

CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM
PHÒNG QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG BAY

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

Số: 21 /QLHĐB

Hà Nội, ngày 18 tháng 1 năm 2024

V/v giải trình ý kiến thẩm định của PC-
HTQT về dự thảo chi tiết Thông tư sửa đổi,
bổ sung một số điều Thông tư số
19/2017/TT-BGTVT

Kính gửi: Phòng Pháp chế

Ngày 17/1/2024, Phòng Quản lý hoạt động bay nhận được công văn số 134/PC của Phòng Pháp chế về báo cáo thẩm định Dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay. Sau khi nghiên cứu, xem xét, Phòng QLHĐB đã giải trình như sau: *(chi tiết tại Phụ lục kèm theo)*.

Phòng QLHĐB chuyển Phòng Pháp chế dự thảo chi tiết và các văn bản hồ sơ liên quan sau khi đã chỉnh sửa để Phòng Pháp chế thẩm định theo qui định.

Trân trọng./.

TRƯỞNG PHÒNG

Nơi nhận:

- Như trên;
- PCT H.M.Tấn (để b/c);
- Lưu: QLHĐB (03b).

Nguyễn Thế Hưng

Phụ lục:

**BẢNG GIẢI TRÌNH Ý KIẾN THẨM ĐỊNH CHI TIẾT CỦA PHÒNG PHÁP CHẾ
ĐỐI VỚI HỒ SƠ TRÌNH BỘ GTVT DỰ THẢO THÔNG TƯ SỬA ĐỔI, BỔ SUNG MỘT SỐ ĐIỀU CỦA THÔNG TƯ SỐ 19/2017/TT-BGTVT
(Kèm theo công văn số 21 /QLHĐB ngày 18/1/2024)**

STT	Nội dung	Ý kiến thẩm định của Phòng Pháp chế - Hợp tác quốc tế	Ý kiến giải trình của P. QLHĐB
1.	Tờ trình (Trong đó nêu rõ sự cần thiết ban hành, phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng, quá trình soạn thảo, nội dung chủ yếu của văn bản, những vấn đề còn ý kiến khác nhau, những vấn đề cần xin ý kiến).	Đề nghị bổ sung.	Tiếp thu
2.	Báo cáo đánh giá tác động của chính sách	Đề nghị bổ sung.	Tiếp thu
3.	Bản tổng hợp ý kiến của cơ quan, tổ chức, cá nhân và đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của văn bản (Kèm theo giải trình về việc tiếp thu ý kiến góp ý và bản chụp các ý kiến góp ý)	Nhất trí.	Tiếp thu
4.	Bảng so sánh dự thảo văn bản với văn bản hiện hành (Trong đó phải nêu rõ căn cứ, lý do sửa đổi, bổ sung của từng nội dung)	Đề nghị bổ sung.	Tiếp thu
5.	Dự thảo văn bản quy phạm pháp luật		

