Tư lệnh cảnh vệ; nhân sự an ninh chuyên trách của hãng hàng không Việt Nam đi cùng chuyến bay chuyên cơ (nếu có);

c) Tổ giám sát có trách nhiệm: kiểm tra tính hợp pháp của các xác nhận về chất lượng nhiên liệu; kiểm tra niêm phong các cửa xả, nạp của phương tiện tra nạp; giám sát toàn bộ quá trình tra nạp nhiên liệu lên tàu bay; giám sát việc lấy mẫu và niêm phong mẫu sau khi tra nạp; giám sát việc kiểm tra trực quan đối với nhiên liệu hàng không trước và/hoặc trong quá trình nạp nhiên liệu theo quy trình tra nạp nhiên liệu trên tàu bay đối với trường hợp việc nạp nhiên liệu được thực hiện tại Việt Nam;

7. Lấy mẫu, lưu trữ mẫu nhiên liệu và các giấy chứng nhận kiểm tra chất lượng nhiên liệu tại Việt Nam:

a) Trước khi tra nạp, hãng hàng không thực hiện chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang phải tiến hành lấy mẫu có dung tích tối thiểu là 01 lít nhiên liệu còn lại trên tàu bay và nhiên liệu chứa trên xe tra nạp, niêm phong và lưu mẫu nhiên liệu; vật dụng dùng để lưu mẫu phải đáp ứng tiêu chuẩn của Việt Nam hoặc quốc tế đối với nhiên liệu hàng không đang hiện hành;

b) Trên mỗi mẫu phải ghi rõ: vật chứa mẫu, số hiệu chuyển bay, số hiệu tàu bay được tra nạp, biển kiểm soát của xe tra nạp, thời gian lấy mẫu, tên người lấy mẫu, ngày lấy mẫu, tên và chữ ký của người niêm phong và có Biên bản lấy mẫu có chữ ký của người lấy mẫu và người giám sát;

c) Các xác nhận về chất lượng nhiên liệu, mẫu nhiên liệu tra nạp cho tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang phải được lưu tại đơn vị cung cấp nhiên liệu và người khai thác cảng hàng không nơi nạp nhiên liệu cho đến khi tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam hạ cánh an toàn ở sân bay đến.

8. Đối với chuyển bay chuyên cơ của nước ngoài, việc đảm bảo an ninh, an toàn nhiên liệu của tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang thực hiện theo các quy định tại Điều này và các yêu cầu khác của người khai thác tàu bay.

9. Trường hợp chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang đột xuất (ngoài kế hoạch) thời gian phục vụ ngắn không đủ để thực hiện các nội dung theo quy định tại Điều này, hãng hàng không thống nhất với đơn vị cung cấp dịch vụ tra nạp nhiên liệu và Cảng vụ hàng không lựa chọn xe tra nạp và con người đạt tiêu chuẩn trong số nguồn lực phục vụ trong ngày để tra nạp cho tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang; trong trường hợp không còn xe tra nạp và con người đạt tiêu chuẩn, đơn vị cung cấp dịch vụ tra nạp có trách nhiệm lựa chọn tổ phục vụ tra nạp theo phương án tối ưu nhất. Các tiêu chuẩn khác phải đảm bảo theo quy định của Điều này.

Điều 31. Bảo đảm an ninh, an toàn suất ăn cho khách chuyên cơ, chuyên khoang

1. Hãng hàng không của Việt Nam, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ suất ăn hàng không (được Cục Hàng không Việt Nam cấp phép) có trách nhiệm bảo đảm về an ninh, an toàn thực phẩm đối với suất ăn cho chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang xuất phát từ Việt Nam; niêm phong và lưu giữ các mẫu suất ăn cho khách chuyên cơ, chuyên khoang ít nhất 24 giờ, kể từ khi đưa suất ăn lên phục vụ trên tàu bay chuyên cơ.

2. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không có trách nhiệm phối hợp với hãng hàng không thực hiện chuyển bay chuyên cơ, doanh nghiệp chế biến suất ăn, đồ uống thực hiện việc kiểm tra bằng trực quan đối với suất ăn cho chuyển bay chuyên cơ xuất phát từ Việt Nam trước khi đưa vào dụng cụ chứa đựng suất ăn, niêm phong an ninh

dụng cụ chứa đựng suất ăn và bố trí nhân viên kiểm soát an ninh hàng không của đơn vị áp tải suất ăn từ nơi chế biến ra tàu bay.

3. Hãng hàng không của Việt Nam thực hiện chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang phối hợp với Bộ Tư lệnh cảnh vệ thực hiện công tác kiểm tra an ninh phù hợp đối với suất ăn cho chuyến bay chuyên cơ khi ở nước ngoài.

4. Tổ bay chỉ được tiếp nhận lên tàu bay dụng cụ chứa đựng suất ăn cho khách chuyên cơ, chuyên khoang còn nguyên niêm phong an ninh.

Điều 32. Đảm bảo an ninh trật tự, an ninh hàng không tại khu vực công cộng cảng hàng không, sân bay khi có chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang

1. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không phối hợp với công an địa phương thiết lập các chốt kiểm soát tại các đường ra, vào và khu vực công cộng của cảng hàng không, sân bay.

2. Bố trí nhân viên kiểm soát an ninh hàng không, thiết bị và công cụ hỗ trợ phù hợp cùng lực lượng công an địa phương tổ chức tuần tra, kiểm soát, duy trì trật tự tại khu vực công cộng của cảng hàng không, sân bay trong suốt quá trình chuẩn bị và phục vụ chuyên cơ; phát hiện, ngăn chặn và xử lý kịp thời những hành vi gây mất an ninh, an toàn cho chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

Điều 33. Miễn kiểm tra an ninh hàng không

1. Miễn kiểm tra an ninh hàng không đối với người, hành lý xách tay của đối tượng được phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang quy định tại Điều 4, Nghị định số 96/2021/NĐ-CP ngày 02 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

2. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không có trách nhiệm phối hợp với các đơn vị thuộc Bộ Tư lệnh cảnh vệ - Bộ Công an trong việc kiểm tra, giám sát an ninh hàng không đối với chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang theo quy định về bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

Điều 34. Bảo đảm an ninh đối với chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam

1. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay bố trí đủ lực lượng, trang thiết bị an ninh để kiểm tra, giám sát, kiểm soát người, phương tiện ra, vào, hoạt động trong khu vực phục vụ chuyên cơ; hành lý, hàng hóa khi đưa vào khu vực phục vụ chuyên cơ; phòng ngừa, phát hiện, ngăn chặn các hành vi gây uy hiếp an ninh, an toàn của chuyến bay chuyên cơ; bố trí lực lượng kiểm soát an ninh hàng không canh gác, giám sát, bảo vệ tàu bay chuyên cơ từ khi tàu bay được đưa vào vị trí đỗ chuẩn bị khai thác cho đến khi kết thúc công tác phục vụ chuyên cơ. Trường hợp tàu bay chuyên cơ được bảo dưỡng, sửa chữa tại cơ sở bảo dưỡng, lực lượng kiểm

soát an ninh hàng không của cơ sở bảo dưỡng có trách nhiệm kiểm soát người, đồ vật, phương tiện mang lên tàu bay.

2. Trong trường hợp tàu bay chuyên cơ đỗ qua đêm, hãng hàng không phải niêm phong cửa tàu bay và bàn giao cho lực lượng kiểm soát an ninh của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay; công tác bàn giao phải được thể hiện bằng văn bản và lưu trữ hồ sơ tại doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay; khu vực tàu bay đỗ phải đủ cường độ ánh sáng và được bố trí người canh gác hoặc giám sát bằng phương tiện kỹ thuật nhằm phát hiện, ngăn chặn người, phương tiện tiếp cận tàu bay trái phép. Cầu thang, ống lồng, băng chuyền và các phương tiện phục vụ khác phải được di dời khỏi tàu bay.