	(Đã chỉnh lý sau khi tiếp thu ý kiến tham gia của cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan trong ngành)		
5.1.	<p>Khoản 1 Điều 1: Bổ sung khoản 3 Điều 6 Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT như sau: “3. Cục HKVN hướng dẫn việc thực hiện Tài liệu 9734 của ICAO về giám sát an toàn (Doc 9734 – Safety Oversight Manual) đối với các trường hợp miễn trừ trong lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay.”.</p>	<p>1. Về mặt chủ trương, Phòng PC-HTQT nhất trí với đề xuất bổ sung quy định về việc giao Cục HKVN hướng dẫn về các trường hợp miễn trừ trong lĩnh vực QLHĐB để khắc phục, hoàn thiện các quy định về bảo đảm an toàn hàng không. - Đề nghị Phòng QLHĐB bổ sung giải thích thuật ngữ “miễn trừ” vào Điều 4 Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT. - Phạm vi việc áp dụng miễn trừ cần xác định cụ thể, rõ ràng hơn. Hiện Cục HKVN đang đề xuất bổ sung vào Luật HKDDVN với cơ chế cho phép Nhà chức trách hàng không phê chuẩn, áp dụng các ngoại lệ, miễn trừ theo điều kiện do Bộ trưởng Bộ GTVT quy định. Vì vậy, ở cấp độ VBQPPL của Bộ trưởng như Dự thảo Thông tư này cần phải xác định cụ thể, phạm vi áp dụng các trường hợp miễn trừ. Ví dụ các lĩnh vực chuyên ngành hàng không khác quy định như sau: + Lĩnh vực quản lý, khai thác tại cảng hàng không sân bay (Điều 74 Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT): việc miễn trừ (không đáp ứng) được áp dụng đối với các công trình, thiết bị được xây lắp tại cảng hàng không, sân bay. Chủ thể xác định danh mục không đáp ứng: Người khai thác cảng hàng không, sân bay.</p>	<p>- Tiếp thu bổ sung thuật ngữ “miễn trừ” vào Điều 4 Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT</p> <p>“Miễn trừ: Văn bản chính thức do Cục HKVN ban hành cho phép một cá nhân hoặc tổ chức được miễn áp dụng một hoặc một số yêu cầu khi xét thấy việc miễn trừ đó có thể duy trì được mức độ an toàn tương ứng vì lợi ích công cộng và phù hợp với các tiêu chuẩn an toàn hàng không”;</p> <p>- Tiếp thu Bổ sung điểm h) Khoản 2 Điều 257 như sau: “Điều 257. Quy định chung về an toàn hoạt động bay</p> <p>1. Để đảm bảo an toàn hoạt động bay, các tổ chức, cá nhân tuân thủ đầy đủ các tiêu chuẩn, quy định, hướng dẫn, quy trình của ICAO và Việt Nam liên quan đến khai thác hoạt động bay, bảo đảm hoạt động bay.</p> <p>2. Quản lý an toàn hoạt động bay bao gồm:</p>

		<p>Danh mục không đáp ứng được thể hiện chi tiết trong tài liệu khai thác sân bay.</p> <p>Cục HKVN là cơ quan có trách nhiệm: công bố danh mục không đáp ứng; đồng thời theo dõi, đôn đốc và yêu cầu người khai thác cảng hàng không, sân bay khắc phục các tồn tại trong danh mục không đáp ứng trong tài liệu khai thác sân bay.</p> <p>+ Lĩnh vực an toàn tàu bay và khai thác tàu bay: Khái niệm về miễn trừ, phạm vi áp dụng (trong hoạt động khai thác và bảo dưỡng tàu bay) được quy định tại Phần I – Các chính sách, thủ tục và định nghĩa chung của Bộ Quy chế An toàn hàng không lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay (Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT); cụ thể về việc Cục HKVN thực hiện miễn trừ trong quá trình phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng tàu bay (Điều 5.025 – Phần V Bộ Quy chế An toàn hàng không lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay (Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT); ...</p> <p>Đề nghị Phòng QLHĐB tham khảo quy định tại các lĩnh vực khác để chỉnh lý, hoàn thiện quy định về miễn trừ trong lĩnh vực quản lý hoạt động bay.</p>	<p>a) Xác định chính sách về an toàn;</p> <p>b) Xây dựng hệ thống văn bản quy định, hướng dẫn về an toàn;</p> <p>c) Thiết lập hệ thống giám sát an toàn hoạt động bay, hệ thống báo cáo an toàn hoạt động bay; tổ chức thiết lập hệ thống quản lý an toàn (SMS);</p> <p>d) Tổ chức điều tra, kiểm tra sự cố hoạt động bay;</p> <p>đ) Đảm bảo các nguồn nhân lực và tài chính cho hoạt động quản lý an toàn;</p> <p>e) Xem xét, chấp thuận các kinh nghiệm thực hành;</p> <p>g) Các nội dung khác về quản lý an toàn theo hướng dẫn của ICAO.</p> <p>“h) Việc miễn trừ được áp dụng đối với trang thiết bị trong trường hợp bị ảnh hưởng bởi thời tiết xấu, hỏa hoạn, sét đánh, bão lụt; đối với nhân viên trong trường hợp ứng phó không lưu vì đại dịch, an ninh, hỏa hoạn, động đất, cấp giấy chứng nhận sức khỏe vì lý do đại dịch”</p>
5.2.	<p>Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 17 như sau:</p> <p>“2. Nhân viên không lưu khi thực hiện nhiệm vụ phải có giấy phép và năng định còn</p>	<p>Phòng PC-HTQT nhất trí với việc sửa đổi, bổ sung quy định này.</p>	

	<p>hiệu lực. Đối với nhân viên tham gia thực tập và huấn luyện tại vị trí làm việc (đường dài, tiếp cận, tại sân) phải được giám sát, hướng dẫn bởi một kiểm soát viên không lưu hoặc một huấn luyện viên không lưu tại vị trí làm việc có kinh nghiệm, có giấy phép và năng định liên quan còn hiệu lực. Kiểm soát viên không lưu hoặc huấn luyện viên không lưu thực hiện giám sát, hướng dẫn chịu trách nhiệm đối với việc cung cấp dịch vụ điều hành bay bởi nhân viên tham gia thực tập và huấn luyện tại vị trí làm việc đó.</p> <p>Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu có trách nhiệm bố trí đủ nhân viên không lưu phù hợp với vị trí công tác.”.</p>		
5.3.	<p>3. Sửa đổi, bổ sung Khoản 1 Điều 263 như sau: ‘1. Giám sát viên an toàn hoạt động bay là công dân Việt Nam đáp ứng các yêu cầu tại Khoản 2 dưới đây và được Cục Hàng không Việt Nam cấp thẻ giám</p>	<p>Phòng PC-HTQT nhận thấy Dự thảo dự kiến: 1. Mở rộng đối tượng giám sát viên an toàn lĩnh vực quản lý hoạt động bay – trong khi đó chính sách chung về giám sát viên an toàn với các đề xuất dự kiến khắc phục tình trạng thiếu số lượng đã được Cục HKVN đề xuất và dự kiến sửa Luật thời gian tới.</p>	<p>Không tiếp thu</p> <p>ICAO hướng dẫn một số quốc gia có thể chỉ định nhân sự đáp ứng các tiêu chuẩn về giám sát viên an toàn tham gia các nhiệm vụ giám sát an toàn của nhà chức trách</p>

<p>sát viên để thực hiện nhiệm vụ bao gồm một hoặc các lĩnh vực cụ thể sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Quản lý hoạt động bay (AN); b) ATM; c) CNS; d) Khí tượng hàng không (MET); đ) Thông báo tin tức hàng không (AIS); e) Tìm kiếm, cứu nạn HKDD (SAR); g) Phương thức bay (PANS OPS); h) Bản đồ, sơ đồ hàng không (MAP/CHART); dữ liệu hàng không; i) Cấp giấy phép, năng định cho nhân viên ANS; cấp giấy phép cho cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực ANS (ANS PELLicensing).”. 	<p>Do đó, đề nghị Phòng QLHĐB làm rõ và thuyết minh việc sửa đổi, bổ sung quy định về đối tượng giám sát viên an toàn lĩnh vực QLHĐB (là công dân Việt Nam) trong bối cảnh cơ sở pháp lý của Luật HKDDVN chưa được sửa đổi, hoàn thiện.</p> <p>2. Bổ sung đối tượng giám sát viên an toàn lĩnh vực QLHĐB trong việc cấp giấy phép, năng định cho nhân viên và cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực ANS: Phòng QLHĐB thuyết minh việc bổ sung đối tượng này theo khuyến cáo của Nhóm CAT-Combined Action Team (tháng 7/2023). Tuy nhiên, Phòng PC-HTQT đã rà soát các nội dung khuyến cáo¹ của Đoàn CAT- Combined Action Team nhận thấy nội dung đề xuất bổ sung không đúng như nội dung khuyến cáo.</p> <p>Đối tượng giám sát viên an toàn sẽ chịu trách nhiệm xuyên suốt trong quá trình giám sát đối với tất cả các lĩnh vực chuyên ngành QLHĐB – trong đó đã bao gồm đối tượng nhân viên hàng không là một mắt xích trong dây chuyền cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; chứ không phải việc cấp giấy phép, năng định nhân viên hàng không cần thiết phải có 1 đối tượng giám sát viên an toàn riêng.</p> <p>Phòng PC-HTQT nhận thấy việc bổ sung đối tượng này là không có cơ sở pháp lý và không thực sự cần thiết.</p>	<p>HK và dẫn chứng một số quốc gia đã thực hiện theo cách này trong điều kiện không đủ nhân lực giám sát viên trong hệ thống của quản lý nhà nước.</p> <p>Hiện nay Cục HKVN phải thực hiện chức trách của Nhà chức trách hàng không như được Chính phủ giao tại khoản 1 Điều 3 Nghị định số 66/2015/NĐ-CP “Cục Hàng không Việt Nam trực thuộc Bộ Giao thông vận tải là Nhà chức trách hàng không, trực tiếp thực thi nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng không theo quy định của pháp luật và Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.”</p> <p>Số lượng công chức, của Cục HKVN trong lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay (BĐHĐB/ANS) thiếu hụt rất nhiều so với yêu cầu, quy định, khuyến cáo của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO). Trong kết quả đánh giá an toàn (ICVM) niêm yết trên website của Chương trình đánh giá tổng thể về an toàn (USOAP - Universal Safety Oversight Audit</p>
--	--	--