3. Đối với chuyến bay chuyên cơ, lực lượng kiểm soát an ninh hàng không phối hợp với Bộ Tư lệnh Cảnh vệ - Bộ Công an kiểm tra, giám sát an ninh hàng không đối với tàu bay, người, hành lý, hàng hóa của chuyến bay chuyên cơ. Đối với chuyến bay chuyên khoang lực lượng kiểm soát an ninh hàng không có trách nhiệm kiểm tra người, hành lý xách tay, hành lý ký gửi của đoàn khách chuyên cơ theo quy định tại Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam; trừ các trường hợp quy định tại khoản 1 Điều 33 của Thông tư này.

4. Công tác kiểm tra, giám sát an ninh hàng không đối với đồ vật phục vụ trên tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang:

a) Đồ vật phục vụ trên tàu bay trước khi đưa lên tàu bay phải được kiểm tra an ninh hàng không bằng máy soi tia X hoặc kiểm tra trực quan và chịu sự giám sát an ninh liên tục cho tới khi đưa lên tàu bay;

b) Đồ vật phục vụ trên tàu bay khi đưa lên, đưa xuống tàu bay phải được kiểm tra an ninh, đối chiếu đồng nhất về số lượng, chủng loại;

5. Hãng hàng không của Việt Nam thực hiện chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang phối hợp với Bộ Tư lệnh Cảnh vệ - Bộ Công an và tổ chức liên quan thực hiện công tác kiểm tra, giám sát an ninh phù hợp đối với tàu bay, người, hành lý, hàng hóa của chuyến bay chuyên cơ khi ở nước ngoài.

Điều 35. Bảo đảm an ninh đối với chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài đi/đến Việt Nam

1. Đối với chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài đi/đến Việt Nam, lực lượng kiểm soát an ninh hàng không chịu trách nhiệm kiểm tra an ninh toàn bộ người, hành lý, hàng hóa, vật phẩm của đoàn khách chuyên cơ tại cảng hàng không; phối hợp với an ninh của đoàn khách chuyên cơ áp tải hành lý ký gửi, hàng hóa từ nơi kiểm tra an ninh tới tàu bay chuyên cơ.

2. Nếu phía nước ngoài có công hàm gửi Cục Hàng không Việt Nam hoặc cơ quan Việt Nam chủ trì đón tiễn hoặc Bộ Ngoại giao có yêu cầu bằng văn bản miễn

kiểm tra an ninh hàng không thì Cục Hàng không Việt Nam có văn bản yêu cầu lực lượng kiểm soát an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay thực hiện theo nội dung công hàm, công văn đề nghị đối với người, hành lý, hàng hóa của đoàn khách chuyên cơ và triển khai đến Cảng vụ hàng không để thực hiện kiểm tra, giám sát.

3. Nội dung công văn, công hàm đề nghị miễn kiểm tra an ninh hàng không đối với chuyến bay chuyên cơ phải có các thông tin sau: Loại tàu bay, số hiệu chuyến bay, thời gian, địa điểm cất/hạ cánh và nội dung cam kết “Chúng tôi cam kết sẽ chịu hoàn toàn trách nhiệm về an ninh, an toàn hàng không đối với chuyến bay chuyên cơ”

4. Nội dung công văn, công hàm đề nghị miễn kiểm tra an ninh hàng không đối với chuyến bay chuyên khoang phải có các thông tin sau: Loại tàu bay, số hiệu chuyến bay, thời gian, địa điểm cất/hạ cánh và nội dung cam kết “Chúng tôi cam kết sẽ đề nghị người được miễn kiểm tra an ninh hàng không không mang theo bất cứ vật, chất cấm lên tàu bay theo quy định của pháp luật Việt Nam và chịu trách nhiệm về cam kết này”.

5. Khi có yêu cầu của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền hoặc theo thỏa thuận với cơ quan đại diện nước ngoài, người khai thác cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm phối hợp với cơ quan Việt Nam và nước ngoài chủ trì được giao nhiệm vụ phục vụ chuyên cơ của nước ngoài, Bộ Tư lệnh cảnh vệ triển khai các biện pháp bảo đảm an ninh tăng cường cho tàu bay, đối tượng chuyên cơ, hành lý, hàng hóa của đoàn chuyên cơ nước ngoài tại khu vực cảng hàng không, sân bay.

Chương IV

TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC CƠ QUAN, ĐƠN VỊ, CÁ NHÂN LIÊN QUAN

Điều 36. Trách nhiệm của Cục Hàng không Việt Nam

1. Tiếp nhận và triển khai thông báo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam và chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài.

2. Chỉ đạo, giám sát các cơ quan, đơn vị ngành hàng không thực hiện chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang, thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh, an toàn đối với chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang; triển khai văn bản về việc miễn kiểm tra an ninh đối với đối với người, hành lý, hàng hóa của đoàn khách chuyên cơ của nước ngoài khi có công hàm yêu cầu; đôn đốc, theo dõi công tác chuẩn bị phục vụ chuyến bay chuyên cơ, phối hợp xử lý các tình huống bất thường trong quá trình thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ, chuyên khoang.

3. Phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan của Việt Nam và nước ngoài có liên quan xử lý các tình huống trong quá trình thực hiện công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

4. Chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan trong nước và nước ngoài triển khai thực hiện nhiệm vụ phục vụ chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài trong trường hợp có yêu cầu áp dụng tiêu chuẩn, quy trình phục vụ khác với quy định của Việt Nam.

5. Thực hiện việc cấp phép bay cho chuyến bay chuyên cơ thuộc thẩm quyền.

6. Thực hiện việc cấp thẻ kiểm soát an ninh hàng không có giá trị sử dụng dài hạn cho người phục vụ thường xuyên chuyến bay chuyên cơ theo quy định; triển khai thông báo mẫu thẻ hoặc pin của Cán bộ, chiến sĩ Bộ Tư lệnh Cảnh vệ - Bộ Công an khi làm nhiệm vụ phục vụ, bảo đảm an ninh cho các chuyến bay chuyên cơ, mẫu thẻ, danh sách cấp thẻ của đối tượng trực tiếp tham gia phục vụ sự kiện quốc tế tại cảng hàng không được phép sử dụng thẻ do Bộ Tư lệnh Cảnh vệ cấp.

Điều 37. Trách nhiệm của Cảng vụ Hàng không khu vực

1. Tiếp nhận nhiệm vụ chuyên cơ, chuyên khoang từ Cục Hàng không Việt Nam.

2. Tổ chức triển khai công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang đến các cơ quan quản lý nhà nước, các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không hoạt động tại cảng hàng không, sân bay khai nhiệm vụ chuyên cơ, chuyên khoang; phối hợp với các cơ quan, tổ chức liên quan thực hiện nhiệm vụ bảo đảm chuyên cơ, chuyên khoang.

3. Tổ chức giám sát trực tiếp việc thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ, chuyên khoang, việc tuân thủ các tiêu chuẩn kỹ thuật, bảo đảm an ninh, an toàn đối với chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của các tổ chức, cá nhân tại cảng hàng không thuộc trách nhiệm quản lý.

Điều 38. Trách nhiệm của doanh nghiệp cảng hàng không, người khai thác cảng hàng không, người khai thác công trình tại cảng hàng không, sân bay nơi có tàu bay chuyên cơ cất, hạ cánh

1. Trách nhiệm doanh nghiệp cảng hàng không: chỉ đạo, kiểm tra, đôn đốc và giám sát người khai thác cảng hàng không, sân bay việc thực hiện nhiệm vụ đảm bảo chuyên cơ.