			<p>Programme), ICAO liên tục đưa ra các khuyến cáo về số lượng GSVAT của Việt Nam không đủ để thực hiện trách nhiệm về giám sát an toàn bảo đảm hoạt động bay theo tiêu chuẩn quy định.</p> <p>“Các hoạt động của Cục Hàng không Dân dụng Việt Nam (CAAV) bao gồm các hoạt động nhằm thực hiện trách nhiệm của Quốc gia về giám sát và quản lý an toàn BĐHDB phụ thuộc hoàn toàn vào phân bổ ngân sách Nhà nước. Cho đến nay Cục HKVN không có đủ số lượng nhân viên có năng lực và kinh nghiệm về quản lý hoạt động bay (ANS) để giải quyết toàn bộ phạm vi các hoạt động trong lĩnh vực phụ trách”. (“The Civil Aviation Administration of Viet Nam (CAAV) depends entirely on State budget allocations to fund its operations, and its financial resources are not sufficient to enable the CAAV to fulfil the State’s responsibility on safety oversight. Furthermore, the CAAV does not employ sufficient technical staff in the areas of aircraft operations (OPS), airworthiness (AIR), air navigation services (ANS) and aerodromes (AGA). In addition, the technical staff is presently not sufficiently qualified and experienced to address the full scope of aviation activities in the State “ - ICAO/USOAP).</p> <p>Theo yêu cầu của ICAO, để quản lý và bảo đảm ngăn ngừa các quy cơ an toàn, các quốc gia phải có đủ số lượng giám sát viên an toàn hàng không nói chung, lĩnh vực ANS nói riêng (bao gồm GSVAT về không lưu (ATS), Thông báo tin tức HK (AIS), Khí tượng HK (MET), Thông tin-dẫn</p>
--	--	--	---

			<p>đường-giám sát (CNS), bản đồ HK (MAP-CHART), Tìm kiếm cứu nạn HK (SAR) và Phương thức bay (PANS-OPS)) để thực hiện công tác xây dựng, triển khai các quy định về an toàn BDHDB, tổ chức kiểm tra cấp giấy phép, kiểm tra đánh giá an toàn tại cơ sở theo kế hoạch đề ra.</p> <p>Để đáp ứng nhu cầu cấp thiết, để đảm bảo số lượng GSV (không trái với dự thảo Luật), Cục HKVN cần trưng dụng nhân lực của VATM. Hiện tại nội dung trưng dụng nhân sự chưa được quy định tại Văn bản QPPL, Phòng QLHDB đề xuất mở rộng đối tượng giám sát viên an toàn lĩnh vực quản lý hoạt động bay đáp ứng các yêu cầu theo qui định.</p> <p>2. Theo khuyến cáo của chuyên gia ICAO trong đợt CAT Mission, hiện nay lĩnh vực GSV ANS chưa có GSV về nội dung PEL. Do vậy để đảm bảo tính pháp lý khi triển khai thực hiện, đồng thời đáp ứng yêu cầu ICAO, Phòng QLHDB đề xuất bổ sung thêm đối tượng GSV này.</p>
5.4.	<p>Sửa đổi, bổ sung điểm b khoản 2 Điều 339 như sau:</p> <p>“b) Nhân viên ATFM, nhân viên bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị, nhân viên hiệp đồng tìm kiếm cứu</p>	<p>Phòng PC-HTQT nhất trí với sự cần thiết và nội dung sửa đổi, bổ sung quy định này.</p>	

	nạn tại Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không phải có trình độ tiếng Anh mức 3.”.		
--	--	--	--