2. Trách nhiệm người khai thác cảng hàng không, sân bay.

a) Xây dựng quy trình phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang trong tài liệu khai thác sân bay, báo cáo Cục Hàng không Việt Nam;

b) Xác định khu vực sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay, nhà khách để phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang; chủ trì, phối hợp với các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay tổ chức phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang của Việt Nam và chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài; bố trí lực lượng canh gác bảo vệ cho tàu bay chuyên cơ và chủ trì phối hợp canh gác bảo vệ tàu bay chuyên cơ;

c) Kiểm tra đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay; Lưu chứng nhận kiểm tra chất lượng nhiên liệu, mẫu nhiên liệu chuyên cơ cho đến khi tàu bay chuyên cơ hạ cánh an toàn ở sân bay đến;

d) Thông báo về việc hạn chế khai thác tại cảng hàng không khi có hoạt động của chuyến bay chuyên cơ; thông báo kịp thời cho các cơ quan, đơn vị theo quy định tại Khoản 2 Điều 24 Thông tư này trong trường hợp giờ cất, hạ cánh dự kiến của tàu bay chuyên cơ sai lệch so với giờ dự kiến trong kế hoạch bay không lưu quá 10 phút;

đ) Chủ trì việc đảm bảo an toàn phòng, chống cháy, nổ cho tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang, đối tượng được phục vụ chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam và nước ngoài, các đoàn khách cấp cao của Việt Nam, các đoàn khách cấp cao nước ngoài tháp tùng chuyến bay chuyên cơ đến Việt Nam và đi từ Việt Nam và hành lý, hàng hóa trong khu vực sân bay; phối hợp việc bảo đảm an ninh chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang;

e) Tạo mọi điều kiện thuận lợi cho các bộ phận phục vụ, chuẩn bị tàu bay chuyên cơ làm nhiệm vụ, bảo đảm lịch cất, hạ cánh của tàu bay chuyên cơ;

g) Phối hợp việc tổ chức các nghi lễ đón, tiễn phù hợp với tính chất của nhiệm vụ chuyên cơ, đáp ứng yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền;

h) Đối với các chuyến bay chuyên cơ nước ngoài, người khai thác cảng hàng không, sân bay phối hợp với cơ quan có trách nhiệm của Bộ Ngoại giao, Bộ Công an bảo đảm an ninh, an toàn tăng cường cho tàu bay, đối tượng được phục vụ chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài tại khu vực sân bay Việt Nam, khi có yêu cầu của phía nước ngoài.

3. Trách nhiệm của người khai thác công trình:

a) Xây dựng quy trình phục vụ chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang trong tài liệu khai thác công trình, báo cáo Cục Hàng không Việt Nam;

b) Phối hợp, tạo mọi điều kiện thuận lợi trong công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

Điều 39. Trách nhiệm doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không

1. Chủ trì phối hợp việc bảo đảm an ninh cho tàu bay chuyên cơ, khách chuyên cơ và hàng hóa, hành lý của đoàn khách chuyên cơ trong khu vực sân bay;

2. Đối với các chuyến bay chuyên cơ nước ngoài, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không phối hợp với cơ quan có trách nhiệm của Bộ Ngoại giao, Bộ Công an miễn kiểm tra an ninh hoặc bảo đảm an ninh tăng cường cho tàu bay, đối tượng được phục vụ chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài tại khu vực sân bay Việt Nam, khi có yêu cầu của phía nước ngoài.

Điều 40. Trách nhiệm của hãng hàng không của Việt Nam

1. Tiếp nhận, triển khai thực hiện nhiệm vụ bảo đảm chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang.

2. Lập phương án phục vụ chuyên cơ, bao gồm: xác định tàu bay thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ, tàu bay dự bị thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ, đường bay, danh sách các nước đề nghị xin phép bay qua, bay đến, điểm vào, điểm ra các nước, các chi tiết liên quan đến việc khai thác, bảo đảm kỹ thuật, báo cáo Cục Hàng không Việt Nam.

3. Tổ chức triển khai thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ đột xuất theo đúng quy định đối với tàu bay, động cơ và tổ lái thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ đối với các chuyển bay chuyên cơ đột xuất thông báo ngoài thời hạn quy định tại điểm c khoản 2 Điều 23 của Thông tư này và báo cáo Cục Hàng không Việt Nam trong thời gian nhanh nhất.

4. Xin phép bay cho các chuyển bay chuyên cơ Việt Nam bay trong nước do hãng thực hiện phù hợp với quy định hiện hành. Phối hợp với Cục Lãnh sự - Bộ Ngoại giao xin phép bay cho các chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam bay tuyến quốc tế.

5. Lập quy trình phục vụ, vị trí ngồi, lựa chọn khách khi phục vụ khách chuyên cơ chung với khách thường, thông báo cho Văn phòng Trung ương Đảng, Văn phòng Quốc hội, Văn phòng Chủ tịch nước, Văn phòng Chính phủ, Cục Lễ tân Nhà nước, Cục Hàng không Việt Nam và tổ chức thực hiện.

6. Chủ trì phối hợp với các đơn vị liên quan bảo đảm an toàn, an ninh và lịch trình cất hạ cánh cho tàu bay chuyên cơ Việt Nam trong cả quá trình thực hiện nhiệm vụ; phối hợp chặt chẽ với Văn phòng Trung ương Đảng, Văn phòng Quốc hội, Văn phòng Chủ tịch nước, Văn phòng Chính phủ, Cục Lễ tân Nhà nước và đơn vị làm công tác tiền trạm để lên phương án phục vụ tại sân bay nước ngoài.

7. Chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan phục vụ khách chuyên cơ chu đáo, an toàn, đáp ứng các yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền; chủ trì hướng dẫn, duy trì trật tự, đảm bảo an ninh trên tàu bay chuyên cơ khi có tùy tùng và các đối tượng khác bay cùng khách chuyên cơ.

8. Phối hợp bảo đảm an toàn, an ninh cho hàng hóa, hành lý, tài liệu và tài sản của đoàn khách chuyên cơ.

9. Phối hợp với Bộ Tư lệnh cảnh vệ bảo đảm an ninh cho tàu bay chuyên cơ, khách chuyên cơ, hành lý, hàng hóa của đoàn khách chuyên cơ ở nước ngoài.

10. Đối với chuyển bay chuyên cơ kết hợp vận chuyển thương mại, hãng hàng không Việt Nam có trách nhiệm phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan thực hiện các biện pháp hữu hiệu để giảm thiểu nguy cơ gây mất an ninh, an toàn cho khách chuyên cơ; không vận chuyển hành khách đặc biệt theo quy định về bảo đảm an ninh hàng không trên chuyển bay chuyên cơ kết hợp vận chuyển thương mại.

Điều 41. Trách nhiệm của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay

1. Phối hợp hiệp đồng điều hành bay với cơ quan quản lý điều hành bay và quản lý vùng trời của quân đội.
2. Phối hợp thực hiện quy định về việc hạn chế khai thác tại Cảng hàng không.
3. Bảo đảm phân cách giữa tàu bay chuyên cơ với các tàu bay khác, hành lang bay, phương thức thông tin liên lạc trong quá trình điều hành chuyến bay chuyên cơ.
4. Bảo đảm chế độ làm việc liên tục của thiết bị điều hành bay trong cả quá trình điều hành chuyến bay chuyên cơ.
5. Kiểm tra hệ thống thiết bị bảo đảm hoạt động bay cho chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.
6. Sẵn sàng xử lý các tình huống bất thường.

Điều 42. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân có liên quan

1. Tuân thủ đầy đủ các quy định về bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang tại Cảng hàng không.
2. Phối hợp thực hiện các yêu cầu của các cơ quan, đơn vị có trách nhiệm trong công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.

Chương V

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 43. Hiệu lực thi hành

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày tháng năm 2021.
2. Thông tư này thay thế 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.

Điều 44. Trách nhiệm thi hành

Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, Vụ trưởng các Vụ, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này./.

Nơi nhận:

- Như Điều 44;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- UBND tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;
- Bộ GTVT (Bộ trưởng, các Thứ trưởng);
- Cục Kiểm tra văn bản QPPL (Bộ Tư pháp);
- Công báo, Cổng TTĐT Chính phủ;
- Cổng TTĐT Bộ GTVT;
- Báo GT, Tạp chí GTVT;
- Lưu: VT, VTài (5).

BỘ TRƯỞNG